

De afgelopen tien jaar zijn een hoop Belvedereprojecten uitgevoerd waarin aandacht werd gevraagd voor de historische aspecten van het landschap. Maarten Ridderbos miste een allesomvattend werk over de Oude Hollandse Waterlinie en besloot dit zelf te maken.



FOTO: MAARTEN RIDDERBOS

De 17de-eeuwse Wierickerschans op de weg van Woerden naar Bodegraven is een goed bewaard veldwerk en vormt nu een hoogtepunt van de Oude Hollandse Waterlinie.

De Kleine Atlas van de Oude Hollandse Waterlinie

Maarten Ridderbos: 'Het wordt óf landbouw óf natuurontwikkeling'

Ik heb een brede interesse voor het landelijk gebied. Na mijn groene opleiding aan Larenstein in Velp en enkele jaren Wageningen heb ik onder meer gewerkt bij een stedenbouwkundig adviesbureau en bij het ministerie van LNV. Met de atlas ben ik een à twee jaar bezig geweest. Ik doe alles zelf: van het archiefonderzoek en bezoeken en fotograferen van de beschreven plekken, tot het schrijven van de teksten, het vervaardigen van kaarten en illustraties en het in elkaar zetten van de atlas en website. Met dit onderzoek wil ik het landschap 'leesbaar' maken, er zit zo veel geschiedenis aan vast, de diversiteit moet terugkomen. Natuurlijk verandert het landschap, maar te vaak wordt geen rekening gehouden met de aanwezige historische artefacten. Daarmee kunnen we veel meer doen. We moeten ze niet alleen behouden, maar ook ontwikkelen en inpassen in nieuwe plannen. Met dit boek wil ik argumenten aandragen waar beleidsmakers niet omheen kunnen.



Maarten Ridderbos

Ik ben geïnspireerd door bekende Belvedereprojecten als de Limesgrens en de Nieuwe Hollandse Waterlinie. Toen ik begon was er over de Oude Hollandse Waterlinie (OHW) nog vrij weinig bekend. En wat er aan informatie beschikbaar was, bleek erg versnipperd. In deze atlas is alle informatie chronologisch samengebracht, om een beeld te schetsen van de ontwikkelingen rondom de linie tussen 1672 en 1815.'

Cruciale rol

'Het meest bekend is de Oude Hollandse Waterlinie bij de ingebruikname in het Rampjaar 1672, toen de Hollandse Oorlog begon en de Republiek der Zeven Verenigde Nederlanden werd aangevallen door Engeland, Frankrijk en de bisdommen van Münster en Keulen. In de Tachtigjarige oorlog vonden heren der al inundaties plaats, maar dat gebeurde weinig georganiseerd. Met de OHW werd voor het eerst, via een min of meer demo-

cratisch proces, door de overheid vastgesteld dat het rechtmatig is om in oorlogstijd land onder water te zetten – ook als dat ten koste gaat van de eigen bevolking in het landelijk gebied. De toenmalige provincies vlogen elkaar direct in de haren. Utrecht zag niets in de plannen en weigerde medewerking. Hierdoor is de linie uiteindelijk westelijker komen te liggen dan gepland, in het territorium van Holland.

Eigenlijk heeft de linie ook het best gefunctioneerd tijdens de oorlog in het Rampjaar 1672. Later werden ter afschrikking nog delen van de linie onder water gezet, maar zo'n doorslaggevende betekenis als in de eerste jaren heeft de OHL nooit meer gehad. In 1672 was hij echt de redding voor de Republiek. Ik kan me nauwelijks voorstellen dat er mensen zijn die niet door deze geschiedenis gegrepen worden als ze dit landschap passeren.

Overigens laat mijn archiefonderzoek zien dat de linie helemaal niet zo'n constante is als veelal wordt gedacht. In het archief van kaartenverzamelaar Bodel Nijenhuis vond ik twee handgetekende kaarten over de oorlog van 1672, waaruit je zou kunnen opmaken dat – in weerwil van de officiële afspraken tussen de Staten – ook aanzienlijke delen van de provincie Utrecht geïnundeerd waren. Tijdens de oorlog werden sommige ondergelopen gebieden weer drooggemaakt en andere juist onder water gezet. Na de oorlog van 1672 ging het werk aan de linie door en werd hij in oostelijke richting verlegd. Daar-

mee namen de bouwers eigenlijk al een voor-schot op de Nieuwe Hollandse Waterlinie. De OHW en de NHW kruisen elkaar en dat maakt het lastig ze te onderscheiden. De OHW loopt dwars door het Groene Hart; daar liggen ook de meest ongeschonden delen. De infra-structurele ingrepen zijn hier steeds oost-west, terwijl de linie noord-zuid loopt. Als je de toestand van de linie nu vergelijkt met een kaart uit de 19de, of zelfs 17de eeuw, is er verbazingwekkend weinig veranderd. De meeste mensen kennen het gebied alleen vanuit de auto, maar zodra je van de moderne snelweg af beweegt, kun je je nog in een vroegere eeuw wanen. De vestingwerken zijn het best bewaard gebleven bij oude steden als Naarden, Heusden, Woudrichem en Nieuwpoort, en in mindere mate ook bij Gorinchem, Woerden, Oudewater, Schoonhoven, Weesp en Muiden. Gaaf gebleven veldwerken zijn echter zeer schaars. De Wierickerschans op de weg van Woerden naar Bodegraven vormt hierop een fraaie uitzondering. Deze 17de-eeuwse schans toont zich vandaag de dag als hoogtepunt van de linie uit 1672. Een ander hoogtepunt (maar deels uitgewist) is het voormalige fort Hinderdam op een eilandje in de Utrechtse Vecht, dat in bezit is van Natuurmonumenten en grotendeels overwoekerd met struiken en oude bomen.'

Lastige keuzen

'Mijn boek begint met een inventarisatie van de historische landschapobjecten die je nu nog met het blote oog kunt zien. Vervolgens schets ik waarom ze juist daar liggen. En ten slotte trek ik de lijn door naar de toekomst. Wat zou je nu kunnen, of moeten doen met deze historische landschapobjecten. Het boek is dus grotendeels inventariserend, maar met een duidelijk doel: besluitvormers laten nadenken over wat er bewaard moet blijven in het landschap om niet ten onder te gaan in de globalisering. Bij de OHW is dat belang evident. Waar bij de NHW nog veel objecten bewaard zijn gebleven, is bij de OHW veel verdwenen. Een reden te meer om de restanten goed te onderhouden en te beheren. Waar nog sprekende en duidelijk herkenbare rudimenten aanwezig zijn, kun je denken aan het beter zichtbaar maken door landschapbouw, of zelfs reconstructie, bijvoorbeeld uit iedere tijdperiode één object.

Er zit heel veel geografie en ook natuur in het boek. Ik probeer de natuurwaarde van

'Ik kan me nauwelijks voorstellen dat mensen hier niet gegrepen worden door de geschiedenis van de linie'

gebieden steeds mee te nemen. Het valt niet altijd mee conclusies te trekken. Hoe zet je bijvoorbeeld levende organismen af tegen historische objecten? Bescherming van het een kan gevolgen hebben voor het andere. De linie loopt door het veenweidegebied. Er zijn diverse ideeën voor de ontwikkeling van deze gebieden. De landbouw lijkt hier een aflopende zaak. Het veen klinkt steeds verder in en als we doorgaan met het verlagen van de grondwaterstand valt hier over een aantal jaar helemaal niets meer te landbouwen.

In het laatste hoofdstuk van de atlas geef ik duidelijk keuzerichtingen aan: het wordt óf landbouw, óf natuurontwikkeling. Verbetering van de overlevingsmogelijkheden voor weidevogels is een belangrijke prioriteit zolang dit nog kan. Hun positie is de afgelopen jaren sterk achteruitgegaan. Het zou erg jammer zijn als ze helemaal uit Nederland verdwijnen. Daarom is het toepassen van laatste inzichten over effectief weidevogelbeheer en de ontwikkeling van leefgebieden van groot belang. De openheid van het gebied is een kernwaarde. Het heeft ooit onder water gestaan, dus ligt de aanleg van een bos minder voor de hand, om maar eens wat te noemen. Natte natuur is wel een optie, maar kan weidevogelontwikkeling in de weg staan. Zoals bij veel zaken in leven gaat het om het vinden van de juiste balans. De atlas is hier behulpzaam bij.'



Ridderbos, M. 2010. *Kleine Atlas van de Oude Hollandse Waterlinie*, 198 pag., €22,50. Te bestellen via www.mijneigenboek.nl. Bij het boek hoort een website, www.oudewaterlinie.nl, waar de lezer met een inlogcode toegang krijgt tot extra informatie en beeldmateriaal.