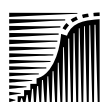


# Ontgonnen verleden

## *Regiobeschrijvingen provincie Noord-Holland*

Adriaan Haartsen



landbouw, natuur en  
voedselkwaliteit



Directie Kennis, november 2009

© 2009 Directie Kennis, Ministerie van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit

Rapport DK nr. 2009/dk116-G  
Ede, 2009

Teksten mogen alleen worden overgenomen met bronvermelding.

Deze uitgave kan schriftelijk of per e-mail worden besteld bij de directie Kennis onder vermelding van code 2009/dk116-G en het aantal exemplaren.

Oplage	50 exemplaren
Auteur	Bureau Lantschap
Samenstelling	Eduard van Beusekom, Bart Looise, Annette Gravendeel, Janny Beumer
Ontwerp omslag	Cor Kruft
Druk	Ministerie van LNV, directie IFZ/Bedrijfsuitgeverij
Productie	Directie Kennis Bedrijfsvoering/Publicatiezaken Bezoekadres : Horapark, Bennekomseweg 41 Postadres : Postbus 482, 6710 BL Ede Telefoon : 0318 822500 Fax : 0318 822550 E-mail : DKinfobalie@minInv.nl

# Voorwoord

In de deelrapporten van de studie Ontgonnen Verleden dwaalt u door de historisch-geografische catacomben van de twaalf provincies in Nederland. Dat klinkt duister en kil en riekt naar spinnenwebben en vochtig beschimmelde hoekjes. Maar dat pakt anders uit.

Deze uitgave, samengesteld uit twaalf delen, biedt de meer dan gemiddeld geïnteresseerde, verhelderende kaartjes, duidelijke teksten en foto's van de historisch-geografische regio's van Nederland. Zo geeft het een compleet beeld van Nederland anno toen, nu en de tijd die daar tussen zit.

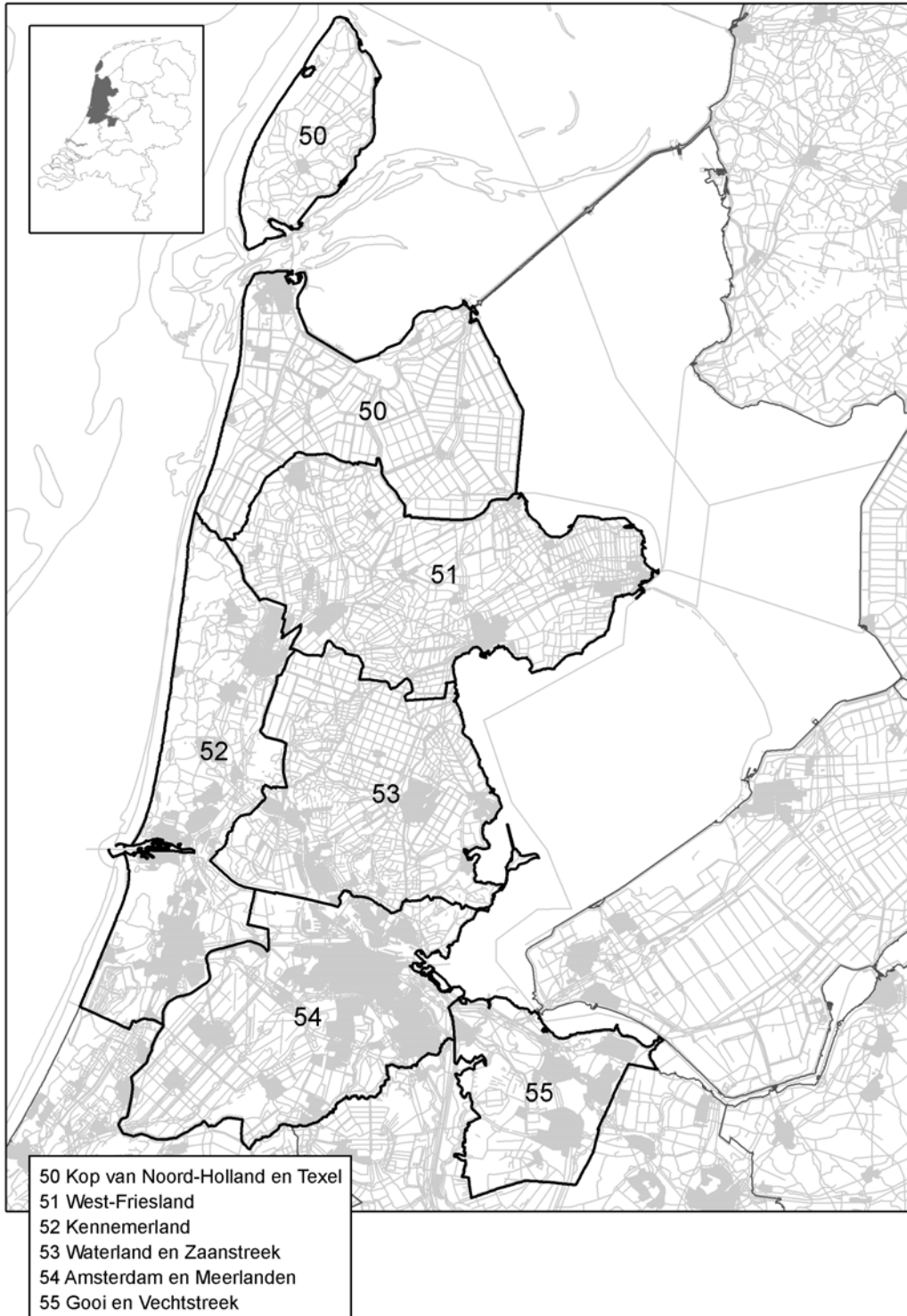
De hoofdstukken over de deelgebieden/regio's schetsen in het kort een karakteristiek per gebied. De cultuurhistorische blikvangers worden gepresenteerd. Voor de fijnproevers volgt hierna een nadere uiteenzetting. De ontwikkeling van het landschap, de bodem en het reliëf, en de bewoningsgeschiedenis worden in beeld gebracht. Het gaat over de ligging van dorpen en steden, de verkavelingsvormen in het agrarisch land, de loop van wegen, kanalen en spoorlijnen, dijkenpatronen, waterlopen, defensielinies met fortificaties. Opvallend is het grote aantal landgoederen, buitenplaatsen en kastelen in Nederland. Een veelheid komt aan bod. Er wordt stil gestaan bij: waarom dààr, waarom is het juist op die plaats ontstaan?

Het verleden wordt ontgonnen; u reist mee over heuvels, langs rivierenbeddingen, door polders, over boerenland en stadjes. Na bestudering bent u duizenden, ontdekkingen, avonturen, afgravingen en ontginningen rijker. Deze kennis van ons cultureel erfgoed maakt deel uit van het digitaal kennissysteem Cultgis onderdeel van de kennisinfrastructuur Cultuurhistorie afgekort KICH. Hierin is naast de historische geografie, de historische bouwkunst en de archeologie ontsloten. Zie hiervoor de website [www.kich.nl](http://www.kich.nl).

Namens alle werkers aan deze regiorapporten over de historische geografie in Nederland en breder met het geografisch-informatiesysteem Cultgis/KICH wens ik het gebruik hiervan in uw werk van harte toe.

DE DIRECTEUR DIRECTIE KENNIS  
Dr. J.A. Hoekstra

## Historisch Geografische Regio's in Noord-Holland



# Inhoudsopgave

<b>Inleiding</b>	<b>7</b>
<b>1 Regio 50: Kop van Noord-Holland en Texel</b>	<b>9</b>
1.1 Ligging	9
1.2 Karakteristiek	9
1.3 Ontstaan van het natuurlijke landschap	11
1.4 Bewonings- en ontginningsgeschiedenis	11
1.5 Specifieke items	20
1.6 Historisch-geografische elementen en structuren	26
1.7 Literatuur	29
<b>2 Regio 51: West-Friesland</b>	<b>33</b>
2.1 Ligging	33
2.2 Karakteristiek	33
2.3 Ontstaan van het natuurlijke landschap	35
2.4 Bewonings- en ontginningsgeschiedenis	35
2.5 Specifieke items	46
2.6 Historisch-geografische elementen en structuren	49
2.7 Literatuur	53
<b>3 Regio 52: Kennemerland</b>	<b>55</b>
3.1 Ligging	55
3.2 Karakteristiek	55
3.3 Ontstaan van het natuurlijke landschap	56
3.4 Bewonings- en ontginningsgeschiedenis	58
3.5 Specifieke items	69
3.6 Historisch-geografische elementen en structuren	73

3.7	Literatuur	78
<b>4</b>	<b>Regio 53: Waterland en Zaanstreek</b>	<b>81</b>
4.1	Ligging	81
4.2	Karakteristiek	81
4.3	Ontstaan van het natuurlijke landschap	83
4.4	Bewonings- en ontginningsgeschiedenis	84
4.5	Specifieke items	96
4.6	Historisch-geografische elementen en structuren	97
4.7	Literatuur	102
<b>5</b>	<b>Regio 54: Amsterdam en Meerlanden</b>	<b>105</b>
5.1	Ligging	105
5.2	Karakteristiek	105
5.3	Ontstaan van het natuurlijke landschap	106
5.4	Bewonings- en ontginningsgeschiedenis	107
5.5	Specifieke items	120
5.6	Historisch-geografische elementen en structuren	121
5.7	Literatuur	124
<b>6</b>	<b>Regio 55: Gooi en Vechtstreek</b>	<b>127</b>
6.1	Ligging	127
6.2	Karakteristiek	127
6.3	Ontstaan van het natuurlijke landschap	128
6.4	Bewonings- en ontginningsgeschiedenis	129
6.5	Specifieke items	147
6.6	Historisch-geografische elementen en structuren	150
6.7	Literatuur	153

# Inleiding

Is een schurveling een met uitsterven bedreigde vlindersoort, een houtwal die een haaiemeet omgeeft, of is het wellicht een pingoruïne? Waar werd zout gewonnen en wat heeft dit met turf te maken? Is moertering gevaarlijk? Hoe zit het met het verhaal van de bedijkingen in de kuststreken en het rivierengebied en wat betekent dit voor het aanzien van de regio's?

Als we om ons heen kijken ontdekken we overal sporen van de wordingsgeschiedenis van Nederland. Vaak weten we er in de praktijk niet goed raad mee. Ontgonnen Verleden beantwoordt uw vragen over de bewoningsgeschiedenis. Het is een digitaal informatiesysteem met de werknaam 'Cultgis'. Het vertelt hoe mensen leefden en hoe zij hun omgeving vormgaven. Het maakt het landschap leesbaar als een spannend boek. Ontgonnen verleden levert de bouwstenen voor de biografie van het rijke Nederlandse cultuurlandschap. Deze twaalf rapporten vormen hiervan een onderdeel.

Het geografische informatiesysteem Cultgis van het ministerie van LNV ontsluit cultuurhistorische kennis en maakt het verleden beleefbaar. Cultgis bevat belangrijke informatie voor nieuwe ruimtelijke ontwerpen en schetst de samenhang tussen patronen en structuren. Het biedt informatie op verschillende niveaus. De regiokaart is hiervan één zo'n informatieniveau. Cultgis beschrijft per regio de bewoningsgeschiedenis en de specifieke kenmerken van het cultuurlandschap. De structuur van het Cultgissysteem kent een getrapte opbouw in een geografische informatie systeem (GIS). De opbouw begint met een globale karakteristiek over de historische geografie op nationaal niveau. De beschrijvingen van landschapstypen en deellandschappen gaan over in meer concrete beschrijvingen zoals deze provinciale rapporten. Een selectie van de zogenaamde historisch geografische aandachtgebieden, die van nationale betekenis worden geacht, bevinden zich op het niveau daaronder. Op het laagste niveau treffen we concrete elementen en patronen.

Het Cultgissysteem is ontwikkeld in het monitoringprogramma Meetnet Landschap (traject 1992 – 2006). Het is ook een onderdeel van de kennisinfrastructuur Cultuurhistorie. Het cultgis databestand is IMKICH conform (GML-standaard) en daardoor geschikt voor uitwisseling in een NEN3610 omgeving zoals inmiddels standaard in de Ruimtelijke Ordening (DURP).

De kennisinfrastructuur Cultuurhistorie (KICH) met de website [www.kich.nl](http://www.kich.nl) biedt verschillende partijen – zoals het ministerie van LNV en de rijksdienst cultureel erfgoed (voorheen RACM) van het ministerie van OCW - een platform voor het uitwisselen van de diverse databestanden. Het drieluik historische geografie, historische bouwkunst en archeologie staat hierin centraal. Er ligt een uitnodiging aan andere partijen zoals provincies, gemeenten en maatschappelijke organisaties om zich aan te sluiten en zo samen te werken aan een robuuste en levende datastructuur voor de cultuurhistorie.

Samen met aardkundige waarden vormen cultuurhistorische elementen en patronen, structuren en ensembles hiervan in het Nederlandse cultuurlandschap het fysieke erfgoed van ons land. Deze aspecten spelen een belangrijke rol voor de ruimtelijke kwaliteit en de belevingswaarde van Nederland.





# 1 Regio 50: Kop van Noord-Holland en Texel



*Stolpboerderij in de Wieringerwaard*

## 1.1 Ligging

De westgrens wordt bepaald door de kustlijn van de Noordzee, ten noorden van Texel loopt de noordgrens. In het oosten wordt de grens bepaald door de kustlijn van Waddenzee en IJsselmeer. In het zuiden loopt de grens langs de Westfriese Omringdijk en de Oude Schoorlse Zeedijk.

## 1.2 Karakteristiek

De invloed van de zee is voor het hele gebied in het noorden van Noord-Holland van grote betekenis geweest. We hebben hier met het grensgebied tussen land en water te maken, een grens die nu eens ten gunste van de zee verschoof, dan weer was het land aan de winnende hand. Het is in dit dynamische milieu dat de mens zich een plaats moest bevechten om te kunnen wonen en werken.

Duizend jaar geleden was de hele regio onderdeel van een groot veengebied dat het noorden van de provincie bedekte en zich uitstreekte tot Friesland, slechts onderbroken door een smalle geul, het Vlie, die de verbinding vormde tussen het Almere en de Noordzee. Boven dit enorme veengebied staken de heuvels van Texel en die van Wieringen als hoge, droge zandige eilanden uit. Toen zette de zee de aanval in, van twee kanten. In het oosten werden bij verschillende stormvloedgroten grote delen van het veengebied weggeslagen en ontstond de Zuiderzee. In het westen werd de

duinenreeks, die vroeger ononderbroken was tussen Petten en Texel, op drie plaatsen doorbroken. De Zijpe, het Heersdiep en het Marsdiep drongen diep het achterland binnen. Het eens zo uitgestrekte land veranderde in een waddegebied: een gebied met zandplaten, kwelders, geulen en prielen. De enige bewoonbare delen waren toen de eilanden (de duineilanden Callantsoog, Huisduinen en Eierland en de eilanden met een stevige kern van zand en keileem: Texel en Wieringen). Het was in de late middeleeuwen dat Holland op zijn smalst en op zijn natst was.

Daarna zette de mens de tegenaanval in. Zeegaten werden afgedamd, grote stukken van het waddenlandschap werden bedijkt en door de boeren in gebruik genomen. Achtereenvolgens werden de Zijpepolder (1597) en de Wieringerwaard (1610) op de zee veroverd. In de 19<sup>e</sup> eeuw volgden het Koegras, de Anna Paulownapolder en de Waard Nieuwlandpolder. Op Texel zijn de Eierlandse polder, de Prins Hendrikpolder en enkele kleinere polders aan de invloed van de zee onttrokken. Sluitstuk in deze ontwikkeling was de droogmaking van de Wieringermeer in 1930 en de aanleg van de Afsluitdijk in 1932.

Het leven op de grens van land en zee heeft uiteraard invloed gehad op de cultuurhistorische waarden in de Kop van Noord-Holland en op Texel. We zien dat bijvoorbeeld aan de verschillende haven- en vissersplaatsen, zoals Oudeschild op Texel en De Haukes en Den Oever op Wieringen. En de marinehaven Den Helder. We zien het ook aan de vele elementen die met de waterbeheersing te maken hebben, zoals dijken, molens, gemalen en sluizen. En het komt tot uiting (al zien we daar niet zo veel van) in het grote aantal scheepswrakken in de Waddenzee en in het aan de kust grenzende deel van de Noordzee. Sommige van deze wrakken zijn nog redelijk intact en hebben cultuurhistorische waarde doordat ze informatie verschaffen over de scheepsbouw en de handel in hun tijd.

De vele scheepswrakken hangen uiteraard samen met de druk bevaaren scheepvaartroute door het Marsdiep. Door dit drukke verkeer en door het feit dat het Marsdiep de toegangsweg was tot de Zuiderzee en de rijke havenstad Amsterdam was de strategische betekenis groot. De eerste verdedigingswerken op Texel en bij Den Helder dateren al van de 16<sup>e</sup> eeuw, uit het begin van de Tachtigjarige Oorlog. Uitgebreide forten en verdedigingslijnen zijn rondom Den Helder aangelegd in de 18<sup>e</sup> en het begin van de 19<sup>e</sup> eeuw. In de 20<sup>e</sup> eeuw werden daar de bunkers aan toegevoegd die de Afsluitdijk moesten beschermen en de enorme betonnen forten die de Duitse bezetters in de duinen bij Den Helder hebben gebouwd als onderdeel van de Atlantikwall.

Maar ondanks de zeevaart en de defensie, die hun sporen in het landschap hebben achtergelaten, is het gebied van de Kop van Noord-Holland en Texel toch vooral boerenland. Boerenland, dat we in diverse schakeringen tegenkomen. Het kleinschalige, vrij besloten landschap van de Hooge Berg op Texel, met zijn schapenboeten en zijn tuunwallen, de enorme uitgestrektheid van de Wieringermeer, de prachtige Groote Sloot in de Zijpepolder, geflankeerd door monumentale stolpboerderijen: het zijn allemaal variaties op hetzelfde thema, het thema van de boer die de kost tracht te verdienen op weerbarstig land.

#### **Cultuurhistorische blikvangers**

- Tuunwallen op Texel en Wieringen
- Groote Sloot in de Zijpe- en Hazepolder
- De verdedigingswerken
- Dijken en stuifdijken
- De Hondsbossche en Pettemer zeewering
- Waterlopen, molens en gemalen
- Boerderijen en schapenboeten
- Vissersdorpen
- Marinehaven Den Helder.

## 1.3 Ontstaan van het natuurlijke landschap

De keileembulten van Texel en Wieringen zijn ontstaan in de voorlaatste ijstijd, toen het landijs grote delen van ons land bedekte. Terwijl de omgeving na afloop van de laatste ijstijd, zo'n tienduizend jaar geleden, aan grote veranderingen onderhevig is geweest, bleven de beide bulten standvastige elementen, die uiteindelijk de hele kustlijn van Noord-Nederland zouden bepalen. Als deze keileembulten er niet zouden zijn geweest was de kustlijn van Noord-Holland veel verder zuidelijk komen te liggen. Nu werden de stromingen in de Noordzee door Texel en door de Steenen (een keileemopduiking in zee, ten westen van Texel) gedwongen westelijk van de huidige kustlijn te blijven. Historisch geograaf Henk Schoorl heeft de wordingsgeschiedenis van de Kop van Noord-Holland en het westelijke deel van de Waddenzee beschreven in diverse publicaties, onder andere in de uit vier delen bestaande serie 'De convexe kustboog'.

Zo'n 5000 jaar geleden kwam de eerste duinenrij tot stand. De kust lag toen verder naar het westen dan tegenwoordig. Ten westen van deze gesloten duinen ontstond een uitgestrekt moeras waar veenvorming optrad. Het veengebied besloeg het grootste deel van het huidige IJsselmeergebied en strekte zich uit tot in Friesland. Omstreeks het jaar 1000 brak de zee op verschillende plaatsen door de duinenrij, sloeg veel van het veen weg. Het landschap veranderde in een waddengebied met een aantal eilanden. Texel en Wieringen uiteraard, omdat die een kern van keileem hebben, en echte Waddeneilanden: Callantsoog, Huisduinen en Eierland. Deze waddeneilanden hebben een woelige geschiedenis achter de rug, een geschiedenis van voortdurende afkalving en verplaatsing naar het oosten. Van Huisduinen is uiteindelijk niet meer overgebleven dan een duingebied ten zuidwesten van Den Helder, van het Oge (Callantsoog) resteert een smalle duingordel en een deel van de bedijkte kwelders.

Callinge, de oude naam voor Callantsoog, werd voor het eerst genoemd in oorkonden uit de 10<sup>e</sup> eeuw. Dit oude dorp lag vermoedelijk zo'n 5 kilometer ten westen van het huidige dorp en is verdronken bij de Allerheiligenvloed van 1170 of één van de andere stormvloed die onze gewesten in die tijd teisterden. In deze tijd vond ook de doorbraak van de strandwal plaats en de vorming van de (getijden)geulen Zijpe, Heersdiep en Marsdiep. Tussen Zijpe en Heersdiep lag het eiland 't Oge, waarop de inwoners van het verloren gegane Callinge het nieuwe dorp gingen bouwen. Door kleine bepodderingen aan de oostkant werd het eiland in de loop van de eeuwen steeds groter totdat het rond 1600 een oppervlakte van bijna 800 ha besloeg, waarop 200 huizen stonden. In zijn boek 't Oge beschrijft Henk Schoorl de (bijna letterlijk) bewogen geschiedenis van het eiland Callantsoog, en hoe het veranderde van een deel van de gesloten kust, via een fase waarin het een eiland was tussen twee zeegaten naar de huidige toestand, waarin het weer onderdeel is van het vasteland van Noord-Holland. Zoals gezegd, een woelige geschiedenis die model kan staan voor de geschiedenis van het hele gebied van de Kop van Noord-Holland en Texel.

Achter de eilanden strekte zich een waddengebied uit, waar vanuit de zeegaten veel zand is afgezet. Deze zandafzettingen liggen aan de oppervlakte in onder andere de polder Koegras. In de 16<sup>e</sup> eeuw verzandden de zeegaten Zijpe en Heersdiep, het Marsdiep bleef bestaan en werd breder en dieper.

Het eiland Eierland werd in de achttiende eeuw met het eiland Texel verbonden, dat toen veel kleiner was en bestond uit de Hooge Berg, een duinstrook en enkele kleine polders. Door aanslibbing kon in de negentiende eeuw de Eierlandse Polder worden bedijkt en kreeg het eiland zijn huidige vorm.

## 1.4 Bewonings- en ontginningsgeschiedenis

### 1.4.1 Prehistorie en Romeinse tijd

De Hooge Berg op Texel heeft – als hoge, stabiele bult in de nabijheid van de zee – al lang aantrekkingskracht uitgeoefend op de mens. Verspreide vondsten wijzen op

menselijke aanwezigheid in de Oude en Midden-Steentijd. Dit waren jagers en voedselverzamelaars uit de tijd dat de landbouw nog niet zijn intrede had gedaan in ons land. Of de mensen in die tijd ook al in het gebied hebben gewoond is niet bekend, misschien trokken ze er alleen maar doorheen. Vanaf de Midden Bronstijd – omstreeks 1500 voor Chr. – is er wel in het gebied gewoond en vermoedelijk is Texel vanaf die tijd permanent bewoond geweest. Uit die periode zijn een woonplaats en een viertal grafheuvels bekend. De bewoning breidde zich in de Late Bronstijd en de Vroege IJzertijd sterk uit: uit deze tijd zijn op de Hooge Berg 35 woonplaatsen gevonden. Er is de afgelopen decennia een grootscheeps archeologisch onderzoek uitgevoerd op de Hooge Berg, waarvan de resultaten onlangs in een uitvoerig rapport door de archeoloog P.J. Woltering zijn beschreven. Uit dit onderzoek is naar voren gekomen, dat er in de Late IJzertijd, omstreeks 300 voor Chr., zo'n 65 tot 90 boerenbedrijven tegelijkertijd hebben gefunctioneerd en dat de bevolking toen omstreeks 400 zielen moet hebben geteld. Voor die tijd was de bevolkingsdichtheid op Texel heel hoog.

In de Romeinse tijd was vrijwel het hele noordelijke deel van de provincie Noord-Holland met veen bedekt. Het veengebied liep helemaal door tot in het huidige Friesland. De heuvels van Texel en Wieringen waren al heel lang als woonplaatsen in gebruik. Zowel de zandgronden tegen de oude keileemkernen van Texel en Wieringen als de strandwallen waren in deze tijd in agrarisch gebruik.

#### **1.4.2 Middeleeuwen en Nieuwe tijd**

Vanuit de oude woongebieden werd het uitgestrekte veengebied ontgonnen. De eerste ontginning van veen in heel West-Nederland vond vermoedelijk plaats in het zogenoemde Texelmore, een veengebied dat ten zuiden van het huidige eiland Texel lag en in de loop van de tijd in zee verdwenen is. Verder naar het oosten werd het veengebied onderbroken door het Vlie, een geul die in verbinding stond met het Almere. In het westen, enkele kilometers buiten de huidige kustlijn, lag de strandwal van de toenmalige kust.

Vanaf 719 behoren onze streken tot het Frankische rijk, dat zijn hoogtepunt bereikte tijdens de regering van Karel de Grote. Dorestad was de belangrijkste handelsplaats van noordwest Europa. Na zijn dood viel het enorme rijk uiteen in drie delen en maakte het huidige Noord-Holland deel uit van het Middenrijk van Lotharius. De opdeling van het rijk en het wegvallen van het centrale gezag veroorzaakten echter een verzwakking. De welvaart lokte de inwoners van Denemarken en Zuid-Zweden, de Noormannen of Vikingen, naar onze gewesten. Om zich tegen de invallen te kunnen verdedigen zijn op verschillende plaatsen langs de kust versterkingen aangelegd. Bij Den Burg op Texel is omstreeks 850 een versterking aangelegd. Lange tijd is gedacht dat de Vikingen onze streken alleen maar bezochten om er plundertochten te houden, maar de vondsten van een drietal Vikingschatten op Wieringen heeft dat beeld enigszins veranderd. De zilverschatten die aan de bodem zijn toevertrouwd maken het aannemelijk dat de Vikingen zich in de negende of de tiende eeuw ook daadwerkelijk in het gebied hebben gevestigd.

#### **De teloorgang van het veengebied**

De bewoning van het veengebied vond plaats vanuit de gebieden die al in de Vroege Middeleeuwen bewoond waren, zoals de huidige eilanden Texel en Wieringen. De eerste bewoning van het veen vond plaats langs het Marsdiep, de Rekere en langs de veenrivier de Middenleek, in de omgeving van de tegenwoordige stad Medemblik. In de Karolingische tijd (omstreeks 800 na Chr.) waren er in het noorden van de provincie vier grote bewoningsconcentraties: op Texel, op Wieringen, in noordelijk Westfriesland en in het Geestmerambacht, en een kleinere in de omgeving van Den Helder. Ook het verdwenen duinlandschap zal bewoond zijn geweest: in die tijd was de duinkust tussen Bergen en Texel nog gesloten; de duinen lagen echter veel verder naar het westen. De woonplaatsen uit die tijd zijn in zee verdwenen.

De zee neemt en de zee geeft. Dit geldt in het bijzonder voor het noordelijke deel van de provincie Noord-Holland. De geschiedenis van de Kop en Texel is er aanvankelijk een van voortdurend landverlies: grote delen van het veenland zijn in de middeleeuwen verloren gegaan. Hierbij heeft ook de mens onbewust en ongewild een grote rol gespeeld. Zoals gezegd zijn er al in de tijd van Karel de Grote boeren in

het veengebied gaan wonen en hebben er sloten gegraven, akkers aangelegd en weilanden ontgonnen. Nu is veen, in tegenstelling tot klei en zand, een slappe substantie. Het bestaat uit half vergane plantenresten, die zich in de loop van honderden, soms duizenden jaren hebben opgehoopt in moerassen en op deze manier een dikke laag hebben gevormd. Deze laag plantaardig materiaal bevat veel water, en als er in zo'n veengebied sloten gegraven worden wordt een deel van dit water aan de bodem onttrokken. Hierdoor neemt het volume van de bodem af en daalt het oppervlak. Dit proces wordt nog versterkt door oxidatie: de omzetting van plantenresten in water en kooldioxide onder invloed van zuurstof uit de lucht. Langzame verbranding dus. De oxidatie kon versneld toeslaan door de wateronttrekking en door het landbouwkundig gebruik van het veen. Beide processen leidden ertoe dat het oppervlak van het veengebied daalde, en niet zo'n klein beetje ook: in de loop van enkele eeuwen kon de daling enkele meters bedragen! Voeg daarbij nog eens het feit dat de mens ook delen van het veengebied afgroef voor de turfwinning, dan kunnen we stellen dat de mens bij wijze van spreken de deur wijd open zette en de zee uitnodigde het gebied binnen te dringen. En dat gebeurde ook inderdaad: de invloed van de zee werd steeds groter. Het gebied van kwelders en wadplaten breidde zich geleidelijk naar het zuiden uit, er werden bredere en diepere geulen uitgesleten en het Flevomeer, dat in de middeleeuwen Almere ging heten, werd steeds groter. Enkele grote stormvloedden aan het eind van de 12<sup>e</sup> eeuw sloegen grote delen van het veengebied tussen Friesland en Noord-Holland weg: de Zuiderzee was ontstaan. Ten zuiden van Wieringen was een groot meer ontstaan, dat omstreeks 1200 in open verbinding kwam te staan met de Zuiderzee. In die tijd kwam ook het Marsdiep ten zuiden van Texel tot ontwikkeling. Langzaam maar zeker ging steeds meer land verloren ten koste van de zee.

#### **Defensieve en offensieve bedijking**

De regio veranderde in een waddenzee met vier eilanden: Texel, Wieringen, 't Oge bij het huidige Callantsoog en Huisduinen bij het huidige Den Helder. De mensen moesten zich voortdurend aan de gewijzigde omstandigheden aanpassen. Soms moesten woongebieden verlaten worden omdat er geen houden meer aan was. Op andere plekken werden maatregelen genomen om have en goed tegen het water te beschermen. Aanvankelijk gebeurde dat door terpen op te werpen, bijvoorbeeld op Texel. Al spoedig werden ook de eerste dijken aangelegd, waarmee niet alleen de boerderijen, maar ook het land tegen het water kon worden beschermd. De bescherming van bestaande woongebieden kunnen we defensieve bedijking noemen, maar de mens ging na verloop van tijd ook in de aanval. Hoog opgeslibde kwelders werden bedijkt en op die manier aan het bestaande cultuurland toegevoegd. Er werd handig ingespeeld op de natuurlijke processen in dit dynamische landschap. Zodra een kwelder hoog genoeg was opgeslibd werd hij van een dijk voorzien en door de boeren in gebruik genomen. De oude kweldergeulen werden gebruikt voor de afwatering van de nieuwe polder. We zien deze geulen vaak nog terug als kronkelende waterlopen, te midden van rationeel ingerichte landbouwgronden. Ook de processen van duinvorming, aan de Noordzeekust, werden in het voordeel van de mens gebruikt. Zeegaten die al aan het verlanden waren werden definitief afgesloten met behulp van stuifdijken. Dit zijn zanddijken, die met behulp van onder meer rietschermen zoveel mogelijk zand moesten opvangen om op deze manier een sterke zeewering te krijgen. Zo werd er een zanddijk tussen Huisduinen en Callantsoog aangelegd. Ook tussen het oude Texel en het waddeneiland Eierland legde men een zanddijk aan.





tegen: Sint Maarten, Sint Maartensbrug, Sint Maartensvlotbrug. De meest recente toevoeging is het vakantiedorp Sint Maartenszee. Noordelijk van de Zijpepolder ligt de Polder Het Koegras of het Buitenveld (4000 ha). De polder is bedijkt in 1817, vlak voor de aanleg van het Noordhollandsch Kanaal. Het kanaal vormt de grens tussen de Polder Het Koegras en de Anna Paulownapolder uit 1847. De laatstgenoemde polder bestaat uit een Oost- en Westpolder, gescheiden door de Oude Veer, een oude kweldergeul. Deze geul was van groot belang voor de Zijpe- en Hazepolder, omdat het overtollige water uit de polder hierop werd geloosd. Bovendien was de geul van belang voor de scheepvaart: de walvisvaarders bijvoorbeeld vertrokken vanaf Oudesluis, gingen de schutsluis door en voeren via de Oude Veer naar de Zuiderzee en de Noordzee. Toen de Anna Paulownapolder werd bedijkt hebben de bewoners van de Zijpe- en Hazepolder bedongen dat ze hun water konden blijven uitslaan op de Oude Veer.

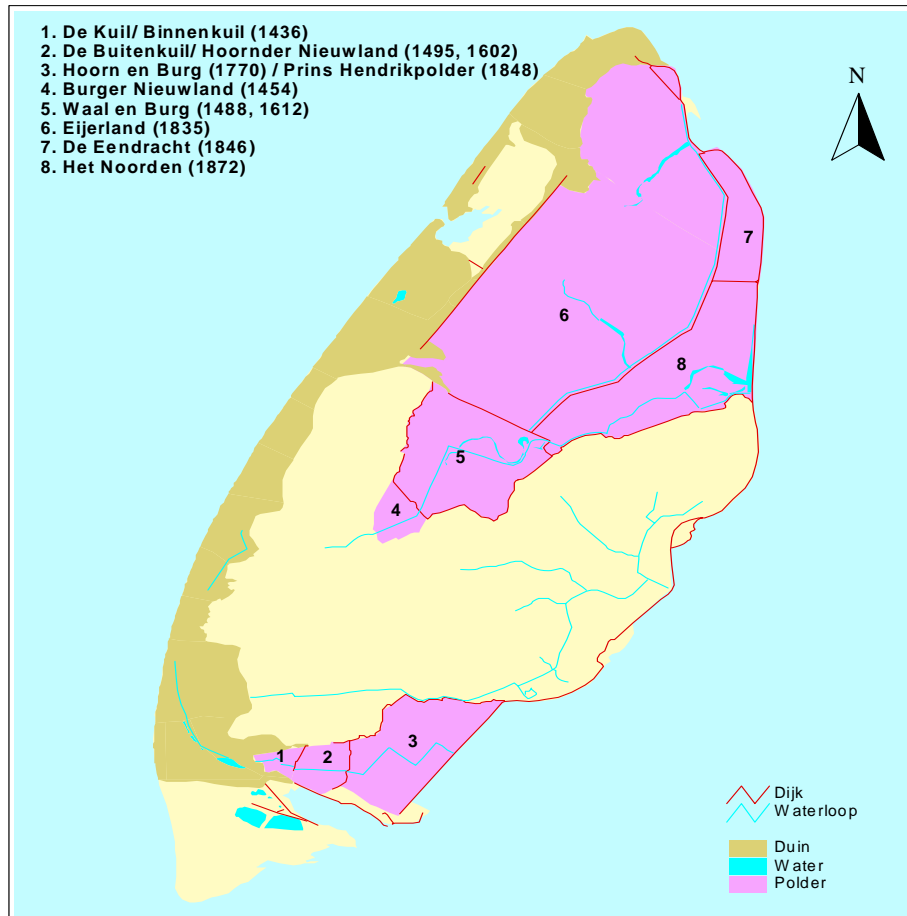


Tarieven van de schutsluis in Oudesluis in het midden van de negentiende eeuw.

Beide, de Polder Het Koegras en de Anna Paulownapolder hebben een rationele verkaveling, waarbij vooral de grote blokvormige percelen in de Polder Het Koegras opvallen. In beide polders is tegenwoordig de bollenteelt de dominante vorm van bodemgebruik, wat in het landschap tot uiting komt in de bonte kleurenpracht in het voorjaar en in de verspreid in het gebied staande bollenschuren.

De Waard- en Groetpolder uit 1844 wordt ook gekenmerkt door een rationele verkaveling, dit in tegenstelling tot de in 1610 bedijkte Wieringerwaard, waar we een veel kleinschaligere, strookvormige percelering aantreffen.

Op Texel zijn de eerste dijken al voor 1300 aangelegd. Tussen het dekzandgebied van Den Burg en de duinrand aan de westkust liggen enkele van deze bedijkingen. De dijk ten noorden van Oosterend, de huidige Noorddijk, is ook reeds voor 1300 aangelegd. Bij de offensieve bedijking werden kwelders bedijkt en op die manier aan het bestaande cultuurland toegevoegd. Met name ten noorden van De Waal en Oosterend werd op deze manier veel land gewonnen, maar ook tussen Den Burg en De Koog zijn drooggevallen wadgebieden bedijkt. De oude kweldergeulen werden gebruikt voor de afwatering van de nieuwe polder. We zien deze geulen vaak nog terug als kronkelende waterlopen, temidden van rationeel ingerichte landbouwgronden.



### *De belangrijkste polders van Texel*

Aan de noordkant van De Waal en Den Burg ontstonden de polder Burger Nieuwland (1454) en de polder Waal en Burg (1488). Nadat de afsluitende zanddijk, de voorganger van de Ruigendijk, in 1532 doorbrak, werd Waal en Burg een zogenaamde drijvende polder, dat wil zeggen toegankelijk voor de zee. Pas in 1612 is het gebied definitief op de zee veroverd door de aanleg van een nieuwe dijk in het noorden, de Ruigendijk. De Waal en Burgerdijk, aangelegd om de laaggelegen terreinen tussen De Koog, Den Burg en De Waal te beschermen, was vanaf die tijd geen zeewaterkering meer. De kronkels in de Waal en Burgerdijk en de kolken erlangs herinneren aan de vele dijkdoorbraken die hebben plaatsgevonden.

Aan de zuidzijde van het eiland zijn in de vijftiende eeuw de polders De Kuil of Binnenkuil (1436) en De Buitenkuil (1495) bedijkt. Rondom de Binnenkuil liep de Kuildijk of Klimmersdijk; deze is nog steeds zichtbaar in het landschap. Het gebied ten oosten van de Kuildijk werd in 1495 bedijkt: de polder Buitenkuil (de huidige polder Hoornder Nieuwland). In 1555 brak de dijk voor het eerst. Na herstel in 1556 vonden er wederom dijkdoorbraken plaats in 1571 en 1591.

De laatst overgebleven inham aan de zuidzijde van Texel – met uitzondering van de Mok, nog steeds een open water met kwelders – werd rond 1770 ingepolderd: de polder Hoorn en Burg. Reeds in 1792 viel de polder weer ten prooi aan de golven als gevolg van slecht dijkonderhoud. Pas in 1846-1848 werd dit gebied als de Prins Hendrikpolder definitief bedijkt. Andere negentiende-eeuwse polders zijn de polder Eijerland (1835), De Eendracht (1846) en Het Noorden (1872).





*Een schapenboet in het tuunwallenlandschap van de Hooge Berg.*

Alleen op het oude land van Texel en Wieringen en in de polder Callantsoog zijn nog oudere ontginningen met een zeer onregelmatig karakter te vinden. Op Texel is een unieke manier van perceelsscheidingen aangebracht in het gebied rondom de Hooge Berg. De perceelsscheidingen bestaan namelijk uit gestapelde gras- of heideplaggen van ongeveer 1 meter hoog. Tuunwallen of tuunwaoltjes worden ze genoemd en ze dienen om de schapen in het perceel te houden. De tuunwallen dateren uit de 17e of 18e eeuw. Ruilverkavelingen in de twintigste eeuw hebben veel van de oorspronkelijk percelering doen verdwijnen. Het bijzondere landschap van de tuunwallen is op Texel gespaard gebleven, in tegenstelling tot Wieringen, waar de meeste tuunwallen bij een ruilverkaveling in de jaren '30 van de vorige eeuw zijn verdwenen.

### **De scheepvaart**

Verschillende plaatsen aan de kust naast landbouwdorpen ook vissersdorpen. De Koog en Den Hoorn hadden in de middeleeuwen een omvangrijke vissersvloot.



*Twee walvisbotten als dampalen op een boerenerf laten zien dat niet alleen de dorpen, maar ook het platteland binding had met de scheepvaart.*

Daarnaast waren ook Oosterend, Petten, Huisduinen, Den Helder en Den Oever vissersplaatsen. Naast de visserij heeft scheepvaart in het gebied ook een belangrijke rol gespeeld. In de zestiende eeuw was dit vooral op Texel. De oostzijde van het eiland, de Rede van Texel, deed dienst als verzamelplaats voor schepen die wachtten op een gunstige wind om uit te varen naar het oosten. In de achttiende eeuw werd in Den Helder een haven aangelegd voor de oorlogsschepen, maar ook koopvaardijsschepen konden daar aanmeren. De haven werd nog belangrijker toen het Groot Noordhollandsch Kanaal in 1825 werd geopend en Den Helder een voorhaven van Amsterdam werd.

### **Het Noordhollandsch Kanaal**

In het begin van de negentiende eeuw, met name tijdens de regeringsperiode van Koning Willem I, zijn in Nederland tal van kanalen aangelegd. Een voorbeeld daarvan vormt de aanleg van het Noordhollandsch Kanaal in 1824, dat de haven van Amsterdam een betere verbinding gaf met de Noordzee, daarbij de ondiepten in de Zuiderzee en de rede van Texel vermijdend. Het ontwerp van het kanaal is een schepping van de ir. Jan Blanken.

De oude route, die zeeschepen moesten nemen om in Amsterdam te komen, liep via de Zuiderzee naar het IJ. Vlak voor Amsterdam moest een grote hobbel genomen worden: Pampus, een ondiepe plek waar bij vloed maar 3 meter water stond.

Naarmate de schepen meer diepgang kregen vormde Pampus een steeds groter obstakel. Er moest een oplossing gevonden worden om de bereikbaarheid van de hoofdstad te verbeteren. Men durfde het in het begin van de negentiende eeuw nog niet aan een oost-west verbinding te maken en de duinen te doorgraven. In plaats daarvan werd het Groot Noordhollandsch Kanaal (1819-1824) gegraven.

Sommige delen werden nieuw gegraven, bij andere delen werden bestaande waterwegen gebruikt (zoals de ringvaarten van de Beemster en de Schermer) die op de juiste breedte en diepte werden gebracht. In de Zijpe- en Hazepolder werd niet de Groote Sloot voor het kanaal gebruikt, maar de wetering die, meer westelijk, parallel aan de Groote Sloot loopt. Voor het noordelijke deel van het tracé werd de Polder het Koe gras eerst bedijkt voordat het kanaal gegraven werd. De totale lengte van het kanaal is ruim 80 kilometer. Het plan voor de aanleg van dit kanaal was van de toenmalige inspecteur-generaal van de waterstaat, ingenieur Jan Blanken (zie ook de kadertekst Jan Blanken op pagina XX). In eerste instantie had hij een oplossing gezocht voor het feit dat Amsterdam niet meer goed functioneerde als marinehaven. Dit had te maken met het ondieper worden van de Zuiderzee en de verzanding van het IJ. Blanken bedacht het kanaal dwars door Noord-Holland al in 1812. Naderhand werd Koning Willem I enthousiast over het idee en zag in het te graven kanaal niet alleen een militair, maar ook een handelsbelang. De koning had een goed oog voor projecten die de economie konden stimuleren. Een halve eeuw lang bood het Noordhollandsch Kanaal een oplossing voor de bereikbaarheid van Amsterdam; in 1876 werd een betere en kortere verbinding tussen Amsterdam en de zee gerealiseerd: het Noordzeekanaal.

### **1.4.3 Recente ontwikkelingen**

Al in de zeventiende eeuw, toen de eerste ervaringen waren opgedaan met het leegmalen van grote meren, werden er plannen gemaakt om die lastige en gevaarlijke Zuiderzee geheel of gedeeltelijk droog te leggen. De technische mogelijkheden waren in die tijd echter niet toereikend om deze plannen ook daadwerkelijk te kunnen uitvoeren. Dit kwam pas in beeld toen de door stoom, dieselolie of elektriciteit aangedreven gemalen de traditionele molenbemaling gingen vervangen. Bij de drooglegging van de grote Haarlemmermeer had men voor het eerst met gemalen kunnen experimenteren, maar het duurde nog lange tijd voordat de stap werd gezet om ook de afsluiting en de gedeeltelijke drooglegging van de Zuiderzee ter hand te nemen. Hieraan is nadrukkelijk de naam van Ir. Cornelis Lely verbonden. In de eerste plaats was hij degene die – in dienst van de Zuiderzeevereniging – de plannen heeft gemaakt. In de tweede plaats was hij het, ditmaal in zijn functie als minister van Verkeer en Waterstaat, die de plannen ook uiteindelijk door het parlement kon loodsen. De eerste grote werken werden in Noord-Holland uitgevoerd: de dijk door het Amsteldiep tussen Wieringen en Van Ewijksluis, de drooglegging van de eerste

grote Zuiderzeepolder, de Wieringermeer, en de Afsluitdijk tussen Den Oever en het Friese Zurich.

De Wieringermeer viel droog in 1930. In een kleine polder, de proefpolder bij Andijk, had men al ervaring opgedaan met de problemen die zich bij drooglegging van delen van de zee konden voordoen. In de proefpolder was onderzocht hoe snel de ontzilting van de bodem plaatsvond en op welke wijze het best greppels en drainagebuizen konden worden aangebracht. Een verschil met voorgaande grote landaanwinningsprojecten als de Haarlemmermeer en de Anna-Paulownapolder was dat de overheid zich nadrukkelijk ging bemoeien met de inrichting van het nieuwe land. Niet alleen met de vorm van de kavels, maar ook met het wegenpatroon, met de vorm van de dorpen, en zelfs met de architectuur van de boerderijen. De doelmatigheid stond bij de inrichting van de Wieringermeer voorop. Het was niet de bedoeling een schilderachtig landschap te creëren, de rechte lijnen en het efficiënte gebruik stonden voorop. De landschapsarchitect Bijhouwer en de stedenbouwkundige Granpré Molière, in dienst als 'esthetisch adviseurs' bij de Dienst Zuiderzeewerken, tekenden het ontwerp. En inderdaad: schilderachtig is het niet geworden. Wel markant, met het strakke wegen- en waterlopenpatroon, de kenmerkende boerderijen en de erfbeplanting. De rechthoekige erfbeplanting, brede singels die de bedrijfsgebouwen aan drie kanten omgeven, heeft niet alleen model gestaan voor de inrichting van de boerenerven in de overige droogmakerijen van het Zuiderzeeproject, maar ook voor de erfbeplanting in de vele ruilverkavelingen die in de 20<sup>e</sup> eeuw in het hele land zijn uitgevoerd.

Vanaf 1934 werden er boerderijen in pacht uitgegeven aan boeren. Eén van de eerste pachters was een bijzondere stichting, de Stichting 'Joodse Arbeid'. Deze stichting was in het leven geroepen om joden, die vanwege de nazi-dreiging waren uitgeweken, een agrarische scholing te geven en ze op die manier voor te bereiden op emigratie. De Duitsers hebben het bedrijf in 1942 opgeheven. De gebouwen van de stichting, in de westpunt van de polder aan de Nieuwesluiserweg, vormen een bijzonder element in het landschap van de Wieringermeer.

Na 15 jaar opbouw van de polder kon men weer opnieuw beginnen. Vlak voor het einde van de oorlog lieten de Duitsers de dijk op twee plaatsen springen en binnen twee dagen stroomde de hele Wieringermeer vol water. De mensen konden zich gelukkig tijdig in veiligheid brengen, tezamen met vrijwel al het vee. Maar de ravage die werd aangericht was gigantisch. Meer dan 80 % van de gebouwen was verwoest, de oogst van tenminste één jaar was verloren, tal van greppels en sloten waren volgelopen en moesten opnieuw uitgegraven worden. En er zaten twee enorme gaten in de dijk, die door het kolkende water tot meer dan 20 meter diepte waren uitgeslepen. Na de bevrijding werd onmiddellijk begonnen de dijk te herstellen, waarbij de beide wielen werden binnengedijkt. Op 11 december 1945 viel de Wieringermeer opnieuw droog en kon de wederopbouw beginnen.

Na de Tweede Wereldoorlog hebben de uitbreidingen van Den Helder en verschillende dorpen een stempel op het landschap gedrukt. In het buitengebied heeft schaalvergroting van de landbouw bijgedragen tot een betere bedrijfsvoering op de boerenbedrijven.

Tussen 1953 en 1965 werd op Texel een grote ruilverkaveling uitgevoerd. De ruilverkaveling hield in dat het grondeigendom van verschillende eigenaren werd samengevoegd en vervolgens opnieuw verdeeld teneinde problemen van landversnippering, verspreide ligging van de percelen en ondoelmatige vorm van de percelen op te lossen.

Als gevolg van de ruilverkaveling werd het landschap ingrijpend veranderd. Het kleinschalige, onregelmatige verkavelingspatroon maakte plaats voor rationele blokverkaveling met grote percelen. Veel schapenboeten en tuunwallen werden gesloopt, oude wegen werden rechtgetrokken, nieuwe boerderijen met erfbeplantingen werden gebouwd, nieuwe watergangen werden gegraven, en oude waterwerken werden vervangen door elektrische gemalen.

## 1.5 Specifieke items

### De boerderijen

We vinden in het noorden van Noord-Holland een grote verscheidenheid aan bijzondere boerderijtypen. In de eerste plaats de befaamde stolpboerderijen. Deze boerderijen, die we in heel Noord-Holland ten noorden van het IJ tegenkomen, sieren in ons gebied vooral de Zijpepolder, de Wieringerwaard, de Anna Paulownapolder en de kleine Waard-Nieuwlandpolder. Vooral in de Zijpepolder zijn de stolpen markante objecten, die de waarde van het cultuurlandschap in hoge mate bepalen. Het majestueuze beeld van de Grootte Sloot met zijn vele stolpboerderijen is een plaatje.

De plattegrond van de stolpboerderij is meestal vierkant. Cruciaal in de constructie zijn de vier lange stijlen, die het hoge dak dragen. Zij vormen het 'vierkant', een imposante ruimte om het hooi (en in de akkerbouwgebieden vroeger het ongedorste graan) op te slaan. Sommige grote boerderijen hebben een dubbel vierkant, waardoor ze een rechthoekige plattegrond hebben. De ruimten tussen de stijlen en de buitenmuren werden gebruikt voor de woonvertrekken, de stal en de deel of dars. Vaak was er nog een aparte ruimte afgescheiden voor het jongvee. Als de stal te klein was geworden kon de ruimte naar buiten uitgebreid worden: de stolp kreeg dan een 'staart'. Het hoge dak bestaat uit riet op pannen. Bij de rieten daken is meestal in een van de zijden een uitsparing in het riet gemaakt, welk deel ook uit pannen bestaat (de 'spiegel'). Dit was bedoeld voor de opvang van regenwater.

Een variant op de stolp vinden we op Wieringen en Texel. Volgens de kenners gaat het hier om een oudere vorm, die wel de hoge voorraadschuur van de stolp heeft, gevormd door het vierkant, maar waar nog niet alle woon- en bedrijfsgedeelten een plaats in de vierkante plattegrond van de boerderij hebben gekregen. Het woongedeelte en soms ook de stallen zijn uitspringende delen. Een van de opvallende kenmerken aan een Wieringer boerderij is de hoge houten achtergevel van de schuur. Een andere bijzonderheid is de schoorsteen bij de dars, op de hoek van het bedrijfsgedeelte en het woongedeelte. Hier kon men een vuur maken voor onder andere het koken van veevoer en het opwarmen van waswater. Opmerkelijk is dat op het 'oude' deel van Wieringen dit boerderijtype alom aanwezig is, terwijl we in de Waard-Nieuwlandpolder uit 1847 alleen maar 'moderne' stolpen tegenkomen. De boerderijen op Texel lijken sterk op die van Wieringen. Een bijzonderheid van Texel is echter dat we er losse schuren tegenkomen, schapenboeten worden ze genoemd. Vooral in het gebied van de Hooge Berg zijn deze schapenboeten opmerkelijke elementen in het landschap en verlenen ze Texel een eigen karakter.



*Texelse boerderij in Oudeschild*

Een eigenaardige gewoonte die in veel boerderijen, zowel in het Wieringse type als in de stolpen, werd toegepast was de inrichting van de zomerstal. Als 's zomers de dieren dag en nacht buiten bleven werd de stal ingericht als woonverblijf. Het geschikt maken van de stal als woonverblijf was een heel werk. Eerst moest alles uiteraard grondig schoongemaakt worden. Vervolgens werden de muren en schotten gewit en de groep werd zwart geschilderd. De vloer van de stal werd bedekt met zand.

Tenslotte, als alles klaar was legde men een aantal houten vlonders neer. Hierop kwamen de tafel en de stoelen te staan.

Dit gebruik is in de jaren '30 van de vorige eeuw uit de mode geraakt. In de Wieringer Museumboerderij Jan Lont in Stroe is nog een zomerstal te bewonderen.

Het meest recente type is de boerderij van de Wieringermeer. Of eigenlijk moeten we spreken van een veelheid aan typen, die voor de nieuwe polder waren ontwikkeld.



Welk type boerderij gebouwd werd hing onder meer af van de bedrijfsgrootte en de aard van het bedrijf.

### **Brakenstein en de Weezeputten**

Landgoed Brakenstein ligt aan de zuidkant van de Hooge Berg. Het huis, destijds genaamd 'Het Huis aan den Put', werd in 1661 gekocht door Adriaan Jansz. Smit, een schepen uit Den Burg. Toen hij zeven jaar later in financiële moeilijkheden zat kwam het huis in handen van zijn schoonzoon Jan Pieter Braeck, Capitein-Geweldigde van de Amsterdamse Admiraliteit. Deze legde bij het huis een boomgaard, tuin en vijver aan. In 1776 werden het huis en de landerijen verkocht aan Leendert den Berger, in 1760 aangesteld als 'opsiener' van Vlieland en sinds 1762 ook van Texel. Van Brakenstein maakte hij een buitenplaats met een tuin in geometrische stijl, die hij verhuurde aan Franse ambtenaren. Na zijn dood in 1802 raakte het huis dusdanig in verval dat het gedeeltelijk werd afgebroken en verbouwd tot de huidige staat.



*De voormalige buitenplaats Brakenstein en de Weezenputten.*

Vlak bij Huize Brakenstein liggen de zogenaamde Weezenputten, waarin water opwelt uit de Hooge Berg. Reeds in de zestiende eeuw waren deze putten van groot belang voor de watervoorziening van de Nederlandse oorlogs- en koopvaardijsschepen die voor anker gingen op de rede van Texel. De schepen lagen hier – aan de oostkant van Texel – in de luwte van de westenwinden en konden zodra de wind gunstig was via de Texelstroom en het Marsdiep de Noordzee bereiken. Ook marineschepen lagen vaak op de rede, voordat het Nieuwe Diep bij Den Helder als marinehaven werd ingericht. De putten, verpacht door de regenten van het weeshuis in Den Burg, waren befaamd vanwege het uitstekende drinkwater. Door het hoge ijzergehalte was het water lang houdbaar, en dat was belangrijk als je pas weer in Kaap de Goede Hoop vers water kon innemen. Een Oost-Indiëvaarder had duizenden liters drinkwater nodig voor de lange reis. Om het transport van het water naar de schepen op de rede te vergemakkelijken werd in het begin van de zeventiende eeuw de Skilsloot of Schilsloot gegraven, zodat men de tonnen water met een roeiboort van de putten naar de schepen kon vervoeren. Oorspronkelijk moesten de over de Schilsloot vervoerde watervaten bij Oudeschild over de dijk getakeld worden, totdat in 1795 de sloot verlengd werd tot de haven, die in 1780 was aangelegd.

### **Dorpen op Texel**

De kern van Den Burg heeft twee rondlopende straten, die als ringen rond het centrum liggen. De binnenste ring zou volgens sommigen terug gaan op een burcht uit de Vikingtijd (zie ook de kadertekst 'Vikingen' op pagina XX), de buitenste geeft de

ligging aan van een omwalling uit de 14<sup>e</sup> eeuw. In 1346 heeft graaf Jan van Beaumont een ringwal en ringgracht rondom de kern van Den Burg laten aanleggen. Hierdoor kwam een klooster binnen de omwalling te liggen. Dit klooster behoorde aan een moederklooster uit Friesland, maar nadat de graaf van Holland de Friezen in de slag bij Warns had verslagen werden alle Friese bezittingen in Noord-Holland verbeurd verklaard. Zo ook het klooster van Den Burg, dat de graaf verbouwde tot zijn administratieve centrum op het eiland. Aan oude gebouwen in Den Burg zijn de Hervormde kerk (15<sup>e</sup> eeuw), de Oudheidkamer (de vroegere armenkamer uit 1599) en enkele fraaie 17<sup>e</sup> eeuwse woonhuizen het vermelden waard.

Texel heeft twee plaatsen met een beschermd dorpsgezicht in het kader van de Monumentenwet: Den Hoorn en Oosterend. Den Hoorn is een langgerekt dorp dat prachtig gelegen is op een klif, dat bijna vijf meter uitsteekt boven de vlakke De Naal. Ten westen hiervan ligt het hoge Loodsmansduin, van waaruit de loodsen vroeger de zee afspeurden op zoek naar schepen waaraan zij hun diensten konden aanbieden. Want het loodswezen was een belangrijke broodwinning in Den Hoorn: rond 1800 waren er maar liefst honderd mannen die dit vak uitoefenden. De toren van de 16<sup>e</sup> eeuwse kerk is wit geschilderd en diende vroeger als baken voor de schepen op zee. Het doet nu wat merkwaardig aan dat het dorp zo op de zeevaart georiënteerd was, maar vroeger lag Den Hoorn aan zee. Doordat Texel de laatste eeuwen in zuidelijke richting is gegroeid kwam het dorp steeds verder landinwaarts te liggen.

Oosterend is een typisch visserplaatsje, hoewel het niet aan zee ligt. Vroeger heeft het wel een haven gehad, maar sinds de aanleg van de nieuwe zeedijk in 1852 ligt het dorp een flink eind het land in. Toch bleven de vissers hier nog lange tijd wonen; ook nu wonen veel van de kottervissers, die de haven van Oudeschild als uitvalsbasis gebruiken, in Oosterend. In de kern van het dorp vinden we tal van karakteristieke visserswoningen rondom de van oorsprong Romaanse kerk.

### **Wierwinning**

Een bijzondere activiteit op Texel en – vooral – Wieringen was het wierbedrijf. Aanvankelijk was de belangrijkste toepassing van wier (eigenlijk moeten we spreken van zeegras, *Zostera maritima*) het fabriceren van wierriemen voor de versterking van dijken. Het wier werd in dikke matten bijeengebonden en als een kussen over de dijken gelegd, vastgehouden met een houten beschoeiing. Het taaie wier fungeerde als golfbreker en bood op die manier bescherming aan de dijk. Het grote probleem was alleen dat de wierriemen wel eens ondermijnd werden door de golfslag, waardoor de matten voorover in de zee vielen. Toen ook nog eens de paalworm zijn intrede deed en de houten beschoeiingen bijna niet meer onderhouden konden worden raakte het bouwen van wierdijken in onbruik. Vanaf het begin van de 19<sup>e</sup> eeuw begon men de dijken steeds meer te versterken met steentaluds. Slechts op enkele plaatsen zijn nog wierdijken bewaard gebleven, en de zuidelijke dijk van Wieringen is misschien wel het mooiste voorbeeld. Het is dan ook aangewezen als provinciaal monument.

Omstreeks 1830 begon men wier op andere manieren toe te passen. In de meubel- en matrassenindustrie, voor het merendeel in België en Frankrijk, ontdekte men de voordelen van wier als vulmateriaal. Het werd gebruikt als geluidsisolering in woningen en zelfs als anti-reumamiddel. De vraag naar wier nam toe en de prijzen stegen, zodat de wierwinning een belangrijke bron van inkomsten werd op het eiland. Om alles in goede banen te leiden nam de toenmalige burgemeester van Wieringen, mr. Van Hengel, het initiatief om een vennootschap op te richten die zorgde voor de inkoop van het wier op Wieringen en de opslag en doorverkoop in Amsterdam en Rotterdam. Ook de wierwinning werd professioneel ter hand genomen. Vroeger werd alleen maar wier gevestigd, dat wil zeggen dat men losgeslagen pakketten wier verzamelde en in het schip laadde. In de 19<sup>e</sup> eeuw begon men echter met het wiermaaien. Dit had te maken met de hogere kwaliteitseisen die in de meubelindustrie aan het wier werden gesteld. Gemaaid wier was van betere kwaliteit: het bevatte minder verontreinigingen en was in gedroogde vorm veerkrachtiger. De maaiperiode begon eind juni en eindigde zo'n zes weken later, half augustus. De schepen voeren naar de wervelden, gingen voor anker en de netten werden uitgezet. De maaiers waadden naar het werveld en begonnen te maaien, tegen de stroom in met hun rug naar het schip. Het gemaaid wier dreef dus vanzelf naar de netten. Daar

werd het met de tweetandige wierhaak aan boord getrokken. Het wier werd vervolgens ook gedroogd op de dijk of op een stuk land.

<http://www.pagowirens.nl/printpage.asp?ref=http://www.pagowirens.nl/wr-ges5-4.asp> target= blank<<IMG SRC=

Wanneer het wier droog en vaal was begon het zogenaamde versen. Dit was het uitspoelen van het zout dat in het wier zat. Het zout moest eruit omdat het gedroogde wier anders heel snel weer vocht zou opnemen. Het uitspoelen gebeurde in sloten, in de lager gelegen delen. Het versen was een karwei dat vakmanschap vereiste.. Deed je het te kort dan bleef er zout achter, deed je het te lang dan werd het wier verzadigd met "muurk", de ijzeroerverbinding in de sloten die het wier zwart kleurde. In beide gevallen ging de kwaliteit van het wier achteruit. Als het wier voldoende ontzilt was volgde er weer een proces van drogen, keren en nog eens drogen. Als het wier droog genoeg was ging het op hopen om uit te broeien. Nu pas was het wier klaar en in balen geperst te worden. Dit gebeurde in de wierpakhuizen (ook wel wierschuren genoemd). Er zijn nog enkele wierpakhuizen, maar het mooiste exemplaar is overgebracht naar het Zuiderzeemuseum in Enkhuizen. De wierwinning kwam ten einde door een ziekte in de jaren '30 van de vorige eeuw, die de wiereelden ernstig aantastte.

### **Eendenkooien**

Op tal van plaatsen vinden we in de Kop van Noord-Holland en op Texel eendenkooien. Vroeger waren er nog veel meer: op Wieringen hebben ooit 15 kooien gelegen, waarvan er nu nog twee over zijn.

Eendenkooien zijn een oorspronkelijk Nederlandse uitvinding en al zo'n 700 jaar bekend. Een eendenkooi bestaat uit een plas water met bos er omheen, aangelegd op een rustige plek in een water(vogel)rijk gebied. De oppervlakte is gemiddeld 1 à 2 ha. Rondom de meestal rechthoekige kooiplas liggen 4 tot 6 vangpijpen. Het geheel is omgeven door een aarden wal. Het vangen van de eenden is een vorm van lokjacht, het is een uniek samenspel van de kooiker met zijn tamme staleenden, de kooikerhond, een smeulende turf en wat voer. Naast het vangen omvat het kooibedrijf het beheer en onderhoud van de eendenkooi, kooiplas, kooibos, vangpijpen, de zorg voor de tamme eenden en de kooihond.

Het kooibedrijf wordt gezien als een vorm van jacht met een duidelijke cultuurhistorische traditie en waarde. Eendenkooien zijn zeldzame, eeuwenoude landschapselementen en belangwekkende rust- en natuurgebieden van internationale allure.

Het kooirecht is het recht om eenden te mogen vangen. Het afpalingsrecht is het recht om een cirkelvormig gebied af te bakenen waarbinnen de rust niet mag worden verstoord. De grootte van de cirkel varieert: in Noord-Holland komen we 1130 en 1500 meter tegen. Ook de vorm en inrichting van de kooien vertoonden verschillen, wat onder meer te maken heeft met de ontstaanswijze, het vangstgebied en de vangstperiode. Er kunnen verschillende typen worden onderscheiden: het Noord-Hollandse, Texelse, Friese en Terschellinger type. In heel Nederland zijn nog 118 kooien geregistreerd, waar het kooirecht en het afpalingsrecht van kracht zijn. Omdat de kooien veelal in de open grasland polders liggen zijn de kooibossen opvallende en karakteristieke elementen. In de duingebieden vormen ze groene contrasten in de glooiende randen van het duingebied.

Gezien de vele kooien die er vroeger waren kunnen we het kooibedrijf beschouwen als een kenmerkend onderdeel in het grondgebruik en was het een van de traditionele jachtmethoden om vogels te vangen (naast het ganzenflappen, wilsterflappen). Uit een enquête uit 1494 blijkt dat de helft van de bevolking op Wieringen zich bezighield met vissen en *vogelen*. Iedere woensdag in de zomer vertrok er een speciale 'vogelschuit' naar Amsterdam. De vogelvangst was dus een belangrijke activiteit op het platteland. In sociaal opzicht is de eendenkooi van extra betekenis geweest omdat deze, in een aantal situaties, in gemeenschappelijk bezit waren.

### **Defensie**

Het oudste verdedigingswerk in de regio was de walburcht in Den Burg. Op verschillende plaatsen in ons land zijn grote ringvormige aarden wallen aangelegd

waar de bewoners zich konden verschansen bij invallen van de Vikingen. Zo kennen we de ringburchten van Oost-Souburg, Middelburg en Domburg op Walcheren, van Burg-Haamstede op Schouwen en van Den Burg op Texel. Ook in Deventer en Zutphen zijn dergelijke verschansingen aangelegd. Op Texel zijn de contouren van de burcht nog te herkennen in het stratenpatroon van Den Burg. Op grond van archeologische vondsten wordt aangenomen dat de versterking uit omstreeks 850 dateert.



*De Oude Schans op Texel.*

Ten oosten van Oudeschild ligt de Oude Schans uit de Tachtigjarige Oorlog. Deze schans heeft op verschillende momenten een rol gespeeld in de krijgsgeschiedenis. Zo vond hier in 1665 een rechtszitting plaats, waarbij enkele kapiteins en officieren voor de krijgsraad onder voorzitterschap van vice-admiraal Cornelis Tromp moesten verschijnen. Zij moesten zich verantwoorden voor hun gedrag tijdens een desastreuus verlopen zeeslag met de Engelsen. In de Franse tijd is de schans opnieuw in gebruik genomen. Napoleon bracht op 16 oktober 1811 een bliksembezoek aan Texel en bezocht daarbij de Oude Schans en de beide nieuwe verdedigingswerken, de Redoute en de Lunette, die men ter versterking had aangelegd. Pas in de vorige eeuw heeft de schans zijn verdedigingsfunctie verloren. Daarna brak er een periode van verwaarlozing aan, totdat de nieuwe eigenaar, de Vereniging Natuurmonumenten, in 1992 de Oude Schans liet restaureren.

Rondom Den Helder liggen verschillende forten. In 1781 werd begonnen met het inrichten van het Nieuwe Diep tot oorlogshaven. Waar thans het fort Oostoever ligt, werd in 1791/92 aan het Nieuwe Diep het Nieuwe Werk aangelegd, als kielplaats en werkplaats. Om de haven te beschermen zijn er verschillende verdedigingswerken gebouwd. Aanvankelijk beschikte men alleen over batterijen die de kust bestreken, de landzijde werd niet verdedigd. Dit bleek een ernstige misrekening, want bij een aanval van de Engelsen en de Russen in 1799 landden de troepen op de kust ten zuiden van Den Helder en konden over land zonder veel tegenstand te ondervinden de stad veroveren. Na de inlijving bij Frankrijk in 1810 kregen Den Helder en Texel veel aandacht van Napoleon. De keizer wilde Den Helder tot een oorlogshaven van de eerste rang maken: het 'Gibraltar van het noorden'. De verdediging van de stad werd verbeterd, nu ook aan de landzijde. In de periode 1811-1813 zijn uitgebreide verdedigingswerken aangelegd: fort Lasalle (later omgedoopt in fort Erfprins), fort Morland (Kijkduin), fort l'Ecluse (Dirks Admiraal). Nadat het Noordhollandsch Kanaal gereed was gekomen zijn de forten Westoever en Oostoever gebouwd. In 1822 werd de Rijkswerf aangelegd, die naar Koning Willem I 'Willemsoord' werd genoemd.

De omgeving van Den Helder bleef ook in de vorige eeuw van grote strategische betekenis: de Duitse bezetters hebben hier versterkingen gebouwd als onderdeel van



hun Atlantikwall. In de Grafelijkheidsduinen, ten oosten van fort Kijkduin, ligt een uitgebreid Duits bunkercomplex uit de Tweede Wereldoorlog. Midden in dit bunkercomplex treft men een zeer bijzondere bunker aan, die in de volksmond bekend staat als de Kroontjesbunker. De bunker diende als hoofdkwartier van luchtafweer. Voor zover bekend zijn er van dit type bunker maar twee bewaard gebleven: de andere staat in de buurt van St.-Nazaire in Frankrijk.

Een bijzondere herinnering aan de Tweede Wereldoorlog is te vinden ten zuiden van Den Burg op Texel. Op 6 april 1945, vlak voor het einde van de oorlog, kwamen de op Texel gelegerde Georgiërs, die zich bij het Duitse leger hadden aangesloten om internering te voorkomen, tegen de Duitsers in opstand. Zij doodden een groot aantal Duitse soldaten en hoopten dat Texel spoedig bevrijd zou worden door de geallieerden. Dit liet echter een tijd op zich wachten en de Duitsers stuurden versterkingen naar het eiland. Bovendien werd en de dorpen Den Burg, Oudeschild en De Waal vanaf Den Helder en vanaf de Zuidbatterij op Texel zelf voortdurend door Duits geschut bestookt. Wekenlang duurde de bloedige strijd, waarin veel slachtoffers vielen: meer dan 800 Duitsers, 500 Georgiërs en 120 Texelaars vonden de dood. Uiteindelijk maakten de Canadese militairen op 20 mei (ruim twee weken na de overgave van de Duitsers!) een einde aan de gevechten. Naast de persoonlijke slachtoffers was de schade aan gebouwen op het eiland enorm. Ter nagedachtenis is een monument op de Hooge Berg opgericht bij de begraafplaats Loladse, genoemd naar de commandant van de Georgiërs.

#### **De Hondsbossche en Pettemer Zeewering**

De 'Hondsbossche' is na de Afsluitdijk de beroemdste dijk van ons land. Het is een hele mond vol, maar het is dan ook een belangrijke dijk die het gevaarlijke zeegat van de Zijpe heeft afgesloten. De Hondsbossche dijk heeft een lengte van ruim 4,5 kilometer en sluit aan op de 550 meter lange Pettemer dijk. Vroeger lag er een duingebied tussen de beide dijken, maar deze duinen zijn door de zee weggeslagen zodat er nu een ononderbroken dijk ligt tussen de duinen van Camperduin en die van Petten.

In 1421, tijdens de beruchte St.-Elisabethsvloed, brak de voorloper van de Hondsbossche zeewering door. Deze dijk lag verder naar het westen dan de huidige. De kerk van het oude dorp Petten bezweek onder het geweld van de golven, waardoor 400 mensen om het leven kwamen die hun toevlucht in de kerk hadden gezocht. In 1432 werd een Slaperdijk aangelegd, die echter al spoedig zeekering werd omdat de kust zeer te lijden had van afslag. Ook deze dijk had het zwaar te verduren en was aan het begin van de 16<sup>e</sup> eeuw zo slecht geworden dat men besloot de kerk af te breken en een stuk landinwaarts weer op te bouwen. Toch wilde men de dijk niet opgeven: tussen 1506 en 1548 werd de dijk versterkt door strandhoofden aan te leggen. Afdoende was dit niet, want bij de Allerheiligenvloed van 1570 bezweek de dijk op drie plaatsen en kreeg het dorp Petten opnieuw grote schade te verduren. Het grote probleem was niet alleen het onderhoud van de dijk en de strandhoofden, maar vooral de afslag van de duinen ten noorden en ten zuiden van de dijk voortdurend verderging, waardoor de dijk te ver in zee kwam te liggen. Daarom werden landinwaarts – als extra veiligheid – zogenaamde inlaagdijken aangelegd, die na verloop van tijd de functie van de zeedijk konden overnemen. De huidige positie van de dijk werd bereikt in 1792, en ook nu steekt de dijk vergeleken met de duinen bij Camperduin een eind de zee in. Sinds 1792 is de 'Hondsbossche' niet meer verplaatst, maar wel voortdurend verstevigd om het noordelijke deel van Kennemerland en de Zijpe- en Hazepolder tegen overstromingen te beschermen.

Het dorp Petten heeft – zoals gezegd – danig te lijden gehad van de dynamiek in dit onrustige kustgebied. Verschillende keren werd het verwoest en moest landinwaarts weer worden opgebouwd. Voor de laatste keer gebeurde dat in de periode 1940-1944. Dit keer was het niet het geweld van de golven, maar werd het op bevel van de Duitse bezetter afgebroken. Na de oorlog werd Petten weer opgebouwd, opnieuw iets oostelijker dan de oude locatie.



*De Hondsbossche Zeewering*

## 1.6 Historisch-geografische elementen en structuren

De cultuurhistorische elementen en structuren in het huidige landschap waaronder de historisch geografische elementen en structuren zijn voor het gebied te ordenen naar te onderscheiden landschapsvormende functies. Onderstaand is per relevante functie een aantal kenmerkende elementen en structuren vermeld.

### **Landbouw**

- Eierlandsche Polder (1835), Texel
- Polder Waal en Burg
- Polder Het Noorden
- Eendrachtspolder
- Prins Hendrikpolder
- Hooge Berg, Den Burg
- Stroeërkoog

### **Bosbouw**

- Bossen bij De Koog (1850-1950), Texel
- Robbenoordbos (1929), Wieringermeer
- Dijkgatbos (1950) Wieringermeer

### **Wonen**

- De Cocksdorp
- Wieringerwaard
- Nieuwesluis
- Groote Sloot

### **Jacht en visserij**

- Eendenkooi Oosterend, Texel
- Kooibos Oosterend, Texel
- Korverskooi, De Koog Texel
- Eendenkooi Oudeschild
- eendenkooi Den Burg
- Hoelmerkooi, Wieringen
- Mulderkooi, Wieringen
- Eendenkooi 't Zand
- Eendenkooi Anna Paulownaweg, 't Zand

## Waterstaat

- Waddendijk, Texel
- Waal- en Burgerdijk, De Waal Texel
- Zaandammerdijk, De Waal Texel
- Noorddijk, Oosterend Texel
- Buitenzwin, Oosterend Texel
- Ruigendijk, De Waal Texel
- Poldermolen Het Noorden, 1878 Oosterend, Texel
- Eierlandsch Kanaal, De Cocksdorp
- Zanddijk (1630) Texel
- Roggesloot, De Cocksdorp
- Binnendijk, Texel
- Moksloot, Den Hoorn Texel
- Stuifdijk, 't Horntje, Texel
- Vm zeedijk, Den Hoorn Texel
- Kuildijk, Den Hoorn Texel
- Dijk Hoornder Nieuwland, Den Hoorn Texel
- Twee tjaskers in polder Waal en Burg, Texel
- Gemaal Eierlandse Polder (1931), De Cocksdorp Texel
- Gemaal Het Noorden (1913), Oosterend Texel
- Gemaal Dijkmanshuizen (1940), Oudeschild Texel
- Gemaal De Schans (1940), Oudeschild Texel
- Balgzanddijk/Amsteldijk
- Balgzandsluis, Den Helder
- Waddendijk Wieringen
- Westerlandsedijk, Wieringen
- Hoelmerdijk/Hippolytushoeverdijk, Wieringen
- Dijk van de Polder Waard-Nieuwland (1846), Wieringen
- Gemaal Leemans (1929), Wieringermeer
- Uitwateringssluizen Afsluitdijk (1932), Den Oever
- Afsluitdijk (1932), Den Oever
- Dijk Wieringermeer (1929), Wieringermeer
- Middenvliet, Anna-Paulowna
- Noord-Schinkeldijk, Groote Keeten
- Rechtendijk, Callandsoog
- Zijperzeedijk, 't Zand
- Boezem van de Zijpe, Anna-Paulowna
- Noordwesterdijk, Wieringerwaard
- Balgdijk, Anna-Paulowna
- Balgkanaal, Anna-Paulowna
- Amsteldijk/Oostdijk, Anna-Paulowna
- Spuisluis Van Ewijksluis
- Spuisluis Wieringerwaard
- De Boezem, Wieringerwaard
- De Drie Molens, Wieringerwaard
- Amsteldiepdijk (1924), Wieringen
- Amstelmeerdijk (1929), Wieringermeer
- Groote Sloot (1500), Zijpe- en Hazepolder
- Westfriese Omringdijk (1300-1400)
- Dijk Wieringerwaard (1612), Wieringerwaard
- Wielen (1945), Wieringermeer
- Dijk Groetpolder, Winkel
- Schoorlse Zeedijk, Schoorl
- Peilschaalhuisje (1919), Den Oever
- Gemaal Lely (1929), Wieringermeer
- Stoomgemaal (1871), Wieringerwaard
- Poldermolen De Hoop (1741), Wieringerwaard
- Peilschaalhuisje (1919), Westerland Wieringen
- Groote of Oude Sluis (1597-1631), Oudesluis
- Poldermolen O-T (1625-1675), 't Zand
- Poldermolen P-V (1625-1675), 't Zand
- Poldermolen P (1839), 't Zand
- Poldermolen Ooster-N (1740), Schagerbrug
- Poldermolen D (1840), Schagerbrug
- Poldermolen Noorder M (1657), Sint Maartensbrug

- Poldermolen Noorder G (1826), Sint Maartensbrug
- Poldermolen Zuider-G (1597), Burgerbrug
- Poldermolen L-Q (1597), Burgerbrug
- Poldermolen F (1890), Burgerbrug
- Zijpersluis (1566-1809), Burgerbrug

#### **Defensie**

- Schans (1574), Oudeschild Texel
- Redoute (1812), Oudeschild Texel
- Lunette (1812), Oudeschild Texel
- Walburcht (850), Den Burg Texel
- Bunker (Kogerstraat 132), 1942 Den Burg Texel
- Kustbatterij Den Hoorn (1939-1942), Texel
- Fort Erfprins (1813), Den Helder
- Fort Dirksz Admiraal (1813-1827), Den Helder
- Fort Westoever (1825), Den Helder
- Fort Oostoever (1828-1830), Den Helder
- Verbindingswal, gedekte gemeenschapsweg (1827) Den Helder
- Fort Kijkduin (1813), Den Helder
- Vliegveld De Kooy (1915), Den Helder
- Het Nieuwe Diep (1781-1788), Den Helder
- Rijkswerf Willemsoord (1803), Den Helder

#### **Delfstofwinning**

- Waterputten, Oudeschild

#### **Bedrijvigheid**

- Pakhuis (1908), Oudeschild Texel
- Wierschuur (1900-1925), Oudeschild Texel
- Stellingkorenmolen (1717), Oudeschild Texel
- Korenmolen De Hoop (1675), Den Oever
- Vm zuivelfabriek Volharding (1930), Wieringerwaard
- Kaasfabriek Klein Begin (1915), Westerland Wieringen
- Korenmolen De Onderneming (1851), Hippolytushoef
- Vm kaasfabriek De Eensgezindheid (1911), Sint Maartensvlotbrug

#### **Verkeer**

- Vuurtoren De Cocksdorp (1874) Texel
- Vuurtoren Lange Jaap (1878), Den Helder
- Zeekaap ((baken), 1854, Oosterend Texel
- Lichtbaak (1884), Den Oever
- Haven Oudeschild (1780), Texel
- Veerhaven 't Horntje (1962) Texel
- Skilsloot, Oudeschild
- Noordhollandsch Kanaal (1824)
- Nieuwe Weg in Polder Koegras (1820), Den Helder
- Spoorlijn Den Helder-Alkmaar (1865)
- Sluis Noordhollandsch Kanaal (1824), Den Helder
- Sluis Rijkswerf (1810-1830), Den Helder
- Balgzandkanaal, Den Helder
- Balgzandsluis, De Kooy
- Stevinsluizen, Den Oever
- Schutsluis Den Oeversche Vaart (1929), Den Oever
- Waardkanaal (1929), Wieringerwaard
- Ulkesluis (1929), Anna-Paulowna
- Slootvaart (1929), Wieringermeer
- Haukessluis (1931), Wieringermeer
- Nieuwesluizervaart (1929), Wieringermeer
- Den Oeversche Vaart (1929), Wieringermeer
- Slootsluis (1931), Wieringermeer
- Robbevaart (1929), Wieringermeer
- Hooge Kwelvaart (1929), Wieringermeer
- Haven op de Oude Zeug (1929), Wieringermeer
- Kanaal De Stolpen-Schagen (1930-1940)
- Kanaal Schagen-Kolhorn (1930-1940)
- Schutsluis Van Ewijksluis

- Schutsluis Bovenkolk(1930-1940), Kolhorn
- Kanaal Alkmaar-Kolhorn (1930-1940)
- Braaksluis (1930-1940), Kolhorn
- Westfriese Sluis (1929), Wieringermeer
- Oude sluis, Wieringerwaard
- Westfriesche Vaart (1929), Wieringermeer
- Medemblickervaart, (1929), Wieringermeer
- Medemblikkersluis (1929), Wieringermeer
- Hoekvaart (1929), Wieringermeer
- Vm tramstation (1911), Wieringerwaard
- Watertoren (1927), Wieringerwaard
- Tramlijn Schagen-Van Ewijcksluis (1911)
- Vlotbrug (1821), "t Zand
- Vlotbrug (1821), Sint Maartensvlotbrug
- Vlotbrug(1821), Burgervlotbrug

#### **Bestuur**

- Schoutenhuis (1300-1981), Den Burg Texel
- Vm polderhuis (1961), Den Burg Texel
- Kantongerecht (1862), Den Helder
- Belastingkantoor (1862), Den Helder
- Polderhuis Wieringerwaard (1612), Wieringerwaard
- Vm domeinkantoor (1942), Wieringerwerf
- Raadhuis (1955), Wieringerwerf
- Vm raadhuis (1870), Hippolytushoef Wieringen
- Raadhuis (1955) Hippolytushoef Wieringen
- Vm raadhuis (1908), Schagerbrug

#### **Religie**

- Georgische begraafplaats Loladse, Den Burg Texel

#### **Recreatie/sport**

- Geen items

#### **Zorg, cultuur en onderwijs**

- Monument watersnood 1953 , De Cocksdorp Texel
- Monument Afsluitdijk (1933), Den Oever
- Monument De Wielen (1946), Wieringermeer
- Oorlogsmonument (1946), Westerland Wieringen

#### **Energievoorziening**

- Geen items

#### **Landgoederen en buitenplaatsen**

- Vm Landgoed Brakenstein (1661), Oudeschild

## **1.7 Literatuur**

- Baas, H.G., P.P.D. Burm, W.A. Ligtdag & V. Vreugdenhil, 2001. Ontgonnen Verleden. Inzoomen op de historisch-geografische ontwikkeling van het Nederlandse landschap.
- Barends, S. e.a., 2000 (8). Het Nederlandse landschap. Een historisch-geografische benadering. Utrecht.
- Belvedere, 1999. Beleidsnota over de relatie cultuurhistorie en ruimtelijke ordening. 's-Gravenhage.
- Berendsen, H.J.A., 1997. Landschappelijk Nederland. Assen.
- Besteman, Jan, 1997. Vikingen in Noord-Holland? Archeologische publicatie Provincie Noord-Holland, nr. 1.
- Borger, Guus J., 1975. De Veenhoop. Een historisch-geografisch onderzoek naar het verdwijnen van het veendek in een deel van West-Friesland. Amsterdam.
- Borger, Guus J. & Saskia Bruines, 1994. Binnewaeters geweld. 450 jaar boezembeheer in Hollands Noorderkwartier. Edam.
- Bremer, J.T., 1979. Wieringerlant. Schoorl.

- Bremer, J.T., 1981. Drie eeuwen zoutwatervisserij te Enkhuizen 1550 – 1850. Enkhuizen.
- Bremer, J.T., 1985. De Zijpe, bedijking en bewoning tot omstreeks 1800. Schoorl
- Bremer, J.T., 1992. Naar Kevelaar of naar Keins? In: Zijper Historie Bladen, jrg. 10 nr. 1.
- Bremer, J.T., 1993/1994. Petten, dorp aan de dijk. Vijf eeuwen (1413-1929) geschiedenis in vogelvlucht. In: elfde uitgave van 'Vrienden van de Hondsbossche'.
- Carmiggelt, Arnold, 1998. Een fort aan de Waddenzee. Archeologische publicatie Provincie Noord-Holland, nr. 3.
- Danner, H.S., H.Th. M. Lambooij & C. Streefkerk, 1994. ...die water keert. 800 jaar regionale dijkzorg in Hollands Noorderkwartier. Alkmaar/Edam.
- Fey, Toon, 1992. Texel. In het voetspoor van Jac. P. Thijsse. Den Burg.
- Fey, Toon, 1992. Texel. Staatsbosbeheer 100 jaar natuur voor iedereen. Abcoude.
- Geurts, A.J., 1997. De 'groene' IJsselmeerpolders. Inrichting van het landschap in Wieringermeer, Noordoostpolder en Oostelijk Flevoland. Lelystad.
- Gorter, H.P., 1986. Ruimte voor natuur. 80 jaar bezig voor de natuur van de toekomst. 's-Graveland.
- Haartsen, Adriaan & Corrie ten Oever-van Dijk, 2000. De cultuurhistorie van Gooi en Vechtstreek. Haarlem.
- Haartsen, Adriaan; Joke Lenten & Corrie ten Oever-van Dijk, 2000. De cultuurhistorie van Kennemerland. Haarlem.
- Haartsen, Adriaan; Joke Lenten & Corrie ten Oever-van Dijk, 2001. De cultuurhistorie van Meerlanden en Amsterdam. Haarlem.
- Haartsen, Adriaan & Corrie ten Oever-van Dijk, 2001. De cultuurhistorie van Waterland en Zaanstreek (inclusief Beemster en Schermer). Haarlem.
- Haartsen, Adriaan & Joke Lenten, 2001. De cultuurhistorie van West-Friesland. Haarlem.
- Haartsen, Adriaan & Dré van Marrewijk, 2001. Van Oudeschild tot Nieuweschans. In: Waddenland. Leeuwarden.
- Habermehl, Nico, 2000. Scheepswrakken in de Waddenzee (1500-1900). ROB/NISA, Lelystad.
- Hameleers, Marc, 1987. West-Friesland in oude kaarten. Wormer.
- Heslinga, M.W., A.P. de Klerk, H. Schmal, T. Stol & A.J. Thurkow, 1985. Nederland in kaarten. Verandering van stad en land in vier eeuwen cartografie. Ede.
- Hoogstraten, Dorine van, 2000. Vuurtorens. Betrouwbare bakens, inspirerend erfgoed. Alphen aan den Rijn.
- Hoven, Frank van den, 1997. De Topografische Gids van Nederland. Amersfoort.
- Hugenholtz, F.W.N., 1966. Floris V. Bussum.
- Jansma, Klaas & Meindert Schroor, 1991. 10.000 jaar geschiedenis der Nederlanden. Lisse.
- Jooode, Ton de & Peter Bernard, 1989. De mens en het water. Bruggen, sluisen en kanalen in Nederland en België. Weert.
- Kelder, P., 1984. Landschappen rondom de Zuiderzee. Enkhuizen.
- Kleij, E. van der, 1993. Architectuur en stedenbouw in Noord-Holland 1850 – 1940. Zwolle.
- Landview, z.j. Historisch-geografische inventarisatie en waardering van de Kop van Noord-Holland en Texel. Een werkdocument ten behoeve van de Cultuurhistorische Waardenkaart Noord-Holland. Hoorn.
- Louwe Kooijmans, L.P., 1985. Sporen in het land. De Nederlandse delta in de prehistorie. Amsterdam.
- Ministerie van Verkeer en Waterstaat/Rijksdienst voor de IJsselmeerpolders, 1984. Het Zuiderzeeprojekt in zakformaat.
- Moerman, H.J., 1956. Nederlandse plaatsnamen. Leiden.
- Rappol, M. & C.M. Soonius (red), 1994. In de bodem van Noord-Holland. Geologie en Archeologie. Amsterdam.
- Rijkscommissie voor de Monumentenzorg, Afdeling A, 1921. Voorloopige lijst der Nederlandsche Monumenten van Geschiedenis en Kunst. Deel V: De Provincie Noordholland (uitgezonderd Amsterdam). Utrecht.
- Rijksdienst voor de Monumentenzorg, 1977. Kunstreisboek voor Nederland. Amsterdam/Antwerpen.
- Roy van Zuydewijn, Noortje de, 1990. Monumentenreisboek van Nederland: Noord- en Zuid-Holland. 's-Gravenhage.
- Schoorl, Henk, 1979. 't Oge. Het Waddeneiland Callensoog onder het bewind van de heren van Brederode en hun erfgenamen, de graven van Holstein-Schaumberg, tot de verkoop aan vier Hollandse heren, ca. 1250-1614. Hillegom.
- Schoorl, Henk, 1999. De Convexe Kustboog. Texel – Vlieland – Terschelling. Schoorl.
- Schilstra, J.J., L. Brandts Buys & C. de Jong, z.j. De stolp te kijk. Wormer.

- Schuiling, R., 1915. Nederland. Handboek der aardrijkskunde. Zwolle.
- Schultz, E., 1992. Waterbeheersing van de Nederlandse droogmakerijen. Dissertatie, Delft.
- Soonius, C.M., 2000. Kop van Noord-Holland en Texel. Toelichting op de archeologische Monumentenkaart. RAAP Archeologisch Adviesbureau, Amsterdam.
- Steegh, Arthur, 1985. Monumenten Atlas van Nederland. 1100 Historische Nederzettingen in kaart. Zutphen.
- Stichting voor Bodemkartering, 1981. Bodemkundige landschappen van Nederland. Wageningen.
- Stobbe, Jan, 2000. Friezen, Franken en Vikingen in het noordelijk kustgebied. De Kop van Noord-Holland in de Vroege Middeleeuwen.
- Terpstra, Pieter, z.j. 50 jaar Wieringermeer. Leeuwarden.
- Ven, G.P. van de, 1993. Leefbaar Laagland. Geschiedenis van de waterbeheersing en landaanwinning in Nederland. Utrecht.
- Woltering, P.J., 2001. Occupation history of Texel, IV, Middle Bronze Age – Late Iron Age (1350-100 BC). In: Berichten van de Rijksdienst voor het Oudheidkundig Bodemonderzoek, Volume 44, pp 9 –397.





## 2 Regio 51: West-Friesland



*De Oosterhaven in Enkhuizen met de gebouwen van de VOC (nu Zuiderzeemuseum).*

### 2.1 Ligging

De regio West-Friesland wordt rondom begrensd door de Westfrieze Omringdijk.

### 2.2 Karakteristiek

West-Friesland heeft de grootste dichtheid aan steden van Nederland. Toen Floris V het gebied had veroverd verleende hij bijna alle nederzettingen stadsrechten. Dus behalve de échte steden Medemblik, Hoorn en Enkhuizen, mogen de inwoners van bijvoorbeeld Barsingerhorn, Andijk en Dirkshorn zich stedeling noemen, al hebben deze plaatsen zich nooit tot een stad ontwikkeld.

West-Friesland is een vruchtbaar landbouwgebied dat een langdurige strijd moest leveren tegen de steeds meer oprukkende zee. Beide aspecten, het stedelijke en het landelijke, zijn bepalend geweest voor het karakter van West-Friesland. En bepalen nog steeds de cultuurhistorische betekenis en de identiteit van het gebied.

De ontstaansgeschiedenis van dit bijzondere stukje Noord-Holland is heel complex. Er waren perioden waarin de zee het hier voor het zeggen had en er een waddegebied lag, compleet met kweldergeulen, kwelderwallen, slikken en platen. Er waren echter ook perioden dat de zee zich terugtrok en het gebied veranderde in een moeras, waar dikke veenlagen tot ontwikkeling kwamen. Al bijna vijfduizend jaar heeft de mens in het gebied gewoond en zich aangepast aan de steeds wisselende omstandigheden. In de bodem zijn op verschillende plaatsen sporen van de prehistorische mensen teruggevonden. Het waren vissers, later ook boeren, die hun huizen en boerderijen op

de hoogste plekken in het landschap bouwden en hun vee lieten grazen op de groene vlakten. Het gebied was zo aantrekkelijk dat er in de Bronstijd sprake was van een grote bevolkingsdichtheid, die we elders in Nederland niet vinden. Uit deze tijd stammen de vele grafheuvels tussen Enkhuizen en Medemblik, in het Grootslag. Na deze voor bewoning gunstige periode brak een tijd aan waarin de omstandigheden minder aantrekkelijk werden. Het werd steeds natter, er ontstonden moerassen en de mensen trokken weg uit het gebied. Dikke veenlagen dekten het oude waddenlandschap toe en bijna duizend jaar was er geen bewoning in het gebied mogelijk. Het duurde tot in de Vroege Middeleeuwen voordat er zich weer mensen in het gebied gingen vestigen, ditmaal om er niet meer weg te gaan. Vrij snel werd het hele veengebied ontgonnen en in cultuur gebracht.

Hiermee zijn we beland bij één van de meest opmerkelijke aspecten van West-Friesland. De bodem bestaat uit klei en zavel, terwijl de vorm van de dorpen en de inrichting van het land doen denken aan een veengebied, en gelijkenis vertonen met bijvoorbeeld delen van Waterland. Dit komt doordat West-Friesland ten tijde van de ontginning ook inderdaad een veengebied was, maar dit veen is in de loop van de eeuwen bijna helemaal verdwenen. Niet door grootscheepse turfwinning; het veen is vooral door het landbouwkundig gebruik verloren gegaan: langzaam verteerd en onder invloed van zuurstof uit de lucht geoxideerd.

Het verdwijnen van het veen en de daling van de bodem had belangrijke gevolgen. Door de lagere ligging was het gebied kwetsbaar geworden voor inbraken van de zee. Vanuit het westen drong de Zijpe het gebied in, in het noorden en oosten was de Zuiderzee een steeds grotere bedreiging aan het worden. En in het zuiden breidden de meren van de Schermer en de Beemster zich steeds verder uit. West-Friesland was een eiland geworden en de bewoners moesten have en goed gaan verdedigen met dijken. Aanvankelijk kleinschalig, ieder dorpje voor zich, maar al gauw werden samenwerkingsverbanden gesmeed om grotere gebieden door dijken te beschermen. En uiteindelijk, rond 1250, kwam de Westfriese Omringdijk tot stand, een monument van de strijd tegen het water. Niet voor niets is deze dijk aangewezen als provinciaal monument.

Langzaam ontwikkelde het Westfriese landschap zich tot het landschap dat we nu kennen. Een landschap waarin de verschillende invloeden hun sporen hebben nagelaten. Behalve de strijd tegen de zee was het water binnen de Omringdijk vaak een probleem. Met grote inspanningen moest men het overtollige water kwijt zien te raken, door afvoerkanalen en sluizen aan te leggen en door molens en gemalen te bouwen. Een ander belangrijk aspect was de ontwikkeling van de drie grote steden, met hun welvaart in de zestiende en zeventiende eeuw, en de stilstand en achteruitgang in de eeuwen erna. En tenslotte hun onstuimige groei in de 20<sup>e</sup> eeuw. De landbouw heeft in de loop der tijden verschillende gezichten vertoond: van gemengd bedrijf via een specialisatie in veeteelt naar een gespecialiseerde groente- en bollenteelt.

Al deze ontwikkelingen hebben hun invloed gehad op het huidige landschap. En laten we ook de recente geschiedenis niet vergeten: de ruilverkavelingen die het landelijke gebied grondig hebben veranderd, en de stadsuitbreidingen, die flinke stukken van het land in stedelijk gebied hebben veranderd. Soms waren de veranderingen te rigoureuus en heeft de identiteit van het landschap er onder geleden.

#### **Cultuurhistorische blikvangers**

- Prehistorische grafheuvels
- De terpen bij Schagen
- De Westfriese Omringdijk
- Langgerekte dorpen
- De stadhuizen
- De steden Enkhuizen, Hoorn en Medemblik
- Weteringen, molens en gemalen
- Het eilandenrijk van Broek op Langendijk

## 2.3 Ontstaan van het natuurlijke landschap

De wordingsgeschiedenis van West-Friesland wordt bepaald door de gebeurtenissen na afloop van de laatste ijstijd, dus in de laatste 10.000 jaar. Anders dan op Wieringen en Texel, waar de pleistocene keileem- en dekzanden aan de oppervlakte liggen, liggen deze afzettingen in de ondergrond van West-Friesland op grote diepte. Al snel kon de zee in het gebied doordringen en wisselden perioden waarin zeeafzettingen werden neergelegd af met perioden waarin de zee minder actief was. In dergelijke perioden was het meestal zo nat dat er moerassen ontstonden en er veen gevormd werd. Om de zaak nog moeilijker te maken waren er ook perioden waarin de zee in het ene gebied actief was, via geulen diep het land binnen drong en zand en klei afzette, terwijl in een ander gebied de zee geen invloed had en er zich veen kon vormen. Het is dus niet altijd zo dat de perioden van grote zee-invoerd zich in het hele gebied voordeden.

De prehistorische bewoningsgeschiedenis van het gebied hangt nauw samen met de geologische processen. In een periode waarin op grote schaal veenvorming plaatsvond waren de bewoningsmogelijkheden gering. Ook in gebieden waar de zee actief was, diepe geulen uitschuurde en het land voortdurend onder water zette kon over het algemeen niet gewoond worden. Er waren echter ook omstandigheden waarin men wel in het gebied kon wonen, bijvoorbeeld als een kwelderlandschap hoog opgeslibd was en de activiteit van zee minder werd. Zo waren de omstandigheden in het laat-Neolithicum, het einde van de Jonge Steentijd, gunstig voor bewoning.

Omstreeks 2000 voor Chr. begon een periode waarin de zee via het zo geheten Zeegat van Bergen diep in het achterliggende landschap doordrong. Een tijdlang kon er vrijwel niet in het Westfriese gebied gewoond worden. Dit veranderde echter omstreeks 1350 voor Chr. In die periode werd het oostelijke deel van het huidige West-Friesland een kwelderlandschap, dat doorsneden was door flinke wadgeulen met hoge kwelderwallen erlangs. De eerste kolonisten streken in dit gebied neer en al spoedig nam de bevolking sterk toe. In de bodem van West-Friesland zijn tal van woonplaatsen, grafheuvels en andere resten van deze bewoners teruggevonden. Het zeegat van Bergen werd minder actief, de zee-inham slibde dicht en het zeegat werd omstreeks 1200 voor Chr. afgesloten door duinen. Er was een periode van betrekkelijke rust aangebroken, gunstig voor de bewoners uit de late Bronstijd. Lange tijd is het gebied bewoond gebleven, tot de omstandigheden verslechterden. Dit blijkt bijvoorbeeld uit het feit, dat er in de 9<sup>e</sup> en 8<sup>e</sup> eeuw voor Chr. terpen moesten worden opgeworpen. Deze terpen, die ouder zijn dan de oudste terpen in Friesland en Groningen, duiden erop dat er opnieuw sprake was van wateroverlast. Vermoedelijk was het dit keer het zoete water dat de problemen veroorzaakte, want kort daarop verdween de bewoning geheel uit West-Friesland en brak er een periode aan waarin op grote schaal veen ontstond.

Vanaf de zesde eeuw na Chr. is het veengebied ontgonnen, waarbij bodemdaling optrad. De zee kreeg geleidelijk meer invloed op het gebied en sloeg delen van het veeland weg. Omstreeks 1200 was het huidige West-Friesland geheel omgeven door water.

## 2.4 Bewonings- en ontginningsgeschiedenis

### 2.4.1 Prehistorie en Romeinse tijd

Zo waren de omstandigheden in het laat-Neolithicum, het einde van de Jonge Steentijd, gunstig voor bewoning. Er zijn tot dusverre sporen gevonden in Zandwerven en in de Waard- en Groetpolder; mogelijk herbergt de bodem ook op andere plaatsen nog vindplaatsen uit deze tijd. De vondsten behoren tot verschillende cultuurperioden, die elkaar voor een deel overlappen. Het gaat om de Vlaardingencultuur (3200-2700 voor Chr., bewoning in Zandwerven), de Enkelgrafcultuur (3200-2500 voor Chr., bewoning in Zandwerven, Aartswoud, de Groetpolder en Kolhorn) en de Klokbekercultuur (2700-2200 voor Chr., belangrijkste

vindplaats Oostwoud). De vindplaatsen liggen op de hogere delen van het toenmalige landschap: op de natuurlijke ruggen langs de krekken en op oude strandwallen. In het westen van West-Friesland zijn uit deze periode geen vondsten bekend, omdat daar een inham van de zee lag.

De afgelopen decennia zijn in de Groetpolder bewoningssporen gevonden van mensen die hier aan het eind van het Neolithicum hebben gewoond. De archeologisch waardevolle terreinen bestaan uit nederzettingen van de Trechterbekercultuur en de Enkelgrafcultuur. De vondsten zijn zo belangrijk en de vondstomstandigheden zo bijzonder, dat overwogen wordt de Groetpolder te nomineren voor een plekje op de Lijst van het Werelderfgoed.



*Grafheuvel uit de bronstijd ten zuiden van Wervershoof.*

In de bronstijd was West-Friesland een dichtbevolkt gebied. Omstreeks 1350 voor Chr. kwamen er nieuwe kolonisten naar het gebied. Ze vestigden zich op de flanken van de oeverwallen langs de krekken. Heel opmerkelijk zijn de vuurstenen sikkels die deze boeren vroeger hebben gebruikt en waarvan er vele in de bodem zijn teruggevonden. Behalve de sporen van plattegronden van hun boerderijen zijn er tal van grafheuvels en vlakgraven gevonden. Ten zuiden van Wervershoof zijn enkele mooie grafheuvels in het weidelandschap te zien. Vanaf 1000 voor Chr. trok de bewoning weg omdat het te nat werd. Er ontstonden moerassen en er werd een laag veen gevormd.

Enkele eeuwen voor het begin van onze jaartelling werden delen van het gebied weer tijdelijk bewoond. Bij Opperdoes zijn enkele vindplaatsen ontdekt uit de Late IJzertijd, waaronder de resten van een boerderij. In de Romeinse tijd vond er in de buurt van Schagen bewoning op het veen plaats. Ook elders in Noord-Holland is dit het geval geweest, bijvoorbeeld in de polder Assendelft. Over het algemeen woonden de bewoners in boerderijen met een lengte van ongeveer 25 meter, waarin plaats was voor zo'n 30 koeien. Het waren niet alleen boeren, deze oude Schagers: een opgraving in de uitbreidingswijk Muggenburg heeft vondsten opgeleverd die erop wijzen dat er een oven heeft gestaan voor de productie van ijzer. In de laatste helft van de derde eeuw na Chr. verdwenen de bewoners en ontfermde het veenmoeras zich weer over het vroegere woongebied.

#### **2.4.2 Middeleeuwen en Nieuwe tijd**

Het duurde tot in de vroege middeleeuwen, voordat de mens voorgoed bezit ging nemen van West-Friesland. De ontginningen pasten in de ontginningsgolf die in de vroege middeleeuwen in de omgeving van het huidige Texel startte en zich geleidelijk over het hele veengebied uitstreekte. De kolonisten vestigden langs veenstroompjes of op de hogere delen van de grote veenkoepels. Van daaruit groeven ze parallelle sloten het veen in die het gebied ontwaterden. Een natuurlijke of gegraven waterloop

voerde het overtollige water af naar de zee of een meer. Er ontstond een landschap met smalle lange percelen loodrecht op relatief rechte bewoningsassen. In de zuidwestelijke uitbreiding van Schagen, Waldervaart, is een nederzetting ontdekt uit de zesde en zevende eeuw. In Blokhuizen, ten zuiden van Schagen, is een boerderij uit ongeveer 800 opgegraven. Waarschijnlijk maakte deze deel uit van het verdwenen dorpje Geddingmore. Ook Medemblik stamt uit die tijd. Medemblik lag aan een geul die de verbinding vormde tussen het Almere en het Vlie, zodat per schip de belangrijke handelscentra in Friesland en (via het Almere, de Vecht en de Rijn) Dorestad bereikt konden worden. Medemblik werd door deze gunstige ligging een belangrijke handelsplaats.

Geleidelijk is het hele veengebied van West-Friesland ontgonnen en door boeren in gebruik genomen. Dit leidde tot een geleidelijke daling van het oppervlak en als gevolg daarvan tot de noodzaak om have en goed tegen de zee te gaan beschermen. In de buurt van Schagen deed men dit aanvankelijk door terpen op te werpen: eerst op het veen en vervolgens op de door de zee afgezette pikklei. De woonheuvels zijn opgeworpen vanaf ongeveer 800 na Chr. en men is er mee doorgegaan tot in de dertiende eeuw. Later werden de dijken gebouwd. Deze eerste dijken hadden nog niet de omvang en de allure van de Westfriese Omringdijk. Het waren niet meer dan lage kaden, die de individuele dorpsgebieden omringden. Van een doorgaande zeewering was toen nog geen sprake.

### Het verdwenen veen

Het verdwenen veen is één van de meest opmerkelijke aspecten van West-Friesland. Een halve eeuw geleden vestigde de bodemkundige Edelman de aandacht op het merkwaardige feit dat West-Friesland er qua inrichting van de dorpen en de percelen uitzag als een veengebied, terwijl er helemaal geen veen aan de oppervlakte lag. Hoe moest men dat verklaren? Langzamerhand kwam de gedachte op dat het gebied ten tijde van de inrichting wel degelijk een veengebied moest zijn geweest, maar dat dit veen in de loop der tijden verdwenen was. Nu was er niets bekend over grootscheepse turfwinning in dit gebied, dus moest er iets anders aan de hand zijn geweest. De veenlaag is verdwenen door het eeuwenlange agrarische gebruik.



*De kerk van Lambertschaag lijkt op een terp te liggen, maar het is een zogenaamd restheem. Onder de kerk bevindt zich een veenlaag, die niet geoxideerd is doordat het gebouw er op stond. Ook in de omgeving lag vroeger veen, maar dat is door oxidatie geheel verdwenen.*



In zijn dissertatie heeft historisch geograaf Guus J. Borger aangetoond dat het veenpakket, dat misschien hier en daar wel vier meter dik is geweest, vrijwel helemaal door inklinking en oxidatie verloren is gegaan, waarna de oudere afzettingen aan de oppervlakte kwamen te liggen. Op enkele plaatsen, bijvoorbeeld onder oude gebouwen, onder dijken en onder terpen die in de middeleeuwen zijn opgeworpen, is inderdaad een veenlaagje aangetroffen.

Toen de mensen in de Karolingische tijd en de eeuwen daarna het gebied in gebruik gingen nemen was het dus inderdaad een veengebied. Sommige van de dorpen werden, net zoals bijvoorbeeld in Waterland het geval was, op de hogere delen van het veen aangelegd. Men koos vaak de flanken van de veenkussens uit om de boerderijen te bouwen. Winkel, Niedorp, Aartswoud en Hoogwoud zijn hier voorbeelden van. Er werden sloten gegraven van de bestaande veenstroompjes naar de centrale delen van het veen, om het neerslagwater af te voeren en om de grondwaterspiegel in de percelen te verlagen. Als het land voldoende droog was geworden konden de boeren er hun gewassen gaan verbouwen. Andere dorpen werden aangelegd bij de veenstroompjes zelf, zoals Schagen en Medemblik. Medemblik is de verbastering van de naam van het riviertje de Midden-Leek, dat bij Medemblik in de grote geul van het Vlie uitmondde.

Door de verlaging van de grondwaterspiegel klonk het veen behoorlijk in en daalde het oppervlak. Dit proces werd nog eens versterkt door oxidatie. In de beginperiode werd de grond gebruikt voor akkerbouw. Dit leidde tot een grotere doorluchting van de bodem, onder meer door het ploegen. En onder invloed van de zuurstof in de lucht werden de half vergane plantenresten, waaruit de veenbodem is opgebouwd, verteerd. Een langzame vorm van verbranding, die er op de lange duur toe heeft geleid dat de gehele veenlaag verdwenen is.

De hoger gelegen kreekruggen en strandwallen kwamen langzamerhand boven het veen uit, zoals ter plaatse van Zandwerwen. Soms leidde dit tot een andere inrichting van het gebied, als bijvoorbeeld een dorp verplaatst werd naar zo'n relatief hooggelegen rug. Meestal echter trok men zich niet zo veel aan van de gewijzigde bodemgesteldheid en bleef de oude inrichting van het landschap gehandhaafd. In de laagten van het oude waddenlandschap bleef het veen het langst aanwezig, tot ook daar uiteindelijk de veenlaag verdween en de klei aan de oppervlakte kwam liggen.

### **De Westfriese Omringdijk**

In de twaalfde en dertiende eeuw veranderde de waterstaatkundige situatie geheel. West-Friesland raakte aan alle kanten omringd door water. De zee werd steeds opdringeriger en bedreigde het gebied van alle kanten. In het westen lag de Zijpe, die een grote baai had gevormd waar we tegenwoordig de Zijpe- en Hazepolder vinden. In het noorden was het Wieringermeer tot ontwikkeling gekomen, dat zich al spoedig door oeverafslag uitbreidde en grote delen van het veengebied opruimde, zeker toen het meer in open verbinding kwam te staan met de Zuiderzee.

De Zuiderzee was vanaf het einde van de 12<sup>e</sup> eeuw steeds omvangrijker geworden. Aanvankelijk was er alleen een zoetwatermeer (in de Romeinse tijd Flevomeer geheten, in de Middeleeuwen Almere), dat door het Vlie, een veenrivier, afwaterde naar de Noordzee. De meeste veenriviertjes die het veengebied van West-Friesland afwaterden, zoals de Midden Leek waar Medemblik aan lag, stroomden naar het oosten en kwamen in het Almere uit. Door verschillende stormvloedden werd het Vlie steeds breder en werd het veengebied tussen Friesland en Noord-Holland weggeslagen. Opeens kwam het water van de Zuiderzee gevaarlijk dicht bij de dorpen van het huidige West-Friesland.

Maar dat was nog niet alles. De activiteit van de Zuiderzee leidde ook in het gebied ten zuiden van West-Friesland tot afslag, erosie en het ontstaan van grote watervlakten: zoals de Schermer en de Beemster. Toen ook een zijtak van de Zijpe, het riviertje de Rekere, een verbinding kreeg met de Schermer was de ring van water rondom West-Friesland gesloten. West Friesland lag als een eiland temidden van zeeën, binnenzeeën en zeearmen en was uitermate kwetsbaar geworden voor het opdringende water.

Dat was de situatie in het begin van de dertiende eeuw. Aanvankelijk lag de verantwoordelijkheid voor de aanleg en het onderhoud van dijken, kades en sluizen bij de dorpen of buurtschappen: *'wie 't water deert, die 't water keert'*. Elk dorp omringde het grondgebied met dijken, achterkaden en zijdwenden. Een vervolgstap was de samenwerking in de vier kwartieren van West-Friesland: Geestmerambacht, Drechterland, Vier Noorder Koggen en Schager- en Niedorperkogge. Aangrenzende dorpen gingen samenwerken op het gebied van de waterbeheersing en gingen het grondgebied tegen de zee verdedigen door een gemeenschappelijke dijk aan te leggen. De Zwaagdijk is een mooi voorbeeld van zo'n koggedijk, die het Drechterland beschermde tegen het water van de Zuiderzee, dat via de Kromme Leek het land binnen kon komen.

In de eerste helft van de dertiende eeuw werden de afzonderlijke dijken met elkaar verbonden en kwam de grote Westfriese Omringdijk tot stand. Wie het initiatief hiertoe genomen heeft weten we niet. Hoelang de bouw duurde en wie er allemaal aan mee hebben gewerkt is evenmin bekend. We weten alleen dat er in het midden van de dertiende eeuw werd geschreven over deze omringdijk, en wel dat deze was doorgebroken. Dat zou nog vaak gebeuren, gezien de vele wielen bij de dijk, die getuigen van vroegere doorbraken. In 1320 werden door het bestuur van de Graaf van Holland voorschriften uitgevaardigd voor het onderhoud van de dijk. De dijk omsloot, zoals gezegd, de vier kwartieren van West-Friesland. Dit was voornamelijk landbouwgrond met kleine landelijke dorpjes. En natuurlijk de drie steden, Hoorn, Enkhuizen en Medemblik, die zich op de grens van land en water konden ontwikkelen tot indrukwekkende handelsplaatsen. Maar er lagen ook uitgebreide meren in het binnendijkse gebied, waarvan de Heer Hugowaard het grootste was. Het deel van de Omringdijk dat aan de zuidkant van dit grote binnenmeer liep was de Huigendijk. Deze dijk lag midden in het water, want in het zuiden lag de Schermer. Aanvankelijk was de dijk nog door een brede strook voorland beschermd, maar in de loop van de tijd was dit vrijwel geheel weggeslagen. Het onderhoud van de dijk vergde steeds grotere inspanningen. Bij de Sint Elisabethsvloed van 1421 kon de dijk maar ternauwernood worden behouden; elders in West-Friesland begaf de Omringdijk het toen op verschillende plaatsen. De situatie bij de Huigendijk verbeterde toen in de jaren '30 van de zeventiende eeuw de meren ten noorden en ten zuiden van de dijk, de Heer Hugowaard en de Schermer, werden drooggelegd.



*De Westfriese Omringdijk en het Keinsmerwiel ten noorden van Schagen.*

Ook elders vergde het onderhoud van de dijk de nodige moeite. Soms werd een dijkvak zo bedreigd, dat er landinwaarts een nieuwe dijk werd aangelegd, voor het geval de oude dijk het zou begeven. We noemen zo'n dijk een inlaagdijk. Achter de dijk van de Niedorperkogge en de noordelijke dijk van Drechterland waren inlaagdijken gebouwd, die inderdaad nodig bleken toen de oude dijken het in 1335 begaven. Hierbij verdwenen enkele dorpen in de zee, waaronder het dorp Gawijzend, dat ten noorden van Winkel lag. Na de Sint Elisabethsvloed in 1421 en de stormvloeden van de jaren erna werd een deel van de stad Enkhuizen opgegeven. De stenen van de oude, aan de heilige Pancratius gewijde kerk werden gebruikt om meer westelijk een nieuwe kerk, de huidige St.-Pancras, te bouwen.

We zagen al dat door de drooglegging van de Schermer de Omringdijk ter plaatse geen directe waterkerende dijk meer was: het was een slaperdijk geworden. Dat gebeurde op meer plaatsen. Door de afdamming van de Rekere was ook de noordelijke dijk van de Rekere, die ook in de Omringdijk was opgenomen, eveneens een slaperdijk geworden. Datzelfde geldt voor de dijk van de Schager- en Niedorperkogge toen de Zijpolder (1597) en de Wieringerwaard (1610) werden bepolderd. Veel later volgden nog de Waard- en Groetpolder (1847) en de Wieringermeer (1929), waardoor het deel van de Westfrieze Omringdijk dat als zeewaterkerende dijk fungeerde nog verder werd teruggebracht. En sinds de afsluiting van de Zuiderzee door de Afsluitdijk kunnen we ook dit laatste deel van de dijk eigenlijk geen zeedijk meer noemen. Maar de Westfrieze Omringdijk is nog steeds een symbool van de strijd tegen het water, een herinnering aan de hachelijke situatie toen West-Friesland als een enorm eiland te midden van het water lag. En ook als symbool van hoe het kan verkeren: vroeger een dijk om het grote Westfrieze eiland, nu een dijk die over het grootste deel van zijn beloop alleen maar land van land scheidt.

### **Dijken en waterbeheersing**

Door de aanleg van de Westfrieze Omringdijk gesloten dijkkringen ontstond de waterstaatszorg het lokale niveau en ontstonden er streekwaterschappen. Het bestuur van zo'n waterschap werd gevormd door een vertegenwoordiger van de graaf van Holland (de dijkgraaf) en een aantal heemraden. De aanleg van de Omringdijk betekende niet dat de oude dijken geen functie meer hadden. Men hield ze in stand als slaperdijk, een binnendijk zonder directe waterkerende functie, die het water kon keren als de zeedijk doorbrak. Voorbeelden hiervan zijn de Oude Dijk en de Valkogerdijk bij Sint Maarten en Schagen, die slaperdijk werden toen in 1456 de Polder Burghorn werd bedijkt en de Nieuwe Dijk hun zeewaterkerende functie overnam. De Zwaagdijk langs de Kromme Leek werd een slaperdijk op het moment dat de Omringdijk werd aangelegd.

Ook voor de beteugeling van het binnenwater waren dijken nodig. Binnen de Omringdijk lagen diverse meren, die in tijden van grote neerslag de landerijen en de woningen konden bedreigen. Verschillende binnendijken zorgden ervoor dat dit binnenwater binnen de perken bleef, zoals de Grote en Kleine Zomerdijk, de Bobeldijk en de Spierdijk.

Hoe zagen de kaden en dijken er uit? De oudste dijken zullen vrij laag zijn geweest en nauwelijks van een huidige polderkade te onderscheiden. Toen de vloedhoogten opliepen zal men ook de dijken zijn gaan ophogen. Op een gegeven moment is men ook wier (zeegras) gaan gebruiken bij de dijkenbouw. Gedroogd wier is heel stevig en wordt niet of nauwelijks aangetast door golfslag. Vandaar dat men dijken aanlegde met een aarden kern, waartegen een 'riem' van wier werd aangebracht. Deze riem werd op zijn plek gehouden door een vlechtwerk van takken en palen. Dit laatste was de zwakke plek in het systeem. Want de wierriem kon worden ondermijnd, waardoor het voorkwam dat een deel van de riem voorover in het water viel, terwijl het ook kon gebeuren dat het vlechtwerk het begaf. Rampzalig was in dit verband de komst van de paalworm in de achttiende eeuw, die op heel veel plaatsen het houtwerk van de dijken heeft aangetast. Vanaf die tijd is men stenen bekleding van de dijk gaan toepassen en zijn de dijken aan de zeekant minder steil gemaakt.



Ook in West-Friesland zelf veranderde het één en ander in de waterstaatkundige situatie. In het begin van de zeventiende eeuw vormden de vele meren, die met elkaar in verbinding stonden, één groot boezemgebied. Door het droogmalen van deze meren in de loop van de zeventiende eeuw werd het boezemgebied steeds kleiner en moest het beheer van het binnenwater steeds nauwkeuriger geregeld worden. Hierbij is de molenbemaling van grote betekenis geweest.

Een ander probleem werd gevormd door de veranderde omgeving. Door dichtslibben van krekens en het bedijken van grote stukken aanliggend land, zoals de Zijpe- en Hazepolder, werden de oude uitwateringspunten onbruikbaar en moesten er nieuwe sluizen en tochten worden aangelegd, zoals bij Kolhorn.

De droogmakerijen konden alleen maar gerealiseerd worden door gebruik te maken van poldermolens. Maar ook de polders op het 'oude land' gingen er meer en meer toe over om hun binnenwaterpeil te reguleren met behulp van molens. Het water werd uitgeslagen op boezems en vandaar werd het geloosd op de Zuiderzee.

Aanvankelijk loosde het Geestmerambacht op de Schermerboezem, maar dit leverde in de loop van de vijftiende eeuw steeds meer problemen op vanwege de hoge waterstanden in het Schermermeer. Daarom werd de Langereis aangelegd om het water in noordelijke richting af te voeren en in de Zuiderzee te lozen. Veelal was het niet mogelijk om het water rechtstreeks in zee te laten lopen, maar moest het met behulp van molens verder opgemalen worden in tussenboezems of molenkolken. Ten zuiden van Medemblik stonden vroeger maar liefst 14 molens om het water uit de boezem van de Vier Noorder Koggen uit te slaan op de Zuiderzee. In 1869 werd hier een stoomgemaal gebouwd, dat in 1908 door een groter gemaal werd vervangen. Dit gemaal is thans in gebruik als Stoommachinemuseum.

In de loop van de 20<sup>e</sup> eeuw werden de taken van het hoogheemraadschap uitgebreid. Niet alleen het boezembeheer en de zorg voor de waterstaatkundige werken, maar ook de zorg voor de kwaliteit van het oppervlaktewater valt tegenwoordig onder de verantwoordelijkheid van dit orgaan. En als laatste fase in de schaalvergroting vond in 1993 de fusie plaats van het Hoogheemraadschap van de Uitwaterende Sluizen in Kennemerland en Westfriesland en het Hoogheemraadschap Noord-Hollands Noorderkwartier. De zorg voor waterkwaliteit en -kwantiteit in het hele gebied ten noorden van het IJ is nu toevertrouwd aan het Hoogheemraadschap van Uitwaterende Sluizen in Hollands Noorderkwartier.



*Stoomgemaal Het Grootslag I (1883), Andijk.*

### **Kastelen en steden**

De graven van Holland, die in de dertiende eeuw heersten over een gebied dat zich uitstreckte van de Zijpe in het noorden tot de huidige Westerschelde in het zuiden, hadden al lang hun oog laten vallen op delen van Friesland om hun grondgebied uit te breiden. Waterland, West-Friesland en het eiland Wieringen waren in die tijd nog Fries gebied. Na verschillende mislukte pogingen slaagde Floris V er omstreeks 1280 in West-Friesland te veroveren. Om zijn greep op het land te behouden liet Floris een aantal dwangburchten bouwen: bij Wijdenes, in Medemblik (kasteel Radboud), bij Alkmaar (de Middelburg en de Nieuwburg) en de Nuwendoorn bij Warmenhuizen. De Nuwendoorn is verloren gegaan bij een dijkdoorbraak in de 14<sup>e</sup> eeuw, de kastelen van Wijdenes en Alkmaar werden verwoest toen de Westfriezen in opstand kwamen na de dood van Floris. Kasteel Radboud in Medemblik is dus het enige Westfrieze kasteel van Floris dat bewaard is gebleven.

Om de bevolking voor zich te winnen verleende Floris verschillende nederzettingen stadsrechten. Veel van deze 'steden' groeiden niet uit tot een stedelijke nederzettingen. Dit gebeurde alleen bij Medemblik, Hoorn en Enkhuizen. Door de ligging aan de handelsroute in de Zuiderzee groeiden deze plaatsen in de vijftiende en zestiende eeuw uit tot welvarende handelssteden. De andere 'steden' bleven klein; de mooie stadhuizen zijn vaak het enige stedelijke kenmerk.

### **Koopvaarders en vissers**

In de zeventiende eeuw beleefde de scheepvaart een ongekend hoogtepunt in de Republiek. Naar schatting waren er in het midden van de eeuw tussen de vijftig- en zestigduizend zeevarenden nodig om de koopvaardij schepen, de vissersschuiten, de walvisvaarders en de oorlogsschepen te bemannen. Alleen de Indische Compagnieën hadden voor de bemanning van hun 1800 schepen in 1636 al ongeveer 30.000 mensen nodig!

Op initiatief van Johan van Oldenbarneveld werd de Verenigde Oostindische Compagnie (VOC) opgericht. De VOC kreeg op 20 maart 1602 toestemming van de Staten-Generaal om als enige Nederlandse organisatie op Azië te varen. Op grond van dit octrooi kreeg de organisatie zes vestigingen of kamers: in Amsterdam, Middelburg, Rotterdam, Delft, Hoorn en Enkhuizen. Baten en lasten zouden volgens een vaste sleutel worden verdeeld: de ene helft voor Amsterdam, de andere helft voor de overige steden. Door de concurrentie uit te bannen stegen de opbrengsten en konden ook gezamenlijke projecten worden gefinancierd, zoals het inrichten van een steunpunt in Batavia (1619). Jan Pieterszoon Coen, afkomstig uit Hoorn, vestigde hier een militair en bestuurlijk bolwerk van waaruit de belangen van de VOC, vaak met harde hand, werden verdedigd.

Tussen 1602 en 1795 groeide de Verenigde Oostindische Compagnie uit tot een enorm bedrijf met handelsposten en grote vestigingen in een tiental Aziatische landen. De 'multinational' had halverwege de achttiende eeuw nog steeds zo'n 25.000 man in dienst: zeelieden, soldaten, ambachtslui, chirurgijns, dominees en bestuursambtenaren. De meeste werknemers werkten in Azië en op de schepen. In Nederland had de VOC ongeveer drieduizend medewerkers, waarvan er ongeveer tweeduizend op de scheepswerven in touw waren.

De tweede compagnie die werd opgericht was de Noordsche Compagnie in 1614. Deze compagnie verkreeg van de Staten-Generaal het alleenrecht op de walvisvangst. Er werden afspraken gemaakt met de Engelsen en de Denen over de verdeling van de visserijgronden. Dat was nodig want een jaar daarvoor hadden de Engelsen vijf Nederlandse walvisvaarders in beslag genomen. Al in 1642 werd het octrooi door de Staten-Generaal ingetrokken en stond het iedere reder vrij om schepen uit te rusten en ter walvisvaart te gaan. De jacht vond aanvankelijk vooral bij Spitsbergen plaats, waar het station Smerenburg werd ingericht om traan te koken uit het walvispek. Later verplaatste de jacht zich naar de Straat Davis, tussen Groenland en Canada. In die tijd werd het spek niet meer ter plaatse gekookt, maar aan boord gekuipt en in de thuishavens verwerkt. Tot diep in de achttiende eeuw was de walvisvaart een belangrijke activiteit, die in topjaren werk bood aan acht- tot tienduizend mensen. In 1621, toen het Twaalfjarig Bestand was afgelopen, werd de Geoctroyeerde Westindische Compagnie opgericht (GWC, ook wel eens WIC – West-Indische Compagnie – genoemd), een organisatie die zich aanvankelijk vooral specialiseerde in

de kaapvaart. De grote slag die Piet Heyn in 1628 heeft geslagen bewijst dat dit een lucratieve bezigheid kon zijn. Heyn was admiraal van de GWC toen hij de zilvervloot veroverde in de wateren rond Cuba. Daarnaast had de GWC ook tot doel gebieden in Noord- en Zuid-Amerika te veroveren en koloniën te stichten. De GWC werd niet zo'n succes als de VOC en werd in 1674 al weer opgeheven. Voor de VOC kwam het einde pas in 1799. De organisatie was onder meer door de vierde Engelse Oorlog (1780-1784) in grote financiële problemen geraakt en kreeg de genadeklap in de Franse Tijd, toen de handel stagneerde, de koopvaardijsschepen door Engeland werden geïkapt en de VOC geen geld meer verdiende.

Zowel in Enkhuizen als in Hoorn zijn gebouwen van de Oost- en Westindische compagnieën bewaard gebleven: de kantoorpanden en – in Enkhuizen – het imposante pakhuis van de VOC, waar nu een deel van het Zuiderzeemuseum in gevestigd is.

Dichter bij huis werd de haringvangst beoefend. Op de Zuiderzee werd gevist op de panharing, maar de belangrijkste bezigheid was de zoutwatervisserij op de Noordzee. In de middeleeuwen werd de visserij op haring, en trouwens ook op platvis, uitgevoerd met platboomde vaartuigen: open schepen waar men maar enkele dagen op kon verblijven. Een grote verbetering was de komst van de haringbuizen. Dit waren vrij grote schepen met een kiel en een kajuit, waar veel langere reizen op gemaakt konden worden. De uitvinding van het haringkaken maakte het mogelijk de vangst op het schip te verwerken en te conserveren.

Enkhuizen was de belangrijkste haven voor de haringvisserij. Van de naar schatting 700 haringbuizen die er in het midden van de zeventiende eeuw actief waren kwam ongeveer de helft uit deze stad. De haringvisserij was seizoenswerk. In het voorjaar voer men uit naar de Noordzee. 's Avonds werden de netten uitgegooid, en in de vroege ochtend weer opgehaald. De gevangen haring werd direct geïkapt: ontdaan van ingewanden, die er met een klein, scherp mesje werden uitgehaald. Een goede matroos kon ongeveer 2000 haringen per uur schoonmaken! Daarna werd de haring gesorteerd, gezouten en in tonnen ingelegd. In totaal kon een haringbuis tussen de 280 en 420 tonnen meenemen. Eenmaal aan wal gekomen werd de haring opnieuw verpakt (door het zouten krimpen de vissen) en gereedgemaakt voor verder transport. Dit gebeurde in Enkhuizen in de Paktuinen.

### **De landbouw**

In West-Friesland is relatief vroeg tot specialisatie in de landbouw overgegaan. Waar in grote delen van Nederland het gemengde bedrijf overheerste en de veeteelt vaak in dienst stond van de akkerbouw overheerste hier de veeteelt. Enerzijds in de vorm van de melkveehouderij, waarbij op economische wijze geboerd werd. In tegenstelling tot bijvoorbeeld Waterland, waar in sommige streken de bedrijfsgrootte beperkt was tot 3 à 4 koeien, hadden de boeren hier in de zeventiende eeuw gemiddeld zo'n 10 tot 12 koeien te melken. Anderzijds werd gekozen voor de vetweiderij. Uit Jutland en Sleeswijk-Holstein werden in het voorjaar ossen aangevoerd die in de zomerperiode op gewicht konden komen op de malse weiden en in het najaar voor de slacht werden verkocht.

Aan de Langedijk, in Broek op Langedijk en Scharwoude, vond specialisatie plaats in de vorm van de teelt van grove tuinbouwgewassen, vooral kool. De tuinbouw dateert hier al van de zeventiende eeuw. Hier was het vooral de nabijgelegen stad Alkmaar, die aanvankelijk als belangrijkste afzetmarkt functioneerde. In de loop van de negentiende eeuw vond er ook in andere delen van het gebied een ontwikkeling plaats waarbij de nadruk op de verbouw van grove tuinbouwgewassen kwam te liggen: kool, spruiten, wortelen. En aardappelen natuurlijk, bij Opperdoes. Deze teelten werden extra lucratief, toen het interlokale transport belangrijk verbeterd werd in de vorm van tram- en treinverbindingen.



*Boerderij Hof van Denemarken, Gouwe.*

Ook de bollenteelt was een bron van welvaart in de landbouw. In de omgeving van Andijk bijvoorbeeld werd in het begin van de vorige eeuw zoveel verdiend aan deze teelt dat vlakbij de dijk de enorme Gereformeerde kerk kon worden gebouwd, één van de meest monumentale en uitbundige Gereformeerde kerken van Nederland. Het wordt wel de 'Gereformeerde kathedraal' genoemd. Het is een imposant staaltje architectuur van architect Egbert Reitzma uit 1929-1930. Kerk, zalen en pastorie vormen een prachtig ensemble.

### **Droogmakerijen**

De eerste poldermolens of windwatermolens worden genoemd in 1408, in de buurt van Alkmaar. Een volgende stap in de ontwikkeling was de bovenkruier. Bij deze molen wordt alleen het bovengedeelte, waar de wieken aan bevestigd zijn, op de wind gezet. In de eerste helft van de vijftiende eeuw zijn er al bovenkruiers toepast als poldermolen, maar Leeghwater heeft er belangrijke verbeteringen in aangebracht waardoor ze veel geschikter werden voor de bemaling van de polders.

De molens speelden dus een belangrijke rol bij de waterbeheersing in de bestaande polders en bij het droogmalen van de eerste, ondiepe meren. Het probleem was echter dat de molens het water niet meer dan 1 à 1,5 meter op konden voeren. Grotere en vooral diepere meren konden dus niet worden drooggemalen, totdat men op het idee kwam meerdere molens achter elkaar te plaatsen (we noemen dit een molengang) om op deze manier de opvoerhoogte van het water te vergroten. Voor zover bekend is een dergelijke 'getrapte' bemaling voor het eerst toegepast bij Haastrecht in 1486. De Wogmeer (1609 – 1612) is drooggemalen door vier molengangen: twee gangen met twee molens en twee met drie molens. Voor de veel grotere Heer Hugowaard, die droogviel in 1630, werden acht molengangen gebouwd met elk drie molens; later werden er nog vier molengangen aan toegevoegd.

### **Natte infrastructuur**

De landbouwproducten werden met kleine boten naar de steden getransporteerd. Als schepen hoogteverschillen moeten overbruggen zijn daar creatieve oplossingen voor nodig. De oudste sluisen konden alleen maar gepasseerd worden als het water vóór de sluisdeur even hoog stond als erachter. De schipper moest dus gewoon wachten tot het moment van doorvaren aangebroken was. Dat kon dagen duren en werd niet altijd als de meest bevredigende situatie ervaren. Schutsluisen of verlaten, zoals het Niedorper Verlaat, waren natuurlijk een veel betere oplossing: het schip wordt door de eerste sluisdeur gevaren, die wordt afgesloten, het water in de sluis wordt op het niveau van het volgende kanaalvak gebracht en men kan doorvaren. Een tussenoplossing was de overtoom of overhaal, voor plaatsen waar men het geld niet had om een schutsluis te bouwen. Bij een overtoom werd er tussen twee waterwegen



van verschillend niveau een drempel gelegd, waar vrij kleine, platboomde schepen overheen getrokken werden. Hiertoe werd aan weerskanten en flauw hellend vlak aangebracht. De schepen werden met behulp van vaste of losse rollen en een windas over de drempel getrokken. Zo'n installatie bevindt zich in de Westerbuurt van Venhuizen. Nog geavanceerder waren de hijsinstallaties die de schepen optilden en over de drempel zetten, een scheepslift dus. Dergelijke scheepsliften zijn er in allerlei soorten en maten, vooral in België en Noord-Frankrijk zijn daar prachtige voorbeelden van, waarbij soms hoogteverschillen van tientallen meters worden overbrugd. In West-Friesland waren de hoogteverschillen niet zo groot en werd er volstaan met eenvoudiger oplossingen. In Bovenkarspel is in 1923-24 een scheepslift gebouwd die de schepen simpelweg uit het water hees, ze over de drempel reed en weer liet zakken. De hijsinstallatie werd elektrisch aangedreven. Zowel de overtoom in Venhuizen als de lift van Bovenkarspel zijn door het Rijk op de monumentenlijst geplaatst.



*De scheepslift in Bovenkarspel.*

De overtoom konden slechts kleine boten worden overzetten, met een gewicht van zo'n 10 ton. Bovendien duurde het lang voordat een boot over de toom werd gezet en waren er drie man voor nodig om het werk te klaren. Het is dan ook geen wonder dat er in de negentiende eeuw stemmen opgingen om betere vaarwegen aan te leggen, bijvoorbeeld om een verbinding te maken met het in 1824 gereedgekomen Noordhollandsch Kanaal. Tal van pogingen zijn ondernomen om West-Friesland betere vaarverbindingen te geven. Veel plannen zijn er gemaakt: zoals voor het aanleggen van een 'Westfriesche Hoofdvaart' van Stolpen aan het Noordhollandsch Kanaal dwars door West-Friesland tot Enkhuizen. Een ander plan behelsde een fijnvertakt netwerk van kanalen. Allemaal plannen die na lang of kort studeren weer in de stoffige ambtelijke lade werden opgeborgen, ondanks de aandring die onder andere werd uitgeoefend door de Westfriesche Kanaalvereniging. Het duurde tot diep in de twintigste eeuw voordat er een schop in de grond werd gestoken: het kanaal van Schagen naar Kolhorn werd aangelegd in 1936, gevolgd door het kanaal Alkmaar-Kolhorn (1938-1942). En toen was het eigenlijk niet meer nodig – althans niet voor het transport, dat juist in die tijd omschakelde van vaartransport naar wegtransport. De andere Westfriesche kanalen waarvoor men zo lang had geijverd zijn er dan ook niet gekomen.

#### **2.4.3 Recente ontwikkelingen**

Halverwege de 20e eeuw is West-Friesland een belangrijke regio geworden als woonplaats voor forenzen. De vele dorps- en stadsuitbreidingen na de Tweede Wereldoorlog hebben het kenmerkende lineaire nederzettingen patroon doen

veranderen. Grote delen van de Heer Hugowaard zijn volgebouwd en hetzelfde geldt voor het gebied tussen Hoorn en Enkhuizen. Op het platteland zijn na de Tweede Wereldoorlog tal van ruilverkavelingen uitgevoerd. Het landschap is grootschaliger gemaakt om betere landbouwkundige productieomstandigheden te realiseren. Soms zijn deze ingrepen zo rigoureuus geweest dat het oorspronkelijke landschap totaal is veranderd, zoals in het Grootslag en het Geestmerambacht.



## 2.5 Specifieke items

### De steden

Medemblik is de oudste van de Westfriese steden. De geschiedenis gaat terug tot de 8<sup>e</sup> eeuw en in de vroege middeleeuwen was het al een belangrijke handelsplaats. Graaf Floris V van Holland bouwde er omstreeks 1288 een burcht, die vreemd genoeg naar de oude Friese koning Radboud is vernoemd. De stad beleefde een nieuwe bloeiperiode in de zestiende en zeventiende eeuw, in 1630 is de stad belangrijk vergroot door de aanleg van de Wester- en Oosterhaven. Aan het eind van de achttiende eeuw werd de Landswerf hier gevestigd: de werf waar oorlogsschepen werden gebouwd en gerepareerd.

Enkhuizen is ontstaan in de dertiende eeuw en groeide snel uit tot een belangrijke havenstad. Het was ook de eerste stad in Nederland die zich aansloot bij de opstand tegen de Spanjaarden. Door de blokkade van de Amsterdamse haven ging het Enkhuizen een tijdlang buitengewoon voor de wind, maar ook nadat Amsterdam de kant van de Prins van Oranje gekozen had bleef Enkhuizen een belangrijke havenstad. De stadswallen uit 1595-1600 zijn nog vrijwel geheel intact. De Drommedaris, de stoere wachter bij de haven, dateert van 1540. We vinden in Enkhuizen fraaie woon- en pakhuizen, waaronder het pakhuis van de VOC. Dit is nu in gebruik als Zuiderzeemuseum.

Hoorn maakte ook een periode van bloei door in de zestiende en zeventiende eeuw, daarna trad er een ernstige terugval in handel en scheepvaart op. De haven slibde dicht. Door het feit dat Hoorn zich als een regionale markt kon handhaven en bovendien een regionaal bestuurscentrum was, bleef de economische terugval enigszins beperkt. Toch was Hoorn een slaperig provinciestedje tot het na de Tweede Wereldoorlog nieuwe impulsen kreeg als groeikern en door de zich stormachtig ontwikkelende recreatie. Hoorn was één van de steden die belangen had in de 'compagnieën', de handelsorganisaties uit de zeventiende eeuw die van de Staten-Generaal het monopolie hadden gekregen voor bepaalde vormen van handel. We vinden er vertegenwoordigingen van de VOC, de WIC en de Noordsche Compagnie. Het Oost-Indisch huis, gebouwd omstreeks 1655, is te vinden in de Muntstraat. Aan de Binnenluiendijk staat de Kamer van de Westindische Compagnie, een huis uit 1629. De Noordsche Compagnie vergaderde vanaf 1614 in de Hoofdtoren, toen dit markante gebouw zijn verdedigingsfunctie had verloren. Ook ontwikkelde Hoorn zich tot een regionaal bestuurlijk centrum. Het werd de vergaderplaats van de Gecommitteerde Raden van West-Friesland en het Noorderkwartier. Dit was een bestuurscollege waarin zeven steden van Noord-Holland ten noorden van het IJ een stem hadden. Dit waren Alkmaar, Monnickendam, Edam, Purmerend en de drie Westfriese steden. De vergaderingen vonden plaats in het Statencollege aan de Rode Steen, het mooie plein waaraan ook de Waag staat.

Het Statencollege is in 1632 gebouwd en heeft een mooie barokgevel. Het gebouw doet vanaf 1878 dienst als Westfries Museum.

### **Dorpen in het landelijke gebied**

De dorpen in West-Friesland zijn bijna allemaal van oorsprong langgerekte wegdorpen. Aan weerskanten van de weg stonden de boerderijen op hun lange strookvormige kavels. Ten oosten van de Heer Hugowaard ligt een gebied waar het oorspronkelijke karakter nog niet door grootscheepse stedelijke ontwikkelingen of door ruilverkavelingen is beïnvloed. Het landschap wordt hier gekenmerkt door grote open ruimten, overwegend grasland, met kleine langgerekte dorpen, zoals Wadway, Spanbroek en Hensbroek. Sommige dorpen zijn verdicht en hebben een dorpskom ontwikkeld; Obdam, Opmeer en Benningbroek zijn hier voorbeelden van. Qua verkaveling is het gebied heel divers. Op de hoogste delen vinden we vrij regelmatige, strookvormige percelen die loodrecht op de lintbebouwing van de dorpen staan. Wat lager gelegen land heeft over het algemeen een onregelmatige perceelsvorm. Soms zijn dit gebieden die vroeger periodiek onder water stonden, als het peil in de boezemwateren hoog was opgelopen door langdurige neerslag. De laagste delen van het gebied hebben weer een regelmatige percelering: dit zijn de droogmakerijen, die over het algemeen in de zeventiende eeuw zijn drooggelegd en die op een rationele manier zijn ingericht.

In het gebied ten zuiden van Wadway kunnen we deze verschillende landschappen nog mooi herkennen. Het dorp zelf bestaat uit een lang lint van boerderijen en huizen aan weerskanten van de Westeinderweg. Ten noorden en ten zuiden van de weg strekken zich de lange strookvormige kavels uit. Aan de zuidkant worden de landerijen begrensd door de Grote Zomerdijk, een kilometerslange binnendijk die de gronden van Wadway en Spanbroek moest beschermen tegen het hoge binnenwater van het Wogmeer en het Baarsdorpermeer. Ten zuiden van deze Zomerdijk liggen de Buitendijkse landen, die zich uitstrekken tot de ringdijk van de Baarsdorpermeerpolder, een droogmakerij uit 1624.

Meer naar het noorden en oosten vinden we prachtige lintdorpen als Twiske, Midwoud, Nibbixwoud en het ijle bebouwingslint van Gouwe. Op veel plaatsen heeft men prachtige doorkijkjes naar het open landbouwgebied achter de linten.



*Turfschuren in Kolhorn.*

Kolhorn is van oorsprong geen boerendorp. Het is pas in de zestiende eeuw ontstaan, toen er belangrijke wijzigingen in de afwatering van dit deel van West-Friesland werden aangebracht. Door de bedijking van de Zijpe- en Hazepolder werd de



afwatering van de Schager- en Nedorperkogge in westelijke richting bemoeilijkt en werd er een oplossing gevonden door een sluis in de noordelijke dijk tussen Schagen en Winkel aan te leggen. Bij deze sluis ontstond het dorpje Kolhorn, bevolkt door vrachtaarders, handelaars en wiermaaiers. Kolhorn werd namelijk een overslaghaven voor goederen van en naar het achterland. Zo was de overslag van turf een belangrijke activiteit, waarvan de zwart geteerde houten turfschuren langs de dijk nog getuigen. Het schilderachtige dorp met zijn vele oude huizen, gelegen aan een oude sluis, is door het rijk als beschermd dorpsgezicht aangemerkt.

### **De proefpolder Andijk**

Een klein poldertje bij Andijk werd de ultieme proef voor het grootste project uit de Nederlandse geschiedenis: de afsluiting en gedeeltelijke inpoldering van de Zuiderzee. In 1926 werd een stukje buitendijks land ingepolderd om te zien hoe lang het zou duren voordat de bodem ontzilt zou zijn, en dus hoelang het zou duren voordat de boeren er een goede oogst konden verwachten. Ook werden er proeven genomen met drainagebuizen. Spoedig daarna begon men met de inpoldering van de Wieringermeer.

### **Het Snouck van Loosenpark**

Aan de Dijk in Enkhuizen staat een deftig huis uit de achttiende eeuw, gebouwd als woonhuis voor de oude Enkhuizer familie Snouck van Loosen. In 1885, na het overlijden van de laatste telg van de familie, werd het huis een tehuis voor goeude oude dames van Hervormde huize. Omdat het huis voor dit doel te klein was werd er een nieuw pand naast gebouwd door de architect C.B. Posthumus Meyes. Tevens was in het testament bepaald dat er een complex arbeiderswoningen moest worden gebouwd bij de Buitenhaven. De huizen in dit Snouck van Loosenpark werden eveneens ontworpen door Posthumus Meyes, terwijl H. Copijn het park heeft ontworpen: een combinatie van geometrische stijl en landschapstijl. Het is een prachtig park geworden, waarin de rijk gedetailleerde woningen een harmonieuze combinatie vormen met de inrichting van de tuinen en de openbare ruimte. De aanleg van het complex vond plaats in 1897. Het is na het Agnetapark in Delft het oudste tuindorp van ons land.



*Het Snouck van Loosenpark in Enkhuizen.*



### **Het land van de duizend eilanden**

In het gebied achter de binnenduinrand werd in de 11<sup>e</sup> eeuw een lange dijk aangelegd. Het gebied werd door boeren omgevormd tot een bijzonder landschap, dat wel het land van de duizend eilanden werd genoemd. Op het eerste gezicht lijkt het op een veengebied, waar de sloten zijn verbreed door turfwinning. Maar dat is niet het geval: de bodem bestaat uit klei en zavel, en de waterrijkdom had een andere oorzaak. De akkers werden vanouds bemest door er bagger uit de sloten over uit te spreiden. De sloten werden hierdoor op den duur zo breed dat ze 25 % van het oppervlak gingen beslaan. De teelt van grove tuinbouwproducten, met name kool, was hier de belangrijkste vorm van grondgebruik. Al in de zeventiende eeuw wordt er melding gemaakt van de koolproductie in dit gebied. De productie was vooral gericht op steden als Alkmaar en Amsterdam. Toen verder verwijderde markten bereikt konden worden door de aanleg van de spoorlijn in 1856, kreeg de tuinbouw in de streek een geweldige impuls.

Broek op Langedijk heeft de oudste groenteveiling van Europa, opgericht in 1887. De houten veilinggebouwen (thans veilingmuseum) dateren uit 1912: in het begin werd de veiling in de open lucht gehouden. Het bijzondere van de veiling is dat de groenten per praam het gebouw werden binnengevaren om daar verkocht te worden. In een klein buitenmuseum kan men zien hoe de groenteteelt vroeger in zijn werk ging.

Ten oosten van Broek op Langedijk en Zuid-Scharwoude is een klein deel van dit waterrijke land blijven bestaan; het grootste deel van de polder Geestmerambacht is echter door een ruilverkaveling in de jaren '70 danig van karakter veranderd. Voor de tuinders is het wel een verbetering: ze hoeven niet meer naar hun tuinderijen te varen. Ook de woningbouw heeft zich over het gebied ontfermd: een uitbreidingswijk van Broek op Langedijk is in dit bijzondere landschap gebouwd. Daardoor is het oorspronkelijke karakter van het gebied sterk veranderd; het resterende deel van het "Land van de duizend eilanden" rondom de Oosterdel, wordt beheerd door het Staatsbosbeheer. Vanuit de Broekerveiling worden rondvaarten gehouden door dit natuurgebied.

### **Daliegaten**

Op veel plaatsen in West-Friesland liggen merkwaardige, ronde depressies in het land. Ze vallen vooral op als het heel licht gesneeuwd heeft en de sneeuw in de kuilen blijft liggen, terwijl het op de hoger gelegen delen wegsmelt. Deze kuilen, met een doorsnede van 3-10 meter, noemen we daliegaten. Ze zijn ontstaan in de tijd dat er nog een veenlaag in het gebied lag. Veengrond is niet erg vruchtbaar, dus de boeren moesten van alles proberen om de vruchtbaarheid te vergroten om een betere opbrengst te krijgen. Ze groeven gaten in het veen tot ze op de klei kwamen. Deze klei werd met de schop of met baggerbeugels omhoog gehaald en over de velden uitgespreid. Daarna werd de kuil weer volgestort met veen.

Toen de veenlaag verdwenen was en de klei aan de oppervlakte kwam te liggen zaten daar dus gaten in die met veen waren opgevuld. Door inklinking van het veen zijn ze wat lager komen te liggen dan de omgeving. Vandaar dat we ze tegenwoordig als ronde laagten in het terrein vinden.

De daliegaten liggen vaak in reeksen achter elkaar. Dit wijst erop dat hier vroeger een sloot heeft gelegen: men groef de gaten het liefst in of langs de sloten, om de percelen zelf zo weinig mogelijk aan te tasten. Behalve in West-Friesland liggen er ook in de grote droogmakerijen als de Beemster en de Schermer van deze daliegaten, een vorm van bemesting lang voordat de kunstmest zijn intrede deed in het boerenbedrijf.

## **2.6 Historisch-geografische elementen en structuren**

De cultuurhistorische elementen en structuren in het huidige landschap waaronder de historisch geografische elementen en structuren zijn voor het gebied te ordenen naar te onderscheiden landschapsvormende functies. Onderstaand is per relevante functie een aantal kenmerkende elementen en structuren vermeld.

**Landbouw**

- proefpolder Andijk (1927)
- polder Oterleek
- Wogmeer (1611)
- Berkmeer (1612)
- Bennemeer (1643)
- Baarsdorpermeerpolder
- Polder Broek op Langedijk
- Polder Noorder- en Zuider Kleimeer
- Polder Mijzen

**Bosbouw**

- Geen items

**Wonen**

- Haringhuizen terpdorp
- Terpdorp Eenigenburg
- Tjallewal
- Barsingerhorn (1200-1300)
- Benningbroek (1000-1100)
- Sijbekarspel (1000-1100)
- Berkhout (1200-1300)
- Snouck van Loosenpark (1995-1897), Enkhuizen
- Lambertschaag (1050-1100)
- Twisk (1000-1100)
- Hauwert
- Oostwoud
- De Weere
- Westwoud
- Hoogkarspel
- Oosterblokker

**Jacht en visserij**

- Geen items

**Waterstaat**

- Westfriese Omringdijk
- Langedijk/Ambachtsdijk (1200-1300), Broek op Langedijk
- Avendorp terp
- Gemaal Het Grootslag I (1863), Andijk
- Molensloot (1000-1499), Andijk
- Gemaal Grootslag (1870), Bovenkarspel
- Gemaal Grootslag II (1907), Bovenkarspel
- Peilschaalhuisje (1880), Enkhuizen
- Krabbersgatsluizen (1971), Enkhuizen
- Stoomgemaal Huigendijk (1877), Heerhugowaard
- Gemaal Oosterpolder (1953), Hoorn
- Poldermolen De Sluismolen (1550-1599), Koedijk
- Gemaal Molenkade 31 (1900), Kolhorn
- Gemaal Kaag (1908), Kolhorn
- Gemaal Schagerkogge (1927), Kolhorn
- Gemaal in kanaal AlkmaarKolhorn (1960), Kolhorn
- Stoomgemaal De Vier Noorder Koggen (1869), Medemblik
- Poldermolen De Westermolen (1854), Nieuwe Niedorp
- Poldermolen De Obdammermolen (1698), Obdam
- Poldermolen Weel en Braken (1632), Obdam
- Poldermolen I (1864), Rustenburg bij Oterleek
- Poldermolen K (1631), Rustenburg bij Oterleek
- Poldermolen L (1631), Rustenburg bij Oterleek
- Stoomgemaal Beetskoog (1877), Oudendijk
- Poldermolen polder Waarland (1571), Waarland
- Poldermolen Slootgaardmolen (1590), Waarland
- Poldermolen B (1630), Oudorp
- Poldermolen C (1630), Oudorp
- Poldermolen D (1630), Oudorp
- Poldermolen E (1630), Oudorp

- Poldermolen 't Wuiver (1632), Oudorp
- Poldermolen De Grote Molen (1630), Schellinkhout
- Gemaal Schellinkhout (1900), Schellinkhout
- Poldermolen De Groenvelder (1525-1575), Sint Maarten
- Poldermolen A (1663), Sint Pancras
- Poldermolen De Kaagmolen (1654), Spanbroek
- Poldermolen Westerveer (1873), Spanbroek
- Stoomgemaal bij de Kaagmolen (1879), Spanbroek
- Stoomgemaal De Ruyter (1878), Ursem
- Poldermolen De Grebmolen (1875), Warmenhuizen
- Poldermolen Kerkepolder (1866), Wognum
- Kromme Leek
- Gouw
- Kadijk
- Vaartsloot/Banscheiding Andijk
- Molensloot Andijk
- Aquaduct Andijk
- Noorderdijk (1927), Andijk
- Ringsloot Bennemeer
- Ringdijk Berkmeer
- Langereis
- Westerlangereis
- Wijzend
- Ringvaart Waarland
- Valkkogerdijk
- Oude Dijk/Tolkerdijk
- Ringsloot Polder Het Lichtewater, Oostwoud
- Ringdijk Baarsdorpermeerpolder
- Ringdijk Wogmeerpolder
- Molenkolk/uitgang Wogmeer
- Ringvaart Heerhugowaard
- Dijk polder Oterleek

#### **Defensie**

- Kasteelterrein Nuwendoorn (1290), Warmenhuizen
- Kasteel Schagen (1375-1399), Schagen
- Kasteel Radboud (1288), Medemblik
- Vestingwerken Enkhuizen (1593-1600) Enkhuizen
- Vestingwerken (1508-1600), Hoorn
- Vestingwerken Medemblik

#### **Delfstofwinning**

- Geen items

#### **Bedrijvigheid**

- Stellingkorenmolen Ceres (1849), Bovenkarspel
- Veilinggebouw (1912), Broek op Langedijk
- Waag (1559), Enkhuizen
- Pakhuizen (1600-1950), Enkhuizen
- Korenmolen De Lastdrager (1600-1650), Hoogwoud
- Waag (1609), Hoorn
- Turfschuren (1800-1899), Kolhorn
- Waag (1930), Medemblik
- Vm Noordhollandsche Conservenfabriek (1894), Noord-Scharwoude
- Pelmolen De Krijgsman (1897), Oosterblokker
- Vm stoomzuivelfabriek Oostwoud (1907), Oostwoud
- Korenmolen De Otter (1900), Oterleek
- Stellingkorenmolen 't Rode Hert (1924), Oudorp
- Koolschuren (1910-1920), Warmenhuizen
- Stellingkorenmolen De Hoop (1889), Wervershoof
- Stellingkorenmolen De Stofmolen (1911), Wijdenes
- Vm conservenfabriek Kramer's Zuurkool (1890), Zuid-Scharwoude

#### **Verkeer**

- Vm station Benningbroek-Sijbekarspel (1886)
- Scheepslift (1924), Bovenkarspel

- Station Bovenkarspel-Grootebroek (1965), Bovenkarspel
- Sluis bij Dromedaris (1819), Enkhuizen
- Sluis Zuiderhaven (1650-1699), Enkhuizen
- Station (1886), Enkhuizen
- Betonningsloodsen (1875-1900), Enkhuizen
- Vuurtoren De Ven (1700), Enkhuizen
- Lichtbaak (1887), Enkhuizen
- Spoorlijn Zaandam-Hoorn (1882)
- Spoorlijn Hoorn-Medemblik (1887)
- Spoorlijn Hoorn-Enkhuizen (1885)
- Spoorlijn Hoorn-Alkmaar (1898)
- Station Avenhorn (1883), Scharwoude
- Tramlijn Hoorn Bovenkarspel (1913-1936)
- Watertoren (1930), Hoogkarspel
- Station (1965), Hoogkarspel
- Sluis bij Hoofdpoort (1777), Hoorn
- Sluis bij Karperkuil (1818), Hoorn
- Station (1883), Hoorn
- Vlotbrug (1821), Koedijk
- Kanaal Alkmaar-Kolhorn (1938-1942)
- Braaksluis (1960), Kolhorn
- Vm station (1887), Medemblik
- Trekvaart Purmerend-Hoorn (1665)
- Sluis Westfriese Vaart (1929), Medemblik
- Station (1898), Obdam
- Vm station (1886), Opperdoes
- Vm station 1886), Twisk
- Overhaal (1900-1925), Venhuizen
- Vm tramstation (1913), Warmenhuizen
- Vm station (1886), Wognum
- Vm station (1886), Zwaag

#### **Bestuur**

- Vm Raadhuis (1622) Barsingerhorn
- Vm Raadhuis (1961), Andijk
- Vm Raadhuis (1865), Berkhout
- Vm Raadhuis (1890), Bovenkarspel
- Vm Raadhuis (1955), Bovenkarspel
- Vm Raadhuis (1870), Dirkshorn
- Stadhuis (1688), Enkhuizen
- Vm Munt (1611), Enkhuizen
- Drechterlandshuis (1700-1799), Enkhuizen
- Vm Raadhuis (1932), Grootebroek
- Vm Raadhuis (1878), Grosthuizen
- Vm Raadhuis (1958), Hoogkarspel
- Vm Raadhuis (1742), Hoogwoud
- Vm stadhuis (1433), Hoorn
- Vm statencollege (1400-1632), Hoorn
- Kamer VOC (1660), Hoorn
- Kamer WIC (1629), Hoorn
- Vm gevangenis (1810), Hoorn
- Vm Raadhuis (1930), Koedijk
- Koggehuis (1600-1797), Medemblik
- Stadhuis (1942), Medemblik
- Vm Raadhuis (1848), Midwoud
- Vm Raadhuis (1869), Nieuwe Niedorp
- Raadhuis (1875), Obdam
- Vm raadhuis (1928), Opperdoes
- vm Raadhuis (1940), Oterleek
- vm kantongerecht (1881), Schagen
- vm Raadhuis (1961), Schagen
- vm raadhuis (1765), Schellinkhout
- vm raadhuis (1911), Sint Maarten
- vm raadhuis (1864), Sint Pancras
- vm raadhuis (1598), Spanbroek
- vm raadhuis (1889), Twisk

- vm raadhuis (1662), Venhuizen
- vm raadhuis (1868), Venhuizen
- vm raadhuis (1872), Warmenhuizen
- raadhuis (1939), Wervershoof
- banpaal (1754), Westwoud
- vm raadhuis (1860), Westwoud
- vm raadhuis (1880), Wijdenes
- vm raadhuis (1599), Winkel
- vm raadhuis (1908), Zuid-Scharwoude
- vm raadhuis (1870), Zwaag

#### **Religie**

- Geen items

#### **Recreatie/sport**

- Geen items

#### **Zorg, cultuur en onderwijs**

- Geen items

#### **Energievoorziening**

- Geen items

#### **Landgoederen en buitenplaatsen**

- Geen items

## **2.7 Literatuur**

- Barends, S. e.a., 2000 (8). Het Nederlandse landschap. Een historisch-geografische benadering. Utrecht.
- Beenakker, Jan, 1988. Van Rentersluze tot strijkmolen. De waterstaatsgeschiedenis en landschapontwikkeling van de Schager- en Nedorperkoggen tot 1653. Alphen aan den Rijn.
- Berendsen, H.J.A., 1997. Landschappelijk Nederland. Assen.
- Besselaar, Herman, 1974. Molens van Nederland. Amsterdam.
- Boogert, J. van den, 2000. Historisch-geografische inventarisatie en waardering van West-Friesland. Een werkdocument ten behoeve van de Cultuurhistorische Waardenkaart Noord-Holland. Hoorn.
- Borger, Guus J., 1975. De Veenhoop. Een historisch-geografisch onderzoek naar het verdwijnen van het veendek in een deel van West-Friesland. Amsterdam.
- Borger, Guus J. & Saskia Bruines, 1994. Binnewaeters geweld. 450 jaar boezembeheer in Hollands Noorderkwartier. Edam.
- Bremer, J.T., 1981. Drie eeuwen zoutwatervisserij te Enkhuzen 1550 – 1850. Enkhuzen.
- Bremer, J.T., 1992. Naar Kevelaar of naar Keins? In: Zijper Historie Bladen, jrg. 10 nr. 1.
- Danner, Helga S., 1990. Van Omringdijk tot Westfrisiaweg. Haarlem.
- Danner, H.S., H.Th. M. Lambooy & C. Streefkerk, 1994. ...die water keert. 800 jaar regionale dijkzorg in Hollands Noorderkwartier. Alkmaar/Edam.
- Diederik, F., 1983. Dorpen-terp, een onderzoek naar een laat-middeleeuwse woonplaats te Schagen. In: Westerheem, jrg. 32, nr. 4.
- Geus, J.P., 1979. Steenfabricage in westelijk Westfriesland. Holland, jrg. 11, nr. 4.
- Haartsen, Adriaan, 2002. Door mensen gemaakt. Cultuurhistorische waarden in Noord-Holland. Haarlem.
- Haartsen, Adriaan & Joke Lenten, 2001. De cultuurhistorie van West-Friesland. Haarlem.
- Hameleers, Marc, 1987. West-Friesland in oude kaarten. Wormer.
- Heslinga, M.W., A.P. de Klerk, H. Schmal, T. Stol & A.J. Thurkow, 1985. Nederland in kaarten. Verandering van stad en land in vier eeuwen cartografie. Ede.
- Hoven, Frank van den, 1997. De Topografische Gids van Nederland. Amersfoort.
- Hugenholtz, F.W.N., 1966. Floris V. Bussum.
- Jansma, Klaas & Meindert Schroor, 1991. 10.000 jaar geschiedenis der Nederlanden. Lisse.

- Jas, Jorien, Mieke Scharloo & Helma van de Wetering, 1996. Het Peperhuis te Enkhuizen. Zwolle.
- Joode, Ton de & Peter Bernard, 1989. De mens en het water. Bruggen, sluizen en kanalen in Nederland en België. Weert.
- Kelder, P., 1984. Landschappen rondom de Zuiderzee. Enkhuizen.
- Kleij, E. van der, 1993. Architectuur en stedenbouw in Noord-Holland 1850 – 1940. Zwolle.
- Lambooj, Herman, 1991. Een eeuw schipperen. De omstreden kanalisatie van West-Friesland. Schoorl.
- Louwe Kooijmans, L.P., 1985. Sporen in het land. De Nederlandse delta in de prehistorie. Amsterdam.
- Moerman, H.J., 1956. Nederlandse plaatsnamen. Leiden.
- Provincie Noord-Holland, 1994. Barsingerhorn. Provinciaal beschermd gezicht. Haarlem.
- Rappol, M. & C.M. Soonius (red), 1994. In de bodem van Noord-Holland. Geologie en Archeologie. Amsterdam.
- Renes, J. m.m.v. K. Wagenaar, 1986. Cultuurlandschap en historisch-landschappelijke waarden in het ruilverkavelingsgebied Schagerkogge. Stichting voor Bodemkartering, Wageningen.
- Roy van Zuydewijn, Noortje de, 1990. Monumentenreisboek van Nederland: Noord- en Zuid-Holland. 's-Gravenhage.
- Schoorl, Henk, 1999. De Convexe Kustboog. Texel – Vlieland – Terschelling. Schoorl.
- Schilstra, J.J., L. Brandts Buys & C. de Jong, z.j. De stolp te kijk. Wormer.
- Schuiling, R., 1915. Nederland. Handboek der aardrijkskunde. Zwolle.
- Schultz, E., 1992. Waterbeheersing van de Nederlandse droogmakerijen. Dissertatie, Delft.
- Steegh, Arthur, 1985. Monumenten Atlas van Nederland. 1100 Historische Nederzettingen in kaart. Zutphen.
- Stenvert, Ronald, Chris Kolman, Saskia van Ginkel-Meester, Elisabeth Stades-Vischer mmv Ronald Rommes, 2006. Monumenten in Nederland. Noord-Holland. Zwolle/Zeist.
- Soonius, C.M., 2000. West-Friesland. Toelichting op de archeologische Monumentenkaart. RAAP Archeologisch Adviesbureau, Amsterdam.
- Stichting voor Bodemkartering, 1981. Bodemkundige landschappen van Nederland. Wageningen.
- Ven, G.P. van de, 1993. Leefbaar Laagland. Geschiedenis van de waterbeheersing en landaanwinning in Nederland. Utrecht.
- Woltering, P.J., 1985. Prehistorie en Romeinse Tijd in West-Friesland. In: West-Friesland oud en Nieuw, jrg. 52, pp 199 – 232.

## 3 Regio52: Kennemerland



*De Bergermeerpolder.*

### 3.1 Ligging

Kennemerland vormt het (zuid) westelijke deel van de provincie Noord-Holland. Het gebied strekt zich uit van de Hondsbossche Zeewering tot Zandvoort, van Alkmaar tot Vogelenzang. De begrenzing loopt als volgt: in het westen door de Noordzee, het noorden door de Schoorlse Zeedijk, het oosten door de West-Friese Omringdijk, de ringvaart van de Schermer en de ringvaart van de Haarlemmermeer, in het zuiden door de provinciegrens met Zuid-Holland.

### 3.2 Karakteristiek

Het landschap van Kennemerland vertoont een grote verscheidenheid: uitgestrekte duingebieden, dromerige poldergebieden, prachtige villawijken in Aerdenhout en Bloemendaal, historische steden als Haarlem en Alkmaar. Het is een landschap waar de natuur en de mens samen hun stempel op gedrukt hebben. De ligging van de strandwallen, ontstaan lang voordat de huidige duinen werden gevormd, heeft de plaats bepaald van de huidige steden en dorpen. Ook in de prehistorie werden deze plekken al uitgezocht om te gaan wonen, zoals blijkt uit tal van opgravingen. Kennemerland is bij archeologen befaamd door de afwisseling van bewoningsfasen en perioden waarin zand en klei in het gebied is afgezet. In de bodem liggen dan ook de verschillende bewoningssporen boven elkaar, afgewisseld met zeeafzettingen. De prehistorische vindplaatsen zijn over het algemeen goed geconserveerd en vormen een belangrijke informatiebron over de verschillende perioden in de Nederlandse prehistorie.



In de middeleeuwen was Kennemerland een dichtbevolkt en strategisch belangrijk gebied. Haarlem was een belangrijk bestuurlijk centrum waar de graven van Holland hun residentie hadden. Bij Alkmaar bouwde Floris V de Nieuwburg en de Middelburg, kastelen die het gebied moesten beschermen tegen de West-Friezen. De adellijke families Egmond en Brederode bouwden kastelen in de binnenduinrand. Later, na de middeleeuwen, was Kennemerland de plaats waar de Linie van Beverwijk en de Stelling van Amsterdam werden aangelegd.

De invloed van de stad Amsterdam in Kennemerland dateert al van de zeventiende eeuw. Rijke kooplieden legden buitenplaatsen aan, die ze per boot of per trekschuit bereikten om bij te komen van het hectische stadsleven. We zouden dit de eerste forensen kunnen noemen, hoewel ze in die tijd nog niet dagelijks op en neer reisden naar de stad. Daarvoor was het vervoer nog niet toereikend. Dit veranderde met de komst van de spoorweg en – later – de tram in de negentiende eeuw. Toen konden opeens veel meer mensen zich het buitenleven veroorloven. Er werden bijna geen buitenplaatsen meer aangelegd, het merendeel van deze bevoorrechte lieden vestigde zich in villaparken. De oudste villaparken liggen in Zuid-Kennemerland; het zijn niet alleen de oudste, maar ook nog de mooiste van Nederland.

Het landschap in Kennemerland is de laatste 150 jaar sterk veranderd. Zoals bij IJmuiden, waar een rustig duingebied veranderde in een dynamisch woon- en industriegebied. En rondom Haarlem, waar het oorspronkelijke agrarische landschap geheel door villaparken en andere stedelijke uitbreidingen is overvleugeld.

#### **Cultuurhistorische blikvangers**

- Buitenplaatsen
- Villaparken
- Noordzeekanaal
- Kleinschalig polderland
- Berger- en Egmondermeer
- Dijken
- Schulpvaarten
- De steden Haarlem en Alkmaar
- Spaarndam
- De schepelenberg
- Het heilige landschap bij Egmond-Binnen

### **3.3 Ontstaan van het natuurlijke landschap**

Voor de vorming van Kennemerland is vooral de periode na afloop van de laatste ijstijd van belang. Tijdens de landijsbedekking in de voorlaatste ijstijd was er door het smeltwater een diep dal uitgeslepen, ongeveer op de plek van het IJ en het Noordzeekanaal. Dit dal zou het landschap lange tijd blijven bepalen. Toen de laatste ijstijd 10.000 jaar geleden afgelopen was en het klimaat verbeterde begon het landijs, dat een groot deel van Noord-Europa, Azië en Noord-Amerika bedekte, te smelten. De zeespiegel, die tijdens de ijstijd meer dan 100 meter lager lag dan tegenwoordig, begon te stijgen en de Noordzee, die grotendeels droog had gelegen, rukte op. De zeespiegelstijging bracht met zich mee dat ook de grondwaterspiegel steeg, en door deze vernatting ontstonden moerassen waarin veenlagen tot ontwikkeling kwamen. We moeten ons de situatie voorstellen als een brede moeraszone, die parallel aan de kust lag, en die – naarmate de zeespiegel steeg – opschoof naar het oosten. Aan de zeezijde van de moeraszone werd het veen overspoeld door de zee, die zand en klei op het veen afzette. Aan de landzijde breidde het moeras zich verder uit en werden nieuwe veenlagen gevormd.

Zo'n 5000 jaar geleden veranderde het stromingspatroon in de Noordzee en werd er meer zand aangevoerd. Een eerste duinenrij werd gevormd, niet op de plaats van de huidige duinen, maar meer landinwaarts. Door de minder snelle zeespiegelstijging en de voortdurende aanvoer van zand ontstonden er voor deze eerste duinenrij in de loop van de tijd nieuwe reeksen duinen. Pas rond 1200 ontstonden de duinen zoals we die nu kennen: de jonge duinen. De oude duinenrijen worden strandwallen en de

laaggelegen gebieden ertussen strandvlaktes genoemd. De bodem van deze laagten bestaat vaak uit een dunne veen- of kleilaag.

Maar het verhaal wordt nog ingewikkelder. De strandwallen vormden namelijk geen gesloten barrière, maar er zaten gaten in, waardoor de zee in het achterland kon doordringen. Eén van deze gaten was het “Oer-IJ” waardoor de Vecht stroomde en bij Castricum in zee uitmondde. Omstreeks het begin van de jaartelling verzandde deze monding en werd uiteindelijk afgesloten door een duinenreeks. De Vecht moest haar water in het vervolg naar het noorden afvoeren.

Verder naar het noorden lag nog een zeegat, het zeegat van Bergen-Alkmaar. Via deze opening in de duinen drong de zee diep het achterland in, tot in het huidige IJsselmeergebied. Ook langs deze diepe geul werden strandwallen gevormd, die dus niet noord-zuid lopen, maar west-oost, en een heel eind het land insteken. Bergen en Zanegeest liggen op deze strandwal. Het zeegat van Bergen-Alkmaar is al eerder gesloten dan het Oer-IJ, namelijk ongeveer 3500 jaar geleden.

Ook later heeft de zee Noord-Holland niet met rust gelaten. In de late middeleeuwen ontstond de Zuiderzee en drong het zeewater via het IJ en het Wijkermeer Kennemerland binnen. En ook vanuit het noorden, via het zeegat van de Zijpe en de Rekere, deed de zee zich voelen. Pas toen de mens zich intensief met de waterbeheersing ging bezighouden werd de invloed van het buitenwater steeds verder teruggedrongen.

Hier en daar zijn de jonge duinen heel breed, tot meer dan drie kilometer bij Castricum en wel vijf kilometer bij Bergen. Voor een deel is het oude landschap aan de oostkant van de duinen overstoven door het zand van de jonge duinen. Dat is goed te zien bij Bakkum-Noord, waar de duinen zich over de oude middeleeuwse handelsweg (de Herenweg) hebben uitgebreid. Met een vrij scherpe overgang gaan de jonge duinen over in een veel vlakker, lager gelegen gebied. Bij nadere beschouwing zijn hier echter ook hoogteverschillen te zien: er liggen lage, zandige ruggen en venige laagten. De ruggen zijn oude strandwallen uit de periode vóór de huidige, jonge duinen zijn gevormd. Deze strandwallen vormden vanouds de meest aantrekkelijke plaatsen om te gaan wonen, vandaar dat we hier dorpen als Bakkum, Limmen en Uitgeest aantreffen. Ook de historische steden Haarlem en Alkmaar liggen op oude strandwallen. De laagten tussen de strandwallen – de strandvlakten – waren natter, minder geschikt voor bewoning en zijn over het algemeen open gebleven.



*Het duingebied bij Zandvoort.*

Aan de oostkant gaat het landschap van Kennemerland geleidelijk over in het meren- en veenlandschap. Ten westen van Haarlem lag het Haarlemmermeer, dat in de loop van de eeuwen steeds groter werd en tenslotte Amsterdam ging bedreigen. Verder naar het noorden liggen het Alkmaardermeer en tal van kleinere meertjes. Kennemerland bestaat dus uit enkele noord-zuid georiënteerde zones. Van west naar oost zijn dit: de zee, het strand, de duinen, de binnenduintrand met strandwallen en strandvlaktes, en tenslotte het veengebied met de meren. Dit keurig geordende natuurlandschap wordt door het Noordzeekanaal doorsneden, waardoor Kennemerland in een noordelijk en een zuidelijk deel wordt verdeeld.

### **3.4 Bewonings- en ontginningsgeschiedenis**

Na afloop van de laatste ijstijd hebben perioden waarin bewoning mogelijk was en perioden waarin de zee actief was en lagen zand en klei afzette elkaar afgewisseld. Op sommige plaatsen liggen de resten van prehistorische en historische bewoning als lagen boven elkaar, gescheiden door kleilagen (afgezet door de zee), in het duingebied ook door zandlagen (afgezet door de wind). De verschillende archeologische landschappen liggen als het ware als lagen over elkaar heen, vandaar dat we spreken van ‘gestapelde’ archeologische landschappen. Voor archeologen is deze situatie bijzonder interessant, omdat ze aan de hand van de verschillende vondstlagen de bewoningsgeschiedenis van het gebied goed kunnen bestuderen. De cultuurhistorische betekenis wordt nog versterkt door het feit, dat de vindplaatsen door de diepe ligging en het hoge grondwater heel goed bewaard zijn gebleven en zelfs plantenresten, zoals zaden en stuifmeelkorrels, behouden zijn. Hierdoor kan niet alleen de menselijke bewoning zelf, maar ook het toenmalige landschap gereconstrueerd worden.

#### **3.4.1 Prehistorie en Romeinse tijd**

De afgelopen 4000 jaar is Kennemerland al geheel permanent bewoond geweest, zoals blijkt uit de archeologische opgravingen in het gebied. Dit wil echter niet zeggen dat de bewoningsomstandigheden overal even gunstig waren. De grote dynamiek van zeearmen en duinen maakte dat nu weer het ene en dan weer het andere gebied bewoond kon worden. Een voorbeeld hiervan is de Velsbroekpolder, waar prehistorische grafheuvels zijn gevonden onder een laag door de zee afgezette klei. Dergelijke grafheuvels liggen in het Gooi duidelijk zichtbaar aan de oppervlakte, maar hier zitten ze verstopt en onzichtbaar in de ondergrond.

Castricum lag omstreeks het begin van de jaartelling in het zeegat van de Oer-IJ. Bij de opgravingen werden bewoningssporen uit de ijzertijd, Romeinse tijd en uit de vroege middeleeuwen gevonden. Heel bijzonder zijn de overblijfselen van een nederzetting uit de periode 260-330. De nederzetting bestond uit tenminste twee boerderijen met bijgebouwen en een klein grafveld op enige tientallen meters afstand van de boerderijen. In de onmiddellijke nabijheid moeten nog een of meer boerderijen hebben gestaan uit het laatste deel van de 4<sup>e</sup> eeuw.

In de zuidoosthoek van het Uitgeestermeer (ten noorden van de Krommeniedijk) ligt de Krommenieër Woudpolder, die oorspronkelijk ook deel uitmaakte van het oude Oer-IJ-estuarium. Archeologisch onderzoek heeft aangetoond dat hier gedurende de Romeinse tijd boeren woonden. Het moeras dat destijds aanwezig was, werd door de boeren ontgonnen en in gebruik genomen. Ze leefden van veeteelt, akkerbouw en ruilhandel, en woonden in langgerekte boerderijen. Door daling van het ontgonnen land en stijging van de zeespiegel werd het gebied te drassig voor bewoning. Het gebied werd daarom weer verlaten. In de Middeleeuwen is het gebied opnieuw ontgonnen.

Bij graafwerkzaamheden in de duinen, bijvoorbeeld bij de aanleg van infiltratiekanalen van de waterleidingmaatschappij, zijn op diverse plaatsen oude woonplaatsen gevonden. Voor een deel betreft het hier prehistorische bewoning op de oude strandwallen, waarvan de resten door de vorming van de jonge duinen met zand bedekt zijn geraakt. Vanaf ongeveer 500 na Chr. zijn hier en daar in het

duingebied boerderijen gebouwd. Vaak werden deze na verloop van tijd weer verlaten, vervielen en raakten op hun beurt overdekt met zand.



*Een archeologische opgraving bij IJnuiden vormt een illustratie van de verschillende bewoningslagen die we in de bodem van Kennemerland, kunnen tegenkomen. De lichte lagen geven perioden aan dat verstuiving van duinzand optrad, de donkere lagen zijn cultuurlagen: in deze perioden was het gebied vochtig, raakte begroeid en werd vervolgens door boeren in gebruik genomen. De onderste donkere laag dateert uit de midden ijzertijd, ongeveer 400 voor Chr. De merkwaardige lichte 'schollen' in deze laag zijn ploegsporen, waarbij de ploeg het onderliggende duinzand aanboorde en vermengde met de bovengrond. De overige donkere lagen zijn gevormd in de Late IJzertijd, de Romeinse tijd; de bovenste laag is die van de middeleeuwen tot recent.*

### 3.4.2 Middeleeuwen en Nieuwe tijd

In de vroege middeleeuwen zijn de meeste steden en dorpen in Kennemerland ontstaan. De oude strandwallen achter de duinenrijen langs de kust waren de meest geschikte plekken om te gaan wonen. Het land werd ingericht voor het boerenbedrijf. De akkers lagen op de hogere gronden, hooi- en weilanden in de lager gelegen strandvlaktes. Geleidelijk werden ook de minder geschikte gronden ontgonnen, zoals de veengebieden ten oosten van Beverwijk. Door de grote inbraken van de zee in de twaalfde en dertiende eeuw werden de woongebieden van Kennemerland vanuit het oosten en het noorden bedreigd. Er werden dijken aangelegd om woonplaatsen en landbouwgronden tegen het hoge buitenwater te beschermen.

Tussen de jonge duinen en de dichtbebouwde strandwal van Uitgeest, Heiloo, Limmen en Alkmaar ligt één van de mooiste polderlandschappen van Nederland. In noordelijke richting strekt dit landschap zich uit tot aan de Hondsbossche of Pettemer Zeewering. Het is de overgang van de duinen naar de uitgestrekte veenweidegebieden verder naar het oosten. We vinden er kleine polders, begrensd door dijken of kades, met kronkelige sloten en vrij onregelmatige percelen. Het gebied bestaat uit een afwisseling van kleine strandwallen, laaggelegen strandvlakten en voormalige meertjes. Deze meertjes zijn in de loop van de zestiende eeuw drooggemalen en vormen de oudste droogmakerijen in ons land. Enkele duinrellen lopen vanaf de jonge duinen de polders in. Hier en daar hebben we in dit gebied een prachtig uitzicht op de duinen, zoals ten zuiden van Bergen, waar de duinen een boog landinwaarts maken. De Philistijnse polder en Damlanderpolder liggen precies in de oksel van deze duinenrij en vormen de overgang tussen het duingebied en de droogmakerijen Bergermeer en Egmondermeer.



*Bergerringvaart, Damlandermolen en de duinen op de achtergrond.*

### **Bedijking**

Toen na het jaar 1000 de invloed van de zee in Kennemerland steeds groter werd gingen de mensen zich tegen het opdringende water verdedigen door dijken aan de leggen. De strijd tegen het water komt tot uitdrukking in de vele kaden en dijkjes, waarvan er vele zijn aangelegd door het klooster Egmond. Veel van deze dijkjes lopen oost-west, verbinden twee strandwallen en beschermden de lager gelegen strandvlakten tegen wateroverlast. Om de gronden van Schoorl, Groet en Hargen te beschermen werd in de twaalfde eeuw de Oudedijk (Oude Schoorlse Zeedijk) aangelegd. Verder naar het zuiden zijn omstreeks 1250 de Evendijk en de Klaassendijk aangelegd om het lage polderland te beschermen tegen het water van de Rekere. Langs de Rekere werden vermoedelijk ook in de dertiende eeuw dijken gelegd, in ieder geval tot in Alkmaar, maar vermoedelijk langs de hele loop tot de uitmonding in het Schermeer.

In de dertiende eeuw is ten oosten van Heemskerk een dam aangelegd die de verbinding tussen het Alkmaardermeer en het Wijkermeer afsloot. Aan het eind van die eeuw werd de Rekerdam aangelegd, ter hoogte van de plaats die nu Krabbendam heet. Door de dam werd West-Friesland, dat tot die tijd een eiland was geweest, verbonden met het vasteland van Kennemerland.

Ten zuiden van Bergen lag de Nes- of Wiertdijk, die het dorp beschermde tegen het opdringende water van het Bergermeer. Parallel aan de strandwal van Wimmenum, Egmond aan den Hoef en Egmond-Binnen werd de Kromme Dijk/Kromme Hoge Dijk/Hoge Dijk aangelegd als beveiliging van de weilanden voor het geval de Sammerpolder onder zou lopen. Het Zomerdijkje verbond de Kromme Hoge Dijk met de geest van Heiloo. De Zanddijk (omstreeks 1100) loopt van de geest van Noord-Bakkum naar de geest van Limmen, en is vermoedelijk aangelegd om het gebied van de abdij van Egmond te beschermen tegen water uit het zuiden. Tussen Castricum lag de Maer- of Korendijk, de verbinding tussen de binnenduinrand en de geest van Uitgeest. De Lagendijk beschermt de Polder de Uitgeester- en Heemskerkerbroek. Het water van het Wijkermeer moest beteugeld worden door de St.-Aagtdijk. In de Wijkermeer zelf is de oude zomerkade nog goed te herkennen, die het voorland (de Buitenlanden) van de Assendelver polders scheidde van het voormalige meer.

In het zuiden van Kennemerland werd de Hoge Spaarndammerdijk aangelegd op de zuidoever van het IJ. De dijk liep van Amsterdam tot Spaarndam en is omstreeks 1220 opgeworpen. Tussen Spaarndam en Velsen ligt het verlengde van deze dijk, de Velserdijk. Dit was echter niet meer dan een zomerkade, zeker toen in 1623 de Slaperdijk werd aangelegd. Deze dijk werd gebouwd om het Hoogheemraadschap Rijnland te beschermen tegen overstromingen vanuit het noorden. Aan slapen is de dijk niet veel toegekomen, want hij is 70 keer doorgebroken!



De grootste bedijking in het noorden van Kennemerland betreft de aanleg van de Hondsbossche Zeewering en de Pettemer Zeewering, waardoor de Zijpe en de Rekere werden afgesloten (1597).

### Droogmakerijen

Kennemerland is de bakermat van de droogmakerijen. De eerste poldermolen is gebouwd in 1408 bij Alkmaar. Van heinde en verre kwamen geïnteresseerden kijken naar deze nieuwe vinding, die zoveel meer water kon verplaatsen dan de hand- en rosmolens die men voor die tijd gebruikte. Een eeuw later werden de molens ook gebruikt om meren droog te malen. We onderscheiden vier belangrijke periodes

van droogmakerijen. De eerste periode was de experimenteerfase, van 1533-1565. In deze periode werd een aantal kleinere meertjes drooggelegd. We vinden ze allemaal in de buurt van Alkmaar. De oudste is de Achtermeer, 35 ha groot en al in 1533 drooggemalen. Kort daarop volgden de Dergmeer, het Kromwater, de Kerkmeer, de Greb, de Dielofsmeer, de Daalmeer, de Mare en de Oudie en de Vronermeer. Na deze kleine droogmakerijen, niet groter dan enkele tientallen hectares, kreeg men de smaak te pakken. Tussen 1564 en 1566 werden de Egmondermeerpolder (686 ha) en de Bergermeerpolder (620 ha) drooggemalen op initiatief van Graaf Lamoraal, heer van Egmond en zijn adellijke buurman Hendrik van Brederode, tevens Heer van Bergen.



*Kaart van de Egmondermeer, kopie uit 1642 van een kaart van Gerrit Dirksz. Langedijk uit 1574. Bron: Regionaal Archief Alkmaar.*

Na de ervaringen die men hier opdeed konden de grote droogmakerijen in de zeventiende eeuw worden uitgevoerd, zoals de Beemster (1612), de Heerhugowaard (1630) en de Schermer (1635). Deze grote droogmakerijen vormen de tweede fase van de geschiedenis van de droogmakerijen. Daarna volgt de fase van de droogmakerijen met behulp van stoomgemalen in de negentiende eeuw, zoals de Haarlemmermeer en de IJpolders. De laatste fase bestaat uit de grote droogmakerijen van het Zuiderzeeproject in de twintigste eeuw.

De inpoldering van het IJ is van veel latere datum. In 1861 kreeg de Amsterdams Kanaalmaatschappij concessie voor het aanleggen en exploiteren van een kanaal door

het IJ in de richting van Velsen. Onderdeel van het totale project vormde het droogmaken van het Wijkermeer en delen van het IJ in 1872 en 1873.

### **Bodemgebruik**

Het bodemgebruik hing vroeger sterk samen met de terreingesteldheid. De akkers lagen op de 'geesten', de hogere delen van de oude strandwallen. In de plattegrond van Limmen is de structuur van het geestdorp nog prachtig te zien. De noord-zuid lopende strandwal wordt doorsneden door de omstreeks 1830 aangelegde straatweg van Haarlem naar Alkmaar. Verder werd het centrum van de geest gebruikt als akker- en bollenland. De boerderijen en de andere gebouwen lag op de rand van de geest en de lager gelegen terreindelen. Zo stonden de boerderijen op een handige plaats tussen de akkers op de geest en de weilanden in de polders. De bebouwing is geconcentreerd in een aantal buurtschappen, met veelzeggende namen als Westerszij, Oosterszij en Bollendorp.

De laag gelegen strandvlaktes en de veengebieden in het oosten van het gebied waren in gebruik als grasland. Dorpjes als Zanegeest en Dorregeest lagen op kleine zandeilandjes te midden van het veen.

De jonge duinen konden agrarisch nauwelijks gebruikt worden. Het grondwater lag doorgaans te diep en de zandlagen waren voor de meeste agrarische doeleinden en te onvruchtbaar. Toch heeft ook hier agrarische activiteit plaatsgevonden. Op lage duintjes in de binnenduinstrand lagen graslanden (het mientenlandschap), midden in de duinen lagen kleine akkers. Deze verspreid gelegen akkers wordt het zeedorpenlandschap genoemd. Vaak worden de akkers omgeven door wallen, beplant met struiken om verstuiwing tegen te gaan. Er werden voornamelijk aardappels op geteeld die het goed deden op de schrale gronden.

Van een heel andere orde waren grootscheepse ontginningen in de duinen bij Bakkum en Castricum. In 1770 is de boerderij 'De Brabantse Landbouw' ten oosten van Castricum gebouwd en werden de omringende gronden ingericht voor de landbouw. Het was een voor die tijd groot bedrijf met dertig hectare bouwland. Tot in het begin van de twintigste eeuw is de boerderij in bedrijf gebleven. Het succes van deze duinontginning bracht de Leidse dominee Jan Kops tot grootse ideeën. Hij maakte in 1798 zijn plannen bekend om maar liefst 13.000 hectare duingebied te ontginnen en om te vormen tot landbouwgrond. Door de perikelen van de Franse tijd kwam er voorlopig niets terecht van de uitvoering, maar in 1824 kwam het idee om de duingronden te ontginnen weer te voorschijn. Het werd in een nieuw jasje gestoken door Jonkheer Mr. Daniël T. Gevers van Endegeest. Zijn plan behelsde het ontginnen van 700 hectare duingrond tussen Heemskerk en Bakkum. Dit was het begin van de grootste ontginningsoperatie in het duingebied. De grond werd gereed gemaakt voor landbouwkundig gebruik, onder meer door de waterbeheersing te verbeteren. Voor de afvoer van het water werd de Hoepbeek vergraven en werden nieuwe waterlopen aangelegd, zoals het Koningskanaal. Omstreeks 1830 zijn verschillende boerderijen op de nieuw ontgonnen grond gebouwd. Van deze boerderijen bestaat alleen Zeeveld in Bakkum-Noord nog, de andere zijn in de loop van de tijd gesloopt. Vanaf omstreeks 1870 werd het namelijk steeds moeilijker voor de boeren om hun hoofd boven water te houden. Door verschillende oorzaken verdroogden de duingronden en de producten brachten door de agrarische crisis van die dagen veel te weinig op. De geestgronden van Kennemerland waren de bakermat van de bollenteelt in ons land. De eerste bloembollen kwamen in de zestiende eeuw in ons land. Al spoedig ontdekte men dat ze in het milde klimaat en de zandige grond van Kennemerland goed vermeerderd konden worden. Dit werd het begin van een cultuur die het gezicht van Nederland zou gaan bepalen. Uiteraard is de teelt in de loop der tijden sterk veranderd en heeft een meer industrieel karakter gekregen. De kleine bollenakkers hebben plaatsgemaakt voor grote, goed bewerkbare percelen en veel van de karakteristieke houten bollenschuren zijn afgebroken of hebben een andere functie gekregen.

### **De Kennemer buitenplaatsen**

Kennemerland is een gebied met een grote concentratie van buitenplaatsen tegenkomen. Sommige van deze buitenplaatsen gaan terug op een middeleeuws huis of kasteel, zoals Ter Coulster in Heiloo, Marquette in Heemskerk, 't Oude Hof in



Bergen en Vogelenzang in Bloemendaal. De huidige gebouwen herinneren echter niet of nauwelijks meer aan de middeleeuwse gebouwen van weleer. Grondige verbouwingen, soms zelfs afbraak en nieuwbouw hebben in de loop van de eeuwen plaatsgehad om de oude gebouwen aan te passen aan de nieuwe behoeften of mode. De meeste buitenplaatsen dateren echter uit de zeventiende eeuw, de periode dat Amsterdamse kooplieden deze streken opzochten. Dit had te maken met de sterk verbeterde verbindingen. In 1632 werd de trekvaart Amsterdam-Haarlem in gebruik genomen en in 1770 werd de rijweg langs de trekvaart sterk verbeterd.. Vooral Zuid-Kennemerland profiteerde hiervan. Elswout, Huis te Manpad en Schoonenburg zijn voorbeelden van zeventiende eeuwse buitenplaatsen. In de achttiende eeuw (zoals Belvedere in Bloemendaal en Glijphoeve in Heemstede) en negentiende eeuw (onder andere Duinlust en Overbeek/Lindenheuvel in Bloemendaal) werden nog nieuwe landgoederen en buitenplaatsen aan de bestaande toegevoegd, zodat Kennemerland, en vooral het zuidelijke deel ervan, een grote dichtheid aan riante woonhuizen kreeg. Bij een deftig huis hoort natuurlijk een mooi aangelegde tuin. Net als in de architectuur is ook de tuin- en landschapsarchitectuur aan mode onderhevig. De zeventiende en begin achttiende eeuwse tuinen werden gekenmerkt door hun formele aanleg met strenge zichtlijnen, strak geschoren buxushaagjes en geometrische vormen. Aan het eind van de achttiende eeuw raakt men hier op uitgekeken en deed de Engelse landschapstuin zijn intrede. Geen strakke lijnen meer, maar slingerende paadjes, romantische boomgroepen en verrassende doorkijkjes. Nieuwe parken werden in deze stijl aangelegd, veel oude, formele tuinen werden aangepast, zoals Waterland en Velserbeek. Niet onbelangrijk hierbij was dat een tuin in de Engelse landschapstijl heel wat goedkoper in het onderhoud was dan een tuin in formele stijl. Het buitenplaatsenlandschap van Kennemerland veranderde geheel van karakter. In de negentiende en begin twintigste eeuw ging deze ontwikkeling door, waarbij kenners de vroege, de volle en de late landschapstijl onderscheiden. In elk geval was er voldoende werk voor belangrijke landschapsarchitecten, zoals Springer, Zocher en Copijn, die werden ingeschakeld om de parken van de nodige allure te voorzien.



*Koningshof bij Bloemendaal, gebouwd in 1899. Eén van de laatste buitenplaatsen die tot dusverre in Kennemerland zijn aangelegd. De architect, A. Salm, heeft zich laten inspireren door de negentiende eeuwse Engelse landhuisbouw. Het park in bijpassende Engelse landschapstijl is ontworpen door L.A. Springer.*

### **Villaparken**

Aan het eind van de negentiende eeuw kreeg het wonen buiten de grote stad een geweldige impuls. Steeds meer mensen kunnen buiten gaan wonen door de sterk verbeterde verbindingen. De aanleg van de spoorlijn Amsterdam-Haarlem in 1839 en vooral de aanleg van de tramlijn is hierbij heel belangrijk geweest. De tijd van het stichten van nieuwe buitenplaatsen was zo goed als voorbij, de nieuwe chique woonvorm was de villa. Voor uitgestrekte tuinen, zoals bij de vroegere

buitenplaatsen, was geen plaats meer, maar als oplossing werd er voor gekozen de villa's bij elkaar te bouwen in een parkachtige omgeving: het villapark. De eerste villaparken waren kleine uitbreidingen in of vlak bij de stad. Jannes de Haan noemt dit in zijn boek over de villaparken in Nederland 'urbane villaparken'. In Haarlem werden omstreeks 1850 villa's gebouwd op de bolwerken, naar een ontwerp van J.D. Zocher jr. Zijn zoon, L.P. Zocher ontwierp het Frederikspark (1870), het Ripperdapark (1873) en het Florapark (1881), allemaal gelegen bij de Haarlemmerhout.

Het Bloemendaalse Park was het eerste villapark in ons land dat buiten de stad werd gesticht. Het werd aangelegd in 1882 en was geen doorslaand financieel succes omdat Nederland zich toen juist in een economisch dal bevond. Het duurde dan ook een tijdje tot er aan het tweede villapark in Bloemendaal werd begonnen: het park Duin en Daal (1897-1898). Dit werd wel een succes. In de daarop volgende 15 jaar verscheen het ene na het andere villapark in Bloemendaal, Aerdenhout en Heemstede.

In Kennemerland was veel grond, met name in het duingebied, in handen van grootgrondbezitters. Deze zagen de waarde van hun grond – tot die tijd vrijwel uitsluitend gebruikt als jachtgebied – door de ontwikkeling tot villapark spectaculair stijgen. De villaparken werden over het algemeen ontwikkeld door exploitatiemaatschappijen. Er werd een stuk grond gekocht, het liefst op een bestaand landgoed, zodat al een landschapspark aanwezig was dat een aantrekkelijke entourage voor de nieuwe villa's kon vormen.



Foto 20. Villa in Aerdenhout

Er werden zoveel landgoederen en buitenplaatsen gesplitst en verkaveld (niet alleen in Kennemerland, maar bijvoorbeeld ook in Den Haag en Wassenaar), dat de overheid er paal en perk aan wilde stellen. Dit leidde tot de Natuurschoonwet (1929), waarbij werd geregeld dat landgoedeigenaren een fiscale tegemoetkoming krijgen als ze hun landgoed intact houden.

Als er geen landgoed bemachtigd kon worden werden landbouwgronden of heideterreinen aangekocht. Er werd een architect in de arm genomen om eenheid te scheppen in de bestaande en nog te ontwikkelen natuur en om een wegenplan te ontwerpen. De plannen werden aan de gemeente ter goedkeuring voorgelegd. Als alles in orde was kon de aanleg beginnen. Er werden percelen verkocht aan particulieren, die al dan niet onder bepaalde voorwaarden konden bouwen. Vaak bouwden de exploitatiemaatschappijen – tegenwoordig zouden we ze projectontwikkelaars noemen – villa's in eigen beheer om ze daarna te verkopen of te verhuren.

Duin en Daal is hiervan een mooi voorbeeld. In 1824 kocht Mr. B.C. de Lange het 40 ha grote landgoed en gaf J.D. Zocher jr. opdracht het park in de Engelse landschapstijl

aan te leggen. Door vererving werd het landgoed gesplitst, en beide delen werden in 1897 en 1898 aangekocht door de N.V. Binnenlandsche Exploitatie Maatschappij van onroerende Goederen. Landschapsarchitect L.A. Springer werd in de arm genomen om het wegenplan te maken. Hij maakte een plan, waarbij hij ook de waterpartijen en weilanden aanpaste, maar waarbij de aanleg van Zocher zoveel mogelijk werd gehandhaafd. Het landhuis zelf werd omgevormd tot een luxe hotel, waar mogelijk geïnteresseerden in een villa konden verblijven om de omgeving goed in zich op te nemen en zich te laten voorlichten over de mogelijkheden die het nieuwe villapark bood. Geleidelijk werden de bouwpercelen verkocht en konden de villa's gebouwd worden.

In de eerste decennia van de twintigste eeuw ontwikkelde Bloemendaal zich tot een gemeente van parken, villa's en plantsoenen. Het vestigingsklimaat, om dat moderne woord te gebruiken, was nog gunstiger geworden door de aanleg van enkele tramlijnen, die Bloemendaal verbonden met het spoorwegstation in Haarlem. Vanaf 1904 kon men zelfs zonder over te stappen met de tram van Bloemendaal naar Amsterdam reizen. De binnenduinrand van Zuid-Kennemerland veranderde totaal van karakter: het landelijke gebied met zijn boerendorpen en buitenplaatsen werd een parklandschap voor de welgestelden die zich hier in groten getale vestigden. De villaparken Bloemendaalsche Park, Duin en Daal en Hoog Hartenlust behoren tot de mooiste van Nederland.

### **Ziekenhuizen en koloniehuisen**

Het gezonde klimaat en de mooie natuur van Kennemerland worden al meer dan 150 jaar gebruikt om de geestelijke en lichamelijke gezondheid van mensen bij te spijkeren. In de duinen zijn verschillende ziekenhuiscomplexen gebouwd. Ze lagen vaak een eindje van de dorpen af en functioneerden als zelfstandige eenheden, Daarom werden naast de eigenlijke ziekenhuizen tal van andere dienst- en woonhuizen gebouwd. Deze ziekenhuizen waren kleine dorpjes op zich. Door de gaafheid en de samenhang hebben de complexen belangrijke cultuurhistorische betekenis. Bij Castricum ligt het Provinciale Ziekenhuis Duin en Bosch, een gebouwencomplex uit het begin van de twintigste eeuw. Op de stafkaart van 1908 staat het aangegeven als 'krankzinnigengesticht in aanbouw'. Het bestond uit grote en kleine paviljoens, eetzaal en ligruimtes, kantoren en zusterhuizen. Er was zelfs een eigen kerk en een watertoren! De gebouwen lagen in een uitgestrekt park waar de rust, de zeelucht en het zonlicht hun heilzame werk konden verrichten. Ze zijn ontworpen door de architect F.W.M. Poggenbroek. Hij heeft een stijl gebruikt die een beetje doet denken aan Zwitserse chalets, een stijl die in het begin van de vorige eeuw wel vaker werd gebruikt voor gebouwen in een bosachtige omgeving. Het hele complex is op de lijst van beschermde monumenten gezet. Het wordt niet meer als ziekenhuis gebruikt, een deel is ingericht als appartementencomplex. In Zuid Kennemerland vinden we het voormalige Psychiatrisch Ziekenhuis Meer en Berg, waarvan het gebouwencomplex en de tuin in het midden van de negentiende eeuw ontworpen zijn door J.D.Zocher jr. Behalve ziekenhuizen waren er in de duinen de zogenaamde koloniehuisen: vakantie- en rusthuizen voor jongens en meisjes – de bleekneusjes – uit de oudere stadswijken. De koloniehuisen werden gebouwd in de periode 1908 tot 1938 door instanties met welluidende namen als de "Vereniging tot Bevordering van het Tijdelijke Verblijf van Kinderen in Gezonde Streken". Bij het koloniehuis Jong Nederland in Bergen aan Zee werd een prachtige lighal gebouwd waar de patiënten overdag – in bed gelegen – van de frisse lucht en het gunstige licht konden profiteren. Door middel van een overkapping van gewapend beton werden wind en regen geweerd. De lighal is gebouwd in 1937.

### **Stelling van Amsterdam**

In 1874 werd de Vestingwet van kracht. Hierin werd vastgelegd, dat er rondom Amsterdam een kring van forten en inundatiegebieden aangelegd moest worden: de Stelling van Amsterdam. De verdedigingslinie bestaat uit forten, batterijen, verbindende dijken, inundatiegebieden en andere militaire werken rondom de hoofdstad. Inundatiegebieden zijn landerijen die normaal gesproken door boeren

worden gebruikt maar die in geval van oorlogsdreiging onder water gezet konden worden. De hele stelling heeft een lengte van maar liefst 135 kilometer en bestaat uit 49 forten, die gemiddeld ongeveer 3 kilometer uit elkaar liggen. Voor de verdedigingsgordel moesten uitgebreide werkzaamheden worden verricht: niet alleen het bouwen van de forten zelf, maar ook kaden, sluisen en duikers ten behoeve van de inundatiegebieden.



*Fort Bezuiden Spaarndam*

De Stelling van Amsterdam vormde 's lands laatste verdedigingslinie. Vijanden die uit het oosten kwamen stuitten eerste op de Grebbelinie in de Gelderse Vallei en kwamen daarna bij de Nieuwe Hollandse Waterlinie. Als die doorbroken zou worden konden de Nederlandse legers zich terugtrekken op de Stelling. Het stelsel van waterlinies is waarschijnlijk de oorzaak geweest dat Nederland niet betrokken is geraakt bij de Eerste Wereldoorlog. In de Tweede Wereldoorlog bleek echter dat de linies niet bestand waren tegen de moderne manieren van oorlogsvoering. Na de oorlog werd de militaire functie van de forten opgeheven en leidde de Stelling lange tijd een sluimerend bestaan. Tot men begon in te zien dat de linie een buitengewoon interessante cultuurhistorische en landschappelijke zone rond onze hoofdstad vormt. Een zone van rust en ruimte, een aantrekkelijk contrast met de drukke stad. Ook in internationaal verband is de betekenis van de Stelling van Amsterdam erkend: de linie is het tweede gebied in Nederland dat op de Lijst van het Werelderfgoed van de Unesco is geplaatst..

### **IJmuiden en het Noordzeekanaal**

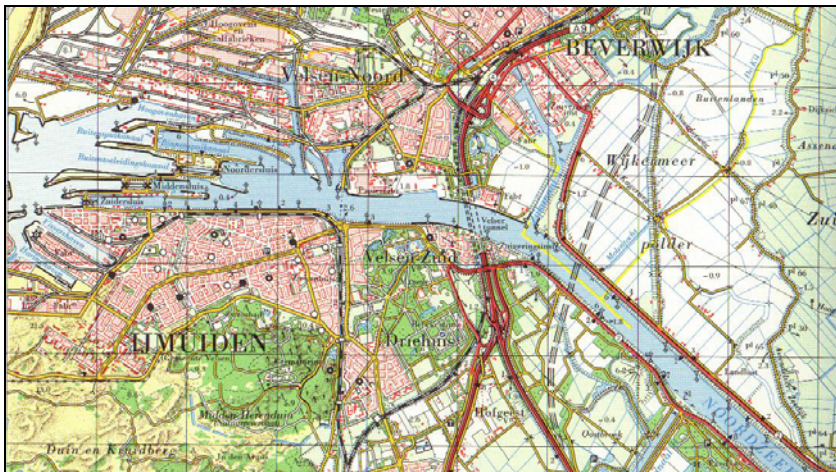
Geen gebied in Kennemerland dat zo van karakter is veranderd als de omgeving van IJmuiden.

Het Noordzeekanaal is gegraven tussen 1865 en 1872 om Amsterdam een betere verbinding met de zee te geven. Het Noordhollandsch Kanaal voldeed niet meer: het was te lang en er konden alleen maar kleine schepen doorheen. Het Noordzeekanaal werd vanuit het IJ door de inmiddels drooggemalen IJpolders en de Wijkermeer naar het westen gegraven. Helemaal recht kon men niet gaan, het kanaal moest noordelijk om Driehuis heen gelegd worden. Dit had met de breedte van de duinen te maken: ter hoogte van Driehuis is de duinstrook meer dan 4 kilometer breed, iets ten noorden daarvan nog geen kilometer. Een grote schutsluis sloot het kanaal af van de Noordzee (de huidige Zuidersluis), in 1887 kwam de Middensluis klaar en in 1921 werd de Noordersluis gebouwd. De natuurlijke verbinding tussen de Noordzee en het IJ, die zo'n tweeduizend jaar geleden door de vorming van de duinen was verbroken, was door de mens opnieuw tot stand gebracht. De naam IJmuiden, de monding van het IJ, is bedacht in 1890 en heeft dus de nodige historische zeggingskracht.





Het duingebied ten westen van Velsen omstreeks 1850, vóór de aanleg van het Noordzeekanaal.



Hetzelfde gebied op de topografische kaart van ca 1995.

Bij de sluzen gingen mensen wonen die bij het graven van het kanaal en de aanleg van de sluzen betrokken waren. En al spoedig vestigden zich ook de eerste vissers. Schuiling (1915) schrijft hierover: *“IJmuiden is de laatste jaren zeer belangrijk geworden door de nieuwe vissershaven, die druk deelneemt aan de stoomtrawlvisscherij. Bij de haven behooren twee grote vischhallen (met kelders en koelinstallatie). Voor de aan- en uitvoer van visch is IJmuiden thans verreweg de belangrijkste plaats van ons land. Industrie: drie ijsfabrieken en de kalkzandsteenfabriek ‘de Hoge Berg’”*. In de jaren '20 van de vorige eeuw kwam de industriële ontwikkeling goed op gang door de vestiging van de Hoogovens, een bedrijf dat nog steeds het gezicht van IJmuiden bepaalt. Ten noorden van het Noordzeekanaal strekt het industrielandchap van het staalbedrijf zich uit. Een groot contrast met het duinlandschap van ruim een eeuw geleden!

### De Atlantikwall

Tijdens de Tweede Wereldoorlog, tussen 1941 en 1945, hebben de Duitsers langs de hele westkust van het vasteland van Europa een verdedigingslinie aangelegd: de Westwall of Atlantikwall. De linie bestond uit ruim 15.000 grote bunkers, beschermd tegen lucht- en tankaanvallen en daartussen kleinere bunkers voor maximaal 6 soldaten. Extra aandacht werd besteed aan de verdediging van IJmuiden, een strategisch punt van de eerste orde. Fort IJmuiden, in 1888 gebouwd om de uitmonding van het Noordzeekanaal in de Noordzee te beschermen, werd gemoderniseerd, en rondom IJmuiden werd een gordel van tankhindernissen gebouwd: drakentanden, tankgrachten en tankmuren.

Ook Zandvoort was een zwaartepunt in de verdediging. Ten zuiden van het dorp, langs het Tilanuspad, werden maar liefst 150 bunkers gebouwd, eveneens met tankversperringen eromheen. Ook werden er loopgraven gemaakt, die voor een deel nog in het terrein zichtbaar zijn. In 1943 werd er landinwaarts, ongeveer 1,5 km van de kust, een tweede linie ingericht. Ook hier werden grote aantallen bunkers gebouwd, waaraan de Bunkerberg zijn naam dankt. In de zone tussen de beide linies werden landmijnen gelegd.

Tenslotte vinden we ook bij Castricum en Schoorl concentraties van bunkers die tot de Atlantikwall behoren. Castricum was aangewezen als een Stützpunktgruppe. In de duinen werden zo'n honderd bunkers gebouwd. Ten zuidwesten van het dorp stonden twee radarstations, Freya en Grosse Elefant genaamd. Om deze radarposten te beschermen werd achter de duinenrij een tankgracht gegraven: een diepe, acht meter brede hindernis. Op plaatsen waar men een dergelijke gracht niet kon aanleggen werden tankmuren gebouwd. Dit zijn twee meter hoge muren van gewapend beton, die bedekt waren met dikke lagen prikkeldraad.

Achter de duinen liggen de bunkers van het radiopeilstation bij Spaarnwoude, funderingen van radiopeilstations in de Vereenigde Harger en Pettemerpolder en een groot aantal bunkers rondom het voormalige militaire vliegveld in de Bergermeerpolder.

### 3.4.3 Recente ontwikkelingen

Na de Tweede Wereldoorlog zijn de steden Haarlem, Beverwijk en Alkmaar, net als vrijwel alle dorpen in Kennemerland, flink gegroeid en zijn grote delen landelijk gebied veranderd in buitenwijken van de steden en dorpen. Na de vestiging van de Hoogovens in 1930 is de staalmaatschappij sterk uitgegroeid en is er tussen IJmuiden en Beverwijk een uitgestrekt industrieel landschap ontstaan.

Het toegenomen recreatieve belang van de kustzone komt tot uiting in de recreatieve ontwikkelingen van Zandvoort, Wijk aan Zee en Egmond aan Zee. In de binnenduinrand zijn tal van campings en complexen vakantiehuizen ingericht. In het resterende landelijke gebied is veel van het historische karakter bewaard gebleven, dankzij het feit dat rigoureuze landinrichtingsprojecten hier niet hebben plaatsgevonden.



*Egmond aan de Hoef, de ruïnes van het kasteel van Egmond met het beeld van graaf Lamoraal van Egmond.*



## 3.5 Specifieke items

### De steden Alkmaar en Haarlem

De oorsprong van Alkmaar ligt in een kleine nederzetting op de rand van een oude strandwal. Een landweg, die Alkmaar verbond met de zuidelijker gelegen delen van Kennemerland, kwam hier uit bij een waterloop, de Rekere, die zowel met de Noordzee als met de Zuiderzee in contact stond. Een interessante plek voor de overslag van goederen, en de nederzetting ontwikkelde zich al spoedig tot een handelsplaats. Door de ligging in het grensgebied van Kennemerland en West-Friesland, was de plaats van strategisch belang en al snel ontwikkelde Alkmaar zich tot een belangrijke stad. In 1254 werd het stadsrecht verleend door graaf Willem II van Holland. De groei van de stad vond in de Middel-eeuwen voornamelijk in oostelijke richting plaats. Alkmaar ontwikkelde zich snel en werd de belangrijkste handelsplaats van Noord-Kennemerland. We kunnen ons nu niet meer voorstellen dat de stad in die tijd vrijwel geheel door water omgeven was. In het westen lagen de uitgestrekte waterpartijen van het Egmonder- en Bergermeer, in het zuiden het Achtermeer, in het oosten het Voormeer en het Schermeer en in het noordoosten het Zwijnsmeer. Alsof dat niet genoeg was stroomde ook de Rekere door de stad, een getijdenkreek die ten noorden van Alkmaar in verbinding stond met de Zijpe. In 1568 brak de Tachtigjarige Oorlog uit. Na de val van Haarlem, op 12 juli 1573, verzamelden zich veel Geuzen in Alkmaar. Men voorzag een belegering van de stad en in allerijl werden nieuwe verdedigingswerken, aarden bolwerken, aangelegd. De omringende polders werden onder water gezet, waaronder de juist drooggemalen Egmonder- en Bergermeerpolders. Al die moeite bleek niet voor niets: Alkmaar doorstond het beleg van de Spanjaarden in het najaar van 1573. De bolwerken zijn in het westelijk deel van de binnenstad bewaard gebleven en inmiddels omgevormd tot park.

De stad ontwikkelde zich tot een belangrijke handelsplaats. Aanvankelijk deed Alkmaar zelfs mee aan de internationale handel, maar door de sterke opkomst van Amsterdam ging het internationale aspect van de handel verloren. Alkmaar werd het regionale centrum van de handel in en de doorvoer van agrarische producten, waaronder uiteraard de kaas een belangrijke plaats innam. Het is dan ook geen wonder dat het centrum van de handel, de Waag, een prominente plaats inneemt in het stadsbeeld. In 1582 werd de Heilige Geestkapel, een veertiende eeuws gebouw, verbouwd tot waaggebouw. De gevel werd in renaissancestijl opgetrokken en de toren werd in 1597 aan het gebouw toegevoegd. Nog steeds staat het gebouw in het teken van kaas, want het Hollands Kaasmuseum is er gevestigd.

Aan de westkant, op de oude strandwal, vinden we een parkgebied bestaande uit de Alkmaarderhout en de Berger- of Geesterhout. Deze 'houten' zijn in de zeventiende eeuw door de stad aangelegd, als wandelgebied en voor houtproductie. Toen de bolwerken van de stad aan het eind van de negentiende eeuw hun militaire functie verloren ontstonden er plannen voor woningbouw en voor het vestigen van enkele instellingen. Voor een verantwoorde landschappelijke inpassing werd L.A. Springer, één van de landschapsarchitecten die veel in Kennemerland gewerkt hebben, gevraagd een ontwerp voor het gebied te maken

Haarlem is de oudste stad van Noord-Holland. Het kreeg stadsrechten in 1245, maar voor die tijd woonden er al eeuwen mensen op deze strategische plek. De stad is ontstaan op de plek waar de uitloper van een zandrug, een oude strandwal, en het Spaarne bij elkaar komen. Op de strandwal liep vanouds een belangrijke handelsweg van noord naar zuid, terwijl het Spaarne in verbinding stond met het IJ, van waaruit men per boot allerlei belangrijke markten en productiecentra kon bereiken. Haarlem groeide in de middeleeuwen uit tot een belangrijke nederzetting, mede omdat de graven van Holland hier in de elfde eeuw hun bestuurlijke centrum vestigden. De oudste kern ligt op de plaats van de Grote Markt, op enige afstand ten westen van het Spaarne. Spoedig nadat graaf Willem II Haarlem stadsrechten had gegeven zijn de eerste verdedigingswerken aangelegd. De stad groeide snel: in 1355 werd een nieuw stadsdeel op de oostelijke oever van het Spaarne binnen de stadsmuur gebracht. De periode van welvaart duurt tot aan het eind van de vijftiende

eeuw. De belangrijkste vormen van nijverheid in die tijd waren scheepswerven, brouwerijen, blekerijen en weverijen. In deze tijd kreeg de Grote Markt zijn huidige vorm en verrezen enkele gebouwen die het karakter van dit mooie plein bepalen: het stadhuis (oudste delen uit de tweede helft van de veertiende eeuw), de Kleine en de Grote Vierschaar (omstreeks 1460) en uiteraard de Sint Bavo of Grote Kerk, waarvan de bouw omstreeks 1370 is begonnen en rond 1520 werd afgerond.



*Het stadhuis van Haarlem.*

De belegering van Haarlem in de Tachtigjarige Oorlog in 1572-1573 was een ramp. Het garnizoen werd uitgemoord en de schade aan de stad was enorm. Drie jaar later zorgde een grote stadsbrand opnieuw voor een ravage: ongeveer een kwart van de gebouwen moest het ontgelden. De wederopbouw van de stad kon enkele jaren later voortvarend worden aangepakt. De Staten van Holland stonden de stad namelijk toe de in beslag genomen gelden en goederen van de vele katholieke kloosters en kerken voor het herstel van de stad te gebruiken. Toen was er opeens geld genoeg om de stad te herbouwen. Aanvankelijk gebeurde dat onder leiding van stadsbouwmeester Willem Diricxz den Abt en vanaf 1593 onder stadsarchitect Lieven de Key (omstreeks 1560-1627). Vooral deze laatste heeft nadrukkelijk zijn stempel op gebouwen in de binnenstad gedrukt. Zo ontwierp hij onder andere de Vleeshal aan de Grote Markt, gebouwd in 1603.

In de zeventiende eeuw ging het de stad voor de wind. De bevolking groeide snel en de stad werd onder meer naar het noorden uitgebreid (1671-1686) volgens plannen van Salomon de Bray, de opvolger van Lieven de Key. In de achttiende en het begin van de negentiende eeuw raakte de economie echter in het slop en de bevolking liep snel terug. De aanleg van de spoorlijn Amsterdam-Haarlem in 1839 gaf de stad nieuwe impulsen. De opengevallen plaatsen in de binnenstad werden weer bebouwd en in het begin van de twintigste eeuw breidde de stad zich buiten de begrenzing van haar zeventiende eeuwse verdedigingswerken uit.

Ten zuiden van de oude binnenstad ligt het Paviljoen Welgelegen, thans de zetel van het Provinciaal Bestuur van Noord-Holland. Het gebouw werd omstreeks 1785 gebouwd voor de rijke bankier Henry Hope, die er woonde en één vleugel liet inrichten om zijn omvangrijke kunstverzameling een plaats te geven. Toen de Fransen ons land binnenvielen in 1794 verhuisde de familie Hope naar Engeland. Daarna heeft Welgelegen illustere bewoners gehad, zoals Lodewijk Napoleon en Wilhelmina van Pruisen, de weduwe van de laatste stadhouder Willem V. Vanaf 1838 was het huis museum, tot het in 1930 in gebruik werd genomen door de Provincie.

Welgelegen ligt aan de noordkant van de Haarlemmerhout, een parkbos met een oppervlakte van ongeveer 40 ha. Het bos is in de loop der eeuwen verschillende keren

heringericht om aan de eisen van de tijd en de heersende mode te voldoen. In opdracht van Henry Hope werd een deel van de Hout in de Engelse landschapsstijl aangelegd. In de negentiende eeuw heeft de beroemde landschapsarchitect J.D.Zocher jr. de hele Haarlemmerhout opnieuw ingericht, en deze aanleg is in grote lijnen bewaard gebleven. De Haarlemmerhout is van wezenlijke betekenis voor de structuur van de stad en is daarom opgenomen in het beschermde stadsgezicht.

### **De Schulpvaart bij Castricum**

Op verschillende plaatsen liggen oude schelpwegen of vaarten die gebruikt werden om schelpen te transporteren. De Schulpvaart bij Castricum is hier een mooi voorbeeld van. Door de drooglegging van de Schermer en andere meren verdween de visserij in de omgeving van Uitgeest en Akersloot, maar er kwam iets anders voor in de plaats: de schelpenhandel. Vanaf de stranden van Bergen, Egmond en Castricum werden schelpen aangevoerd en via de Schulpvaart naar Akersloot getransporteerd. Daar werden ze in grotere schepen geladen en verder vervoerd naar de kalkbranderijen, zoals in Zwartsluis en Huizen.

### **Waterwinning**

Een andere belangrijke functie van de duinen is die van waterleverancier. In 1853 zette de toenmalige kroonprins Willem de eerste schep in het duinzand voor de watervoorziening van Amsterdam. De waterkwaliteit in de hoofdstad was beneden alle peil en het slechte water was een bron van ziekten en epidemieën. Het plan werd gemaakt om het water uit de duinen, dat van zeer goede kwaliteit is, te benutten. Er werden werkzaamheden uitgevoerd om het duinwater te winnen en naar de hoofdstad te transporteren. Er zijn in de Nederlandse duinen drie van dergelijke grote drinkwatercomplexen: bij Castricum, bij Wassenaar en het terrein van de Amsterdamse Gemeentewaterleidingen. Al spoedig werd er zoveel water onttrokken dat de grondwaterspiegel in het duingebied drastisch daalde. Om het onttrokken water aan te vullen en om ervoor te zorgen dat het zoute grondwater, dat onder de zoetwatervoorraad zit, niet in het drinkwater terecht kon komen, werden infiltratiekanalen in de duinen aangelegd. In deze kanalen wordt rivierwater (uit de Rijn) gepompt, dat in de bodem zakt en na verloop van een aantal weken voldoende gezuiverd is om tot drinkwater te worden verwerkt. Het water wordt dan uit de bodem opgepompt, ondergaat een laatste zuivering en gaat op weg naar de consument. Door de infiltratiekanalen heeft het duingebied een bijzondere structuur gekregen.

### **De linie van Beverwijk**

Ten noordwesten van Beverwijk liggen enkele verdedigingswerken die deel uitmaken van de Linie van Beverwijk. Deze linie bestond uit 27 lunetten (aarden verdedigingswerken in de vorm van een pijlpunt met een gracht ervoor) die in 1800 zijn aangelegd. Waarom werd deze linie aangelegd?

Nederland had zich in 1795 'aangesloten' bij Frankrijk, om ook te delen in de idealen van vrijheid, gelijkheid en broederschap. Stadhouder Willem V was naar Engeland gevlucht. De Engelsen vreesden de combinatie van Frankrijk en de lage landen, en probeerden samen met Rusland het oude bewind in Nederland te herstellen. In augustus 1799 verscheen een grote vloot voor de Nederlandse kust. De bevelhebber sommeerde de admiraal van de Nederlandse vloot en de bevelhebber van de troepen in Noord-Holland zich onder het bevel van de stadhouder te plaatsen. Toen dat niet gebeurde werd een Engelse troepenmacht bij Callandsoog aan land gezet. De Nederlandse troepen bij Den Helder waren geïsoleerd geraakt en werden naar het zuiden verscheept. Prompt namen de Engelsen Den Helder in: Nederland was zijn vlootbasis kwijt en de Russische troepen konden in de haven aan land worden gebracht. Het Engels-Russische leger, inmiddels gegroeid tot ongeveer 40.000 man, trok naar het zuiden. Na diverse inleidende gevechten troffen zij op 6 oktober bij Castricum een ongeveer even groot Frans-Nederlands leger. Bij Castricum werd één van de grootste veldslagen geleverd die ooit op Nederlands grondgebied is uitgevochten. Het Engels-Russische leger werd op het nippertje verslagen en trok zich in november van dat jaar terug uit Noord-Holland. Voor die tijd werden de dorpen in het kustgebied geplunderd en gebrandschat.

Om beter voorbereid te zijn op dergelijke invasies werd in 1800 de linie van Beverwijk aangelegd tussen de kust en het IJ. Van de 27 lunetten zijn er 7 bewaard gebleven.

### **De Abdij van Egmond**

In 922 werd door graaf Dirk I van Holland een Benedictijner abdij gesticht. Aanvankelijk als vrouwenklooster, maar al spoedig werden de nonnen overgeplaatst naar Bennebroek en kwamen er mannen in het klooster. De geschiedenis van de abdij is nauw verbonden met de missionaris Adalbert of Aelbert, die vlakbij de abdij in de duinen begraven was en die later een rustplaats in het klooster kreeg. Het werd een belangrijk klooster, waarin een scriptorium was ingericht, een schrijfzaal waar oude manuscripten werden gekopieerd. En er werden ook nieuwe boeken geschreven, zoals de Egmondse annalen, een van de belangrijkste geschiedenisboeken van de middeleeuwen.

Graaf Dirk I van Holland liet de overblijfselen van Adalbert overbrengen naar het nieuw gebouwde klooster. Op de plaats van het oude graf ontsprong een bron met geneeskrachtig water. Volgens de annalen werd de bron al spoedig een veelbezocht bedevaartsoord en vonden veel blinden en 'bezetenen' hier genezing. De monniken van Egmond hebben op deze plek in de twaalfde eeuw een kerkje gebouwd. Deze kerk is in de zestiende eeuw door oorlogshandelingen verloren gegaan, net als de abdijgebouwen, die in 1573 door de Geuzen zijn verwoest. De St.-Aelbertspuit is gerestaureerd en de vorm van de verdwenen kerk is weer zichtbaar gemaakt.



*De St.-Aelbertspuit en de contouren van het kerkje, Egmond-Binnen.*

Het klooster zelf kreeg een nieuwe start in de twintigste eeuw. In 1935 kwam het eerste deel van het huidige gebouwencomplex gereed en vestigden monniken uit de St. Paulusabdij te Oosterhout zich in Egmond. In 1950 werd de priorij verheven tot 'regale abdij' en is het gebouwencomplex aanzienlijk uitgebreid, onder meer met een kerk. Het kloostercomplex is ontworpen door A.J. Kropholler, B.J. Koldewey en H. Koldewey. Het is een mooi voorbeeld van de bouwstijl van de Delftse School. Het klooster heeft een belangrijke rol gespeeld bij de waterbeheersing in dit deel van Kennemerland. De Zanddijk bij Limmen en de Hoge Dijk werden door of in opdracht van de abt opgeworpen, net als de dijk om de Abtskoog bij Hargen. Deze bedijkingen vonden plaats in het begin van de twaalfde eeuw. Aan het eind van de twaalfde eeuw werd de Schoorlse Zeedijk aangelegd, waarbij de abdij ook betrokken was.

### **De Schepelenberg**

Langs de Rijksstraatweg in Heemskerk, ter hoogte van de Marquettelaan, ligt een ovale heuvel met een hoogte van ongeveer 2 meter. Dit is een bijzondere plek. De oorsprong van de heuvel, die het Huldtoneel of de Schepelenberg wordt genoemd, ligt misschien in de Romeinse tijd, toen de heuvel als begraafplaats diende. Volgens

de overlevering echter was het voor die tijd al een heilige plaats. In de Middeleeuwen was deze grafheuvel de plaats, waar de landsheren van Holland bij de aanvaarding van hun bestuur werden gehuldigd. Bekend is dat Margaretha van Henegouwen in 1346 en Albrecht van Beieren in 1358 hier zijn ingehuldigd.

### **Spaarndam**

In de eerste helft van de dertiende eeuw werd een dam in het Spaarne gelegd, dat tot die tijd in open verbinding had gestaan met het IJ en de Zuiderzee. Er werden spuisluizen en een schutsluis in de dam gemaakt om de waterbeheersing in het achterliggende veengebied te kunnen regelen en om de scheepvaart naar Haarlem en het Rijnland mogelijk te maken. Er ontstond een nederzetting bij de dam die natuurlijk Spaarndam ging heten. De kern van het dorp is een prachtig samenspel van historische woningen, de Hervormde kerk uit 1627, de imposante sluiscomplexen en het aan de Spaarndammerdijk gelegen Gemeenlandshuis van het Hoogheemraadschap van Rijnland.

## **3.6 Historisch-geografische elementen en structuren**

De cultuurhistorische elementen en structuren in het huidige landschap waaronder de historisch geografische elementen en structuren zijn voor het gebied te ordenen naar te onderscheiden landschapsvormende functies. Onderstaand is per relevante functie een aantal kenmerkende elementen en structuren vermeld.

### **Landbouw**

- Spaarndammer Inlaagpolder
- Verenigde Harger- en Petterpolder
- Bergermeerpolder (1564), Bergen
- Rekerpolders, Bergen
- De Brabantse Landbouw, Castricum

### **Bosbouw**

- Heiloër Bossen

### **Wonen**

- Spaarndam
- Limmen
- Klein Dorregeest
- Zanegeest
- Wimmenum
- Aerdenhout
- Van Reenenpark (1912) en Meerwijk (1915), Bergen
- Villaparken Bloemendaal

### **Jacht en visserij**

- Jachthuis (1600-1699), Aerdenhout

### **Waterstaat**

- Noorder IJ- en Zeedijk
- Zomerkade Assendelft
- Inlaagdijk Spaarndam
- Hoge Spaarndammerdijk
- Slaperdijk, Spaarndam
- Dijken Noordzeekanaal
- Oude Schoorlse Zeedijk
- Groetermolen
- Noordermolen (1589), Akersloot
- De Oude Knegt (2004), Akersloot
- Gemaal Limmen (@@), Limmen
- Gemaal Ons Genoegen (1870), De Woude bij Akersloot
- Hondsbossche Zeewering
- Hondsbossche Slaperdijk
- Hoogeweg, Schoorl

- Evendijk/Klaassendijk
- Schoorldam
- Banscheidingsloot Aagtdorp
- Kerkedijk/Oostdijk, Zanegeest
- Ringsloot van de Bergermeer
- Ringvaart van de Achtermeer
- Robonsbosschermolen (1781), Alkmaar
- Wimmenummolen (1774), Egmond aan den Hoef
- Poldermolen De Vijfhuis (1871), Haarlem
- Poldermolen De Hommel (1879), Haarlem
- Roosloot, Bergen
- Geestmolen (1565), Alkmaar
- Molen De Viaan (1575-1599), Alkmaar
- Molen De Eendracht (1771), Alkmaar
- Gemaal Bergerringsloot
- Zanddijk, Limmen
- Scheilaan, Egmond-Binnen
- Heiloërdijk/Limmertocht
- Molen Zwartendijkspolder
- Maer- of Korendijk
- Poldermolen Hempolder, Klein Dorregeest
- Poldermolen De Kat (1840), Uitgeest
- Poldermolen De Dog (1840), Uitgeest
- Gemaal Houtrakpolder
- Groene Dijk, Assendelft
- Hoge Dijk, Krommenie
- Spuisluizen Spaarndam
- Gemaal Spaarndam
- Gemaal van de polder Het Overdie en Achtermeer (1913), Alkmaar
- Damlandermolen (1700), Bergen
- Philisteinse Molen (1897), Bergen
- Spuisluis (1930), IJmuiden
- Gemaal bij de Spuisluis (1975), IJmuiden
- Bosmolen (1565), Egmond aan den Hoef
- Hargermolen (1804), Groet
- Poldermolen De Groetermolen (1890), Groet
- Poldermolen De Stoop bemaalde de Schoter Veenpolder (1600-1650), Haarlem
- Poldermolen De Veer (2003), Haarlem
- Groenendaalse molen (1700-1780, herbouw 2003) op landgoed Groenendaal, Heemstede
- Poldermolen Maalwater (1850), Heiloo
- Ooslandersluis (1770), Velsbroek
- Gemaal (1914), Velsbroek
- Gemaal van Rijnland (1844), Spaarndam
- Poldermolen De Slokop (1877), Spaarndam
- Spuisluis Woerdersluis (1611), Spaarndam
- Spuisluis Boezemsluis (1843), Spaarndam
- Tweede Broekermolen (1631), Uitgeest
- Poldermolen De Kat (1889), Uitgeest
- Poldermolen De Dog (1896), Uitgeest
- Poldermolen Dorregeestermolen (1896), Uitgeest
- Stoomgemaal Meldijk 54 (1874), Uitgeest
- Stoomgemaal Limmen (1879), Uitgeest

#### **Defensie**

- Vm Militair vliegveld (1937-1939), Bergen
- Ruïne kasteel Egmond (1200-1299), Egmond aan den Hoef
- Ruïne kasteel van Brederode (1200-1299), Santpoort
- Ruïne van Huis ter Kleef of Huis te Schoten (1225-1275), Haarlem
- Vestingwerken (1573-1590), Alkmaar
- Vestingwerken (1575-1599), Haarlem
- Kasteel Marquette (1252), Heemskerk
- Kasteel Assumburg (1300-1399), Heemskerk
- Kasteelterrein Heemstede (1290), Heemstede
- Fort bij Penningsveer (1896), Haarlemmerliede
- Fort bij de Liebrug (1899), Haarlemmerliede
- Fort aan de Liede (1846), Haarlemmerliede



- Fort bij Krommeniedijk
- Fort aan de Ham
- Fort bij Veldhuis (1897), Heemskerk
- Fort bij Beverwijk
- Fort benoorden Spaarndam (1895), Spaarndam
- Fort bezuiden Spaarndam (1895), Spaarndam
- Liniewal met groepsschuilplaatsen (1895-1920), Spaarndam
- Fort bij Velsen (1899), Velsen
- Fort aan de St.-Aagtendijk (1899), Velsen
- Fort Zuidwijkermeer (1903), Velsen
- Zuidwijkerliniewal (1903), Velsen
- Forteiland IJmuiden (1880-1887), IJmuiden
- Verdedigingswerken Atlantikwall (1942-1944), IJmuiden
- Verdedigingswerken Zandvoort
- Vm marechausseekazerne (1920), Beverwijk
- Vm observatiepost op het Kopje van Bloemendaal (1943), Bloemendaal
- Resten tankversperringen Herenweg, (1942), Egmond aan den Hoef
- Vm Ripperdakazerne (1884), Haarlem

#### **Delfstofwinning**

- Infiltratiekanalen Waterleidingduinen, Zandvoort
- Infiltratiekanalen, Castricum

#### **Bedrijvigheid**

- Waag (1575-1599), Alkmaar
- Vismarkt (1500-1599), Alkmaar
- Zoutkeet De Eendracht (1782), Alkmaar
- Stellingkorenmolen De Groot of Molen van Piet (1769), Alkmaar
- Vm stoomblekerij/wasserij (1891), Bloemendaal
- Korenmolen (1899), Egmond aan den Hoef
- Waag (1599), Haarlem
- Vleeshal (1604), Haarlem
- Vishal (1769), Haarlem
- Houtzaagmolen De Eenhoorn (1750-1799), Haarlem
- Stellingkorenmolen De Adriaan (2001), Haarlem
- Pakhuizen en bedrijfsgebouwen aan de Trawlerkade (1900-1950), IJmuiden
- Stellingkorenmolen De Zandhaas (1779), Santpoort
- Korenmolen Kijkduin (1772), Schoorl
- Stokkenfabriek Afra (1804), Uitgeest

#### **Verkeer**

- Hondsbossche Vaart
- Hargervaart
- Bergervaart
- Hoevervaart
- Egmondervaart
- Wimmenummervaart
- HeerenwegCastricum-Bergen
- Eeuwige Laan/Zeeweg
- Rijksweg Castricum-Alkmaar
- Weg Egmond aan de Hoef naar Egmond aan Zee
- Nieuwe Schulpweg, Egmond Binnen
- Schulpvaart, Castricum
- Westweg, Limmen-Heiloo
- Oostweg, Limmen-Heiloo
- Zeeweg, Castricum aan Zee
- Laandervaart
- Dusseldorpervaart
- Slikker Die, Akersloot
- Assummervaart/Tolvaart, Uitgeest
- St.-Aagtendijk Sluizencomplex IJmuiden
- Vissershavens IJmuiden
- Binnenhavens IJmuiden
- Hoogovenhaven
- Schutsluizen Spaarndam
- Trekvaart Leiden-Haarlem

- Schutsluis (1881), De Woude bij Akersloot
- Station (1885), Alkmaar
- Watertoren (1900), Alkmaar
- Spoorlijn Haarlem-Uitgeest (1867)
- Vm stalhouderij Gebr Bottger (1901), Bloemendaal
- Station (1899), Bloemendaal
- Waterleidingsstation (1901), Bloemendaal
- Waterpompstation Leiduin (1853), Heemstede
- Station (1970), Castricum
- Vuurtoren (1834), Egmond aan Zee
- Station (1908), Haarlem
- Station Heemstede-Aerdenhout (1957), Heemstede
- Vissershaven (1899), IJmuiden
- Haringhaven (1955), IJmuiden
- Noordzeekanaal (1865-1876)
- Schutsluis Oude of Zuidersluizen (1876), IJmuiden
- Schutsluis Middensluis (1896), IJmuiden
- Schutsluis Noordersluis (1930), IJmuiden
- Vuurtoren Het Lage Licht (1878), IJmuiden
- Vuurtoren Het Hoge Licht (1878), IJmuiden
- Watertoren Velsen (1917), IJmuiden
- Watertoren Dokweg 35 (1915), IJmuiden
- Station (1898), Santpoort
- Schutsluis Kolksluis (1700-1799), Spaarndam
- Schutsluis Groote Sluis (1898), Spaarndam
- Kleine of Haarlemmer Sluis (1806), Spaarndam
- Schutsluis Uitgeestermeer (1950), Uitgeest
- Station (1990), Uitgeest
- Vm station (1881), Vogelenzang
- Pompstation Oranjekom I (1932), Vogelenzang
- Station (1908), Zandvoort
- Watertoren (1951), Zandvoort

#### **Bestuur**

- Schepenberg (prehistorisch) met monument uit 1863, Heemskerk
- Stadhuis (1500-1525), Alkmaar
- Gevangenis (1884), Alkmaar
- vm raadhuis (1894), Bennebroek
- vm raadhuis 1904), Bergen
- vm raadhuis (1936), Beverwijk
- vm raadhuis (1911), Castricum
- rechthuis (1600-1699), Egmond aan den Hoef
- vm raadhuis (1871), Egmond aan den Hoef
- vm raadhuis (1959), Egmond aan den Hoef
- vm raadhuis (1600-1650), Groet
- stadhuis (1370), Haarlem
- Rechthuis van Schoten (1800-1899), Haarlem
- vm raadhuis Van Schoten (1907), Haarlem
- Vm provinciehuis (1808), Haarlem
- Paleis van Justitie (1890), Haarlem
- Koepelgevangenis (1901), Haarlem
- vm raadhuis (1911), Heemskerk
- raadhuis (1906), Heemstede
- raadhuis (1927), Heiloo
- raadhuis (1965), IJmuiden
- raadhuis (1966), Overveen
- raadhuis (1601), Schoorl
- Gemeenlandshuis van Rijnland (1641), Spaarndam
- vm raadhuis (1912), Spaarndam
- vm raadhuis (1684), Uitgeest
- raadhuis (1890), Uitgeest
- vm raadhuis (1640), Velsen
- vm raadhuis (1911), Zandvoort

#### **Religie**

- Aelbertsbron, Egmond-Binnen

- Abdij (1935), Egmond-Binnen
- St.-Liobaklooster (1935), Egmond-Binnen
- Vm karmelietenklooster Karmel (1931), Egmond aan den Hoef
- Onze Lieve Vrouwe ter Nood , met Runxput, Calvarieberg en Julianaklooster (1913), Heiloo

#### **Recreatie/sport**

- Circuit Zandvoort
- Haarlemmerhout (1583), Haarlem
- Alkmaarderhout (1607), Alkmaar

#### **Zorg, cultuur en onderwijs**

- Duin en Bosch (1909), Bakkum bij Castricum
- Koloniehuis St.-Anthonius (1934), Bakkum bij Castricum
- Psychiatrisch Ziekenhuis Vogelenzang (1926-1939), Bennebroek
- Koloniehuis Het Zeehuis (1908), Bergen aan Zee
- Koloniehuis Jong Nederland (1910), Bergen aan Zee
- Koloniehuis Zwartendijk (1910), Egmond aan Zee
- Koloniehuis Sint Joseph (1925), Egmond aan Zee
- Willibrordusstichting op landgoed Ypestein
- Koloniehuis Deutsche Ferienkolonie (1912), Bergen aan Zee
- Psychiatrisch Ziekenhuis Meerenberg (1850), Bloemendaal
- Gedenknaald J. Dirks (1923), IJmuiden
- Vissersgedenkteken (1955), IJmuiden
- Koloniehuis Joodse Kinderkoloniehuis (1915), Wijk aan Zee
- Koloniehuis Maris Stella (1926), Wijk aan Zee
- Koloniehuis Frisia (1899), Zandvoort
- Koloniehuis Dr. G. J. Plantingahuis (1928), Zandvoort

#### **Energievoorziening**

- Geen items

#### **Landgoederen en buitenplaatsen**

- Buitenplaats De Rijk (1600-1699), Bloemendaal
- Buitenplaats Sparrenheuvel (1625-1675), Bloemendaal
- Buitenplaats Duin en Daal (1774), Bloemendaal
- Buitenplaats Wildhoef (1788), Bloemendaal
- Buitenplaats Hartenlust (1848), Bloemendaal
- Buitenplaats't Oude Hof (1643-1660), Bergen
- Buitenplaats Ter Coulster, Heiloo
- Buitenplaats Boekenrode, nu klooster Alverna, (1600-1699), Aerdenhout
- Buitenplaats Groot Bentveld, nu villapark, (1625-1650), Aerdenhout
- Buitenplaats Klein Bentveld (1600-1699), Aerdenhout
- Buitenplaats Scheybeek (1600-1650), Beverwijk
- Buitenplaats Akerendam (1640), Beverwijk
- Buitenplaats Westerhout (1901), Beverwijk
- Buitenplaats Schoonenberg (1700-1799), Driehuis
- Buitenplaats Schuylenburg (1600-1699), Egmond aan den Hoef
- Buitenplaats Huis te Zaanen (1700-1750), Haarlem
- Buitenplaats Welgelegen, nu provinciehuis (1789), Haarlem
- Buitenplaats Buitenrust (1789), Haarlem
- Buitenplaats Vlietsorgh (1700-1799), Haarlem
- Buitenplaats Oosterhout (1632), Haarlem
- Buitenplaats Eindhovenout (1794), Haarlem
- Buitenplaats Huis te Manpad (1600-1699), Heemstede
- Buitenplaats De Hartekamp (1600-1699), Heemstede
- Buitenplaats Ipenrode (1730), Heemstede
- Buitenplaats Berkenrode (1700-1799), Heemstede
- Buitenplaats Bosbeek (1700-1750), Heemstede
- Buitenplaats Groenendaal (1784 samengevoegd met Bosbeek), Heemstede
- Buitenplaats Meer en Berg nu klooster Mariënheuvel (1700-1799), Heemstede
- Buitenplaats Meer en Bosch, nu Instituut voor Epilepsiebestrijding (1700-1799), Heemstede
- Buitenplaats Oud Berkenrode (1750-1799), Heemstede
- Buitenplaats De Gliphoeve (1700-1799), Heemstede
- Buitenplaats Bosch en Hoven (1700-1799), Heemstede
- Buitenplaats Kennemeroord (1700-1799), Heemstede
- Buitenplaats Huis Nijenburg (1602), Heiloo

- Buitenplaats Huis ter Coulster (1300-1400), Heiloo
- Buitenplaats Elswoud (1654), Overveen
- Buitenplaats Koningshof (1900), Overveen
- Buitenplaats Vaart en Duin (1904), Overveen
- Buitenplaats Elswoudbroek (1807), Overveen
- Buitenplaats Tetterode (1865), Overveen
- Buitenplaats Belvédère (1927), Overveen
- Buitenplaats Het Zwitsers Chalet (1836), Santpoort
- Buitenplaats Dun en Kruidberg (1865), Santpoort
- Buitenplaats Kennemergaarde (1912), Santpoort
- Buitenplaats Schoonoord (1700-1750), Santpoort
- Buitenplaats Boschbeek (1838), Santpoort
- Buitenplaats Vlugthoven (1800-1850), Santpoort
- Buitenplaats Huis te Spijk (1700-1750), Velsersbroek
- Buitenplaats Beeckestein (1500-1775), Velsen
- Buitenplaats Waterland (1717), Velsen
- Buitenplaats Huis Velsersbeek (1600-1699), Velsen
- Buitenplaats Teylibgerbosch (1867), Vogelenzang
- Buitenplaats Leyduin (1700-1921), Vogelenzang
- Buitenplaats Vinkenduin (1925), Vogelenzang
- Buitenplaats Woestduin (1600-1800), Vogelenzang
- Buitenplaats Vogelenzang (1600-1699), Vogelenzang

### 3.7 Literatuur

- Alberts, L.H., 1984. Landgoederen van Zuid-Kennemerland. Inventarisatie en beschrijving van cultuurhistorische aspecten van tuinen, parken en bossen. Amsterdam.
- Alders, G.P., J.G. Kruisheer, A. Schweitzer & J. van Venetien, 1998. Het ontstaan van Beverwijk als stedelijke nederzetting. Hilversum.
- Baas, H.G., 1999. Historisch-geografische inventarisatie en waardering van Kennemerland. Een werkdocument ten behoeve van de Cultuurhistorische Waardenkaart Noord-Holland. Hoorn.
- Baeyens, Gert & Jaap Duyve, 1991. Lezen in het duin. Historie en landschap van de Amsterdamse waterleidingduinen. Amsterdam.
- Berendsen, H.J.A., 1997. Landschappelijk Nederland. Assen.
- Bertrand, Joan, 1980. De Runxputte en Onze Lieve Vrouw ter Nood. Schoorl.
- Borger, Guus J. & Saskia Bruines 1994. Binnewaeters gewelt. 450 jaar boezembeheer in Hollands Noorderkwartier. Edam.
- Borger, Guus; Adriaan Haartsen en Paul Vesters, m.m.v. Frits Horsten, 1997. Het Groene Hart. Een Hollands cultuurlandschap. Utrecht.
- Bitter, Peter, z.j. Geworteld in de bodem. Archeologisch en historisch onderzoek van een pottenbakkerij bij de Wortelsteeg in Alkmaar. Alkmaar
- Cock, J.K. de, 1965. Bijdrage tot de historische geografie van Kennemerland in de Middeleeuwen op fysisch-geografische grondslag. Groningen
- Dam, Petra J.E.M. van, 2000. Status loss due to ecological succes. Landscape change and the spread of rabbit. Vrije Universiteit Amsterdam (manuscript).
- Gorter, H.P., 1986. Ruimte voor natuur. 80 jaar bezig voor de natuur van de toekomst. 's-Graveland.
- Haan, Jannes de, 1986. Villaparken in Nederland. Een onderzoek aan de hand van het villapark Duin en Daal te Bloemendaal 1897-1940. Haarlem.
- Haartsen, Adriaan, 2002. Door mensen gemaakt. Cultuurhistorische waarden in Noord-Holland. Haarlem.
- Haartsen, Adriaan, Joke Lenten & Corrie ten Oever-van Dijk, 2000. De cultuurhistorie van Kennemerland. Haarlem.
- Harten, J.D.H., 1998. De Nederlandse buitenplaats. In: Historisch geografisch tijdschrift, zestiende jaargang nr. 3.
- Hoven, Frank van den, 1997. De Topografische Gids van Nederland. Amersfoort.
- Jansma, Klaas & Meindert Schroot, 1991. 10.000 jaar geschiedenis der Nederlanden. Lisse.

- Janssen, H.L., J.M.M. Kylstra-Wielinga & B. Olde Meijerink (red), 1996. 1000 jaar kastelen in Nederland. Functie en vorm door de eeuwen heen
- Jelles, J.G.G., 1968. Geschiedenis van beheer en gebruik van het Noordhollands duinreservaat. Arnhem.
- Joode, Ton de & Peter Bernard, 1989. De mens en het water. Bruggen, sluzen en kanalen in Nederland en België. Weert.
- Kleij, E. van der, 1993. Architectuur en stedenbouw in Noord-Holland 1850 – 1940. Zwolle
- Klok, R.H.J., 1977. Archeologisch reisboek voor Nederland. Haarlem.
- Moerman, H.J., 1956. Nederlandse plaatsnamen. Leiden.
- Provinciale Planologische Dienst van Noord-Holland, 1986. De cultuurhistorische betekenis van forten. Haarlem.
- Provincie Noord-Holland, 1999. Cultuurhistorische waardenkaart Schermer. Haarlem.
- Rappol, M. & C.M. Soonius (red), 1994. In de bodem van Noord-Holland. Geologie en Archeologie. Amsterdam
- Schuiling, R., 1915. Nederland. Handboek der aardrijkskunde. Zwolle.
- Schultz, E., 1992. Waterbeheersing van de Nederlandse droogmakerijen. Dissertatie, Delft.
- Soonius, C.M., 1999. Noord- en Zuid-Kennemerland. Toelichting op de archeologische Monumentenkaart
- Sneep, J.; H.A. Treu & M. Tydeman (red), 1982. Vesting. Vier eeuwen vestingbouw in Nederland. 's-Gravenhage.
- Staatsbosbeheer, 1982. Landschapsstructuurplan Noord-Kennemerland. Utrecht.
- Staatsbosbeheer, 1994. Kroonjuwelen van de Nederlandse natuur. Een keuze uit de gebieden die Staatsbosbeheer voor het Ministerie van Landbouw, Natuurbeheer en Visserij beheert.
- Steeman, Wil, 1999. Bij Castricum begon de weg naar de vrijheid. In: NH tijdschrift voor openbaar bestuur in Noord-Holland, nr. 4, 1999.
- Stenvert, Ronald, Chris Kolman, Saskia van Ginkel-Meester, Elisabeth Stades-Vischer m.m.v. Ronald Rommes, 2006. Monumenten in Nederland. Noord-Holland. Zwolle/Zeist.
- Stichting voor Bodemkartering, 1981. Bodemkundige landschappen van Nederland. Wageningen.
- Til, Mark van & Joop Mourik, 1999. Hiërogliefen in het zand. Vegetatie en landschap van de Amsterdamse waterleidingduinen. Amsterdam
- Vogel, Wim, 1995. Literaire wandelgids van Haarlem. Haarlem.
- Westenberg, J., 1974. Kennemer dijkgeschiedenis. Amsterdam/Londen.





## 4 Regio 53: Waterland en Zaanstreek



*De Aandammerbrug over de waterloop die het Bozenmeertje verbindt met de Holysloter Die.*

### 4.1 Ligging

De Zuiderzee, het huidige IJsselmeer, begrenst de regio Waterland en de Zaanstreek aan de oostzijde. In het noorden wordt de grens gevormd door de Westfriese omringdijk. De westelijke grens loopt via de ringvaart van de Schermer en de Markervaart naar Krommenie, en vandaar door de Wijkermeerpolder naar het Noordzeekanaal. Het Noordzeekanaal markeert tegenwoordig samen met het IJ de zuidelijke grens van Waterland en de Zaanstreek.

### 4.2 Karakteristiek

Waterland en Zaanstreek vormen het laaggelegen, natte hart van Noord-Holland. Nergens in de provincie en zelfs in heel Nederland vinden we een cultuurlandschap met een zo grote waterrijkdom. De naam Waterland is dan ook in het bijzonder van toepassing op dit waterige landschap. Het is geen wonder dat de geschiedenis van dit gebied gekenmerkt wordt door een mengeling van beide componenten - land en water. In sommige perioden lag het accent op de landbouw, in andere tijden op de visserij en de zeevaart. Dit bepaalt ook de cultuurhistorische waarden van het gebied. We vinden er kenmerkende, langgerekte agrarische dorpen met grote open graslandgebieden, zoals Den IJp en Purmerland. Maar we vinden er ook tal van markt-

en havenplaatsen. Soms liggen de havens zelfs midden in het land, zoals Graft en De Rijk.

Dit heeft te maken met de complexe geschiedenis van het gebied, met de voortdurende strijd tegen het water. Toen de eerste mensen zich in dit veenlandschap gingen vestigen bestond het gebied uit een aantal relatief hooggelegen veenkoepels, met daartussen veenriviertjes die het water afvoerden. De ontwatering en het agrarisch gebruik veroorzaakten zo'n grote daling van het oppervlak dat de Zuiderzee in het gebied kon doordringen en grote delen van het veenland wegsloeg. Dit deel van de provincie veranderde toen in een mozaïek van meren en meertjes, geulen en prielen met daartussen een aantal veengebieden, eilanden eigenlijk, waar de mensen moeite hadden de zee buiten en het hoofd boven water te houden.

Het aanzien van het gebied veranderde drastisch in de Gouden Eeuw. De Zaanstreek ontwikkelde zich tot het grootste industriegebied van Europa. Op de scheepswerven liep het ene schip na het andere van stapel om de capaciteit van de Amsterdamse handelsvloot te vergroten. Honderden industriemolens leverden een ongekende hoeveelheid producten: verf, olie, meel, mosterd, papier. De zaagmolens leverden niet alleen het benodigde hout aan de scheepswerven, maar voorzagen ook de plaatselijke timmerlieden van materiaal om huizen te bouwen. Want de houtbouw is één van de belangrijkste kenmerken van Waterland en Zaanstreek. Enerzijds is deze vorm van bouwen een aanpassing aan de drassige bodem, waar de zwaardere stenen gebouwen makkelijker zouden verzakken. Anderzijds waren er in de verre omtrek geen steenbakkerijen te vinden, eenvoudig omdat de grondstof voor baksteen (klei) goeddeels ontbrak.

Een ander gevolg van de Gouden Eeuw was de totstandkoming van droogmakerijen. Met behulp van stedelijk kapitaal werden grote watervlakten drooggemalen en ingericht als landbouwgebied. De vruchtbare landbouwgrond en de relatief grote landbouwbedrijven gaven een geweldige impuls aan de landbouwproductie, met name zuivelproducten. Alkmaar ontwikkelde zich tot de grootste kaasmarkt van het land en de faam van de markante Edammer kaasjes reikte tot alle delen van Europa. De bedrijvigheid in de Zaanstreek hield veel langer aan dan de Gouden Eeuw. Pas in de tweede helft van de 18<sup>e</sup> eeuw en in de Franse tijd kreeg de industriële activiteit een gevoelige klap en ging de Zaanstreek delen in de malaise waarin ook Amsterdam en Waterland terecht waren gekomen.

Na de Franse tijd breidde de invloed van Amsterdam op Waterland en Zaanstreek zich weer uit. Nieuwe verbindingen werden aangelegd, zoals het Noordhollandsch Kanaal en de spoorlijn Amsterdam-Alkmaar. Bovendien werd het gebied doorsneden door de forten en inundatievlakten van de Stelling van Amsterdam. Omstreeks 1920 werd zelfs een deel van Waterland bij de gemeente gevoegd en verschenen de eerste Amsterdamse woonwijken ten noorden van het IJ. Ook de Zaanstreek en Purmerend kenden een sterke verstedelijking.

Door deze ontwikkelingen is het gebied van Waterland en Zaanstreek een gebied met sterke contrasten. In de eerste plaats het contrast tussen water en land, dat als een rode draad door de geschiedenis van het gebied loopt. In de tweede plaats het contrast tussen de industriële ontwikkeling van vooral de Zaanstreek en het platteland. In de derde plaats het contrast tussen stad en platteland. Hoewel, hebben we het eigenlijk wel over contrasten? In alle gevallen is er naast een contrastwerking ook sprake van een innige verstrengeling, een onderlinge afhankelijkheid. Het zijn deze relaties en deze bijzondere kenmerken die het cultuurlandschap van Waterland en Zaanstreek karakteriseren en die aan de cultuurhistorie van dit gebied zo'n bijzondere betekenis geven.

#### **Cultuurhistorische blikvangers**

- Langgerekte dorpen
- De grote waterrijkdom
- De damsteden
- De droogmakerijen
- Marken
- Industrieel erfgoed aan de Zaan
- Het kanaal van Goudriaan
- Het Groot Noordhollandsch Kanaal

- Het Noordzeekanaal
- De Stelling van Amsterdam

### 4.3 Ontstaan van het natuurlijke landschap

Ongeveer 2600 jaar voor Chr. was het gebied dat we nu Waterland en Zaanstreek noemen een uitgestrekt waddengebied. De wadafzettingen liggen in het IJperveld op een diepte van zo'n 4 meter onder het oppervlak. In die tijd veranderde het milieu: de directe invloed van de zee verdween en het gebied veranderde in een moeras. De plantenresten in de bodem vergingen niet helemaal onder invloed van het natte milieu, zodat de laag plantaardig materiaal steeds dikker werd. Op een gegeven moment was deze laag zo dik geworden dat het gebied geïsoleerd raakte van voedselrijk rivierwater. Er brak een lange periode aan waarin de planten hun voedingsstoffen alleen maar uit het regenwater konden halen. Onder dergelijke voedselarme omstandigheden kunnen maar weinig planten zich handhaven. Een daarvan is veenmos, een plant die in hoogvenen voorkomt en daar dikke veenpakketten kan vormen. Dit veengebied was enorm groot: het strekte zich uit van de duinen tot de hogere gronden van Gelderland en Overijssel; de Zuiderzee bestond toen nog niet. In grote delen van Waterland en Zaanstreek is de veenvorming ongestoord doorgegaan tot de mens het land ging ontginnen, een ontwikkeling die in de 10<sup>e</sup> eeuw inzette. Het landschap, zoals dat er voor de komst van de mens uitzag, bestond uit een aantal uitgestrekte hoogveeneilanden, die als een soort flauw bollende kussens in het gebied lagen. Deze hoogveengebieden werden omgeven door veenrivieren, die het water uit het natte gebied afvoerden in de richting van het Almere, de voorloper van de Zuiderzee, en naar het 'Oer-IJ', dat toen nog bij Castricum uitmondde in de Noordzee.

Deze monding verzandde in de Romeinse tijd. De bewoners van Assendelft verlieten hun woonplaatsen omdat het te nat werd. Ook het IJ-gebied veranderde in een moeras waar veenlagen ontstonden.

Vanaf de negende eeuw is het veengebied ontgonnen. Toen de boeren zich in het veengebied gingen vestigen had dit grote gevolgen voor de omgeving. Het in cultuur brengen van een veengebied gaat onvermijdelijk gepaard met maaiveldddaling. Het zakken van het maaiveld wordt veroorzaakt door 'klink' en 'oxidatie'. Klink ontstaat wanneer bij een verlaging van de grondwaterspiegel water uit het veen wegstroomt en daardoor het volume van het veen afneemt. Hierdoor daalt het land: het oppervlak zakt als het ware achter het grondwater aan. Het tempo van de maaiveldddaling wordt versneld door oxidatie. Na ontwatering vullen de poriën in de veenbodem zich met lucht en worden de niet-verteerde plantenresten in het ontwaterde veen onder opname van zuurstof geleidelijk omgezet in kooldioxide en water. Het veen verbrandt dus eigenlijk, maar dan heel langzaam. Door inklinken en oxideren kan een veenoppervlak maximaal ongeveer twee centimeter per jaar dalen. Hoeveel de bodem in Waterland en Zaanstreek is gedaald is niet precies bekend. Verondersteld wordt dat het oppervlak vroeger op de hoogste delen van de veeneilanden ongeveer 4 meter boven NAP heeft gelegen. Het oppervlak van het IJperveld ligt nu ongeveer 1,5 meter beneden NAP. Dit betekent dat het oppervlak dus vanaf de ontginning zo'n 5,5 meter is gedaald!

De archeoloog Jurjen Bos heeft uitgebreid onderzoek gedaan in Waterland. Hij veronderstelt dat het hele veengebied vrij snel door de mens in gebruik is genomen. De maaiveldddaling had gevolgen voor de boeren, want doordat het land steeds natter werd was het op den duur niet meer mogelijk graan te verbouwen. De akkers werden omgezet in weidegrond en hooiland. Uiteindelijk ging men zich zelfs meer met niet-agrarische activiteiten bezighouden, zoals handel en visserij.

Een ander gevolg was dat het gebied kwetsbaar werd voor inbraken van de zee. Omstreeks het jaar 1000 was het huidige IJsselmeergebied nog een uitgestrekt veenlandschap met een groot zoetwatermeer erin, het Almere. Na de verzanding van het Oer-IJ was er een geul ontstaan, het Vlie, die het water uit het Almere naar het noorden afvoerde. Deze geul werd steeds breder. In een reeks van stormvloedden aan het eind van de twaalfde eeuw werden grote delen van het veengebied weggeslagen. Het Almere veranderde gaandeweg in de Zuiderzee. Het water drong diep door in het

achterland en sloeg ook de veenlagen van het Oer-IJ weg, waardoor het IJ en het Wijkermeer ontstonden. Ook ten noorden van het IJ drong de zee naar binnen en sloeg delen van het veenpakket weg, waardoor tal van meren en geulen het vroeger aaneengesloten veengebied doorsneden. De veenrestanten, die gespaard waren gebleven, moesten in de 13<sup>e</sup> eeuw van dijken worden voorzien om de veiligheid van mens en dier te verzekeren.



*De kerk van Holysloot lijkt op een terp te liggen. Waarschijnlijk hebben we hier echter met een zogeheten restheem te maken, een hoogte die is ontstaan doordat het veen onder de kerk minder is ingeklonken dan de omgeving.*

## 4.4 Bewonings- en ontginningsgeschiedenis

### 4.4.1 Prehistorie en Romeinse tijd

In de Polder Assendelft hebben archeologen sporen van bewoning uit de ijzertijd en de Romeinse tijd gevonden. Het zijn de oudste bewoningssporen uit de regio: de bewoning en ontginning in het overige deel van Waterland en Zaanstreek begint pas veel later. De bewoning in Assendelft sluit aan op vondsten uit Castricum. In het mondingsgebied van het Oer-IJ waren gunstige omstandigheden voor bewoning rond het begin van de jaartelling. Omstreeks 200 na Chr., toen de monding van het Oer-IJ verzandde, eindigde de bewoning in Assendelft vrij plotseling en kon het veenmoeras de plaats van het boerenland innemen. Tot een nieuwe ontginningsfase in de 10<sup>e</sup> eeuw voegde een einde maakte aan de veenvorming.

### 4.4.2 Middeleeuwen en Nieuwe tijd

In het veengebied van Waterland en het aangrenzende deel van de Zaanstreek zijn tot dusverre geen sporen van prehistorische bewoning gevonden. In de 10<sup>e</sup> eeuw zijn de eerste boeren zich in het gebied gaan vestigen. Verschillende omstandigheden hebben tot de ontginning van het veenland geleid. In de eerste plaats was er een relatieve overbevolking ontstaan in de tot die tijd bewoonde gebieden, zoals de binnenduinrand. De bevolking was daar toegenomen en door overstuiving met duinzand was er landbouwgrond verloren gegaan. De boeren zochten dus naar nieuwe gebieden om zich te vestigen. In de tweede plaats was de 10<sup>e</sup> eeuw een vrij droge periode. Het is aannemelijk dat de veenontwikkeling door de droogte stagneerde en het veengebied beter toegankelijk werd.





*Hooihuisboerderij in Ransdorp.*

Het veenland van Waterland is in relatief korte tijd ontgonnen. De archeoloog Jurjen Bos spreekt van minstens duizend en waarschijnlijk enkele duizenden boerderijen in Waterland in de elfde en twaalfde eeuw. De boerderijen uit die tijd waren ongeveer 6 meter breed en tussen de 14 en 25 meter lang. Ze waren opgebouwd uit een houten geraamte met wanden van vlechtwerk of plaggen; het dak zal vermoedelijk uit stro of riet hebben bestaan. Aan een van de kopsen kanten was de stookplaats ingericht: deze kant was het woongedeelte. De oude woonplaatsen lagen niet op dezelfde plek als de huidige dorpen. In de loop van de 13<sup>e</sup> en 14<sup>e</sup> eeuw zijn veel dorpen verplaatst naar wegen of waterlopen. Het is in deze periode dat de akkerbouw aan betekenis had ingeboet (door de bodemdaling en de inbraken van de zee) en niet-agrarische activiteiten als handel en visserij belangrijker werden.

Door de toegenomen dreiging van de zee moest men maatregelen treffen om huis en haard tegen overstromingen te beschermen. Op verschillende plaatsen zijn terpen opgeworpen: op Marken, in Monnickendam en in Oostzaan.



*De Waterlandse Zeedijk bij Uitdam.*

### **Dammen en dijken**

De oudste dijken – niet meer dan lage kades – werden rondom kleine ontginningseenheden gelegd. Al spoedig kwam men tot de conclusie dat het aanleggen van dijken rondom meerdere dorpen niet alleen goedkoper, maar ook

veiliger was. Er ontstonden dijkringen: die van Waterland zou al omstreeks 1180 tot stand zijn gekomen. Van de dijkringen van Zeevang, Schermereiland en Oost- en Westzaan is niet bekend wanneer ze precies tot stand zijn gekomen, vermoedelijk in de loop van de 13<sup>e</sup> eeuw. Ten noorden van het gebied lag de Westfrieze Omringdijk, daterend van vóór 1250. Toch bleven deze ringdijken maar een beperkte veiligheid bieden, want de zee had via een aantal geulen verbinding met de grote bedreigende binnenmeren als het Schermeer en de Beemster. Door deze geulen af te sluiten werd de veiligheid vergroot. Het heeft echter een tijd geduurd voor het zover was. De oudste dam is de Hoge Dam in de Zaan (omstreeks 1270), waardoor de dijken van Oostzaan en Westzaan met elkaar verbonden werden. Aan de noordkant, waar de Zaan in verbinding stond met het Starnmeer, werd vóór 1361 de Knollendam aangelegd. Hiermee was de hele Zaan binnengedijkt en hoefde men de dijken langs de Zaan niet meer te verhogen. Westzaan, Oostzaan en Waterland hadden nu een gezamenlijke ringdijk.

De Schardam, tot stand gekomen vóór 1317, verbond de Westfrieze omringdijk met de ringdijk van de Zeevang. Al eerder was de open verbinding van de Zijpe met het Schermeer door de Rekerdam uit 1264 verbroken.

Door aanleg van de Nieuwendam in de Krommenie in 1357 werd voorkomen dat het water van het IJ via het Wijkermeer en de Krommenie in het Schermeer kon doordringen. Enkele decennia later, in 1401, werd op last van de graaf van Holland de Nieuwendam in de Purmer Ee aangelegd, ten noorden van Monnickendam. De schutsluis in de dam heet nog steeds de Grafelijkheidssluis.

Toen bleef er nog maar één gat over: het Oorgat bij Edam. Maar er was nog een probleem: ten behoeve van de visserij werd de sluis in de Nieuwendam in de Krommenie voortdurend open gehouden. Het zou tot diep in de 16<sup>e</sup> eeuw duren voordat deze beide pijnpunten werden opgelost. In de Nieuwendam moesten de sluisdeuren in het vervolg dicht blijven, ondanks de protesten van de vissers en van de Assendelver boeren, die in de winterperiode water inlieten om hun graslanden met slib te bemesten. Hardnekkiger nog was het verzet van Edam tegen afsluiting van het Oorgat. Door de afsluiting zou er geen stroming meer zijn van de Zuiderzee naar de Purmer en omgekeerd. Deze stroming zorgde ervoor dat de haven op diepte bleef, en men vreesde dat de haven van Edam zou dichtslibben als de sluizen zouden worden gebouwd. De geschiedenis zou de bezorgde Edammers gelijk geven, maar het algemeen belang werd boven het plaatselijk belang gesteld en de sluizen kwamen er.



*De overkluisde Damsluis in Edam.*

### **Damnederzettingen**

Bij de aanleg van de grote dijkringen werden diverse kreek afgedamd. Vaak werd de dam een Betje landinwaarts gelegd, waar de kreek minder breed was. Hierdoor bleef



voor de dam een breed water liggen dat goede mogelijkheden bood voor een haven. Bovendien lag achter de dam een kreek die diep het achterland in liep. Het is dan ook geen wonder dat bij deze dammen handelsnederzettingen ontstonden. Amsterdam is natuurlijk het bekendste voorbeeld. In Waterland en Zaanstreek zijn dat Edam, Monnickendam, Volendam, Zaandam, en in wat bescheidener vorm Knollendam, Durgerdam en Uitdam. Ter plaatse van het huidige Edam mondde vroeger de IJde, het veenriviertje dat het veengebied van de Zeevang ontwaterde, in het Purmermeer uit. Via de Purmer Ee stond dit meer in verbinding met de Zuiderzee. Toen de Polder Zeevang in de 13<sup>e</sup> eeuw werd bedijkt is een dam in de IJde gelegd. Bij deze dam ontstond een handelsnederzetting: Edam. Door de woonhuizen en grachten vertoont het stadje een grote gelijkenis met Amsterdam. De haven werd in de 14<sup>e</sup> eeuw gegraven. Toen werd ook het Oorgat aangelegd, het havenkanaal dat Edam rechtstreeks verbond met de Zuiderzee. Het was het begin van een periode van grote welvaart. Het had niet zo veel gescheeld of Edam was een grote havenstad geworden dan het uiteindelijk werd. De haven van Edam was namelijk veel beter bereikbaar dan die van Amsterdam. Toen echter in 1569 de Damsluis en de Zeesluis werden gebouwd betekende dit het einde van de ontwikkeling van Edam als havenstad. De haven verzandde en de scheepvaart verplaatste zich naar Amsterdam. De stad bleef echter belangrijk als marktplaats van landbouwproducten, vooral boter en kaas. De grote droogmakerijen, die gereed kwamen in de 17<sup>e</sup> eeuw, zorgden voor extra aanvoer van vee en kaas, die op de markten van Edam verhandeld werden. Edam verwierf wereldfaam door de kleine, ronde kaasjes die al spoedig een belangrijk exportproduct werden. Halverwege de 17<sup>e</sup> eeuw waren het er al 500.000 per jaar. De kleine, ronde Edammer kaas is over de gehele wereld een begrip. In een groot deel van Noord-Holland werd de kaas gemaakt, maar de naam 'Edammer' is ontleend aan de stad waar deze kaas op de markt werd verhandeld.

### **Dorpen in het veen**

Het veenlandschap van Waterland – het oude land – vormt een groot contrast met het landschap van de droogmakerijen. Het oude land wordt gekenmerkt door de vaak onregelmatige percelering van de weilanden, de grote waterrijkdom en de hoge waterstand. Wat bijzonder opvalt zijn echter de langgerekte, van oorsprong agrarische dorpen die het veengebied doorsnijden. Assendelft, Oost- en Westzaan, Wormer, Jisp, Den IJp, Watergang en Holysloot zijn hier voorbeelden van. In de Eilandspolder komen we ook enkele van deze langgerekte dorpen tegen: Grootchermer, Graft en De Rijk. Grootchermer is een dorpje dat oorspronkelijk uit twee delen (Noord- en Zuid-Schermer) bestond. Door Napoleon zijn deze delen bijeen gevoegd; misschien was er verwarring gerezen omdat in de droogmakerij de Schermer ook een Noord- en een Zuid-Schermer lagen. Sindsdien tooit het bescheiden dorp zich met de naam Grootchermer. Opvallende gebouwen zijn twee poldermolens (de Menningweermolen uit 1888 en De Havik uit 1576) en de Hervormde kerk uit 1762. Het merkwaardigste gebouw is echter het raadhuis. Het raadhuis bestaat namelijk uit het oude rechthuis van Zuid-Schermer (gebouwd in 1639) waar het rechthuis van Noord-Schermer (uit 1652) tegenaan is gezet. Dit gebeurde allemaal in 1939. Na een grondige restauratie kon het nieuwe pand als raadhuis in gebruik worden genomen. De Rijk is om andere redenen interessant. In de eerste plaats omdat het een vissersdorpje is. Tegenwoordig ligt het ver van zee, maar vroeger was dat niet het geval: De Rijk lag vlak bij de Beemster en in de tijd dat het dorp vanuit Graft werd gesticht was de Beemster nog niet drooggemalen. De route naar de Zuiderzee en de visgronden waren dus dichtbij. Later zijn de lieden uit Graft en De Rijk zich ook gaan bemoeien met de haringvisserij op de Noordzee en de walvisvaart. De Rijk is de geboorteplaats van Leeghwater. Behalve molenbouwer was hij ook architect, hij bouwde het raadhuis (1630).

Er zijn ook een paar dorpen die afwijken van het geijkte langgerekte patroon, zoals IJpendam en Broek in Waterland. In deze dorpen lag het accent vanouds op handel en visserij; de landbouw was ondergeschikt. Broek lag op een gunstige plek tussen vier meren in: Broekmeer, Belmermeer, Noordmeer en Monnikenmeer. Broek was in de 17<sup>e</sup> en 18<sup>e</sup> eeuw het rijkste dorp van Waterland. En de inwoners lieten dat blijken ook: er werden rijk versierde, geometrische tuinen aangelegd die in Amsterdam niet zouden misstaan. De houten huizen waren in die tijd in allerlei kleuren geschilderd.

De kleurencombinatie die wij nu zo kenmerkend vinden, geel en 'Broekergrijs' zou pas in de twintigste eeuw ingang vinden. Toen ging het de Broekers al lang niet meer zo voor de wind en werd de goedkoopste verf voor het onderhoud van de huizen gebruikt. Veel van de huizen in dit dorp, dat als geheel is aangewezen als beschermd dorpsgezicht, stammen uit de 17<sup>e</sup> en 18<sup>e</sup> eeuw. De vroegere welvaart van de eigenaars is nog af te leiden aan het rijke houtsnijwerk. De kerk van Broek is gebouwd in de 15<sup>e</sup> eeuw, in brand gestoken door Spaanse troepen in 1573 en vervolgens in verschillende fasen weer opgebouwd. De toren kwam in zijn huidige vorm tot stand in 1780.

### **Marken**

De geschiedenis van het eiland begint in de middeleeuwen. Monniken van het Friese klooster Mariëngaarde in Hallum vestigden zich omstreeks 1200 op Marken. Marken was toen al een eiland: de zich steeds verder uitbreidende Zuiderzee had een deel van het veengebied tussen Marken en Waterland weggeslagen. De kloosterlingen hebben grote invloed gehad op de verdediging van het eiland tegen de zee. Ze legden een dijk aan en bouwden een terp om er hun klooster op te bouwen. Anderhalve eeuw later werd het klooster verwoest in opdracht van graaf Willem IV van Holland. De grond werd verkocht aan boeren die al op het eiland woonden en aan inwoners van Amsterdam.

Toen de kloosterlingen verdwenen, was het voor de weinige bewoners (het eiland telde in 1345 slechts 23 woningen) een grote opgave om de dijk te onderhouden. Deze raakte in verval en om de haverklap stond het eiland onder water, voor het laatst in 1916. Men kon dus niet al te zeer vertrouwen op de zeedijk, vandaar dat de huizen vanouds op terpen zijn gebouwd, die op Marken werven worden genoemd. Oorspronkelijk waren er 27 werven, waarvan er nog 15 zijn overgebleven; 12 zijn bewoond en drie onbewoond.

In de tijd van de monniken was de landbouw nog de belangrijkste bron van inkomsten op het eiland, later verschoof het accent steeds meer naar de visserij. Joost van den Vondel omschrijft het als *'wat weiland in zee, een laag visserseiland'*. Laag lag het land zeker, in de wintermaanden stonden de weilanden soms maanden onder water en ook in de zomer konden overstromingen optreden die de hooioogst bedreigden. Het is dan ook geen wonder dat de visserij uitgroeide tot de belangrijkste activiteit op het eiland. Aanvankelijk waren de Markers vooral betrokken bij de walvisvaart en de haringvisserij op de Noordzee (de 'buisvaart'). Aan het eind van de 18<sup>e</sup> eeuw was de walvisvaart vrijwel afgelopen en nam ook de buisvaart sterk af. Vanaf die tijd gingen de Marker vissers zich steeds meer toeleggen op de Zuiderzeevervisserij. In hun botters werd gevist op panharing, bot, ansjovis en spiering. In de regel werd er op zondagavond uitgevaren en bleef men tot vrijdag of zaterdagmorgen op zee. De vangst werd verkocht in één van de havensteden op de 'overwal', zoals de bewoners van Marken het vasteland noemden. De bottervloot groeide in de 19<sup>e</sup> eeuw sterk en in 1888 waren er op het kleine eiland maar liefst 163 botters, op een totaal van 211 schepen. Een belangrijke impuls was de aanleg van de haven. Voor die tijd moesten de schepen afmeren in de krekken van het buitendijkse moerasland. Het eerste deel van de haven werd gegraven in 1837, en in de decennia daarna is de visserhaven nog twee keer vergroot. Ook de markante vuurtoren 'het Witte Paard', die in 1839 werd gebouwd, was een belangrijke vooruitgang. Omstreeks 1860 had Marken een van de modernste vissershavens van Nederland. De toegenomen bedrijvigheid ging gepaard met een toename van de bevolking op het eiland. In de 19<sup>e</sup> eeuw steeg de bevolking van ongeveer 600 rond 1815 tot meer dan 1300 in 1900. De woonbuurten op de werven werden helemaal volgebouwd: elke vierkante meter werd benut.

### **Droogmakerijen**

Omstreeks 1300 was het gebied een aaneenschakeling van meren, meertjes, geulen en prieden. Temidden van al dat water lagen vier veeneilanden, die door ringdijken tegen het zeewater werden beschermd. Dit waren het Schermereiland, de Zeevang, Marken en het hele zuidelijke deel van het gebied, tussen de noordelijke uitloper van het IJ (het latere Wijkermeer) en de Krommenie in het westen tot de Waterlandse Zeedijk in het oosten. In de 17<sup>e</sup> eeuw kwam men op het idee een aantal van deze

meren te gaan droogmalen. In de buurt van Alkmaar was al ervaring opgedaan met het droogmalen van kleine meertjes, nu was men toe aan het grotere werk. Door enkele molens achter elkaar in een molengang te plaatsen kon het water veel hoger opgemaal worden dan met een enkele molen. Ook de financiering van deze grote werken werd anders geregeld. Bij de oudere droogleggingen waren het steeds enkele kapitaalkrachtige lieden, zoals de graaf van Egmond en de heer van Brederode, die het initiatief namen. Voor de grotere droogmakerijen werden samenwerkingsverbanden gevormd van welgestelde kooplieden, die een deel van hun handelswinsten in de onderneming stopten en hoopten dat het een rendabele belegging zou blijken.

Een nieuw aspect van deze grote droogmakerijen was dat er zulke grote oppervlakten nieuw land ontstonden, dat er moest worden nagedacht over de landschappelijke inrichting. Daar was in ons land al de nodige ervaring mee opgedaan. Zo kennen we in het Utrechts-Hollandse veengebied de cope-ontginningen: strakke, rechtlijnig ingerichte gebieden die tot stand kwamen onder toezicht van de graaf van Holland of de bisschop van Utrecht. Veel later, omstreeks 1365, werd bij Zwolle de Polder Mastenbroek ingericht. Hierbij bracht men een zeer rationeel stelsel van wegen en waterlopen aan en grote rechthoekige landbouwkavels. Ook in de grote 17<sup>e</sup> eeuwse droogmakerijen werd gekozen voor een rationele inrichting. Hierbij is de invloed van architectonische principes en de vormentaal van de Renaissance herkenbaar. De gedachte was dat een goede vormgeving van het landschap bijdraagt aan de kwaliteit van de maatschappij. En vormgeving is volgens de Romein Vitruvius pas goed als het voldoet aan de criteria *firmitas, utilitas et venustas*: hechtheid, bruikbaarheid en schoonheid.

De Beemster was de eerste grote droogmakerij. In 1607 werd de 42 kilometer lange ringdijk aangelegd en kon worden begonnen met het droogmalen. Het zat echter niet mee, want het werk was bijna klaar toen in 1610 de Zuiderzeedijken doorbraken, de Beemsterringdijk te laag bleek en de Beemster weer geheel volliep. Daarna heeft men de ringdijk verhoogd en kon het malen opnieuw beginnen. In 1612 viel het meer definitief droog en was er ruim 7000 ha land gewonnen. Het droogmalen gebeurde met molengangen van drie molens. We noemen dit drietrapsbemaling. Voor een goede afwatering van het land (mede door de zetting van de bodem) moest er een vierde molen of trap bij komen.

Nadat de polder droog was gevallen kon men met de inrichting van het gebied beginnen. Er werden loodrecht op elkaar staande wegen en weteringen aangelegd die blokken van ongeveer 1 bij 1 kilometer omsluiten. Hierbinnen werden sloten gegraven voor de ontwatering van de langgerekte percelen. De boerderijen, stolpen met een statig voorhuis, werden langs de wegen gebouwd. De pachters moesten in de zomer naar het achterhuis uitwijken als de eigenaar met zijn familie de zomertijd op het platteland doorbracht. Veel van de boerderijen zijn omgeven door een gracht, waardoor het erf de nodige allure krijgt. In sommige gevallen groeide de boerderij uit tot een echte buitenplaats, vooral aan de Volgerweg. Vroeger hebben er heel wat van deze buitenhuizen gestaan, meer dan vijftig. Slechts één is er overgebleven: het in 1768 gebouwde Rustenhoven.

De plannenmakers hadden bedacht dat er vijf dorpen in de Beemster zouden moeten komen. Het zijn er uiteindelijk maar twee geworden: Westbeemster en Middenbeemster, het belangrijkste dorp van de droogmakerij. Zuidoostbeemster, Halfweg en Noordbeemster, hebben het niet tot echte dorpen gebracht. Van de ongeveer vijftig molens, die bij de drooglegging van het voormalige meer zo'n belangrijke rol hebben gespeeld, is er helaas niet een overgebleven. De enige molen die er nog in de Beemster staat is de korenmolen 'de Nachtegaal' uit 1704.

De Schermer (4700 ha) is in 1635 drooggevallen. Hier werd vanaf het begin met viertrapsbemaling gewerkt. De 54 molens hebben er vier jaar over gedaan om de plas droog te malen. Het initiatief voor de drooglegging lag bij een aantal inwoners van Alkmaar. Dit is ook de reden waarom de inrichting van de droogmakerij sterk georiënteerd is op deze stad. De hoofdstructuur wordt gevormd door drie vaarten: de Noordervaart, die van Schermerhorn in de richting van de binnenstad van Alkmaar loopt, de Laanvaart, evenwijdig aan de Noordervaart, en loodrecht hierop de Zuidervaart. De belangrijkste wegen lopen langs deze vaarten. Er zijn twee dorpen ontstaan: Zuidschermer en Stompeteren, dat vroeger uiteraard Noordschermer heette.

Toen de bemaling in de Schermer door elektrische gemalen werd overgenomen zijn gelukkig niet – zoals in de Beemster - alle molens afgebroken. Er staan er nog 11, waaronder de museummolen aan het oostelijke deel van de Noordervaart. Hier vlakbij vinden we het Noorderpolderhuis, een houten gebouw op de Schermerringdijk waar vroeger het polderbestuur van de Noorderpolder vergaderde. Bij het museumgemeal Wilhelmina, niet ver van het polderhuis, staat een oriëntatietafel in de vorm van de Schermer.



*Poldermolens in de Schermer.*

Voordat met de drooglegging van de Schermer kon worden begonnen moesten de nodige waterstaatkundige problemen worden opgelost. Het in 1566 ingestelde Heemraadschap van de uitwaterende sluizen in Kennemerland en West-Friesland voorzag namelijk problemen met het beheer van de Schermerboezem: het totale stelsel van binnenwateren in dit deel van Noord-Holland. Door het droogmalen van de Schermer werd de boezem aanzienlijk verkleind, en om te voorkomen dat hierdoor wateroverlast zou ontstaan in andere gebieden die water op de boezem uitsloegen moesten er op kosten van de droogleggers verschillende waterstaatkundige maatregelen worden getroffen. De afwatering naar het noorden, naar de Zijpe, moest worden verbeterd, en in zuidelijke richting is de Nauernase Vaart gegraven met een schutsluis in de Ijdijk.

Zowel in de Beemster als in de Schermer vinden we kleine gebieden waar de percelering afwijkt van het rationele patroon. Dit zijn de resten van het oude veenland, die binnen de ringdijk zijn komen te liggen en waar men de oude perceelsindeling heeft gehandhaafd. Door de inklinking van het veen steken deze 'eilandjes' nauwelijks meer boven de omgeving uit, maar aan de afwijkende percelering kunnen we zien dat ze een andere geschiedenis hebben.

Hecht, bruikbaar en mooi. De kwaliteit van het ontwerp van de beide droogmakerijen blijkt uit het feit dat de verkaveling sinds de inrichting niet of nauwelijks is veranderd: de bruikbaarheid is de afgelopen bijna vierhonderd jaar wel gebleken. En dat we met een hecht, stevig ontwerp te maken hebben bewijst de snelweg A 7, die door de Beemster kon worden gelegd zonder de structuur van het landschap aan te tasten. En mooi zijn ze nog steeds, deze typisch Nederlandse landschappen. De Beemster is op de Lijst van het Werelderfgoedlijst geplaatst vanwege zijn magnifieke ontwerp.



*Ringsloot van de Blijkmeerpolder bij Uitdam.*

Behalve de Beemster en de Schermer zijn er nog tientallen andere droogmakerijen gerealiseerd, grotere zoals de Wormer en de Purmer en kleinere als de Belmermeer en de Blijkmeer. De meeste droogmakerijen dateren van de 17<sup>e</sup> eeuw, maar ook in de negentiende eeuw zijn nog enkele meren drooggemalen.

#### **De Zaanstreek: werkplaats van Holland**

Aan de oevers van de Zaan ontwikkelde zich in de zestiende en zeventiende eeuw het grootste industriegebied van Europa. De Zaanstreek had belangrijke voordelen: het lag aan bevaarbaar water (de Zaan) en er was, in het kale landschap, genoeg wind om de molens aan te drijven. Een derde factor is de sociaal-economische. Doordat de landbouw slechts weinig mensen een goede boterham bood, waren er in Waterland en Zaanstreek voldoende goedkope arbeidskrachten aanwezig. Hierdoor kon hetzelfde werk in Zaandam goedkoper worden gedaan dan in Amsterdam. Daarbij kwam nog dat de grote stad nog enkele andere belemmerende factoren had, zoals het ruimtegebrek en de gildenstructuur. De gilden, met als belangrijkste doel de belangen van hun beroepsgroep te behartigen, verzetten zich maar al te vaak tegen vernieuwingen die een deel van de beroepsgroep brodeloos konden maken. Zo waren de gilden sterk gekant tegen de introductie van zaagmolens omdat dit de werkgelegenheid van de handzagers in gevaar zou brengen. In de Zaanstreek waren geen gilden, zodat vernieuwingen hier zonder problemen konden worden doorgevoerd.

Een geweldige doorbraak vormde de uitvinding van de zaagmolen in 1594. Door de machinale vorm van houtzagen kon men veel goedkoper gezaagd hout leveren dan de handmatige zagerijen die nog lange tijd in de steden bleven functioneren. Geen wonder dat een bedrijfstak die veel hout verwerkte, de scheepsbouw, zich ook al spoedig in de Zaanstreek vestigde.

In de loop van de 17<sup>e</sup> eeuw deden nog verschillende andere industriemolens hun intrede: pelmolens, oliemolens, papiermolens, hennepmolens.

In de Zaanstreek heeft de Gouden Eeuw langer geduurd dan in de rest van het land, maar ook in dit centrum van nijverheid kwam het verval, aan het eind van de 18<sup>e</sup> eeuw. De problemen in de Zaanstreek werden vergroot door de Franse overheersing, toen de handelsvaart geheel stil kwam te liggen. Dit betekende het eind van de scheepsbouw in de Zaanstreek. Na de Franse tijd wilde de oude welvaart zich zo gauw niet herstellen, en de moeizame situatie waarin de industrie in de Zaanstreek verkeerde duurde voort tot diep in de 19<sup>e</sup> eeuw. De tweede helft van de 19<sup>e</sup> en het begin van de 20<sup>e</sup> eeuw laten een krachtig herstel van de Zaanse ondernemingen zien. De traditionele takken van de Zaanse bedrijvigheid, zoals de olieslagerij, de

papierfabricage, de verfmalerij, de houtzagerij en de gortpellerij, waren gaandeweg overgeschakeld op stoomkracht en konden grootschaliger produceren. Bovendien waren er enkele nieuwe activiteiten: de rijstpellerij en de cacaofabricage. Het pellen van rijst begon ongeveer omstreeks 1830 en bereikte een hoogtepunt voor de Eerste Wereldoorlog. De rijstpellerijen waren in die tijd veruit de belangrijkste vorm van industrie. Door de oorlog heeft de rijstpellerij een geweldige klap gekregen. De cacaofabricage daarentegen, opgekomen in de tweede helft van de 19<sup>e</sup> eeuw, is nog steeds belangrijk aan de Zaan.



*Imposante bedrijfsgebouwen aan de Zaan in Wormer.*

Op diverse plaatsen langs de Zaan vinden we voorbeelden van de indrukwekkende industriële bebouwing, zoals het Verkadecomplex in Zaandam. Het meest imposant is de bebouwing op de Zaanoever in Wormer. We vinden hier twee befaamde complexen van 19<sup>e</sup> en begin 20<sup>e</sup> eeuwse fabrieken en pakhuizen die als toppers van industriële archeologie worden gezien. Het ene complex bestaat uit voormalige rijstpellerijen en pakhuizen (Java, Hollandia, Bassein, Saigon en Batavia), het andere uit de pellerijen Lassie en Silo, en de pakhuizen Donau, Koningsbergen en Mercurius. Het meest in het oog springend is de enorme, 36 meter hoge witte graansilo van Lassie (1912), opgetrokken uit gewapend beton. Het gebouw Mercurius is thans in gebruik als archeologisch depot van de provincie Noord-Holland. Opvallende fabriekspannen in Wormerveer zijn zeepziederij De Adelaar (met een grote betonnen roofvogel op het dak) en de vroegere cacaoabriek Pette (1916) van de architect Mart Stam in Art-Decostijl. Het zijn echter maar een paar voorbeelden van het rijke industriële verleden van de Zaanstreek.

De Zaanoevers vormen een buitengewoon belangrijk industriële landschap waarin elementen uit de afgelopen vier eeuwen zijn opgenomen. Niet alleen de molens en de industriegebouwen bepalen het beeld, maar ook de arbeiderswoningen en de deftige huizen van de beter gesitueerden dragen hieraan bij. Vier eeuwen industriële bedrijvigheid hebben een fascinerend stedelijk landschap tot gevolg gehad, dat een contrast vormt met het achterliggende agrarische gebied en daar tegelijkertijd toch ook weer op allerlei manieren mee verbonden is.

### **De grote kanalen**

In de 17<sup>e</sup> eeuw groeide de behoefte aan sneller en regelmatig transport. Overal in de lage delen van Nederland werden trekvaarten aangelegd. Zes steden, Amsterdam, Monnickendam, Edam, Purmerend, Hoorn en Alkmaar, besloten in 1660 een stelsel van trekvaarten aan te leggen om de steden beter met elkaar te verbinden. Hierbij werd waar mogelijk gebruik gemaakt van bestaande wateren, zoals de ringvaarten



van droogmakerijen. Grote delen moesten echter nieuw gegraven worden, zoals de Zesstedenvaart in de Polder Zeevang.

De bereikbaarheid van de haven van Amsterdam was in de achttiende eeuw een probleem geworden. De oude route, die zeeschepen moesten nemen om in Amsterdam te komen, liep via de Zuiderzee naar het IJ. Vlak voor Amsterdam moest een grote hobbel genomen worden: Pampus, een ondiepe plek waar bij vloed maar 3 meter water stond. Naarmate de schepen meer diepgang kregen vormde Pampus een steeds groter obstakel. Er moest een oplossing gevonden worden om de bereikbaarheid van de hoofdstad te verbeteren. Men durfde het in het begin van de 19<sup>e</sup> eeuw nog niet aan een oost-west verbinding te maken en de duinen te doorgraven. In plaats daarvan werd het Groot Noordhollandsch Kanaal gegraven. De aanleg duurde 6 jaar, van 1819 tot 1825. Sommige delen werden nieuw gegraven, bij andere delen werden bestaande waterwegen gebruikt (zoals de ringvaarten van de Beemster en de Schermer) die op de juiste breedte en diepte werden gebracht. De totale lengte van het kanaal is ruim 80 kilometer. Het plan voor de aanleg van dit kanaal was van waterstaatsingenieur Jan Blanken. In eerste instantie had hij een oplossing gezocht voor het feit dat Amsterdam niet meer goed functioneerde als marinehaven. Dit had te maken met het ondieper worden van de Zuiderzee en de verzanding van het IJ. Blanken bedacht het kanaal door Noord-Holland al in 1812. Naderhand werd Koning Willem I enthousiast over het idee en zag in het te graven kanaal niet alleen een militair, maar ook een handelsbelang.

Het Noordhollandsch Kanaal bleek geen definitieve oplossing te zijn voor de problemen van de Amsterdamse haven. Het kanaal was lang, bochtig, en werd al spoedig te smal voor de steeds groter wordende schepen.

Vanaf 1825 werd gewerkt aan een kanaal door Waterland en Marken. Op die manier zou de moeilijke hobbel van Pampus omzeild worden en had Amsterdam toch een snellere verbinding met zee dan het 80 kilometer lange Noordhollandsch Kanaal. Landmeters zetten het tracé uit en van twee kanten werd begonnen met het uitgebreide graafwerk: ten noordoosten van Durgerdam en op Marken. Het plan was van waterstaatingenieur Adrianus Goudriaan, vandaar dat het kanaal ook wel het Kanaal van Goudriaan wordt genoemd. Men was al een flink eind op weg toen de regering in 1828 besloot de werkzaamheden te staken. Het geld was op en bij de aanleg was duidelijk geworden dat het kanaal alleen maar voor kleine schepen bruikbaar kon worden gemaakt. De resten van dit nooit gebruikte kanaal liggen nu als merkwaardig rechtlijnige 'natuurelementen' in het landschap; op Marken verdelen ze het eiland in een noordelijk en een zuidelijk deel.



*Het 'Kanaal' van Goudriaan bij Ransdorp.*

Een halve eeuw is het Noord-Hollandsch Kanaal de belangrijkste verbinding tussen Amsterdam en de Noordzee gebleven, totdat het Noordzeekanaal gereed kwam. Het Noordzeekanaal is gegraven tussen 1865 en 1872. De bedoeling was Amsterdam een betere verbinding met de zee te geven. Het Noordhollandsch Kanaal voldeed niet meer: het was te bochtig en te lang en het werd te krap voor de almaar groter wordende schepen. Daar kwam nog bij dat Amsterdam bang was dat Den Helder zich als een belangrijke voorhaven zou gaan ontwikkelen.

Koning Willem I had rond 1815 al plannen gemaakt om Amsterdam rechtstreeks met de Noordzee te verbinden, maar in die tijd durfde men het kennelijk nog niet aan om de duinen te doorgraven. Bij het Noordzeekanaal werd wel voor de kortste oplossing gekozen: een kanaal vanuit het IJ, door de inmiddels drooggemalen IJpolders en de Wijkermeer naar het westen. Het Noordzeekanaal heeft in het hele gebied tussen IJmuiden en Amsterdam impulsen gegeven aan de ontwikkeling van industrie en handel. De belangrijkste havenactiviteiten kwamen te liggen in het westelijke havengebied, waarbij ook de Zaanstreek betrokken werd. Bij Zaandam werd een nieuwe buitenhaven gegraven en door de aanleg van de Wilhelminasluisen werd de Zaan beter bereikbaar. Deze maatregelen waren van grote betekenis voor de modernisering van de industrie in de Zaanstreek aan het eind van de 19<sup>e</sup> en het begin van de 20<sup>e</sup> eeuw.

### **De Stelling van Amsterdam**

De verdediging van de belangrijkste Hollandse steden met behulp van waterlinies dateert uit de 17<sup>e</sup> eeuw. Het idee erachter was het onder water zetten (inunderen) van grote stukken land, om op die manier vijandelijke legers de doortocht te beletten. Er werd niet meer dan een halve meter water op de landerijen gezet, maar door de aanwezigheid van sloten, greppels en kanalen was zo'n inundatiegebied uiterst verraderlijk. Voor een leger met zwaar materieel was er geen doorkomen aan. Het water mocht ook weer niet te hoog komen, anders kon men er met platbodems overheen varen: het systeem luisterde dus heel nauw.

In 1629, midden in de Tachtigjarige Oorlog, kwam de Utrechtse waterlinie tot stand, gevolgd door de Oude Hollandse Waterlinie. Er werd een aaneengesloten verdedigingslinie aangelegd van Muiden tot Gorinchem. De linie bestond uit een aantal sterke vestingsteden met daartussen inundatiegebieden. Koning Willem I besloot in 1815 tot de aanleg van de Nieuwe Hollandse Waterlinie, waarbij de stad Utrecht ook binnen de linie kwam te liggen.

In 1874 werd de Vestingwet van kracht. Hierin werd vastgelegd, dat er rondom Amsterdam een kring van forten en inundatiegebieden aangelegd moest worden: de (nieuwe) Stelling van Amsterdam, als vervanging van de oude forten die omstreeks 1800 waren gebouwd. Vanaf 1874 werd er voortvarend aan de verbetering van de verdedigingswerken rond Amsterdam gewerkt. Deze nieuwe stelling vormde een tweede verdedigingslinie, waarbinnen het leger zich kon terugtrekken als de Nieuwe Hollandse Waterlinie gevallen zou zijn. De hele stelling heeft een lengte van maar liefst 135 kilometer en bestaat uit 49 forten, die gemiddeld ongeveer 3 kilometer uit elkaar liggen.

De forten moesten natuurlijk voldoen aan de moderne militaire eisen. Door de uitvinding van de brisantgranaat rond 1885 waren de forten van de Nieuwe Hollandse Waterlinie al verouderd toen ze nog maar net gereed waren. De brisantgranaat had namelijk een veel grotere explosieve kracht dan de daarvoor gangbare, met buskruit gevulde granaten. Als antwoord op deze ontwikkeling zijn de forten van de Stelling van Amsterdam niet meer gebouwd van baksteen, bedekt met een dikke laag aarde, maar werden ze opgetrokken uit 2 meter dik ongewapend beton. Men maakte de forten minder hoog dan vroeger, zodat ze minder opvielen in het landschap, mede door de beplanting die op het fort werd aangebracht. Kades tussen de forten zorgden voor de kering van het water in het inundatiegebied. De stelling was verdeeld in zeven fronten. De verdedigingswerken in Waterland en Zaanstreek vormen het noordelijke front. Het was de bedoeling om tussen Edam en Krommeniedijk acht forten aan te leggen op de accessen tussen de inundatiegebieden. Hiervan zijn er zeven gerealiseerd: het fort bij Edam, het fort benoorden Purmerend, het fort aan de Nekkerweg, het fort aan de Middenweg, het fort aan de Jisperweg, het fort bij

Spijkerboor en het fort bij Markenbinnen. De stelling is dus niet geheel gereedgemaakt. Er is aan gewerkt tot het begin van de Eerste Wereldoorlog. Er zijn aanwijzingen dat de sterke verdedigingslijnes mede bepalend zijn geweest voor het besluit van de Duitsers in 1913/1914 om ons land niet binnen te vallen. Na de oorlog kwam men tot de conclusie dat de stelling – ook al zou hij worden voltooid – niet meer aan de veranderde militaire eisen zou kunnen voldoen.



*Inundatiesluis in de ringdijk van de Beemster. Via deze sluis kon water uit het Noordhollandsch Kanaal in de Beemster worden ingelaten.*

In het huidige landschap vinden we nog tal van landschapselementen die een functie hadden in de Stelling van Amsterdam: de forten natuurlijk, maar ook inundatiesluizen, dijken en kades. Om de Beemster onder water te kunnen zetten werden er inlaatsluizen in de ringdijk aangelegd, zodat water vanuit het Noordhollandsch Kanaal kon worden ingelaten. De Stelling is in zijn totaliteit een element van bijzondere cultuurhistorische betekenis en is op de Lijst van het Werelderfgoed van de Unesco geplaatst.

#### **4.4.3 Recente ontwikkelingen**

Recreatiegebied Het Twiske ontstaan door kleinschalige turfwinning. Met zogenaamde trekbeugels werd het veen opgebaggerd, op smalle stroken land gelegd, gedroogd en in dikke turven gesneden die werden verkocht als brandstof. De overgebleven trekgraten of 'dellen' geven het gebied sindsdien een waterrijk karakter. In de crisisjaren '30 besloot de provinciale Waterstaat van Noord-Holland het gebied droog te leggen in het kader van werkverschaffing. Het project mislukte echter, doordat het zoutgehalte in de nieuwe grond te hoog was en daardoor onbruikbaar voor tuinders. Nadat het project in 1956 was stopgezet was het noordelijke deel van het gebied nog steeds onontgonnen. Sinds 1964 is het Twiske aangewezen als recreatiegebied. De nieuw inrichting van het terrein is sterk gebaseerd op de historische verkaveling.

In de twintigste eeuw hebben stads- en dorpsuitbreidingen en infrastructurele werken geleid tot grote landschappelijke veranderingen. In de jaren '20 van de vorige eeuw maakte Amsterdam de sprong over het IJ en legde de noordelijke tuindorpen aan. Na de Tweede Wereldoorlog is de bebouwing van in de Zaanstreek spectaculair toegenomen en ontstond de nieuwe stedelijke agglomeratie Zaanstad. Ook Purmerend maakte een sterke uitbreiding door.

In het landelijke gebied traden eveneens veranderingen op. Een deel van het gebied werd in het kader van ruilverkaveling opnieuw ingericht, waarbij de oude landschapsstructuren over het algemeen zijn gerespecteerd. Een ander deel kwam in het bezit van natuurbeschermingsorganisaties. Hier wordt het oude agrarische beheer voortgezet om de bijzondere halfnatuurlijke levensgemeenschappen van het veenweidegebied te behouden.

## 4.5 Specifieke items

Drie historische steden liggen er in Waterland: Purmerend, Edam en Monnickendam. Toen de graven van Holland hun invloed over Waterland hadden uitgebreid (omstreeks 1282) werd een actieve politiek gevoerd om de steden aan de rand van het graafschap tot ontwikkeling te brengen. Sommige onderzoekers veronderstellen dat Monnickendam als stedelijke kern door graaf Floris V is gesticht. Monnickendam kreeg in 1355 stadsrechten, Edam twee jaar later. Of Purmerend ook officieel stadsrechten heeft gekregen is niet geheel zeker, het heeft zich echter wel als stad gedragen door stadswallen en een gracht rond de kern aan te leggen.

### Purmerend

Purmerend is een voorbeeld van een nederzetting waar het accent is verplaatst van de landbouw naar de handel en visserij. In 1410 kreeg Purmerend marktrechten. De huidige kern wekt niet de indruk dat het in het verleden een belangrijke stad is geweest, maar de stad heeft verdedigingswerken gehad en aan de westkant stond zelfs een kasteel: Purmersteyn. Het werd in 1413 gebouwd door de rijke Amsterdamse koopman Willem Eggert, die zich hier enige jaren tevoren had gevestigd en Heer van Purmerend was geworden. Purmersteyn is in 1741 afgebroken. In de decennia na de Tweede Wereldoorlog zijn de grachten van Purmerend gedempt en zijn er zoveel oude gebouwen afgebroken dat de stad veel van haar cultuurhistorische betekenis heeft verloren. Midden in de stad ligt de Kaasmarkt, de plek waar al vanaf de 15<sup>e</sup> eeuw markten worden gehouden.



*Het Gemeenlandshuis van het Hoogheemraadschap van de Uitwaterende Sluizen in Kennemerland en West-Friesland, tegenwoordig van het Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier.*

### Edam

Edam is ontstaan bij de dam in de IJse. Na de grote bloei in de zestiende eeuw verdween een belangrijk deel van de scheepvaart en de bedrijvigheid naar Amsterdam. Het silhouet van de stad wordt gedomineerd door de Speeltoren, de toren van de in 1883 gesloopte Kleine Kerk.. De Dam van Edam is het hart van de stad. We vinden er het stadhuis uit 1738, met ernaast het 17<sup>e</sup> eeuwse wachthuis en de boterhal uit het begin van de 19<sup>e</sup> eeuw. Ook het Edams museum is er gevestigd, in een 16<sup>e</sup> eeuwse woonhuis. De Kaaswaag dateert van 1778. Een belangrijk gebouw is het Gemeenlandshuis van het Hoogheemraadschap van de Uitwaterende Sluizen in Kennemerland en West-Friesland. Dit trotse gebouw dateert van 1701 en geldt als een van de mooiste waterschapshuizen van ons land. Het Gemeenlandshuis staat aan de Schepenmakersdijk op de plaats van een van de oude scheepswerven. In de

noordwesthoek van de oude stadskern staat de majestueuze Grote- of St. Nicolaaskerk. Van buiten sober, van binnen imposant door de ruimtewerking, de harmonieuze verhoudingen en het oude meubilair. In het centrum van de stad was destijds al geen plek meer om zo'n groot gebouw neer te zetten, vandaar dat de kerk een beetje buiten het centrum gebouwd is. Er is ongeveer honderd jaar aan de kerk gewerkt: van het begin van de 15<sup>e</sup> tot het begin van de 16<sup>e</sup> eeuw. De kerk heeft een prachtige collectie gebrandschilderde ramen uit de 17e eeuw, aangeboden door naburige steden en dorpen, instellingen en rijke inwoners van de stad.

### **Monnickendam**

Volgens de overlevering hebben de monniken van Marken aan de overkant van de Gouwzee een boerderij of uithof gebouwd. Hiervoor zijn echter nooit bewijzen gevonden. Ook zouden zij de rivier de Leek afgedamd hebben en daarmee Monnickendam haar naam gegeven. Hoe het ook zij, in het wapen van Monnickendam heeft een monnik een markante plaats. Ook deze 'damstad' ontwikkelde zich tot een markt- en handelscentrum en kreeg in 1355 stadsrechten. De opgraving van een deel van de grote terp in het centrum van de stad heeft restanten van huizen en werkplaatsen van drie ambachtslieden aan het licht gebracht. Toen de terp werd opgeworpen, omstreeks 1280, was er dus al enige niet-agrarische bedrijvigheid. De grote bloeitijd van de stad vond plaats in de tweede helft van de 16<sup>e</sup> eeuw. In die tijd was Amsterdam nog Spaans; veel kooplieden waren Amsterdam ontvlucht en hadden zich in Monnickendam gevestigd. Vol verwachting werd de stad in 1575 vergroot: de stadsmuur en de stadsgracht werden een eind naar buiten gelegd. Amsterdam sloot zich echter in 1578 bij de Republiek aan. Bovendien begon de haven van Monnickendam te verzanden. Het gevolg was dat de economische activiteit langzaam maar zeker weer door de grote buur werd overgenomen. Het was gedaan met de groei van de stad en de nieuwe stedelijke ruimte die in 1575 was gerealiseerd zou pas na de Tweede Wereldoorlog worden volgebouwd. Wat stedelijke elementen betreft lijken Monnickendam en Edam nogal op elkaar. Monnickendam heeft ook een Grote Kerk, een speeltoren, een stadhuis en een waag. De Grote Kerk van Monnickendam werd gebouwd in het begin van de 15<sup>e</sup> eeuw. Althans, toen is men met de bouw begonnen, want pas omstreeks 1650 was het gebouw gereed. De kerk was, net als die in Edam, gewijd aan de heilige Nicolaas, patroonheilige van de zeevaarders. De Grote Kerk nam omstreeks 1500 de functie van de oude parochiekerk over, die door brand verwoest werd. De parochiekerk werd afgebroken. De toren (de Speeltoren) werd wel opnieuw opgebouwd en in 1596 van een carillon voorzien. Het stadhuis is een voormalig woonhuis uit 1746 aan het Noordeinde, dat samen met het Zuideinde de vroegere zeewering vormt. Tussen Noord- en Zuideinde ligt de dam in de Leek, waar het allemaal mee begonnen is. Een schutsluis vormt de verbinding tussen de Leek en het IJsselmeer. Het waaggebouw dateert van omstreeks 1600 en werd in 1660 verbouwd in de stijl van de Amsterdamse architect Vingboons.

## **4.6 Historisch-geografische elementen en structuren**

De cultuurhistorische elementen en structuren in het huidige landschap waaronder de historisch geografische elementen en structuren zijn voor het gebied te ordenen naar te onderscheiden landschapsvormende functies. Onderstaand is per relevante functie een aantal kenmerkende elementen en structuren vermeld.

### **Landbouw**

- De Matten (me), Schermer
- Polder Beetskoog (1200-1300), Beets
- Eilandspolder
- Polder Wormer, Jisp en Nek
- Polder Westzaan
- Polder Oostzaan
- Veenspolder, Assendelft
- Ilperveld, Den Ilp
- Veenderij Zunderdorp

**Bosbouw**

- Geen items

**Wonen**

- Warder (1150-1200), Zeevang
- Middellie (1100-1200), Zeevang
- Middenbeemster (1612), Beemster
- Schermerhorn (1200-1300)
- Grootschermer (1200-1300)
- De Rijp (1200-1300)
- Graft (1200-1300)
- Wormer (1100-1200)
- Jisp (1100-1200)
- Purmerland (1100-1200)
- Westzaan (1100-1200)
- Oostzaan/De Haal (1100-1200)
- Den Ijp (1100-1200)
- Purmerland (1100-1200)
- Watergang (1300-1400)
- Zuiderwoude (1100-1200)
- Ransdorp (1300-1400)
- Durgerdam (1400-1450)
- Holysloot (1200-1300)
- Uitdam (1300-1400)
- Werven op Marken (1300-1700)

**Jacht en visserij**

- Geen items

**Waterstaat**

- Spuisluis Grafelijkheidssluis (1932), Monnickendam
- Gemaal Ipendam (1925), Ipendam
- Dam (1240), Monnickendam
- Dijk van Marken
- Dijken Markerwaard (1957), Marken
- Ringsloot Monnikenmeer ((1863), Monnickendam
- Nieuwendam in de Purmer Ee (1402), Monnickendam
- Gemaal Poelsluis (1834), Zuiderwoude
- Dam , Monnickendam
- Ringsloot De Broekermeer, Broek in Waterland
- Ringsloot De Belmermeer, Broek in Waterland
- Ringdijk De Noordmeer, Broek in Waterland
- Twiske
- IJe, Edam
- Sluis in de Wating, Zaandam
- Poldermolen E (1634), Schermer
- Poldermolen G (1634), Schermer
- Poldermolen K (1634), Schermer
- Poldermolen D (1634), Schermer
- Poldermolen C (1634), Schermer
- Poldermolen O (1634), Schermer
- Poldermolen Noorder D (1634), Schermer
- Poldermolen Noorder E (1634), Schermer
- Poldermolen M (1634), Schermer
- Gemaal Emma (1926-1929), Stompetoren
- Gemaal Wilhelmina (1926-1929), Stompetoren
- Poldermolen Katwoude (1896), Volendam
- Boezems en tussenboezems molengang Schermer
- Ringdijk Blijkmeerpolder
- Noorder Polderhuis, Schermer
- Westertocht, Schermer
- Noordertocht, Schermer
- Zuidertocht, Schermer
- Ringvaart, Schermer
- Ringdijk Noordeindermeerpolder
- Ringdijk Sapmeerpolder
- Ringdijk Polder de Graftermeer



- Schardam (1300-1350), Schardam
- Uitwateringssluis in de Korsloot (1592-1738), Schardam
- Beemster- of Hornsluis in de Beemsteruitwatering (1735), Schardam
- Sluis Beemster Uitwatering, Schardam
- Sluis Korsloot, Schardam
- Ringdijk polder Etersheimerbraak, Schardam
- IJsselmeerdijk
- Gemaal Schardam
- Westersloot, Beemster
- Jispersloot, Beemster
- Beetstersloot, Beemster
- Oostersloot, Beemster
- Schermerhornersloot, Beemster
- Oosthuizenloot, Beemster
- Draaiordersloot, Beemster
- Zuidersloot, Beemster
- Poldermolen De Havik (1576), Grootschermer
- Menningweermolen (1888), Grootschermer
- Ringdijk Blijkmeerpolder
- Gemaal Blijkmeerpolder
- Ringdijk Starnmeerpolder, onder ander de Groene dijk, West-Grafdijk
- Ringdijk De Engewormer
- Ringdijk Schaalsmeerpolder
- Poldermolen De Woudaap (1651), Krommenie
- Poldermolen De Neckermolen (1631), Neck
- Gemaal, De Wijde Wormer
- Machinetocht, De Wijde Wormer
- Midentocht, De Wijde Wormer
- Midentocht, Purmer
- Purmer Ringvaart
- Poldermolen aan de Havensloot, Volendam
- Noorder IJ- en Zeedijk
- Poldermolen Het Prinsenhof, (1840), Westzaan
- Ringdijk Durgerdammerdiepolder
- Stoomgemaal (1874), De Rijk
- Gemaal Juliana,(1929), Driehuizen
- Poldermolen van de Zuidpolder (1670), Edam
- Stoomgemaal (1875), Edam
- Stoomgemaal Noordervaartdijk (1877), Krommenie
- Gemaal Noordervaartdijk (1920), Krommenie
- Poldermolen De Twiskemolen ( 1975), Landsmeer
- Gemaal Noorddijk (1885), Beemster
- Jacobus Boumangemaal (1962), Oostdijk Beemster
- Windmotor (bij Enge Wormer Ringdijk (1926), Wormer
- Stoomgemaal Ceres (1878), Wormer
- Gemaal Soeteboom (1874), Zaandam
- Gemaal 't Leven (1904), Zaandijk
- Poldermolen K (1635), Zuidschermer

#### **Defensie**

- Fort bij Markenbinnen (1890), Markenbinnen
- Fort bij Spijkerboor (1886-1889), Beemster
- Fort aan den Ham (1896), Krommenie
- Fort bij Krommeniedijk (1896), Krommenie
- Hoge Dijk, Krommenie
- Fort aan de Middenweg (1886-1889), Beemster
- Fort aan de Nekkerweg (1886-1889), Beemster
- Fort benoorden Purmerend (1886-1889), Beemster
- Fort aan de Jisperweg (1886-1889), Beemster
- Inundatiesluis (1891), Beemster
- Damsluis aan de Jisperweg (1914), Beemster
- Damsluis aan de Rijperweg (1914), Beemster
- Fort bij Edam (1885), Edam
- Militaire gebouwen (1895-1920), Polder IJdoorn
- Werk aan het IJ voor Durgerdam (1809, 1885), Durgerdam
- Vestingwerken (1572-1581), Edam

- Vestingwerken (1575), Monnickendam
- Munitie- en wapenfabriek op het Hembrugterrein (1895), Zaandam

#### **Delfstofwinning**

- Geen items

#### **Bedrijvigheid**

- Molen bij Zaanse Schans
- Boterhal (1825-1850), Edam
- Kaaswaag (1880), Edam
- Kaaspakhuizen (1630-1900), Edam
- Stellingoliemolen De Pink (1620), Koog aan de Zaan
- Bedrijfsgebouwen aan de Zaan (1850-1920), Koog aan de Zaan
- Eierpakhuizen (1900), Landsmeer
- Korenmolen De Nachtegaal (1704), Midden-Beemster
- Weegbrug (1925), Middenbeemster
- Zuivelfabriek De Tijd (1930), Middenbeemster
- Waag (1699), Monnickendam
- Kaaswaag (1883), Purmerend
- Pakhuizen en bedrijfsgebouwen (1630-1920), Purmerend
- Visafslag (1934), Volendam
- Papiermolen De Schoolmeester (1692), Westzaan
- Pelmolen Het Prinsenhof (1722), Westzaan
- Papiermolen De Jonge Dirk (1959), Westzaan
- Graanmalerijen (1916-1925), Westzaan
- Korenmolen De Koker (1866), Wormer
- Pakhuizen en bedrijfsgebouwen aan de Zaan (1890-1930), Wormer
- Pakhuizen en bedrijfsgebouwen aan de Zaan (1880-1930), Wormerveer
- Houtzaagmolen De Held Jozua (1718), Zaandam
- Pakhuizen en bedrijfsgebouwen aan de Zaan en het Noordzeekanaal (1870-1950), Zaandam
- Korenmolen De Bleke Dood (1656), Zaandijk
- Vm kaasfabriek De Eendracht (1880), Zuidschermer

#### **Verkeer**

- Zaadijkersluis of Gerrit Jan Honigsluis ((1727), Zaandijk
- Station (1983), Zaandam
- Grote Sluis of Hondsbossche Sluis (1544), Zaandam
- Wilhelminasluis (1903), Zaandam
- Overtoomsluis (1719), Zaandam
- Papenpadsluis (1726), Zaandam
- Hanepadsluis (1852), Zaandam
- Mallegatsluis (1634), Zaandam
- Poelsluis (1788), Wormer
- Watertoren (1885), Westzaan
- Westzanersluis (1722), Westzaan
- Haven (1661), Volendam
- Vm tramstation (1930), Purmerend
- Station (1958), Purmerend
- Schutsluis tussen Noordhollandsch Kanaal en Beemsterringvaart (1824), Purmerend
- Markervaart (1644), Markenbinnen
- Woudaapsluis (1600-1699), Krommenie
- Vuurtoren (1893), Durgerdam
- Vuurtoren het Witte Paard (1839), Marken
- Haven (1837), Marken
- Kanaal van Goudriaan (1825), Durgerdam-Marken
- Nauernasche Vaart (1635), Krommenie
- Damsluis (1569), Edam
- Pompsluis (1614), Edam
- Zeesluis (1829), Edam
- Grafelijkheidssluizen (1611, 1884), Monnickendam
- Broekervaart, Broek in Waterland
- Oorgat (1357), Edam
- Damsluis, Edam
- Schutsluis, Edam
- Westerweg, Purmer
- Oosterweg, Purmer

- Nekkerweg, Beemster
- Purmerendweg, Beemster
- Middenweg, Beemster
- Jisperweg, Beemster
- Wormerweg, Beemster
- Zuiderweg, Beemster
- Volgerweg, Beemster
- Rijperweg, Beemster
- Hobrederweg, Beemster
- Oosthuizerweg, Beemster
- Vrouwenweg, Beemster
- Zuidervaart, Schermer
- Noordervaart, Schermer Schermer
- Korte/Lange Molenweg, Schermer
- Oterlekerweg, Schermer
- Trekvaart Alkmaar-Hoorn
- Trekvaart Zesstedenvaart
- Schutsluis West-Graftdijk
- Haven West-Graftdijk
- Nauernasche Vaart
- Schutsluis Noordersluis in de Nauernasche Vaart (1633), Krommenie
- Knollendammervaart
- Schutsluis Oost-Knollendam
- Schutsluis Wormerveer
- Zuiderweg, De Wijde Wormer
- Noorderweg, De Wijde Wormer
- Trekvaart Monnickendam- Edam
- Trekvaart Monnickendam-Amsterdam (1661)
- Haven, Volendam
- Havensloot, Volendam
- Schutsluis Vrouwenverdriet, Westzaan
- Schutsluis Westzaan, Westzaan
- Schutsluis Schermersluis (1800), Nauerna
- Gemaal De Landbouw (1877), Nauerna
- Schutsluis Westzaan-Zuid
- Overtoom Westzaan
- Schutsluis Zaandam
- Schutsluis in de Zaan, Zaandam
- Schutsluis Koog aan de Zaan
- Damsluis (1819), De Rijk
- Station Koog-Zaandijk (1930), Koog aan de Zaan
- Middeldammersluis (1620), Monnickendam
- Station (1884), Oostzaan

#### **Bestuur**

- Polderhuis Hoogheemraadschap Uitwaterende Sluizen (1600-1699), Edam
- Polderhuis van de polder Starnmeer en Kamerhop (1787), Markenbinnen
- Polderhuis (1800-1899), Middenbeemster
- Gemeenlandshuis van Waterland (1619), Monnickendam
- Noorderpolderhuis (1640), Stompvoren
- vm raadhuis (1898), Assendelft
- vm raadhuis (1721), Broek in Waterland
- vm raadhuis (1826), Broek in Waterland
- raadhuis (1630), De Rijk
- stadhuis (1739), Edam
- vm raadhuis (1613), Graft
- vm raadhuis (1639), Grootschermer
- vm rechthuis (1652), Grootschermer
- vm raadhuis (1868), Ilpendam
- vm raadhuis (1650), Jisp
- vm raadhuis (1908), Koog aan de Zaan
- vm raadhuis (1706), Krommenie
- vm raadhuis (1870), Landsmeer
- raadhuis (1968), Landsmeer
- Het Oude Raadhuis (1826), Midden-Beemster
- Vm stadhuis (1746), Monnickendam

- Stadhuis (1985), Monnickendam
- Raadhuis (1860), Oostzaan
- Polderhuis (1925), Oostzaan
- Vm stadhuis (1912), Purmerend
- vm raadhuis (1652), Ransdorp
- vm rechthuis (1600-1699), Schermerhorn
- raadhuis Wittenburg (1889), Stompvoren
- vm rechthuis (1783), Westzaan
- vm raadhuis (1660), Wormer
- vm raadhuis (1828), Wormerveer
- vm Stadhuis (1848), Zaandam

#### **Religie**

- Onze Lieve Vrouwe van Lourdesklooster (1910), Westbeemster

#### **Recreatie/sport**

- Het Twiske

#### **Zorg, cultuur en onderwijs**

- Zaanse Schans (1961), Zaanwijk

#### **Energievoorziening**

- Vm gemeentelijke elektriciteitscentrale (1911), Assendelft

#### **Landgoederen en buitenplaatsen**

- Buitenplaats Rustenhoven (1768), Middenbeemster

## **4.7 Literatuur**

- Barends, S. e.a., 2000 (8). Het Nederlandse landschap. Een historisch-geografische benadering. Utrecht.
- Bekius, D., 1999. Historisch-geografische inventarisatie en waardering van Waterland-Zaanstreek. Een werkdocument ten behoeve van de Cultuurhistorische Waardenkaart Noord-Holland. Hoorn.
- Berendsen, H.J.A., 1997. Landschappelijk Nederland. Assen.
- Besselaar, Herman, 1974. Molens van Nederland. Amsterdam.
- Blink, H., 1892. Nederland en zijne bewoners. Handboek der Aardrijkskunde en Volkenkunde van Nederland. Amsterdam.
- Borger, Guus J. & Saskia Bruines, 1994. Binnewaeters gewelt. 450 jaar boezembeheer in Hollands Noorderkwartier. Edam.
- Bos, Jurjen M., 1988. Landinrichting en archeologie: het bodemarchief van Waterland. Dissertatie, Amersfoort.
- Bos, Jurjen M., 1988. Waterland, een middeleeuws cultuurlandschap. Amersfoort.
- Cock, J.K. de, 1981. Historische geografie van Waterland. Tijdschrift Holland nr.7, p.329-349.
- Danner, H.S., H.Th. M. Lambooy & C. Streefkerk, 1994. ...die water keert. 800 jaar regionale dijkzorg in Hollands Noorderkwartier. Alkmaar/Edam.
- Gorter, H.P., 1986. Ruimte voor natuur. 80 jaar bezig voor de natuur van de toekomst. 's-Graveland.
- Haartsen, Adriaan, 2002. Door mensen gemaakt. Cultuurhistorische waarden in Noord-Holland. Haarlem.
- Haartsen, Adriaan & Corrie ten Oever-van Dijk, 2001. De cultuurhistorie van Waterland en Zaanstreek (inclusief Beemster en Schermer). Haarlem.
- Haartsen, Adriaan; Joke Lenten & Corrie ten Oever-van Dijk, 2000. De cultuurhistorie van Kennemerland. Haarlem.
- Heslinga, M.W., A.P. de Klerk, H. Schmal, T. Stol & A.J. Thurkow, 1985. Nederland in kaarten. Verandering van stad en land in vier eeuwen cartografie. Ede.
- Hoven, Frank van den, 1997. De Topografische Gids van Nederland. Amersfoort.
- Hurdeman, Piet, 1980. 'Waterland' door de eeuwen heen. Purmerend.
- Joode, Ton de & Peter Bernard, 1989. De mens en het water. Bruggen, sluizen en kanalen in Nederland en België. Weert.

- Kelder, P., 1984. Landschappen rondom de Zuiderzee. Enkhuizen.
- Kleij, E. van der, 1993. Architectuur en stedenbouw in Noord-Holland 1850 – 1940. Zwolle.
- Kleijn, Koen; Jos Smit & Claudia Thunnissen, 1999 (3). Nederlandse bouwkunst. Een geschiedenis van tien eeuwen architectuur. Alphen aan den Rijn.
- Moerman, H.J., 1956. Nederlandse plaatsnamen. Leiden.
- Nijhof, Peter, e.a., 1991. Langs pakhuizen, fabrieken en watertorens. Industrieel-archeologische routes in Nederland en België. Utrecht/Antwerpen.
- Oever-van Dijk, C.M. ten, 1994. Voor- en ontstaansgeschiedenis van Purmerend. Scriptie Open Universiteit. Purmerend.
- Oever-van Dijk, Corrie ten, 2000. Cultuurhistorische waarden in een Vinex-locatie. In: Steunpunt Cultureel Erfgoed Noord-Holland nr. 3, pp. 6-9.
- Provinciale Planologische Dienst van Noord-Holland, 1986. De cultuurhistorische betekenis van forten. Haarlem.
- Provincie Noord-Holland, 1999. Cultuurhistorische waardenkaart Schermer. Haarlem.
- Rappol, M. & C.M. Soonius (red), 1994. In de bodem van Noord-Holland. Geologie en Archeologie. Amsterdam.
- Roovers, Henk & Piet Hein Zijl, 1980. Onvoltooid verleden. Geschiedenis van de Zaanstreek. Zaanstreek.
- Schilstra, J.J., L. Brandts Buys & C. de Jong, z.j. De stolp te kijk. Wormer.
- Schuiling, R., 1915. Nederland. Handboek der aardrijkskunde. Zwolle.
- Schultz, E., 1992. Waterbeheersing van de Nederlandse droogmakerijen. Dissertatie, Delft.
- Schutte, G.J. & J.B. Weitkamp, 1998. Marken. De geschiedenis van een eiland. Amsterdam.
- Sneep, J.; H.A. Treu & M. Tydeman (red), 1982. Vesting. Vier eeuwen vestingbouw in Nederland. 's-Gravenhage.
- Steegh, Arthur, 1985. Monumenten Atlas van Nederland. 1100 Historische Nederzettingen in kaart. Zutphen.
- Stenvert, Ronald, Chris Kolman, Saskia van Ginkel-Meester, Elisabeth Stades-Vischer m.m.v. Ronald Rommes, 2006. Monumenten in Nederland. Noord-Holland. Zwolle/Zeist.
- Soonius, C.M., 1999. Waterland en Zaanstreek. Toelichting op de archeologische Monumentenkaart. RAAP Archeologisch Adviesbureau, Amsterdam.
- Stichting voor Bodemkartering, 1981. Bodemkundige landschappen van Nederland. Wageningen.
- Ven, G.P. van de, 1993. Leefbaar Laagland. Geschiedenis van de waterbeheersing en landaanwinning in Nederland. Utrecht.
- Westhoff, V., P.A. Bakker, C.G. van Leeuwen & E.E. van der Voo, 1971. Wilde planten. Flora en vegetatie in onze natuurgebieden. Deel 2: het lage land. 's-Graveland.
- Woudt, J.P. & K., 1991. Encyclopedie van de Zaanstreek.





## 5 Regio 54: Amsterdam en Meerlanden



*Ouderkerk aan de Amstel.*

### 5.1 Ligging

De noordgrens wordt bepaald door het Noordzeekanaal en loopt door ten noorden van Amsterdam Noord. In het oosten wordt het gebied begrensd door het IJsselmeer en bij Diemen langs het Amsterdam-Rijnkanaal en het Gein. Vervolgens wordt de provinciegrens aangehouden waarmee de grens komt te lopen langs de Haarlemmerringvaart, deze ringvaart is grotendeels de westgrens, ten oosten van Spaarwoude loopt de grens richting Noordzeekanaal.

### 5.2 Karakteristiek

Duizend jaar geleden vestigden de eerste ontginners zich in de regio. Ze troffen er een uitgestrekt moeras aan, met grote veenkoepels, meertjes en rivieren. Sindsdien is het gebied door natuurlijke oorzaken, maar vooral door toedoen van de mens totaal van karakter veranderd. Amsterdam groeide in enkele eeuwen uit van een vissersdorp tot de belangrijkste stad van het land. Maar ook het omringende land veranderde totaal van gedaante. Grote delen van het veengebied werden vergraven en veranderden in grote meren. De bevolking werd teruggedrongen op smalle stroken die de ververs hadden gespaard: niet uit piëteit voor de mensen die er woonden, maar omdat het veen onvoldoende van kwaliteit was om er turf van te maken. Hoe meer veengrond werd vergraven hoe natter het in de omgeving van Amsterdam werd: naast de natuurlijke meren kwamen er steeds meer plassen door de verving. Het Haarlemmermeer breidde zich in de loop van de eeuwen zover naar het oosten uit dat het de hoofdstad ging bedreigen. Vanaf de 17<sup>e</sup> eeuw werden de meren drooggelegd en werd het land opnieuw door de mens in gebruik genomen.

Aanvankelijk waren het boeren die de drooggevalle gronden gebruikten om er hun boterham te verdienen, maar sinds het midden van de vorige eeuw zijn er steeds meer stedelijke functies in de droogmakerijen terecht gekomen: woonwijken, bedrijfsterreinen... en Schiphol natuurlijk.

De rijke stad Amsterdam moest goed verdedigd kunnen worden. Van de middeleeuwse verdedigingswerken is niet zoveel meer over, maar des te meer van de verdedigingsgordels die later op enige afstand van de stad zijn gelegd: de Oude en de Nieuwe Hollandse Waterlinie en de Stelling van Amsterdam.

De invloed van de stad Amsterdam op het omringende landschap komt met name tot uiting in de infrastructuur. In de 17<sup>e</sup> eeuw werden trekvaarten aangelegd, die een aangenamere vorm van vervoer vormden dan de hobbelige en modderige wegen van voor die tijd. In de 19<sup>e</sup> eeuw werden spoorwegen aangelegd, maar ook nieuwe waterverbindingen: het Noordhollandsch Kanaal en het Noordzeekanaal. En de 20<sup>e</sup> eeuw bracht de aanleg van het wegen- en snelwegennet van en rondom Amsterdam. Op veel plaatsen heeft de stad het omringende platteland sterk beïnvloed. Maar toch valt het telkens weer op hoe abrupt de overgangen van de stad naar het landelijk gebied soms zijn. Zoals in de polder de Ronde Hoep, die zijn landelijke karakter ondanks de doorsnijding door de A 9 heeft kunnen bewaren. Of aan de noordkant, waar dorpen als Durgerdam en Ransdorp een boeiend contrast vormen met de hectische stad.

Een dynamisch gebied, Amsterdam en Meerlanden, een gebied vol contrasten. En een gebied waar allerlei aspecten van de bewoningsgeschiedenis, de strijd tegen het water en de uitdijende stad in het huidige landschap te zien zijn. Het zijn deze cultuurhistorische waarden die het landschap een extra dimensie geven, die het landschap spannend maken.

#### **Cultuurhistorische blikvangers**

- De stelling van Amsterdam
- De Haarlemmermeer
- De polder De Ronde Hoep
- Het Noordzeekanaal
- De stad Amsterdam

### **5.3 Ontstaan van het natuurlijke landschap**

Voor de ontwikkeling van de bodem en het landschap van Meerlanden en Amsterdam is vooral de periode na afloop van de laatste ijstijd van belang. Geologen noemen deze periode het holoceen.

Tijdens de ijstijd was een groot deel van Noord-Europa, Azië en Noord-Amerika bedekt met een dikke laag landijs. Doordat er zoveel water in de vorm van ijs was vastgelegd lag de zeespiegel meer dan 100 meter lager dan tegenwoordig. Ongeveer 10.000 jaar geleden zette een klimaatsverbetering in en het landijs begon te smelten. De zeespiegel steeg en de Noordzee, die grotendeels droog had gelegen, breidde zich naar het zuiden uit. De zeespiegelstijging bracht met zich mee dat ook de grondwaterspiegel steeg. Door deze vernatting ontstonden moerassen waarin veenlagen tot ontwikkeling kwamen. We moeten ons de situatie voorstellen als een brede moeraszone, die parallel aan de kust lag en die – naarmate de zeespiegel steeg – opschoof naar het oosten. Aan de zeezijde van de moeraszone werd het veen overspoeld door de zee, die zand en klei op het veen afzette. Aan de landzijde breidde het moeras zich verder uit en werden nieuwe veenlagen gevormd.

Zo'n 5000 jaar geleden veranderde het stromingspatroon in de Noordzee en werd er meer zand aangevoerd. Er ontstonden duinenrijen, die het achterliggend land afschermden van de zee. Helemaal gesloten was deze duinenrij echter niet: hier en daar waren zeegaten waardoor de zee kon doordringen in het achterland. Eén van deze gaten was het "Oer-IJ", een laagte die al in de ijstijd was ontstaan en waardoor de Vecht in zee uitmondde. Omstreeks het begin van de jaartelling verzandde deze monding en werd uiteindelijk helemaal door duinen afgesloten. De Vecht moest zijn water voortaan in noordelijke richting afvoeren.

Toen het Oer-IJ gesloten was trad er een periode aan waarin het hele gebied tussen de duinen en de hoge gronden van het Gooi in één groot moeras veranderde. Er werd een dikke laag veen gevormd, bestaande uit halfverteerde plantenresten. Plaatselijk kan deze veenlaag 4 à 5 meter dik zijn. Het landschap, zoals dat er voor de komst van de mens uitzag, bestond uit een aantal uitgestrekte hoogveeneilanden, die als een soort flauw bollende kussens in het gebied lagen. Op deze hoogveenkussens was geen opgaande begroeiing, het enige wat in zo'n gebied kan groeien zijn planten – zoals veenmos en zonnedauw - die op het regenwater zijn aangewezen en het met heel weinig voedingsstoffen kunnen stellen. Deze hoogveengebieden werden omgeven door veenrivieren, die het water uit het natte gebied afvoerden in de richting van het Almere, de voorloper van de Zuiderzee. Bij deze rivieren was voor de planten meer voedsel beschikbaar, de omstandigheden waren niet zo extreem als op de hoger gelegen veenkussens, zodat hier moerasbos tot ontwikkeling kon komen. Langs de rivieren is een dunne kleilaag afgezet, die later door de boeren die het gebied ontgonnen dankbaar werd gebruikt om hun boerderijen op te bouwen. Vanaf de 11<sup>e</sup> eeuw nam de invloed van de zee op het Almere steeds verder toe. In een reeks van stormvloedden werden grote delen van het ook daar aanwezige veengebied weggeslagen. Er ontstonden diepe geulen en het zoete Almere veranderde gaandeweg in de zoute Zuiderzee. Via het IJ drong de zee opnieuw, na een onderbreking van zo'n duizend jaar, diep het gebied binnen. De mensen die zich inmiddels in het gebied van Meerlanden en Amsterdam hadden gevestigd moesten maatregelen gaan nemen om hun woonplaatsen tegen het buitenwater te beschermen.

## 5.4 Bewonings- en ontginningsgeschiedenis

In tegenstelling tot andere delen van Noord-Holland is het gebied van Meerlanden en Amsterdam pas zo'n duizend jaar bewoond. Voor die tijd was het een onherbergzaam moerasgebied, waar slechts af en toe een groepje kolonisten neerstreek en er een bestaan probeerde op te bouwen. Pas in de Middeleeuwen lukte het de mens zich definitief in het zompige gebied te vestigen. Deze aanwezigheid bleef bepaald niet onopgemerkt: het moeras werd in hoog tempo ontgonnen, er werden boerderijen gebouwd en dorpen aangelegd, sloten en weteringen gegraven, kaden en dijken opgeworpen en rivieren afgedamd. En bij één van die dammen ontstond een nederzetting die zich, vlak na het ontstaan, geweldig begon uit te breiden en uitgroeide tot de grootste stad van ons land.

### 5.4.1 Middeleeuwen en Nieuwe tijd

In de tiende eeuw vestigden de eerste boeren zich in het veengebied. Op hoge plekken in het veen en langs de veenrivieren werden de boerderijen gebouwd. Loodrecht op de rivier werden sloten gegraven om het achterliggende land te ontwateren en in cultuur te brengen. Door de bochtige loop van de rivieren in Amstelland ontstond in de polder De Ronde Hoep een perceleringspatroon dat aan de spaken van een fiets doet denken.

Veen is echter een lastige substantie: door ontwatering en landbouwkundig gebruik daalt de bodem. Het zakken van de bodem wordt veroorzaakt door 'klink' en 'oxidatie'. Klink ontstaat wanneer bij verlaging van het grondwater, bijvoorbeeld door het graven van sloten, water uit het veen wegstroomt. Hierdoor neemt het volume van het veen af en daalt het land: het oppervlak zakt als het ware achter het grondwater aan.

Het tempo van de daling wordt versneld door oxidatie. Na ontwatering vullen de poriën in de veenbodem zich met lucht en worden de niet-verteerde plantenresten in het ontwaterde veen onder opname van zuurstof geleidelijk afgebroken en omgezet in kooldioxide en water. Het veen verbrandt dus eigenlijk, maar dan heel langzaam. Door inklinken en oxideren kan een veenoppervlak wel twee centimeter per jaar dalen. Hoeveel de bodem in de veengebieden van Noord-Holland is gedaald is niet precies bekend. Verondersteld wordt dat het oppervlak vroeger op de hoogste delen van het veen ongeveer 4 meter boven NAP heeft gelegen. Het oppervlak van een veengebied als De Ronde Hoep ligt nu ongeveer 1,5 meter beneden NAP. Dit betekent dat het oppervlak dus vanaf de ontginning zo'n 5,5 meter is gedaald!

Door de bodemdaling en de vorming van de Zuiderzee en het IJ was het land kwetsbaar geworden voor overstromingen. Al vroeg probeerden de bewoners zich te wapenen tegen het zeewater door de aanleg van lokale dijken langs het IJ, de Zuiderzee en de rivieren. De Kalverstraat was vroeger de dijk langs de Amstel, voordat de rivier werd afgedamd. In de loop van de dertiende eeuw zijn deze lokale dijken samengevoegd tot grotere, aaneengesloten dijken. De Zeeburgerdijk, Diemerzeedijk, Zeedijk, Nieuwe Dijk, Spaarndammerdijk en de Haarlemmerdijk zijn onderdeel van deze doorgaande zeewering. Van groot belang voor deze zeewering was het afdammen van de Amstel omstreeks 1270.

### Verveningen

In de loop der tijden werd het rondom de stad steeds natter. Naast de natuurlijke meren ontstonden er ook meren als gevolg van de turfwinning. De grote stad Amsterdam had een geweldige behoefte aan brandstof. Brandhout was er niet, want in de verre omtrek van de stad waren geen bossen te vinden. Wat wel in de directe omgeving te vinden was waren de geweldige voorraden veen, vaak meters dik. Het is deze fossiele brandstof waarop de motor van de economische machine van de Gouden Eeuw heeft gedraaid. Grote delen van het veenlandschap in de provincies Utrecht en Noord- en Zuid-Holland zijn in de loop van de eeuwen afgegraven en letterlijk in rook opgegaan, niet in een grote veenbrand, maar heel beheerst in de haarden van de huizen in de stad. En uiteraard in de ovens van industrieën als bierbrouwerijen, pannenbakkerijen en steenfabrieken.

In het begin, toen de boeren het moerasgebied net ontgonnen hadden, waren de activiteiten in de veenderij bescheiden van omvang. Voor eigen gebruik werd wat turf gestoken. Dat gebeurde boven de grondwaterspiegel: we noemen dit droge



*Met een baggerbeugel, die aan een lange stok was bevestigd, werd het veen onder de waterspiegel opgebaggerd.*

vervening. In het landschap ontstonden betrekkelijk ondiepe kuilen. Dit zijn turfputten of petgaten die gemakkelijk weer dicht konden groeien of door de boer weer vol werden gestort. Naarmate de vraag naar turf toenam werd de turfwinning grootschaliger aangepakt. Op veel plaatsen raakte de veenvoorraad boven de grondwaterspiegel spoedig uitgeput en werd naar methoden gezocht om ook de dieper gelegen veenlagen te winnen. De baggerbeugel was een belangrijke uitvinding omdat hiermee ook op grotere diepte onder de waterspiegel op grote schaal veen gewonnen kon worden. Bij de veenwinning onderscheiden we legakkers en petgaten. Legakkers waren smalle stroken land waar het veen niet werd weggehaald, in de tussen de legakkers gelegen petgaten werd het veen weggegraven. Voor zover mogelijk gebruikte men hiervoor een houten schop, maar voor het veen dat dieper zat, onder de

waterspiegel, werd de baggerbeugel gebruikt. Dit gereedschap bestaat uit een lange houten steel met een ijzeren ring en een net.

Daarmee kon de veenbagger van grotere diepte omhoog getrokken en op de legakker of in een praam gestort worden. Op de legakkers waren plekken in gereedheid gebracht waar de eigenlijke turfbereiding plaatsvond. Het opgebaggerde veen werd op de turfplaats gestort en zo homogeen mogelijk gemaakt, soms zelfs door met blote voeten door de veenmassa te stampen. Vervolgens werd de veenbagger egaal over de turfplaats verdeeld en met behulp van houten trapborden aangestampd. Na enige tijd drogen werden de turven op maat gestoken en verder gedroogd. Bij voldoende zon en wind waren de turven na vier tot zes maanden voldoende ingedroogd. Dan werd er van de turven een 'steupel' gebouwd: een langgerekte stapel met een hoogte van ongeveer tweeëneenhalve meter en een lengte van een meter of tien. Men begon met de loeg, een open gestapelde muur met een breedte van drie turven. Binnen de loeg werden de turven los gestort. Als de stapel klaar was werd hij afgedekt met riet en plaggen, om het geheel waterdicht te maken. In de steupel kon de turf nog verder drogen. Overjarige turf gold als de beste. In de loop van de winter verdwenen de meeste steupels en werd de turf per boot afgevoerd om verkocht te worden. In Amsterdam gebeurde dat bijvoorbeeld op de turfmarkt aan het Rokin. De turfwinning was een seizoengebonden bezigheid. Het afsteken en baggeren van veen begon meestal in de eerste week van april en eindigde half juni. Later in het jaar werd er niet gebaggerd, omdat het onzeker was of de turf dan nog wel droog zou worden.

Lange tijd bleef men op de oude vertrouwde manier te werk gaan in het veenbedrijf. Aan het eind van de negentiende eeuw echter een vernieuwing zijn intrede. Het zware werk met de baggerbeugel werd overgenomen door een met stoomkracht aangedreven machine, de veensteker of veentrekker genaamd. In het Veenmuseum 'Hoop op Zegen' in Vinkeveen kan men een van de laatste overgebleven veenstekers bezichtigen. Met een grote schuif – het raam – werd een plak van het veen afgesneden, tot een diepte van zo'n vier meter. De plak veen werd omhoog



*De Veensteker in het Veenmuseum 'Op Hoop van Zegen' in Vinkeveen*

gehaald en in het schip gelost. Daar werd het vermalen en vervolgens met een pijp op de turfplaats gestort. Deze nieuwe methode van veenslikwinning betekende een grote verbetering ten opzichte van het moeizame werken met de baggerbeugel. De turfbereiding zelf veranderde niet: dat was en bleef een tijdrovende en bewerkelijke activiteit.

Het was niet zo dat al het veenland werd vergraven. Door bijmenging met klei was het veen aan weerszijden van de veenriviertjes minder geschikt voor het vervaardigen van turf. De verveners lieten daarom meestal een strook land langs de riviertjes onaangetast (het bovenland). Ook de oude bewoningsassen midden in het veen bleven gespaard. De verveners vonden het te duur om alle huizen te kopen, bovendien moesten de veenarbeiders ook ergens wonen. Vandaar dat we temidden van droogmakerijen veenruggen vinden met oude bebouwingsstroken, zoals de oude bewoningsassen van Amstelveen en Mijdrecht.

### Bovenland en benedenland

Door de ontwatering en de oxidatie als gevolg van het landbouwkundig gebruik begon de slappe veenbodem snel te dalen. Al snel moesten er maatregelen genomen worden om de waterhuishouding te regelen. Om overstroming vanaf de rivieren te voorkomen moesten er ook langs de rivieren kaden of dijken worden aangelegd. Vrije afwatering op de rivieren was toen niet meer mogelijk: er werden weteringen gegraven die hun water via sluizen konden spuien op de rivier. Vanaf de 15<sup>e</sup> eeuw, toen windmolens werden ingezet om het polderwater weg te malen, kreeg de waterbeheersing een nieuwe impuls. Dorpspolders werden samengevoegd tot grotere eenheden. De bodem bleef echter dalen; gebieden die vroeger ruimschoots boven de zeespiegel lagen zijn inmiddels enkele meters gedaald en liggen nu 1 à 2 meter beneden zeeniveau. En ook ruimschoots onder het niveau van de rivieren, dat over het algemeen op 40 cm. beneden NAP wordt gehouden. De niet-verveende veengebieden worden bovenland genoemd. De grootste oppervlakten onverveend land liggen in het Waterlandse deel van de regio en in de Polder De Ronde Hoep. Daarnaast vinden we langs de rivieren in Amstelland kleine stroken bovenland, die ongeschikt waren voor de veenwinning die iets verder bij de rivier vandaan werd uitgevoerd. Want veel van het veen is vergraven. De schoorstenen in de stad moesten blijven roken en dat ging ten koste van het veenlandschap. Naast de natuurlijke meren in het gebied (zoals het Bijlmermeer) ontstonden er grote door de mens veroorzaakte plassen. De turfwinning is tot in de twintigste eeuw doorgegaan. De meeste van deze plassen zijn drooggemalen en deze droogmakerijen vormen nu de laagste delen van het landschap: het benedenland.

<b>Naam droogmakerij</b>	<b>periode</b>	<b>oppervlakte</b>
Amsterdammerpolder	1877	400
Bijlmermeer	1627	550
Bovenkerkerpolder	1765-1770	1345
Buiksloterham	1851	224
Buitendijksche Buitenveldertsche Polder	1875	1870
Holendrecht- en Bullewijkerpolder	1864	435
Lutkemeer	1864-1865	225
Middelpolder onder Amstelveen	1879	680
Middelveltsche Akerpolder	1896	200
Noorder Legmeerpolder	1876-1877	1400
Osdorperbinnenpolder	1941	242
Osdorperbovenpolder	1920	135
Polder de Nieuwe Bullewijk	1908	273
Schinkelpolder	1858	420
Sloterdijkermeer	1644	115
Thamer binnenpolder	1851	230
Veenderij de Toekomst	1940	100
Watergraafsmeer	1629	557
Zuider Legmeerpolder	1881-1883	870
Haarlemmermeer	1848-1852	18.000

Tussen de droogmakerijen bleven hier en daar stroken veen liggen met de lintbebouwing van de oude dorpen, zoals bij Amstelveen en Aalsmeer.





*Vervening van de Legmeer en de Bovenkerkerpolder op een kaart uit 1740. Amstelveen is een smalle veenrug temidden van twee grote meren. Aan de randen van de meren zijn petgaten en legakkers te zien.*

### **De Haarlemmermeer**

Het Haarlemmermeer is ontstaan doordat drie kleine, natuurlijke meren (Spieringmeer, Leidsche Meer en Haarlemmermeer) zich door oeverafslag uitbreidden en aan elkaar vastgroeiden. Dit grote meer breidde zich steeds verder uit. Veel land werd weggeslagen en zelfs hele dorpen werden verzwoegen door de 'waterwolf'. De kerkdorpen Nieuwerkerk en Rietwijk verdwenen in de 17<sup>e</sup> eeuw in de golven en ook de gehuchten Burggravenveen en Vennep gingen verloren.

Het water ging een steeds grotere bedreiging vormen, en in het midden van de 19<sup>e</sup> eeuw dreigde er een verbinding te komen tussen het Haarlemmermeer en het IJ. Toen was het moment gekomen waarop het rijk ingreep en de drooglegging van het meer ging organiseren. Er waren in het verleden al veel plannen gemaakt om het meer droog te leggen, maar steevast gingen de steden Haarlem en Leiden dwars liggen en konden de plannen niet doorgaan. Leiden had grote belangen bij het instandhouden van het meer voor de visserij, terwijl Haarlem bang was dat het Spaarne onbevaarbaar zou worden door dichtslibbing als gevolg van de nieuwe waterhuishouding. Pas door ingrijpen van hogerhand werd deze impasse doorbroken.



*Gemaal Lijnden*

Inmiddels was de plas uitgegroeid tot een oppervlakte van 18.000 ha. Aan de rand van het meer werden een ringvaart en een dijk aangelegd. Hiervoor werd uiteraard de grond gebruikt die vrijkwam bij het graven van de ringvaart, maar er was veel meer nodig. Er werd zand aangevoerd dat ten zuiden van Bennebroek werd gewonnen. Op de dijk werden de drie stoomgemalen gebouwd, die genoemd zijn naar beroemde waterbouwkundigen: Leeghwater, Cruquius en Lijnden. Leeghwater had al rond 1600 een plan gemaakt om het meer droog te malen, Cruquius deed hetzelfde in 1742, en baron Van Lijnden van Hemmen kwam op het idee om stoomgemalen te gebruiken in plaats van de aloude molengangen. Het bouwen van gemalen was goedkoper dan gebruik maken van molens: men had berekend dat er 140 molens nodig zouden zijn voor het droogleggen van het meer! De drie stoomgemalen werden uitgerust met de grootste stoommachines ter wereld. Toch hebben ze er nog een flinke klus aan gehad: van 1848 tot 1852 moest er gepompt worden voordat de 725 miljoen kubieke meter water was weggewerkt. Het Haarlemmermeer was de Haarlemmermeer geworden. Toen het voormalige meer drooggevallen was werden de Hoofdvaart, parallel hieraan een aantal tochten (zoals de IJtocht, de Nieuwerkerker tocht en de Slotertocht) en loodrecht hierop een zestal dwarsvaarten gegraven. Volgens hetzelfde rechthoekige stramien zijn ook de wegen aangelegd. Tenslotte werd het land met behulp van sloten in even grote, rechthoekige kavels ingedeeld en konden de nieuwe boerderijen worden gebouwd. Centraal in de polder ontstonden de dorpen Hoofddorp en Nieuw-Vennep, en aan de randen onder andere Badhoevedorp, Zwanenburg, Vijfhuizen en Abbenes.

### **De landbouw**

Het is bekend dat er vroeger graan is verbouwd in het veengebied omdat de landsheer zijn belasting hief in de vorm van graantienden: een tiende deel van de oogst moest worden afgedragen. We praten nu wel over de periode vlak na de ontginningen. De bodemdaling leidde echter tot een aanzienlijke vernatting van de landbouwgronden. Akkerbouw was dan ook al spoedig niet meer mogelijk en in de veertiende eeuw bestond het boerenland in het gebied vrijwel geheel uit grasland. De weilanden lagen bij de boerderijen, de hooilanden wat verderop. Omdat er een toenemende vraag naar landbouwproducten kwam moesten er maatregelen getroffen worden om het land droog te houden en de productie te verhogen. De molenbemaling deed zijn intrede. We zien dat de boeren in deze periode zelfs weer opnieuw graan gingen verbouwen. Lang heeft dit overigens niet geduurd, de melkveehouderij bleef de belangrijkste vorm van landbouw.

De specialisatie op de melkveehouderij leverde vlees, maar vooral boter en kaas op, die verhandeld werd op de Amsterdamse markten. Veel boter werd geëxporteerd naar Engeland, de kaas vond zijn weg naar onder meer Frankrijk en de Oostzeelanden. De Oostzeegebieden waren veruit de belangrijkste handelspartners van Amsterdam in de zestiende en zeventiende eeuw, de handel met deze streken overtrof ruimschoots de handel in specerijen en andere goederen uit het Verre Oosten. De bijproducten van de boter- en kaasmakerij, karnemelk en wei, werden wel gebruikt in de blekerijen van Haarlem en 's-Graveland voor het bleken van garen en linnen.

De groeiende stad werd in de zeventiende eeuw een steeds interessantere markt voor consumptiemelk. Veel boerderijen in Amstelland waren geheel ingericht op het produceren en leveren van melk aan de stadbewoners. Dit vereiste een speciale bedrijfsvoering: er werd weinig jongvee gehouden en er werden melkkoeien van elders aangekocht om ervoor te zorgen dat er het hele jaar door melk geleverd kon worden. Een- of tweemaal per dag werd de verse melk naar de stad gereden of gevaren, via de Amstel of de Boerenwetering, om daar verkocht te worden. Vanuit Waterland werd de melk met boten over het IJ naar de stad getransporteerd. Op verschillende manieren hebben de boeren gepoogd de productiviteit van hun bedrijf te vergroten. De betere ontwatering van het land, door het stichten van polders en het bouwen van (betere) poldermolens, vergrootte de opbrengst aan gras en hooi. Ook de bemesting speelde hierbij een grote rol. Tenslotte werd de kwaliteit van het vee verbeterd door een gericht aankoop- en fokbeleid. Dit leidde ertoe dat de gemiddelde melkgift per koe omstreeks 1600 ongeveer 2000 liter per jaar bedroeg,

terwijl dat in andere delen van Europa nog geen 800 liter was. Ter vergelijking: tegenwoordig zijn er koeien die gemiddeld 10.000 liter melk per jaar produceren. De nabijheid van de stad leidde ook tot 'warmoezeniers', tuinders die groente en fruit teelden en dat in de stad gingen verkopen. Aanvankelijk waren in de stad zelf nog tal van boomgaarden en groentetuinen te vinden. Zoals ook het houden van varkens en kippen in de stad in die tijd een normale zaak was. Naarmate de bevolking groeide werd echter steeds meer van de groene ruimte in beslag genomen door bebouwing. De teelt van groenten en fruit verplaatste zich naar een zone buiten de stad. Een andere teelt die met de nabijheid van de stad – en vooral van de haven – te maken had was de hennep teelt. De hennepplant leverde de grondstof voor zeildoek en touw. Beide waren nodig voor de gigantische vloot van koopvaardijsschepen en oorlogsschepen die ons land in de zestiende en zeventiende eeuw in de vaart had. Amsterdam telde tientallen lijnbanen waar de hennep tot touw werd verwerkt. De grootste waren de lijnbanen van de Verenigde Oost-Indische Compagnie en van de Admiraliteit, zoals de Marine toen heette. De hennepplanten werden meestal op kleine akkertjes geteeld. Voor een goede groei hadden ze veel mest nodig, zodat er veel toemaak naar de akkers werd gebracht. Hierdoor kunnen we oude hennepakkers soms herkennen aan hun hogere ligging ten opzichte van de omgeving.

Als de planten volgroeid waren werden ze geplukt, met wortel en al uit de grond getrokken. De mannelijke planten werden het eerst geplukt (eind juli of begin augustus). Na het rijpen van het zaad, vier of vijf weken later, waren de vrouwelijke planten aan de beurt. Na het plukken werden de planten enkele dagen in de sloot gelegd: 'geroot'. Het doel van dit roten was de bastvezels los te weken van de houtige delen van de stengel. Daarna werden deze stengels te drogen gezet tegen de knotbomen langs de sloten. Dit proces veroorzaakte een geweldige stank. In de winter werden de vezels van de houtige kern van de stengels gescheiden. De beste kwaliteit werd bereikt door schillen, maar dat was ook het meest arbeidsintensief. Iets minder van kwaliteit was de braakhennep, waarbij de stengels over een braak werden gehaald om de houtige kern te breken en vervolgens de vezels te verwijderen. De braakhennep werd over het algemeen gebruikt als grondstof voor de zeilmakerijen, de schilhenneep werd verwerkt tot touw.

### **Amsterdam**

Na een gestage groei in de eerste eeuwen van haar bestaan onderging de Amsterdam aan het eind van de 16<sup>e</sup> en de eerste helft van de 17<sup>e</sup> eeuw een gigantische groei van de bevolking. De stad groeide van 50.000 inwoners in 1600 naar 220.000 inwoners in 1675. Om al deze mensen te kunnen huisvesten en om de verschillende vormen van bedrijvigheid een plaats te kunnen geven, moest de stad flink worden uitgebreid. Rondom de oude binnenstad werd een concentrische structuur van nieuwe grachten aangelegd, de Jordaan werd bebouwd en een aantal kunstmatige eilanden verscheen om plaats te geven aan de industrie en de havenactiviteiten. Rondom deze sterk vergrote stad werd een nieuwe stadsgracht aangelegd - de Singelgracht - en werd een met 26 bolwerken versterkte stadsmuur gebouwd. Toen het hele project was uitgevoerd was het totale stedelijke gebied van Amsterdam verviervoudigd. De stad kon er toen weer een tijdje tegen, want tot het midden van de 19<sup>e</sup> eeuw zijn er geen uitbreidingen van enige betekenis aan de stad toegevoegd.

Het is allemaal begonnen op de plek waar de Amstel uitmondde in het IJ. Recent onderzoek heeft uitgewezen dat er in de 13<sup>e</sup> eeuw een vissersdorpje aan de oevers van de Amstel lag waarvan de bewoners zich spoedig behalve met vissen ook met de handel en nijverheid gingen bezighouden. In 1270 werd de dam in de Amstel gebouwd, met een spuisluis. De lieden die bij de Amsteldam woonden kregen vijf jaar later van graaf Floris V tolvrijheid. Omstreeks 1300 kreeg de nederzetting stadsrechten en werden de eerste vestinggrachten en -wallen aangelegd: de Oude- en Nieuwezijds Voorburgwal.

De naam oudezijds duidt volgens sommigen op de plek van de oudste bewoning: aanvankelijk was alleen de oostoever van de Amstel bewoond, later ging men ook aan de overzijde – de nieuwe zijde – wonen.

Een tweede omwalling werd gelegd ter plaatse van de Oudezijds Achterburgwal en de Spuistraat: parallel aan de oude omwalling dus. Belangrijk groter werd de oppervlakte

stedelijk gebied toen de omwalling in het begin van de 15<sup>e</sup> eeuw bij de Gelderse Kade, Kloveniersburgwal en Singel werd gelegd. Tussen de Gelderse Kade en de Oude Schans aan de oostkant van de stad verrees een bedrijventerrein, de Lastage geheten, waar onder andere scheepswerven gevestigd waren.

De middeleeuwse structuur is in de binnenstad nog heel goed herkenbaar, maar veel gebouwen zijn er van de middeleeuwse stad niet bewaard gebleven. Zeker geen woonhuizen, die immers aanvankelijk vooral uit hout opgetrokken waren.

Waarschijnlijk is het oudste gebouw de toren van de Oude Kerk, die omstreeks 1300 gebouwd moet zijn. Van de middeleeuwse verdedigingswerken zijn de Schreierstoren, de Munttoren en de St.-Anthonispoort bewaard gebleven. Het zijn allemaal versterkingen van de omwalling uit het begin van de 15<sup>e</sup> eeuw die pas omstreeks 1480 werd vervangen door een stadsmuur. De Schreierstoren is een forse, ronde toren op de hoek van de Gelderse Kade en de Buitenkant, zoals de Prins Hendrikkade vroeger heette. Voordat de eilanden werden aangelegd waarop onder meer het Centraal Station ligt had men vanuit de toren een onbeperkt uitzicht op het IJ. De Munttoren maakte vroeger onderdeel uit van de Regulierspoort. Aan het eind van de 16<sup>e</sup> eeuw verloor deze poort zijn functie door de uitleg van de stad. Het meest imposante van de oude verdedigingswerken is echter de St.-Anthonispoort, misschien beter bekend als de Waag, op de Nieuwmarkt. Ook deze poort, die in 1488 gebouwd werd, verloor zijn functie toen de stad zich verder uitbreidde. De gracht werd gedempt en de poort verbouwd tot waaggebouw.



*Plattegrond van Amsterdam uit 1649 van Joan Blaeu. De aanleg van de grachtengordel was toen in volle gang.*

Wie er op het idee is gekomen is niet precies bekend, maar vermoedelijk is het plan van de grote stadsuitbreiding van stadstimmerman Hendrick Staets uit 1610. Het plan voorzag in een drietal grachten, min of meer parallel aan de toenmalige stadsmuren, in een halve cirkel rond de oude binnenstad. Hierdoor ontstond er rondom de binnenstad, met zijn kronkelige straten, oude dijken en oude stadswallen, een schil die duidelijk de hand van de architect, de planner laat zien. In 1613 werd aan de westkant van de stad begonnen met de uitvoering; zo'n 40 jaar later waren de bouwactiviteiten gevorderd tot de huidige Leidsegracht. De drie hoofdgrachten Herengracht, Keizersgracht en Prinsengracht werden keurig evenwijdig aan elkaar uitgezet en hebben dezelfde maatvoering wat betreft de indeling van de ruimte. De plannen voor de tweede fase, de zuidelijke en zuidoostelijke delen van de gordel, zijn gemaakt door de landmeter Cornelis de Reij. De grachten waren bedoeld om de huizen van de rijke kooplieden te bouwen en die kwamen er dan ook. Nergens in ons

land, en misschien wel nergens ter wereld, is zo'n pracht aan 17<sup>e</sup> en 18<sup>e</sup> eeuwse woonhuizen te zien als hier in de grachtengordel. Beroemde architecten werden in de arm genomen: Philips Vingboons, Hendrick de Keyser, Jacob van Campen. Aanvankelijk hadden de panden langs de grachten vaak een dubbele functie: woonhuis en pakhuis. De eerste twee etages waren in gebruik als woning, de ruimte daarboven was bestemd als pakhuis. Dit is te zien aan de hijsbalk boven het zoldervenster. In de later gebouwde delen van de gordel zien we deze dubbelfunctie steeds minder vaak voorkomen: woning en pakhuis werden gescheiden. Mooie voorbeelden van chique woonhuizen uit het einde van de 17<sup>e</sup> eeuw zijn te vinden in de Gouden Bocht van de Herengracht, tussen de Leidsegracht en de Vijzelstraat. In stedenbouwkundig opzicht is de grachtengordel interessant, omdat het een volledig planmatige schepping is die zich onderscheidt van de middeleeuwse binnenstad en de Jordaan aan de andere kant. De Jordaan ligt aan de westkant van de grachtengordel, tussen de Prinsengracht en de Singelgracht. Dit deel van de stad was niet bedoeld voor rijke kooplieden en bankiers, in de Jordaan kwamen de arbeiders en kleine zelfstandigen te wonen. De oude veenverkaveling is hier gehandhaafd bij het bouwen van de huizen: veel van de straten en grachten gaan terug op de perceelsscheidingen uit het oude boerenland van voor de verstedelijking. In de Jordaan staat de Noorderkerk. De kerk is de eerste kerk in ons land die voor de protestantse eredienst is gebouwd. Het ontwerp is van Hendrick de Keyser en het gebouw is tussen 1620 en 1623 tot stand gekomen. De kerk is veel minder langwerpig dan de tot die tijd gebruikelijke katholieke godshuizen, en de preekstoel bevindt zich in het centrum van de ruimte.

Na een teruggang in de Franse Tijd begon in de tweede helft van de negentiende eeuw de bevolking van Amsterdam weer sterk te groeien. In 1840 werd het aantal van 200.000 inwoners weer overschreden en rond 1870 zette een snelle groei in tot ruim een half miljoen Amsterdammers in 1900. In 1876, het jaar waarin het Noordzeekanaal werd geopend, nam de Amsterdamse gemeenteraad een grootschalig uitbreidingsplan aan. Dit plan, een jaar tevoren ontworpen door ir. J. Kalff, directeur van Publieke Werken van Amsterdam zou de grondslag vormen voor de bekende Amsterdamse volksbuurten de Dapperbuurt, de Oosterparkbuurt, de Pijp, de Kinker- en Staatsliedenbuurt. Het Plan Kalff kwam in de plaats van een veel ambitieuzer en mooier plan van Van Niftrik, dat vanwege de hoge onteigeningskosten werd verworpen. Het Plan Kalff was goedkoper (hoge bouwdichtheid, smalle straten, weinig voorzieningen) en ging uit van de bestaande percelering, waardoor de benodigde grond in fasen kon worden aangekocht en massale onteigening werd voorkomen. De buurten die zo ontstonden, met hun woonkazernes aan lange, smalle, evenwijdig aan elkaar lopende straten, zouden later aanleiding geven tot veel negatieve kritiek, zowel op de karakterloze stedenbouwkundige structuur als op de slechte kwaliteit van de woningen.

De periode rond de voorlaatste eeuwwisseling was ook de tijd voor grote uitbreidingen naar het zuiden. Het Rijksmuseum, het Concertgebouw en het Vondelpark werden buiten de toenmalige stad, in de gemeente Nieuwer-Amstel aangelegd. Uit die tijd stammen ook de verhalen dat het in najaar en winter geen pretje was om het Concertgebouw te bezoeken: zo ver buiten de stad en zo modderig! Nieuwe wijken verzezen: de Vondelparkbuurt, de Museumbuurt, de Concertgebouwboulevard en de Schinkelbuurt.

In 1896 kreeg Amsterdam door wijziging van de gemeentegrens aan de zuidzijde van de stad ruimte om verder uit te breiden. Wederom werd door de Dienst Publieke Werken een ontwerp gemaakt dat in 1899 aan de gemeenteraad werd voorgelegd. Nu bleek dat de kritieken die waren ontstaan naar aanleiding van het uitbreidingsplan van Kalff niet voor niets waren geweest. De gemeenteraad keurde het plan op esthetische gronden af. Men was van mening dat het plan te veel overeenkomsten vertoonde met dat van de Pijp, de wijk waarop in de jaren '90 van de negentiende eeuw de meeste kritiek was gekomen. Het jaar daarop werd besloten Berlage bij de planvorming te betrekken, die al snel met een ontwerp kwam, dat in 1904 door de gemeenteraad werd vastgesteld. Tot uitvoering kwam het plan echter niet. De woningwet schreef voor dat een uitbreidingsplan elke tien jaar moest worden herzien, zodat Berlage in 1914 gevraagd werd het plan voor Amsterdam Zuid opnieuw



te bekijken. Sinds 1904 had Berlage een duidelijke ontwikkeling doorgemaakt waarvan hij in lezingen en publicaties getuigde. Het belangrijkste probleem dat om een oplossing vroeg, was hoe met duizenden min of meer gelijkvormige woningen stedelijke ruimte kon worden geschapen. Het tweede uitbreidingsplan is - zoals gezegd - nooit uitgevoerd. De poging had meer succes: het tweede plan van Berlage uit 1915 werd in 1917 door de gemeenteraad aangenomen.

Naast de binnenstad is Amsterdam-Zuid het tweede grote stadsdeel dat internationaal grote bekendheid geniet. Al in de jaren twintig, toen de wijk volop in aanbouw was, kwamen veel bezoekers uit het buitenland kijken hoe hier door middel van vooral sociale woningbouw een buurt met een architectuur van hoge kwaliteit verrees. Een kwaliteit die vooral te danken was aan een unieke manier van werken, waardoor een sterke eenheid ontstond tussen het stedenbouwkundige plan van Berlage (de grondlegger van de moderne architectuur in Nederland) en de architectuur van de Amsterdamse School, die de inrichting en vormgeving van het gebied voor een belangrijk deel bepaalt.

Daarna ging de groei van de stad nog veel sneller. Het IJ werd overgestoken en Amsterdam-Noord kwam tot ontwikkeling. De omvangrijke wijken, die we de Ring '20-'40 noemen, werden aangelegd, terwijl in het Algemeen Uitbreidingsplan van 1935 het vervolg van de stedelijke ontwikkeling werd vastgelegd. Deze plannen werden na de Tweede Wereldoorlog in uitvoering gebracht. Tussen 1920 en 1970 vond opnieuw een verdubbeling plaats van het stedelijk gebied van de hoofdstad. De tuinsteden of tuindorpen zijn wijken met veel openbaar groen en bij (vrijwel) elk huis een eigen tuin. Het idee is afkomstig van de Engelsman Howard als reactie op de slechte woonomstandigheden, die aan het eind van de 19<sup>e</sup> eeuw in grote delen van de industriesteden heersten. In de filosofie van Howard zat een groot stuk economisch, sociaal en politiek gedachtegoed verweven. In Nederlandse tuindorpen werd eigenlijk alleen de vormtaal van Howard overgenomen. Ze zijn niet uitgevoerd als op afstand gelegen tuinsteden, zoals rondom Londen, maar als uitbreidingswijken van de stad. Toen de gemeente Amsterdam haar oppervlakte in 1921 flink had vergroot werden er in "Noord" drie tuindorpprojecten gestart: Nieuwendammerham, Buiksloterham en Oostzaan. Een bijzonder tuindorp is betondorp, waar een 'dorpse' structuur is gecombineerd met voor die tijd nieuwe bouwmaterialen. De toenmalige directeur van de Woningdienst, A. Keppler, was op het idee gekomen tijdens zijn studiereis naar Engeland, waar hij ook onderzoek had gedaan naar de mogelijkheden van betonconstructies voor de woningbouw. In de tuindorpen in Noord is niet in beton gebouwd maar wordt door de gebruikte bouwmaterialen (baksteen en hout) aangesloten bij de oude bebouwing van de dorpen Buiksloot en Nieuwendam. Deze projecten, aangevuld met wat kleinere invullingen door woningbouwverenigingen, werden gerealiseerd in de jaren 1922-1930.

### **Infrastructuur**

Voor het functioneren van een wereldstad zijn goede verbindingen van essentieel belang. Amsterdam heeft in de loop van de tijd een enorm netwerk aan verbindingen gekregen. Het lijkt wel een spin die een groot web gesponnen heeft, waarbij de kleur van de draden in de loop van de tijd veranderde.

In het begin waren de draden voornamelijk blauw: de waterverbindingen. De ligging aan het water en de mogelijkheden van de handel waren immers de belangrijkste reden voor de groei van de stad in de eerste eeuwen van haar bestaan. Aanvankelijk was de route over de Zuiderzee via het IJ naar de haven aan de monding van de Amstel voldoende, maar naarmate de schepen groter werden vormde de ondiepe zandplaat van Pampus een toenemend probleem. Tal van oplossingen zijn bedacht om deze problemen te lijf te gaan, zoals de befaamde scheepskamelen. Dit waren twee lichters, met elkaar verbonden door kettingen, waarmee de schepen over de ondiepe gedeelten heen gesleept konden worden. Afdoende waren deze oplossingen echter niet. Om Pampus te omzeilen werd in het begin van de 19<sup>e</sup> eeuw zelfs het Noordhollandsch Kanaal gegraven: een moeizame kronkelige vaarweg van meer dan 80 kilometer helemaal naar Den Helder. Al spoedig bleek dat dit kanaal de groeiende scheepvaart en vooral de steeds grotere schepen niet aankon, en werd er begonnen met een kanaal dwars door Waterland en Marken. Dit kanaal, waarvan grote delen al



gegraven waren, is niet afgemaakt omdat zich al weer een betere oplossing aandiende: het Noordzeekanaal.

Ook de binnenvaart vroeg om nieuwe verbindingen. Al in 1529 en 1547 werden er – op kosten van de stad Alkmaar – schutsluizen gebouwd bij Knollendam en Zaandam, zodat er een goede scheepvaartverbinding tussen Alkmaar en Amsterdam ontstond. In 1632 is de trekvaart naar Haarlem in gebruik genomen: sneller en veiliger dan de oude vaarroute over het IJ en het Spaarne. Ook werden trekvaarten naar Gouda, Utrecht en Weesp aangelegd, door (delen van) rivieren van jaagpaden te voorzien en stukken nieuw te graven. In 1824 is de verbinding met Gouda verbeterd door verbreding en verdieping van de Amstel en de Drecht tot het Amstel-Drechtkanaal. De verbinding met de Rijn en dus met het Duitse achterland werd versneld door de aanleg van de Keulse Vaart (1824) en het Merwedekanaal (1884-94), dat in de jaren '30 en '50 van de vorige eeuw verbreed werd tot het Amsterdam-Rijnkanaal.



*De Weespertrekvaart, tevens deel van de ringvaart van de Watergraafsmeer.*

In de tweede plaats zijn er de grijze draden van het web: de spoorlijnen. De in 1839 geopende spoorlijn tussen Amsterdam en Haarlem is de oudste spoorlijn van ons land. Deze lijn is ontstaan doordat twee Amsterdamse kooplieden samen met ingenieur en genieofficier W.C. Brade de Hollandse IJzeren Spoorweg Maatschappij hadden opgericht. Deze maatschappij slaagde erin eerder een trein te laten rijden dan de door Koning Willem I gesteunde Rijnspoorweg, die de verbinding met Duitsland moest gaan vormen. In 1843 was het baanvak tot Utrecht gereed, in 1845 werd Arnhem bereikt en pas in 1856 was de verbinding met Keulen tot stand gekomen. In 1865 kon er per trein naar Alkmaar en Den Helder gereisd worden. De lijn naar Amersfoort werd in 1874 geopend. Vlot overstappen was in die tijd nog niet mogelijk, want pas in 1889 werd het nieuwe Centraal Station van Amsterdam in gebruik genomen. Voor die tijd hadden al de lijnen een eigen eindstation! Het duurde overigens nog tot de jaren '30 van de vorige eeuw voordat het oude kopstation Weesperpoort werd vervangen door het Amstelstation en de treinen uit Utrecht konden doorrijden naar Centraal zonder dat er een andere locomotief aan de andere kant van de trein geplaatst moest worden.

De rode draden van het web zijn de landwegen. Aanvankelijk waren deze beperkt tot de dijken langs de Zuiderzee, het IJ en de verschillende rivieren. In de 17<sup>e</sup> eeuw kwamen daar de jaagpaden langs de trekvaarten bij. In de 19<sup>e</sup> eeuw nam de dichtheid aan landwegen belangrijk toe, onder meer door de grote droogmakerijen die in deze periode tot stand kwamen. Pas in de 20<sup>e</sup> eeuw nam het vervoer over de weg zulke

proporties aan dat de asfaltmolens bij wijze van spreken niet meer stil hebben gestaan. Cultuurhistorici hebben tot dusverre nog niet diep nagedacht over de cultuurhistorische betekenis van snelwegen, maar misschien wordt de oudste snelweg van ons land, de A1 tussen Amersfoort en Amsterdam, ooit als rijksmonument aangewezen.

### **De Stelling van Amsterdam**

De verdediging van de belangrijkste Hollandse steden met behulp van waterlinies dateert uit de 17<sup>e</sup> eeuw. Het idee erachter was het onder water zetten (inunderen) van grote stukken land, om op die manier vijandelijke legers de doortocht te beletten. Er werd niet meer dan een halve meter water op de landerijen gezet, maar door de aanwezigheid van sloten, greppels en kanalen was zo'n inundatiegebied uiterst verraderlijk. Voor een leger met zwaar materiaal was er geen doorkomen aan. Het water mocht ook weer niet te hoog komen, anders kon men er met platbodems overheen varen: het systeem luisterde dus heel nauw. In de zeventiende eeuw kwam de eerste waterlinie (die we nu de Oude Hollandse Waterlinie noemen) tot stand. Er werd een aaneengesloten verdedigingslinie aangelegd van Muiden tot Gorinchem. De linie bestond uit een aantal sterke vestingsteden met daartussen inundatiegebieden. Koning Willem I besloot in 1815 tot de aanleg van de Nieuwe Hollandse Waterlinie, waarbij de stad Utrecht ook binnen de linie kwam te liggen.

Als sluitstuk van de verdedigingswerken werd tussen 1874 en 1920 rondom Amsterdam een kring van forten en inundatiegebieden aangelegd die we de Stelling van Amsterdam noemen. Eigenlijk moeten we hier spreken van de *nieuwe* Stelling van Amsterdam, want vanaf 1787 was een eerste kring van verdedigingswerken rondom de hoofdstad aangelegd. Langs de Diemerzeedijk liggen nog restanten van deze oude stelling. De Vestingwet van 1874 gelastte echter dat er voortvarend aan de verbetering van de verdedigingswerken rond Amsterdam moest worden gewerkt. Deze nieuwe stelling vormde een tweede verdedigingslinie, waarbinnen het leger zich kon terugtrekken als de Nieuwe Hollandse Waterlinie gevallen zou zijn. De hele stelling heeft een lengte van maar liefst 135 kilometer en bestaat uit 49 forten, die gemiddeld ongeveer 3 kilometer uit elkaar liggen.

De forten moesten natuurlijk voldoen aan de moderne militaire eisen. Door de uitvinding van de brisantgranaat rond 1885 waren de forten van de Nieuwe Hollandse Waterlinie al verouderd toen ze nog maar net gereed waren. De brisantgranaat had namelijk een veel grotere explosieve kracht dan de daarvoor gangbare, met buskruit gevulde granaten. Als antwoord op deze ontwikkeling werden de forten van de Stelling van Amsterdam niet meer gebouwd van baksteen, bedekt met een dikke laag aarde, maar werden ze opgetrokken uit 2 meter dik ongewapend beton. Het bouwen van de forten vergde de nodige voorbereiding. De meeste forten werden aangelegd in het veen, en in 1868 was er al eens een fort (het fort in de Laander- en Westbijlmerpolder, het laatste grote werk van de oude Stelling) tijdens de bouw in het veen verdwenen. Daarom werd het veen voor een deel weggegraven en werd een zandlichaam gestort. Als dit voldoende was ingeklonken kon met de eigenlijke bouw worden begonnen. De forten werden minder hoog gebouwd dan vroeger en vielen dus nog minder op in het landschap, mede door de beplanting die werd aangebracht. Kades tussen de forten zorgden voor de kering van het water in het inundatiegebied; een weg aan de 'droge' kant van de kade vormde de verbinding tussen het ene fort en het andere.

In de Meerlanden en het aangrenzende deel van de provincie Utrecht ligt een reeks forten die tot de Stelling van Amsterdam behoort. Vanaf het Amsterdam-Rijnkanaal komen we achtereenvolgens tegen: fort Nigtevecht, fort Abcoude, fort Holendrecht, fort Botshol, fort Waver-Amstel, fort Amstelhoek, fort aan de Drecht, fort bij de Kwakel, fort bij Kudelstaart. Enkele van deze forten liggen op Utrechts grondgebied. Bij Aalsmeer duikt de linie de Haarlemmermeer in. Het zuidelijke deel van de polder kon onder water gezet worden, het noorden moest droog blijven. De Geniedijk, die als een wezensvreemd element dwars door de Haarlemmermeer snijdt, vormde de grens tussen beide gebieden. Hier vinden we uiteraard ook de verdedigingswerken: fort bij Aalsmeer, fort Hoofddorp en fort bij Vijfhuizen. Tussen deze forten lagen nog kleinere verdedigingswerken, zogeheten batterijen. Parallel aan de Geniedijk lagen

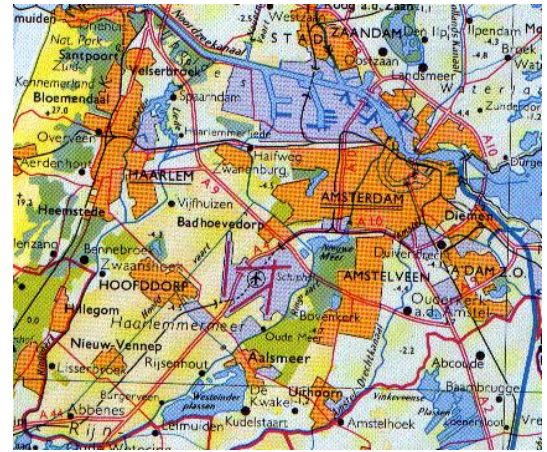
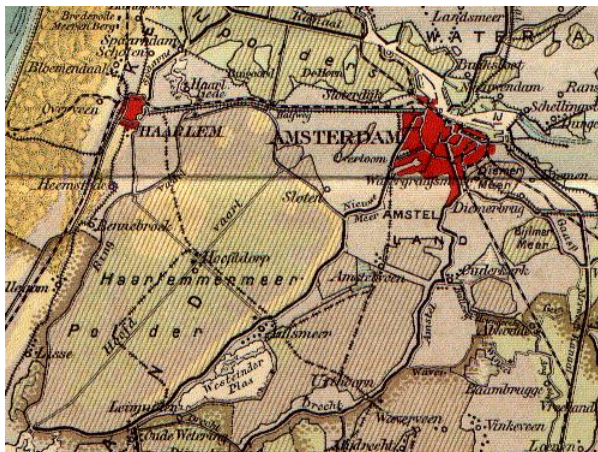
twee kanalen. Het Achterkanaal aan de zuidzijde diende als inundatiekanaal, van hieruit kon het zuidelijke deel van de polder onder water gezet worden. Het noordelijke kanaal, het Voorkanaal, diende om de verschillende verdedigingswerken ook per schip te kunnen bereiken. Tussen de dijk en het Voorkanaal loopt de zogeheten Gemeenschapsweg, waarover de manschappen, redelijk beschermt tegen vijandelijke vuur, van het ene fort naar het andere konden lopen.



Fort aan de Drecht bij Uithoorn.

#### 5.4.2 Recente ontwikkelingen

Het Noordzeekanaal heeft in het hele gebied tussen IJmuiden en Amsterdam impulsen gegeven aan de ontwikkeling van industrie en handel. Er werd een tiental zijkanalen aangelegd, nieuwe havengebieden kwamen tot ontwikkeling en momenteel wordt gewerkt aan de Afrikahaven in de Houtrakpolder. De aanleg van het Noordzeekanaal is een mooi voorbeeld van hoe het landschap en de functies van een gebied totaal kunnen veranderen door infrastructurele ontwikkelingen. Door de verplaatsing van de havenactiviteiten van het oostelijke naar het westelijke havengebied zijn er in het oostelijke havengebied nieuwe stedelijke functies ontwikkeld. Veel van de oude haventerreinen zijn omgevormd tot woongebieden.



Landelijk en stedelijk gebied in 1910 en 1995. Bron: Bosatlas.

Op de groei van Amsterdam, die zich ook na de Tweede Wereldoorlog krachtig doorzette, is in het voorgaande al gewezen. Na de oorlog zien we ook andere plaatsen flink uitgroeien. In de eerste plaats de satellieten in de onmiddellijke nabijheid van Amsterdam, zoals Diemen, Ouderkerk aan de Amstel en Amstelveen. In de tweede plaats breidde de luchthaven Schiphol zich geweldig uit, wat naast een direct ruimtebeslag ook een geweldige uitbreiding van min of meer aan deze



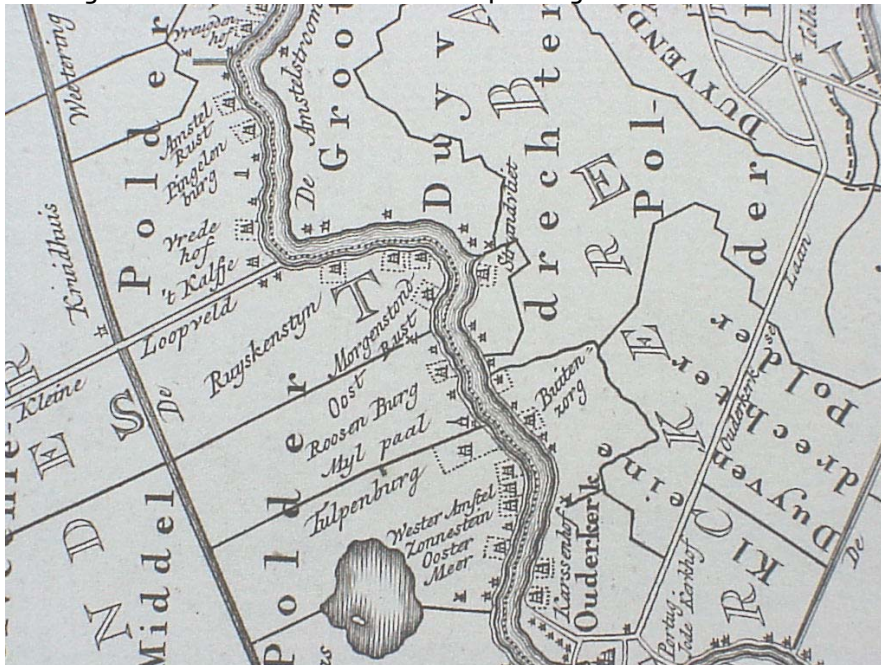
luchthaven gebonden bedrijvigheid met zich meebracht. De ontwikkeling die Hoofddorp de afgelopen decennia heeft ondergaan spreekt in dit opzicht boekdelen. Omstreeks 1920 werd in de oostpunt van de droogmakerij een militair vliegveld aangelegd, juist binnen de verdedigingswerken van de Stelling. Al spoedig werd Schiphol ook voor burgerluchtvaart en vrachtverkeer gebruikt (bloemen uit Aalsmeer!) en groeide de luchthaven gestaag naar zijn huidige vorm. Momenteel beslaan het vliegveld en de aangrenzende bedrijfsterreinen een oppervlakte van ongeveer 2000 ha. Mede door de groei van Schiphol is ook Hoofddorp na de Tweede Wereldoorlog snel gegroeid: het grootste deel van de ongeveer 110.000 inwoners van de Haarlemmermeer woont in Hoofddorp. In het centrum ligt een modelboerderij voor de fruitteelt, in de jaren '30 van de 20<sup>e</sup> eeuw aangelegd door de provincie Noord-Holland. De architect W. Bruin ontwierp in samenhang hiermee een wandelbos dat in het kader van de werkverschaffing is gerealiseerd. Boomgaard en park vormen een groene oase in de snel groeiende stad.

De toegenomen behoefte aan recreatiemogelijkheden resulteerde in diverse recreatierterreinen. Het Amsterdamse Bos spant met zijn bijna 1000 ha de kroon. De aanleg van dit gebied maakte al deel uit van de uitbreidingsplannen uit 1930. Het recreatiegebied is in enkele fasen tot stand gekomen tussen 1935 en 1967. In de Houtrakpolder, ten noorden van Halfweg, is het recreatiegebied Spaarnwoude aangelegd.

## 5.5 Specifieke items

### Buitenplaatsen

Omstreeks 1700 waren er enige honderden buitenhuizen in de omgeving van Amsterdam te vinden. Vele daarvan lagen aan de Amstel en in de droogmakerij Watergraafsmeer. De achtergrond van de stichting van buitenplaatsen was de opkomst van een zeer welvarende bevolkingsgroep gedurende de zestiende en zeventiende eeuw. Kooplieden en hoge ambtenaren konden zich niet alleen een groot huis in de stad, maar ook een riante woning op het platteland permitteren. Zo'n woning wordt een buitenhuis of buitenplaats genoemd.



Detail van de Nieuwe kaart van Den Amstelstroom van Pieter Meijer, 1796. We zien een deel van de Amstel met tal van buitenplaatsen, vooral op de westelijke oever. De Middelpolder was, toen de kaart gemaakt werd, nog niet verveend. Door de vervening zijn het Bancrasmeer en de Boerenwetering verdwenen.

Langs de Amstel verrezen verschillende buitenplaatsen. In het midden van de achttiende eeuw regen de buitenplaatsen en fraaie hofsteden zich aaneen. De tuinen, boomgroepen en parken vormden een vrijwel ononderbroken bosstrook. Samen met de chique huizen en de majestueuze rivier vormden ze een luisterrijk buitenplaatsenlandschap, fraai bezongen in het boek 'Hollands Arcadia, of de vermaarde Rivier Den Amstel' van de dichter Gijsbert Tysens. Dit boek verscheen voor het eerst in 1730 en beschrijft bewoners en buitenhuizen langs de Amstel, Holendrecht en Angstel.

Van de rijkdom aan buitens is maar een klein deel bewaard gebleven. Tussen begraafplaats Zorgvlied en Ouderkerk aan de Amstel liggen er drie: het statige Amstelrust, het kleine Wester Amstel, dat met zijn opkamer nog een beetje aan een boerderij doet denken, en het deftige Oostermeer. Het is niet helemaal duidelijk wanneer de buitenplaats Oostermeer, waar tevoren een gasthuis had gestaan, is aangelegd. Aangenomen wordt dat het huis omstreeks 1660 is gebouwd door bouwmeester Adriaen Dorstman. De naam Oostermeer verwijst naar een meertje, het Bancrasmeer, dat in de Middelpolder lag en bij de verving verloren is gegaan.

### **Banpalen**

De invloed van de stad breidde zich steeds verder over het omringende land uit. Dit kwam op verschillende manieren tot uiting, bijvoorbeeld op juridisch gebied. Aan het eind van de vijftiende eeuw verleende hertog Maximilliaan namelijk een bijzonder privilege aan de stad: de banmijl, die het rechtsgebied buiten de stadsmuren afbakende, werd van de gebruikelijke 100 roeden naar 1000 roeden verlegd! Dit betekende dat de rechtsgebieden van de naburige dorpen kleiner werden. Het stedelijk rechtsgebied werd aangeduid als 'de banmijl' of 'bangebied'. Personen die uit de stad verbannen waren mochten zich niet in dit gebied begeven. Bovendien had het gerecht van Amsterdam de vrijheid mensen in te rekenen zonder hierbij te hoeven onderhandelen met de lokale schout. Naast allerlei juridische aspecten, zoals het oppakken van vermeende misdadigers en het opleggen van boetes, had het bangebied ook een functie bij de verving: vanaf 1505 mocht er binnen het gebied niet verveend worden.

In 1559 werden op de toegangswegen naar de stad een zestal obeliskken geplaatst. De palen waren voorzien van het wapen van Amsterdam en de aanduiding Terminus Proscriptionis, oftewel 'uiterste der voorschriften'. Iedereen die zo'n paal passeerde moest zich er van bewust zijn dat het rechtsgebied van de stad zich tot daar uitstreckte. Enkele van deze palen zijn bewaard gebleven. Die van Amstelveen en die aan de Amsteldijk-Noord zijn compleet, van de paal bij Sloten is alleen het bovenstuk nog aanwezig.

De (nieuwe) banpaal aan de Amsteldijk dateert uit 1625. De paal staat niet op de oorspronkelijke plek uit 1559: Amsterdam was inmiddels naar het zuiden uitgebreid en dus moest ook de nieuwe banpaal een stuk zuidelijker worden gebouwd.

## **5.6 Historisch-geografische elementen en structuren**

De cultuurhistorische elementen en structuren in het huidige landschap waaronder de historisch geografische elementen en structuren zijn voor het gebied te ordenen naar te onderscheiden landschapsvormende functies. Onderstaand is per relevante functie een aantal kenmerkende elementen en structuren vermeld.

### **Landbouw**

- Polder De Ronde Hoep
- Uithoornsche Polder
- Kalslager Polder
- Bovenkerkerpolder
- Middelpolder, Amstelveen

### **Bosbouw**

- Telegraafbos

**Wonen**

- Ruigoord, Halfweg

**Jacht en visserij**

- Eendenkooi, Vijfhuizen

**Waterstaat**

- Bovenkerker Polderdijk
- Molenwetering, Ouderkerk
- Meentsloot, Ouderkerk
- Hollandse Kade, Abcoude
- Ringdijk van de Holendrecht en Bullewijkerpolder
- Ringdijk van de Middelpolder onder Amstelveen
- Gemaal Ronde Hoep
- Machinetocht, Amstelveen
- Poldermolen De Zwaan (1638), Ouderkerk
- Ringdijk van de polder De Nieuwe Bullewijk, Ouderkerk
- Hoofdvaart, Haarlemmermeer
- IJtocht, Haarlemmermeer
- Nieuwerkerkertocht, Haarlemmermeer
- Kagertocht, Haarlemmermeer
- Ringvaart Haarlemmermeer
- Gemaal Lijnden, Haarlemmermeer
- Gemaal Cruquius, Haarlemmermeer
- Gemaal Leeghwater, Haarlemmermeer
- Dijken langs de Winkel
- Dijken langs de Waver en Oude Waver
- Dijken langs de Bullewijk
- Dijken langs de Amstel
- Dijken langs het Gein
- Dijken langs de Gaasp
- Dijken langs de Holendrecht
- Boerenwetering, Amsterdam
- Dam, Amsterdam
- Ringdijk van de Osdorper Binnenpolder
- Spaarnwouderdijk, Halfweg
- Grote Braak, Halfweg
- Spaarndammerdijk, Halfweg
- Poldermolen De Hommel, Haarlem
- Poldermolen De Vijfhuizen, Haarlem
- Wijsentkade, ringkade van de droogmakerij Tutkemeer, Amsterdam
- Vm Gemaal Halfweg (1853), Halfweg
- Poldermolen De Stommeermolen (1742), Aalsmeer
- Vm stoomgemaal (1857), Aalsmeer
- Gemaal Oosteinderpolder (1935), Aalsmeer

**Defensie**

- Fort aan de Drecht, Uithoorn
- Fort bij de Kwakel, Uithoorn
- Vuurlijn, Aalsmeer
- Fort bij Aalsmeer (1895), Aalsmeer
- Fort bij Kudelstaart, AalsmeRingvaart van de Legmeerpolderser
- Geniedijk (1904), Haarlemmermeer
- Fort bij Hoofddorp (1904), Hoofddorp
- Inundatiesluis (1904), Hoofddorp
- Damsluis in de Haarlemerringvaart (1889), Halfweg
- Vm marechausseekazerne (1919), Amstelveen
- Vm kruidfabriek (1719), Ouderkerk aan de Amstel



**Delfstofwinning**

- Geen items

**Bedrijvigheid**

- Vm suikerfabriek Holland (1864), Halfweg
- Korenmolen De Eersteling (1856), Hoofddorp
- Stellingkorenmolen De Leeuw (1863), Aalsmeer
- Korenmolen De Zwarte Ruiter (1866), Aalsmeer
- Veiling (1975), Aalsmeer
- Vm veilinggebouwen (1929), Aalsmeer
- Vm veilinggebouwen (1912), Aalsmeer
- Stellingkorenmolen De Dikkert (1896), Amstelveen

**Verkeer**

- Amstel-Drechtkanaal
- Jan Ploegensluis, Uithoorn
- Luchthaven Schiphol (1916), Haarlemmermeer
- Schutsluizen Merwedekanaal, Amsterdam
- Oranjesluizen, Amsterdam
- Schutsluis Zeeburg Amsterdam
- Amstelsluizen, Amsterdam
- Schutsluis Prinsengracht, Amsterdam
- Schutsluis Singelgracht, Amsterdam
- Kostverlorenvaart, Amsterdam
- Amstelkanalen, Amsterdam
- Haarlemmertrekvaart, Amsterdam
- Sluis Halfweg
- Sluis in de Schinkel, Amsterdam
- Petroleumhaven, Amsterdam
- Zijkanaal B, Spaarndam
- Zijkanaal C, Spaarndam
- Vm station (1912), Hoofddorp
- Spoorlijn Amsterdam-Haarlem (1839)
- Spoorlijn Amsterdam-Utrecht
- Spoorlijn Amsterdam-Amersfoort
- Spoorlijn Amsterdam-Leiden
- Spoorlijn Amsterdam-Alkmaar
- Spoorlijn Amsterdam-Hilversum
- Centraal Station, Amsterdam
- Amstelstation, Amsterdam
- Station Muiderpoort, Amsterdam
- Vm station (1912), Aalsmeer
- Vm station (1912), Amstelveen

**Bestuur**

- Banpaal (1625), Amstelveen
- Banpaal (1625), Ouderkerk aan de Amstel
- Gemeenlandshuis van Rijnland (1645), Halfweg
- Polderhuis (1913), Hoofddorp
- vm raadhuys (1867), Hoofddorp
- vm kantongerecht (1911), Hoofddorp
- vm Rechthuis/herberg Huis ter Hart, Halfweg
- vm raadhuys (1906), Halfweg
- vm raadhuys (1780), Aalsmeer
- raadhuys (1962), Aalsmeer
- vm raadhuys (1896), Amstelveen
- gemeentehuis (1980), Amstelveen

**Religie**

- Geen items

#### **Recreatie/sport**

- Amsterdamse Bos (1934-1936), Amstelveen
- Bosbaan (1936), Amstelveen
- Oosterpark (1895), Amsterdam
- Westerpark (1891), Amsterdam
- Florapark, Amsterdam
- Sarphatipark (1886), Amsterdam
- Beatrixpark, Amsterdam
- Vondelpark (1864-1877), Amsterdam
- Sloterpark, Amsterdam
- Rembrandtpark, Amsterdam
- Recreatiegebied Spaarnwoude, Halfweg
- Floriadeterrein, Vijfhuizen
- Olympisch Stadion, Amsterdam

#### **Zorg, cultuur en onderwijs**

- Vm badhuis (1926), Halfweg
- Vm badhuis (1938), Aalsmeer

#### **Energievoorziening**

- Geen items

#### **Landgoederen en buitenplaatsen**

- Buitenplaats Oostermeer (1782), Ouderkerk aan de Amstel
- Buitenplaats Wester-Amstel (1720), Ouderkerk aan de Amstel
- Buitenplaats Amstelrust (@@), Amsterdam
- Buitenplaats Frankendael (17

## **5.7 Literatuur**

- Baars, K.E. 1991. Varend vervoeren. Van Amsterdam tot de Rijn: 100 jaar Merwedekanaal. Utrecht.
- Baas, H.G., P.P.D. Burm, W.A. Ligtendag & V. Vreugdenhil, 2001. Ontgonnen Verleden. Inzoomen op de historisch-geografische ontwikkeling van het Nederlandse landschap. Hoorn/Wageningen.
- Barends, S. e.a., 2000 (8). Het Nederlandse landschap. Een historisch-geografische benadering. Utrecht.
- Berendsen, H.J.A., 1997. Landschappelijk Nederland. Assen.
- Borger, Guus; Adriaan Haartsen en Paul Vesters, m.m.v. Frits Horsten, 1997. Het Groene Hart. Een Hollands cultuurlandschap. Utrecht.
- Brokken, H.M., J.A. Brugman, J. van Heijst & R.Pots (red), 1990. 150 jaar Noord-Holland en Zuid-Holland. 's-Gravenhage.
- Buitelaar, A.L.P., 1993. De Stichtse ministerialiteit en de ontginningen in de Utrechtse Vechtstreek. Hilversum.
- Carasso-Kok, Marijke (red), 2004. Geschiedenis van Amsterdam. Een stad uit het niets. Deel 1: tot 1578. Amsterdam.
- Cools, R.H.A., 1948. Strijd om den grond in het lage Nederland. Het proces van bedijking, inpoldering en droogmaking sinds de vroegste tijden. Rotterdam/'s-Gravenhage.
- Datema, R.R., 1987. Amstelland, een archeologische kartering, inventarisatie en waardering. Stichting R.A.A.P., Amsterdam.
- Dendermonde, Max & H.A.M.C. Dibbits, 1954. De Dijken. Amsterdam.
- Denters, T. & B. Vreeken, 1998. Flora-atlas van de regio Amsterdam. Haarlem.
- Dienst Waterbeheer en Riolering, 2000. Nota Architectuurbeleid Hoogheemraadschap Amstel, Gooi en Vecht. Amsterdam

- Genootschap Amstelodamum, 1995. Het 'kasteel van Amstel', burcht of bruggehoofd? Amsterdam.
- Gorter, H.P., 1986. Ruimte voor natuur. 80 jaar bezig voor de natuur van de toekomst. 's-Graveland.
- Haartsen, Adriaan, 2002. Door mensen gemaakt. Cultuurhistorische waarden in Noord-Holland. Haarlem.
- Haartsen, Adriaan; Joke Lenten & Corrie ten Oever-van Dijk, 2001. De cultuurhistorie van Meerlanden en Amsterdam. Haarlem.
- Haartsen, Adriaan & Dolf Bekius, 2003. Water van niveau. Cultuurhistorische waarden van wateren en watergebonden elementen in het beheersgebied van het hoogheemraadschap Amstel, Gooi en Vecht. Hilversum.
- Haartsen, Adriaan & Nikki Brand, 2005. Amstelland. Land van water en veen. Utrecht.
- Halm, H. van, G. Timmermans, H. Koningen, R. Bouman, M.Melchers & J. Kazus (red), 2001. De wilde stad. 100 jaar natuur van Amsterdam. Utrecht.
- Heslinga, M.W., A.P. de Klerk, H. Schmal, T. Stol & A.J. Thurkow, 1985. Nederland in kaarten. Verandering van stad en land in vier eeuwen cartografie. Ede.
- Hogenes, Kees, 1997. Costelijck Stadswater. Geschiedenis van de Amsterdamse waterhuishouding in vogelvlucht. Amsterdam.
- Hoven, Frank van den, 1997. De Topografische Gids van Nederland. Amersfoort.
- Janssen, H.L., J.M.M. Kylstra-Wielinga & B. Olde Meijerink (red), 1996. 1000 jaar kastelen in Nederland. Functie en vorm door de eeuwen heen. Utrecht.
- Kamps, P.J.M., P.C. van Kerkum & J. de Zee (red), 1999. Terminologie verdedigingswerken. Inrichting, aanval en verdediging. Utrecht.
- Kelder, P., 1984. Landschappen rondom de Zuiderzee. Enkhuizen.
- Kleij, E. van der, 1993. Architectuur en stedenbouw in Noord-Holland 1850 – 1940. Zwolle.
- Kolman, Chris, et al.,1996. Monumenten in Nederland. Utrecht. Zeist/Zwolle.
- Kruizinga, Jaap, 2002. Het XYZ van Amsterdam. Amsterdam.
- Loos, J.A. van der, De geschiedenis van Amstelland.
- Mak, Geert, 1993. De Engel van Amsterdam. Amsterdam.
- Mak, Geert, 1994. Een kleine geschiedenis van Amsterdam. Amsterdam.
- Mak, Geert, 1998. Het ontsnapte land. Amsterdam/Antwerpen.
- Neve, Roel de & Alex van Heezik, 2002. Omzien naar water. Hilversum/Den Haag.
- Nijs, Thimo de & Eelco Beukers (red), 2002. Geschiedenis van Holland. Deel 1: tot 1572. Hilversum.
- Nijs, Thimo de & Eelco Beukers (red), 2002. Geschiedenis van Holland. Deel 2: 1572 tot 1795. Hilversum.
- Nijs, Thimo de & Eelco Beukers (red), 2003. Geschiedenis van Holland. Deel 3A en B: 1795-2000. Hilversum.
- Quarles van Uffort, L.A., 1981. Het hoogheemraadschap Amstelland
- Raap, Edwin, 2003. Cultuurhistorie in stads- en dorpsranden. Rapport NCM, Amsterdam.
- Rappol, M. & C.M. Soonius (red), 1994. In de bodem van Noord-Holland. Geologie en Archeologie. Amsterdam.
- Schaik, P. van, 1993. Een ééneïge tweeling. De geschiedenis van de Bovenkerkerpolder en de Middelpolder. Uitgave Vereniging Historisch Amstelveen, Amstelveen.
- Schaik, P. van (red), 1996. Turf uit Amstelveen. Uitgave Vereniging Historisch Amstelveen, Amstelveen.
- Schaik, P. van (red), 1999. Themanummer over de Amstel. Amstel Mare jrg 10, nr 3. Tijdschrift van de Vereniging Historisch Amstelveen.
- Schaik, P. van, 2001. De cultuurhistorische waarden van de Bovenkerkerpolder. Amstel Mare jrg 12, nr 1, pp 22-25. Tijdschrift van de Vereniging Historisch Amstelveen.
- Schaik, P. van, 2003. Melk voor Amsterdammers. Amstel Mare jrg 14, nr 4, pp 14-19. Tijdschrift van de Vereniging Historisch Amstelveen.
- Schuiling, R., 1915. Nederland. Handboek der aardrijkskunde. Zwolle.
- Schultz, E., 1992. Waterbeheersing van de Nederlandse droogmakerijen. Dissertatie, Delft.
- Sneep, J., H.A. Treu & M.Tydeman (red), 1982. Vesting. Vier eeuwen vestingbouw in Nederland. 's-Gravenhage.
- Steegh, Arthur, 1985. Monumenten Atlas van Nederland. 1100 Historische Nederzettingen in kaart. Zutphen.
- Timmermans, G., 2004. Amstelland, nieuw verbond tussen stad en land. Amsterdam

- Uitgeverij Bas Lubberhuizen/Wieneke 't Hoen, 2002. De Amstel. Amsterdam.
- Veerkamp, J., 1998. Mammoeten in Amsterdam. Een archeologische verkenning langs de Noord/Zuidlijn. Amsterdam.
- Ven, G.P. van de, 1993. Leefbaar Laagland. Geschiedenis van de waterbeheersing en landaanwinning in Nederland. Utrecht.
- Vereniging Natuurmonumenten, 1996. Natuur- en Wandelgebieden in Nederland. 's-Graveland.
- Vesters, Paul, 2001. Waterwegen in het Groene Hart. Een cultuurhistorische verkenning. Amsterdam.
- Vesters, Paul (red), 2003. De Stelling van Amsterdam. Harnas voor de hoofdstad. Utrecht.
- Will, Chris, 2002. Sterk Water. De Nieuwe Hollandse Waterlinie. Utrecht.

## 6 Regio 55: Gooi en Vechtstreek



*Modelboerderij op landgoed Oud Bussem, Huizen.*

### 6.1 Ligging

In het noorden wordt het gebied begrensd door het IJsselmeer, in het oosten, zuiden en westen door de provincie grens met Utrecht. In het westen vormt het Amsterdam-Rijnkanaal de grens met het gebied Amsterdam Meerlanden.

### 6.2 Karakteristiek

Geen gebied in Noord-Holland laat een grotere landschappelijke verscheidenheid zien als het uiterste zuidoosten van de provincie, waar de heuvels van het Gooi grenzen aan het laaggelegen klei- en veengebied van de Vechtstreek. Geen gebied in de provincie dat al zo lang geleden bewoond werd en waar zo lang onafgebroken mensen verbleven en gewerkt hebben. In het huidige landschap zijn daarvan nog veel sporen terug te vinden.

De verschillen in bodem, hoogteligging en waterhuishouding zorgden van nature al voor een grote landschappelijke variatie. Deze verscheidenheid is nog versterkt door de lange bewoningsgeschiedenis. Het gebied van Gooi en Vechtstreek zijn wat betreft karakter verschillend. Het Gooi heeft alle kenmerken van een zandlandschap met esachtige nederzettingen, heide en daarbij de specifieke ontwikkelingen van villaparken door de nabijheid van Amsterdam. De Vecht is een laag gelegen

veengebied, gekenmerkt door sloten, strokenverkaveling, de rivier, buitenplaatsen langs de Vecht en verdedigingslijnes.

De grote landschappelijke verscheidenheid is mede veroorzaakt door de verschillende functies, die het gebied in de loop der eeuwen heeft vervuld. Uiteraard heeft de landbouw een belangrijk stempel op het gebied gedrukt. Vanaf de 17<sup>e</sup> eeuw neemt de invloed van de stad Amsterdam sterk toe. Dit is het begin van een periode waarin de stad Amsterdam hier zijn delfstoffen kwam halen: turf uit de Vechtstreek en zand uit het Gooi. En als de stad in gevaar dreigde te komen kon de hele Vechtstreek onder water gezet worden, als onderdeel van de Nieuwe Hollandse Waterlinie. Maar Amsterdam deed ook iets terug. Vanaf de 17<sup>e</sup> eeuw investeerden rijke stadslui in het gebied door er landgoederen, buitenplaatsen en villa's te laten bouwen. Zo ontstond een uitermate interessant landschap waarin het stedelijke aspect vervlochten is met het oude agrarische cultuurlandschap op een manier die we elders in Nederland niet aantreffen.

#### **Cultuurhistorische blikvangers**

- Grafheuvels en urnenvelden
- De defensielinies
- Ankeveen en Kortenhoef
- Naardermeer
- Hilversum
- Weesp en Muiden
- Het St.-Janskerkhof en de doodwegen
- De buitenplaatsen van 's-Graveland
- De Diemerzeedijk.
- De vesting Naarden
- Het veen- en plassengebied van Loosdrecht



*Loenderveense Plas.*

### **6.3 Ontstaan van het natuurlijke landschap**

Het Pleistoceen begon ongeveer twee miljoen jaar geleden. In dit tijdvak hebben warme en koude perioden elkaar afgewisseld. De koude perioden, waarvan er misschien wel meer dan twintig zijn geweest, noemen we ijstijden. Tussen twee ijstijden in lagen warmere perioden, waarin het klimaat te vergelijken was met het huidige. Tijdens de ijstijden is er door de Rijn en de Maas ontzettend veel zand en grind vanuit de gebergten naar onze streken getransporteerd.



In de voorlaatste ijstijd bereikte het landijs uit Scandinavië ons land en bedekte het noordelijke deel er van. De dikke ijsmassa's schoven langzaam naar het zuiden en werkten als enorme bulldozers. De zand- en grintlagen waaruit de bodem bestond werden opgedrukt en er ontstonden stuwwallen: langgerekte heuvelreeksen zoals de Utrechtse Heuvelrug en het Gooi.

Tijdens de laatste ijstijd was Nederland niet met ijs bedekt, maar er heerste destijds wel een zeer koud toendraklimaat. Vanwege de lage temperatuur was er nauwelijks plantengroei mogelijk. Bomen groeiden er al helemaal niet. In deze koude periode huisden hier dieren als de mammoet en de wolharige neushoorn. Door de westelijke winden werd een dikke laag zand vanuit de (drooggevalen) Noordzee over ons land afgezet.

Circa 10.000 jaar geleden kwam er een eind aan de laatste ijstijd en begon het Holoceen. Het klimaat werd warmer en vochtiger en ons land veranderde geleidelijk in een gesloten bosgebied. Voordat dit zover was, had de wind hier en daar hoge duinen gevormd. Sommige van deze duinen vinden we in het huidige landschap terug als donken: pleistocene zandheuvels omringd door klei of veen. Nederhorst den Berg en Muiderberg zijn voorbeelden van dergelijke geïsoleerde heuvels.

In het Holoceen zetten de grote rivieren bij overstromingen vooral klei af. Als gevolg van het afsmelten van de enorme ijsmassa's steeg de zeespiegel snel. Ook de grondwaterspiegel steeg en al gauw ontstonden er moerassen in de laagste delen van het gebied. Deze moerassen ontwikkelden zich tot veengebieden, die zich op den duur over geheel laag-Nederland uitstrekten. Ook tussen het Gooi en de duinen ontstonden grote veenmoerassen. Door dit gebied kwam zo'n 4000 jaar geleden de Vecht tot ontwikkeling, één van de takken van het Rijnsysteem. Door de rivier werden kleiige oeverwallen gevormd die hoger lagen dan de onmiddellijke omgeving. Vanaf de stad Utrecht loopt de Vecht parallel aan de heuvels van de Utrechtse Heuvelrug en het Gooi naar het noorden. De afstand van de rivier tot de zandige heuvels varieert van 5 tot 10 kilometer. Hiertussen ligt een laag, vlak gebied dat vanouds heel nat is geweest. De grote waterrijkdom wordt mede veroorzaakt door kwelwater, dat hier aan de oppervlakte komt. De neerslag die in de heuvels valt dringt in de bodem en stroomt ondergronds in westelijke richting. Dit grondwater komt voor een belangrijk deel in het vlakke gebied tussen de heuvels en de rivier weer aan de oppervlakte. De natte omstandigheden hadden tot gevolg dat er in de laagte veen ontstond. In de Vechtstreek bedraagt de dikte van de veenlaag niet meer dan enkele meters. We moeten ons dit veengebied – voordat de boeren het gebied in de Middeleeuwen ontgonnen – voorstellen als een onbegaanbaar moeraslandschap met een afwisseling van natte laagten en wat drogere veenmosbulten. Op enkele plaatsen was de stroom kwelwater zo sterk dat er geen veenvorming kon plaatsvinden. Hier lagen grote meren: het Naardermeer en het Horstermeer. Deze meren stonden in verbinding met de Vecht. Enkele veenriviertjes voerden het water uit het veen af naar de Vecht. De belangrijkste hiervan was de Drecht, waarvan in het plassengebied van Loosdrecht nog restanten bewaard zijn gebleven.

Vanaf de 11<sup>e</sup> eeuw nam de invloed van de Zuiderzee op het gebied toe. In het noordelijke deel van de Vechtstreek werd een laag zeeklei over het veen afgezet.

## **6.4 Bewonings- en ontginningsgeschiedenis**

### **6.4.1 Prehistorie en Romeinse tijd**

Zelfs voordat het landijs, zo'n 150.000 jaar geleden, de heuvels van het Gooi opdrukte, liepen hier al mensen rond. Van de alleroudste bewoners is niet veel meer achtergebleven dan uiterst primitieve stenen gebruiksvoorwerpen. Invloed op het landschap zoals we dat nu kennen hebben ze niet gehad.

Dat is wel het geval met de mensen die veel later, maar toch nog duizenden jaren geleden, in het gebied hebben gewoond. We mogen aannemen dat het Gooi vanaf het neolithicum, de jonge steentijd, permanent bewoond is geweest. De bewoners uit verschillende archeologische perioden hebben hun sporen in het huidige landschap achtergelaten. Soms zitten die sporen in de bodem en zijn ze onzichtbaar, soms ook

zijn ze duidelijk herkenbaar, bijvoorbeeld aan de vele grafheuvels die de mensen destijds hebben opgeworpen om hun doden te begraven.



*Grafheuvel op de Westerheide bij Hilversum.*

De oudste sporen van bewoning zijn van mensen van de Trechterbekercultuur, zo'n 3000 jaar voor Chr. In Drenthe werden de doden begraven in hunebedden; in het Gooi zijn dergelijke graven niet gevonden. Wel hebben de archeologen de plaatsen onderzocht waar twee boerderijen uit die periode hebben gestaan. Het gaat om twee terreinen aan weerskanten van de A1, helemaal aan de oostkant van het Gooi. Veel meer is bekend van de periode van 3000 tot 1000 jaar voor Chr. Uit deze tijd stammen nederzettingen en grafmonumenten. Twee typen komen voor: vlakgraven en grafheuvels. Een groot aantal van deze grafheuvels is inmiddels beschermd op grond van de Monumentenwet. Op een paar plaatsen liggen deze grafheuvels in grote groepen bij elkaar, namelijk op de Westerheide en de Zuiderheide tussen Hilversum en Laren.

Opmerkelijk is dat deze prehistorische begraafplaatsen in verschillende periodes in gebruik zijn geweest. Ze zijn aangelegd in de laatste fase van de jonge steentijd en verder uitgebreid in de volgende periode: de bronstijd. De bronstijd beslaat de periode van ongeveer 2000-800 jaar voor Chr. Voor deze cultuurperiode is het Gooi heel belangrijk. Er zijn namelijk nog niet zo veel Bronstijdnederzettingen gevonden in ons land, terwijl er juist in het Gooi heel veel bekend zijn. Het heeft er zelfs toe geleid dat een speciaal type aardewerk naar plaatsen in het Gooi wordt genoemd: 'Hilversum-Drakenstein-Laren' aardewerk. Ondanks de vele vindplaatsen moeten we ons geen grote voorstelling maken van de bewoningsdichtheid. Er is nog geen sprake van dorpen, het gaat om verspreide boerderijen, misschien hier en daar twee of drie boerderijen bij elkaar.

#### **6.4.2 Middeleeuwen en Nieuwe tijd**

In de loop van de geschiedenis werd de invloed van de mens op zijn omgeving langzamerhand groter.

In de middeleeuwen werd het Gooi geleidelijk geheel door de boeren in gebruik genomen. Op grond van hun naam is af te leiden dat Blaricum, Laren, Bussum, Huizen en Hilversum in de tijd van Karel de Grote of zijn opvolgers zijn ontstaan (8<sup>e</sup> of 9<sup>e</sup> eeuw na Chr.). Er werden boerderijen gebouwd op plaatsen die nu de centra van de Gooise steden vormen, al dan niet gegroepeerd rondom een brink. In de kern van Laren is de brink bewaard gebleven. Een brink is een langgerekte driehoek, van waaruit een of meer paden de heide opgaan. Deze ruimte werd vroeger gebruikt om

de schapen bijeen te drijven voor of na de wandeling naar de heidevelden, waar de schapen gingen grazen.



*De Brink van Laren*

Bij de dorpen lagen de zogeheten engen: aaneengesloten bouwlandcomplexen waar de boeren uit het dorp hun akkers hadden. De engen waren geen gemeenschappelijk bezit: iedere boer had zijn eigen akkers. Vaak waren dit kleine, smalle strookvormige percelen. De engen zijn vrijwel geheel verdwenen ten behoeve van de woningbouw, alleen de eng van Huizen is nog goed als zodanig te herkennen - net als het strookvormige karakter van de percelering.

Oorspronkelijk bestonden de hoogste en minst vruchtbare gronden grotendeels uit een oerbos, maar dat was in de loop van de vijftiende eeuw zo sterk aangetast door onder meer houtkap en akkeren (het weiden van varkens) dat er nauwelijks meer sprake was van een bos. Sinds die tijd bestaat het voornamelijk uit open heidevelden en stuifzandgebieden. De woeste gronden werden voor tal van doeleinden benut, bijvoorbeeld voor het steken van plaggen, weiden van schapen, hout sprokkelen, kleinschalige leem-, grind- en zandwinning. Ook voor het houden van bijen waren de heidevelden belangrijk. De schapen waren onmisbaar in het boerenbedrijf. In de regel gingen de schapen 's-avonds terug naar de boerderij opdat de mest zoveel mogelijk in de schaapskooi terecht kwam. De schapen werden voor het scheren gewassen in meertjes, die dan ook wasmeren heten: het Klein Waschmeer ten zuidoosten en het Laarder Waschmeer ten oosten van Hilversum.

Het laatste onderdeel van de agrarische bedrijfsvoering wordt gevormd door de maatlanden of meenten: laaggelegen graslanden die als weiland of hooiland werden gebruikt. Deze meenten waren gemeenschappelijke gronden: ze waren niet verdeeld en mochten door de boeren worden gebruikt op grond van de oude gebruiksrechten die ze op het totaal van de gemeenschappelijke gronden hadden.

### **De erfgooiers**

Zowel de woeste gronden, de meenten als de maatlanden werden vanaf de 12e eeuw gemeenschappelijk beheerd door de inwoners van het Gooi. De gebruiksrechten van de gemene gronden werden geregeld door de belanghebbenden. In Oost-Nederland werd zo'n organisatie een markegenootschap genoemd; in het Gooi was dat 'Stad en Lande van Gooiland'. Het was deze organisatie, die al in 1326 bestond, die regelde hoeveel schapen en ander vee op de gemeenschappelijke gronden mochten worden ingeschaard. In het begin kreeg iedereen die zich in het Gooi vestigde dergelijke gebruiksrechten. Niet alleen boeren, maar bijvoorbeeld ook inwoners van de stad Naarden. Maar naarmate de bevolking groeide en de spoeling voor de individuele boeren steeds dunner werd kwamen er in 1455 nadere bepalingen. Om in aanmerking te komen voor de gebruiksrechten moest men meerderjarig zijn, van het mannelijk

geslacht, wonen in het Gooi en daar een agrarisch bedrijf uitoefenen, en in mannelijke lijn afstammen van degenen die van oudsher gebruiksrechten hadden. Het gebruiksrecht werd dus erfelijk en vandaar dat de rechthebbenden 'erfgooiers' werden genoemd.

In 1625 rees er een conflict tussen de erfgooiers en de Staten van Holland, dus tussen de gebruikers en de eigenaar van de gemene gronden. Zonder goedkeuring te hebben gevraagd aan de erfgooiers verkochten de Staten 500 ha heide (het huidige 's-Graveland) aan rijke Amsterdamse kooplieden. De erfgooiers verzetten zich zo heftig, dat er enkele compagnieën soldaten aan te pas moesten komen om de orde te herstellen. Uiteindelijk ging de transactie wel door, maar de Staten moesten beloven dat er nooit meer grond zou worden verkocht zonder voorafgaande toestemming. In de 19<sup>e</sup> eeuw (1836-1843) wilde de grondeigenaar, inmiddels was dat de Staat der Nederlanden, opnieuw grond verkopen. Voor het zover was moest een oplossing worden gevonden voor de eigendoms- en gebruiksrechten. Er werd een verdeling overeen gekomen: ruim 3600 ha van de gemene gronden werd eigendom van de erfgooiers, 1700 ha van de staat. Deze verkocht de gronden aan particulieren die percelen bebosten, landgoederen of buitenplaatsen aanlegden of villaparken gingen ontwikkelen. Een groot deel van de gronden van de erfgooiers behoort thans tot het Goois Natuurreservaat.

### **De Vechtstreek**

De Vechtstreek maakt deel uit van het Hollands-Utrechtse veengebied. In de vroege middeleeuwen trokken de eerste bewoners naar de Vechtstreek. Zij woonden op de oeverwallen van de Vecht en de andere rivieren van Amstelland en op de heuvels van Muiderberg en Nederhorst den Berg.

De grootschalige, systematische ontginning van het veen begon vanaf deze oude woonplaatsen. Uiteindelijk is het hele gebied ontgonnen en verdeeld in smalle strookvormige percelen. Vaak werd een onontgonnen stuk veen door een groep mensen gezamenlijk ontgonnen, om zo de vele werkzaamheden die bij een dergelijke ontginning noodzakelijk waren, gezamenlijk te kunnen uitvoeren. Hierdoor ontstonden grotere of kleinere ontginningsblokken, die in de meeste gevallen nog steeds in het landschap herkenbaar zijn doordat de oriëntatie van de kavelsloten gelijk is en door aanwezigheid van (voormalige) kaden.

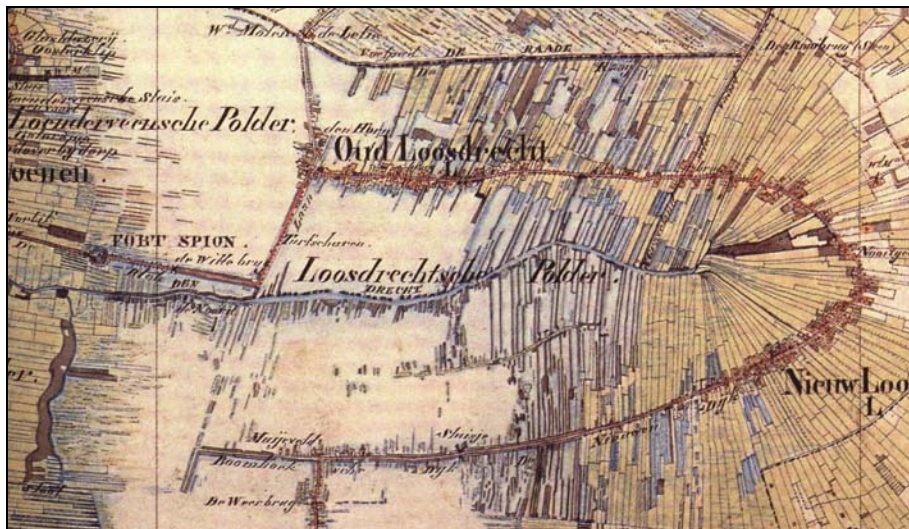
Aan weerskanten van de Vecht liggen uitgestrekte polders. Ten westen van de Vecht ligt de Aetsveldsche Polder, aan de oostkant de Heintjesrak- en Broekerpolder en de Nieuwe Keverdijksche Polder. De bodem van deze polders bestaat uit veen, afgedekt met een laag zeeklei die hier bij overstromingen door de Zuiderzee is afgezet. Deze kleilaag is de reden dat er hier geen turf is gestoken. De polders hebben met elkaar gemeen dat het grote open ruimtes zijn, dat ze vrijwel geheel als grasland worden gebruikt en dat de bebouwing vooral aan de randen van de polders te vinden is. De percelering is vrij onregelmatig, als gevolg van de ontginning vanuit de kronkelige Vechtoevers, en als gevolg van de samenvoeging van verschillende kleine polders tot grotere eenheden. Dit gebeurde vooral aan het einde van de 19<sup>e</sup> eeuw, toen de windmolens in het gebied werden vervangen door stoomgemalen. In het grillige patroon van de percelering is de oude polderstructuur nog duidelijk te herkennen. Ook de Bloemendalerpolder, tussen Weesp en het IJmeer is ontstaan uit een aantal kleinere polders. In het noordelijk deel van het Vechtgebied is dus heel goed te zien dat de verschillende fasen in de afwateringstechniek (vrije lozing, windbemaling, motorbemaling) tot een schaalvergroting in de polderstructuur hebben geleid. Ondanks de nadrukkelijke invloed van verstedelijking en infrastructuur, met name in het noordelijke deel, wordt het zeekleigebied aan weerszijden van de Vecht nog steeds gekenmerkt door een grote openheid. Als gevolg van die openheid is het gebied aantrekkelijk voor weidevogels en ganzen.

In de elfde en twaalfde eeuw waren de polders in het noordelijke deel van de Vechtstreek en een brede zone langs de Vecht ontgonnen. De veengebieden ten oosten van de Vecht werden in de twaalfde eeuw voor ontginning uitgegeven. In Ankeveen en Kortenhoef werd midden in het veen een ontginningsas uitgezet, waar de boerderijen gebouwd werden en van waaruit sloten werden gegraven. De ontginningsas van Kortenhoef bestaat uit de Kortenhoefse Dijk en de parallel daaraan



gegraven Kwakel. Aan weerskanten van de bebouwing van beide dorpen vinden we een mozaïek van weilanden, bosjes en grotere en kleinere plassen, ontstaan door de veenwinning. De vervinging is hier minder ver doorgedaan dan in het gebied van Loosdrecht, waar heel grote plassen zijn ontstaan. Alle stadia van de veenwinning vinden we terug: weilanden met brede sloten, uitgeveende percelen met legakkers, grotere plassen waar een deel van de legakkers verdwenen is, en verlande petgaten: uitgeveende percelen die dichtgegroeid zijn en waar moerasbos tot ontwikkeling is gekomen. De samenhang van de bebouwing met het achterliggende, deels verveende gebied geeft een prachtig beeld van veendorpen die in een bepaalde fase van de veenwinning zijn blijven steken. Het noordelijke deel van Ankeveen behoorde tot Noord-Holland, het zuiden maakte tot 1819 deel uit van Utrecht. De beide delen waren waterstaatkundig van elkaar gescheiden door de Stichtse kade en de Dammerkade. Deze Dammerkade, genoemd naar de westelijk gelegen Hinderdam, loopt over een lengte van bijna een kilometer lijnrecht door de Ankeveense Plassen. De Stichtse Kade vormt de verbinding tussen het centrum van Ankeveen en het Noordereind van 's-Graveland.

Het gebied van Loosdrecht is ontgonnen vanaf de oevers van het veenriviertje de Drecht. Vanaf de rivier werden sloten gegraven die smalle strookvormige percelen begremsden. Op zo'n duizend meter van de rivier legde men een achterkade om het water uit het achterliggende onontgonnen veen te keren. Aan de oostkant van de ontginning, bij Nieuw-Loosdrecht, vormde de kade een halve cirkel. Door bodemdaling waren de boeren gedwongen om hun boerderijen te verplaatsen naar deze achterkade. Het gevolg hiervan is dat de bewoningslinten van Oud-Loosdrecht, Nieuw-Loosdrecht, Boomhoek en Muyevelt in een grote boog rondom de oude veenstroom liggen. De percelering hangt hiermee samen en vertoont bij Nieuw Loosdrecht de merkwaardige stervorm.



*De Drecht, de ring van bebouwing en de 'Ster van Loosdrecht' in de Loosdrechtsche Polder. Topographische en Militaire Kaart van het Koninkrijk der Nederlanden, ca 1850.*

### **Dijken langs de Zuiderzee en de Vecht**

Omstreeks het jaar 1000 waren grote delen van Utrecht en Noord-Holland, maar ook het huidige IJsselmeergebied, een uitgestrekt veenlandschap. In hoog tempo is dit veengebied door boeren in bezit genomen en voor de landbouw ingericht. Hierdoor ging de bodem dalen en kwam het land lager te liggen ten opzichte van de zee. Het gebied werd kwetsbaar voor inbraken van de zee. Er ontstonden diepe geulen en het zoete Almere veranderde gaandeweg in de zoute Zuiderzee. Een beruchte vloed was de Allerheiligenvloed van 1170. Grote delen van het veengebied werden weggeslagen. Het water overstroomde grote delen van het Vechtgebied en reikte tot aan de stadsmuren van Utrecht. Het was duidelijk dat er maatregelen moesten

worden genomen om het water te keren. Om het zeewater te weren uit Amstelland en de Vechtstreek wierp men dijken op langs de Zuiderzee: de Diemerzeedijk en de Zeedijk Beosten Muiden. In diezelfde tijd moeten ook de oevers van de Vecht van dijken zijn voorzien, anders hadden de maatregelen nog geen zin. Er werden dijken gelegd van de monding tot de Otterspoordam. Toen de invloed van de zee door een tweetal stormvloed in 1248 via het IJ en het Spaarne tot in het Haarlemmermeer was doorgedrongen, werd besloten het Spaarne af te dammen en van uitwateringssluizen te voorzien. De dam en de sluisen in de Amstel zijn omstreeks 1270 aangelegd. Toen ook de Gaasp en de Diemen werden afgedamd en van uitwateringssluizen voorzien (de Ipenslotersluis en de Diemerdammersluis) waren de toegangswegen voor de zee afgesloten.

De eerste zeedijken waren vrij lage kades, die op enige afstand van de kust werden aangelegd, zodat er een strook voorland overbleef om de ergste golfslag te dempen. In de loop van de tijden werd dit voorland op de meeste plaatsen weggeslagen en kregen de dijken hun ligging zoals we die nu nog kennen: als een harde grens tussen land en zee. Ook het profiel van de dijk is in de loop van de eeuwen aan veranderingen onderhevig geweest. Lange tijd heeft men de dijken aan de zeezijde steil afgestoken en versterkt met een palissade. In sommige gevallen werd het aardlichaam van de dijk tegen golfslag beschermd door een dik pakket wier (eigenlijk zeegras, *Zostera maritima*), dat gedroogd werd en in een dikke laag tegen de dijk werd gestapeld. Met behulp van palen werd het wier op zijn plaats gehouden. Omdat zeegras in het zuidelijke deel van de Zuiderzee nauwelijks groeide werd ook wel riet gebruikt voor de dijken langs de Zuiderzee, wat echter veel minder taai was en minder bescherming bood.

De paal- en wierdijken vergden erg veel onderhoud. Telkens werden de wierpakketten ondergraven door de golven of moesten er palen vervangen worden omdat ze verrot waren. Toch heeft men lange tijd aan deze vorm van zeewering vastgehouden. Toen echter de beruchte paalworm in de 18<sup>e</sup> eeuw in de Nederlandse kustwateren terecht kwam en zich daar sterk uitbreidde was er geen houden meer aan. De dieren richtten een gigantische verwoesting aan in de waterkeringen van het Zuiderzeegebied. Aanvankelijk probeerde men op allerlei manieren het hout te beschermen, onder meer door er spijkers met brede platte koppen in te slaan. De roestlaag op het hout moest ervoor zorgen dat de paalworm zich er niet kon vestigen. In de loop van de 18<sup>e</sup> eeuw ging men echter langzamerhand over op het aanleggen van een glooiende dijkhelling, waardoor de golfslag getemperd werd. Een verdere verbetering was het aanbrengen van een stenen bekleding van het talud. Eerst werden hier zwerfkeien voor gebruikt die met het landijs in de ijstijd waren meegekomen, later werden basaltblokken gebruikt die speciaal voor dit doel werden aangevoerd.

Door de aanleg van de Oranjesluizen tussen 1865 en 1872 verloren de dijken langs het IJ hun zeewaterkerende functie. De Diemerzeedijk bleef 'in functie' als zeewaterkering tot de aanleg van de Afsluitdijk de Zuiderzee in een binnenmeer veranderde. De dijk had het echter nog verschillende keren zwaar te verduren, zoals bij de zware storm van 1916, toen elders op veel plaatsen dijken doorbraken en grote delen van Noord-Holland onder water kwamen te staan. Amstelland en het Vechtgebied bleven gelukkig gespaard van overstromingen. De ramp had echter tot gevolg dat het parlement eindelijk een besluit nam over het plan van ir. Cornelis Lely ter afsluiting en gedeeltelijke drooglegging van de Zuiderzee. Toen de Afsluitdijk in 1932 gereed kwam verloren de Diemerzeedijk en de Zeedijk Beosten Muiden hun zeewaterkerende functie.

Na de aanleg van de dam in de Kromme Rijn, in 1122, stopte de aanvoer van Rijnwater geheel en verdween een belangrijk deel van de dynamiek uit de Vecht. Directe bedreiging van hoog water op de rivier was er dus niet meer. De Vecht zorgde af en toe toch nog wel voor problemen. Als er met noordelijke winden veel water in de Zuiderzee werd gestuwd liepen niet alleen de zeedijken, maar ook de dijken van de Vecht gevaar om door te breken. We zien dan ook dat de dam in de Vecht, met de sluis, steeds verder naar het noorden werd gelegd. In het begin van de 13<sup>e</sup> eeuw lagen dam en sluis tussen Maarssen en Breukelen. Waar deze dam, de Otterspoordam, precies gelegen heeft is in het huidige landschap niet meer te zien. In 1437 werd een eind stroomafwaarts de Hinderdam gebouwd. Een verdere verbetering van de situatie werd bereikt toen in 1673-

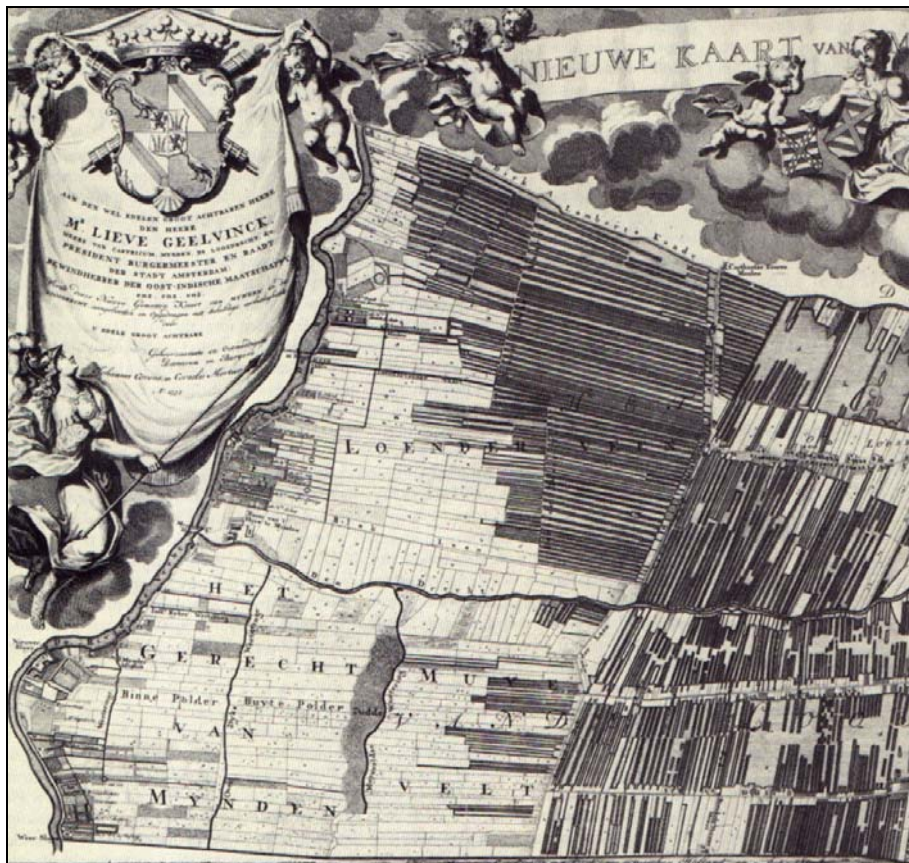


1674 de Grootte Zeesluis in Muiden werd aangelegd. Kort daarna werd de Hinderdam opgeruimd, omdat hij geen nut meer had en de scheepvaart hinderde. In de oevers van de Vecht zijn hier en daar nog resten van het metselwerk van de sluis te zien.

### De vervening

Een belangrijke ontwikkeling in de landschappelijke geschiedenis van de Vechtstreek is de veenwinning. Net als op vele andere plaatsen in laag-Nederland werd in de Vechtstreek al vroeg veen gestoken, dat gedroogd als brandstof diende. In eerste instantie gebeurde dit op kleine schaal, maar vanaf de zeventiende eeuw werd ook de Vechtstreek, en dan met name de oostelijke helft, een belangrijk turfwinningsgebied. De natte vervening leidde uiteindelijk tot het ontstaan van plassen met petgaten en legakkers. Alleen de nederzettinglinten zijn nog als kettingen in de veenplassen zichtbaar. Een belangrijk verschil met de verveningsactiviteiten elders in Holland is echter dat de veenplassen in de Vechtstreek niet werden drooggemalen.

In het begin, toen de boeren het moerasgebied net ontgonnen hadden, waren de activiteiten in de veenderij bescheiden van omvang. Voor eigen gebruik werd wat turf gestoken. Dat gebeurde boven de grondwaterspiegel: we noemen dit droge vervening. In het landschap ontstonden betrekkelijk ondiepe kuilen. Dit zijn turfputten of petgaten die gemakkelijk weer dicht konden groeien. Naarmate de vraag naar turf toenam werd de turfwinning grootschaliger aangepakt. Op veel plaatsen raakte de veenvoorraad boven de grondwaterspiegel echter spoedig uitgeput en werd naar methoden gezocht om ook de dieper gelegen veenlagen te winnen. Het laagveen werd uit het water gebaggerd en in een praam gestort.



Het westelijke deel van de Drecht op een kaart uit 1741, met langs de Vecht de ontginningen van Mijnden en Loenen en ten oosten daarvan de ontginningen van Loosdrecht. De vervening is in volle gang. (Bron: Marijke Donkersloot- de Vrij, 1985. De Vechtstreek. Oude kaarten en de geschiedenis van het landschap.)

Aanvankelijk gebeurde dit met een houten schop. Vanaf omstreeks 1530 werd de baggerbeugel hiervoor gebruikt. Dit gereedschap bestaat uit een lange houten steel met een ijzeren ring en een net. Daarmee kon de veenbagger van grotere diepte omhoog getrokken worden. De bagger werd daarna op smalle legakkers uitgespreid en met behulp van houten trapborden aangestampt. Van onderen waren deze trapborden met een laag pek ingesmeerd waarmee werd voorkomen dat de bagger aan het trapbord bleef kleven. Wanneer de veenbagger gedroogd was, werd de massa in blokken gesneden. Daarna werden de turven in hopen opgestapeld en regelmatig gekeerd. Bij voldoende zon en wind waren de turven na twaalf tot vijftien weken gereed om te worden verstookt. Het afsteken en baggeren van veen begon meestal in de eerste week van april en eindigde half juni. Langer werd er niet verveend, omdat het onzeker was of de turf dan nog droog zou worden. Vandaar dat de turfwinning zeer seizoengebonden was. Deze zogenaamde natte vervening, ook wel slagturven genoemd, was aanvankelijk niet aan wettelijke regels gebonden. Dit had tot gevolg dat er brede trekpaten ontstonden, slechts gescheiden door smalle legakkers die soms ook nog werden weggegraven. Door oeverafslag kregen de legakkers het zwaar te verduren en vielen ten prooi aan de golven. De aldus gevormde veenplassen werden door deze afslag steeds groter en zo ontstonden plassen zoals die van Ankeveen, Kortenhoef en Loosdrecht. Om het landverlies te stoppen, werd regelmatig gepoogd de veenderij aan voorschriften te onderwerpen. Uit de aanwezigheid van het grote aantal veenplassen en het herhaaldelijk uitvaardigen van voorschriften omtrent het steken van turf blijkt, dat deze verordeningen meestal weinig indruk maakten. In de jaren tussen 1600 en 1900 zijn in het gehele Utrechts-Hollandse veengebied enkele veenplassen en natuurlijke meren drooggelegd. Deze droogmakerijen hadden echter veel last van kwelwater uit de omringende hoger gelegen gronden. Dit is één van de redenen waarom na de Tweede Wereldoorlog besloten werd de nog aanwezige veenplassen niet meer te bedijken en droog te maken. Zij zijn nu veelal in beheer als natuurgebied of bestemd voor de watersportrecreatie.

### **Vaarwegen**

De 's-Gravelandse Vaart is aangelegd voor de afvoer van zand uit de zanderijen op de flanken van het Gooi. De vaart is geopend in 1638. Behalve voor het transport van zand diende de vaart ook voor de afvoer van turf uit de verveningen bij Loosdrecht, voor de aan- en afvoer van wasgoed naar de wasserijen in 's-Graveland en voor het transport van en naar de buitenplaatsen.



**'s-Gravelandse Vaart in 's-Graveland.**

De Karnemelksloot is een 17<sup>e</sup> eeuwse zanderijvaart van Naarden naar de 's-Gravelandse Vaart. De vaart speelde een rol in de verdedigingswerken van de Oude en de Nieuwe Hollandse Waterlinie. In 1787 werden twee batterijen aan de

Karnemelksloot aangelegd. De gronden aan de zuidkant van het Naardermeer stonden bekend als de Gooische Meent en waren tot omstreeks 1900 in gebruik als gemeenschappelijke weidegronden. Als gevolg van de groei van steden en de uitbreiding van de nijverheid ontstond er behoefte aan snel en regelmatig transport. Dit resulteerde in de introductie van de beurtvaart waarbij vanaf vaste plaatsen en op vaste tijdstippen naar afgesproken plaatsen werd gevaren. Dit gebeurde echter aanvankelijk nog met zeilschepen, en de tocht over de smalle rivieren met deze schepen was een avontuurlijk gebeuren. Bovendien kon met windstilte de dienstregeling uiteraard niet gehaald worden. De trekschuit was wat dat betreft een grote vooruitgang: niet afhankelijk van de wind werd de boot soepel over het water getrokken. Alleen 's winters, als de trekvaart dichtgevroren was, kon er niet gevaren worden. Trekschuiten waren lange smalle boten met een overdekt gedeelte waarin 30 tot 35 passagiers een plaatsje konden vinden. Een trekschuit had een bemanning van drie man. Op het schip zelf werkten de schipper en zijn knecht. De jager reed het paard over het trekpad. Men begon met de aanleg van jaagpaden langs bestaande waterlopen. In de jaren 1626 - 1628 is een jaagpad langs de Vecht aangelegd. Omstreeks 1635 werd de Naardertrekvaart gegraven, die Naarden met de Vecht verbond. Het jaar daarop volgde de Muidentrekvaart, tussen de Amstel en de Vecht. Hierdoor werd de verbinding tussen Utrecht en Amsterdam aanzienlijk verkort. Het profiel van de trekvaarten in Holland en Utrecht is bijna overal nagenoeg hetzelfde. De breedte op waterniveau bedroeg vijftien tot achttien meter en de diepte circa tweeënhalve meter. Met de uitgehaalde bagger werd aan één kant een smalle kade opgeworpen. Aan de andere zijde werd ook een kade aangelegd, maar dan veel breder, zodat er plaats was voor een jaag- of trekpad van ongeveer zeven meter breed. Achter het jaagpad werd een drainagesloot gegraven.



*De Naardertrekvaart bij Hakkelaarsbrug.*

In de negentiende eeuw kreeg Amsterdam een betere verbinding met de Rijn en dus met het Duitse achterland. In Amsterdam zag men met de nodige afgunst dat Rotterdam als havenstad de hoofdstad ging overvleugelen, omdat het een schakelfunctie vervulde tussen de grote zeescheepvaart en de binnenvaart naar het zich snel ontwikkelende Ruhrgebied. De weg die de schepen vanuit Amsterdam naar de Rijn – de Keulse Vaart genaamd – moesten volgen was lang en moeizaam. Via de Amstel en de Weespertrekvaart naar de Vecht, dan de Vecht naar het zuiden volgen tot in Utrecht. Daar moesten de Weerdsluizen gepasseerd worden, wat gezien de drukte vaak meer dan een dag in beslag nam. Daarna door de Vaartse Rijn naar Vreeswijk, waar opnieuw een sluis moest worden genomen om in de Lek terecht te komen. Geen wonder dat er plannen werden gemaakt om een snellere verbinding te krijgen.

Het duurde echter de nodige tijd voordat men met de aanleg van de vaarverbinding kon beginnen. Er werden namelijk verschillende varianten bedacht: een kanaal langs



de Vecht, of een kanaal langs de Zuiderzee en bij Amersfoort de Gelderse Vallei doorsteken om bij Rhenen bij de Rijn te komen. Uiteindelijk werd besloten het nieuwe Merwedekanaal parallel aan de Vecht te graven. In Amsterdam kwam een schutsluis bij de St.-Anthoniesdijk. In de jaren '30 en '50 van de vorige eeuw werd het kanaal verder verbeterd en kreeg het de naam Amsterdam-Rijnkanaal.

Het dorp Kortenhoef wordt door het in 1936 aangelegde Hilversums Kanaal opgesplitst in een noordelijk en een zuidelijk deel. Het kanaal werd aangelegd om Hilversum een betere vaarverbinding met de Vecht te geven. Ten westen van Hilversum kruist het kanaal de 's-Gravelandse Vaart. Hier lag al een schutsluis; door de aanleg van het nieuwe kanaal was het nodig om ook aan de zuidkant een schutsluis aan te leggen. Het westelijke deel van het kanaal volgt het tracé van een wetering die het overtollige regenwater van Kortenhoef naar de Vecht transporteerde. Deze wetering lag langs de Kortenhoefse Zuwe, een oude zijdwende. Ten oosten van Vreeland sloot deze zijdwende aan op de Kleizuwe, de achterkade van de polder Dorssewaard. Op dit punt ligt staat de poldermolen Gabriël en ligt het fort Kijkuit, één van de forten van de Nieuwe Hollandse Waterlinie. Tussen Vreeland en Overmeer komt het Hilversumsch Kanaal uit in de Vecht. Hier ligt schutsluis 't Hemeltje.



*De Kleizuwe met poldermolen Gabriël (1635).*

### **De Horstermeer en het Naardermeer**

In het westen van ons land is er een groot verschil tussen het meer en de meer. Het meer is nat: het Naardermeer, het IJsselmeer. De meer is droog: de Bijlmermeer, de Watergraafsmeer, de Haarlemmermeer. Het gaat dan om vroegere meren, die inmiddels drooggelegd zijn. In de Vechtstreek liggen twee twijfelgevallen, waar de keuze tussen land of water, tussen nat of droog, moeilijk valt.

De drooglegging van het Horstermeer heeft een lange geschiedenis. In de 17<sup>e</sup> eeuw werd een eerste poging gedaan om dit natuurlijke meer droog te malen. Tussen 1612 en 1629 werden de ringdijk en ringvaart aangelegd en is het meer met behulp van 6 molens drooggemalen. Het werk werd gefinancierd door enkele rijke Amsterdamse kooplieden. Een lucratieve investering bleek het echter niet te zijn. Al tijdens het droogmalen bleek dat de waterbeheersing een probleem vormde: door de sterke kwelstroom uit het Gooi was het moeilijk het gebied droog te houden. Dit probleem was nieuw: in eerder tot stand gekomen droogmakerijen, zoals de Beemster (1612) was de kwel veel minder sterk omdat daar geen hoge zandgronden in de nabijheid liggen. Een volgende tegenslag kwam in 1636, toen de Horstermeer weer onder water gezet werd om de Spanjaarden, die oprukten naar Amsterdam, de doortocht te belemmeren. Gedurende de volgende twee-en-een-halve eeuw vond men het niet

verantwoord om opnieuw een poging tot drooglegging te doen. Pas in 1882 werd het meer drooggemaakt met behulp van stoomgemalen. Midden in het gebied werd een weg aangelegd (de Middenweg, uiteraard), waar de boerderijen en de andere bebouwing verschenen. Er werd een zuiver vierkant van weteringen aangelegd via welke het water op twee plaatsen uitgeslagen werd. Opmerkelijk is de grote dichtheid aan sloten en de smalle percelen, nodig om al het kwelwater goed te kunnen afvoeren. Ook het bodemgebruik wijkt af van andere droogmakerijen: de Horstermeer wordt vrijwel geheel als grasland gebruikt, terwijl we in droogmakerijen als de Schermer en de Beemster juist vooral bouwland aantreffen. Ook al was het meer dan drooggemalen, op gezette tijden veranderde het landbouwgebied opnieuw in een meer. In de beide wereldoorlogen werd de Horstermeer onder water gezet. En nu gaan er weer plannen op om de meer geheel of gedeeltelijk onder water te zetten, ditmaal voor waterberging, recreatie en natuurontwikkeling.

Twee keer heeft men geprobeerd het Naardermeer droog te leggen. De eerste poging werd ondernomen in de jaren 1623-1629. Het meer was net droog toen besloten werd de bemaling te staken, het meer weer vol te laten lopen omdat er een aanval van Spaanse troepen op Amsterdam dreigde. Het gebied van het Naardermeer lag in de inundatiegebieden van de Hollandse Waterlinie.

Een nieuwe poging tot drooglegging werd veel later, in de jaren 1883-1884, uitgevoerd. Vanwege de hoge kosten van de bemaling, en vanwege het feit dat er zout kwelwater vanuit de Zuiderzee aan de oppervlakte kwam werd de bemaling na één oogst in 1886 opnieuw gestaakt. Vanuit de lucht is echter nog goed te zien dat de mens een andere toekomst voor het gebied in gedachten had dan het natuurgebied dat het nu is. De Uitwatering van het Naardermeer, het afwateringskanaal dat ten zuiden van Muider in de Vecht uitkomt, de ringdijk rondom het meer en de kaarsrechte lijnen van de hoofdwatgangen (zoals de Oosttocht en de Hoofdtocht) en de kavelsloten herinneren nog duidelijk aan het kortstondige agrarische verleden.

### **Zandwinning**

Amsterdam heeft in de loop van de eeuwen een geweldige zandhonger gekend. Er waren geweldige hoeveelheden zand nodig voor de grote uitbreidingen, zoals de grachtengordel die vanaf 1613 werd aangelegd. De bouwactiviteiten begonnen aan de westkant van het oude centrum; omstreeks 1660 werd een begin gemaakt met het zuidoostelijke deel van de grachtengordel. Behalve dit bouwzand gebruikte men ook veel zand als ballast voor de schepen die de havenstad aandedden. In 1634 werd een deel van het Realeneiland in Amsterdam ingericht voor de opslag en handel in ballastzand. De kade heet nog steeds de Zandhoek.

Het was dus een gaan en komen van zandschepen. Maar waar kwam al dat zand vandaan? Voor een deel werd het zand gewonnen in Kennemerland: door afgraving van de oude strandwallen en de binnenduinrand ontstonden daar de geestgronden die vervolgens gebruikt konden worden voor de bloembollenteelt. Een ander deel van het zand kwam uit het Gooi. Er werd gegraven bij Muiderberg, bij Naarden en in 's-Graveland. Via een stelsel van 17<sup>e</sup> eeuwse vaarten werd het zand naar de hoofdstad getransporteerd. De wijze waarop de zandwinners het landschap na de zandwinning opleverden verschilde nogal. In 's-Graveland werd de grond na het ontzanden in percelen verdeeld en voor de landbouw ingericht. Spoedig echter veranderde het agrarisch karakter toen rijke stedelingen zich hier gingen vestigen en de boerderijen uitgebouwd werden tot buitenplaatsen. Hier ontstond het mooiste buitenplaatsenlandschap van ons land.

Rondom Naarden werd de zandwinning gebruikt om het maaiveld rondom de stad te verlagen. Zodoende kon het land om de stad in geval van nood onder water gezet worden en werden vrije schootsvelden gemaakt voor de kanonnen op de bastions. Ten oosten van Naarden ligt een prachtig stelsel van zanderijvaarten, van waaruit het zand in een grillig patroon is afgegraven. Dit gebied had een zelfde aantrekkingskracht als 's-Graveland, zodat ook hier buitenplaatsen verrezen.

Ook later fungeerde het gebied van het Gooi en de Vechtstreek als zandleverancier. Voor de uitbreidingen in Amsterdam-Zuidoost, in de jaren '60 en '70 van de vorige eeuw, werd zand gewonnen in de Spiegelpolder bij Nederhorst den Berg.

### **De verdedigingslinies**

Het gebruik van water als onderdeel van verdedigingswerken kennen we natuurlijk al van de slotgrachten rondom de middeleeuwse kastelen. De waterlinies: de Oude Hollandse Waterlinie, de Nieuwe Hollandse Waterlinie en de Stelling van Amsterdam, werken volgens hetzelfde principe, maar dan op een grotere schaal. Zo beschouwd is de Nieuwe Hollandse Waterlinie de 'gracht' rondom de belangrijkste Hollandse en Utrechtse steden.

Het centrale idee achter de waterlinies was het onder water zetten (inunderen) van brede stroken land, om op deze manier vijandelijke legers de doortocht te beletten. Aangezien de steden in Holland in die tijd de belangrijkste motor van de economie vormden had de verdediging van deze steden de hoogste prioriteit. Op de Noordzee en de Zuiderzee moest de marine de vijandelijke dreiging kunnen pareren; met behulp van waterlinies werd een vijandelijk opmars over het land tegengegaan. Door gebieden onder water te zetten was er voor een leger met zwaar materieel (zoals kanonnen) geen doorkomen aan. Op sommige plaatsen was het water wel doorwaadbaar (er werd niet meer dan een halve meter water op de landerijen gezet), maar de aanwezigheid van greppels, sloten en kanalen maakte zo'n onder water gezet gebied uiterst verraderlijk. Het water mocht ook weer niet te hoog komen, anders kon men met platbodems varen. Het systeem luisterde dus heel nauw. Het idee om de belangrijkste steden van Holland te beschermen door een grote verdedigingslinie van de Zuiderzee tot de Biesbosch dateert uit 1589 en is voor het eerst toegepast in 1624. Vanwege de plotselinge dreiging van Spaanse troepen vanuit de Veluwe en de verovering van Amersfoort werd Utrecht voorzien van extra versterkingen. Tevens kwam de eerste in de haast aangelegde waterlinie tussen Muiden en Vreeswijk tot stand. Oude versterkingen, zoals in Vreeswijk, werden opgeknapt en grote gebieden zijn onder water gezet. Deze linie wordt wel de Utrechtse Waterlinie genoemd. De linie kon in 1629 onmiddellijk op zijn bruikbaarheid worden getest. Er dreigde een aanval op Amsterdam; de linie werd in gereedheid gebracht en de inundatiegebieden werden onder water gezet. Dit betekende onder meer dat de Naardermeer, die het jaar ervoor was drooggemalen, weer onder water werd gezet.

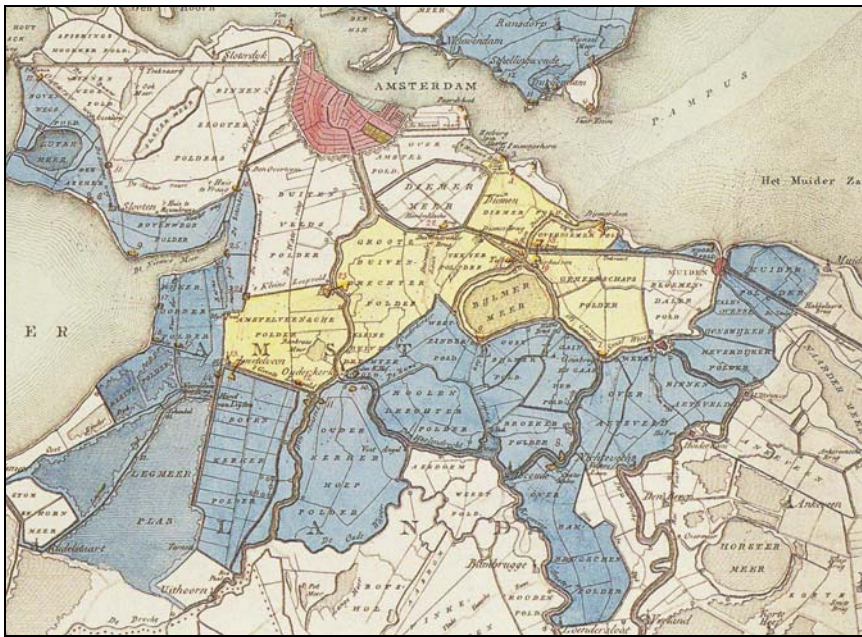
Na de Vrede van Munster in 1648 werd gewerkt aan de (Oude) Hollandse Waterlinie. Ruzie tussen de Staten van Utrecht en Holland leidde ertoe dat de Oude Hollandse Waterlinie aan de westkant van Utrecht werd aangelegd. Er werd een aaneengesloten verdedigingslinie gerealiseerd van Muiden tot Gorinchem. De linie bestond uit versterkte steden, zoals Muiden en Weesp, en inundatiegebieden ertussenin. Hoger gelegen delen van het terrein, bijvoorbeeld rivierdijken, vormden zwakke plekken in het systeem omdat ze niet onder water gezet konden worden. Op dergelijke plaatsen werden aarden versterkingen –schansen- gebouwd. In de Vechtstreek lagen ook enkele schansen, die later tot forten zijn omgevormd.

Nadat in 1648 de vrede met Spanje gesloten was werd er verder gewerkt aan de linie. De Republiek beleefde de 'Gouden Eeuw'; er werd flink verdiend en door verschillende mogendheden werd begerig naar de rijkdommen van de Hollandse steden gekeken. Dat bleek al spoedig, tijdens de Eerste en Tweede Engelse Oorlog (1652-1654 en 1665-1667).

Kort daarna, in 1672, was het echt mis. In dit jaar, het rampjaar, verklaarden Munster, Keulen, Engeland en Frankrijk de Republiek der Verenigde Nederlanden de oorlog. De Fransen bezetten grote delen van Zuid- en Midden-Nederland. Ze hadden Utrecht en Naarden al ingenomen. Om een doortocht naar Amsterdam te voorkomen werden de polders in de Vechtstreek onder water gezet. De vestingsteden Weesp en Muiden werden versterkt (1672/1673) en er werden forten gebouwd: fort Hinderdam en fort Uitermeer (beide in 1673).

De legers van Lodewijk XIV konden niet door de linie heenkomen en na verloop van tijd trokken de vijandelijke legers zich weer terug. De vrede werd in 1678 gesloten. Inmiddels was men al druk bezig om de stad Naarden om te bouwen tot een onneembare vesting. Tien jaar heeft de aanleg geduurd, van 1675 tot 1685, maar toen was de stad geheel voorzien van de wallen, ravelijnen en bastions zoals we ze nu nog kunnen bewonderen).





*Kaart van de Oude Stelling van Amsterdam van 1790, met in blauw de inundatiegebieden.*

Ook in de 18<sup>e</sup> eeuw is nog gesleuteld aan de linie, die we inmiddels de Oude Hollandse Waterlinie noemen. In 1787 werden de batterijen aan de Karnemelksloot, ten westen van Bussum, aangelegd. Het Muiderslot werd van een omwalling voorzien en op de andere oever van de Vecht werd de Westbatterij gebouwd, die de havenmond van Muideren en de zeedijk moest beschermen. Rond Amsterdam werd in 1787 begonnen met de aanleg van versterkingen van de Oude Stelling van Amsterdam, bedoeld om de stad te verdedigen tegen een aanval van Pruisische troepen. In dat kader is het fort aan de Dienerzeedijk bij Over-Diemen aangelegd.



*Fort Spion ten oosten van Loenen aan de Vecht.*

In 1815 besloot Koning Willem I een nieuwe linie aan te leggen: de Nieuwe Hollandse Waterlinie. Het grote verschil met de oude was, dat de stad Utrecht aan de 'goede' kant van de linie kwam te liggen. De versterkingen in de Vechtstreek werden opgenomen in de nieuwe verdedigingslinie. Wel moesten ze aan de eisen van de

moderne oorlogsvoering worden aangepast. Er werden 'bomvrije' ruimten gebouwd en er verrezen torenforten, zoals het fort Ossenmarkt in Weesp, de Westbatterij bij Muiden en fort Uitermeer. Ook werden er nog enkele nieuwe forten gebouwd: fort Kijkuit omstreeks 1845 en fort Ronduit - ten noorden van Naarden - omstreeks 1875. Ten zuiden van Bussum, op de Franse Kampheide, werden versterkingen gebouwd in de vorm van loopgraven en een groot aantal groepsschuilplaatsen. De aanleg hiervan werd nodig geacht voor het geval de vijand met een grote boog om Naarden heen zou trekken. De werken zijn opmerkelijk: het is het enige deel van de waterlinie dat op de hogere zandgronden is aangelegd.

Toen de Nieuwe Hollandse Waterlinie aan het eind van de 19<sup>e</sup> eeuw zijn voltooiing naderde, begon er een nieuwe fase van militaire bouwactiviteiten. Rondom Amsterdam werd een kring van forten en inundatiegebieden aangelegd die de (Nieuwe) Stelling van Amsterdam wordt genoemd. Deze stelling vormde een tweede verdedigingslinie, waarbinnen het leger zich kon terugtrekken als de Nieuwe Hollandse Waterlinie gevallen zou zijn. In het Gooi en de Vechtstreek werden geen nieuwe forten gebouwd, niet op het land althans. In de Zuiderzee werd een fort gebouwd op een ondiepe zandbank die al eeuwen lang bekend stond als Pampus. Fort Pampus is gebouwd tussen 1887 en 1895. Muiden en Weesp werden opgenomen in de Stelling van Amsterdam, en zijn daarmee de enige steden die tot alle drie de waterlinies hebben behoord.

### **Verboden kringen**

Rondom de forten en batterijen van de Nieuwe Hollandse Waterlinie en de Stelling van Amsterdam lagen de zogeheten 'verboden kringen'. Dit zijn denkbeeldige cirkels met een straal van 1000 meter. Het gebied dat binnen deze cirkel lag moest bij oorlogsdreiging snel ontruimd kunnen worden om een vrij schootsveld te krijgen. Dit betekende dat er binnen de kringen bijvoorbeeld geen bossen mochten worden aangeplant en dat de bouw van woningen slechts onder bepaalde voorwaarden werd toegestaan. De eisen die aan de bebouwing werden gesteld zijn vastgelegd in de Kringenwet van 1853. In de binnenste of kleine kring, die gold voor een strook van 300 meter rond het verdedigingswerk, mocht alleen maar gebouwd worden in brandbaar materiaal, en mocht het gebouw niet groter zijn dan 40 m<sup>2</sup>. In de middelste of middelbare kring (tussen 300 en 600m) mochten gebouwen worden neergezet met een stenen fundament en een stenen rookkanaal. De rest van het gebouw moest weer van brandbaar materiaal worden opgetrokken. In de buitenste of grootste kring werden geen beperkingen gesteld aan de bouwmaterialen. Het was alleen niet zeker of je er kon blijven wonen, want in geval van nood, bij dreigend oorlogsgevaar, kon het huis worden afgebroken. De bepalingen uit de Kringenwet kwamen te vervallen na de Tweede Wereldoorlog. Sommige onderdelen van de Nieuwe Hollandse Waterlinie hadden al eerder hun militaire status verloren. Naarden bijvoorbeeld werd in 1926 als vesting opgeheven. Een jaar daarvoor was er een uitbreidingswijk aangelegd, waarbij de huizen allemaal in hout zijn gebouwd, geheel naar de voorschriften van de Kringenwet. Weesp is pas in 1952 als vesting opgeheven. Ook hier vinden we houtbouw in een wijk aan de zuidkant van het centrum uit ongeveer 1930.



*Houten huizen in Weesp, binnen de 'verboden kring' van Fort Ossenkamer.*

### **De vesting Naarden**

Aan de noordkant van het Gooi lag een belangrijke landweg van Amsterdam naar het oosten. Omstreeks 1350 was de oude stad Naarden door de zich uitbreidende Zuiderzee ten onder gegaan en werd er zo'n twee kilometer naar het zuidwesten een nieuwe stad gebouwd. De stad kreeg een regelmatig stratenpatroon, zoals veel steden die in de Late Middeleeuwen gesticht werden. In Elburg bijvoorbeeld treffen we hetzelfde regelmatige patroon aan (ook Elburg is verplaatst doordat de Zuiderzee de oude stad bedreigde).



*Naarden-Vesting.*

De oorspronkelijke versterkingen van Naarden stelden niet veel voor. In 1672 werd de stad zonder veel moeite door de Fransen ingenomen. Nadat stadhouder Willem III de stad in 1673 heroverd had, werd begonnen aan de aanleg van een sterke vesting volgens de meest geavanceerde militaire principes. Zoals gezegd werd de vesting in 10 jaar, van 1675 tot 1685, aangelegd.



Naarden is de best bewaard gebleven vestingstad van ons land. Het scheelde trouwens niet veel, of van de cultuurhistorische waarde van de stad was weinig overgebleven. In 1926, toen de vestingstatus was opgeheven, waren er plannen om de wallen van de stad af te breken.

Gelukkig werden er acties gevoerd om de vesting te behouden, en met succes.

Inmiddels is de hele binnenstad, met de vestingwerken, een beschermd stadsgezicht in het kader van de Monumentenwet, zijn de wallen gerestaureerd en is Naarden een geweldige toeristische trekpleister geworden.

Ook de binnenstad, veilig binnen de verdedigingswerken gelegen, is de moeite waard. Behalve militaire gebouwen, zoals het Groot Arsenaal (1676) en het Klein Arsenaal (1728) zijn onder meer de Hervormde Kerk (1500) en het fraaie, in renaissancestijl gebouwde stadhuis interessant. Het Spaanse huis, in de Turfpoortstraat, herinnert aan de moordpartij die de Spaanse troepen hier aanrichtten in 1572. Een groot aantal inwoners werd door de 'Spaanse furie' uitgemoord. De gevel van het huis bevat een aantal gevelstenen, waarvan er één de moordpartij uitbeeldt.

### **Hilversum**

Omstreeks 1840 was Hilversum nog een flink dorp, met een inwonertal van ruim 5000. De aanleg van de spoorlijn naar Amsterdam en de bouw van het station - in 1874 - gaven het dorp een behoorlijke impuls, want in 1915 woonden er al 33.000 mensen. In 1918 werd in Hilversum de Nederlandse Seintoestellen Fabriek gevestigd, waardoor het voormalige boerendorp opeens het centrum van telecommunicatie in Nederland werd. Verschillende omroeporganisaties vestigden zich hier en gaven een nieuwe draai aan de ontwikkeling van de stad. Momenteel telt de stad ruim 80.000 inwoners. In de beide decennia voor de tweede wereldoorlog werd er veel gebouwd in Hilversum. Er was ook relatief veel geld beschikbaar. Hierdoor kregen tal van architecten een kans om gebouwen te ontwerpen en er zijn tal van voorbeelden te vinden van de twee belangrijkste bouwkundige stromingen uit die tijd: de Amsterdamse School en het Nieuwe Bouwen. Een belangrijk man in Hilversum was Willem Marinus Dudok (1884-1974). Deze architect heeft een belangrijk stempel op Hilversum gedrukt, niet alleen door de vele gebouwen die hij ontworpen heeft, maar ook door zijn ideeën over de vormgeving van de hele stedelijke omgeving. De kroon op zijn werk wordt gevormd door het Raadhuis, dat gebouwd is in 1927-1931. Dudok ontwierp niet alleen het gebouw zelf, maar ook de inrichting: meubilair, stoffering en verlichting. In enkele vertrekken is de oorspronkelijke inrichting van de architect gehandhaafd.

Dudok heeft in Hilversum gewerkt van 1915, toen hij werd aangesteld als directeur Publieke Werken, tot 1949. Vanaf 1928 mocht hij zich gemeentearchitect noemen. Zijn bemoeienis met Hilversum was dus langdurig, maar ook heel veelzijdig. Hij ontwierp 18 gemeentelijke woningbouwcomplexen en verschillende openbare gebouwen, zoals scholen, een bibliotheek en een badhuis. Daarnaast maakte hij ook uitbreidingsplannen voor nieuwe wijken. Heel bijzonder is het uitbreidingsplan dat hij in 1935 samen met ir. J.F. Groote maakte en waarin tevens een uiterste grens van de bebouwing werd vastgesteld. De gedachte achter een dergelijke begrenzing was dat als de stad nog groter zou worden de relatie met het omringende natuurlandschap – een van de belangrijke kwaliteiten van Hilversum – verstoord zou raken. Er is geen stad in Nederland waar één man zoveel invloed op de architectuur en de stedenbouwkundige ontwikkeling heeft gehad als Dudoks Hilversum.

De stad heeft nog meer te bieden aan 20<sup>e</sup> eeuwse architectuur. Mooie voorbeelden van het Nieuwe Bouwen zijn de AVRO-studio aan de 's-Gravelandseweg en de VARA-studio aan de Heuvellaan. Maar het hoogtepunt van deze stijlperiode is onbetwist het voormalige sanatorium Zonnestraal, gelegen aan de zuidwestkant van Hilversum. Het gebouw was bedoeld voor de opvang van tuberculosepatiënten. Het is gebouwd in 1928, in opdracht van Amsterdamse diamantbewerker. De architecten Duiker en Bijvoet ontwierpen het, waarbij veel aandacht is besteed aan de relatie van het gebouw met het omringende landschap. Het gebouw is geplaatst op de Lijst van het Werelderfgoed van de Unesco.

### **De buitenplaatsen van 's-Graveland**

In 1280 kocht Floris V, graaf van Holland, het Gooi. Hij werd daarmee ook eigenaar van het gebied waar het huidige dorp 's-Graveland (land van de graaf) ligt. Tot in het begin van de 17<sup>e</sup> eeuw was het schraal heideland, waar de Erfgooiers (zie kadertekst op pagina XX) hun schapen lieten grazen. In 1625 veranderde dat. De Staten van Holland boden de grond te koop aan en enkele welgestelde Amsterdamse kooplieden zagen hier wel brood in. Amsterdam had in die tijd namelijk een geweldige behoefte aan zand. Bouwzand voor de grote uitbreidingen van de stad (de grachtengordel kwam in deze periode tot stand) en ballastzand voor de schepen die de wereldhavens aandedden. Er werd een vaart gegraven - de 's-Gravelandse Vaart - om het zand af te voeren en de zandwinning kon beginnen. In 1634 werd het gebied in brede stroken verdeeld en werd bepaald dat de eigenaars binnen twee jaar een boerderij moesten bouwen. Omdat de eigenaars uit Amsterdam regelmatig kwamen logeren werden de boerderijen voorzien van een luxe aanbouw. Huis Stofbergen is de enige boerderij die bewaard is gebleven uit de begintijd, waarbij een uitgebouwde opkamer te zien is. De andere gebouwen hebben gaandeweg hun boerderijkarakter verloren en hebben zich ontwikkeld tot chique onderkomens van gefortuneerde Amsterdammers. Paradespaard van de buitenplaatsen is zonder meer de Trompenburg, het huis dat admiraal Cornelis Tromp heeft laten bouwen nadat de Fransen zijn oude huis in 1673 hadden verwoest. Ook tegenwoordig treffen we deftige en rijke bewoners aan in de buitenplaatsen, zoals de Vereniging Natuurmonumenten, die haar hoofdkwartier heeft ingericht in 'Schaep en Burgh'.

Buitenplaatsen treffen we op veel plaatsen in Nederland aan. Nederland heeft zelf de grootste dichtheid aan buitenplaatsen in heel Europa. De meeste buitenplaatslandschappen, zoals langs de Vecht, zijn in de loop van de eeuwen gegroeid. Wat de situatie in 's-Graveland zo bijzonder maakt is het feit dat we te maken hebben met een planmatig opgezette reeks buitenplaatsen: een bijzonderheid in Europa.

Een groot contrast met de ruime parken vormt de geringe ruimte die de 'gewone man' in 's-Graveland toegewezen kreeg om te gaan wonen. Deze moest genoeg nemen met een smalle strook tussen de 's-Gravelandse Vaart en de parallel daaraan lopende weg. Door het schone water van de vaart hebben zich hier in de 18<sup>e</sup> en 19<sup>e</sup> eeuw verschillende wasserijen/blekerijen gevestigd, waar de was uit de verre omgeving naar toe werd gebracht.

### **De Gooise villaparken**

Aan het eind van de 19<sup>e</sup> en in de 20<sup>e</sup> eeuw ontvluchtten vele gegoede middenstanders de stad en gingen zich in het Gooi vestigen. De redenen hiervoor waren divers. Het ontvluchten van de slechte hygiëne in de stad was er één, maar ook van belang was de wens om zich op deze manier in sociaal opzicht te onderscheiden van de 'mindere' klassen. In en rondom Amsterdam was de grond zo schaars en zo duur dat vestiging dáár geen optie was. In het boerenland van het Gooi daarentegen was de grond goedkoop. Vanaf het begin van de 19<sup>e</sup> eeuw werden er buitens gesticht in het Gooi. Het ging in het algemeen om zomerverblijven van rijke Amsterdammers, dus paste deze ontwikkeling in de traditie van de buitenplaatsen van bijvoorbeeld 's-Graveland. Bovendien ging het om een klein aantal buitenplaatsen, dat op deze wijze tot stand kwam. Deze situatie veranderde drastisch in de tweede helft van de 19<sup>e</sup> eeuw. In de eerste plaats vestigden zich steeds meer bedrijven in de Gooise dorpen, zodat ook de behoefte aan passende woningen voor de ondernemers toenam. In de tweede plaats - en dit was een veel belangrijkere ontwikkeling - vestigden veel Amsterdammers zich in het Gooi. Door de aanleg van de spoorweg was het voor de rijke burgerij mogelijk om werken in de stad te combineren met buiten wonen. Vanaf 1875 werden er steeds meer villa's gebouwd; eerst individueel, maar later veelal in grotere parken.

De villaparken werden over het algemeen ontwikkeld door exploitatiemaatschappijen. Er werd een stuk grond gekocht, het liefst op een bestaand landgoed, zodat al een landschapspark aanwezig was dat een aantrekkelijke entourage voor de nieuwe villa's kon vormen. In het Gooi waren niet veel van dergelijke landgoederen, maar in de omgeving van Den Haag en Wassenaar werden zoveel landgoederen verkaveld en gesplitst, dat deze ontwikkeling uiteindelijk leidde

tot de Natuurschoonwet (1929), waarbij werd geregeld dat landgoedeigenaren een fiscale tegemoetkoming krijgen als ze hun landgoed intact houden. Als er geen landgoed bemachtigd kon worden werden landbouwgronden of heideterreinen aangekocht. Er werd een architect in de arm genomen om eenheid te scheppen in de bestaande en nog te ontwikkelen natuur en om een wegenplan te ontwerpen. De plannen werden aan de gemeente ter goedkeuring voorgelegd. Als alles in orde was kon de aanleg beginnen. Er werden percelen verkocht aan particulieren, die al dan niet onder bepaalde voorwaarden konden bouwen. Vaak bouwden de exploitatiemaatschappijen – tegenwoordig zouden we ze projectontwikkelaars noemen – villa's in eigen beheer om ze daarna te verkopen of te verhuren. Voorbeelden van grote, planmatig opgezette projecten zijn het Prins Hendrikpark (1900) in Bussum, Het Loo (1902) in Blaricum, het Nimrodpark (1899), het Kannesheuvelpark (1902) en 't Hoogt van het Kruis (1913) in Hilversum. Grote bloeiperiodes in de villabouw waren de periodes 1898 – 1914 en 1922-1928. In deze laatste periode vond een geweldige bouwactiviteit plaats. De percelen waarop de villa's werden gebouwd waren aanmerkelijk kleiner dan vóór die tijd gebruikelijk was: ca 500-2000 m<sup>2</sup>. In deze periode werden ook in de oudere villaparken terreinen herverkaveld, waardoor er een verdichting kon plaatsvinden. Het is ook in deze tijd dat er veel meer kleine ontwikkelingen plaatsvinden zonder dat er sprake is van een vooropgezet inrichtingsplan. De villaterreinen ontwikkelden zich in hoog tempo en breidden zich over het Gooi uit. Dit leidde tot een steeds grotere bemoeienis van de gemeenten met de uitbreidingsplannen (zie kadertekst 'op de bres voor natuur en cultuur).

#### 6.4.3 Recente ontwikkelingen

Na de Tweede Wereldoorlog zijn de meeste steden en dorpen in de regio sterk uitgebreid. Weesp en Diemen hebben en flink beslag gelegd op de zeekeipolders in hun omgeving. De dorpen in het Gooi zijn vrijwel aaneengegroeid tot een grote stedelijke agglomeratie. Snelwegen en andere infrastructurele voorzieningen hebben bijgedragen tot versnippering van het resterende landelijke gebied. Grote delen hiervan zijn nog in landbouwkundig gebruik, afgewisseld met grote natuurgebieden als het Naardermeer en het Gooisch Natuurreservaat. In het veenplassengebied van Loosdrecht heeft de recreatie zich stormachtig ontwikkeld.



*De Horstermeerpolder.*



## 6.5 Specifieke items

### Het St.-Janskerkhof en de doodwegen

De Westerheide bij Hilversum en de aangrenzende Bussumerheide worden doorsneden door kaarsrechte zandwegen, die allemaal gericht zijn op het St.-Janskerkhof ten zuidwesten van Laren. Van zuid naar noord gaat het om de Doodweg op 's-Graveland, de Doodweg op Ankeveen en de Doodweg op Bussum. De beide laatstgenoemde dateren waarschijnlijk uit de Middeleeuwen, de Doodweg op 's-Graveland is uiteraard later aangelegd (1643), nadat het dorp was gebouwd. Al voor 1300 stond er ten zuidwesten van Laren een kerk die gewijd was aan St.Jan. Voordat de kerk in Laren zelf werd gebouwd was dit de belangrijkste kerk in de wijde omtrek. Vanouds liepen zeven doodwegen naar het kerkhof. Ook na de bouw van de kerk in Laren bleef men de doden op het oude kerkhof begraven. Thans bestaat de begraafplaats uit een uit een algemeen en een Rooms-katholiek deel.



*St.-Janskerkhof.*

### Muiden en Weesp

Muiden ligt op de plaats waar de Vecht uitmondde in de Zuiderzee. Omstreeks het jaar 900 werd de naam geschreven als 'amuthon', een samenstelling van 'a': water en 'muth': riviermonding. Al omstreeks 1575, dus in het begin van de Tachtigjarige Oorlog, werden verdedigingswallen aan de oostkant van de stad Muiden aangelegd. Ook het Muiderslot lag binnen de wal. In de 19<sup>e</sup> eeuw werd de verdediging van het stadje in het kader van de Nieuwe Hollandse Waterlinie ingrijpend verbeterd. Tegenover het Muiderslot werd de Westbatterij gebouwd en van een torenfort voorzien; verder zijn wallen aangelegd ter verdediging van de havenmond. Een deel van het water dat nodig was voor het onder water zetten van de inundatiekommen van de Waterlinie, moest namelijk worden aangevoerd via de sluzen in de Vecht in Muiden.



*De Grote Zeesluis uit 1674.*

Het bebouwingspatroon van de binnenstad wordt in sterke mate bepaald door de zuid-noord gerichte loop van de Vecht. De fraaie historische kern beslaat beide Vechtoevers. Een opmerkelijk monument is de Hervormde kerk, op de oostelijk oever van de Vecht. De 13<sup>e</sup> eeuwse toren is nogal verzakt, zodat van de oorspronkelijke ingang alleen nog maar een boog te zien is. De kerk zelf is ongeveer tweehonderd jaar later gebouwd, rond 1400.

Aan de oostkant van Muiden ligt de Ossenmarkt. Hier zit een heel verhaal achter. Ossen werden vetgemest in de noordelijke delen van het Waddengebied (Sleeswijk-Holstein en Denemarken) en vervolgens soms per schip, maar meestal over land, naar de marktplaatsen in Nederland gebracht. Een deel van de wegen, waarlangs groepen ossen voort werden gedreven, bestaat nog, evenals de marktpleinen waar ze vroeger verhandeld werden. Eén van deze marktpleinen is de Ossenmarkt in Muiden; ook Weesp heeft een Ossenmarkt.

Hoewel de recente stedelijke ontwikkelingen aan Muiden niet geheel zijn voorbijgegaan heeft de stad aan de oostkant nog altijd een waardevolle overgang naar het landelijk gebied van de Noordpolder beoosten Muiden.

Weesp is ontstaan op de plaats waar een riviertje, de Smal Weesp geheten, uitmondt in de Vecht. In dit riviertje ligt nu een sluis die gebouwd is in 1816. Volgens taalkundigen betekent Weesp 'weide aan het water'. De stad wordt voor het eerst genoemd in stukken uit het jaar 1156. In de 17<sup>e</sup> eeuw werd het stadje behoorlijk uitgebreid. Net als in Amsterdam werden enkele grachten aangelegd, die nu echter - op de Oude Gracht na - allemaal gedempt zijn. Ook het stadhuis doet wel een beetje denken aan dat van Amsterdam, hoewel het uiteraard wat bescheidener van afmeting is. Het werd gebouwd in 1772-1776. Tegen het stadhuis staat een 17<sup>e</sup> eeuws gebouw: het voormalige Sint Bartholomeus Gast- en Armenhuis. Het is nu bij het stadhuis getrokken. Een ander gebouw dat opvalt in de kern van de stad is de Hervormde kerk. De Romaanse toren dateert waarschijnlijk uit de 12<sup>e</sup> eeuw, de kerk, in laatgotische stijl opgetrokken, is omstreeks 1500 gebouwd. De oude verzorgende functie van het stadje Weesp blijkt nog uit de aanwezigheid van twee korenmolens: 't Haantje (1820) en De Vriendschap (1900). De oudste molen is echter De Eendracht, gebouwd in 1691. Deze molen werd de eerste eeuwen van zijn bestaan gebruikt om graan te malen voor de moutwijn. Van deze moutwijn werd vervolgens jenever gestookt. Toen deze nijverheid in de 19<sup>e</sup> eeuw tot een eind kwam werd de Eendracht omgebouwd tot zaagmolen.

De aarden omwalling uit de 17<sup>e</sup> eeuw aan de oost- en zuidkant van de stad ligt er nog steeds. De overige delen van de aarden bastions zijn nooit aangelegd.



*Fort Ossenmarkt in Weesp, gebouwd in 1859-1861.in Weesp.*

In de negentiende eeuw is het torenfort Ossenmarkt gebouwd dat het stadsbeeld nog steeds domineert. In Weesp herinneren houten huizen aan de Utrechtseweg en het Molenpad nog aan de voormalige verboden kringen, waarbinnen geen stenen huizen mochten worden gebouwd. Door de spoorlijn en nieuwbouwwijken is de oude kern van Weesp geheel geïsoleerd geraakt van haar landelijke omgeving.

#### **Muiderslot en kasteel Nederhorst**

Op de strategische plaats waar de Vecht in de Zuiderzee uitmondde bouwde Floris V, graaf van Holland, in de 13<sup>e</sup> eeuw een sterk kasteel. Een lang leven was dit eerste Muiderslot niet beschoren, want nadat Floris in 1296 bij Muiderberg was vermoord verwoestte de bisschop van Utrecht een jaar later zijn kasteel. Het gebouw zoals we dat nu kennen dateert uit de 14<sup>e</sup> eeuw en het is een prachtig voorbeeld van een sterk middeleeuws kasteel. Ook van binnen is het de moeite waard: het is ingericht met 16<sup>e</sup> en 17<sup>e</sup> eeuwse meubels en schilderijen, en geeft een goed beeld van hoe het er uitgezien kan hebben in de tijd dat de meest beroemde bewoner, P.C. Hooft, op het slot verbleef. De dichter, schrijver en historicus woonde van 1609 tot zijn dood in 1647 in het Muiderslot.

Kasteel de Nederhorst in Nederhorst den Berg is in de dertiende eeuw gebouwd. Van de oude woontoren zijn nog enkele muurresten bewaard gebleven. Het kasteel is in de loop der eeuwen diverse keren verbouwd en – vaak na brand – herbouwd. In het park zijn nog elementen aanwezig van de tuinaanleg uit het begin van de achttiende eeuw.





*Het Muiderslot.*

## 6.6 Historisch-geografische elementen en structuren

De cultuurhistorische elementen en structuren in het huidige landschap waaronder de historisch geografische elementen en structuren zijn voor het gebied te ordenen naar te onderscheiden landschapsvormende functies. Onderstaand is per relevante functie een aantal kenmerkende elementen en structuren vermeld.

### **Landbouw**

- Naardermeer
- Naardermeent
- Hilversumse Bovenmeent
- Horstermeer (1882)
- Blaricummer Meent
- Melkerij Oud Bussem (1905), Huizen

### **Bosbouw**

- Geen items

### **Wonen**

- Ankeveen
- Kortenhoef
- 's-Graveland

### **Jacht en visserij**

- Eendenkooi Naardermeer

### **Waterstaat**

- Gooiergracht
- Westdijk bij Naarden
- Oosterdijk bij Naarden
- Zanddijk bij Naarden
- Gooise Zomerkade, Huizen
- Meentdijk, Huizen
- Dammerkade, Ankeveen
- Hollandse Kade, Ankeveen
- Hollandse Kade, Abcoude
- Ringdijk Holendrecht en Bullewijkerpolder

- Ringdijk Naardermeer (1628)
- Ringdijk Horstermeer (1612)
- Ipendammersluis
- Diemerdamersluis
- Horndijk, Loosdrecht
- Lambertskade, Kortenhoef
- Kromme Raai, Kortenhoef
- Kwakel, Kortenhoef
- Uitwatering van het Naardermeer
- Gemaal Horstemeer
- Uitwatering Horstermeer
- Poldermolen Hollandia (1640), Ankeveen
- Noordpolderstoomgemaal (1892), Muiden
- Poldermolen De Onrust (1806), Muiderberg
- Gemaal De Machine (1883), Muiderberg
- Poldermolen van de Stichts-Ankeveense Polder (1636), Nederhorst den Berg
- Poldermolen Gabriël (1635), Nederhorst den Berg
- Stoomgemaal Aetsveldsepolder (1873), Weesp
- Stoomgemaal Keverdijkse Polder (1876), Weesp

#### **Defensie**

- Vesting (1572-1676) Naarden
- Vesting (1577-1677), Muiden
- Muizenfort (1876), Muiden
- Vesting (1672-1673), Weesp
- Fort Ossenmarkt (1861), Weesp
- Diemerzeedijk
- Ringdijk Naardermeer
- Forten aan de Karnemelkse Sloot (1787)
- Fort Ronduit (1877), Naarden
- Fort Kijkuit (1847), Nederhorst den Berg
- Geschutskazemat bij 't Hemeltje (1935), Nederhorst den Berg
- Fort Pampus (1895)
- Verdedigingswerken Franse Kamp, Bussum
- Fort Hinderdam (1673)
- Fort Uitermeer (1673)
- Kasteel de Nederhorst (1250-1299), Nederhorst den Berg
- Muiderslot (1250-1299), Muiden
- Westbatterij (1799), Muiden
- Kazematten Muiden-West (1931), Muiden
- Kazemat Muiden-Oost (1931), Muiden
- Radartoren (1943), Muiden
- Kruitfabriek (1703), Muiden
- Schans Westerheide, Hilversum
- Schans Westerheide, Laren
- Batterij nr 4 (1870), Bussum
- Commandobunker (1943), Hilversum
- Twee mitrailleurkazematten (1931), Muiderberg
- Groepsschuilplaatsen (1939-1940), Muiderberg
- Tankversperringen aan de IJsselmeerdijk (1939-1940), Muiderberg

#### **Delfstofwinning**

- Spiegelpolder
- Waterleidingplas, Loosdrecht
- Hollandsch-Ankeveense plassen, Ankeveen
- Stichts-Ankeveense Plassen, Ankeveen
- Petgaten, plassen en legakkers bij Kortenhoef
- Petgaten, plassen en legakkers bij Loosdrecht
- Zandwinning ten oosten van Naarden

#### **Bedrijvigheid**

- Steenfabriek Huizen
- Kalkovens Huizen
- Vm waterrij De Lelie (1839), 's-Graveland
- Vm stoomwasscherij en Glansstrijkinrichting Gooi en Eemland (1870), 's-Graveland
- Vm waterrij Zuidereinde (1930), 's-Graveland

- Visrokerijen (1850-1950), Huizen
- Kalkovens (1920), Huizen
- Wasserijen Dammerweg 79 en 85 (1896-1900), Nederhorst den Berg

#### **Verkeer**

- Spoorlijn Hilversum-Utrecht
- Spoorlijn Hilversum-Amsterdam
- Spoorlijn Hilversum- Amersfoort
- Karnemelksloot
- Hilversumsch Kanaal, 1932
- 's-Gravelandsche Vaart
- Zanderijvaarten bij Naarden
- Schutsluis 't Hemeltje (1932) in Hilversumsch Kanaal, Nederhorst den Berg
- Noordersluis (1817), Weesp
- Zuidersluis (1640), 's-Graveland
- Noordersluis , 's-Graveland
- Naardertrekvaart (1641)
- Muidertrekvaart (1641)
- Weespertrekvaart
- Amsterdam-Rijnkanaal
- Schuitsluizen Merwedekanaal
- Schutsluis Weespertrekvaart, Weesp
- Schutsluis Weesperpoortsluis Muidertrekvaart (1834), Muiden
- Schutsluis Keetpoldersluis in de Naardertrekvaart (1855), Muiden
- Groote Zeesluis (1674), Muiden
- Schutsluizen 's Gravelandsche Vaart, Nieuw Loosdrecht
- Oude Postweg, Laren
- Doodweg op 's-Graveland, Laren
- Doodweg op Ankeveen, Laren
- Doodweg op Bussum, Laren
- Station (1874-1990), Hilversum
- Vm tramstation (1901), Hilversum
- Station (1967), Weesp
- Uitermeersche Sluis (1888), Weesp

#### **Bestuur**

- Gemeenlandshuis Diemerzeedijk
- Raadhuis (1937), Blaricum
- Tolhuis (1860), Blaricum
- Raadhuis (1958), Bussum
- Vm Rechthuis (1700-1799), Ankeveen
- vm raadhuis (1882), Hilversum
- raadhuis (1931), Hilversum
- kantongerecht (1967), Hilversum
- raadhuis (1837), 's-Graveland
- vm raadhuis (1868), 's-Graveland
- vm raadhuis (1940), Huizen
- vm Rechthuis (1700-1799), Kortenhoef
- vm raadhuis (1910), Kortenhoef
- vm belastingkantoor (1910), Laren
- twee tolhuizen (1890), 's-Graveland
- tolhuis (1860), Laren
- grenspalen, vijf in Laren en drie in Hilversum, (1719), Laren
- vm stadhuis (1915), Muiden
- polderhuis (1850), Muiderberg
- stadhuis (1601), Naarden
- Stadhuis (1776), Weesp

#### **Religie**

- St.-Janskerkhof, Laren
- Klooster De Stad Gods (1946), Hilversum
- Vm Dominicanessenklooster (1881), Laren
- Vm Klooster van St. Johannes de Doper (1913), Laren

#### **Recreatie/sport**

- Echomuur (1729), Muiderberg



- Wandelpark De Brink (1703), Muiderberg

#### **Zorg, cultuur en onderwijs**

- Sanatorium Zonnestraal (1926), Hilversum
- Blindeninstituut Elisabeth Kalis (1933), Huizen
- Vm sanatorium Julianaoord (1925), Laren

#### **Energievoorziening**

- Geen items

#### **Landgoederen en buitenplaatsen**

- Buitenplaats Oud Crailo (1628), Huizen
- Buitenplaats Oud-Bussem (1750-1930), Huizen
- Buitenplaats Fleorama (1858), Huizen
- Buitenplaats Nieuw Valkeveen (1880), Huizen
- Buitenplaats Heerlijkheid (1910), Huizen
- Buitenplaats Berghuis (1913), Huizen
- Buitenplaats Berg en Vaart (1782), Ankeveen
- Landgoed Einde Gooi (1860), Hilversum
- Landgoed Hoorneboeg (1750-1799), Hilversum
- Buitenplaats Jagtlust (1850), Hilversum
- Buitenplaats Quatre Bras (1850-1899), Hilversum
- Buitenplaats Lommerrijk (1898), Hilversum
- Buitenplaats Zwaluwenberg (1912), Hilversum
- Buitenplaats Kruisheide (1914), Hilversum
- Buitenplaats Trompenburg (1684), 's-Graveland
- Buitenplaats Schaep en Burgh (1650-1699), 's-Graveland
- Buitenplaats Boekesteijn (1722), 's-Graveland
- Buitenplaats Holverbeek (1725), 's-Graveland
- Buitenplaats Gooilust (1778), 's-Graveland
- Buitenplaats Jagtlust (1794), 's-Graveland
- Buitenplaats Spanderswoud (1860), 's-Graveland
- Buitenplaats Land en Boschzicht (1914), 's-Graveland
- Buitenplaats Sperwershof (1750-1930), 's-Graveland
- Buitenplaats Schoonoord (1773-1930), 's-Graveland
- Buitenplaats Larenberg (1834), Laren

## **6.7 Literatuur**

- Belvedere, 1999. Beleidsnota over de relatie cultuurhistorie en ruimtelijke ordening. 's-Gravenhage.
- Borger, Guus J., 1982. Staat van land en water. Stichtse Historische Reeks 7. Zutphen.
- Borger, Guus; Adriaan Haartsen en Paul Vesters, m.m.v. Frits Horsten, 1997. Het Groene Hart. Een Hollands cultuurlandschap. Utrecht.
- Donkersloot- de Vrij, Marijke, 1985. De Vechtstreek. Oude kaarten en de geschiedenis van het landschap. Weesp.
- Genootschap Amstelodamum, 1995. Het 'kasteel van Amstel', burcht of bruggehoofd? Amsterdam.
- Gorter, H.P., 1986. Ruimte voor natuur. 80 jaar bezig voor de natuur van de toekomst. 's-Graveland.
- Haan, Jannes de, 1986. Villaparken in Nederland. Een onderzoek aan de hand van het villapark Duin en Daal te Bloemendaal 1897-1940. Haarlem.
- Haan, Jannes de, 1990. Gooise Villaparken. Ontwikkeling van het buitenwonen in het Gooi tussen 1874 en 1940. Haarlem.
- Haartsen, Adriaan, 2002. Door mensen gemaakt. Cultuurhistorische waarden in Noord-Holland. Haarlem.
- Haartsen, Adriaan & Corrie ten Oever-van Dijk, 2000. De cultuurhistorie van Gooi en Vechtstreek. Haarlem.

- Haartsen, Adriaan & Dolf Bekius, 2003. Water van niveau. Cultuurhistorische waarden van wateren en watergebonden elementen in het beheersgebied van het hoogheemraadschap Amstel, Gooi en Vecht. Hilversum.
- Adriaan Haartsen & Nikki Brand, 2005. Amstelland, land van water en veen. Utrecht.
- Harten, J.D.H., 1998. De Nederlandse buitenplaats. In: Historisch geografisch tijdschrift, 16<sup>e</sup> jaargang
- nr. 3.
- Hoven, Frank van den, 1997. De Topografische Gids van Nederland. Amersfoort.
- Klei, E. van der, 1993. Architectuur en stedenbouw in Noord-Holland 1850 – 1940. Zwolle
- Klok, R.H.J., 1977. Archeologisch reisboek voor Nederland. Haarlem.
- Kolman, Chris, Ben Olde Meierink, Ronald Stenvert, Margreet Tholens mmv Ben Kooij & Ronald Rommes, 1996. Monumenten in Nederland. Utrecht. Zwolle/Zeist.
- Moerman, H.J., 1956. Nederlandse plaatsnamen. Leiden.
- Raam, Joop van (red), 1979. Tussen Gooi en Vecht. Deel 1: bodem en water. Hilversum/Utrecht.
- Raam, Joop van (red), 1979. Tussen Gooi en Vecht. Deel 2: plant en dier. Hilversum/Utrecht.
- Schuiling, R., 1915. Nederland. Handboek der aardrijkskunde. Zwolle.
- Soonius, C.M., 1998. Het Gooi en de Vechtstreek. Toelichting op de archeologische Monumentenkaart
- Steegh, Arthur, 1985. Monumenten Atlas van Nederland. Zutphen.
- Stenvert, Roland, Chris Kolman, Saskia van Ginkel-Meesters, Elisabeth Stades-Vischer mmv Ronald Rommes, 2006. Monumenten in Nederland. Noord-Holland. Zwolle/Zeist.
- Stol, T., 1985. De gemene gronden van Gooiland. Zeshonderdvijftig jaar grondbezit en grondgebruik. In: M.W.Heslinga e.a. (red), 1985. Nederland in Kaarten. Ede/Antwerpen.
- Vereniging Natuurmonumenten, 1996. Natuur- en Wandelgebieden in Nederland. 's-Graveland.
- Vereniging van Vrienden van het Gooi, 1992. Natuur- en landschapsvisie voor het Gooi. Naarden.
- Vreugdenhil, Vera, 1998. Historisch-geografische inventarisatie en waardering van het Gooi. Een werkdocument ten behoeve van de Cultuurhistorische Waardenkaart Noord-Holland. Hoorn.
- Vreugdenhil, Vera, 1998. Historisch-geografische inventarisatie en waardering van de Vechtstreek. Een werkdocument ten behoeve van de Cultuurhistorische Waardenkaart Noord-Holland. Hoorn.