

EENE QUAESTIE VAN NOODZAKELIJKHEID

Het Zuiderzeeproject in twaalf columns

André Geurts



GENOOTSCHAP FLEVO



INHOUD

Ten geleide	05
Voorwoord	09
 1 Niet driemaal, maar viermaal is scheepsrecht	11
 2 Plan-Lely	19
 3 Bedwinger der Zuiderzee	25
 4 De watersnoodramp van 1916	31
 5 Eén raad, twee diensten en drie commissies	35
 6 Vangen of ontvangen: de Zuiderzeevissers	41
 7 Eibert den Herder: het te late protest	47
 8 Korte en Lange Afsluitdijk	51
 9 Het nieuwe land en zijn bestemmingen	57
 10 Ontginning van de zeebodem	63
 11 Spreiding van nederzettingen	69
 12 Markermeer: water, waard en wadden	75
Leeswijzer	83
Verantwoording van de illustraties	87
Gedicht Zuiderzeevloed 1916...en wat de Zuiderzeewet bracht	89



Genootschap Flevo, een in 1938 opgerichte vereniging, is vanaf zijn oorsprong verbonden met het Zuiderzeeproject. Deze omvangrijke onderneming heeft ons in de twintigste eeuw de Afsluitdijk, 165.000 hectare nieuw land, het IJsselmeer, het Markermeer en de Flevolandse randmeren opgeleverd. De vereniging heeft in de ruim tachtig jaar van haar bestaan steeds een platform geboden aan degenen die nauw verbonden waren met de transformatie van het voormalige Zuiderzeegebied in een nieuw multi-functioneel deel van Nederland. Daarbij heeft het genootschap zich altijd voor ogen gehouden dat veranderende inzichten en tijdsomstandigheden hun neerslag zouden moeten krijgen in het polderland en de grote wateren die zich in het hart van Nederland hebben gevormd. De actualiteit in het IJsselmeergebied wordt met grote interesse door de vereniging gevolgd en bediscussieerd.

Genootschap Flevo kent een lange traditie van het in publicaties vastleggen van ontwikkelingen, alsmede de achtergronden en perspectieven daarvan. De aanleiding voor die uitgaven wordt meestal gevonden in de actualiteit, maar soms ook in specifieke interesses van de verenigingsleden of in herdenkingsmomenten in de geschiedenis van het Zuiderzeeproject. Zo vierde het genootschap in 2013 zijn 75-jarig jubileum met het uitbrengen van het boek *In de voetsporen van Lely*. En toen in 2018 werd herdacht dat de Zuiderzeewet honderd jaar eerder door het parlement werd aangenomen, verschenen op onze website twaalf columns over de historie van het Zuiderzeeproject. Deze meerdelige digitale publicatie was tevens één van de uitingen waarmee Genootschap Flevo het 80-jarig bestaan vierde.

De vermelde columns zijn geschreven door genootschapssecretaris André Geurts, historicus van professie en werkzaam als conservator bij Erfgoedpark Batavialand in Lelystad. Zijn teksten zijn allereerst als een bijdrage aan de geschiedschrijving van ons grootste landaanwinningproject te beschouwen. Daarnaast kunnen ze ook worden aangemerkt als een deel van het spannende verhaal over hoe wij in Nederland in de loop van de tijd zijn omgegaan met de relatie tussen land én water. Dat verhaal is niet alleen verbonden aan het herdenkingsjaar 2018, maar ook aan vele andere bijzondere tijdstippen die markeren dat er plannen werden gemaakt, dijken gesloten, gronden ontgonnen en pioniers zich vestigden in maagdelijk polderland.

Het provinciebestuur van de jongste provincie van ons land zet zich ervoor in om 'Het verhaal van Flevoland' op een verantwoorde wijze aan een breed publiek te (laten) vertellen. Bij dit streven sluit Genootschap Flevo zich graag aan. Het weet zich daarbij in goed gezelschap van uiteenlopende bovenlokale organisaties en instellingen, zoals Waterschap Zuiderzeeland, Het Flevolandschap, Landschapsbeheer Flevoland, Heemschut Flevoland, Visit Flevoland en Erfgoedpark Batavialand.

Met genoegen brengt Genootschap Flevo de bundel columns over het Zuiderzeeproject, vormgegeven door Jan Schilder en voorzien van passende dichtregels door Floor Koedam, in boekvorm uit. Ik hoop uit dat velen deze publicatie met plezier ter hand zullen nemen.

Andries Greiner

Voorzitter Genootschap Flevo



Wandbord ter herdenking van de publicatie van de Zuiderzeewet op 14 juni 1918, vervaardigd door Faiencefabriek Rijnland te Alphen aan den Rijn in opdracht van de firma Jacques Reintjes te Amsterdam (collectie Batavialand, Lelystad)





Op initiatief van het provinciaal bestuur van Flevoland is in 2018 het feit herdacht dat een eeuw daarvoor ir. Cornelis Lely zijn voorstel voor de Zuiderwet door het parlement loodste. Het publiceren van die wet op 14 juni 1918 vormde het startschot van een indrukwekkend waterbouwkundig project, dat wat betreft kustbescherming en landaanwinning van groot belang is gebleken voor ons land. Genootschap Flevo heeft de herdenking van die wet aangegrepen om met name historische aspecten van het Zuiderzeeproject in de schijnwerpers te plaatsen, zowel in een reeks websitecolumns als in een symposium, waarmee tevens het 80-jarig bestaan van het genootschap werd gevierd. Daarmee werd gepoogd duidelijk te maken wat de voedingsbodem is van veel actuele ontwikkelingen in het IJsselmeergebied.

Omdat lezers de digitale columns door hun compacte inhoud en variëteit waardeerden en ze bovendien bedoeld waren om een bijdrage te leveren aan 'Het verhaal van Flevo-land', de campagne om de geschiedenis en het erfgoed van de twaalfde provincie in de schijnwerpers te plaatsen, heeft Genootschap Flevo besloten ze ook in gedrukte vorm te publiceren. Daarmee wordt vooral gepoogd het publieksbereik van de inhoud verder te vergroten. Bovendien wordt zo de koppeling aan het herdenkingsjaar 2018 minder expliciet. De inhoud van de columns is immers niet alleen verbonden met dat ene jaar, maar ook met vele andere momenten waarop het Zuiderzeeproject en zijn voorgeschiedenis in de schijnwerpers kunnen worden geplaatst.

Startpunt van deze bundel blijft echter de 'Wet tot afsluiting en droogmaking van de Zuiderzee' van 1918. Daarbij is er ook aandacht voor eerdere wetsvoorstellen die afdamming en inpoldering van de Zuiderzee beoogden en voor het Plan-Lely, waarop de wet is gebaseerd. Aan de watersnoodramp van 1916, die voor de besluitvorming inzake de wet van groot belang is geweest, wordt niet voorbij gegaan. Ook aan de langjarige betrokkenheid van ir. Cornelis Lely bij het Zuiderzeeproject worden enige alinea's gewijd.

De realisering van het Zuiderzeeproject was een staatsaangelegenheid. De regering liet zich adviseren door de Zuiderzeeraad en verschillende bijzondere commissies. De regie bij de uitvoering van de werkzaamheden werd in handen gelegd van speciaal in het leven geroepen Rijksdiensten. Deze hebben decennia lang hun stempel gedrukt op datgene wat er in de twintigste eeuw in het voormalige Zuiderzeegebied tot stand is gebracht.

De ruimtelijke veranderingen die zich aandienden, betekenden het einde van de traditionele visserij. De vissers waren in hun verzet tegen de afsluitings- en inpolderingsplannen niet eensgezind, noch trokken ze één lijn bij het verkrijgen van een

schadeloosstelling. De Zuiderzeesteunwet van 1925 moest uiteindelijk soelaas bieden bij de teloorgang van hun nering. Omstreeks 1930 vond Eibert den Herder, vishandelaar en fabrikant te Harderwijk, in vissersplaatsen rond de Zuiderzee en in de pers nog ruimschoots gehoor voor zijn protest tegen de aanleg van de Afsluitdijk en de inpoldering. Zoden aan de dijk zette dat protest echter niet, omdat de regering in 1925 had besloten de uitvoering van het Zuiderzeeproject met kracht voort te zetten.

Het meest spectaculaire onderdeel van het project was de aanleg van de Afsluitdijk, die gesplitst was in een kleine dam tussen de kop van Noord-Holland en het eiland Wieringen, en een lange dam tussen Wieringen en de Friese kust. Niet minder belangrijk waren echter de polders die in het IJsselmeer (zoals de afgesloten Zuiderzee sinds mei 1932 werd genoemd) zijn aangelegd. Zij dienden aanvankelijk vooral voor uitbreiding van het agrarisch areaal in Nederland, maar kregen in de loop van de tijd ook tal van andere functies. Aan het exploitable maken van de drooggevalen zeebodem en aan een verantwoorde spreiding van de bevolking over het nieuwe land werd veel aandacht besteed.

De Zuidwestelijke Polder van het Plan-Lely, die halverwege de twintigste eeuw de naam Markerwaard kreeg, had het sluitstuk van het Zuiderzeeproject moeten worden. Verschillende malen zijn aanzetten gedaan om deze polder te realiseren. Uitstel van de aanleg in de jaren zeventig van de vorige eeuw leidde uiteindelijk tot afstel. Het Markermeer kwam ervoor in de plaats. In dit grote open water wordt sinds enkele jaren gewerkt aan het opspuiten van een archipel met grote natuurwaarden: de Marker Wadden. Dit betreft een particulier initiatief, dat inmiddels ook kan rekenen op steun van verschillende overheden. De publieke belangstelling ervoor is groot.

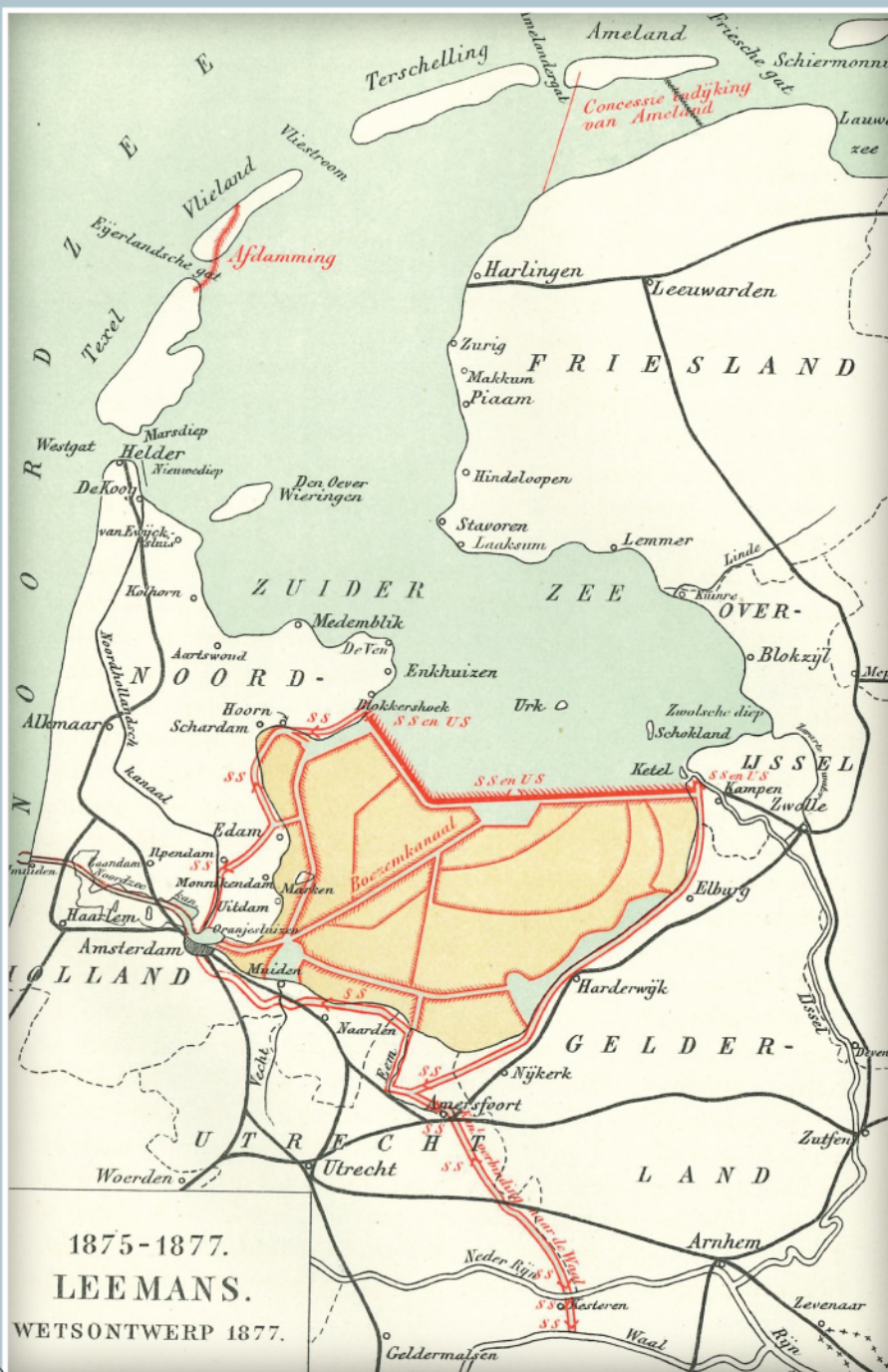
Er zijn nog tal van andere interessante aspecten van het Zuiderzeeproject die een bespreking verdienen. De leeswijzer aan het einde van dit boek kan geïnteresseerden op weg helpen bij het verkennen van die aspecten, maar biedt ook verdieping van de onderwerpen die in de columns worden behandeld. Veel van de vermelde publicaties bevatten uitvoerige literatuur- en bronverwijzingen. Ze zijn onder andere raadpleegbaar in het Studiecentrum van Batavialand te Lelystad. Batavialand beschouwt het bestuderen en documenteren van het Zuiderzeeproject als een van zijn belangrijkste taken.

Aan de gebundelde columns is speciaal geschreven poëzie toegevoegd. Dankzij een initiatief van Juul Baars, sinds het voorjaar van 2019 stadsdichter van Lelystad, wordt dit boek afgesloten met een dubbelsonnet van Lelystedeling Floor Koedam. Daarin keert hij terug naar het uitgangspunt van dit boek: de Zuiderzeewet. Zijn verzen verbinden, net als de columns, de totstandkoming van deze rechtsregel met het resultaat ervan.

NIET DRIEMAAL- MAAR VIERMAAL IS SCHEEPSRECHT



1



Kaart van het wetsonstwerp 1877.



Wie de voorgeschiedenis van de Zuiderzeewet bestudeert, komt er snel achter dat vóór 1918 reeds tal van plannen zijn gemaakt om het natte hart van Nederland, waar zich tussen de dertiende en zestiende eeuw de Zuiderzee had gevormd, geheel of gedeeltelijk droog te leggen. Die plannen waren vooral ingegeven door de wens om verloren gronden terug te winnen, de verwachting dat een grote landaanwinning tot bijzonder profijtelijke opbrengsten zou leiden en de wil om voortschrijdende technische ontwikkelingen te benutten. De laatste maakten het echter pas in de negentiende eeuw mogelijk grote en diepe watervlakten droog te malen én droog te houden. Henric Stevin, zoon van de wiskundige Simon Stevin, stelde reeds in 1667 voor de Zuiderzee van de Noordzee te scheiden door de aanleg van dammen tussen de Waddeneilanden. Vervolgens wilde hij het afgesloten Zuiderzeegebied droogmalen en een kanaal richting Amsterdam aanleggen. Maar dat was destijds een weinig realistisch plan. Pas ruim anderhalve eeuw later zouden er, vooral door de inzet van stoomkracht, echte perspectieven voor inpolderingen in de Zuiderzee dagen.

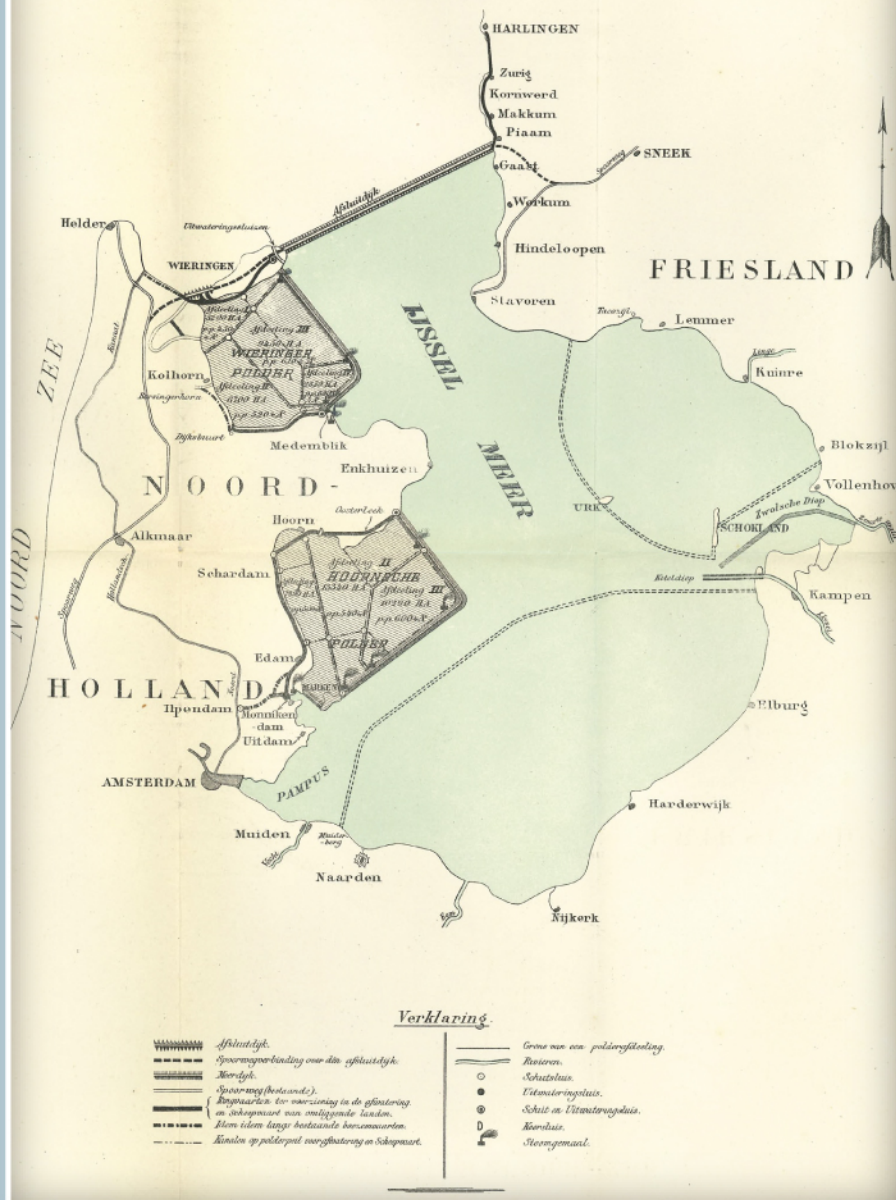
In het kielzog van de aanleg van de Zuidplaspolder (1825-1840) en de Haarlemmermeerpolder (1840-1852) verschenen er vanaf het midden van de negentiende eeuw verschillende plannen om de Zuiderzee geheel of gedeeltelijk droog te leggen. Veel plannen die de nadruk legden op landaanwinning concentreerden zich op het zuidelijke deel van de Zuiderzee. Indien een verbetering van de waterstaatkundige situatie voorop stond, kreeg kustverkorting en de aanleg van een afsluitdijk prioriteit. De regering twijfelde regelmatig of de plannen die haar werden voorgelegd wel gedegen onderbouwd waren. Ook bleven de landsbestuurders zich afvragen of men particulieren moest toestaan dijken en polders aan te leggen, of dat landaanwinning een staatszaak zou moeten zijn. De hoge kosten van inpolderingswerkzaamheden in de Zuiderzee en de daarmee verbonden risico's maakten de regering decennialang kopschuw.

In 1877 leek de regering duidelijkheid te gaan verschaffen. In april stuurde Jan Heemskerk Azn., conservatief minister van Binnenlandse Zaken en voorzitter van de Ministerraad, een wetsvoorstel naar de Tweede Kamer dat voorzag in een afsluitdijk tussen Enkhuizen en Kampen, en de aanleg van polders ter grootte van 137.000 hectare ten zuiden daarvan. Waterstaatsingenieur Wilhelmus Leemans tekende voor de uitwerking van het voorstel. Het was de bedoeling dat de uitvoering van de werkzaamheden door de Staat ter hand zou worden genomen. In november 1877 viel het kabinet en de opvolger van Heemskerk, de liberaal Johannes Tak van Poortvliet, trok als zijn eerste daad het wetsvoorstel inzake de Zuiderzee-inpoldering in.

Het zou vervolgens bijna een kwart eeuw duren voordat er opnieuw een wetsontwerp werd ingediend, nu op basis van een plan dat de Zuiderzeevereeniging door ir. Cornelis

ONTWERP VOOR DE AFSLUITING EN GEDEELTELIJKE DROOGMAKING DER ZUIDER - ZEE.

Schaal 1 à 400.000.



Lely had laten vervaardigen in de jaren 1887-1892. Het wetsvoorstel dat het conservatief-liberale Kabinet Pierson in mei 1901 aan de Tweede Kamer aanbood, voorzag in de aanleg van een afsluitdijk en twee kleine polders in het westelijk deel van de Zuiderzee: de Wieringer en de Hoornsche Polders. Na de Kamerverkiezingen van juni 1901 trad er een confessioneel kabinet aan. De nieuwe minister van Waterstaat Johannes Christiaan de Marez Oyens, die nogal ontvankelijk was voor kritische geluiden uit visserijkringen, bleek niet overtuigd van de uitvoerbaarheid van het wetsvoorstel en trok het in.

Toen De Marez Oyens in 1905 plaats moest maken voor de liberaal Jacob Kraus werd er opnieuw gewerkt aan een wetsvoorstel op basis van het door Lely gemaakte plan. Voor veel meer dan de aanleg van een afsluitdijk en een eerste polder, de Wieringermeer, kreeg Kraus de handen van zijn collega-ministers niet op elkaar. In november 1907 werd het wetsontwerp ingediend. Hoewel kort daarna het kabinet viel, besloot de nieuwe confessionele regering het voorstel te handhaven, maar tot een parlementaire behandeling is het nimmer gekomen.

Op 9 september 1916 werd er voor de vierde maal een wetsontwerp inzake de afsluiting en gedeeltelijke droogmaking van de Zuiderzee bij de Tweede Kamer ingediend. Reeds in de troonrede van 1913, kort na het aantreden van het liberale Kabinet Cort van der Linden, was aangekondigd dat vanwege waterstaatkundige redenen, landaanwinning en werkgelegenheidsbevordering ingrijpende werkzaamheden in het Zuiderzeegebied zouden moeten plaatsvinden. Lely, die destijds minister van Waterstaat was, had een concept-wetsvoorstel al in mei 1914 gereed. Door het uitbreken van de Eerste Wereldoorlog twee maanden later kreeg het Zuiderzeevraagstuk echter niet de prioriteit die Lely had gehoopt. Pas nadat de watersnood van januari 1916 de zwakte van de dijken langs de Zuiderzee duidelijk had gemaakt en uitbreiding van de voedselproductie in eigen land een belangrijke beleidsdoelstelling was geworden, kon een wetsontwerp naar het parlement worden gestuurd. Op 21 maart 1918 werd zonder hoofdelijke stemming de Zuiderzeewet door de Tweede Kamer aangenomen. Op 13 juni 1918 stemde ook de Eerste Kamer met de wet in. Deze werd vervolgens een dag later in het *Staatsblad* afgekondigd.

Ontwerp voor de afsluiting en droogmaking van een Gedeelte der Zuiderzee.

Schaal 1 à 400,000.



Verklaring

- | | |
|--|---|
| — Zeedijk. | — Grens van een polderafsluiting. |
| — Spoorweg (bestaande) | ○ Schutsluis. |
| — Ringvaarten ter voorstering in de afwatering en Scheepvaart. | ● Schut- en uitwateringssluis. |
| — Kanalen op polderpeil voor afwatering en Scheepvaart. | ● Stroomgemaal. |
| | ----- Door de Staatscommissie ontworpen werken. |

Afsluiting en droogmaking van de Zuiderzee.

BILLAGES DES MEMOIRES VAN TOELICHTING.



Schaal 1:400 000.

Top. Dienst. 1916.

Kaart van het wetsontwerp 1916.

STAATSBLAD

VAN HET

KONINKRIJK DER NEDERLANDEN.



(N^o. 354.) **WET** van den 14den Juni 1918, tot afsluiting en droogmaking van de Zuiderzee.

WIJ WILHELMINA, BIJ DE GRATIE GODS, KONINGIN DER NEDERLANDEN, PRINSES VAN ORANJE-NASSAU, ENZ., ENZ., ENZ.

Allen, die deze zullen zien of hooren lezen, salut! doen te weten:

Alzoo Wij in overweging genomen hebben, dat de afsluiting van de Zuiderzee en de droogmaking van gedeelten binnen die afsluiting in 's lands belang door het Rijk behooren te worden ondernomen;

Zoo is het, dat Wij, den Raad van State gehoord, en met gemeen overleg der Staten-Generaal, hebben goedgevonden en verstaan, gelijk Wij goedvinden en verstaan bij deze:

Artikel 1.

Op nader door Ons of van Onzentwege vast te stellen wijze, worden voor rekening van den Staat:

A. de werken uitgevoerd, noodig:

1^o. tot afsluiting van de Zuiderzee door een afsluitdijk, loopende van de Noordhollandsche kust door het Amsteldiep naar het eiland Wieringen en van dit eiland naar de Friesche kust bij Piaam;

2^o. voor de droogmaking van gedeelten van de af te sluiten Zuiderzee;

3^o. tot voorziening in de belangen van waterkeering, afwatering en scheepvaart, voor zooveel deze door de afsluiting en de droogmaking geschaad worden;

B. de maatregelen getroffen en de werken uitgevoerd, noodig tot voorziening in de belangen van de landsverdediging, in verband met de onder A bedoelde werken.

PLAN-LELY

2

ONTWERP

tot
Afsluiting der zeesluis over de Weeringen
tot gesteelelijke indijking binnen de afsluiting

Schaal van 1 : 250,000



De basis van de Zuiderzeewet van 1918 werd gevormd door het Plan-Lely, genoemd naar ir. Cornelis Lely (1854-1929). Deze waterbouwkundige vervaardigde in opdracht van de Zuiderzeevereeniging een goed onderbouwd ontwerp tot afsluiting en gedeeltelijke droogmaking van de Zuiderzee. De vereniging werd opgericht in 1886 en beijverde zich meer dan zestig jaar lang voor grootschalige landaanwinning in het natte hart van Nederland. Het maken van plannen werd toevertrouwd aan een klein uitvoerend apparaat, het Technisch Bureau, dat aanvankelijk geleid werd door ir. Jan van der Toorn, maar vanaf 1887 een aantal jaren door Lely. In het Technisch Bureau werden eerst oude inpolderingsplannen bestudeerd, en kaarten en bestaand documentatiemateriaal bijeengebracht. Vervolgens werd er aanvullend en nieuw onderzoek uitgevoerd. Al die kennis tezamen vormde de grondslag van het Plan-Lely, waarmee omstreeks 1890 naar buiten werd getreden.

Vaak wordt de in 1891 gepubliceerde kaart van het Plan-Lely aangezien voor het plan zelf. Het feit dat deze kaart als losse afbeelding in talrijke latere publicaties figureert, is daar zondermeer debet aan. Daar komt nog bij dat de gedetailleerde weergave van de dijktracés en de waterhuishouding van de ingetekende polders, alsmede de afgebeelde volgorde van de uit te voeren werkzaamheden in de onderrand van de kaart, de indruk wekken dat we met een zelfstandig document van doen te hebben. In feite is de kaart echter een bijlage van het zevende deel van het Plan-Lely. Het plan en het eraan ten grondslag liggen onderzoek werden namelijk in de jaren 1887-1892 in acht zogenaamde 'Technische Nota's' gepubliceerd. Dat de resultaten van Lely's werk gefaseerd wereldkundig werden gemaakt, is ongetwijfeld terug te voeren op het feit dat zo met enige regelmaat publieke aandacht kon worden gevraagd voor het project dat de Zuiderzeevereeniging zo graag uitgevoerd zag.

In 1892 kwamen de nota's trouwens ook nog gebundeld op de markt.

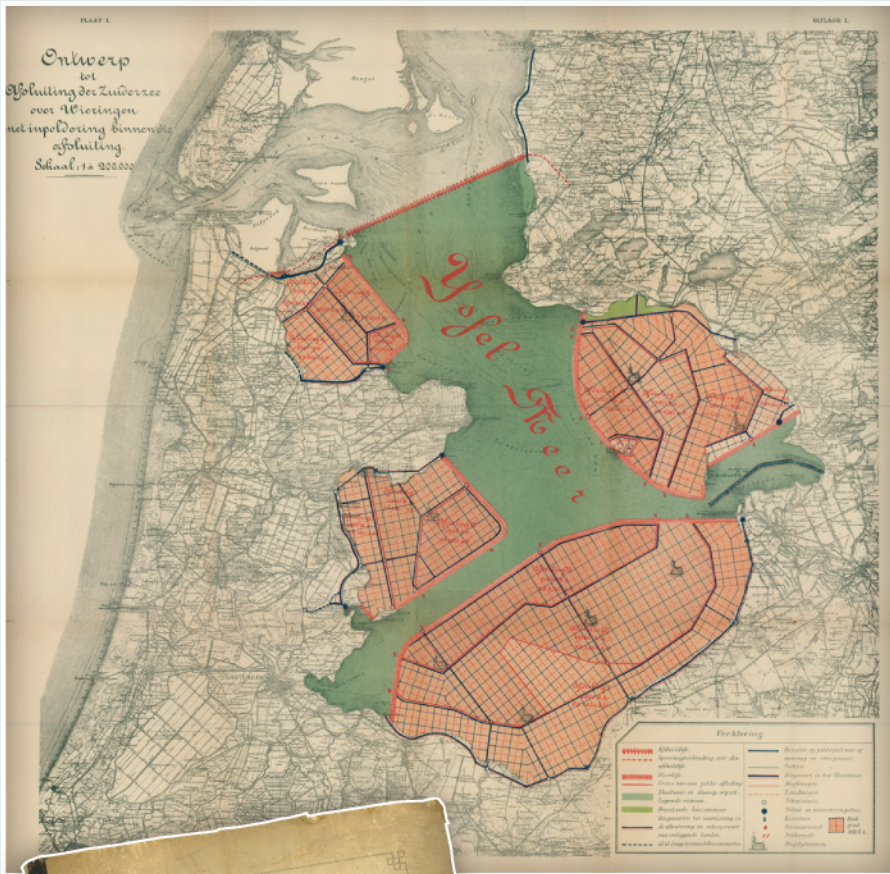


De acht technische nota's die samen het Plan-Lely vormen, 1887-1892.

Het Plan-Lely voorzag in de afsluiting van de Zuiderzee door de aanleg van een dijk tussen de kop van Noord-Holland en de westkust van Friesland, alsmede de aanleg van vier polders met een gezamenlijke oppervlakte van 232.000 hectare. Deze polders werden aangemerkt als uitstekend geschikt voor landbouwkundige exploitatie. De monding van de IJssel zou binnen de afgesloten Zuiderzee vallen, maar dat werd niet als een probleem gezien omdat het rivierwater in een groot boezemmeer zou worden opgevangen. Overtollig water zou via sluizen in de afsluitdijk op de Waddenzee worden geloosd. Het boezemmeer, dat toen al van de naam 'IJsel Meer' was voorzien, werd van groot belang geacht om de verzilting van het grondwater in met name Friesland tegen te gaan.

Nadat het achtste en laatste deel van het Plan-Lely was verschenen, boog een breed samengestelde Staatscommissie zich over dit particuliere plan. De regering wenste de vraag beantwoord te zien of de uitvoering ervan in het landsbelang was. Mocht dat zo zijn, dan wilde het kabinet bovendien graag weten op welke wijze de uitvoering ter hand genomen zou moeten worden. Dat de minister van Waterstaat, Handel en Nijverheid tot voorzitter van de commissie werd aangewezen is niet zo verwonderlijk. 'Pikant' is het in hedendaagse ogen wel dat het Lely was die sinds 1891 deze ministerspost vervulde. De commissie kwam in 1894 met een uitvoerig rapport. Daarin werden weliswaar enkele wijzigingen in Lely's ontwerp voorgesteld en een nieuwe kaart gemaakt, maar de meerderheid van de commissieleden zag de uitvoering van het plan wel zitten. Zes leden tekenden bezwaar aan tegen de hoge kosten die daarmee gemoeid waren. Ze achtten bovendien de inkomsten uit de verkoop van de droogvallende gronden, waarmee die kosten moesten worden bestreden, te onzeker. De Staatscommissie was wel unaniem van mening dat de afsluiting en de gedeeltelijke inpoldering van de Zuiderzee door de Rijksoverheid en niet door particulieren dienden te gebeuren. Zo'n pleidooi voor ingrijpende staatsbemoeienis was destijds geen vanzelfsprekendheid en gedurende vele jaren zouden kabinetten nog aarzelen om het Plan-Lely, rekening houdend met de bevindingen van de Staatscommissie, ten uitvoer te brengen.

Verschillende bestuurders en leden van de Zuiderzeevereeniging waren sinds 1891 begonnen met het maken van propaganda voor het Plan-Lely. Door middel van lezingen, publicaties en bijdragen in kranten poogden zij het afdammen en gedeeltelijk inpolderen van de Zuiderzee in de publieke aandacht te brengen en te houden. Daarbij maakte de geograaf en cartograaf A.A. Beekman zich zeer verdienstelijk. Hij liet vermoedelijk al kort na het verschijnen van Lely's ontwerp een poster maken waarop hij de essenties van het plan inzichtelijk in woord en beeld samenvatte. De Technische Nota's van de Zuiderzeevereeniging waren immers geen lectuur voor niet-ingewijden in de materie. Dat voor een gunstige publieke opinie een 'vertaalslag' nodig was, zag Beekman wellicht eerder dan vele andere voorstanders van het Zuiderzeeproject.



Kaart van enigszins door
een Staatscommissie aangepaste Plan-Lely,
alsmede de voorkant van
het commissierapport, 1894.

BEDWINGER DER ZUIDERZEE

3



Fotoportretten van
Cornelis Lely in
1894 (boven) en
1928 (onder).



M
Mr. Kornelis Jansma gaf zijn in 1948 in eerste druk verschenen biografie van ir. Cornelis Lely de subtitel 'De bedwinger der Zuiderzee' mee. Daarmee wilde hij de waterbouwkundige en politicus, wiens naam onlosmakelijk verbonden is met het Zuiderzeeproject, neerzetten als een daadkrachtige en bevlogen persoonlijkheid. Lely was immers niet alleen de maker van een gedegen plan voor afsluiting en gedeeltelijke inpoldering van de Zuiderzee, maar ook jarenlang een ijveraar voor de realisering van dat plan en de minister die de Zuiderzeewet van 14 juni 1918 door het parlement loodste. Vervolgens was Lely gedurende een decennium voorzitter van de Zuiderzeeraad, een invloedrijk adviescollege van de regering. Daardoor bleef hij tot aan zijn dood in 1929 sterk betrokken bij de realisering van het Zuiderzeeproject.

Lely werd op 23 september 1854 in Amsterdam geboren als zevende zoon van Jan Lely, makelaar in granen en zaden, en zijn echtgenote Adriana van Houten. Na het behalen van het eindexamen HBS in zijn geboortestad ging hij studeren aan de Delftse Polytechnische School – later Technische Hogeschool en thans Technische Universiteit geheten – alwaar hij in 1875 het diploma van civiel ingenieur behaalde. Vervolgens moest hij meer dan tien jaar genoegen nemen met tal van korte tijdelijke dienstverbanden bij verschillende overheidsdiensten en waterschappen. Dit weinig aantrekkelijke arbeidsperspectief belette hem echter niet in 1881 in het huwelijk te treden met Gerarda Jacoba van Rinsum. Naast een levenloos geboren kind, werden uit deze gelukkige echtverbintenis vier zoons en een dochter geboren.



Door J.W. Havermans vervaardigde gevelsteen, die in 1939 in het geboortehuis van Lely werd geplaatst.

Op 1 oktober 1886 trad Lely in dienst van het Technisch Bureau van de Zuiderzeevereeniging, waarvan hij nog geen jaar later chef werd. Gedurende vijf jaar wijdde hij zich aan het samenstellen van een goed gefundeerd ontwerp tot afdamming en gedeeltelijke inpoldering van de Zuiderzee, dat later als een informeel eerbetoon aan zijn opsteller regelmatig is aangeduid met de naam 'Plan-Lely'. Nog voordat de achtste en laatste nota van dit ontwerp gepubliceerd was, nam Lely ontslag om in het Kabinet

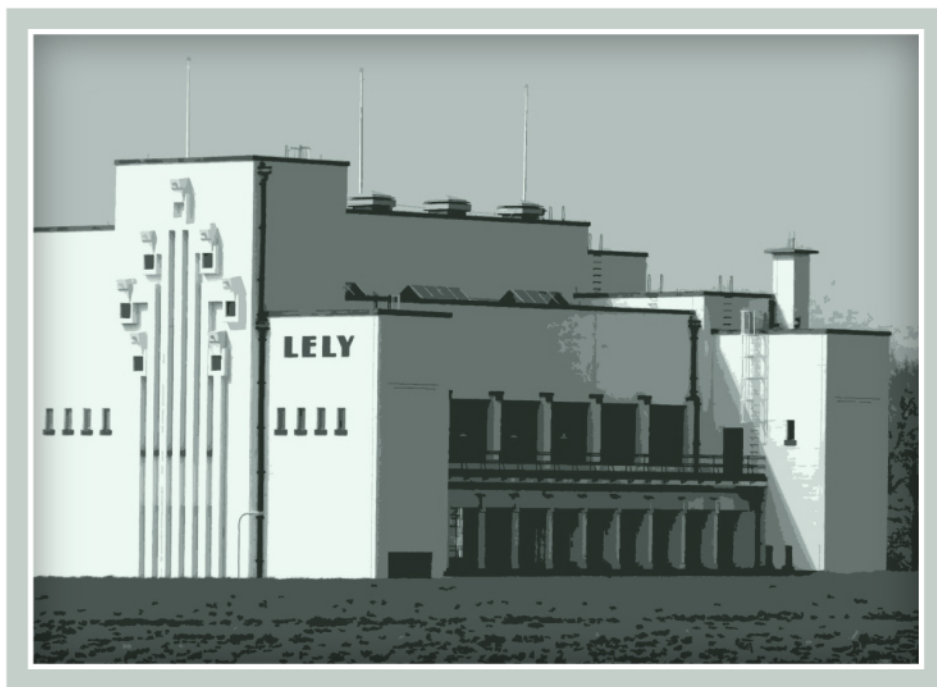
Van Tienhoven (1891-1894) minister van Waterstaat, Handel en Nijverheid te worden. Tijdens dit ministerschap sprak een Staatscommissie zich positief uit over het Plan-Lely, maar een besluit tot uitvoering kwam niet tot stand omdat het kabinet daarover verdeeld was.

In de periode 1894-1913 heeft Lely als Tweede en Eerste Kamerlid, en als minister in het Kabinet Pierson (1897-1901) vergeefs naar mogelijkheden gezocht om ruimtelijke ingrepen in het Zuiderzeegebied mogelijk te maken. Toen mr. Pieter Cort van der Linden hem in 1913 aanzocht om opnieuw minister van Waterstaat te worden, accepteerde Lely deze post slechts onder de voorwaarde dat de afsluiting en droogmaking van de Zuiderzee deel zouden uitmaken van het regeringsprogramma. Toen koningin Wilhelmina in de troonrede op 16 september 1913 aankondigde dat de tijd gekomen was om het natte hart van Nederland van de Noordzee af te sluiten en gedeeltelijk in te polderen, leek de realisering van het Plan-Lely dichterbij dan ooit. Het uitbreken van de Eerste Wereldoorlog op 28 juli 1914, een maand na de moord op de Oostenrijkse troonopvolger aartshertog Frans Ferdinand in Sarajevo, maakte echter dat de regering het indienen van een wetsontwerp voor zich uitschoof. Lely werd bovendien in de zomer van 1914 getroffen door diep persoonlijk leed: het plotselinge overlijden van zijn echtgenote. Uiteindelijk werd het ontwerp pas in september 1916 aan het parlement aangeboden. Dat het in het voorjaar van 1918 zonder hoofdelijke stemming door beide Kamers van de Staten-Generaal werd aanvaard, was voor Lely een grote triomf.

In de Zuiderzeewet was voorzien dat een Zuiderzeeraad zou worden ingesteld die de regering van advies moest dienen bij de voorbereiding en uitvoering van het afsluitings- en inpolderingsproject. Tijdens de installatie van de raad op 16 juni 1919 aanvaardde Lely de functie van voorzitter. Hij bleef zo nog dicht betrokken bij de concrete uitwerking van het Plan-Lely. De Zuiderzeewet was weliswaar op dit plan gebaseerd, maar bood nog veel mogelijkheden tot aanpassing en fasering van de te nemen uitvoeringsmaatregelen. Een wakend oog van de 'De bedwinger der Zuiderzee' leek zowel de toenmalige regering als Lely bijzonder nuttig.

Ofschoon het voorzitterschap van de Zuiderzeeraad als een blijk van erkenning moet worden beschouwd, lag de waardering die Lely reeds bij leven kreeg aanvankelijk vooral op wetenschappelijk terrein. Al in 1895 was hij benoemd tot lid van de Koninklijke Academie van Wetenschappen, afdeling Natuurkunde. Tien jaar later volgde een eredoctoraat van de Technische Hogeschool te Delft. In 1924 werd Lely's zeventigste verjaardag groots gevierd met aandacht voor zijn verdiensten in de pers en met een receptie waarop ook de minister van Waterstaat aanwezig was. Ook Lely's begrafenis op 26 januari 1929 in Den Haag, vier dagen na zijn overlijden, was een nationale gebeurtenis. Het waren echter niet alleen het Zuiderzeeproject, maar ook zijn verdiensten ter verbetering van de nationale infrastructuur, de bevordering van de mijnbouw, de staatsbemoeienis met het postverkeer en de telefonie, en uiteenlopende wetgeving op sociaal terrein die hem tot een gewaardeerde geleerde en staatsman maakten.

Een jaar na zijn overlijden werd een gemaal in de Wieringermeer, de eerste grote polder van het Zuiderzeeproject, naar Lely vernoemd. In 1939 werd zijn geboortehuis van een door Jan Willem Havermans gemaakte gevelsteen voorzien. Eind 1952 werd de toekomstige hoofdstad van de IJsselmeerpolders, die destijds alleen nog maar op kaarten voorkwam, getooid met de naam Lelystad. De waterbouwkundige en politicus werd in de loop der jaren in tal van Nederlandse gemeenten geëerd met een straatnaam. Op de Afsluitdijk en in Lelystad verrezen standbeelden. Zijn leven en werken werd in drie biografische studies vastgelegd: in 1948 door mr. Kornelis Jansma, van 1919-1966 één van de secretarissen van de Zuiderzeeraad, in 2007 (bij het 75-jarig jubileum van de dichting van de Afsluitdijk) door de historicus dr. Willem van der Ham, en in 2018 door de journalist Cees Banning. De laatste maakte dankbaar gebruik van de omvangrijke Lely-documentatie van Ed Voigt. De Cornelis Lelylezing, die sinds 2007 jaarlijks plaatsvindt in Lelystad, wil een eerbetoon zijn aan de visionaire kracht van Lely. Tenslotte zij nog vermeld dat in Suriname Lelydorp en het Lelygebergte eraan herinneren dat de gewaardeerde ingenieur 'tussen de bedrijven door', van 1902 tot 1905, in deze voormalige kolonie gouverneur is geweest.



Gemaal Lely, in de jaren 1927-1930 gebouwd naar een ontwerp van architect ir. D. Roosenburg, gelegen in het zuidoosten van de Wieringermeer, nabij Medemblik, 2013 (foto Gouwenaar).



Koningin Juliana onthult op de dag waarop honderd jaar eerder Lely was geboren het door Mari Andriessen vervaardigde standbeeld van de waterstaatsingenieur op de Afsluitdijk, nabij Den Oever, 23 september 1954. Rechts van de vorstin mr. K. Jansma, biograaf van Lely.

DE WATERSNOODRAMP VAN 1916

4



Minister Lely en andere hoogwaardigheidsbekleders bezoeken de overstromde regio van Edam.



Herinneringsalbum, waarvan de opbrengst gedeeltelijk ten goede kwam van de gedupeerden van de watersnood van januari 1916.



Om daadwerkelijk over te gaan tot de uitvoering van grote publieke werken is niet zelden een bijzondere aanleiding nodig. De argumenten die wijzen op nut en noodzaak van deze werken worden weliswaar door velen onderkend, maar concrete actie laat vaak lang op zich wachten. Dat geldt ook voor het Zuiderzeeproject. Aan de voordelen van het afsluiten en gedeeltelijk inpolderen van de Zuiderzee hoefde sinds de publicatie van het Plan-Lely omstreeks 1890 niet meer te worden getwijfeld. Dat de uitvoering evenwel verschillende decennia op zich liet wachten, had vooral te maken met een terughoudende rijksoverheid. Deze zag steeds opnieuw op tegen de omvang van het project, zowel wat tijdsduur als kosten betreft. De watersnoodramp van januari 1916, die zich grotendeels rond de Zuiderzee voltrok, bleek echter als een katalysator te werken. In september 1916 diende de regering bij de Tweede Kamer een op het Plan-Lely gebaseerd wetsontwerp in om de Zuiderzee af te dammen en gedeeltelijk droog te malen.

De watersnoodramp van 13 en 14 januari 1916 trof heel Nederland, maar leidde in het Zuiderzeegebied tot de meeste schade en slachtoffers. Harde winden die van het noordwesten naar het zuidwesten draaiden, gecombineerd met een reeds wekenlange hoge waterstand, maakten dat dijken doorbraken en polders onderliepen. In Noord-Holland overstroonden de Anna Paulownapolder, Waterland en Marken. Aan de zuidwal van de Zuiderzee hadden Huizen en Bunschoten-Spakenburg veel te lijden van de storm. Losgeslagen vissersschepen beschadigden woningen en dijken. In Gelderland liepen vooral gebieden nabij Nijkerk en Elburg onder. In Overijssel was er de meeste wateroverlast ten westen van Kampen en nabij Zwartsluis. In Friesland beperkte de schade zich tot het overstromen van enkele buitendijkse gebieden.

De watersnood werd gezien als een nationale ramp. Er waren in de provincie Noord-Holland 19 doden te betreuren, merendeels op het eiland Marken. Op zee vielen nog eens 32 dodelijke slachtoffers. Koningin Wilhelmina en minister van Waterstaat ir. Cornelis Lely bezochten enkele ondergelopen gebieden. Journalisten snelden naar de regio's die het zwaarst getroffen waren en maakten gelegenheidspublicaties, waarvan de opbrengst deels ten goede kwam aan de slachtoffers. Mr. Gerard Vissering, president-directeur van de Nederlandsche Bank en voorzitter van de Zuiderzee-vereeniging, schreef al op 16 januari 1916 in het Algemeen Handelsblad dat uitvoering van het Plan-Lely nu toch echt ter hand genomen moest worden. De Zuiderzee-vereeniging organiseerde in februari en maart 1916 een tentoonstelling in Amsterdam om het belang van dat plan nog eens duidelijk te maken. Dat ingrijpende maatregelen nodig waren om de veiligheid in het Zuiderzeegebied te garanderen was echter een inzicht dat door de gevolgen van de watersnoodramp eigenlijk geen nieuwe pleitbezorgers meer nodig had.

Expositie in Amsterdam, georganiseerd door de Zuiderzeevereeniging, met als doel de afsluiting en gedeeltelijke droogmaking van de Zuiderzee te propageren, 1916.



Na de watersnoodramp werd gedurende tien jaar aan dijkversterkingen gewerkt. Voor het Koninklijk Nederlands Meteorologisch Instituut was de storm van januari 1916 aanleiding om tot de oprichting van een waarschuwingsdienst voor dreigende stormvloeden over te gaan: de Stormvloedseindienst. Thans wordt deze Stormvloed-waarschuwingsdienst genoemd en is er al geruime tijd een samenwerking met Rijkswaterstaat aangegaan. De ramp van 1916 leidde ook tot een bundeling van krachten in zeven waterschappen in het noorden van Noord-Holland. In 1919 vormden ze samen het Hoogheemraadschap Noordhollands Noorderkwartier. Enkele kleine Noord-Hollandse gemeenten raakten door de watersnood zo verarmd dat ze aansluiting bij Amsterdam vroegen. Op 1 januari 1921 werden de gemeenten Buiksloot, Nieuwendam en Ransdorp onderdeel van onze hoofdstad.

De overstroomde Anna Paulownapolder, gelegen in de Kop van Noord-Holland, speelt in de aanloop naar het Zuiderzeeproject nog een speciale rol. Nadat deze polder weer was drooggemalen, werd hier nauwkeurig gevolgd hoe het zout uit de bodem verdween tijdens het opnieuw voor de landbouw geschikt maken van gronden die geruime tijd met zeewater waren overspoeld. Aan dit onderzoek is de naam verbonden van ir. Sikke Smeding, destijds rijkslandbouwconsulent in Noord-Holland en directeur van de Landbouwwinterschool in Schagen. Smeding zou in de periode 1930-1954 leiding geven aan de Directie van de Wieringermeer, de dienst die in de eerste IJsselmeerpolders de uitvoering van de ontginning, inrichting en kolonisatie ter hand nam. Inzake het grondgebruik in die droogmakerijen profiteerde hij van vroegere ervaringen, zoals die opgedaan in de Anna Paulownapolder. Totdat het water in het IJsselmeergebied geheel verzoet was, bleef het zoutgehalte in de bodem van het nieuwe land een belangrijk aandachtspunt bij agrarisch exploitabel maken van de IJsselmeerpolders.

EEN RAAD TWEE DIENSTEN EN DRIE COMMISSIES

5



Installatie van de Zuiderzeeraad in de Trèveszaal op het Binnenhof, 1919.

Ir. H.J. Wortman, de eerste directeur-generaal van de Dienst der Zuiderzeewerken, staande voor een kaart van het Zuiderzeeproject, 1920.



Nadat op 14 juni 1918 de Zuiderzeewet in het Staatsblad was gepubliceerd, moest de uitvoering van die wet worden geregeld. Daartoe werd allereerst in juli 1918 de Zuiderzeeraad in het leven geroepen. Dit was een veelzijdig samengesteld adviescollege dat voorstellen met betrekking tot Zuiderzeewerken beoordeelde en becommentarieerd doorgaf aan de minister van Waterstaat. Deskundige adviezen moesten de bewindsman ruggeleuning geven bij zijn besluiten. De eerste voorzitter van de raad was ir. Cornelis Lely, die na zijn ministerschap in een invloedrijke functie de uitvoering van zijn afsluitings- en inpolderingsplan van nabij kon blijven volgen. Hij en zijn mederaadsleden, maar liefst 37 in getal, werden op 31 maart 1919 geïnstalleerd. Het adviesorgaan werd door twee secretarissen, de juristen K. Jansma en W.J. Vogel, die beiden maar liefst tot 1966 actief bleven, ondersteund. De Zuiderzeeraad heeft tot september 1969 als zelfstandig orgaan bestaan en werd toen onderdeel van de Raad van de Waterstaat, welke in oktober 1992 zijn adviestaken zag opgaan in de Raad voor Verkeer en Waterstaat.

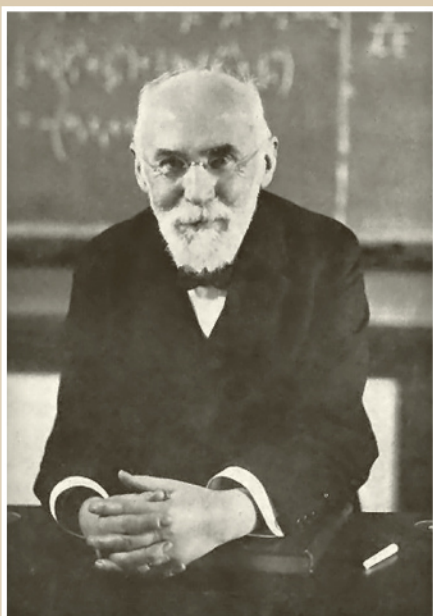
Bij Koninklijk Besluit van 31 mei 1919 werd de Dienst der Zuiderzeewerken (ZZW) ingesteld. Deze dienst had als opdracht de Afsluitdijk te bouwen, een nog nader te specificeren aantal polders aan te leggen en de belangen te behartigen van waterkering, afwatering en scheepvaart in wat later het IJsselmeergebied is gaan heten. Feitelijk was ZZW de bouwdienst van de Zuiderzeewerken en als uitvloeisel daarvan ook de opsteller van de verkavelingsplannen van de verschillende polders. De grote lijnen van de inrichting van het nieuwe land werden in deze plannen, die we thans structuurplannen zouden noemen, vastgelegd.

ZZW was aanvankelijk een afzonderlijke dienst naast Rijkswaterstaat met een eigen directeur-generaal. De eerste persoon die deze functie bekleedde, ir. Hendrik Wortman, had al een maand vóór de instelling van ZZW zijn benoeming op zak. Hij had jarenlang interesse getoond voor Lely's plan, kende de wereld van de waterstaatsingenieurs uitstekend en had de verwachting gewekt – zoals zou blijken niet ten onrechte – een gelukkige hand te hebben in het aantrekken van deskundig personeel. Alle IJsselmeerpolders zijn aangelegd onder leiding van ingenieurs die door hem waren aangesteld.

Vanaf 1935 was ZZW zelfstandig werkzaam onder verantwoordelijkheid van de directeur-generaal van Rijkswaterstaat. In 1971 kwam een einde aan deze bijzondere positie en ging ZZW op in de waterstaatsorganisatie. Geleidelijk aan werd hij getransformeerd in een gewone regionale beheersdienst van Rijkswaterstaat: de Directie Zuiderzeewerken. Op 1 januari 1989 ontstond uit een fusie van deze Directie met de Rijksdienst voor de IJsselmeerpolders (RIJP) de Directie Flevoland van Rijkswaterstaat.



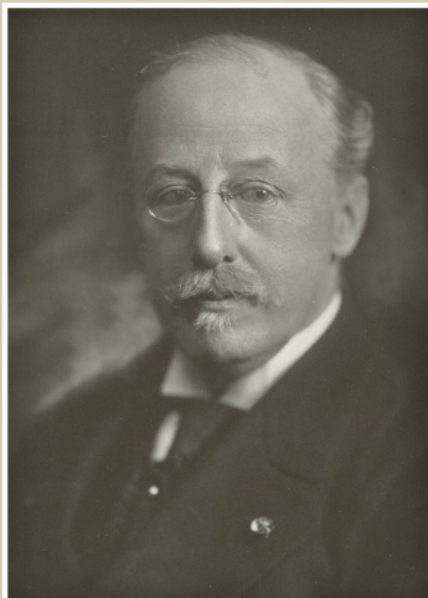
Ir. S. Smeding, 1948.



Prof.dr. H.A. Lorentz, 1927.



Dr. H.J. Lovink



Mr. G. Vissering, 1923 (foto J. Merkelbach).

van het toekomstige IJsselmeer voor de landbouw in de omliggende provincies, de verkaveling en de ontginning van het nieuwe land, en de te verwachten pacht- en verkoopprijzen van de poldergrond. Ook werd aanbevolen een kleine proefpolder aan te leggen om onderzoek te doen naar ontwatering en grondbewerking. Die proefpolder, 40 hectare groot, kwam er in 1927 nabij de Noord-Hollandse plaats Andijk.

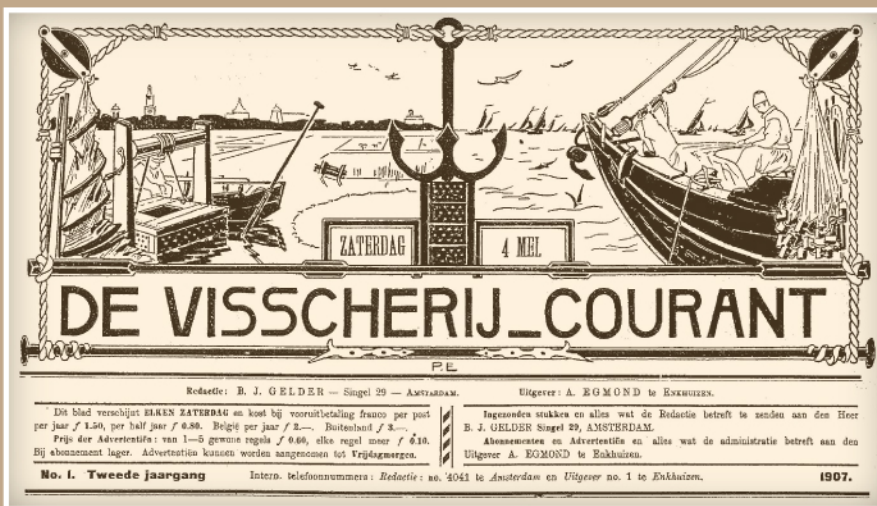
Maakte de Commissie-Lovink de geesten rijp voor overheidsbemoediging met de ontginning van het nieuwe land, de Commissie-Vissering, die in 1926 opdracht kreeg om de uitgifte van de drooggevalen Zuiderzeegronden te bestuderen, adviseerde vier jaar later dat de Staat ook de inrichting en sociaal-economische opbouw van de polders tot zijn takenpakket diende te rekenen. Aan dit advies, dat zou uitmonden in de instelling van de Directie van de Wieringermeer, is de invloed van commissievoorzitter mr. Gerard Vissering en secretaris dr. Henri Nicolaas ter Veen niet vreemd. De laatste was in 1925 gepromoveerd op de kolonisatie van de Haarlemmermeer. Hij was de mening toegedaan dat erbarmelijke omstandigheden in een pioniersperiode alleen te voorkomen waren indien ontwikkelingen niet aan de vrije spel der maatschappelijke krachten zouden worden overgelaten. Vissering, president-directeur van De Nederlandsche Bank, was een ijverig pleitbezorger van het Zuiderzeeproject. Hij verenigde in zijn persoon jarenlang het voorzitterschap van de Zuiderzeevereeniging, die het Plan-Lely mogelijk had gemaakt, en het ondervoorzitterschap van de Zuiderzeeraad, waarin hij Lely ter zijde stond. Hem was er alles aan gelegen de uitvoering van het project van de 'bedwinger der Zuiderzee' tot een succes te maken.

VANGEN OF ONTVANGEN: DE ZUIDERZEEVISSERS

6



Tegeltabelau van de vlootrevue van 3 augustus 1900, vervaardigd door de Faience- en tegelfabriek 'Holland' in 1900-1910, bestemd voor de inrichting van de viswinkel van Eibert Bunte aan de lange Viestraat 24 te Utrecht (Collectie Zuiderzeemuseum, Enkhuizen).



Kop van de voorpagina van *De Visscherij-Courant* van 4 mei 1907.



De verschillende negentiende-eeuwse plannen voor afsluiting en (gedeeltelijke) inpoldering van de Zuiderzee hielden nauwelijks rekening met de Zuiderzeevissers, een beroepsgroep die als eerste geraakt zou worden door ruimtelijke ingrepen in het natte hart van Nederland. De weinig florissante situatie waarin de Zuiderzeevervisserij destijds verkeerde, was daar zeker debet aan. Bovendien werd het niet voor onmogelijk gehouden dat de vissers hun nering zouden kunnen verplaatsen naar de Noordzee. Omdat het realiteitsgehalte van de diverse Zuiderzeeplannen als niet erg groot werd beschouwd, lieten de vissers zelf lange tijd nauwelijks van zich horen.

Eerst de publicatie van het Plan-Lely omstreeks 1890 en de pogingen in de decennia daarna om dat plan als basis van een wetsvoorstel te nemen, brachten de vissers ertoe nadrukkelijk hun belangen te gaan bepleiten. Daarbij stond niet zozeer de afsluiting en drooglegging van de Zuiderzee ter discussie, als wel het verkrijgen van een passende schadeloosstelling voor de teloorgang van hun middel van bestaan. Noordzeevervisserij bleek voor de bemanningen van de Zuiderzeebotters geen soelaas te bieden. Ze konden de concurrentie met de trawlvisserij niet aan. Als de afsluiting en inpoldering van de Zuiderzee niet was tegen te gaan, dan kon alleen door financiële compensatie uitzicht worden geboden op nieuwe middelen van bestaan. Als demonstratie van de omvang van het vissersbedrijf rond de Zuiderzee werd op 3 augustus 1900 bij Pampus een vlootrevue van maar liefst 1600 vissersschepen gehouden. Onder de toeschouwers bevonden zich de koninginnen Wilhelmina en Emma.

Terwijl de voorstanders van het Plan-Lely in de Zuiderzeevereeniging een lobbyorganisatie hadden die met regelmaat de voordelen van afsluiting en inpoldering van de Zuiderzee naar voren bracht, lukte het de vissers niet om eensgezind hun stem te laten horen. Er werd door sommigen gepleit voor het behoud van de Zuiderzeevervisserij, terwijl anderen de teloorgang accepteerden en vooral ijverden voor een royale compensatie. Over het bedrag dat met dat laatste gemoeid was en of personen wier bedrijven rechtstreeks van de visserij afhankelijk waren al dan niet in de schaderegeling betrokken moesten worden, liepen de meningen sterk uiteen. De Groningse nettenhandelaar Benjamin Jacob Gelder ondernam via de oprichting in 1905 van de Vereeniging tot Bevordering van de Belangen der Zuiderzee-Visscherij en de uitgave van De Visscherij-Courant in de jaren 1906-1934 pogingen om de visserijbelangen te bundelen. Zijn inspanningen waren tevergeefs. Dat gold ook voor die van Jacob de Veen, die vooral vanuit West-Friesland opereerde en in de jaren 1911-1931 secretaris was van de Zuiderzeevervisserijraad, een van regeringswege ingesteld overlegorgaan.

Toen in 1918 de Zuiderzeewet door het parlement werd aangenomen, werd de Zuiderzeevissers een compensatie van 6 miljoen gulden in het vooruitzicht gesteld. De waarde

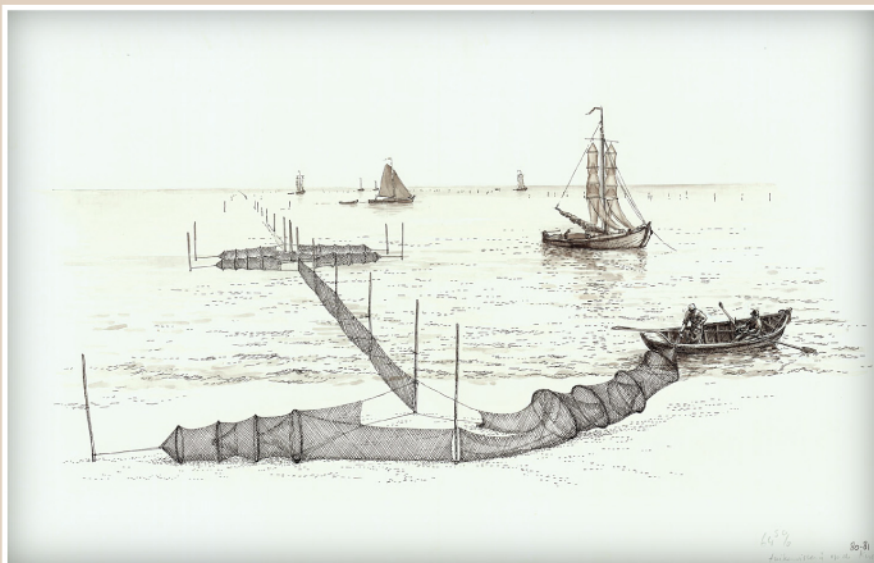
van de bedrijfstak – dus inclusief de nevenbedrijven – werd door betrokkenen zelf echter op 10 miljoen gulden geschat. De ontevredenheid over de schadeloosstelling werd nog aangewakkerd door het uitblijven van een wettelijke regeling van de overheidssteun. Die regeling kwam er pas in juni 1925. Toen werd de Zuiderzeesteunwet in het leven geroepen, waarop ‘belanghebbenden’ – daaronder werden bijvoorbeeld ook scheepsbouwers, visrokers en handelaren verstaan – een beroep konden doen. Voor de waardevermindering van hun bezittingen, scholing van henzelf en hun kinderen, en kredietverlening bij de opbouw van een nieuw bestaan, kon geldelijke steun worden verkregen. Archiven die bij de uitvoering van de Zuiderzeesteunwet zijn gevormd, worden bewaard bij het Nationaal Archief in Den Haag en Het Flevolands Archief in Lelystad.

Ontevredenheid over de Zuiderzeesteunwet leidde ertoe dat in de visserijsector verzet bleef bestaan tegen de bouw van de Afsluitdijk en de IJsselmeerpolders. De protesten waren weinig zinvol omdat het landsbestuur het wettelijk verankerde Zuiderzeeproject wenste uit te voeren. Er waren ook vissers die besloten de toekomst recht in de ogen te kijken: zij boden aannemers die belast waren met de dijkbouw in het Zuiderzeegebied hun werkkraft en vaarervaring aan.

Als een monument voor de Zuiderzeevissers heeft onderzoeker en tekenaar Peter Dorleijn sinds 1965 in verschillende publicaties de gebezigde vistechnieken, de zeilende vaartuigen en het belang van visvangst en -verwerking voor de verschillende Zuiderzeeplaatsen vastgelegd. Hij baseerde zich daarbij onder andere op de mondelinge getuigenissen van vissers en ambachtslieden. Zijn vijfdelige reeks *Van gaand en staand want. De zeilvisserij voor en na de afsluiting van de Zuiderzee* (1982-1996), het tekeningenboek *Zuiderzeeverisserij in beeld* (1987) en de monografie over de geschiedenis en de bouw van de botter, de platbodem waarmee velen visten, (1998; 2018) hebben een breed publiek bereikt. Het merendeel van de illustraties voor deze publicaties, waaronder honderden gedetailleerde tekeningen, worden bewaard bij Batavialand in Lelystad.



Visserijonderzoeker
Peter Dorleijn, 2012

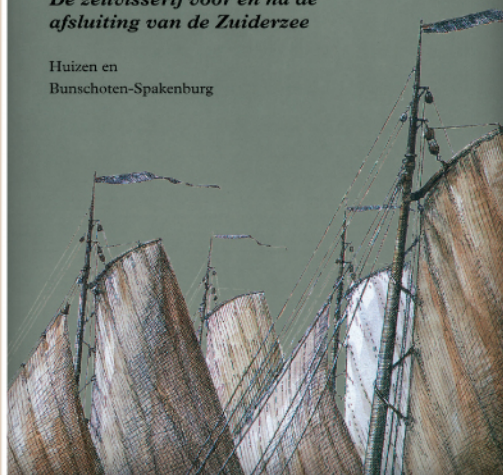


Tekening van Peter Dorleijn: haringvisserij op de Zuiderzee met fuiken en zegens (collectie Batavialand, Lelystad).

PETER DORLEIJN VAN GAAND EN STAAND WANT

*De zeilvisserij voor en na de
afsluiting van de Zuiderzee*

Huizen en
Bunschoten-Spakenburg





Model van een botter (collectie Batavialand, Lelystad).

EIBERT DEN HERDER: HET TE LATE PROTEST





Eibert den Herder, 1930.

Eén van de door
Den Herder geschreven
brochures,
2e druk 1930 (1e druk
1927).



In 1925 besloot het parlement met voortvarendheid het Zuiderzeeproject te continueren. De aanleg van de Afsluitdijk tussen het eiland Wieringen en de Friese kust, de droogmaking van de Wieringermeer en de realisering van een proefpolder bij Andijk waren op die bestuurlijke besluitvaardigheid, en uiteraard op de Zuiderzeewet van 1918, terug te voeren. Zij die kritiek hadden op het Zuiderzeeproject vanwege de hoge kosten en de gevolgen voor de visserij hadden definitief het nakijken. De uitvoering van genoemde waterbouwkundige werkzaamheden kon snel ter hand genomen worden, omdat tal van plannen in de eerste helft van de jaren 1920 al waren uitgewerkt door de Dienst der Zuiderzeewerken.

Toch werd tussen 1925 en de sluiting van de Afsluitdijk in 1932 nog regelmatig luid geprotesteerd tegen het Zuiderzeeproject. Die kritiek was vooral afkomstig van Eibert den Herder (1876-1950), vishandelaar en fabrikant te Harderwijk. Jarenlang maakte hij zich sterk voor de visserij en het toerisme in zijn geboorteplaats. De afsluiting en droogmaking van de Zuiderzee stond in Den Herders ogen haaks op de door hem gewenste ontwikkeling van Harderwijk (en van zijn eigen commerciële activiteiten). In zijn strijd tegen de Zuiderzeewerken publiceerde hij brochures, schreef brieven aan bestuurders, politici en kranten, en hield op verschillende plaatsen voordrachten. Den Herder was van mening dat de visserijsector een belangrijke economische waarde vertegenwoordigde, die opwoog tegen de opbrengsten van nieuwe poldergrond. Hij stelde vragen bij de rentabiliteit van het Zuiderzeeproject en betwistte de sterkte van de Afsluitdijk bij zware stormen.

Dirk-Jan van der Ven.

Ofschoon Den Herder er aanvankelijk niet in slaagde publieke steun te krijgen voor zijn denkbeelden, bleef hij deze op allerlei manieren uitdragen. Pas toen hij in 1929 verzet aantekende tegen de Zuiderzeefilm van de folklorist Dirk-Jan van der Ven, waarin de Zuiderzeevissers als armoedzaaiers werden afgeschilderd, wist hij brede steun te verwerven in de verschillende vissersplaatsen van het (toen nog) natte hart van Nederland. Zijn plan om een nieuwe film te maken waarin het belang van de visserij en aanverwante bedrijfstakken onomwonden duidelijk gemaakt zou worden, werd met geestdrift ontvangen en kon snel worden gefinancierd. Op 24 juni ging de rolprent in Harderwijk in première. Velen kregen toen de overtuiging dat het nog niet te laat was om de afsluiting en inpoldering van de Zuiderzee een



halt toe te roepen. Op druk bezochte bijeenkomsten kon Den Herder zijn bezwaren tegen de Zuiderzeewerken uiteenzetten, werd zijn film vertoond en ging er een telegram naar de minister van Waterstaat met het verzoek de bouw van de Afsluitdijk te stoppen of een nieuw onderzoek naar nut en noodzaak van het Zuiderzeeproject in te stellen.

Het pleidooi van Den Herder en zijn medestanders ontmoette krachtige tegenstand toen dat in de pers steeds meer aandacht kreeg. De geograaf Anton Beekman, de secretaris van de Zuiderzeevereeniging Kornelis Jansma en de ingenieur van de Dienst der Zuiderzeewerken Jo Thijssse zagen zich gedwongen stevig stelling te nemen tegen de uitlatingen van de Harderwijker. Zij merkten op dat zijn ongefundeerde beweringen, fantastische voorstellingen en pertinente onwaarheden het eigenlijk niet waard waren serieus te worden weersproken. Zij wisten bovendien dat de regering op de eerder genomen beslissing om het Zuiderzeeproject met kracht uit te voeren niet zou terugkomen; daarvoor waren de werkzaamheden al te ver gevorderd. Het protest van Den Herder liep letterlijk achter de feiten aan. Toen er zicht kwam op de voltooiing van de Afsluitdijk – het laatste sluitgat zou op 28 mei 1932 worden gedicht – slonk de aanhang van de Harderwijkse activist snel.

Den Herder bleef zijn verzet tegen het Zuiderzeeproject tot zijn dood trouw. In 1933 deed hij met een Zuiderzeepartij mee aan de Tweede Kamerverkiezingen, maar behaalde slechts 338 stemmen. Hij continueerde het schrijven van vlugschriften en liet er zich niets aan gelegen liggen dat hij inmiddels als een roepende in een woestijn werd beschouwd. In 1950 liet hij zich nog vol afschuw uit over de aanleg van Oostelijk Flevoland. Zijn liefde voor het erfgoed van de oude Zuiderzee had intussen gestalte gekregen in een reeks schilderijen over de geschiedenis van het Zuiderzeegebied, zijn bewoners en bedrijvigheid, en een vergeefse poging om het Zuiderzeemuseum naar Harderwijk te halen. De gemeente Harderwijk heeft zijn markante ingezetene in 2005 geëerd met het kunstwerk 'Zuiderzeegezicht'.

Door Den Herder geschilderde vissersschuit van het type 'pluut', die veelvuldig voorkwam langs de Gelderse Zuiderzeekust, maar niet de ouderdom had die de schilder eraan toekende (collectie Stads museum, Harderwijk).



KORTE EN LANGE AFSLUITDIJK



8



Het tracé van de Afsluitdijk in het Plan-Lely.



Drukte rond het laatste sluitgat van de Afsluitdijk, 28 mei 1932.



Al in het Plan-Lely was voorzien dat de afsluiting van de Zuiderzee zou plaatsvinden door de bouw van een dijk tussen de Noord-Hollandse kust en Wieringen en een waterkering tussen dit eiland en Friesland. Eerstgenoemde dijk, die vernoemd zou worden naar het Amsteldiep, de belangrijkste geul ten westen van Wieringen, kwam in 1924 gereed. De bouw ervan verliep niet geheel probleemloos. Er traden verzakkingen en verschuivingen in het dijklichaam op, die voortvloeiden uit het ontbreken van een stevige ondergrond. Het nut van een nauwgezette bodemkartering, het wegbaggeren van slappe bodemlagen en de toepassing van keileem (een stevige grondsoort bestaande uit stenen, grind, zand en leem) waren lessen die de dijkbouwers uit de realisering van de zogenaamde 'Korte Afsluitdijk' – hij was niet langer dan 2,5 kilometer – trokken.

De problemen die zich bij de realisering van de Amsteldiepdijk voordeden, brachten verschillende aannemers in financiële nood. Een aantal ondernemers dat interesse had in de bouw van de dijk tussen Wieringen en de Friese kust besloot een consortium te vormen waarmee de Nederlandse Staat een contract zou kunnen afsluiten voor de uitvoering van het Zuiderzeeproject. Terwijl het consortium de waterbouwkundige werkzaamheden uitvoerde, kon de Dienst der Zuiderzeewerken de directie blijven voeren over het afsluitings- en inpolderingsproject. Op 4 september 1926 werd de N.V. Maatschappij tot Uitvoering van Zuiderzeewerken (MUZ) opgericht. Een maand later kwam er een zogenaamde 'Grondovereenkomst' tot stand waarin de nieuwe onderneming opdracht kreeg de 'Lange Afsluitdijk' met de daarin gelegen sluizen en bruggen te realiseren. De MUZ heeft in wisselende samenstelling bestaan tot 1980 en is ook actief geweest in het buitenland.

De Afsluitdijk tussen Wieringen en Friesland was voor de tijd waarin hij gebouwd werd – maar ook nog lang daarna – een ware bijzonderheid. Er werd negentig jaar geleden dwars door de Zuiderzee een dam gebouwd met een lengte van maar liefst 32 kilometer, die tot 2010, toen in Zuid-Korea een bijna 34 kilometer lange zeedijk werd opgeleverd, als de grootste waterkering van de wereld gold. Het dijklichaam was ter hoogte van de waterlijn 90 meter breed en stak 6,8 tot 7,5 meter boven NAP uit. Na de watersnoodramp van 1953 werd de Afsluitdijk verhoogd tot 10 meter. In de dijk liggen twee complexen met uitwaterings- en schutsluizen. In de jaren 1931-1934 werd hij ook nog voorzien van kazematten (militaire verdedigingsbunkers).

De bouw van de 'Lange Afsluitdijk' vond plaats in de periode 1927-1932 en was grondig voorbereid door de Dienst der Zuiderzeewerken (ZZW). Deze dienst had talrijke onderzoeken verricht, ontwerpen gemaakt en zelfs een werkplan voor de uitvoerder opgesteld. Ook had ZZW zich beijverd om het tracé van de dijk een noordelijker verloop

te geven en te voorzien van een knik, dit alles met het oog op de ondergrond van de dijk, de stroomgeulen en de verwachte golfoploop langs de waterkering.

De dijk werd vanaf Wieringen en de Friese kust, en vanaf twee werkeilanden, Breezand en Kornwerderzand, in delen gebouwd. Om deze stukken met elkaar te verbinden moesten sluitgaten worden gedicht. Het laatste sluitgat was De Vlieter, dat op 28 mei 1932 werd volgestort. Nabij de plaats waar de dijk gesloten werd, verrees naar een ontwerp van architect Willem Marinus Dudok een uitkijktoren als herdenkingsmonument. Beeldhouwer Hildo Krop maakte voor dit monument een bronzen reliëf ter ere van de steenzetters, de arbeiders die onontbeerlijk waren voor een gedegen afwerking van een dijklichaam. Het kunstwerk is voorzien van het opschrift 'een volk dat leeft, bouwt aan zijn toekomst'. Deze tekst was verzonnen door het MUZ-bestuur, dat het monument aanbood aan de Staat der Nederlanden ter gelegenheid van het in gebruik stellen van de weg over de dijk op 25 september 1933.



De noord- en westzijde van monument van W.M. Dudok, 1933 (foto K. Maaskant).



Het reliëf met de steenzetters, vervaardigd door Hildo Krop.

Meer dan het gereedkomen van de dijkweg heeft de sluiting van de unieke waterkering in de Nederlandse en buitenlandse pers aandacht gekregen. In woord en beeld is daar uitvoerig verslag van gedaan. Fascinerend zijn de foto's waarop een vrouw met opgetrokken rok in de keileem van de pas gesloten Afsluitdijk ploetert. Zij moet een opmerkelijke verschijning zijn geweest tussen de daar aanwezig officiële gasten en dijkwerkers, die allen van het mannelijk geslacht waren. De afgebeelde dame was Grietje Bosker. Zij was een zus van een aannemer en beleefde op 28 mei 1932 haar 'one minute of fame'. In 1957 werd ze nog betrokken bij de 25e verjaardag van de dijksluiting. Ze woonde haar hele leven in Hippolytushoef op het voormalige eiland Wieringen en overleed in 1991. Op haar grafsteen staat: 'Haar trots was de Afsluitdijk'.

Grietje Bosker
passeert met hoog
opgetrokken rok
de zojuist
gesloten Afsluitdijk,
28 mei 1932.



Grietje Bosker
ontvangt een
bloemenhulde bij
het zilveren
dijkjubileum,
28 mei 1957.





Wandbord ter herdenking van dichting van de Afsluitdijk, vervaardigd door de Porcelyne Fles te Delft (collectie Batavialand, Lelystad).

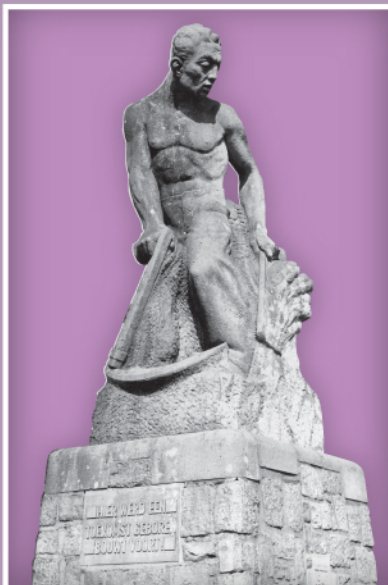
HET NIEUWE LAND EN ZIJN BESTEMMINGEN

9



Bouw van een schokbetonnen schuur in de Noordoostpolder, 1949.

Het door Theo van Rijn ontworpen beeld 'De maaier' in Wieringerwerf, dat door de bevolking van de Wieringermeer werd aangeboden aan de Directie van de Wieringermeer, die de polder had ontgonnen, ingericht, en gekoloniseerd, 1943 (foto K. Maaskant).



W

Wie de Nederlandse poldergeschiedenis bestudeert, zal snel ontdekken dat het winnen van nieuw land traditioneel gevolgd werd door het agrarisch exploiteren van de drooggevallen gronden. Door het verbouwen van landbouwproducten of het weiden van vee kreeg het polderland niet alleen een nuttige functie, maar was het ook mogelijk inkomsten te verwerven, waarmee de aanleg van dijken, afwateringskanalen en gemalen kon worden gefinancierd. Toen ir. Cornelis Lely aan het einde van de negentiende eeuw de gedeeltelijke inpoldering van de Zuiderzee bepleitte, werd door velen verwacht dat de opbrengsten uit de verkoop van het nieuwe land de uitgaven voor zowel de aanleg van de polders als de bouw van de Afsluitdijk zouden kunnen dekken.

Een landbouwkundige bestemming voor de polders van het Zuiderzeeproject werd tijdens de Eerste Wereldoorlog (1914-1918) niet alleen door de traditie geschraagd, maar ook door de toen ontstane voedselkrapte. De roep om uitbreiding van het Nederlandse landbouwareaal werd destijds gepareerd door te wijzen op de grote landwinst die het Plan-Lely zou kunnen opleveren. Zonder naar wapens te grijpen zou ons land zijn grondgebied kunnen uitbreiden en de voedselproductie aanmerkelijk verhogen. Lely had trouwens aangegeven dat de polderaanleg zich zou moeten concentreren op kleigronden en delen van de Zuiderzee met weinig bodemreliëf. Daar konke een vruchtbaar en gemakkelijk te bewerken nieuw landbouwareaal.

De agrarische bestemming van de poldergronden was dominant bij de inrichting van de eerste twee grote polders van het Zuiderzeeproject: Wieringermeer en Noordoostpolder. Daarbij werd gestreefd naar het realiseren van eigentijdse boerenbedrijven in een passend functioneel landschap. De bedrijfsgrootte en de bedrijfsgebouwen moesten minstens twee generaties boeren het vooruitzicht van een profijtelijk inkomen bieden. Daarom werd de voormalige zeebodem op kosten van het Rijk cultuurrijp gemaakt en kregen landbouwers indringend voorlichting over het gebruik van moderne landbouwmachines, rationalisatie van werkmethodes en optimalisatie van gewasopbrengsten.

Wieringermeer en Noordoostpolder werden ontwikkeld als op zichzelf staande gebieden. Toen de landaanwinning in de voormalige Zuiderzee zich na de Tweede Wereldoorlog meer richting de Randstad bewoog, werd de relatie van het oude met het nieuwe land echter als steeds belangrijker geoordeeld. In de tweede helft van de vorige eeuw werd naar voren gebracht dat Oostelijk en Zuidelijk Flevoland ruimte zouden moeten bieden voor de opvang van de bevolkingsdruk in de steden van West-Nederland, de uitbreiding van de industriële werkgelegenheid en de behoefte aan recreatievoorzieningen. Dit leidde ertoe dat polderpercelen niet alleen meer ingevuld werden met velden, maar ook met stedelijke woonbuurten, grootschalige boscomplexen en natuurgebieden. En de randen van de polders waren niet meer uitsluitend waterkeringen, maar ook



De Noordoostpolder als functioneel ingericht landbouwgebied: Johannes Postweg, 30 juni 2011.

bijzondere ontspanningsterritoria: dijken werden omgeven door wandel- en fietspaden, campings en stranden.

Aankankelijk leek het erop dat in Oostelijk en Zuidelijk Flevoland de verschillende bestemmingen van de poldergronden strikt van elkaar gescheiden zouden blijven. De planningshistorie van deze gebieden laat bijvoorbeeld zien dat de steden Lelystad en Almere apart van de rest van het nieuwe land werden ontwikkeld. In de jaren zestig van de vorige eeuw werd weliswaar reeds gepleit voor een multifunctionele invulling van Flevoland, maar het op elkaar betrekken van 'platteland' en 'stad' was lange tijd voor veel polderinrichters een deur te ver. Ook met het combineren van landbouw, recreatie en natuurontwikkeling konden velen aanvankelijk niet overweg, bang dat de bestemmingen elkaar in de weg zouden gaan zitten. Toch was toen al duidelijk, mede door de economische samenwerking in Europa, dat vergroting van het landbouwareaal in ons land niet meer nodig was. Er waren hooguit compensatiegronden nodig voor boeren die elders moesten wijken voor ruilverkaveling, dorps- en stadsuitbreidingen, en infrastructurele werken.

Bij de realisering van het Zuiderzeeproject heeft het bestemmen van de Afsluitdijk en de IJsselmeerpolders voor verbetering van de verbindingen ook altijd een grote rol gespeeld. Lely had weliswaar een spoorlijn op de kruin van de Afsluitdijk voorzien, maar na voltooiing van de dijk werd er een weg voor autoverkeer aangelegd, zij het nog lange tijd met een reservering voor railvervoer.

De 'Rode Donders in de Regenboogbuurt van Almere-Buiten, gelegen aan de Lage Vaart. Ze zijn een ontwerp van Liesbeth van der Pol en in 1998 gerealiseerd (foto Geert van der Wijk).



Door de polders werden wegen getraceerd die de afstanden tussen West-Nederland en het oosten en noorden van ons land moesten bekorten. De ruimte die ze innamen, was afhankelijk van de voorspelde verkeersintensiteit en van de ideeën die er bij vormgevers en verkeersdeskundigen leefden over profielen en een al dan niet groene aankleding van de verschillende soorten wegen. Een spoorlijn die dwars door Flevoland de Randstad met het noorden van het land zou verbinden, kwam al vroeg op plankaarten voor. Door de aanleg van de Flevolijn (Weesp-Lelystad) in de jaren 1980-1988 en de Hanzelijn (Lelystad-Zwolle) in het tijdvak 2005-2012 kwam de railverbinding gefaseerd tot stand. Verschillende malen werden voorstellen gedaan om een Zuiderzeelijn (Lelystad-Groningen via de Noordoostpolder) te realiseren, maar die werden in 2007 definitief in de ijskast gezet.

Door de Hanzelijn werd ook Dronten met het Nederlandse Spoorwegennet verbonden. Het station aldaar werd ontworpen door Studio SK, het ontwerp bureau van de in Utrecht gevestigde firma Movares.





ONTGINNING VAN DE ZEEBODEM

10



Proefpolder bij Andijk.



B

Bij de parlementaire behandeling van de Zuiderzeewet van 1918 werd er vanuit gegaan dat de bemoeienis van de Nederlandse Staat met het Zuiderzeeproject beperkt zou blijven tot dijkbouw, het wegpompen van water uit de te realiseren droogmakerijen, de aanleg van afwateringskanalen en hoofdwegen, en enig egaliseringswerk. Het transformeren van de drooggevalle zeebodem in vruchtbare en goed te bewerken landbouwpercelen werd toen nog beschouwd als een taak die de eigenaren en gebruikers van de grond zelf en voor eigen rekening moesten uitvoeren.

Over het zogenaamde 'cultuurrijp maken' van moddervlaktes bestond tot in het begin van de twintigste eeuw slechts beperkte kennis. Daardoor was er met het ontginnen van nieuw gewonnen land altijd menig decennium gemoeid. In de Haarlemmermeer, die in 1852 droogviel, leidde de moeizame start van de agrarische exploitatie ook jarenlang tot veel sociale problemen. Toen dat in 1925 door onderzoek van dr. Henri Nicolaas ter Veen algemeen bekend werd, groeide het idee dat degene die verantwoordelijk was voor de aanleg van een polder ook moest zorgen voor een goede basis voor de ontwikkeling van het gebied. In 1930 werd besloten de ontginning van het nieuwe land in het Zuiderzeegebied aan het takenpakket van de Staat toe te voegen. Zij die bereid waren zich in landaanwinning te vestigen, moesten kunnen rekenen op een goede uitgangspositie.



Dr. H.N. ter Veen

Dat in het kader van het Zuiderzeeproject polders zouden worden aangelegd die eeuwenlang onder zout water hadden gestaan, werd als een extra complicerend en kostbaar aspect van het cultuurrijp maken beschouwd. Vandaar dat er bij het Noord-Hollandse dorp Andijk in 1927 een proefpolder van enkele tientallen hectaren werd aangelegd, waarin het verloop van de ontziltiging van de bodem en de kwaliteit van de landbouwgewassen nauwlettend in de gaten werden gehouden. Wetenschappelijk bodem- en landbouwkundig onderzoek is ook later altijd de grondslag van de ontginning van de drooggevalle gronden in het IJsselmeer-gebied gebleven.

Tussen 1930 en 1968 vielen er in het kader van het Zuiderzeeproject gefaseerd vier grote polders droog met een gezamenlijke opper-



Door Henk Rotgans geaquarelleerde tekening van het nog onontgonnen land tussen Ramspol en Urk, juli 1943 [collectie Batavialand, Lelystad].

vlakte van 165.000 hectare. Om de gronden voor exploitatie geschikt te maken, waren verschillende goed op elkaar afgestemde cultuurtechnische en landbouwkundige maatregelen noodzakelijk. Met de uitvoering daarvan was een periode van vijf tot zeven jaar gemoeid. Omdat een IJsselmeerpolder geleidelijk, in delen, werd ontgonnen, kan worden gezegd dat iedere droogmakerij vanuit landbouwkundig oogpunt binnen tien jaar gebruiksklaar was. Ook veel gronden die bij de polderinrichting een andere dan een agrarische bestemming kregen, zijn cultuurrijp gemaakt. Alleen in het stadsgebied van Almere en in de Oostvaardersplassen is het geschikt maken van een aantal terreinen voor landbouwgewassen achterwege gebleven.



Greppelgravers in de Noordoostpolder, 1943.

Van primair belang voor de ontginning van een polder was de ontwatering. Door de aanleg van greppels en ondergrondse buisdrainage werd gepoogd water snel weg te laten vloeien. De draagkracht van de grond werd zo verbeterd en er was toevoer van lucht en bacteriën mogelijk. Na het droogvallen van een polder vroegen ook maatregelen tegen wind- en watererosie, egalisatie van het maaiveld en onkruidbestrijding veel aandacht. Riet, dat aanvankelijk werd beschouwd als een schadelijke plant, bleek de kwaliteit van de poldergrond sterk te kunnen verbeteren door zijn wortelgroei en het grote vermogen water aan de bodem te onttrekken. Uitstrooien van rietzaad vond in Oostelijk en Zuidelijk Flevoland met vliegend materieel plaats. Al naar gelang de geologische opbouw van de bodem was ook diepe machinale grondbewerking noodzakelijk om een profijtelijk agrarisch areaal te creëren. Voordat normale landbouwkundige exploitatie op het nieuwe land kon plaatsvinden, was tenslotte nog enige tijd de teelt van granen en groenbemesters noodzakelijk. Deze ontginningslandbouw kende gedurende vier of vijf jaar een speciale vruchtwisseling, waarin koolzaad en wintertarwe een belangrijk aandeel hadden.



Zaaien van riet met een Kolibrie-helikopter in Oostelijk Flevoland, 17 april 1958.



Greppelfrees in Oostelijk Flevoland, 9 juli 1958

De Directie van de Wieringermeer en de Rijksdienst voor de IJsselmeerpolders beschouwden de ontginningswerkzaamheden als onderdelen van één groot bedrijf. Dit maakte de voor deze organisaties verantwoordelijke minister van (Verkeer en) Waterstaat gedurende vele jaren tot de grootste boer van West-Europa. Het staatslandbouwbedrijf in de IJsselmeerpolders bereikte in 1949 met ruim 32.000 hectare zijn grootste omvang. In de jaren zestig en zeventig van de vorige eeuw schommelde de grootte rond de 20.000 hectare, waarna de afbouw begon. Per 1 januari 1996 kwam er formeel een einde aan het tijdelijke boerenbedrijf van het Rijk. De grootschaligheid van deze onderneming vereiste steeds een strakke organisatie, een flexibele inzet van duizenden grond- en landarbeiders en veel aandacht voor efficiency. Tegelijkertijd bood de grootte van het bedrijf mogelijkheden voor een omvangrijke inzet van machines en voor experimenten op het terrein van de biologische landbouw. Van de verworven inzichten is in binnen- en buitenland in ruime mate geprofiteerd.



Herdenkingsbord van Makkummer aardewerk uitgereikt aan de polderwerkers die een zilveren arbeidsjubileum vierden [collectie Batavialand, Lelystad].

SPREIDING VAN NEDERZETTINGEN

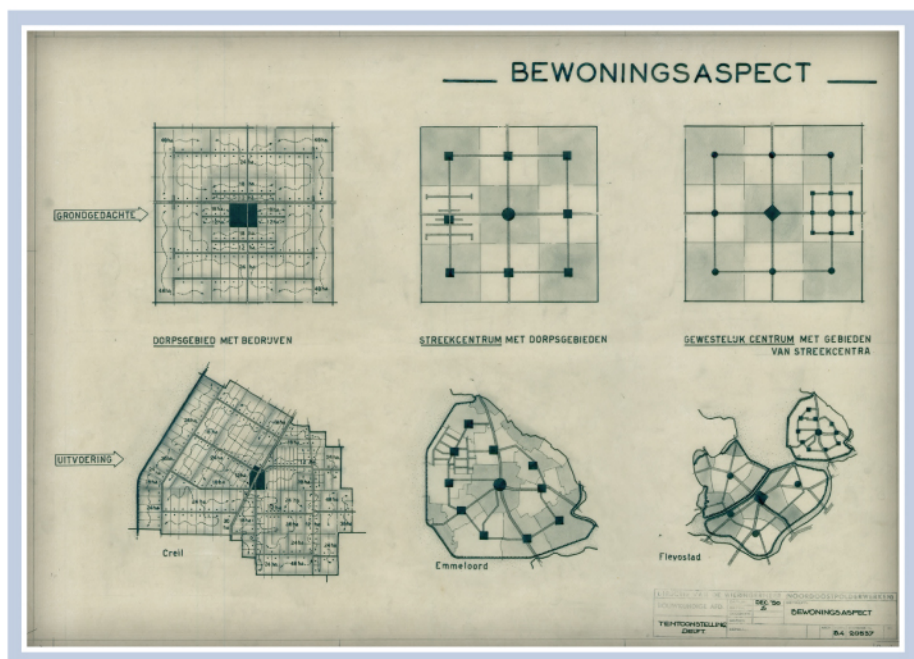
11



Op de kaart van het Plan-Lely uit 1891 zijn geen nederzettingen aangegeven. Dat wil echter niet zeggen dat de samensteller van dat plan dacht dat de stichting van dorpen of steden in het nieuwe land achterwege zou kunnen blijven. Geheel in de traditie van de Nederlandse landaanwinning ging hij er vanuit dat zodra er behoefte was aan plaatsen waar voorzieningen zich zouden concentreren deze wel gerealiseerd zouden worden door de polderbewoners. Van oudsher zorgde het particulier initiatief ervoor dat op plaatsen waar land- en waterwegen zich kruisten kerken, scholen, werkplaatsen en woningen verrezen. Er waren aan het einde van de negentiende eeuw geen aanwijzingen dat in nieuw te winnen land de nederzettingen zich anders zouden ontwikkelen dan voorheen in laag-Nederland het geval was geweest. In het decennium na de totstandkoming van de Zuiderzeewet van 1918 veranderde dat evenwel. Al snel was duidelijk dat de bemoeienis van de Rijksoverheid met de droogmakerijen in de af te sluiten Zuiderzee ingrijpend zou zijn. Om te voorkomen dat een voorspoedige ontwikkeling te lang op zich zou laten wachten, nam de regering ook bij de ruimtelijke indeling van de nieuwe polders de regie in handen.

Toen voor de Wieringermeer, de eerste grote droogmakerij van het Zuiderzeeproject, een verkavelingsplan tot stand kwam, werden daarin de bouwterreinen van de verwachte nederzettingen node gemist. Architect-stedenbouwkundige M.J. Granpré Molière, die al vanaf 1926 voor de Dienst der Zuiderzeewerken werkzaamheden verrichtte, kreeg de opdracht snel in deze tekortkoming te voorzien. Hij bepaalde de benodigde nederzettingen op dertien, maar dit aantal en hun situering bleek niet goed doordacht. Uiteindelijk kwamen er vóór de Tweede Wereldoorlog drie dorpen in het centrum van de Wieringermeer tot stand en in de jaren vijftig van de vorige eeuw nog één in het oosten van de polder. Gereserveerde bouwlocaties aan de rand van de polder bleef men agrarisch exploiteren.

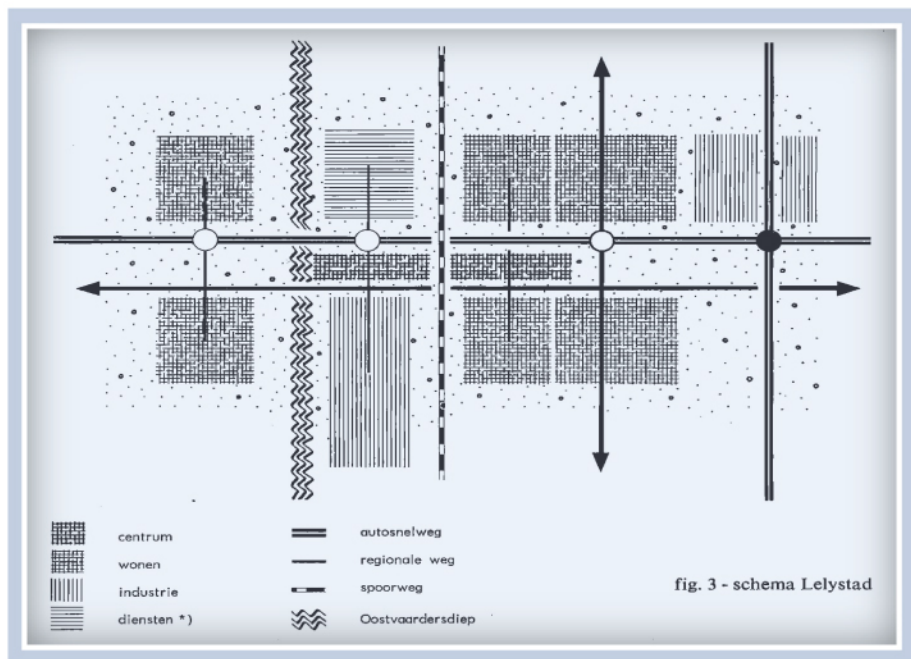
In de Noordoostpolder werd een dorpenpatroon gerealiseerd dat was gebaseerd op de centrale plaatsentheorie, waarover de Duitse geograaf Walter Christaller in 1933 voor het eerst publiceerde. Deze theorie ging uit van voorzieningen van verschillende niveaus en hun in omvang wisselende verzorgingsgebieden. Een hiërarchisch nederzettingenpatroon vloeide daaruit voort. In de Noordoostpolder vertaalde zich dit in een krans van dorpen met basisvoorzieningen rond de hoofdplaats Emmeloord, alwaar een ziekenhuis, bibliotheek, theater, instellingen voor voortgezet onderwijs en kantoren van landbouworganisaties te vinden waren. De bereikbaarheid van de dorpen voor de bewoners van het platteland en de bereikbaarheid van Emmeloord vanuit de dorpen waren leidend bij de verdeling van de nederzettingen over de polder. De dorpen zelf lagen alle op een plek waar een weg en een bevaarbaar kanaal bij elkaar kwamen. Bij de planvorming was de overbrugging van afstanden met de fiets maatgevend.



Schematisch overzicht van het bewoningsaspect van de Noordoostpolder en de Zuidelijke IJsselmeerpolders, zoals weergegeven ten behoeve van een expositie over het Zuiderzeeproject in Delft, 1951.

Een hiërarchische verzorgingsstructuur leek in het midden van de twintigste eeuw ook het nederzettingenpatroon van de Zuidelijke IJsselmeerpolders te gaan schragen. De top van dat patroon zou de polderhoofdstad Lelystad moeten worden. Mechanisatie en rationalisatie in de landbouw, de behoefte aan meer en betere basisvoorzieningen, de toenemende motorisering van de samenleving en het overheidsbeleid om bevolkingsdruk in het westen van land ook af te leiden naar de IJsselmeerpolders, maakten dat de verdeling van nederzettingen in het nieuwe land zich sterk wijzigde. In Oostelijk Flevoland kwam nog wel een gewestelijke hoofdkern tot stand, Dronten, maar meer dan twee dorpen, Swifterbant en Biddinghuizen, werd niet nodig geacht. In het westen van de polder werd de hoofdstad van het Zuiderzeeproject gepland. De bevolkingsprognose van 100.000 inwoners in het jaar 2000 was mede gebaseerd op de opvang van mensen voor wie er in de Randstad geen woning voorhanden was.

In Zuidelijk Flevoland werd buiten een grote nieuwe stad in het zuidwesten niet meer dan één dorp nodig geacht. Tot 1964 lag deze nederzetting midden in het agrarisch gebied. Daarna verschoof het dorp naar de rand van de polder om zijn basis te verbreden: ook land- en waterrecreatie zouden aan de dorpsgrootte moeten bijdragen en zo de gewenste voorzieningen mogelijk maken.



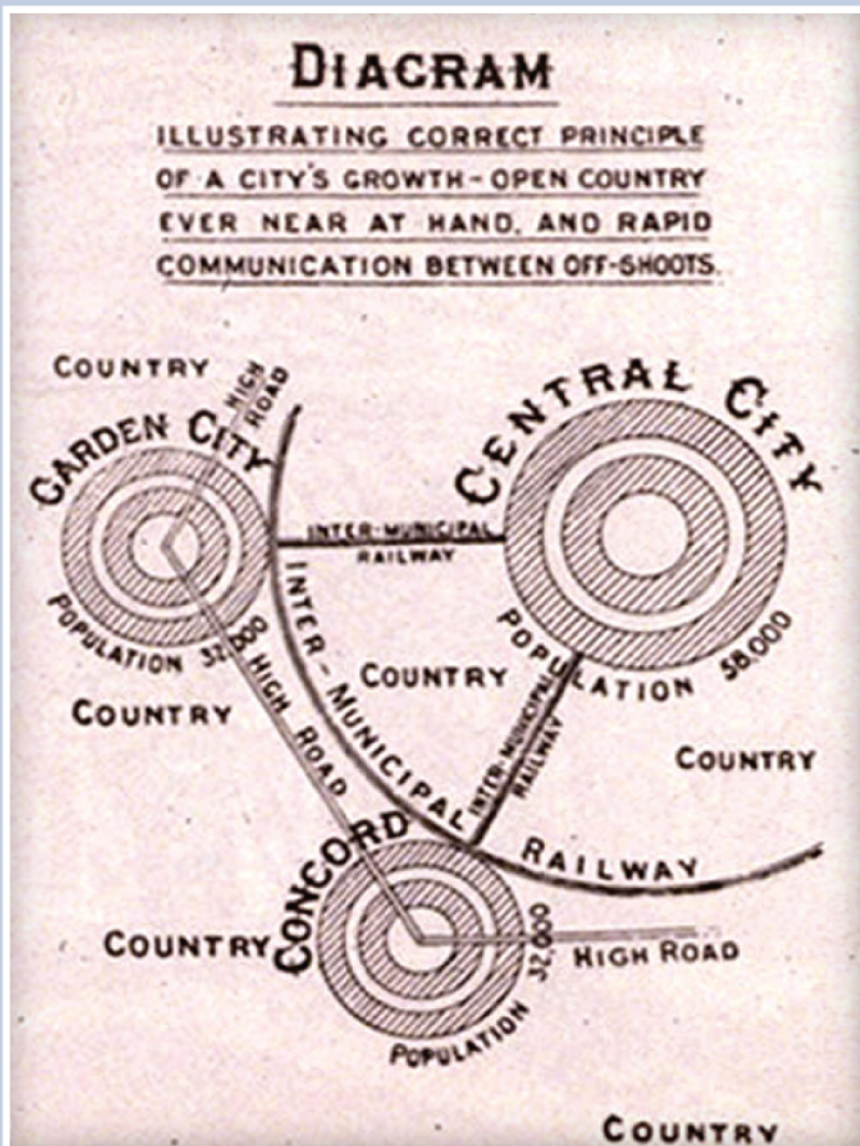
Schematische weergave van Van Eesterens stadsplan voor Lelystad, met twee woonwijken ten westen van het Oostvaardersdiep, zoals gepubliceerd in 1966.

De geografische situering van Lelystad, midden in het IJsselmeergebied, kwam nog voort uit de toepassing van de centrale plaatsentheorie op de gehele landaanwinning van het Zuiderzeeproject. Daarbij werd er vanuit gegaan dat ook het huidige Markermeer zou worden ingepolderd. In het eerste stadsplan voor de polderhoofdstad – een ontwerp van ir. Cornelis van Eesteren – is zelfs met toekomstige Lelystadse woonwijken in de Markerwaard rekening gehouden.

De locatie van een grote stad in Zuidelijk Flevoland, welke in 1970 de naam Almere kreeg, is bepaald door de wens om een Randstedelijk overloopgebied in de polder te creëren waarvan zowel Amsterdammers als Utrechtenaren profijt zouden hebben. Omdat voor de bevolkingsomvang in het jaar 2000 een ruime marge van 125.000 tot 250.000 werd aangehouden en er veel onzekerheid heerste over het groeitempo, werd het nuttig geacht de bouw van de stad te faseren door een polynucleaire opzet. In een gebied met veel en gevarieerde beplanting zouden al naar gelang de behoefte grote en minder grote nederzettingen gebouwd kunnen worden. Ze moesten door goede onderlinge verbindingen een samenhangend geheel gaan vormen. Deze ruimtelijke opzet was rechtstreeks ontleend aan de ideeën voor tuinsteden, die de Engelsman Ebenezer Howard omstreeks 1900 naar voren had gebracht. Tegelijkertijd was het een

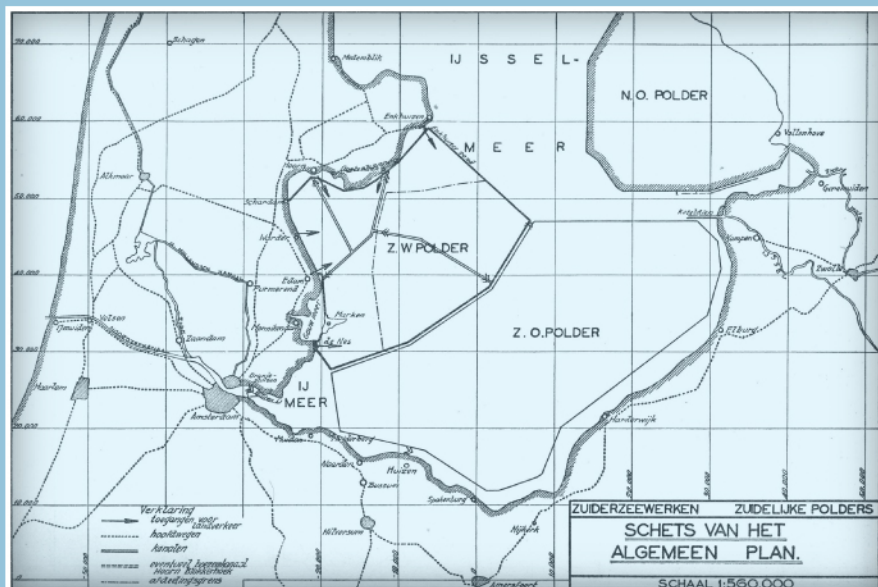
verwijzing naar het aantrekkelijke woonmilieu van Het Gooi. Een spiegeling van dat milieu in de polder zou de aantrekkingskracht van Zuidelijk Flevoland sterk vergroten, zo werd gedacht. In Almere Haven refereert de wijk Overgooi zowel in naam als vormgeving nog aan dat idee.

Eén van de diagrammen van het 'Garden City'-concept van Ebenezer Howard.

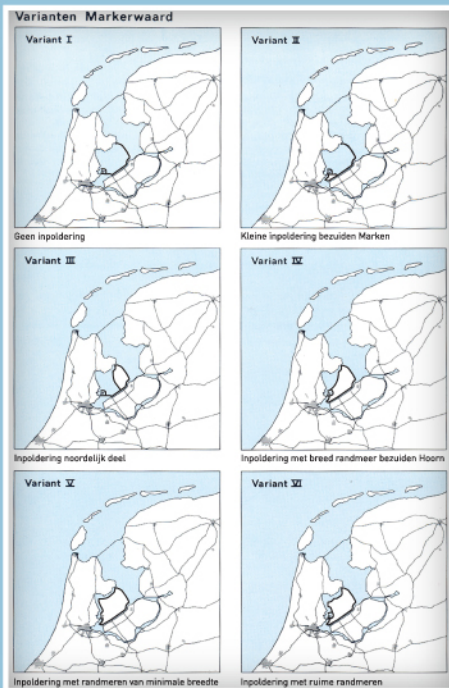


MARKERMEER: WATER, WAARD EN WADDEN

12



Eenvoudige weergave van de toekomstige Zuidwestelijke Polder als aanzet tot realisering van de Zuidelijke IJsselmeerpolders, 1941.



De zes varianten van de Markerwaard om het Zuiderzeeproject voort te zetten in het rapport *Beschouwingen over de Markerwaard*, 1972.



Het Markermeer, 700 km² groot, is een van de verworvenheden van het Zuiderzeeproject die zijn grondlegger ir. Cornelis Lely niet had voorzien. Op de plaats waar nu een grote waterplas ligt, had Lely zijn Zuidwestelijke Polder getekend. Deze zou na de realisering van de Wieringermeer als tweede grote droogmakerij in de voormalige Zuiderzee moeten worden aangelegd. Toen er in de jaren dertig van de vorige eeuw over een tweede polder moest worden beslist, gooide de economische crisis echter roet in het eten; aan de goedkopere Noordoostpolder werd voorrang gegeven.

In 1940, toen de dijkbouw van de Noordoostpolder al flink gevorderd was, werd dan toch een begin gemaakt met de Zuidwestelijke Polder. Door de Tweede Wereldoorlog kwamen de werkzaamheden echter al snel stil te liggen. Na de bevrijding in mei 1945 werd vanwege de vele wederopbouwactiviteiten in ons land aanvankelijk de polderaanleg in het IJsselmeergebied niet hervat. Enkele jaren later werd bovendien de voorkeur gegeven aan de realisering van Oostelijk Flevoland, het oostelijke deel van Lely's Zuidoostelijke Polder. Van groot belang voor die keuze was het feit dat in deze landaanwinning de hoofdstad van de IJsselmeerpolders zou moeten verrijzen, een belangrijke onderneming die zo snel mogelijk gestart diende te worden.

Toen in 1957 Oostelijk Flevoland droogviel, werd de realisering van de Zuidwestelijke Polder weer ter hand genomen, maar slechts voor korte tijd. De geplande droogmakerij werd, refererend aan het eiland Marken, getooid met de naam Markerwaard. Daarmee verdwenen eerdere aanduidingen als Hoornsche Polder en Westerpolder naar de achtergrond. Dat de werkzaamheden voor die Markerwaard wederom werden gestaakt, had te maken met het prioriteit geven aan de aanleg van Zuidelijk Flevoland. Kostenoverwegingen en de bouw van een overloopstad voor de Randstedelijke Noordvleugel, het latere Almere, speelden daarbij een rol. Langs het Oostvaardersdiep werden reeds gerealiseerde dijkvakken van de Markerwaard benut voor de waterkering van Zuidelijk Flevoland.

Hoewel de regering in 1968 nog het vaste voornemen uitsprak de Markerwaard aan te leggen, groeide bij sommige Nederlanders twijfel over het nut van een nieuwe grootschalige landaanwinning. Uitbreiding van het landbouwareaal met nieuwe gronden was niet meer nodig sinds Nederland deel uitmaakte van de gemeenschappelijk Europese landbouwmarkt. Bovendien werd de betekenis van groot open water voor de toenemende recreatiebehoefte sterk naar voren gebracht. In 1971 bleek de minister van Verkeer en Waterstaat Willem Drees jr. weinig te voelen voor het uitvoeren van een kostbare landaanwinning zonder het maken van nieuwe afwegingen. In zijn opdracht bracht de Dienst der Zuiderzeewerken het rapport *Beschouwingen over de Markerwaard* uit. Hoewel de Dienst zelf voorstander was van inpoldering werd voor het eerst in een



Bouw van de Houtribdijk, 1964 (fotograaf Edzo Ebbens). Links: gestorte keileem langs de 'polderzijde' van de dijk. Rechts: aanbrengen van grindasfaltbeton met een speciale machine.

overheidsdocument het niet aanleggen van de Markerwaard als een reële optie naar voren gebracht.

Twijfel over de realisering van de laatste grote IJsselmeerpolder verhinderde echter niet dat de bouw van de noordelijke Markerwaarddijk tussen Enkhuizen en Lelystad, die in waterstaatskringen Houtribdijk heet, gewoon werd voortgezet. De weg over deze dijk, die in 1976 gereed kwam, werd belangrijk geacht voor de verbinding tussen Noord-Holland enerzijds en Flevoland en Oost-Nederland anderzijds. Ook zonder aanpalend nieuw land werden de investeringen voor deze verbinding nuttig geacht.

De Rijksdiensten die met de realisering van het Zuiderzeeproject belast waren, investeerden veel in onderzoek naar de inrichting van een Markerwaard met ruime randmeren. Het lukte ze echter niet de regering te bewegen de realisering van een meer of minder grote polder daadkrachtig ter hand te nemen. In de tweede helft van de jaren



Markerwaard met brede randmeren, gezien vanuit het zuiden, gevisualiseerd door futuro[og en architect Rudolf Das, 1985.

tachtig wisten ook de Initiatiefgroep Markerwaard, de Vrienden van de Markerwaard en allerlei belanghebbenden rond het plan voor een droogmakerij Westelijk Flevoland het kabinet niet te verleiden tot polderaanleg. In 1990 besloot de regering het Markermeer voortaan als open water te gaan beheren. Veertien jaar later legde het kabinet in de *Nota Ruimte* definitief vast dat er in het Markermeer geen grote polder zou worden aangelegd. Toen in 2005 de Zuiderzeewet werd ingetrokken, verdween ook het kader van Lely waarbinnen een landaanwinning in het Markermeer vorm had moeten krijgen.

De natuurwaarden en de waterkwaliteit van het Markermeer stonden sindsdien met grote regelmaat ter discussie. In 2012 bracht de Vereniging Natuurmonumenten een plan naar buiten om nabij de Houtribdijk een natuurgebied aan te leggen met een aantal eilanden als kern. Die werden aangeduid als wadden. Kwelders, moerassen, wilgenbossen, rietbegroeiing en een onderwaterwereld met grote biodiversiteit zouden gezamenlijk een uniek biotoop moeten gaan vormen. Door een vlotte samenwerking tussen private en publieke partijen kon in 2016 met de aanleg van het eerste eiland worden begonnen. Op 8 september 2018 werd dat eiland officieel voor het publiek opengesteld.



Affiche waarmee geprotesteerd werd tegen een verstedelijkte en vervuilende Markerwaard.



De aanleg van de Marker Wadden ontmoette ook kritiek. Volgens sommigen zou te weinig rekening worden gehouden met de bodemgesteldheid van het Markermeer. Anderen meenden dat er sprake was van oude wijn in nieuwe zakken: de aanleg van wetlands in het IJsselmeergebied was al een aantal malen eerder bepleit. Deze kritische geluiden zijn tot nu toe overstemd door enthousiasme over de realisering van nieuwe natuur en

Herdenkingstegel vervaardigd ter gelegenheid van de openstelling van de weg over de Houtribdijk, 1976 (collectie Batavialand, Lelystad).



Vogelvluchtimpresie van de Markerwadden (gezien vanaf het zuiden), vervaardigd door bureau Vista landschapsarchitectuur en stedenbouw te Amsterdam.

een trots gevoel voor innoverend vermogen van de Nederlandse waterbouwtechniek. Uitgekiende publiciteit – er werd in 2017 een stemlokaal voor de Tweede Kamerverkiezingen op het eerste eiland ingericht – en het feit dat de Marker Wadden sinds 1 oktober 2018 opgenomen zijn in het Nationaal Park Nieuw Land (dat ook de Oostvaardersplassen, de Lepelaarplassen Lepelaarsplassen en een stuk open Markermeer omvat) versterken het gevoel dat er wat groots wordt verricht in het Markermeer.

Door zandopspuiting komt het eerste eiland boven water, juni 2016
(foto Straystone Fotografie, Amsterdam).





Officiële opening van de Markerwadden, 8 september 2018 (foto Chantal Bekker/GraphicAlert, Abcoude). Van links naar rechts: Louis Schouwstra (hoofdingenieur-directeur Rijkswaterstaat Midden-Nederland), Johan Osinga (directeur-generaal Natuur, Visserij en Landelijk gebied), Ina Adema (burgemeester van Lelystad), Michiel Rijsberman (gedeputeerde provincie Flevoland), Cora van Nieuwenhuizen (minister van Infrastructuur en Waterstaat), Leen Verbeek (commissaris van de Koning in Flevoland), Marc van Tweel (directeur Natuurmonumenten) en Sigrid van Aken (directeur Nationale Postcodeloterij).



Het Zuiderzeeproject in het algemeen:

R.H.A. van Duin en G. de Kaste, *Het Zuiderzeeproject in zakformaat* [4e druk; Lelystad 1995].

A. Geurts en J. Schilder, *Veranderende ruimte. Kaarten van het Zuiderzeeproject en Flevoland* [Lelystad 2008].

E. Hakkenes, *Polderkoorts. Hoe de Zuiderzee verdween* [Amsterdam 2017].

J. Th. Thijsse, *Een halve eeuw Zuiderzeewerken* [Groningen 1972].

G.H.L. Tiesinga (red.), *Het Zuiderzeeproject. Voor- en tegenstanders, plannenmakers en uitvoerders*. Flevo Profiel 6 [Zutphen 1990].

Van water tot Flevoland. De ontwikkeling van een unieke provincie. Provincie Flevoland ed. [z.p. 2012].

G.P. van de Ven (red.), *Leefbaar laagland. Geschiedenis van de waterbeheersing en landaanwinning in Nederland* [5e druk, Utrecht 2003], met name 369-394.

De Zuiderzeewet en haar voorgeschiedenis:

G.L. Cleintuar, *Wisselend getij. Geschiedenis van de Zuiderzeevereeniging 1886-1949*. Publikaties van de Stichting voor het Bevolkingsonderzoek in de drooggelegde Zuiderzeepolders 42 [Zutphen 1982].

Handelingen en bijlagen van de beide kamers der Staten-Generaal betreffende het ontwerp van wet tot afsluiting en droogmaking van de Zuiderzee. Zuiderzeevereeniging ed. (Leiden 1920).

W.H.J. van der Most, 'De Nederlandsche Maatschappij voor Grond-Krediet. Met vlijt en ondernemingsgeest op weg naar de twaalfde provincie?' in: *Schokland Revisited*. Cultuur Historisch Jaarboek voor Flevoland [2] [Zutphen 1992] 67-81.

M. Smits, 'Van Zuiderzee tot Flevoland' [7-delige artikelenreeks, 2015-2016],

<https://marismits.nl/?cat=75>

L.T. van der Wal, *Geschiedenis van de plannen tot afsluiting en droogmaking van de Zuiderzee, met chronologische lijst van geschriften tot en met het jaar 1922*. Rapporten en Mededeelingen betreffende de Zuiderzeewerken 1 ['s-Gravenhage 1923].

Ir. Cornelis Lely:

C. Banning i.s.m. E. Voigt, *Cornelis Lely. Ingenieur van het nieuwe Nederland* [Beilen 2018].

W. van der Ham, *Verover mij dat land. Lely en de Zuiderzeewerken* [Amsterdam 2007].

K. Jansma, *Lely. De bewinger der Zuiderzee* [Amsterdam 1948; 2e druk 1954].

J.M.G. van der Poel, 'Lely, Cornelis (1854-1929)',

<http://recources.huygens.knaw.nl/bwn1880-2000/lemmeta/bwn1/lely>

Zuiderzeevervisserij:

K.W.J.M. Bossaers, *Zuiderzeever vissers. Geschiedenis van de belangenorganisaties van de vissers op Zuiderzee en IJsselmeer*. Publikaties van de Stichting voor het Bevolkingsonderzoek in de drooggelegde Zuiderzeepolders 52 [Zutphen 1987].

P. Dorleijn, *Van gaand en staand want. De zeilvervisserij voor en na de afsluiting van de Zuiderzee*.

Publikaties van de Stichting voor het Bevolkingsonderzoek in de drooggelegde Zuiderzeepolders/ Sociaal Historisch Centrum voor Flevoland 41, 43, 45, 48 en 5 dln. [8, Bussum 1992-Franeker 1996].

P. Dorleijn, *Vierendertig voet in de kiel*. De bouw van een botter [Franeker 2018]. Oorspronkelijk verschenen als: *De bouwgeschiedenis van de botter*. Vierendertig voet in de kiel. Publikaties van het Sociaal Historisch Centrum voor Flevoland 68 (1e druk Franeker 1998; 2e druk Franeker 2001).

P. Dorleijn, *Zuiderzeevervisserij in beeld*. Publikaties van de Stichting voor het Bevolkingsonderzoek in de Drooggelegde Zuiderzeepolders 51 [Zutphen 1987].

E. van der Put, *De Visscherij-Courant 1906-1917. Verslag van elf jaar Zuiderzeevervisserij door 'de man aan den kant'*. Publikaties van de Stichting voor het Bevolkingsonderzoek in de drooggelegde Zuiderzeepolders 55 [Zutphen 1991].

E.Vriend, *Eens ging de zee hier te keer. Het verhaal van de Zuiderzee en haar bewoners* [Amsterdam/Antwerpen 2020]

Y.N. Ypma, *Geschiedenis van de Zuiderzeevervisserij*. Publicaties van de Stichting voor het Bevolkingsonderzoek in de drooggelegde Zuiderzeepolders 27 [Amsterdam 1962].

Zuiderzee-eilanden:

J.T. Bremer, *Wiringherlant*, 2 dln. [Schoorl 1979-1980].

A. Geurts, Urk. *De geschiedenis van een eiland*. Publicaties van Nieuw Land Erfgoedcentrum 77 [Lelystad 2005].

A.J. Geurts, *Schokland. De historie van een weerbarstig eiland*. Publikaties van het Sociaal Historisch Centrum voor Flevoland 56 (1e druk, Zutphen 1991; 5e druk, Lelystad 2005).

G. van Hezel en A. Pol, *Leven met water. Schokland en omgeving*. Cultuurhistorische reeks Werelderfgoed Nederland 2 [Utrecht 2007].

G.J. Schutte en J.B. Weitkamp, Marken. *De geschiedenis van een eiland* [Amsterdam 1998].

C. de Vries, *Geschiedenis van het eiland Urk* [Kampen 1962; facsimilé [Urk 1988]].

Rijksdiensten en de verantwoording van hun werkzaamheden:

50 jaar onderzoek door de Rijksdienst voor de IJsselmeerpolders. Flevovericht 163, 2 dln. in 3 bdn. [z.p. 1980-1981].

J.C. M. van Dijk e.a. (red.), *60 jaar Zuiderzeewerken*. Jubileumnummer *Waterwijzer* [Lelystad 1979].

A.M.C. van Dissel, *59 jaar eigengereide doeners in Flevoland, Noordoostpolder en Wieringermeer*. *Rijksdienst voor de IJsselmeerpolders 1930-1989*. Publicaties van de Stichting voor het Bevolkingsonderzoek in de drooggelegde Zuiderzeepolders 54 [Zutphen 1991].

Dronten. Nieuwe gemeente op nieuw land. Rijksdienst voor de IJsselmeerpolders ed. ['s-Gravenhage 1972].

Langs gewonnen velden. Facetten van Smedings werk [Wageningen 1954].

Lelystad uit de kluiten. Rijksdienst voor de IJsselmeerpolders ed. [Lelystad 1980].

Nieuwe ruimte. Sociaal-economische en stedenbouwkundige ontwikkeling van Zuidelijk Flevoland. Ministerie van Verkeer en Waterstaat Directoraat-Generaal Rijkswaterstaat Directie IJsselmeergebied ed. [z.p. 1996].

Oostelijk van de Knardijk. De inrichting en ontwikkeling van Oostelijk Flevoland in de jaren 1957-1980. Rijksdienst voor de IJsselmeerpolders ed. [z.p. 1982].

H. Pruntel, *Rijksdienst voor de IJsselmeerpolders. Heroverwogen en opgeheven*. Publikaties van het Sociaal Historisch Centrum voor Flevoland 67 [Lelystad 1997].

H.J. Stuvel, *Bouwen op nieuwe bodem. Ten behoeve van de gemeenschap in het voormalige Zuiderzeebekken* [Assen 1967].

Westelijk van de Knardijk. Inrichting en ontwikkeling van Zuidelijk Flevoland 1968-1996. Directoraat-Generaal Rijkswaterstaat Directie IJsselmeergebied [z.p. 1996].

D.J. Wolffram, *70 jaar ingenieurskunst. Dienst der Zuiderzeewerken 1919-1989*. Publicaties van het Sociaal Historisch Centrum voor Flevoland 69 [Lelystad 1997].

Opbouw en opbouw van de Noordoostpolder. Geschiedenis van de ontginning en kolonisatie van de eerste IJsselmeerpolder. Directie van de Wieringermeer (Noordoostpolderwerken) ed. (Wageningen 1955).

Ontginning van de IJsselmeerpolders:

Ontginning van de IJsselmeerpolders:

A.J. Geurts, 'Goed begonnen, half gewonnen. De Nederlandse Staat en het cultuurrijp maken van de IJsselmeerpolders' in: *Agrarisch Flevoland: een twintigste-eeuws landschap door de Staat gepland*. Cultuur Historisch Jaarboek voor Flevoland [10] (Lelystad 2000) 9-26.

A.J. Geurts, *Polders in cultuur gebracht. Ontginning en tijdelijke staatsexploitatie van de IJsselmeerpolders*. Publicaties van het Sociaal Historisch Centrum voor Flevoland 72 (Lelystad 2000).

Ruimtelijke en sociale polderopbouw:

Agrarisch Flevoland: een twintigste-eeuws landschap door de Staat gepland. Cultuur Historisch Jaarboek voor Flevoland [10] (Lelystad 2000).

W. den Boer e.a. (red.), 'Een machtig arbeidsveld'. *De opbouw van het kerkelijk leven in de Noordoostpolder*. Publicaties van de Vereniging voor Nederlandse Kerkgeschiedenis (Gouda 2008).

A.J. Geurts, *Boerderijen in de Noordoostpolder. Bouwhistorie en vormgeving 1942-1962*. Publicaties van het Sociaal Historisch Centrum voor Flevoland 75 (Lelystad 2003).

A.J. Geurts, *De 'groene' IJsselmeerpolders. Inrichting van het landschap in Wieringermeer, Noordoostpolder, Oostelijk en Zuidelijk Flevoland*. Publicaties van het Sociaal Historisch Centrum voor Flevoland 66 (Lelystad 1997).

W.F. Heinemeijer e.a. (red.), *50 jaar actief achter de Afsluitdijk. Jubileumbundel ter gelegenheid van het vijftigjarig bestaan van de Stichting voor het Bevolkingsonderzoek in de drooggelegde Zuiderzeepolders 1936-1986*. Publicaties van de Stichting voor het Bevolkingsonderzoek in de drooggelegde Zuiderzeepolders 50 (Zutphen 1986).

Z. Hemel, *Het landschap van de IJsselmeerpolders. Planning, inrichting en vormgeving*. Cornelis van Eesteren Architect Urbanist IV (Rotterdam/Den Haag 1994).

H. Hurlings en A. Blom (red.), *De groene horizon. Vijftig jaar bouwen aan het landschap van de Flevopolder* (Bussum 2018).

Knardijk. Symposium en excursie Heemschut Flevoland, 18 mei 2018. Heemschut Flevoland ed. (z.p. 2019).

H. Prunel, *Het bijzonder domeinbeheer in de IJsselmeerpolders en het Lauwerszeegebied*. Publicaties van het Sociaal Historisch Centrum voor Flevoland 73 (Lelystad 2001).

W. Reh, C. Steenbergen en D. Aten, *Zee van land. De droogmakerij als atlas van de Hollandse landschapsarchitectuur* (Wormerveer 2005), met name 369-394 [Wieringermeer].

Ruimte. FL. Provincie Flevoland ed. (z.p. 2011).

C. Steenbergen e.a., *De polderatlas van Nederland. Pantheon der lage landen* (Bussum 2009), met name 430-453 [Noordoostpolder] en 454-469 [Zuidelijk Flevoland].

R. Stenvert en Chr. Kolman, *Monumenten in Nederland. Flevoland* [Ö] (Zeist/Zwolle 2006).

Tegendraads, vijftig jaar stedenbouwkundige ontwikkeling van Lelystad. Symposium en excursie Heemschut Flevoland, 8 september 2017. Heemschut Flevoland ed. (z.p. 2017).

E. Vriend, *Het nieuwe land. Het verhaal van een polder die perfect moest zijn* (Amsterdam 2013).

C. van der Wal, *In praise of common sense. Planning the ordinary. A physical planning history of the new towns in the IJsselmeerpolders* (Rotterdam 1997).

J.T.W.H. van Woensel, *Kerkopbouw en kerkbouw in de IJsselmeerpolders*. Publicaties van het

Sociaal Historisch Centrum voor Flevoland 64 (Lelystad 1996).

J.T.W.H. van Woensel, *Nieuwe dorpen op nieuw land. Inrichting van de dorpen in Wieringermeer, Noordoostpolder, Oostelijk en Zuidelijk Flevoland*. Publikaties van het Sociaal Historisch Centrum voor Flevoland 70 (Lelystad 1999).

D.J. Wolffram, *Zeeuwse pachters in de Noordoostpolder. Selectie en bijdrage aan de sociale opbouw (1945-1962)*. Publikaties van het Sociaal Historisch Centrum voor Flevoland 62 (Lelystad 1995).

Markermeer:

Beschouwingen over de Markerwaard. Dienst der Zuiderzeewerken Nota nr. 276 ('s-Gravenhage 1972; 2e druk 1973).

R. van Diepen, Verslag van het symposium 'Die groote leegte'. Nederland en het Markermeer: nieuwe verkenningen', 20 november 2006' in: *Speuren naar het verleden*. Cultuurhistorisch Jaarboek voor Flevoland [18] (Lelystad 2008) 77-99.

A. Geurts, 'Polders in Nederland. De Markerwaard: een kwestie van bestemmingen', *De Vriendenkring. Cultuurhistorisch tijdschrift voor Flevoland* 47 (2007) nr. 1 (lente) 16-26.

A. Geurts, 'Vierentwintig in een dozijn; beelden uit de tentoonstelling; 'Die groote leegte'. 150 jaar toekomst van het Markermeer anders gepresenteerd' in: *Oud en Nieuw*. Cultuur Historisch Jaarboek voor Flevoland [16] (Lelystad 2006) 37-53.

H.J.M. Goverde, *Macht over de Markerruimte*. Nederlandse Geografische Studies 33 (Nijmegen/Amsterdam 1987).

R. Posthoorn, A. Rijdsdorp en L. Berris, *Marker Wadden. Droom van een vogelparadijs*. Natuurmonumenten ed. ('s-Graveland 2011).

Verslag van het symposium 'Dynamiek rond en in het Markermeer-IJmeer'. Almere, 28 februari 2013. Genootschap Flevo ed. (Almere 2013).

Website: <http://www.natuurmonumenten.nl/projecten/marker-wadden>

Bestuur:

R. van Diepen, *Vrijgevochten Flevoland. Ontstaan van een provincie*. Publicaties van Nieuw Land 81 (Lelystad 2011).

R. van Diepen, 'Polderbestuur in ruststand. Het openbaar lichaam Zuidelijke IJsselmeerpolders, 1984-1996' in: *Het spoor terug*. Cultuur Historisch Jaarboek voor Flevoland [22] (Lelystad 2012) 33-53.

J.P. Verkaik en P.C. van Royen, *50 jaar bestuur in Flevoland, Noordoostpolder en Wieringermeer. Het openbaar lichaam in de Zuiderzee- en IJsselmeerpolders 1937-1987*. Publikaties van de Stichting voor het Bevolkingsonderzoek in de Drooggelegde Zuiderzeepolders 57 (Zutphen 1993).

Genootschap Flevo:

R. van Diepen, *In het spoor van Lely. 75 jaar Genootschap Flevo*. Publicaties van Nieuw Land 82 (Lelystad 2013).

A. Geurts, 'Lely in actuele context. 80 jaar Genootschap Flevo', *Rondom Schokland. Cultuurhistorisch tijdschrift* 58 (2018) nr. 3 (herfst) 30-38.

Website: <http://www.genootschapflevo.nl>

- De afsluiting Noord-Holland-Wieringen-Friesland en de droogmaking van het gedeelte van de Zuiderzee binnen die afsluiting. B. De droogmaking.* Onderzoek omtrent de afsluiting en droogmaking van de Zuiderzee, de Wadden en de Lauwerzee Nota No. 7 (Leiden 1891): pp. 20 en 52 boven.
- De afsluiting en drooglegging der Zuiderzee in de beide Kamers der Staten-Generaal. Deel II.* Zuiderzeevereeniging ed. (Leiden 1908): p. 16.
- G.L. Cleintuar, *Wisselend getij. Geschiedenis van de Zuiderzeevereeniging 1886-1949.* Publicaties van de Stichting voor het Bevolkingsonderzoek in de drooggelegde Zuiderzeepolders 42 (Zutphen 1982): pp. 24 en 36 onder.
- Batavialand (Lelystad): pp. 6, 18, 21, 23 onder, 24 boven, 44, 45 boven en onder, 46, 48 onder, 55 boven, 56, 64 boven, 65, 66 boven en onder, 68, 70 boven, 78 onder, 79 boven en onder.
- Beschouwingen over de Markerwaard.* Nota nr. 276 Rijkswaterstaat, Dienst der Zuiderzeewerken ed. (’s-Gravenhage 1972): p. 76 onder.
- Driemaandelijksche Mededeelingen betreffende de werkzaamheden voor de afsluiting en droogmaking van de Zuiderzee* [1941] (oktober): p. 76 boven.
- C. van Eesteren, *Stedebouwkundig plan voor Lelystad.* Speciaal nummer van Driemaandelijks Bericht betreffende de Zuiderzeewerken (’s-Gravenhage 1965): p. 73.
- Het Flevolands Archief (Lelystad): pp. 39 boven, 52 onder, 54 boven en onder, 55 onder, 58 boven en onder, 67 boven en onder, en 72.
- Handelingen en bijlagen van de beide Kamers der Staten-Generaal betreffende het ontwerp van wet tot afsluiting en droogmaking van de Zuiderzee, benevens de tekst dier wet en van de wet tot instelling van een fonds ten behoeve van de afsluiting en droogmaking van de Zuiderzee.* Zuiderzeevereeniging ed. (Leiden 1920): p. 17.
- Herinnerings-album van den grooten watersnood Januari 1916* (Amsterdam 1916): p. 32 onder.
- H.C. van der Houven van Oordt en G. Vissering, *De economische betekenis van de afsluiting en drooglegging der Zuiderzee* (Leiden 1898): p. 23 boven.
- <http://resources.huygens.knaw.nl/bwn1880-2000/>: p. 40 links.
- <https://beeldbank.rws.nl/>: p. 78 boven en onder .
- <https://commons.wikimedia.org/>: pp. 29, 30, 39 onder, 40 rechts en 74.
- <https://movares.nl/>: p. 61 onder.
- <https://repository.tudelft.nl/MMP/>: p. 70 onder.
- <https://www.architectuurgidsalmeren.nl/>: p. 61 boven.
- <https://www.canonnoordoostpolder.nl/>: p. 60.
- <https://www.gevelstenenvanamsterdam.nl/leidsegracht-39/>: p. 27.
- <https://www.meertens.knaw.nl/cms/>: p. 49.
- <https://www.wieringermeergeschiedenis.nl/collecties/beeldbank/>: 64 onder.
- K. Jansma, *Lely. De bewinger der Zuiderzee* (Amsterdam 1948): p. 26 boven en onder.
- Het leven geïllustreerd* 11(1916) nr. 8 (22 februari): p. 34.
- Natuurmonumenten (’s-Graveland): pp. 80 boven en onder, en 81.
- Ontwerp van wet tot afsluiting en droogmaking van de Zuiderzee met toelichtende memorie.* Zuiderzeevereeniging ed. (Leiden 1901): p. 14.
- Provincie Flevoland (Lelystad): p. 90.
- E. van der Put, *De Visscherij-Courant 1906-1917. Verslag van elf jaar Zuiderzeevervisserij door*

'de man aan den kant'. Publikaties van de Stichting voor het Bevolkingsonderzoek in de drooggelegde Zuiderzeepolders 55 (Zutpen 1991): p. 42 onder.

J. Schilder (Kampen): 62.

M. van der Staal, *Januari-vloed 1916* (Rotterdam 1916): p. 32 boven.

Stadsmuseum Harderwijk (Harderwijk): pp. 48 boven, en 50.

Een structuurplan voor de Zuidelijke IJsselmeerpolders. Dienst der Zuiderzeewerken ed. ('s-Gravenhage 1961): p. 7.

G.H.L. Tiesinga, *Het Zuiderzeeproject. Voor- en tegenstanders, plannenmakers en uitvoerders*. Flevo Profiel 6 (Zutphen 1990): p. 36 boven.

L.T. van der Wal, *Geschiedenis van de plannen tot afsluiting en droogmaking van de Zuiderzee, met chronologische lijst van geschriften tot en met het jaar 1922*. Rapporten en Mededeelingen betreffende de Zuiderzeewerken 1 ('s-Gravenhage 1923): p. 12.

Zuiderzeemuseum (Enkhuizen): p. 42 boven.

R ZUIDERZEEVLOED 1916 . . .

Ruim honderd jaar geleden - 1916 - stak een zware storm op, die de oude Zuiderzee tot grote hoogte dreef. Veel ach en wee klonk achter dijk en dam. Naast ongemak

was er de angst, haast overal in stad en stee: het achterland te kwetsbaar, de dijken zwak. Het bleef niet uit dat er hier en daar een brak: veel land verdronk, helaas ook volk en vee.

De maat was vol: weer had het land geleden, er moest een nieuwe ramp worden vermeden. Een plan ter sluiting van de Zuiderzee

bleek in de vissersplaatsen niet onomstreden: het bracht aldaar niet enkel voordeel mee. – In '32 was de Zuiderzee voorgoed verleden.

. . . EN WAT DE ZUIDERZEE BRACHT

In '32 was de Zuiderzee voorgoed verleden, de Afsluitdijk was klaar, de veiligheid van al het land rondom was nu een feit. Er lag een plan voor nieuwe dorpen, steden

op drooggevalen poldergrond. Een tijd brak aan van pionieren, van moeilijkheden bij 't land ontginnen en de eerste schreden. – Het einde van een eeuwenlange strijd:

de wilde Zuiderzee getemd, bedwongen, veel wateroppervlak teruggedrongen ten bate van dit rijke, Nieuwe Land.

Dit land, eens uit de zee gewonnen, werd tot welvarend leefgebied ontgonnen. – De Zuiderzeewet bracht iets groots tot stand!

Floor Koedam

KOGGE



LELIE



De columns die in dit boek zijn gebundeld, werden in 2018 gepubliceerd op de website van Genootschap Flevo ter gelegenheid van de herdenking '100 jaar Zuiderzeewet'. Voor deze uitgave werden enkele tekstuele wijzigingen aangebracht en zijn de columns opnieuw vormgegeven. Dank aan Marika Gauthier voor haar kritische begeleiding van dit proces.

De titel van dit boek is ontleend aan de redevoering die ir. Cornelis Lely op 13 juni 1918 in de Eerste Kamer hield, zie: *Handelingen en bijlagen van de beide kamers der Staten-Generaal betreffende het ontwerp van wet tot afsluiting en droogmaking van de Zuiderzee*. Zuiderzeevereeniging ed. (Leiden 1920) 534.

Tekst: André Geurts
Ten geleide: Andries Greiner
Gedicht: Floor Koedam
Vormgeving: Jan Schilder
Drukwerk: Drukkerij

© van deze uitgave: 2020, Genootschap Flevo, Schoutstraat 62, 1315 EX Almere

Alle rechten zijn voorbehouden. Niets van deze uitgave mag worden verveelvoudigd, opgeslagen in een geautomatiseerd gegevensbestand en/of openbaar worden gemaakt, in enige vorm of op enige wijze, hetzij elektronisch, mechanisch, door fotokopieën, opnamen of enige andere manier, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van de uitgever.

ISBN/EAN: 978-90-801735-0-7

