

Erfgoedkwartiermakers

Haringvliet 68
3011 TG Rotterdam

KVK. 78626935
BTW. NL 861475252B01

Bank
NL59 TRIO 0320 0401 94

info@erfgoedkwartiermakers.nl
www.erfgoedkwartiermakers.nl

ERFGOED
KWARTIER
MAKERS 

Inventarisatie maritiem erfgoed in de provincie Utrecht

31 januari 2022



1. Inhoudsopgave

2. Inleiding – Maritieme ensembles met varend erfgoed	3
3. Maritiem erfgoed door de eeuwen heen	11
4. Maritieme archeologie	14
5. Veranderende waterlopen	22
6. Van Dorestad tot Wijk bij Duurstede	33
7. Hollandsche IJssel	42
8. Replica's en reconstructies	49
9. Utrecht stad	57
10. Museumwerf Vreeswijk en Openluchtmuseum Nieuwegein	65
11. Museumhaven Spakenburg en de Bottervloot	79
12. Veranderende functies van waterwegen en schepen	87
13. De Vecht en de Klop	89
14. Veilinghaven Utrecht	101
15. Historische zone Keulsekade	110
16. Business aan boord in Amersfoort	121
17. Blik op de toekomst	128
Literatuurlijst	133
Nawoord	135



2. INLEIDING – MARITIEME ENSEMBLES MET VAREND ERFGOED

AANLEIDING TOT INVENTARISATIE EN PUBLIEKSPRESENTATIE VAN MARITIEM ERFGOED IN UTRECHT

Provinciale Staten wil een visie ontwikkelen op de omgang met varend erfgoed en historische maritieme ensembles in de provincie Utrecht. De inkomstendering van de bruine vloot als gevolg van de coronamaatregelen en daarmee de zorgen omtrent de instandhouding van varend erfgoed, zoals de bottervloot in Spakenburg, hebben het gevoel van urgentie hiervoor aangewakkerd.

De wens van Provinciale Staten sluit aan bij het beleidsprogramma Cultuur en Erfgoed 'Voor Jong & Altijd'. Hierin is 'meer aandacht voor varend erfgoed' als nieuw accent opgenomen. Met dit beleidsprogramma geeft de provincie Utrecht richting aan het cultuur- en erfgoedbeleid voor de periode 2020 - 2023. Het beleidsprogramma is tevens kaderstellend onder de invoering van de Omgevingsvisie Provincie Utrecht.

De extra aandacht voor varend erfgoed is opgenomen in beleidsdoel B: behouden, beleven en benutten van cultureel erfgoed. Met dit beleidsdoel wil de provincie de kwaliteit van de leefomgeving, het restaureren en gebruiken van monumenten en het beheren en bekend maken van Utrechts erfgoed versterken. De provincie doet dat door subsidies en opdrachten te verstrekken om het publieksbereik van Utrechts erfgoed te vergroten, met bijzondere aandacht voor varend erfgoed, de Oude Hollandse Waterlinie, de Grebbelinie en de Wereldoorlogen.

Het varend erfgoed en de maritieme ensembles zijn in de provincie Utrecht nog niet eerder in beeld gebracht. Daarom vroeg het Erfgoed Expert Team van de provincie Utrecht aan de Erfgoedkwartiermakers Coöperatie een inventarisatie uit te voeren en een publiekpublicatie te verzorgen van het varend erfgoed in de provincie Utrecht.

VRAAGSTELLING

- 1: Maak een inventarisatie van het varend erfgoed en de maritieme ensembles*
- 2: Maak een bloemlezing van beeldende maritieme ensembles en kenmerkende verhalen*



SCHEEPSTIMMERWERF NIEUWBOER, SPAKENBURG

UITWERKING VAN DE VRAAGSTELLING

De provincie vindt het belangrijk dat de kwaliteit van onze leefomgeving zorgvuldig wordt behouden en benut. Daarvoor is het nodig dat mensen hun leefomgeving kunnen kennen, herkennen en beleven. Dat zorgt voor begrip, waardering en draagvlak. Het verzamelen en ontsluiten van informatie over de ontwikkeling van die leefomgeving is daarbij een belangrijke eerste stap.

Varend erfgoed en historische maritieme ensembles zijn een onderdeel van de leefomgeving, dat bij het grote publiek nog wat minder bekend is dan het gebouwde erfgoed. Net als agrarisch erfgoed en industrieel erfgoed werd varend erfgoed aanvankelijk gezien als overbodig geraakte gebruiksobjecten. Dat beeld is gekanteld en varend erfgoed wordt net als boerderijen en fabrieken steeds meer erkend en gewaardeerd.

De provincie Utrecht heeft een gevarieerde maritieme achtergrond, van het rivierengebied in het zuiden, de plassen in het noordwesten, de werfkelders in de hoofdstad en de visserijhaven aan de noordkant van de provincie. Varend erfgoed en kenmerkende historische maritieme ensembles maken die maritieme geschiedenis zichtbaar en beleefbaar. Zij dragen bij aan de charme van de leefomgeving in de provincie Utrecht en ze versterken de omgevingskwaliteit van havensteden en -dorpen, maar ook van de vaarwegen en kunstwerken in het cultuurlandschap.

Onder 'maritiem' verstaan wij alles wat te maken heeft met vaarwater, zowel met binnenvaart als met zeevaart. Sommigen gebruiken liever het woord 'nautisch', dat echter de betekenis heeft van varen, navigeren. Voor 'zee' gebruiken wij het woord 'marien'.



Voor het ontwikkelen van een provinciale visie en uitgangspunten voor behoudsbeleid is het allereerst belangrijk om te inventariseren welke maritieme ensembles met kenmerkend varend erfgoed in Utrecht aanwezig zijn. Vervolgens is het van belang om te beschrijven wanneer, hoe en waarom deze maritieme ensembles tot stand zijn gekomen en waarom deze cultuurhistorische waarde hebben. De resultaten hiervan zijn te gebruiken als bouwstenen voor het formuleren van behoudsbeleid.

De tweede stap is om de mensen en erfgoedgemeenschappen die dit erfgoed behouden en gebruiken te vragen naar hun kennis en motivatie om zich hiervoor in te zetten en dit erfgoed te willen delen met omwonenden en bezoekers van nu en morgen. Een publicatie in de vorm van een aantrekkelijk boek maakt het varend erfgoed en de maritieme ensembles in Utrecht zichtbaar en beleefbaar voor een breed publiek.



STADSKRAAN OP WERVEN, UTRECHT

DOEL VAN DE INVENTARISATIE

Het gebied van de provincie Utrecht, het landschap, de dorpen en de steden, kennen een lange ontstaansgeschiedenis. De kenmerken van het gebied hebben de ontwikkelingen in dit gebied mogelijk gemaakt. Het begrijpen van deze kenmerken verklaart de logica van de ontwikkelingen in de geschiedenis, die Utrecht hebben gevormd als de provincie zoals wij die nu kennen, met haar eigen karakter en talrijke kwaliteiten.

De ontstaansgeschiedenis van Utrecht hangt nauw samen met de vaarwegen en de mogelijkheden die deze boden voor de scheepvaart. Het in kaart brengen van de maritieme ensembles in de provincie, die de geschiedenis en ontwikkelingen in stad en land begrijpelijk en herkenbaar maken, biedt waardevolle inhoudelijke input voor visievorming, participatie en nieuwe ontwikkelingen.



Bij de samenstelling van deze inventarisatie van historische maritieme ensembles in de provincie Utrecht is, naast onderzoek van literatuur en websites, gebruik gemaakt van de kennis van mensen die zelf actief betrokken zijn bij deze maritieme ensembles, bijvoorbeeld als bestuurder van een historische vereniging, scheepseigenaar, ambachtsman of -vrouw, lid van een erfgoedbehoudsorganisatie, medewerker bij een historisch museum of een scheepswerf, architect, schrijver, reder of beleidsambtenaar. Met hun schat aan kennis wilden zij graag bijdragen aan de bewustmaking van de kwaliteiten van de maritieme leefomgeving en hopen zij de betrokkenheid van burgers en beleidsmakers van de cultuurhistorische waarde te kunnen vergroten. Wij zijn hen veel dank verschuldigd.

De inventarisatie van maritieme ensembles biedt bouwstenen voor visievorming, beleidskeuzes en planontwikkeling.

MARITIEME ENSEMBLES IN UTRECHT

De provincie Utrecht heeft een gevarieerde maritieme achtergrond, van het rivierengebied in het zuiden, de plassen in het noordwesten, de werfkelders in de hoofdstad en de visserijhaven aan de noordkant van de provincie. Varend erfgoed en kenmerkende historische maritieme ensembles maken die maritieme geschiedenis zichtbaar en beleefbaar. Zij dragen bij aan de charme van de leefomgeving in de provincie Utrecht en ze versterken het karakter en de omgevingskwaliteit van havensteden en -dorpen, maar ook van de vaarwegen en kunstwerken in het cultuurlandschap.

LANDSCHAPPELIJKE ONTWIKKELING VAN UTRECHT

De ontwikkeling van het grondgebied van de provincie Utrecht is sterk bepaald door een aantal geomorfologische en geografische kenmerken, die maken dat de provincie zeer diverse landschappen kent. De Utrechtse heuvelrug is een zanderige en hoger gelegen bosrijke stuwwal die van Huizen naar Rhenen loopt. Ten oosten daarvan ligt de Gelderse Vallei, die overgaat in de Veluwe. Ten noorden ligt het Vecht- en Plassengebied en voorheen de Zuiderzee, die na de aanleg van de Afsluitdijk en de gedeeltelijke inpoldering beperkt is tot de Randmeren. In de noordoosthoek ligt het Eemland, het deltagebied van de rivier de Eem. Ten westen ligt het veenweidegebied, dat deel uitmaakt van het Groene Hart. Ten zuidwesten ligt het Kromme Rijngebied, het gebied tussen de Nederrijn en de Hollandsche IJssel. Deze kenmerken laten zich ook nu nog altijd herkennen in de cultuurlandschappen, waarvan we vandaag de dag nog kunnen genieten.

BEWONINGSGESCHIEDENIS EN STEDELIJKE ONTWIKKELING VAN UTRECHT

Deze geografische kenmerken bepaalden ook waar de eerste nederzettingen zich ontwikkelden. Kenmerkend voor Nederland en zeker ook voor Utrecht is dat nederzettingen, dorpen en steden zich ontwikkelden aan het water. Dat zorgde voor drinkwater en waswater, maar ook voor vruchtbare rivierklei waarop voedsel verbouwd kon worden. Maar het water was vooral ook bruikbaar als waterweg voor het vervoer van goederen, mensen en dieren. Het water en de kennis van scheepsbouw en vaartechnieken maakte dat Nederland zich kon ontwikkelen als een welvarend transport- en handelsland.

De Romeinse rijksgrens, de limes, loopt parallel aan de loop van de Rijn (Nederrijn, Kromme Rijn en Oude Rijn) en de Waal, waar de Romeinen leefden in forten en vestingen (castella). Na het vertrek van de Romeinen was er tussen de vijfde en achtste eeuw niet echt sprake van stedelijk leven, maar woonden mensen in Nederland vooral in stamverband.

De opkomst van de eerste steden hing samen met de toenemende handel over water. De aanwezigheid van vaarwater was een noodzakelijke voorwaarde voor stedelijke ontwikkeling en economische ontwikkeling.



Dorestad, het huidige Wijk bij Duurstede, was één van de eerste handelsnederzettingen die uitgroeide tot een stad en die een flinke tijd een belangrijker positie had dan de stad Utrecht. Dorestad lag strategisch aan de Nederrijn en de Kromme Rijn, zodat er handel gedreven kon worden met het gebied dat nu Duitsland heet, naar Leiden, de Noordzee en Engeland.

De stad Utrecht nam de leidende handelspositie van Dorestad over dankzij de ligging aan de Vecht, die bij Muiden toegang gaf tot Amsterdam, de Zuiderzee, Friesland en Scandinavië. De stad Utrecht zelf is ook weer gebouwd aan een kromming van de Rijn en langs aangelegde grachten, waar pakhuizen stonden ten behoeve van de handel. De stad is één van de oudste steden van Nederland en één van de eerste steden die stadsrechten kreeg.

STOOMTIJDPERK EN INDUSTRIALISATIE

Juist doordat Nederland eeuwenlang sterk ingericht was op transport over water, met windkracht, paardenkracht en de trekkracht van vrouwen en kinderen, kreeg het stoomtijdperk hier pas relatief laat voet aan de grond. Stoommachines werden eerder toegepast in fabrieken dan in vervoermiddelen. Zo maakte de opkomst van stoommachines de bloei van de textielindustrie mogelijk in Tilburg en Twente. In Nederland werd de eerste spoorlijn, die tussen Amsterdam en Haarlem, pas geopend in 1839 en de tweede, tussen Amsterdam en Utrecht, in 1843. Een tweede oorzaak van de langzame opkomst van het spoor was dat het ontwikkeld werd als particulier initiatief; pas in 1860 krijgt Nederland een spoorwegwet en ontwikkelt zich een nationaal en internationaal spoorwegnet. Langzaam maar zeker won de trein terrein op de binnenvaart, om te beginnen op de trekschuiten.

IJZEREN EEUW EN SCHAALVERGROTING IN DE ZEE- EN BINNENVAART

De opkomst van het stoomtijdperk en de industrialisatie joeg de vraag aan naar transportcapaciteit. Tegelijkertijd maakte de winning van ijzererts en de staalproductie een schaa sprong mogelijk in de zee- en binnenvaart. Schepen werden tot 1870 voornamelijk gebouwd van hout, maar ijzer en later staal leverden grote voordelen op. De schepen konden groter worden en gingen langer mee. De bouw van ijzeren en stalen schepen vroeg wel om andere productiewijzen en ambachtelijke technieken dan de bouw van houten schepen en leidde ook tot andere modellen schepen, al leken de eerste typen ijzeren en stalen schepen soms nog erg op hun houten voorgangers. Vooral de techniek van het klinken was noodzakelijk voor de bouw van ijzeren en stalen schepen – lassen leerde men pas na de Tweede Wereldoorlog. Ook de scheepswerven veranderden. Er kwamen grotere gietijzeren machines, die niet meer via een contragewicht, maar via een riem, die verbonden was met een stoommachine, aangedreven werden. De productiesnelheid kon omhoog.

VAN WIND, PAARDENKRACHT EN ELLEBOGENSTOOM NAAR KOLENSTOOM EN FOSSIELE BRANDSTOF

Gedurende vele eeuwen werden schepen voortbewogen door de wind of door spierkracht van paarden en mensen, die hiertoe allerlei technieken ontwikkelden, zoals roeien, bomen, wegen, wrikken, stevelen, trekken en zeilen. Vanaf 1850 werden er ook schepen gebouwd met een stoommachine als voortstuwing. Dit maakte de scheepvaart minder afhankelijk van de weersomstandigheden en maakte snelle transporten van dure of bederfelijke waar mogelijk. In de sleepvaart en de zeevaart was de toepassing van kolengestookte stoommachines nog tot halverwege de twintigste eeuw gebruikelijk. In de binnenvaart en later ook in de zeevaart werden vanaf begin 1900 steeds vaker brandstofmotoren ingezet, eerst op petroleum maar al snel op diesel, die in de binnenvaart gasolie wordt genoemd. Door de toepassing van ijzer, stoom en fossiele brandstof werd de groei van industrieën mogelijk, die op hun beurt zorgden voor een enorme toename van de productie en de



welvaart. Dat vroeg weer om steeds meer transport van handelswaar, bouwmaterialen, brandstoffen, veevoer, voedingsmiddelen en consumentenproducten. Dit leidde tot een enorme schaalvergroting in de binnen- en zeevaart, die de oudere en kleinere schepen onrendabel maakte.

FUNCTIEVERANDERING VAN KLEINE VAARWEGEN, KLEINE HAVENS EN STADSHAVENS

Het gebruik door vrachtschepen van kleine vaarwegen werd minder, wat er nogal eens toe leidde dat deze werden verwaarloosd, afgedamd of gedempt. De toegenomen welvaart leidde echter ook tot meer ruimte voor recreatie en daarmee raakte ook de recreatievaart steeds meer in trek. Inmiddels is dat een aanzienlijke bron van economische bedrijvigheid geworden. Pleziervaart is een factor van belang geworden en loopt uiteen van varen met historische vaartuigen tot wedstrijdzeilen en verpozen op het water met een plezierjacht of open sloep. De kleine vaarwegen hebben een nieuwe functie gevonden, waardoor ze weer betekenis hebben, niet meer voor de vrachtvaart, maar wel voor de recreatievaart. De kleine havens in dorpen, steden en langs waterwegen worden vaak ingericht als jachthaven.

Ook de stadshavens, die vaak in de kern van oude dorpen en binnensteden liggen, krijgen langzamerhand een nieuwe functie. Ze zijn niet meer in gebruik voor de overslag van goederen, maar maken wel deel uit van het hart van dorp en stad. De inrichting van deze stadshavens met historische schepen, die vaak herbestemd zijn tot woning, al dan niet met een bedrijf aan boord, draagt bij aan het behoud van de oorspronkelijke functie en het maritieme karakter van deze dorpen en steden.

VERDERE ONTWIKKELING NAAR VAREN ZONDER SCHADELIJKE UITSTOOT

Het gebruik van kolen en fossiele brandstoffen heeft, aanvankelijk zonder dat wij ons dat bewust waren, behalve voor de stijging van de welvaart ook gezorgd voor de stijging van schadelijke uitstoot, die bijdraagt aan milieuvervuiling en klimaatverandering. Transport over water is nog steeds vanwege het grotere volume minder vervuilend dan transport per vrachtwagen of vliegtuig, maar moet tevens zoeken naar alternatieve brandstoffen om zijn uitstoot te beperken. Ook de recreatievaart zoekt naar mogelijkheden om te verduurzamen. Juist ook voor het gebruik van historische schepen is deze zoektocht van belang, omdat dat nodig is voor het draagvlak voor het behoud ervan. Interessant is dat juist ook gekeken wordt naar oude voortstuwingstechnieken om antwoorden te vinden op de uitdagingen van het heden en de toekomst. Het plaatsen van masten en zeilen op zeeschepen kan het brandstofverbruik flink omlaag brengen. Maar ook de zeilende passagiersvaart met historische bidders, tjalken en klippers en het opnieuw gebruiken van jaagpaden door gerestaureerde of nagebouwde trekschuiten met jaagpaarden is een duurzame wijze van recreatie. Ook de mogelijkheden voor het verduurzamen van woonschepen krijgt steeds meer aandacht.

WERKWIJZE EN AANSLUITING BIJ METHODES

Voor het maken van de inventarisatie is eerst verkend waar de vaarwegen en havens in de provincie liggen en waar zich maritieme ensembles kunnen bevinden. Daarbij is gebruik gemaakt van de volgende bronnen:

- Gemeenten die aan vaarwater liggen
- Beheerders van jachthavens
- Behoudsorganisaties van varende erfgoed
- Landschap Erfgoed Utrecht
- Historische verenigingen



Deze verkenning heeft de locaties van het kenmerkende varend erfgoed in beeld gebracht in samenhang met de omgeving waar deze schepen hun thuishaven hebben en heeft tegelijkertijd gezorgd voor bekendheid van deze stakeholders met het project.

Er zijn interviews gehouden met mensen die direct betrokken zijn bij de maritieme ensembles, zoals behoudsorganisaties van varend erfgoed, havenbeheerders, erfgoedorganisaties, gemeenten met een bijzonder maritiem ensemble, maar uiteraard ook met schippers van de schepen in de maritieme ensembles zelf. Deze gesprekken hebben geleid tot:

- Inzicht in de huidige situatie en actuele ontwikkelingen rondom deze locaties
- Ideeën of knelpunten die zicht bieden op ontwikkelkansen
- Verhalen uit de eerste hand over wat mensen drijft om zich in te zetten voor het behoud en de presentatie van varend erfgoed
- Input voor een publicatie over de betrokkenen bij hun maritiem ensemble in de vorm van een publieksboek

De provincie Utrecht kent een prachtige cultuurhistorische atlas, 'Tastbare Tijd', die aan de hand van tientallen kaarten aangeeft wat de belangrijkste cultuurhistorische kenmerken van de provincie Utrecht zijn en laat zien waar deze te vinden zijn. De verschillende historische landschappen en de ontwikkelingen per tijdperk zijn per gebied gepresenteerd en er zijn voorstellen gedaan over hoe deze cultuurhistorische waarden zijn te continueren. 'Tastbare Tijd' maakt daarbij gebruik van tijdlijnen, geografische lijnen en functionele lijnen om de geboden informatie te ordenen. 'Tastbare Tijd' is uitgegeven als boek, maar is tevens online te raadplegen. Opvallend is evenwel dat de waterwegen veel aandacht hebben gekregen in deze cultuurhistorische atlas, maar de havens en de schepen veel minder.

De recente uitgave 'De stadsgenese; Cultuurhistorie en het natuurlijke systeem als gids voor klimaatadaptatie en stedelijke ontwikkeling' gaat uit van een soortgelijke ordening. Het beschrijft eerst het natuurlijke systeem van het landschap, de ondiepe geologie en de waterstructuur en vervolgens de bewoningsgeschiedenis, waarbij is gekeken naar de hechting en aanhechting van bewoning, de onthechting in de vorige eeuw en de kansen voor de hechtende stad in deze eeuw.

Beide werken hebben model gestaan voor de werkwijze die gekozen is voor de inventarisatie en de publiekspublicatie van de maritieme ensembles et varend erfgoed in Utrecht.

MARITIEME ENSEMBLES EN MARITIEME ECOSYSTEMEN

Net zoals het monumentenveld bestaat uit verschillende soorten objecten, zoals kastelen, pakhuizen, molens, fabrieken, cultuurlandschappen en archeologisch erfgoed, bestaat ook het maritiem erfgoedveld uit verschillende soorten objecten, zoals schepen, vaarwegen, bruggen, sluizen, werven, zeilmakerijen en smederijen. Historische schepen zijn er in tientallen soorten, van roeiboot tot zeilschip, van sleepboot tot salonvaartuig. Maritiem erfgoed bestaat niet alleen uit een verzameling losse objecten, maar vooral uit maritieme ensembles: combinaties van bijvoorbeeld een haven, laad- en loskades, pakhuizen, historische schepen en werkplaatsen waar mensen werken met ambachtelijke kennis en ervaring. Maritiem erfgoed bestaat bovendien niet alleen uit materiële objecten en ensembles, maar ook uit immaterieel erfgoed, zoals tradities en verhalen, die samenhangen met de wereld van het maritieme erfgoed. Al dit maritieme erfgoed vormt samen een ecosysteem, waarin de onderdelen met elkaar samenhangen en van elkaar afhankelijk zijn. Een haven is pas een haven als er schepen liggen, een vaarweg is pas een vaarweg als erop gevaren wordt en een scheepswerf is pas een werf als er mensen met ambachtelijke scheepstimmerwerk- en ijzerwerk-vaardigheden werken. Dit betekent dat het voor het behoud van onderdelen van het maritieme erfgoed nodig is om het hele ecosysteem



te behouden en niet alleen enkele losse onderdelen. Het heeft weinig zin om alleen schepen te behouden als er niet ook havens, vaarwegen en scheepswerven zijn, en ook het omgekeerde is waar: om scheepswerven, havens en vaarwegen te behouden zijn schepen nodig.



3. MARITIEM ERFGOED DOOR DE EEUWEN HEEN

INLEIDING

Water is sterk verbonden met het ontstaan van de Nederlandse ondergrond en daarmee van onze geschiedenis. De basis van ons huidige landschap is grotendeels gevormd in de laatste 150.000 jaar, waarin de laatste twee ijstijden gezorgd hebben voor de zo kenmerkende stuwwallen en het dekzand in de provincie Utrecht. De zeespiegelstijging na de laatste ijstijd zorgde voor de vorming van de kustlijn van de Noordzee en de Zuiderzee en de stijging van het grondwater voor de vorming van de veengebieden. De grote rivieren en de uitgestrekte moeraslanden maakten het land nat en moeilijk begaanbaar. Heel begrijpelijk dat mensen deze natuurlijke omstandigheden door de eeuwen heen hebben aangepast aan hun wensen. Dat deden zij door waterwegen te benutten, schepen te bouwen, stuwen en sluizen aan te leggen, kanalen te graven en jaagpaden te maken, dijken te bouwen, polders droog te leggen en het waterpeil aan te passen voor landbouw en turfwinning. De waterstructuur van Nederland is een voortdurende combinatie van natuurlijke ontwikkelingen en menselijke ingrepen.

NEDERLAND IS EEN MARITIEM LAND

Nederland is zijn naam waard. Ons land ligt aan het uiteinde van een uitgestrekt Noordwest-Europees deltagebied, in het stroomgebied van de grote rivieren de Eems, Rijn, Maas en Schelde, die uitmonden in de Noordzee. Zo'n twee-derde van ons grondgebied ligt onder water. Zonder duinen en dijken zou 60% van Nederland regelmatig onder water staan. Schepen in alle soorten en maten hebben altijd een enorm belangrijke rol gespeeld in het transport van goederen, mensen en dieren. Daarmee hebben zij de ontwikkeling van ons landschap, onze steden en onze welvaart mogelijk gemaakt. Schepen zijn tot de opkomst van treinen, auto's en vliegtuigen eeuwenlang de belangrijkste verbindende elementen geweest tussen landen, economieën en culturen. Nederland is dus een maritiem land bij uitstek.

ROMEINSE TIJD

De Romeinse tijd duurde in Nederland ongeveer van 50 v.C. tot 500 n.C. De Romeinen hadden vooral het gebied ten zuiden van de Rijn onder hun bewind. De grens van het Romeinse Rijk, de limes, liep ongeveer gelijk met het oude stroomgebied van de Rijn. Het gebied ten noorden van de Rijn, dat regelmatig overstromde, werd bewoond door de Chauken en de Frisii. Zowel de Romeinen als de Chauken en Frisii maakten veelvuldig gebruik van houten schepen, voor de jacht, de visvangst en voor de handel. In de provincie Utrecht zijn diverse archeologische vondsten gedaan van schepen uit deze periode. Van één van deze schepen, De Meern 1, is inmiddels een replica gebouwd, die met passagiers door Utrecht vaart. In de Romeinse tijd zijn ook de eerste steden ontstaan, zoals Maastricht, Heerlen en Nijmegen. Ook in de provincie Utrecht ontstonden steden rondom Romeinse grensforten, zoals het castellum Levefanum in Dorestad, het huidige Wijk bij Duurstede, het fort Traiectum in de huidige stad Utrecht en het castellum Laurium in Woerden.

MIDDELEEUWEN

In de vroege middeleeuwen, na het vertrek van de Romeinen, bestreden de Friezen ten noorden van de Rijn en de Franken ten zuiden elkaar. Er was nog nauwelijks echt sprake van stedelijk leven. In de provincie Utrecht was het vooral Dorestad dat floreerde als de belangrijkste en succesvolste handelsstad in Europa. Dat kwam door de ligging aan de Rijn, waardoor schepen handelswaar uit Duitsland via Dorestad naar de Noordzee en Engeland konden vervoeren.



POLDERS EN DIJKEN

Vanaf het jaar 1000 hebben mensen het landschap steeds meer aangepast aan hun behoeften. De bouw van dijken en de aanleg van polders ten behoeve van de landbouw, maar ook voor de afwatering van natte gebieden en het tegengaan van overstromingen, heeft niet alleen het landschap vormgegeven, maar heeft ook geleid tot de noodzaak van samenwerking. Ook na de aanleg van dijken moesten deze voortdurend op stevigheid worden gecontroleerd en zo nodig versterkt. Bewoners van het gebied rondom een dijk kregen een controlerende rol en spraken met elkaar af welke ingrepen er nodig waren. Deze overleggen groeiden uit tot polderbesturen, die uiteindelijk vorm kregen in de waterschappen. De waterschappen bestaan nog altijd en zijn nog steeds verantwoordelijk voor de waterveiligheid, het waterpeil en schoon water.

DE OUDSTE STEDEN ZIJN ONTSTAAN AAN HET WATER

In Nederland is bijna elk dorp, bijna elke stad ontstaan aan het water. “Dat de opkomst van steden en de aanwezigheid van waterwegen met elkaar te maken hebben, is niet zo verbazingwekkend. Het water is immers al eeuwen de gemakkelijkste manier van vervoer. De oudste steden liggen dan ook allemaal aan zee, denk aan Stavoren, Medemblik en Muiden, of aan grote rivieren, zoals Maastricht, Nijmegen, Arnhem, Zutphen, Zwolle, Deventer, Utrecht, Dordrecht en Vlaardingen. Deze steden spelen al in de elfde en twaalfde eeuw een rol in de handel. Opmerkelijk is dat de meeste van die oudste nederzettingen ook nu grote steden zijn. De plek was dus goed gekozen...” (citaat uit Historische stadsatlas NL; Nederland stedenland)

DORPEN, STEDEN EN HAVENS

Nederland is het waterland bij uitstek; ons land is vormgegeven door water. Dat geldt voor natuur en cultuurlandschappen, maar ook voor de gebouwde omgeving. Steden en dorpen zijn door water met elkaar verbonden, bijna elke stad en elk dorp heeft een haven. Soms zijn ze in onbruik geraakt en vervallen, soms zelfs gedempt. Maar soms ook zijn ze opnieuw tot leven gewekt en zijn ze weer de dynamische trekpleisters die ze vroeger waren, alleen nu met hedendaagse functies (uit: Herbestemming van historische stadshavens; Handreiking voor gemeenten).

MARITIEM ERFGOED IN UTRECHT

Utrecht is rijk aan monumentaal maritiem erfgoed. Overal in onze gecultiveerde provincie zijn sporen te zien van ons maritieme verleden. Deze tastbare bewijzen van een rijk en dynamisch verleden verdienen het om bewaard te blijven. Ze geven betekenis aan ons leven. In onze waterrijke provincie werden dorpen en steden bij voorkeur aan het water gebouwd, want het vervoer van goederen, dieren en mensen ging eeuwenlang het gemakkelijkst en meest comfortabel per schip. Op veel plekken in de provincie zijn er nu nog plekken waar maritieme ensembles deze ontwikkelingssporen zichtbaar en beleefbaar maken.

HEDENDAAGS GEBRUIK VAN VAARWATER

Wonen, werken en recreëren op en aan het water is populair. De bijdrage van water-gerelateerde creatieve en ambachtelijke bedrijven aan het leefklimaat en de stedelijke economie blijkt aanzienlijk. Gemeenten kunnen deze ontwikkelingen aangrijpen door het behoud en gebruik of de (her)ontwikkeling van hun vaarwegen, havens en schepen op te nemen in hun erfgoed- en ruimtelijke beleid.



WATER ALS OPLOSSING BIJ RUIMTELIJKE ONTWIKKELING

Onze voorouders gebruikten het water voor velerlei doeleinden. Zij pasten zich aan de mogelijkheden en de risico's van het water aan. In de vorige eeuw is steeds meer ingezet op het beheersen van het water, wat nu tijdens de gevolgen van klimaatverandering, heftige buien en warme en droge perioden, tot problemen leidt. Inzicht in en rekening houden met de waterstructuur geeft richting aan oplossingen voor droogte en wateroverlast.



4. MARITIEME ARCHEOLOGIE

INLEIDING

Ook in de prehistorie zochten de toenmalige bewoners van het gebied dat we nu de provincie Utrecht noemen het water op. Zij hadden drink- en waswater nodig en vingen vis als voedsel. De waterrijke moeraslanden waren echter moeilijk toegankelijk en de rivieren traden regelmatig buiten hun oevers, wat het wonen in deze gebieden niet gemakkelijk maakte. Archeologische vondsten laten echter zien dat ook in die tijd mensen in deze natte gebieden hebben geleefd en ook dat zij actief gebruik maakten van het water. Er zijn resten teruggevonden van bewoning op de oeverwallen van de Hollandsche IJssel en de Oude Rijn uit de IJzertijd, de Romeinse tijd en de middeleeuwen. Archeologie laat zien hoe mensen vroeger geleefd, gebouwd, gewerkt en gevaren hebben, afgestemd op de omstandigheden van het klimaat, de natuur en het landschap en onderhevig aan de politieke en sociale ontwikkelingen.

BOOMSTAMKANO'S

In 1946 vonden twee jongens een bronzen zwaard van rond 1800 v.C. in de modder bij de Vaartse Rijn. In 1987 deden wederom twee jongens bij Nigtevecht eveneens een zeer bijzondere archeologische vondst: het bleek om een boomstamkano uit de vroege IJzertijd te gaan van naar schatting 2500 jaar oud, dus van rond 350-300 v.C. De vondst van het zwaard en de boomstamkano vormt een bewijs van menselijke aanwezigheid in de prehistorie in de Vechtstreek.

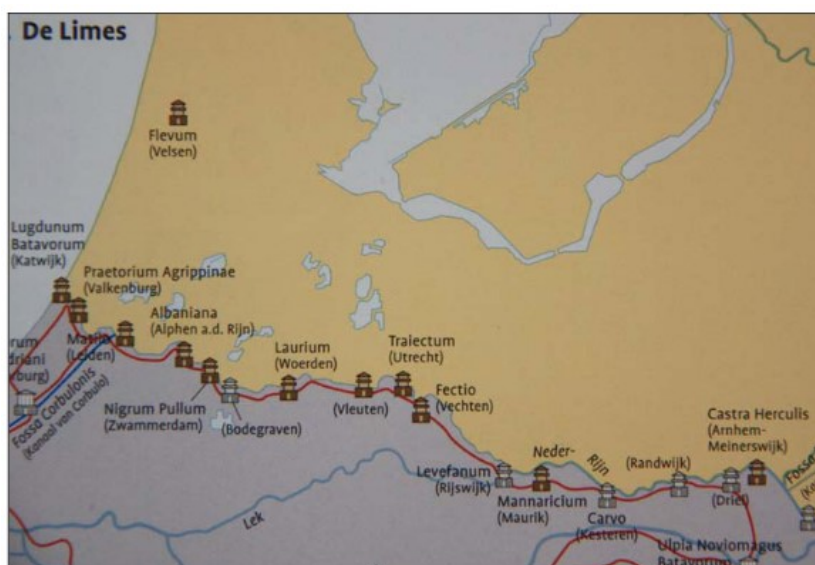


OPGRAVING MARITIEM ERFGOED

Boomstamkano's komen al voor in de prehistorie (de oudste teruggevonden boomstamkano in Nederland is de Kano van Pesse, gedateerd tussen 8200-7600 v.C.), maar worden – ondanks de goede conserveringsomstandigheden in het westelijk kustgebied - niet vaak gevonden. De regelmatig voorkomende overstromingen in de rivieren- en moerasige veengebieden hebben restanten van menselijke bewoning weggespoeld. Ook is het door de rivieren meegevoerde en neergeslagen sediment, waar zich waarschijnlijk resten van gebruiksartikelen in bevonden, afgegraven door de steen- en pannbakkerijen langs de rivieroevers.

ROMEINSE SCHEPEN

Ruim 2000 jaar geleden breidden de Romeinen hun rijk uit in noordelijke richting en veroverden daarbij het zuidelijke deel van wat we nu Nederland noemen. De Romeinse rijksgrens, de Neder-Germaanse limes, volgde de loop van de Rijn, de Kromme Rijn en de Oude Rijn. Op strategische plekken bouwden zij wachtposten en forten (castella), waar hun troepen gehuisvest werden. Daaromheen bouwden zij kampdorpen, boerderijen en grafvelden. De restanten daarvan bevinden zich nu deels nog in de bodem, afgedekt onder kleilagen die in de loop der eeuwen door overstromingen zijn afgezet. Maar deels zullen deze resten ook door overstromingen zijn verplaatst of weggespoeld. In archeologische verwachtingskaarten is vastgelegd op welke plekken het waarschijnlijk is dat er nog resten van menselijk gebruik in de bodem verscholen liggen. Bij bouwwerkzaamheden wordt dan extra zorg besteed aan wat men in de bodem tegenkomt en wanneer nodig en mogelijk kan via archeologische opgravingen onderzocht worden of er interessante bodemvondsten tevoorschijn komen.

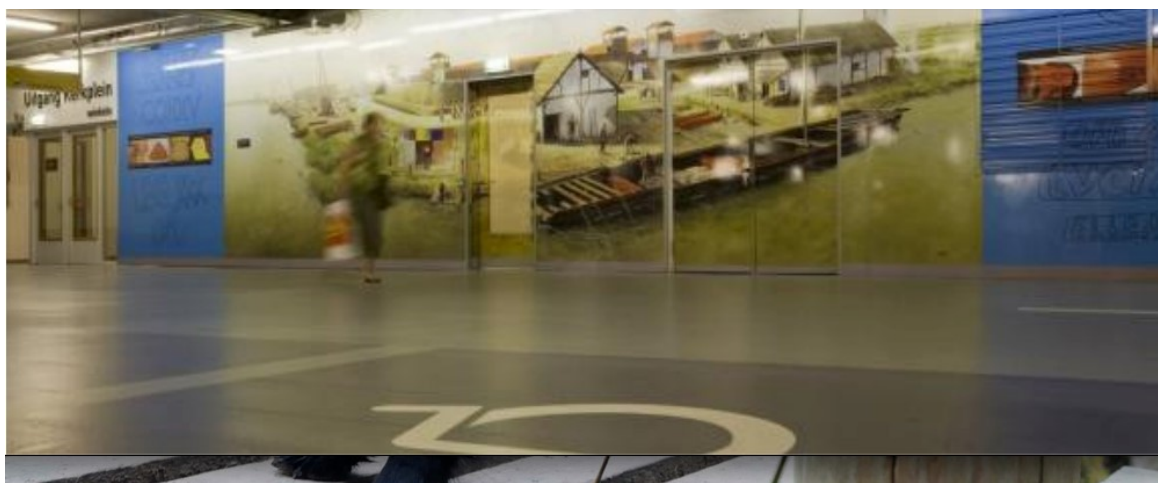


Romeinse forten langs de limes.

ROMEINSE FORTEN LANGS DE LIMES

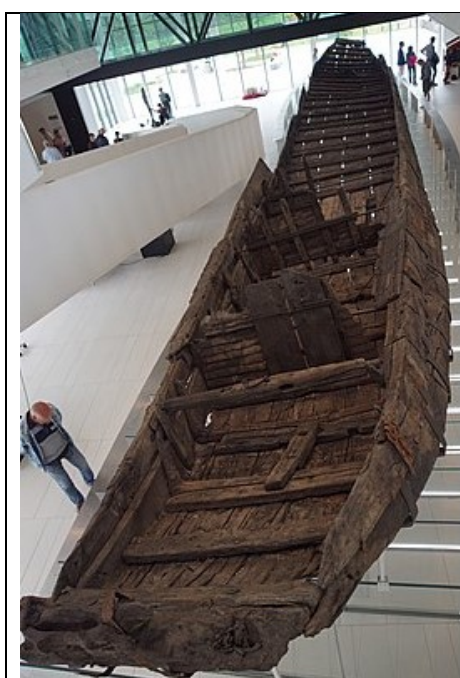
Langs de oever legden zij een doorgaande weg aan, maar voor het vervoeren van goederen en soldaten gebruikten zij vooral ook schepen. Er moeten in de 400 jaar dat de Romeinen hier hun legerplaatsen en woningen hadden honderden schepen zijn gebouwd. Op verschillende plaatsen langs de Rijn zijn de resten van Romeinse vaartuigen gevonden, vooral in het Utrechtse Woerden, De Meern en in het Zuid-Hollandse Zwammerdam.

In Woerden zijn bij opgravingen de resten van 7 Romeinse schepen gevonden, variërend van een opgeboeide boomstamkano tot een vrachtschip van 30 meter lang en 4.30 meter breed, de Woerden 7. Dit schip is in 2003 gevonden bij de bouw van de parkeergarage met de toepasselijke naam Castellum, dat tevens fungeert als Drive-In Museum. De resten van de Woerden 7 worden hier tentoongesteld. Uit onderzoek blijkt dat het schip gemaakt is van zowel Duits als Nederlands eikenhout. Het is dus aannemelijk dat het schip op een werf in Nederland is gebouwd. Aan de bouwwijze is te zien dat het schip zowel gezeild als geroeid kon worden.



PARKEERGARAGE CASTELLUM, WOERDEN

Ook bij de nieuwbouw in de Utrechtse wijk Vleuten-De Meern zijn dankzij archeologische opgravingen veel voorwerpen opgegraven, waaronder diverse Romeinse schepen. Ook hier zijn schepen van verschillende typen en groottes gevonden, variërend van een boomstamkano, een punter tot een vrachtpraam. Ook de functies variëren, van vissersboot, militair transportschip tot vrachtschepen. Ze vervoerden vooral graan en voedingsmiddelen en bouwmaterialen. Het grootste teruggevonden vaartuig, De Meern 4, was circa 30 meter lang. Het meest complete schip, De Meern 1, is permanent tentoongesteld in het Museum Castellum Hoge Woerd.



DE MEERN 1, BOVENAANZICHT



MODEL VAN DE MEERN 1

Van De Meern 1 is een reconstructie gebouwd, die nu met belangstellenden door Utrecht vaart.



RECONSTRUCTIE VAN ROMEINS SCHIP TE WATER



RECONSTRUCTIE ROMEINS SCHIP TE WATER

Ook de reconstructie van De Meern 6, de punter Fiducia, vaart nu door de grachten.



Foto: Stichting Romeins Schip Woerden

FOTO VAN ROMEINS SCHIP WOERDEN

De bouwwijze van deze Romeinse schepen is interessant. Ze werden gemaakt van eikenhout. Voor de spanten zijn knieën uit één stuk hout gebruikt. Voor de kim, de overgang van de bodem naar het boord (de zijkant) werd een L-vorming kimstuk gebruikt. Voor de huid werden planken van soms meer dan 20 meter lengte gebruikt. De delen werden met behulp van houten pennen of metalen nagels aan elkaar verbonden. De huidplanken werden met breeuwwerk van mos waterdicht gemaakt. Op deze wijze werden platte, brede en lange vaartuigen gemaakt, die veel personen en lading mee konden nemen. De schepen werden gezeild, geroeid, geboomd of getrokken, wat betekende dat ze zowel stroomafwaarts als stroomopwaarts konden varen.

De Neder-Germaanse Limes zijn op 27 juli 2021 toegevoegd aan de Lijst van het Werelderfgoed van de UNESCO¹. Dit betekent dat dit monument als onvervangbaar en uniek wordt beschouwd voor de wereldgemeenschap en beschermd en behouden moet blijven voor volgende generaties. Ook de teruggevonden Romeinse schepen

¹ [NAR 71: Romans on the waterfront. Evaluation of archaeological interventions \(1997-2020\) along the Dutch part of the Lower Rhine and Coastal Limes](#)



dragen bij aan de 'outstanding universal value', de buitengewone en universele waarde, op grond waarvan de Limes beschouwd worden als werelderfgoed.

De Romeinse schepen laten ook zien dat de beschikbaarheid van kwalitatief goed hout in voldoende lengtes en voorzien van de passende krommingen essentieel is voor de bouw van houten schepen. In Nederland, maar ook elders in Europa, is er een groeiend tekort aan geschikte bomen voor de bouw van grotere houten schepen. Het rijk en de provincies de Bossenstrategie ontwikkeld, waarbij ook het College van Rijksadviseurs een advies heeft geschreven². Meer bos draagt bij aan de landschapskwaliteit en legt CO2 vast. Het is van belang om bij bestaande en nieuwe bossen tegelijk ook rekening te houden met de gebruikswaarde van bomen voor de bouw en restauratie van houten schepen en andere gebouwde monumenten.

DE MIDDELEEUWEN

Na het terugtrekken van het door interne machtsstrijden verzwakte Romeinse leger leefde de bevolking in Nederland in de vroege middeleeuwen vooral in stamverband. In de zesde en zevende eeuw vormden zich hieruit drie hoofdgroepen: de Friezen woonden langs de kusten, de Saksen in het oosten en de Franken in het zuiden. De Friezen waren goed thuis in de scheepvaart en dreven handel met de Franken. Dorestad werd het economische hart van het waterwegennetwerk tussen Duitsland en Engeland en tussen Scandinavië en Frankrijk.

In de middeleeuwen, grofweg tussen het jaar 500 en 1500, werden in het gebied van de provincie Utrecht twee soorten binnenvaartschepen veel gebruikt: rivieraken en het Utrechtse schip. Op veel plaatsen zijn resten van deze scheepstypen teruggevonden. In het themanummer Water van het tijdschrift Oud Utrecht³ staan de scheepsvondsten in Utrecht beschreven.

Voor het vervoer van agrarische producten werden aakachtige brede platte boten gebouwd met een eenvoudige constructie, die veel weg hadden van de Romeinse vrachtschepen, zoals deze zijn teruggevonden in Woerden, De Meern en Zwammerdam. Resten van deze rivieraken zijn op diverse plekken in Nederland gevonden, vooral in de buurt van de handelscentra uit deze periode, zoals plaatsen langs de Rijn zoals Dorestad en Utrecht en langs de Vecht, maar ook in Leeuwarden, Hellevoetsluis, Tiel en Deventer.

Voor het vervoer van handelsgoederen gebruikte men een schip met een sikkelvormige romp en een toelopende voor- en achterstevan. De bodem werd gemaakt van een uitgeholde en uitgebogen boomstam en de boorden werden opgeboeid met brede huidgangen. Dit type schip noemt men het Utrechtse schip. Op veel plaatsen zijn resten of grote delen van dit type schip teruggevonden, onder andere in Leidsche Rijn en in een oude Vechtbedding aan de Van Hoornekade in Utrecht. Daar staat nu als kunstwerk een stalen reconstructie van het Utrechtse schip. Het opgegraven schip is geconserveerd en staat tentoongesteld in het Centraal Museum in Utrecht. Het model van het Utrechtse schip heeft later waarschijnlijk geleid tot de ontwikkeling van het scheepstype 'hulk', een zeewaardig schip met een bolle romp en gekromde stevens, dat veel op de Noordzee heeft gevaren.

² 'Landschap versterken met bomen en bos; Advies voor het ontwikkelen van een Bossenstrategie', door CRA, in reactie op 'Ambities en Doelen van Rijk en provincies voor de Bossenstrategie'

³ Herre Wynia, Themanummer Water, Oud Utrecht; Tijdschrift voor geschiedenis van stad en provincie Utrecht, juni 2015



UTRECHTSE SCHIP IN CENTRAAL MUSEUM

KUNSTWERK UTRECHTSE SCHIP

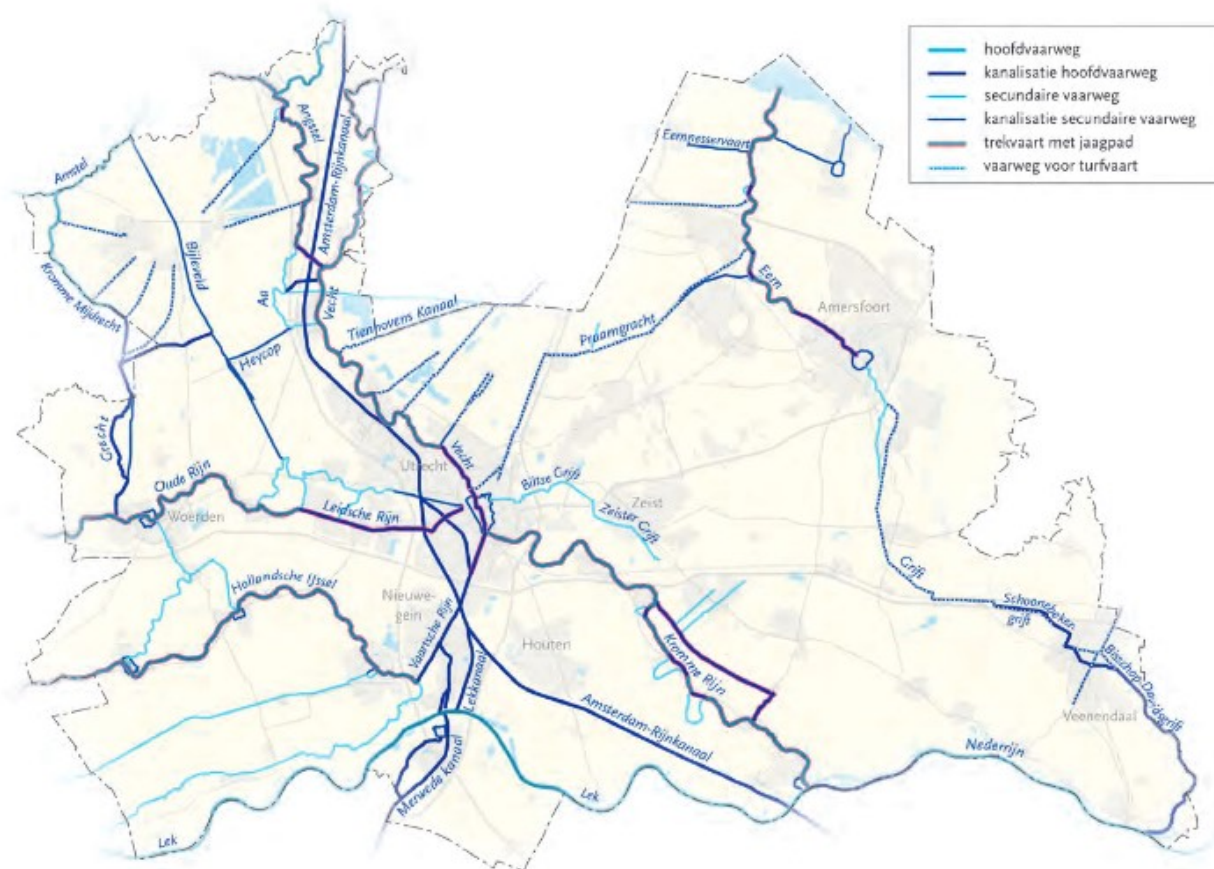
Foto Arne Zuidhoek

DE OPKOMST VAN DE STEDEN

In de late middeleeuwen vonden er verschillende ontwikkelingen plaats die de opkomst van de steden sterk hebben bevorderd. De dreiging van plundering door de Vikingen nam af. De bevolkingsomvang begon toe te nemen. De voedselproductie moest toenemen en men zocht naar meer landbouwgrond. Daarom werden bosgebieden op zandgronden in het zuiden en oosten gerooid en begon men met de ontginning van veengebieden. De teelt van vlas en het houden van schapen voor wol leidde tot een toename van textielproductie in spinnerijen en weverijen. De visserij ontwikkelde conserveringstechnieken. Al deze bezigheden leidden tot meer nijverheid en meer handel en had tevens als gevolg dat er meer schepen nodig waren om deze producten te vervoeren. Maar tevens was het gevolg dat de steden groeiden en een belangrijke machtsfactor werden, waarin kapitaalkrachtige burgers invloedrijk werden.

Het is ook vandaag de dag nog duidelijk te zien dat er een samenhang is tussen de opkomst van steden en de aanwezigheid van water en vaarwegen. In Nederland was scheepvaart over waterwegen eeuwenlang de gemakkelijkste manier van vervoer. Alle oude steden liggen aan vaarwater en bloeiden dankzij de handel en de scheepvaart. Utrecht nam in de late middeleeuwen de positie van Wijk bij Duurstede over en werd de belangrijkste internationale stad van de Noordelijke Nederlanden, dankzij het feit dat zij met nieuwe vaarten en kanalen de verbinding met de Rijn in stand wist te houden.

In de vijftiende eeuw leidde de toenemende nijverheid en handel tot de opkomst van het systeem van de beurtvaart. Met zeilschepen, die ook getrokken en geboomd konden worden, werden mensen, dieren en goederen over een vast traject vervoerd volgens een dienstregeling. De beurtvaart was een relatief gerieflijk en veilig openbaar vervoerssysteem, dat via verordeningen en vergunningen gebonden was aan de steden langs de route. Het systeem was succesvol en leidde in de zeventiende en achttiende eeuw tot een uitgebreid netwerk van vaarwegen en beurtdiensten, dat pas afnam met de komst van de trein en de vrachtauto in de loop van de twintigste eeuw. In de provincie was er een intensieve beurtvaart tussen Wijk bij Duurstede en Utrecht, tussen Utrecht via Woerden naar Leiden en tussen Utrecht en Amsterdam, eerst via de Vecht en later via de Keulse Vaart.



KAART MET WATERWEGEN

Waterwegen - Tastbare Tijd, Cultuurhistorische atlas van de provincie Utrecht

GOUDEN EEUW

In de zeventiende eeuw groeide de rijkdom van Nederland sterk, vooral dankzij de zeevaart en de overzeese handel, aanvankelijk in hout, graan en vis, later ook in specerijen en ... tot slaaf gemaakte mensen. De stad Amsterdam groeide sterk en nam de leidende positie over van Utrecht.

De intensivering van de zeevaart leidde tot een grote vraag naar hout voor de scheepsbouw. Via de Rijn zakten grote houtvloten uit Duitsland naar de scheepswerven in Holland. Door de ontwikkeling van houtzaagmolens konden de boomstammen verzaagd worden tot planken.

Ook de provincie Utrecht profiteerde mee van de toegenomen handel. Naast de beurtvaart ontwikkelde men in Utrecht en Holland ook een uitgebreid stelsel van jaagpaden ten behoeve van de trekvaart. De aanleg en het onderhoud was intensief, want tussen het vaarwater en het jaagpad mochten geen bomen, struiken of andere obstakels staan. Ook moesten vlonders en bruggen worden aangelegd over de dwarsloten die uitkwamen op het hoofdvaarwater. Op veel plaatsen in de provincie zijn nog restanten te herkennen van de vroegere jaagpaden langs het water, al zijn ze nu veelal als wandel- of fietspad in gebruik.

De groeiende economie leidde ook tot een verdere groei van de steden. Om de stadsbevolking te kunnen verwarmen werden grote veengebieden ontwaterd en afgegraven ten behoeve van de turfwinning. De



veenweidegebieden in het Groene Hart en de plassen in noordwest Utrecht zijn de nog altijd zichtbare resultante hiervan.

DE INDUSTRIALISATIE

De uitvinding van de stoommachine en later de verbrandingsmotor en de kunst van het maken van ijzer en later staal maakte de opkomst van de fabrieksmatige productie mogelijk. Dit heeft de samenleving ingrijpend veranderd, doordat het een enorme schaalvergroting en een toename van de consumptie mogelijk maakte. Ook voor de scheepvaart had de industrialisatie grote gevolgen. Vanaf 1850 konden ijzeren schepen gebouwd worden met een stoommachine als voortstuwing, die snel en onafhankelijk van het weer kostbare goederen van A naar B konden brengen. IJzer en staal verdrongen langzamerhand de houten schepen en stoom en diesel namen de functie over van de zeilen.



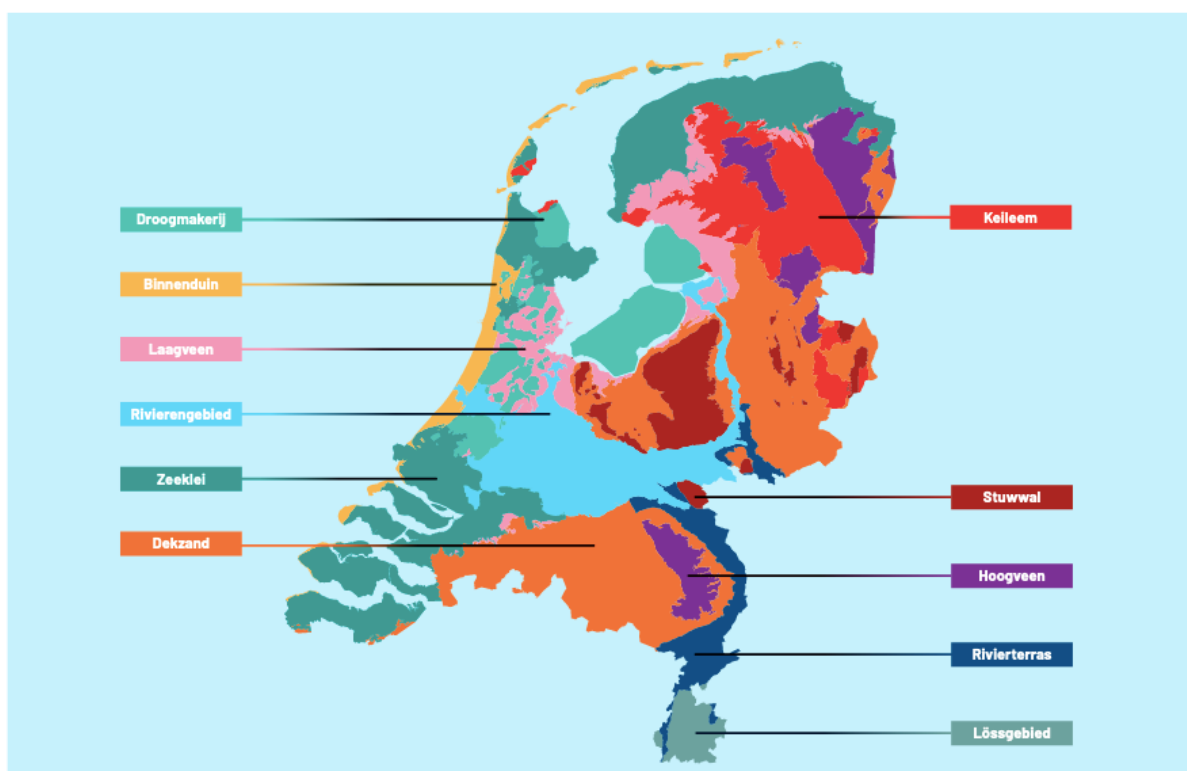
5. VERANDERENDE WATERLOPEN

INLEIDING

Een duik in de geschiedenis kan je soms met verbijstering laten inzien dat ons land, zoals we dat nu kennen, er pas sinds betrekkelijk kort zo uitziet. Grote schommelingen in temperaturen hebben zich veel vaker voorgedaan en hebben grote veranderingen veroorzaakt in het landschap waarin wij wonen. Ze hebben ook de waterlopen sterk veranderd. Onze voorouders hebben zich altijd geprobeerd aan te passen aan de risico's van het landschap, zoals overstromingen, maar hebben ook het landschap aangepast om kansen te vergroten, bijvoorbeeld door het graven van kanalen en aanleggen van dammen en sluisen. De kansen en bedreigingen van ons landschap hebben altijd te maken met water. Om te begrijpen hoe we in Utrecht door de eeuwen heen omgegaan zijn met water en waterwegen is het goed om eerst de ontwikkeling van het landschap in beeld te brengen en dan te kijken naar de veranderingen van de waterlopen.

BODEMSOORTEN

Het landschap van Utrecht, zoals we dat nu, na eeuwen verandering, kennen, wordt gevormd door vier uiteenlopende bodemeenheden, waarin de kenmerken van bodem, geomorfologie, natuur en water zijn gecombineerd: de stuwwal die de Utrechtse Heuvelrug vormt, het dekzand daaromheen, het rivierengebied van Nederrijn, Kromme Rijn, Vecht en Hollandsche IJssel en het laagveengebied van Arkemheen-Eemland en het Plassengebied.



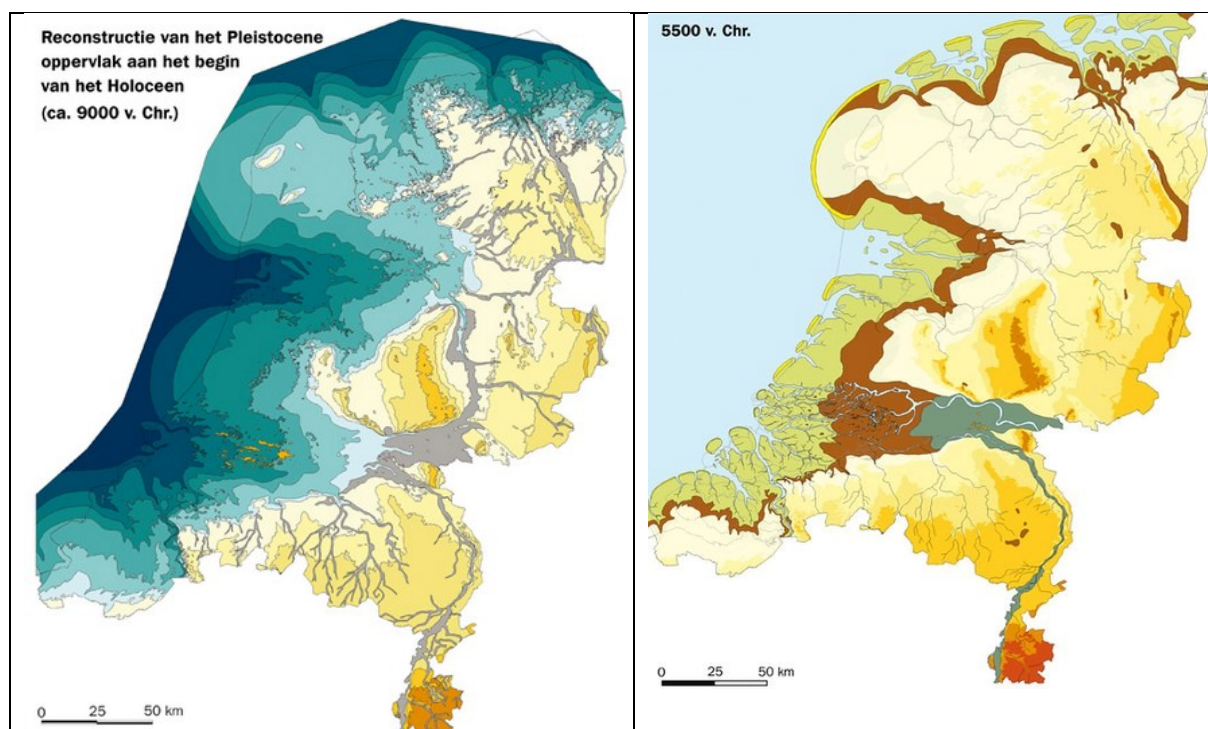
Basiskaart Natuurlijk Systeem Nederland (Gilbert Maas, Menne Kosian, Vincent Grond, 2021)

De Basiskaart Natuurlijk Systeem Nederland volgens 'De Stadsgenese'

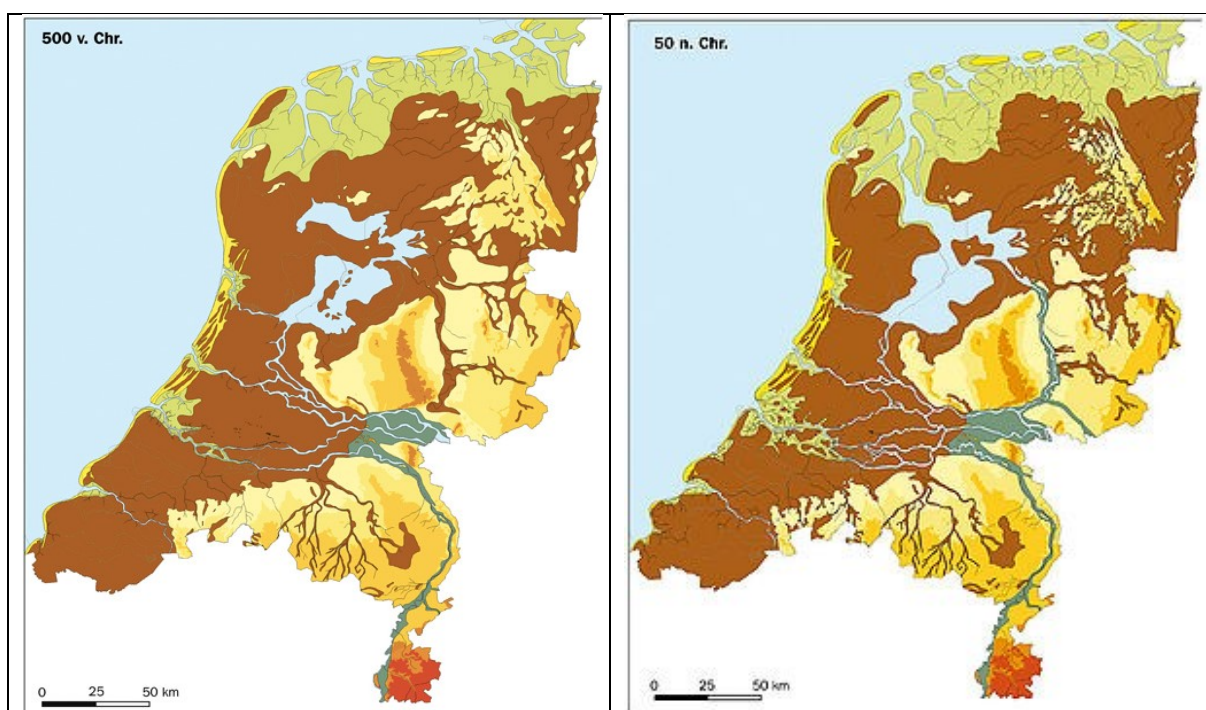
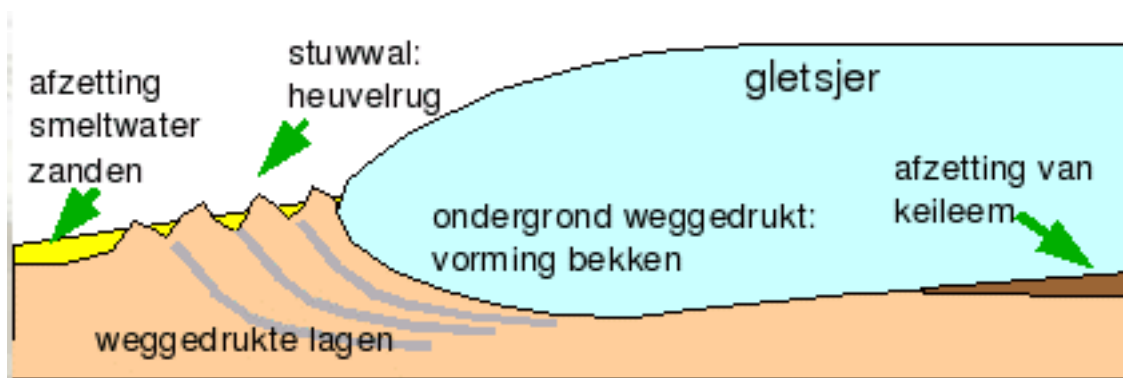
LANDSCHAPSVORMING

De vorming van het landschap en de waterwegen in de provincie Utrecht heeft allereerst te maken met de ontwikkeling van de diepe ondergrond van Nederland.

Het landschap van Nederland is in de loop van de laatste 10.000 jaar, na het aflopen van de laatste ijstijd, zeer sterk veranderd, vooral door de ontwikkeling van de kustlijn van de Noordzee, de beddingen van de grote rivieren en de vorming van de Zuiderzee. De afbeeldingen zijn afkomstig van de RCE in Ontstaan van de Nederlandse ondergrond.



In de ijstijd waren grote stukken van Amerika, Rusland en Scandinavië bedekt met ijskappen, die tot Denemarken en Noord-Duitsland doorliepen. In de voorlaatste ijstijd liep de ijskap tot halverwege Nederland. De gletsjers duwden de ondergrond voor zich uit en vormden stuwwallen, zoals de Utrechtse Heuvelrug, de Veluwe en de heuvelruggen in Salland en Twente. Onder de gletsjers vormde zich keileem. In dat ijs zat zoveel water vast, dat ondiepe zeeën, zoals de Noordzee, droogvielen. Door het smelten van het ijs steeg de zeespiegel en kwam Engeland los te liggen van het Europese vasteland. Tijdens de laatste ijstijd was het zo koud in Nederland dat er geen bomen groeiden. Door de wind werd in lager gelegen delen een deken van zand afgezet, dat we nu dekzand noemen.



Rond 500 v.C. was de kustlijn zowel in het westen als in het noorden redelijk gesloten door zandstrandwallen, op de mondingen van de grote rivieren na. Rond het begin van onze jaartelling is al te zien dat de zeespiegel verder gestegen is en dat de riviermondingen wijder worden. Dat komt ook doordat het hoogveen dat achter de duinen lag werd afgestoken voor turf- en zoutwinning. De kustbescherming neemt af en het land wordt vanuit het westen kwetsbaarder, wat zich in later eeuwen met dramatische gevolgen heeft laten zien tijdens de Sint Elisabethsvloed in Dordrecht en de Watersnoodramp in Zeeland.

Door stormen en afslag van de oevers werden ook het Flevomeer en het Almere steeds groter. Door het verder stijgen van de zeespiegel en de afgraving van veengronden ook in het noordwesten en het noorden, ontstaat een doorgang naar de Waddenzee, het Vlie. Pas in de dertiende eeuw ontstaat door overstromingen van het Flevomeer en het Almere een echte binnenzee, de Zuiderzee.



Ook het rivierengebied in de provincie Utrecht heeft in de loop der tijd de nodige veranderingen doorgemaakt. De hoofdloop van de Rijn liep vanaf het begin van onze jaartelling bij Dorestad via de Kromme Rijn naar het noorden en dan bij Harmelen via de Oude Rijn westwaarts naar Leiden, om bij Katwijk uit te monden in de Noordzee. Deze loop van de Rijn vormde tevens de noordgrens van het Romeinse Rijk. Na veel overstromingen is in 1122 de Oude Rijn bij Wijk bij Duurstede, zoals Dorestad toen ging heten, afgedamd. De Lek, die aanvankelijk sinds 200 v.C. een aftakking was, werd vanaf toen de hoofdstroom van de Rijn.

Het laagveen in Utrecht is ontstaan na de laatste ijstijd, tussen 8000 en 5000 jaar geleden. Door de zeespiegelstijging steeg ook het grondwater. De lagergelegen moeraslanden en meren groeiden dicht met riet, planten en water minnende bomen. Het dode plantenmateriaal verteerde niet, maar stapelde op en vormde zo metersdikke veenpakketten. Grote delen van Nederland bestonden tot ver in de middeleeuwen uit laagveengebied, dat nat en onbegaanbaar was. Tussen de 16^e en 19^e eeuw heeft men het veen steeds grootschaliger ontgonnen en is veel veen weggebaggerd, omdat dit na droging tot turf kon worden gebruikt als brandstof. Dit was nodig voor de groeiende stadsbevolking, waarvoor niet voldoende brandhout voorradig was. De veengebieden werden daartoe voorzien van langgerekte legakkers en een uitgebreid stelsel van sloten en vaarten, om het veen te ontwateren en de turf per schip te kunnen vervoeren. Op sommige plaatsen werd zoveel veen gebaggerd dat er open wateren ontstonden, zoals de Loosdrechtse en Vinkeveense Plassen. Na afgraving van het laagveen bleef het gebied vrij nat, zodat het gebruik vooral gekenmerkt wordt door weiden. We noemen dat nu het veenweidegebied, het gebied dat bijvoorbeeld het Groene Hart kenmerkt.

RIVIEREN IN UTRECHT

De provincie Utrecht telt zes rivieren. Deze rivieren hebben eeuwenlang diverse functies vervuld. Het waren - en zijn voor een deel nog steeds - belangrijke transportwegen voor voedsel en bouw materiaal, energieleverancier voor molens, waterleverancier voor drinkwater en voor irrigatie van land, en afvoerwegen voor overtollig water en afval.

De Rijn

De Rijn was al bij de Romeinen de belangrijkste transportweg voor goederen en bouw materiaal. Er zijn verschillende goed geconserveerde Romeinse schepen teruggevonden. De Rijn kent diverse aftakkingen, die in de loop der tijd een belangrijker of juist een minder belangrijke rol hebben gekregen. Zo is de Gelderse IJssel pas tussen 500 en 600 n.C. ontstaan als aftakking van de Rijn na een doorbraak bij Doesburg. De aftakking naar de Lek was tot 1122 van ondergeschikt belang. De Rijn boog bij Dorestad/Wijk bij Duurstede naar het noorden af richting Utrecht en vervolgens naar het westen richting Woerden en Leiden. Het gedeelte dat afbuigt naar het noorden heet nu Kromme Rijn en het gedeelte dat daarna naar het westen loopt de Oude Rijn.

De Kromme Rijn

De oude loop van de Rijn is waarschijnlijk al 1000 jaar v.C. ontstaan, maar verzandde rond het jaar 1000 steeds meer. In 1122 werd de verbinding van de Rijn met de Kromme Rijn afgedamd, waarna het Rijnwater via de Lek naar zee stroomde. De Kromme Rijn gaat in Utrecht over in de Catharijnesingel, wat voor de handel in de stad Utrecht van vitaal belang was. Na de afdamming van de Kromme Rijn werd de vrachtafvaart naar Utrecht verlegd naar de Vaartsche Rijn (ook wel Rechte Rijn genoemd), één van de oudste kanalen van Nederland, die in 1127 gegraven is. De Kromme Rijn heeft geen functie meer voor de binnenvaart, maar nog wel voor de recreatievaart.



De Oude Rijn

Dit gedeelte van de rivier is de oude loop van de Rijn vanaf de Catharijnesingel in Utrecht tot de monding in de Noordzee bij Katwijk aan Zee. In de 8^e eeuw liep de vaarroute vanaf de Catharijnesingel naar het westen via de Vleutense Vaart naar de Oude Rijn bij Harmelen.

Vanaf de 9^e eeuw begon de Oude Rijn te verzanden en kwamen er regelmatig overstromingen voor, waardoor er diverse ingrepen hebben plaatsgevonden om de scheepvaart en de afwatering mogelijk te houden. Zo is een oude wetering verbreed en verdiept, de Leidse Rijn genoemd, zodat de route naar de Noordzee via deze Leidse Rijn ging lopen. Langs grote delen van de Oude Rijn en de Kromme Rijn werd in de middeleeuwen een jaagpad aangelegd voor de passage van trekschuiten. Deze jaagpaden worden nu vaak gebruikt als wandel- en fietspaden. De Oude Rijn is nu vooral van belang voor de recreatievaart.

De Hollandsche IJssel

De Hollandsche IJssel is ontstaan als zijarm van de Lek. Toen de Lek in 1122, na de afdamming van de Kromme Rijn, veel meer Rijnwater moest afvoeren, werd de waterstand in de Hollandsche IJssel hoger. In de 13^e eeuw echter wilde men het Hollandsche veengebied ontginnen, waarvoor er meer water afgevoerd moest worden en er een lagere waterstand nodig was. Daartoe is de Dam bij het Klaphek aangelegd, wat de aanvoer van water via de Lek afstopte. Sindsdien wordt de Hollandsche IJssel gevoed met water uit de Doorslag, een gegraven waterloop, die in verbinding staat met de Kromme IJssel in Nieuwegein.

De Eem

De Eem is een rivier in het noorden van Utrecht, die begint bij de Koppelpoort in Amersfoort en na 18 kilometer uitmondt in het Eemmeer. Waarschijnlijk was de Eem aan het begin van de jaartelling geen rivier, maar eerder een groot breed moerasbekken, waarbij het water door ontginningen en ontwateringen teruggedrongen werd in sloten en in de rivier de Eem. De Eem wordt gevoed door een aantal Veluwe beken, zoals de Heiligenbergerbeek, de Barneveldse en de Lunterse beek en zorgt voor de afwatering van de Gelderse Vallei. De Eem en haar beken traden bij hoog water geregeld buiten hun oevers. De rivier werd gebruikt voor de handel, onder andere voor het vervoer van bier van Amersfoort naar Holland. Op dit moment wordt de Eem vooral gebruikt voor waterrecreatie.

De Vecht

De Vecht, ook wel de Utrechtse Vecht of Stichtse Vecht genoemd, is 42 kilometer lang en begint bij de Weerdsuis in Utrecht en mondt in Muiden uit in het IJmeer. De Vecht loopt langs Maarssen, Breukelen, Loenen en Weesp. In de Middeleeuwen was de Vecht een belangrijke scheepvaartverbinding tussen de Zuiderzee, die toegang gaf tot Friesland en Scandinavië, en de Rijn die de verbinding vormde met Duitsland. Dorestad en later Utrecht hebben hier hun economische bloei aan te danken. In de Gouden Eeuw lieten rijke Amsterdamse handelaren tientallen kastelen, buitenhuizen en theekoepels aanleggen langs de Vecht, waarvan een deel nu nog bestaat. Langs de Vecht was ook bedrijvigheid, in de vorm van baksteen- en aardewerkfabrieken en scheepswerven. De voormalige steenfabriek Vecht en Rhijn is nog bewaard gebleven, evenals de scheepswerf de Klop, die zelfs nog in bedrijf is. De Vecht maakt deel uit van het watersysteem van de Nieuwe Hollandse Waterlinie. Na de aanleg van het Amsterdam-Rijnkanaal gebruikte de beroepsvaart de Vecht nauwelijks meer. De rivier is daarentegen juist zeer in trek bij de recreatievaart.



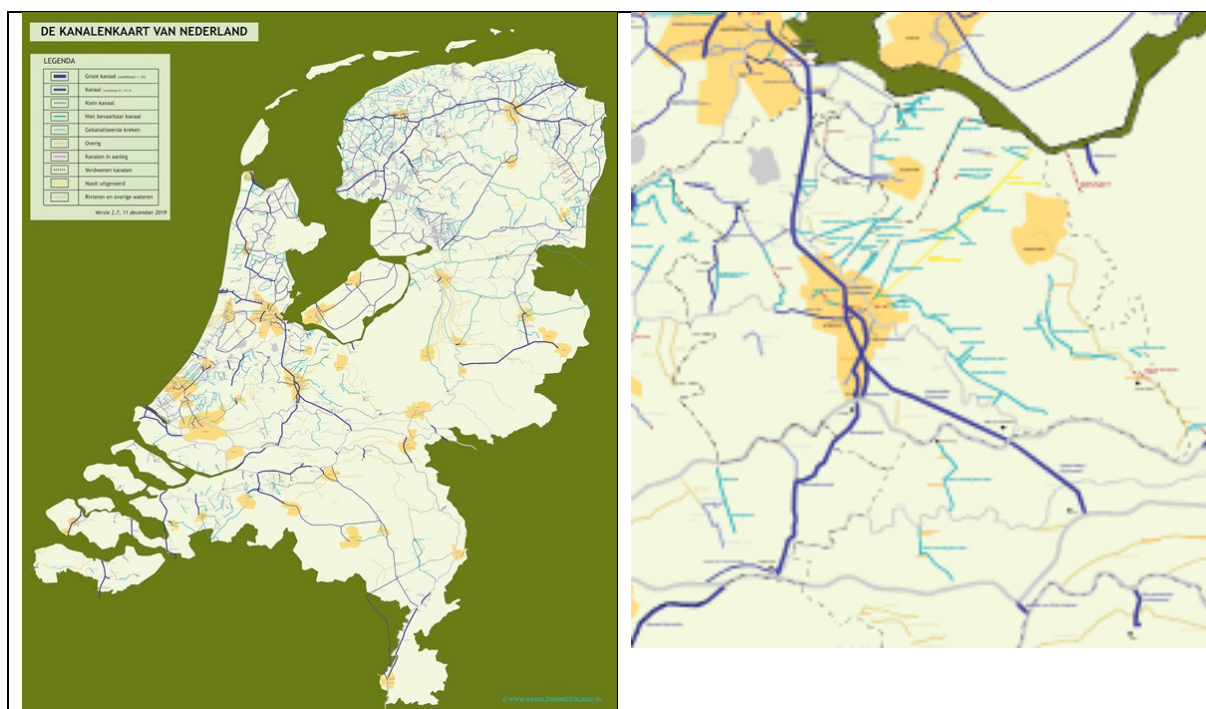
HET PLASSENGEBIED

De Vinkeveense Plassen liggen tussen het dorp Vinkeveen en de A2 tussen Utrecht en Amsterdam. Ze zijn in de Gouden Eeuw ontstaan door de winning van turf, voornamelijk ten behoeve van Amsterdam. Na de afdamming van de oude Rijnloop bij Wijk bij Duurstede in 1122 kregen de Oude Rijn en de Vecht een lager waterpeil; het Rijnwater nam nu zijn loop via de Lek. Door dat lagere waterpeil kon het Utrechts-Hollandse veengebied ontwaterd en ontgonnen worden om te dienen als landbouwgrond. Door de ontwatering van het veen klonk het gebied in, waardoor het alleen nog bruikbaar werd als weidegrond en hooiland. De turfwinning maakte het gebied echter weer economisch interessant.

De Vinkeveense Plassen bestaan voor een deel uit langwerpige eilanden en voor een deel uit open water. De eilanden zijn oude legakkers, waar de turf op te drogen werd gelegd. De plassen zijn ontstaan toen het veen werd weggebaggerd. Later zijn de plassen verder uitgebaggerd voor zandwinning, bijvoorbeeld voor de aanleg van de A2 en Amsterdam Zuid-Oost. De Vinkeveense Plassen zijn nu in gebruik als natuur- en recreatiegebied en ze zijn geliefd bij watersporters net als de Loosdrechtse Plassen, waarvan een klein deel aan de oostzijde bij de provincie Utrecht hoort.

DE KANALEN

Nederland is een kanalenland bij uitstek. In de loop van bijna 1000 jaar zijn er honderden kanalen gegraven. Kanalen zijn doorgaans gegraven als vaarweg of als alternatieve route voor een ondiepe, verzande of een bochtige rivier. Een groot aantal kanalen is nog in gebruik, deels als onderdeel van het hoofdvaarwegennetwerk. Een kleiner deel is niet meer bevaarbaar, vaak door vaste lage bruggen, en een deel is dichtgeslibd of gedempt. De provincie Utrecht kent al vanaf het jaar 1127 gegraven kanalen, waarvan de meeste ook nu nog in gebruik zijn.





De Vaartsche Rijn

De Vaartsche Rijn is in 1127 gegraven als alternatief voor de afgedamde Kromme Rijn en is één van de oudste kanalen van Nederland. De Vaartsche Rijn loopt van de stad Utrecht richting de Lek en loopt via de Nieuwe Vaart door Vreeswijk, waar de Oude Sluis toegang geeft tot de Lek. Langs de Vaartsche Rijn ontstond veel bedrijvigheid, zoals scheepswerven, pottenbakkerijen, kalkbranderijen, tegel-, dakpan- en baksteenfabrieken. De Vaartsche Rijn bleef eeuwenlang een belangrijke vaarroute.

De Keulse Vaart

De Keulse Vaart werd aangelegd in 1825 en was bedoeld als snellere verbinding tussen Utrecht en Amsterdam. De Keulse Vaart maakte gebruik van delen van bestaande waterwegen, zoals de Amstel, Weespertrekvaart, Gaasp, Vecht, Stadsbuitengracht in Utrecht en de Vaartsche Rijn. De oude route via de Vecht was lang en bochtig en had een flink aantal bruggen en sluisen. Al na enkele decennia voldeed de Keulse Vaart niet meer, omdat het kanaal te smal was en de bruggen te laag voor de steeds groter wordende schepen, vooral nadat het Noordzeekanaal, dat in 1876 gereedkwam, Amsterdam beter bereikbaar maakte vanaf zee.

Merwedekanaal

Voor het plan om Amsterdam een betere verbinding te geven met de Rijn en het Duitse achterland werd de Keulse Vaart verbreed en verdiept en werd het Merwedekanaal gegraven, dat in 1892 gereed was. Al in 1931 werd er besloten dat er een nog breder en dieper kanaal nodig was: het Amsterdam-Rijnkanaal.

Lekkanaal

Het 4 kilometer lange Lekkanaal verbindt het Amsterdam-Rijnkanaal ten zuiden van Nieuwegein met de Lek bij Vianen. Voor de aansluiting van het Lekkanaal op de Lek liggen de Prinses Beatrixsluizen, gebouwd in 1938. Deze zijn aangewezen als Rijksmonument, als voorbeeld van een tweelingsluis met dubbele hefdeuren.



Amsterdam-Rijnkanaal en Lekkanaal



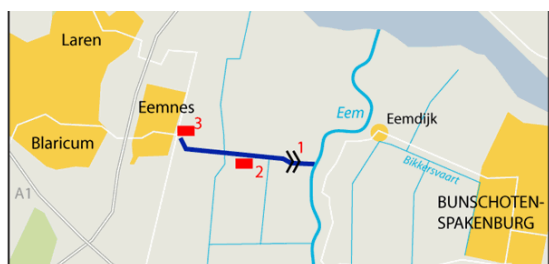
Het 72 kilometer lange Amsterdam-Rijnkanaal is aangelegd in 1952 en verbindt Amsterdam met Tiel aan de Waal, en daarmee aan het Ruhrgebied. Het Amsterdam-Rijnkanaal is het drukst bevaren kanaal ter wereld, vooral door binnenvaartschepen. Voor recreatievaartuigen is het Amsterdam-Rijnkanaal vanwege de drukke beroepsvaart geen prettig vaarwater. De oude vaarwegen tussen Utrecht en Amsterdam, zoals de Amstel, de Vecht en het Merwedekanaal, worden nu vooral gebruikt door recreatievaartuigen.

Kleinere kanalen en vaarten

Utrecht kent ook nog een aantal kleinere kanalen en vaarten, die cultuurhistorisch waardevol zijn en die ons het landschap beter laten begrijpen. De Eemnesservaart, de Kerkvaart en het Tienhovensch Kanaal zijn nog steeds toegankelijk voor de scheepvaart en in trek bij recreatievaarders. Andere kanalen en vaarten, zoals de Praamgracht, de Woudenbergse Grift en het Valleikanaal, zijn niet meer toegankelijk voor schepen en zijn daarmee minder van toegevoegde waarde voor het landschap en de recreatie.

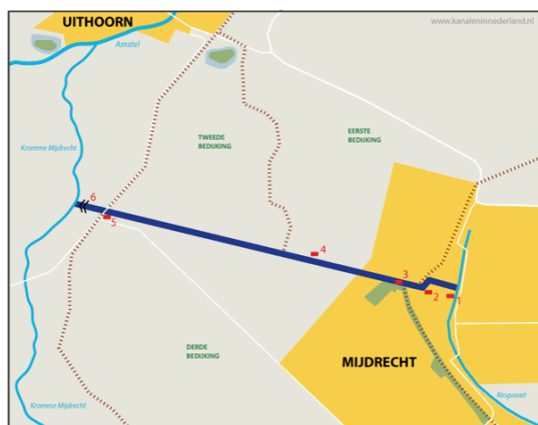
Eemnesservaart

De Eemnesservaart is 3 kilometer lang en ligt in het Eemland en loopt van Eemnes naar de Eem. Vanaf Eemnes vertrokken eeuwenlang beurtveren naar Amersfoort en Amsterdam, tot in de jaren '40 van de 20^e eeuw. De schepen vervoerden agrarische producten, turf en steenkool en bouwmaterialen. De cultuurhistorische waardevolle vaart met sluis en gemaal zijn in 1994 gerestaureerd.



Kerkvaart

De Kerkvaart in het Groene Hart is 3,1 kilometer lang en verbindt de Ringvaart met de Oude Rijn, Vecht en via de Kromme Mijdrecht met de Amstel. De Kerkvaart werd in de 14^e eeuw aangelegd voor de ontwatering van het laagveen ten behoeve van de landbouw. Toen in de 18^e en 19^e eeuw het veen werd ontgonnen voor de turfwinning, werd de Kerkvaart ook veel gebruikt door turfschepen. Het gebied kende daarom ook veel scheepswerven. De Kerkvaart is nu in gebruik voor de waterhuishouding en de recreatievaart. De plassen en kleinschalige wateren maken dit deel van de provincie Utrecht tot een aantrekkelijk vaargebied.



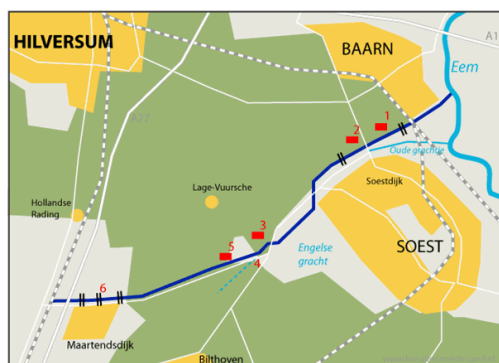
Tienhovensch Kanaal

Het 11 kilometer lange Tienhovensch Kanaal verbindt de Vecht met de Hoorneboegse Heide onder Hilversum, loopt dwars door het Utrechts-Hollandse veenweidegebied en grenst aan de Loosdrechtse Plassen. Het kanaal werd gebruikt voor het vervoer van turf naar Utrecht en Amsterdam. Bij de aanleg van de Nieuwe Hollandse Waterlinie in de 19^e eeuw werden zowel de plassen als het Tienhovensch kanaal ingezet voor het inundatiesysteem. Het Tienhovensch Kanaal wordt nu alleen nog met kleine bootjes bevaren vanaf de Vecht naar de Loosdrechtse plassen.



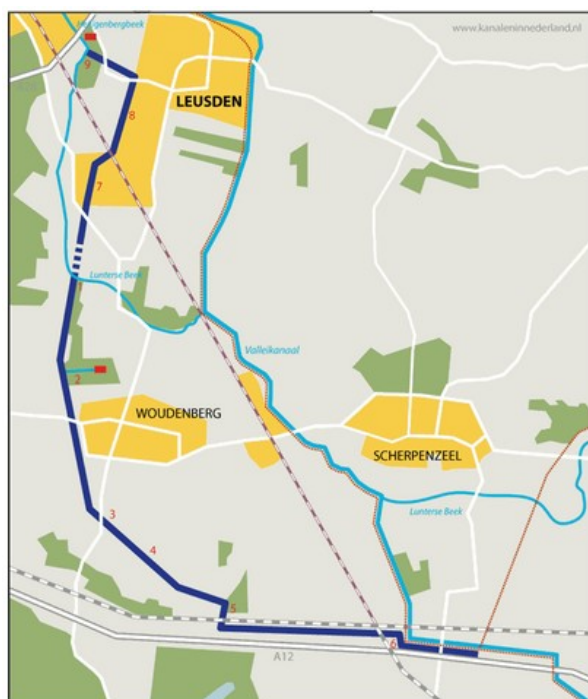
Praamgracht

De 11 kilometer lange Praamgracht loopt over de Utrechtse Heuvelrug van Maartensdijk naar de Eem. De Praamgracht is in 1239 aangelegd voor het vervoer van turf van de Vuursche en Soesterven. De Praamgracht wordt al heel lang niet meer onderhouden en de sluisen zijn nagenoeg verdwenen. De vaart is op een aantal punten verland en overkluist met zeer lage bruggen. Er is nu geen scheepvaart meer op mogelijk.



Woudenbergse Grift

De 10 kilometer lange Woudenbergse Grift loopt ten oosten van de Utrechtse Heuvelrug, tussen Leusden en Veenendaal. De Woudenbergse Grift is aangelegd om de Gelderse Vallei te ontwateren en scheepvaart mogelijk te maken tussen de Rijn bij de Grebbeberg en de Eem bij Amersfoort. Hiervoor was een groot aantal schutten noodzakelijk, die de scheepvaart hinderden. De Grift is daardoor nauwelijks als vaarweg gebruikt, maar vooral om de Gelderse Vallei te ontwateren. De Grift telt vele stuwen en bruggen en is niet meer te bevaren en is zelfs wandelend slecht te volgen.



Valleikanaal

Tussen 1935 en 1941 werd het 40 kilometer lange Valleikanaal aangelegd als verbinding tussen de Lek bij Rhenen en de Eem bij Amersfoort. Aanvankelijk werd gedacht aan een dubbele functie: afwatering en scheepvaart. De keuze voor de route via het Amsterdam-Rijnkanaal maakte het aanleggen van een scheepvaartverbinding via het Valleikanaal overbodig. Het Valleikanaal maakte deels gebruik van eerder aangelegde wateren, zoals de Grift. Het Valleikanaal wordt nog steeds gebruikt als afwateringskanaal en is sinds enige tijd voorzien van kanosteigers met overdraagplaatsen bij de stuwen; scheepvaart met grotere vaartuigen dan kano's is niet mogelijk.



VAN ZUIDERZEE NAAR IJSSELMEER

De noordkant van de provincie Utrecht grenst aan de Zuiderzee die, tot aan de afsluiting met de Afsluitdijk, bij hoog water en storm geregeld zorgde voor overstromingen. De grote overstroming in 1916, waardoor de polder Arkemheen-Eemland en Bunschoten-Spakenburg grotendeels onder water kwamen te staan, leidde uiteindelijk tot het besluit om de Afsluitdijk aan te leggen, die in 1932 gereedkwam. Met de aanleg van de polder Zuidelijk Flevoland tussen 1959 en 1986 kwam Utrecht aan de Randmeren te liggen. Van west naar oost zijn dit het Gooimeer, het Eemmeer en het Nijkerkernauw.



6. VAN DORESTAD TOT WIJK BIJ DUURSTEDEN

INLEIDING

Wie vandaag de dag langs de stadsmuren van Wijk bij Duurstede loopt en uitkijkt over de Stadshaven, vermoedt misschien niet direct dat dit de belangrijkste en succesvolste handelsstad van Nederland was in de vroege middeleeuwen. Dit hoofdstuk laat zien wat er in de vele eeuwen dat Wijk bij Duurstede al bestaat is voorgevallen en hoe dat samenhangt met de scheepvaart en de strategische ligging aan de Rijn. Wijk bij Duurstede was al bekend bij de Romeinen, de Vikingen, de Franken en de Friezen en maakte deel uit van het trekvaartennetwerk en de Nieuwe Hollandse Waterlinie. De vele immateriële verhalen en het rijke materiële erfgoed van Wijk bij Duurstede maken een uitgebreide kennismaking met deze stad en haar maritieme ensemble zeer de moeite waard.

ROMEINSE RIJKSGRENS LANGS DE RIJN

De Rijn was gedurende de eerste drie eeuwen van onze jaartelling de noordelijke grens van het Romeinse Rijk, de Neder-Germaanse limes, die sinds 27 juli 2021 zijn toegevoegd aan de UNESCO Lijst van het Werelderfgoed. De rivier had niet alleen een functie voor de verdediging van het Romeinse rijk, maar was ook een transportweg van mensen, voedsel en bouwmaterialen. Naar alle waarschijnlijkheid, zo blijkt uit de vele archeologische vondsten, hebben de Romeinen een castellum of grensfort gebouwd aan de zuidkant van de Rijn bij Wijk bij Duurstede, dat Levefanum werd genoemd. De hoofdstroom van de Rijn liep toen nog via de Kromme Rijn naar het noordwesten, langs Utrecht, Zwammerdam, Leidsche Rijn en Oude Rijn naar Katwijk, waar de Rijn in de Noordzee uitmondde. Het verdedigen van de Romeinse rijksgrens was vanwege de vele overstromingen en verschuivingen van de rivierbedding van de Rijn niet eenvoudig. Daarom hebben de Romeinen op veel plaatsen langs de Rijn castella en wachttorens gebouwd, met daaromheen dorpen en boerderijen, waarvoor veel manschappen nodig waren.

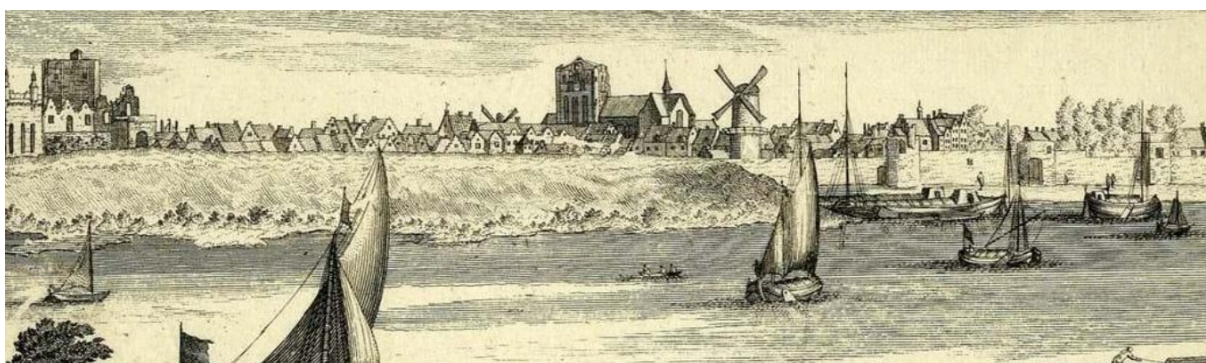
FRANKEN, FRIEZEN, VIKINGEN EN DE RIJKSTE HANDELSSTAD VAN EUROPA

Interne spanningen in het Romeinse rijk noopten de Romeinse legers in de 4^e eeuw n.C. tot terugtrekking naar het zuiden. De strategische ligging van de versterking Levefanum leidde tot de opkomst van een nederzetting die leefde van de scheepvaart en de handel. De Franken aan de oostzijde en de Friezen aan de noordzijde bevochten elkaar regelmatig rondom de nederzetting, die nu Dorestad werd genoemd, een naam die vermoedelijk is afgeleid van het Keltische dhuro of duresto, dat 'versterking' betekent en 'stade' dat oever betekent. Ondanks die strijd groeide Dorestad in de vroege middeleeuwen uit tot een van de belangrijkste, succesvolste en rijkste handelssteden van Europa, wederom dankzij haar strategische ligging langs de Rijn. Dorestad telde toen enkele duizenden inwoners en in de haven troffen handelaren uit Scandinavië, Duitsland, Engeland en Frankrijk elkaar om glaswerk, zwaarden, wijn, maalstenen, aardewerk en bont te verkopen. In Dorestad zelf werd glas, hout, leer en textiel vervaardigd. Vanwege haar zeer gunstige ligging werd Dorestad een belangrijk verkeersknooppunt en een belangrijke internationale haven. Dat trok ook de aandacht van de Vikingen, die vanuit Denemarken de Rijn opvoeren om handel te drijven. Tussen 834 en 863 werd Dorestad echter diverse keren geplunderd door een grote vloot van Vikingschepen. Bovendien verzandde de Kromme Rijn, wat de scheepvaart bemoeilijkte. De Kromme Rijn raakte steeds minder geschikt voor scheepvaart. Na een aantal forse overstromingen werd de Kromme Rijn bij Wijk bij Duurstede in 1122 afgedamd, waardoor de hoofdstroom van de Rijn zich verlegde naar de Lek. Dorestad verzwakte en raakte langzaam maar zeker haar koppositie kwijt, ten gunste van de bisschopsstad Utrecht.



Opkomst van WIJK BIJ DUURSTEDE

In 948 wordt de naam Wijk bij Duurstede voor het eerst genoemd. De stad wordt opnieuw een streekcentrum en krijgt in 1270 een donjon, een versterkte woontoren, die nog altijd bestaat. In 1300 wordt de Grote Kerk gebouwd en krijgt Wijk bij Duurstede stadsrechten. In deze periode wordt ook de stenen stadsmuur met stadspoorten en verdedigingstorens aangelegd. Naast en rondom de donjon wordt in 1459 Kasteel Duurstede gebouwd, waarvan de Bourgondische toren nog intact is. In de eeuwen daarna wordt de Grote of Johannes de Doper Kerk diverse malen uitgebreid. In 1659 wordt de bijzondere walpoortmolen Rijn en Lek gebouwd. Opnieuw was de bloei van Wijk bij Duurstede te danken aan de scheepvaart en de handel. Het stadsfront met deze opvallende bouwwerken is vanaf de kant van het water nog steeds herkenbaar.



Een handelshaven dus, dat is de functie die Dorestad zijn belangrijke rol in de ontwikkeling van Nederland gaf en die nog altijd bijdraagt aan de aantrekkingskracht van het huidige Wijk bij Duurstede.

TREKVAARTEN EN TREKSCHUITEN

Begin 17^e eeuw werd het systeem van trekvaarten steeds verder uitgebreid, waarbij ook het gebied tussen Utrecht en Wijk bij Duurstede weer in beeld kwam. De Kromme Rijn werd uitgediept en voorzien van een jaagpad. De trekschuiten werden onder andere gebruikt om kersen naar de stad Utrecht te vervoeren. Ook vandaag de dag nog is het gebied voorzien van veel boomgaarden en zijn er langs de route restanten van laad- en loswallen te vinden.

NIEUWE HOLLANDSE WATERLINIE

Ook bij de aanleg van de Nieuwe Hollandse Waterlinie kwam de Kromme Rijn weer opnieuw in beeld. Om de inundatie te kunnen versnellen werd de Inundatiesluis gebouwd en het Inundatiekanaal gegraven naar de Nederrijn. Zowel de sluis als het kanaal bestaan nog steeds. Op 26 juli 2021 is de Nieuwe Hollandse Waterlinie als uitbreiding van de Stelling van Amsterdam toegevoegd aan de UNESCO Lijst van het Werelderfgoed. Wijk bij Duurstede is daarmee dubbel gewaardeerd omwille van haar unieke erfgoed: als onderdeel van de Neder-Germaanse limes en als onderdeel van de Hollandse Waterlinies.

HET MARITIEME ENSEMBLE VAN WIJK BIJ DUURSTEDE

Een stad met een zo lange en roemruchte geschiedenis als Wijk bij Duurstede, die bovendien zo nauw verbonden is met vaarwater, scheepvaart en handel, moet een uitgebreid palet hebben van maritiem erfgoed, en dat heeft het dan ook. Het maritieme ensemble in Wijk bij Duurstede omspant zo'n twintig eeuwen en bestaat uit de volgende onderdelen:



a. Vaarwater: Nederrijn en Lek

Aan de zuidzijde grenst de stad nog steeds aan de Rijn, die bij Wijk bij Duurstede nog Nederrijn wordt genoemd en die vanaf het Veer naar Rijswijk de naam Lek draagt. De Rijn stroomt bij Krimpen aan de Lek in de Nieuwe Maas en is daarmee belangrijk voor de scheepvaart tussen Rotterdam en Duitsland. Ook de recreatievaart maakt gebruik van de Rijn, die door een landschappelijk fraai groen en heuvelachtig gebied loopt en minder druk is dan de Waal. De oevers van de Nederrijn tussen Rhenen en Wijk bij Duurstede zijn aangewezen als Natura 2000 gebied.

b. Het Wijkse Veer en het Veerhuis

Ten westen van de stadsmuur van Wijk bij Duurstede ligt het Wijkse Veer, dat over de Lek naar Rijswijk vaart. Dit veer bestaat al sinds de 13^e eeuw en is daarmee één van de oudste nog bestaande veerverbindingen. Op de dijk staat aan de Wijkse kant het imposante Veerhuis, gebouwd in 1873, ter vervanging van het oude veerhuis dat stamde uit 1695.



c. Kromme Rijn, de Dam in de Kromme Rijn en de Krommerijnder

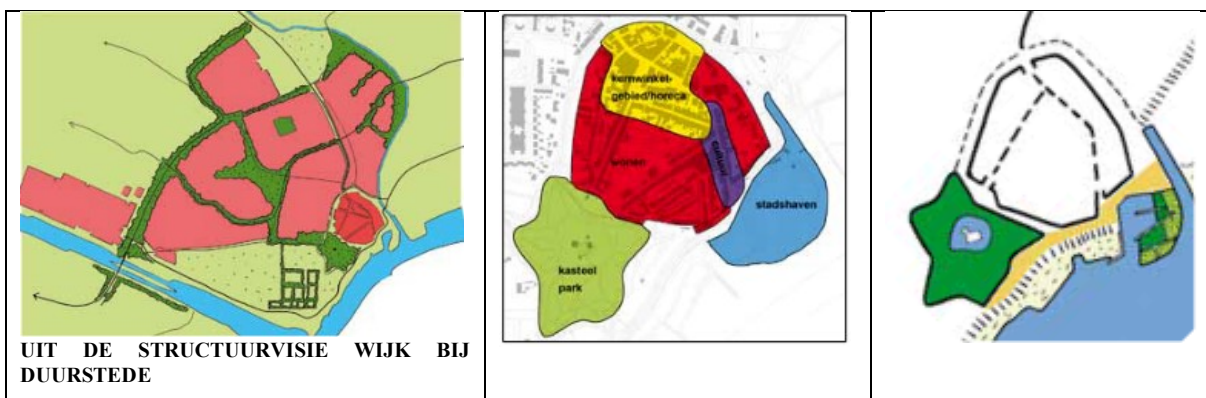
De Kromme Rijn is sinds de afdamming in 1122 niet meer de hoofdstroom van de Rijn, maar is nog altijd een bochtige rivier die van Wijk bij Duurstede, langs Cothen, Werkhoven, Vechten, Odijk en Bunnik naar de Stadsbuitengracht in Utrecht loopt. De Kromme Rijn meandert door een aantrekkelijk groengebied aan de voet van de Utrechtse Heuvelrug met kastelen, buitenplaatsen, kersenboomgaarden en knotwilgen. Er loopt een wandelpad langs van 26 kilometer en er zijn kano's te huur. Maar minstens zo bijzonder is het maken van een vaartocht met de Krommerijnder. Dit is een in 2013 naar origineel model van het kenmerkende scheepstype krommerijnder in Wijk bij Duurstede nagebouwde trekschuit (nu uitgerust met een elektromotor), zoals deze vanaf de 17^e eeuw regelmatig tussen Wijk bij Duurstede en Utrecht hebben gevaren.



Huidige Krommerijnder tijdens het keren in Cothen

d. Stadshaven bij de Stredam

Voor de stadsmuur van Wijk bij Duurstede ligt nu de Stadshaven, in de beschutting van de Stredam. Deze strekdam is rond 1870 aangelegd ten behoeve van de scheepvaart, die graan, rijshout, wilgentakkenbossen, boomstammen, suikerbieten en bakstenen aan- en afvoerde. Ook zand en grind voor de mortelcentrale, die lange tijd gevestigd was op de westoever van het Inundatiekanaal naast de Stadshaven, werd met vrachtschepen aangevoerd. Voordat deze strekdam werd aangelegd stroomde de Nederrijn voor de stadsmuur langs en werden palissades in de rivier geslagen om schepen aan te kunnen laten aanleggen.



UIT DE STRUCTURVISIE WIJK BIJ DUURSTEDEN

Afbeeldingen uit de Structuurvisie Wijk bij Duurstede

De Stadshaven is de laatste jaren sterk van karakter veranderd, vooral ten behoeve van cultuur, recreatie en sociale cohesie. Er is een kade voor passagiersvaartuigen en er zijn (drijvende) steigers met ligplaatsen voor historische schepen en jachten. Hier hebben ook vier historische sleepboten, waaronder de mooie BIA, het voormalige personeelsveer van de Bataafsche Petroleum Maatschappij, een tjalk en een houten mijnveger hun ligplaats. Er is een groen parkje op de strekdam aangelegd met paadjes en banken. Er worden culturele voorstellingen en maritieme evenementen georganiseerd. Bij de stadsmuur staat een 'leugenbankje' zoals vaak bij havens te vinden is, waar bekenden elkaar treffen om de wereld en de gebeurtenissen van alledag te bespreken. De stad heeft haar relatie met de rivier hersteld, wat van grote betekenis is voor de kwaliteit en de potentie van de stad.



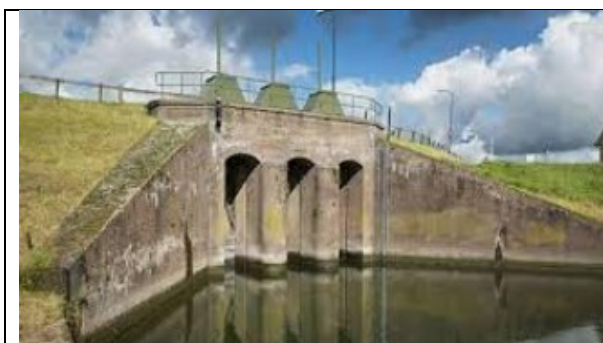
Personeelsveer en sleepboot BIA



Leugenbankje voor de stadsmuur

e. Inundatiekanaal, Inundatiesluis en historische schepen

De Kromme Rijn maakt onderdeel uit van het inundatiesysteem van de Nieuwe Hollandse Waterlinie. Rond 1867/68 werd de Kromme Rijn uitgediept en voorzien van een aantal sluisen, waaronder bij Cothen en Werkhoven. Bij Wijk bij Duurstede werd een inundatiesluis aangelegd en een inundatiekanaal gegraven naar de Nederrijn. Daarmee kon het Rijnwater indien nodig via de Kromme Rijn het gebied ten zuidoosten van Utrecht onder water zetten, zodat een vijandige aanval afgestopt zou worden. Het Inundatiekanaal heette vroeger de 'Oude Haven', waar de houten vrachtschepen aanmeerden om te laden en te lossen. De Inundatiesluis en het Inundatiekanaal bestaan nog steeds. In het kanaal liggen zeven historische vrachtschepen, van scheepstypen die in de vorige eeuw regelmatig de haven van Wijk bij Duurstede aandeden, twee woonarken en het petroleumschip, dat vele decennia brandstof leverde aan de scheepvaart.



Inundatiesluis



Inundatiekanaal met historische schepen



Petroleumhandel in Oude Haven, in het Inundatiekanaal

f. Steenfabrieken Bosscherwaarden en Lunenburg

Sinds de 12^e eeuw kwam de baksteenfabricage langs de grote rivieren in Nederland op. Baksteen werd steeds meer gevraagd voor de bouw van stadsmuren, kerken en ook voor huizen. Steenfabrieken zijn veel gebouwd langs de Oude Rijn en de Hollandsche IJssel, maar vanaf eind 19^e eeuw werden er ook grotere baksteenfabrieken gebouwd met ringovens langs de Rijn en de IJssel. Aan de rivieroever werd de klei die de grondstof was voor de bakstenen gewonnen, maar de rivier was ook de transportweg naar de afnemers. Ten westen van het Amsterdam-Rijnkanaal staat de rijksmonumentale Steenfabriek Bosscherwaarden, die van 1923 tot 1991 in gebruik was en iets ten oosten van het Inundatiekanaal de steenfabriek Lunenburg.

De huidige eigenaar Het Utrechts Landschap heeft de rijksmonumentale steenfabriek Bosscherwaarden herbestemd tot informatiecentrum en expositieruimte met cultuurpodium dat ruimte biedt aan evenementen. Met de 505 zonnecellen van de EigenWijkse Energie Coöperatie op het zuidelijke dak is de steenfabriek een stroomfabriek geworden. De steenfabriek Lunenburg is nu in gebruik als jachthaven en botenstalling.



Steenfabriek Bosscherswaarden met dak vol zonnepanelen.

g. Scheepswerfje van den Hurk, nu Pisano

In 1855 is er buiten de stadsmuur voor de molen Rijn en Lek een scheepswerf met 5 hellingbanen gebouwd, waar verschillende generaties scheepsbouwers met de naam Van den Hurk schepen hebben gebouwd en gerepareerd. De scheepswerf bestaat nog steeds als scheepsreparatiewerf, nu onder de naam Pisano. Naast een aantal historische vrachtschepen en sleepboten, passagiersschepen, een passantenhaven en een jachthaven, completeert een werkende scheepsreparatiewerf het beeld van een dynamische haven.



Scheepswerf met walpoortmolen en met stadshaven en strekdam



Walpoortmolen

h. Vikingschip Dorestat 1

Al jaren werd de plundering van Dorestad voor de Vikingen met boten nagespeeld, maar een echt Vikingschip ontbrak nog. In 2017 werd tijdens baggerwerkzaamheden restanten gevonden van een gezonken Vikingschip dat rond 830 moet zijn gebouwd. De bouwers van de replica van de trekschuit Krommerijnder vatten het plan op om een Vikingschip te bouwen. Een lang gekoesterde wens ging in de zomer van 2021 in vervulling: de replica van het Vikingschip Skuldelev 3: Roar Ege werd te water gelaten en heeft met de naam Dorestat 1 een ereplaats in de Stadshaven gevonden. De Dorestat 1 kan geroeid en gezeild worden en vaart dagtochten met gasten.





i. Amsterdam-Rijnkanaal en Prinses Irenesluizen

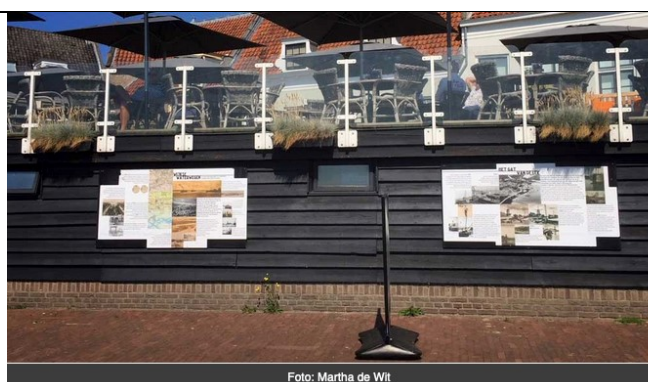
Amsterdam wilde graag een snelle verbinding met de Rijn. Na diverse voorstudies is uiteindelijk in 1931 gekozen voor de route langs Wijk bij Duurstede. In 1933 begon de aanleg van het kanaal en in 1954 vond de feestelijke opening plaats. Vlak voor de kruising met de Rijn/Lek werden de Prinses Irenesluizen aangelegd, wat nog steeds het grootste binnenvaart sluisencomplex is van Europa.

MARITIEM ERFGOED VAN WIJK BIJ DUURSTED E GEPRESENTEERD EN VASTGELEGD

Wijk bij Duurstede kent een aantal zeer actieve en deskundige maritieme actieveelingen, die zich al jaren inspannen om het maritieme erfgoed van Wijk bij Duurstede te behouden en te presenteren, op informatiepanelen, tijdens vele maritieme evenementen en ook in boekvorm. De geschiedenis van de schippers, schepen en water van Wijk bij Duurstede hebben Peter Jansen, Henk Muis, Martha de Wit en André van Zwieten opgetekend in het rijk geïllustreerde boek 'Schippers rond Wijk'.



Boek 'Schippers rond Wijk'



Infopanelen op stadsmuur en scheepswerf



Maritieme evenementen: Lekkodagen, Wijkse Havendagen, Shantifestival Rijn en Lek



7. HOLLANDSCHE IJSSEL

INLEIDING

In dit hoofdstuk wordt eerst toegelicht hoe de Hollandsche IJssel zich in de loop der eeuwen heeft ontwikkeld van een kleine zijarm van het toenmalige riviertje de Lek tot een drukke handelsroute in de 18^e en 19^e eeuw tot de groenblauwe oase van nu met aan de wal een aantal aantrekkelijke middeleeuwse stadjes. De nadruk ligt echter op de watergebonden bedrijvigheid die door de eeuwen heen gebruik heeft gemaakt van de natuurlijke grondstoffen langs de oevers en het vaarwater van de Hollandsche IJssel.

DE VERANDERINGEN IN DE LOOP VAN DE HOLLANDSCHE IJSSEL

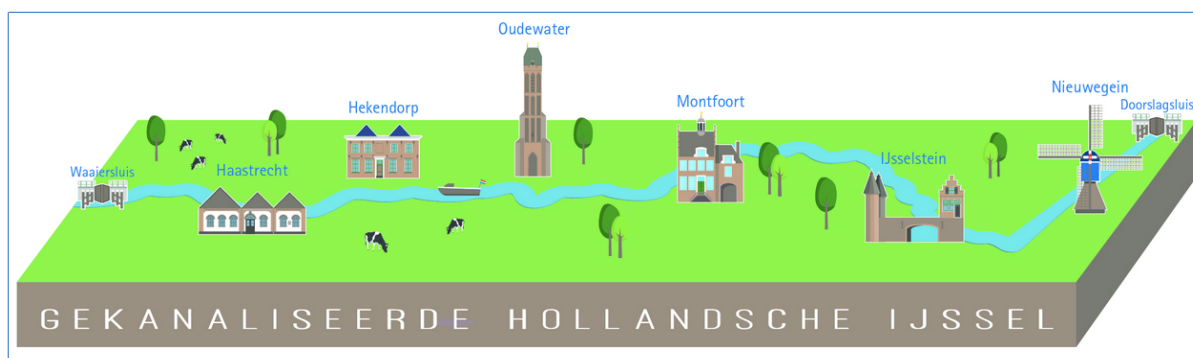
De 46 kilometer lange rivier Hollandsche IJssel loopt van de Doorslag bij Nieuwegein tot de monding in de Nieuwe Maas net voorbij Krimpen aan de IJssel iets ten oosten van Rotterdam. De Hollandsche IJssel was oorspronkelijk een zijarm van de Lek. Rond het jaar 1000 werden door een aantal grote stormvloed en de grote zeearmen gevormd, waardoor de Hollandsche IJssel een getijdenrivier werd. Regelmatig trad de Hollandsche IJssel buiten haar oevers, vooral bij de combinatie van vloed vanuit zee en de afvoer van rivierwater vanuit de Rijn en de Lek.

In 1285 besloot men de Hollandsche IJssel in Vreeswijk af te dammen⁴. Ten eerste kreeg de Lek, na de afdamming van de Kromme Rijn bij Wijk bij Duurstede, veel meer rivierwater om af te voeren, hetgeen deels gebeurde via de Hollandsche IJssel, met overstromingen als gevolg. Ten tweede waren er plannen om het veengebied aan beide zijden van de Hollandsche IJssel te ontginnen ten behoeve van landbouwgrond, waarvoor het veen moest worden ontwaterd, wat alleen maar kon door de waterstand in de Hollandsche IJssel te verlagen. In 1285 werd bij Vreeswijk de Dam bij het Klaphek aangelegd, waarna de Hollandsche IJssel alleen nog gevoed werd met water uit de Doorslag. Ongeveer gelijktijdig werd de bestaande dam tussen de Vaartsche Rijn en de Hollandsche IJssel doorgeslagen. De naam Doorslag voor het meest zuidelijke deel van de oorspronkelijke Vaartsche Rijn herinnert hieraan. Ondanks deze maatregel kreeg de Hollandsche IJssel veel minder stroming en werd daardoor steeds ondieper en moeilijker bevaarbaar.

Rond 1860 besloot men daarom om de bovenloop van de Hollandsche IJssel te kanaliseren en om tussen Haastrecht en Gouda de Waaiersluis aan te leggen. Dit bijzondere type sluis kan door de toepassing van een dubbele sluis met twee waaiersluizen ook tegen de druk van hoog water in worden geopend. De getijdewerking en de verschillende waterstanden bij eb en vloed stoppen sindsdien bij de Waaiersluis en zijn in het gekanaliseerde deel van de Hollandsche IJssel niet meer merkbaar.

Het 35 kilometer lange gedeelte van de Doorslag tot de Waaiersluis net voor Gouda wordt nu ook wel de Gekanaliseerde Hollandsche IJssel genoemd en ligt grotendeels in de provincie Utrecht. Aan de Gekanaliseerde Hollandsche IJssel liggen de Utrechtse plaatsen Nieuwegein, IJsselstein, Montfoort, Willeskop, Oudewater en Hekendorp.

⁴ In 'Tastbare Tijd' staat op een aantal heldere kaarten bij Deelgebied Lopikerwaard, Schalkwijk en Vianen ingetekend hoe de loop van de Lek, Vaartsche Rijn, Doorslag en Hollandsche IJssel vanaf het jaar 1000 zijn veranderd.



De Hollandsche IJssel is eeuwenlang intensief gebruikt geweest door scheepvaart voor het vervoer van grondstoffen en eindproducten, zoals de bekende kleine ijsselsteentjes, die in een groot aantal steenovens langs de rivier werden gebakken. Nu is de Hollandsche IJssel vooral een interessante rivier voor de recreatievaart. Daarnaast is de rivier belangrijk voor de aanvoer van zoetwater in droge perioden en voor de waterafvoer in natte perioden.

STEDEN LANGS DE HOLLANDSCHE IJSSEL

De Hollandsche IJssel stroomt rustig slingerend door het slagenlandschap van het Groene Hart, langs een aantal aantrekkelijke oude stadjes, die vaak al zo'n 1000 jaar geleden ontstaan zijn. In deze steden aan de Hollandsche IJssel waren tal van kenmerkende watergebonden productiebedrijven gevestigd, die hun grondstoffen en eindproducten vervoerden per schip. De touwslagerijen, mandenmakerijen, steenovens en steenfabrieken die kloostermoppen en ijsselsteentjes maakten, waren befaamd. De stenen werden gebruikt voor het bouwen van kastelen, kerken, stadswallen, bolwerken en kademuren.

IJsselstein

IJsselstein is ontstaan als een boerendorp, dat uitgroeide tot een stadje na de bouw van de Sint-Nicolaaskerk en het kasteel van IJsselstein rond 1310. IJsselstein werd welvarender door de handel op de jaarmarkten, waarvoor ongetwijfeld handelswaar en kopers werden aangevoerd per schip.

In de 18^e eeuw groeide IJsselstein uit tot het centrum van de griendcultuur. Grienden zijn natte stukken land die niet geschikt zijn voor akkerbouw, veeteelt of tuinbouw, maar wel voor wilgentakken of 'tenen'. Van wilgentenen werden manden en hoepels gemaakt, maar ook bezems en harken, dakbedekking en meubelen. In IJsselstein waren diverse mandenmakerijen, hoepmakerijen en meubelmakerijen gevestigd. Na de ontwikkeling van stoommachines werden de meubelmakerijen gemoderniseerd tot meubelfabrieken. In de negentiende eeuw werden ook steenfabrieken opgericht langs de Hollandsche IJssel.

De Vrije heerlijkheid IJsselstein, die sinds de 16^e eeuw in het bezit was van de Oranjes, kreeg pas in 1815 stadsrechten. Ten tijde van de Republiek werd IJsselstein een soort ministaatje, dat als belastingparadijsje rijke inwoners uit de hele Republiek aantrok. Waarschijnlijk ontstaat in deze tijd ook een geregelde beurtdienst per trekschuit tussen IJsselstein en Utrecht, maar ook naar Amsterdam. De trekschuit van IJsselstein naar Utrecht staat afgebeeld op het schilderij 'De IJsselpoort' van Jan Weissenbruch. De beurtdienst naar Utrecht met een trekschuit werd uiteindelijk vervangen door een stoomboot, die tussen beide steden gevaren heeft tot 1924.



De Ijsselpoort van de stad Ijsselstein, gezien vanuit de baronie Ijsselstein - schilderij van Jan Weissenbruch. Langdurige bruikleen van Koninklijk Museum voor Schone Kunsten Antwerpen.

De binnenstad van Ijsselstein is voorzien van smalle grachten met kades, waar de laaddeuren aan de panden langs de kades laten zien dat de handel met schepen werd af- en aangevoerd. De Stichting Yselvaert biedt in samenwerking met de Historische Kring Ijsselstein en het Museum Ijsselstein rondvaarten aan over de grachten en de Hollandsche IJssel, met kleine aluminium sloepjes. De Historische Kring Ijsselstein zou graag zien dat hiervoor weer traditionele boten gebouwd worden, maar ook dat er weer recreatieve tochten met een trekschuit over de Hollandsche IJssel gemaakt kunnen worden, waarvoor wel eerst de jaagpaden weer geschikt gemaakt moeten worden.

Montfoort

Rond 1170 werd aan de Hollandsche IJssel een kasteel gebouwd. Hieromheen ontstond een nederzetting, die in 1329 stadsrechten kreeg van de bisschop van Utrecht. Stad en kasteel moesten de bisschop helpen de graven van Holland op afstand te houden. De machtige commandanten van het kasteel kregen de titel burggraaf van Montfoort en drukten een belangrijke stempel op de ontwikkeling van de streek, totdat de Franse troepen in 1672 het middeleeuwse kasteel opbliezen. De inwoners van Montfoort hielden zich bezig met landbouw en merendeels watergebonden nijverheid. Montfoort had lijnbanen voor de touwfabricage en steenfabrieken, maar raakte vooral bekend vanwege de fabricage van benen knopen.



Willeskop

In het dorp Willeskop herinneren twee gemeentelijke monumenten nog aan de steenfabricage, waar de Hollandsche IJssel lange tijd om bekend stond. Alleen al in Willeskop waren in de 19^e en 20^e eeuw vier steenfabrieken gevestigd. De steenovenschuur van IJsseloord en de bazenwoning van de steenfabriek zijn nog als gemeentelijk monument behouden. In de steenovenschuur werd een groot getemperd voor gemaakt met turf, waarop de stenen langzaam gebakken werden. De stenen werden via de Hollandsche IJssel met schepen vervoerd naar de afnemers. De steenovenschuur is de enige in zijn soort die nog bewaard is gebleven. Samen met de bewoners- en belangengroep IJsseloord is een visie en ontwerpbestemmingsplan gemaakt voor de restauratie en multifunctionele herbestemming van de steenovenschuur, waar onder meer een steenmuseum in wordt ontwikkeld.



De steenovenschuur van IJsseloord in 2014

Oudewater

Sinds het ontstaan van Oudewater rond 1100, aan de monding van het riviertje de Lange Linschoten in de Hollandsche IJssel, is deze oudste stad van het Groene Hart gericht geweest op het water. Oudewater kreeg stadsrechten in 1265. Nog altijd is er watergebonden bedrijvigheid in Oudewater.

Oudewater is in de 16^e en 17^e eeuw bekend en welvarend geworden door de touwproductie, onder andere voor de VOC-schepen. De touwfabriek G. van der Lee, die in 1545 opgericht werd, was tot 2013 het oudste nog bestaande familiebedrijf van Nederland. In 2013 is het bedrijf overgenomen door een groot bedrijf, dat de productie in 2021 verplaatste naar Rotterdam. Op de 350 meter lange lijnbaan werden tot op dat moment nog steeds trossen geslagen voor de visserij, watersport en VOC-replica's en was de ambachtelijke kennis nog aanwezig. Van de 16^e tot de 20^e eeuw werd voor het touwslaan vezelhenep gebruikt, dat op de vele akkers rondom Oudewater werd verbouwd. Begin 20^e eeuw ging men over op het gebruik van het goedkopere sisal en jute en later op manilla. In 1965 schakelde de fabriek over op synthetisch nylon, dat minder gevoelig is voor vocht, maar kunststofdeeltjes loslaat bij slijtage. De historische panden van de touwfabriek zijn herbestemd tot woningen. Het Touwmuseum de Baanshuur, gevestigd in een rijksmonumentale baanshuur, laat het materiaal, de fabricage en de machines zien die behoren bij de touwslagerij.



Nog steeds actief in Oudewater is de machinefabriek De Hollandsche IJssel. Deze machinefabriek, opgericht in 1872, maakt al meer dan 140 jaar voor wereldwijde klanten gespecialiseerde baggervaartuigen en bijbehorende machines bedoeld voor gebruik op het binnenwater. De baggervaart groeide eind 19^e, begin 20^e eeuw uit tot een nog altijd toonaangevende bedrijfstak. Daarop ontstond ook een gespecialiseerde bedrijfstak voor de bouw van baggervaartuigen en baggermaterieel. De oorspronkelijke houten bedrijfshal van De Hollandsche IJssel is vervangen door twee kenmerkende bedrijfshallen van staal en baksteen uit 1922 en 1955. Deze bedrijfshallen, de naastgelegen directeurswoning en de insteekhaven zijn nog altijd in bedrijf. Voor het omliggende terrein bestaan nieuwbouwplannen voor woningen. In deze plannen wordt de waarde van het industrieel erfgoed van de machinefabriek De Hollandsche IJssel erkend en geïntegreerd in het ontwerp van bureau West8, dat opgenomen is in het beeldkwaliteitsplan uit 2021.





Voor de zeilende IJsselaak Den Onthaestingh van Reederij de IJssel, die op het ontwerp van West8 te zien is net voorbij de brug, is Oudewater ook de thuishaven, waarover later in dit hoofdstuk meer.

Hekendorp

Hekendorp ontstond aan het einde van de dertiende eeuw en is een typisch vertiende-eeuws dijkdorpje. In Hekendorp verbindt de Dubbele Wiericke de Oude Rijn na een sluis uit 1366 met de Hollandsche IJssel. Deze Goejanverwellesluis is vooral bekend geworden vanwege een incident, dat verstrekkende gevolgen had. In de buurt van deze sluis weigerden de democratische patriotten in 1787 de koets met Wilhelmina van Pruisen, de vrouw van de aristocratische stadhouder Willem V, de doorgang. Als represaille volgde de Pruisische inval in de republiek, wat leidde tot de besteding van de macht van Oranje in Den Haag. Ter herinnering aan deze gebeurtenis liet de broer van Wilhelmina, Frederik Willem II van Pruisen, in 1788 de Brandenburger Tor bouwen, waarop een beeldhouwwerk van deze koets is afgebeeld.

TREKSCHUITEN, TREKVAARTEN EN BEURTSCHEPEN

Vanaf het begin van de 17^e eeuw ontwikkelde zich in het westen en noorden van Nederland een uitgebreid stelsel van trekvaarten. Dit zijn gegraven waterwegen bestemd voor trekschuiten. Deze trekvaarten sloten vaak aan op al bestaande waterwegen, zoals de Hollandsche IJssel en de Vecht. Langs deze waterwegen en aansluitende trekvaarten liepen jaagpaden, waarop de paarden liepen die de trekschuiten voorttrokken. De toenemende verstedelijking ten tijde van de Republiek joeg de handel in voedsel, brandstof en bouwmaterialen aan, maar bracht ook de behoefte aan personenvervoer met zich mee. Trekschuiten waren eeuwenlang een betrouwbaar vervoermiddel voor mensen en goederen.

Langs de Hollandsche IJssel liepen aanvankelijk aan beide zijden jaagpaden. Een jaagpad of trekpad is een pad langs een kanaal of rivier dat werd gebruikt om schepen vooruit te trekken. Dit voorttrekken werd jagen genoemd en kon ook geschieden bij ongunstige wind en tegenstroom. Gewoonlijk werd gejaagd door een paard met begeleider, maar vaak gebeurde het ook met menskracht. Het was zwaar werk, dat vaak door de schippersvrouw en schipperskinderen werd gedaan. Zij liepen daartoe 'in het zeel': een brede band voor de borst en schouders, dat met een lange lijn verbonden was met de mast van het schip. Belangrijk is dat het jaagpad vrij is van obstakels, zoals bomen of bouwsels. Om door bochten in het vaarwater te komen werden rolpalen geplaatst, waar het touw langs gevoerd kon worden. Langs grote delen van de Hollandsche IJssel zijn de jaagpaden nog bewaard gebleven. Nu wordt daar gebruik van gemaakt door het 37 kilometer lange wandelpad 'Jaagpad Hollandsche IJssel'. Slecht een paar delen van de Hollandsche IJssel zijn echter nog door een schip of trekschuit met een jaagpaard te gebruiken, veelal omdat er inmiddels bomen of andere obstakels tussen het jaagpad en de rivier in staan.

Vanuit Oudewater verzorgt Reederij de IJssel met vier historische schepen recreatieve vaartochten op de Hollandsche IJssel en kleinere rivieren en vaarten van het Groene Hart van Midden Holland en grachtentochten in Gouda. Reederij de IJssel maakt gebruik van het nog geheel intacte oude jaagpad tussen Oudewater en Hekendorp om met de trekschuit Jan Kordaat, dat voortgetrokken kan worden door één paard, of met de monumentale IJsselaak Den Onthaestingh uit 1918, dat getrokken wordt door een tweespan, de passagiers de rust en het comfort van de traditionele trekvaart te laten beleven. Als het aan de rederij en de paarden ligt zien zij nog meer mogelijkheden om De Hollandsche IJssel en de vaarten in het Groene Hart met gebruikmaking van de jaagpaden beleefbaar te maken.



Deze duurzame vorm van recreatie sluit aan bij de trend van 'slow tourism' en laat mensen het traag voorbijtrekkende landschap ervaren met alleen het geluid van paardenhoeven, de wind en het kabbelende water. De paarden zijn stoere Belgische trekpaarden van 'Paard aan 't Werk', die speciaal voor dit werk worden getraind en die ook ingezet worden voor duurzaam bos- en natuurbeheer.





8. REPLICA'S EN RECONSTRUCTIES

INLEIDING

Schepen en andere maritieme objecten zijn, zoals alle gebruiksvoorwerpen, vergankelijk en onderhevig aan slijtage en achteruitgang van het materiaal waarvan ze zijn gemaakt. Ze kunnen ten onder gaan tijdens zwaar weer of zinken als gevolg van een aanvaring. Ze kunnen gesloopt worden als ze niet meer voldoen of moedwillig vernietigd worden in oorlogstijd. Veel kenmerkende historische scheepstypen zijn dan ook 'uitgestorven' geraakt, er is geen origineel exemplaar meer van bewaard gebleven. Vaak zijn er wel bronnen bewaard, waardoor we er toch veel over weten, bijvoorbeeld via archeologische vondsten, schilderijen, bouwtekeningen en archiefstukken.

Utrecht kent een aantal replica's of reconstructies van historische schepen en andere maritieme objecten, die nagebouwd zijn aan de hand van dergelijke bronnen. Dit worden replica's of reconstructies genoemd. De vraag is nu: betreft het hier dan nog wel erfgoed?

REPLICA, RECONSTRUCTIE, HERBOUW, NAMAAK OF NEP?

Er zijn veel redenen om een object na te maken, bijvoorbeeld als het origineel te kwetsbaar is om te kunnen tonen, zoals de bekende rotstekeningen van Lascaux. Hier bevindt zich een prehistorische grot met muurtekeningen, die door bezoek aan de originele grot te zeer zouden worden aangetast. Daarom is de grot een-op-een nagebouwd, zodat iedereen de muurtekeningen toch kan zien. Een andere reden kan zijn dat een object door oorlog vernietigd is geraakt en er behoefte is aan herstel, zoals de bekende brug Stari Most bij Mostar tijdens de Bosnische Burgeroorlog. Natuurlijk is het dan de vraag of daarmee recht gedaan wordt aan de immateriële waarde van de brug, die eenheid symboliseert sinds de oorlog uitbrak, in een samenleving waarin moslims en christenen in werkelijkheid nu nog steeds gescheiden leven.



Bij schepen die nagemaakt zijn is de reden vaak dat het oorspronkelijke schip verloren is gegaan of niet meer bruikbaar is. Dat geldt voor de VOC-schepen, zoals de Batavia, die gebouwd is op de Batavia-werf in Lelystad. Ook Utrecht telt een aantal nagebouwde schepen en andere maritieme objecten, zoals rolpalen, jaagpaden, zand- en grind-trechters en havenkranen. Dergelijke nagebouwde objecten worden meestal een replica genoemd, wat letterlijk betekent dat het een nauwkeurige kopie is van het origineel. Bij een nagebouwd Romeins schip, waarbij het voorbeeld afgeleid is van een archeologische vondst, is het doel niet om een exacte kopie te maken, maar een zeer goed gelijkende verwijzing. Wellicht is het beter om deze objecten reconstructies (wederopbouwen) te noemen, omdat ze niet exact (kunnen) worden gekopieerd, maar opnieuw worden opgebouwd of herbouwd. Is het daarmee namaak of nep, zoals sommigen vinden, ook als het gebaseerd is op



beargumenteerde bronnen? Dit zijn terechte vragen, die een nadere overdenking waard zijn. Of zo'n nagebouwd schip nu een replica of een reconstructie genoemd wordt, wat bepaalt of het nu het 'echte' schip is, of een ander schip? Een mooie filosofische metafoor over deze kwestie is 'het schip van Theseus'.

SCHIP VAN THESEUS

De Griekse historicus en filosoof Plutarchus (46 – 120 n.C.) beschreef het verhaal van het schip van Theseus. Dit verhaal stelt de vraag hoe wij de wereld waarnemen en benoemen: Kan de identiteit die wij aan dingen om ons heen geven constant blijven in de tijd?

Theseus, de held uit de Griekse mythologie die de Minotaurus doodde, reisde veel door het oude Griekse eilandenrijk. Zijn schip moest onderweg natuurlijk onderhouden worden. Eerst werd één versleten plank vervangen door een nieuwe plank. Toen volgde een tweede en een derde en zo ging het verder. Uiteindelijk waren na een jaar of tien alle planken en zeilen vervangen door nieuwe planken en zeilen. Niets van het oude materiaal van het schip was nog aanwezig; alles was vervangen door nieuw materiaal, één voor één op dezelfde plek aangebracht. Theseus kwam terug met zijn schip in zijn thuishaven en werd allerhartelijkst ontvangen. Maar was dit schip dan nog wel steeds het schip van Theseus?

Veel mensen zullen gevoelsmatig zeggen dat een schip met één vervangen plank nog steeds hetzelfde schip is. Maar wat als de helft van de planken vervangen is? Of als die vervangen plank van een andere houtsoort is gemaakt? Of van een heel ander materiaal?

De Engelse filosoof Thomas Hobbes (1588 – 1679) maakte de parabel nog wat lastiger. Hij breidde het verhaal uit met een bewonderaar, die achter Theseus aanvoer. De bewonderaar verzamelde alle planken van het schip van Theseus die vervangen waren. Tenslotte zette hij alle planken en spanten weer in elkaar. Welk schip is nu het echte schip van Theseus? Het schip waarmee Theseus al die jaren had gevaren, of het weer in elkaar gezette schip van de bewonderaar, waar Theseus nog nooit aan boord was geweest?

Lang voor Plutarchus deed de presocratische filosoof Heraclitus al de uitspraak: 'Niemand stapt ooit twee keer in dezelfde rivier, want het is niet dezelfde rivier en die iemand is niet dezelfde mens.' Niet verwonderlijk dat ook de uitspraak: 'Panta rhei – alles stroomt', van Heraclitus komt. Alles stroomt en niets blijft hetzelfde: materie vervalt en vergaat en mensen veranderen naarmate zij ouder worden en de tijd verstrijkt.

Misschien valt hieruit te leren dat de materie waaruit een object is gebouwd niet alles zegt over de identiteit van het object, maar dat ook de immateriële aspecten daaraan bijdragen, of soms misschien zelfs wel belangrijker zijn dan de materiële.

HET BELANG VAN HERINNERING

In 'Het boek van de lach en de vergetelheid' schrijft de Tsjechische schrijver Milan Kundera het volgende: "De eerste stap van de liquidatie van een volk is hun herinnering uit te wissen. Vernietig hun boeken, hun cultuur, hun geschiedenis. Dan laat je iemand nieuwe boeken schrijven, een nieuwe cultuur fabriceren, en een nieuwe geschiedenis verzinnen. Weldra zal de natie beginnen te vergeten wie het is en wie het was."

Veel maritiem erfgoed is in de loop der tijd verloren gegaan, maar natuurlijk is het niet zo dat opzettelijk is geprobeerd om de herinnering eraan uit te wissen. Wel is het onontkoombaar dat gebruiksvoorwerpen slijten en dat materialen vergankelijk zijn. Zijn we zuinig genoeg op ons maritieme erfgoed? Het is nog niet zo lang zo dat historische schepen en andere maritieme objecten beschouwd worden als behoudswaardig erfgoed. Om te zorgen dat de herinnering aan de maritieme cultuur en geschiedenis niet verloren gaat, is het van belang om



maritiem erfgoed op waarde te schatten, te behouden en te beschermen. Hoort het bouwen van reconstructies daar dan ook bij?

Binnen de architectuur, kunsthistorie en monumentenzorg is het maken van reconstructies omstreden. Het fysieke object met zijn oorspronkelijke materialen bevat als historische bron meer informatie dan een reconstructie. Sommigen vinden een reconstructie daarom namaak of nep, anderen vinden het wel kunnen, maar dan moet het geen erfgoed meer worden genoemd. Men is het er wel over eens dat eerlijk gemeld moet worden dat het om een reconstructie gaat. De scheidslijn tussen oorspronkelijk, authentiek, origineel of echt enerzijds en reconstructie, herbouw, namaak of nep anderzijds is echter niet zo strak te trekken, en misschien is dat ook niet zo nodig. Nederland kent diverse voorbeelden van erfgoed en van monumenten, die herbouwd zijn van nieuw materiaal of zelfs op een andere plek staan, zoals de molens en houten huizen op de Zaanse Schans of de vertrekhal van Schiphol bij het Aviodrome in Lelystad. Ook in andere landen is de scheidslijn niet hard, zoals bij het oude centrum van Brugge, waar alleen de voorgevels nog behouden zijn en daarachter alles nieuw is gebouwd, of de al genoemde Stari Most in Mostar, terwijl beide sites door de UNESCO zijn toegevoegd aan de Werelderfgoedlijst.

Bij de reconstructies van het maritieme erfgoed in Utrecht, zoals het Romeinse schip De Meern 1, de Krommerijnder in Wijk bij Duurstede, de rolpaal langs de Vecht of de stadskraan die langs de Weerdsingel in Utrecht geplaatst wordt, is het belangrijk dat het beeld weer in de herinnering of de verbeelding wordt opgeroepen. Met deze reconstructies verschuift het zwaartepunt van de materie naar het concept. Wellicht helpt dat om te leren accepteren dat elementen en materialen slijten. Bovendien helpt het om creatieve oplossingen te bedenken voor het gebruiken van traditionele materialen en concepten in nieuwe situaties, zoals voor maatschappelijke uitdagingen als de klimaatverandering en de energietransitie. Zo wijst onderzoek uit dat het gebruik van hout als bouw materiaal minder milieubelastend is dan van kunststof, metaal of beton, wat pleit voor het bouwen van houten schepen. En zo inspireren de zeilende vrachtschepen uit vervlogen tijden de huidige scheepsbouwers om zeilen bij te plaatsen op zeeschepen en meer gebruik te maken van de wind, om daarmee minder fossiele brandstof te verbruiken en minder broeikasgassen uit te stoten.



En tenslotte dragen deze maritieme reconstructies bij aan het hervinden van de maatschappelijke basis voor het behoud van erfgoed. Los van de vraag wat architecten, kunsthistorici en monumentenzorgers vinden van het maken van reconstructies, hebben erfgoedvrijwilligers als burgers vaak het initiatief genomen om, meestal in samenwerking met erfgoedorganisaties en gemeenten, een reconstructie te bouwen. Dit laat de groeiende waardering zien voor de kennis, vaardigheden en leefwereld van lokale erfgoedgemeenschappen, geheel in lijn met het Europees Verdrag van Faro, dat Nederland wil ondertekenen. Het Verdrag van Faro biedt een nieuw breed perspectief (en acties) om naar cultureel erfgoed te kijken als hulpbron en houvast bij maatschappelijke ontwikkelingen en veranderingen. Laten wij elkaar de tijd en de ruimte gunnen om met erfgoed te experimenteren en ervan te leren, zodat het ons verder brengt in de toekomst.



SCHEEPSTYPEN, MARITIEME CONSTRUCTIES EN RECONSTRUCTIES IN UTRECHT

In Nederland zijn er tientallen sloopstypen en nog veel meer ondersoorten ontwikkeld en gebouwd in de loop der eeuwen. Schepen werden ontworpen voor specifieke vaarwateren en goederen, zo breed en lang dat ze in bepaalde sluisen pasten of onder bepaalde bruggen door konden varen, en bovendien aangepast aan de wens van de schipper. Ook in Utrecht zijn specifiek Utrechtse sloopstypen en maritieme constructies gebouwd. Van sommige daarvan zijn nog slechts één of twee exemplaren bewaard gebleven, van andere zijn reconstructies gebouwd.

Boomstamkano's

In de IJzertijd en de vroege middeleeuwen maakte men boomstamkano's en opgeboeide kano's, die geschikt waren voor het gebruik op de rivieren. De kano van Nigtevecht, die in 1987 is gevonden is naar schatting 2000 – 2500 jaar geleden gebouwd.

Romeinse schepen

De Romeinen bouwden ook al grotere rivieraken met een platte bodem als transportschip. Diverse Romeinse schepen of resten daarvan zijn bij archeologische opgravingen in Utrecht teruggevonden. Er is een reconstructie gebouwd van het in 2003 gevonden Romeinse schip De Meern 1, dat informatieve en educatieve vaartochten maakt door de Utrechtse grachten.

Typisch Utrechtse sloopstypen

- Utrechtschip - Het Utrechtschip is gebouwd rond het jaar 1000 en is gebouwd uit uitgeholde boomstammen, die opgeboeid (verbreed en opgehoogd) werden met enkele gangen. Hiervan zijn enkele exemplaren als archeologische vondst bewaard. Eén daarvan staat in het Centraal Museum in Utrecht.
- Utrechtse bok – De Utrechtse bok is een zeilvaartuig dat lijkt op de Hollandse bok, maar dat wat langer is en een wat ronder achterschip heeft.
- Utrechtse praam – De Utrechtse praam is een open houten vaartuig met rechte naar buiten vallende stevens, een plat vlak en puntig toelopend voor- en achterschip, 14 x 2,15 m, met een voor- en achterdek en voorzien van een wegering. Er bestaan nog twee Utrechtse pramen, de Simone van het Openluchtmuseum Nieuwegein en de gerestaureerde Stille Kracht, die in Leiden met passagiers vaart.
- Utrechtse grote aak – De Utrechtse grote aak lijkt op de Utrechtse praam, maar is een meter langer en is voorzien van een klein roefje.
- Krommerijnder – de Krommerijnder is een open houten schuit van 12 x 2 m. Het boord bestond uit twee gangen, de onderste breder en de bovenste smaller, waarboven een klein zetboord geplaatst werd. Ze werden zowel voor het vervoer van goederen als van passagiers gebruikt. Ze konden gezeild worden, maar werden meestal gewogen of geboomd. Ze voeren in het gebied tussen Gouda, Wijk bij Duurstede en Utrecht. In Wijk bij Duurstede is een reconstructie van een Krommerijnder gebouwd, die nu met passagiers vaart op de Kromme Rijn.

Trekschuit

De trekschuit Jan Kordaat, waarmee Reederij de IJssel met passagiers vaart op de Hollandsche IJssel, is een gerestaureerde Friese snikke uit 1902. Zij voer in vroeger dagen zeilend of 'gejaagd' door paard of schippersknecht of –vrouw over de vaarwegen in de noordelijke provincies.



Tijdens de vaarten krijgen de passagiers een indruk van het openbaar vervoer over water van weleer, zeker als zij, gejaagd door paard en jager, voortbewogen wordt over het eeuwenoude jaagpad langs de Hollandsche IJssel tussen Oudewater en Hekendorp.

UTRECHTSE STADSKRAAN

Aan de Weerdsingel Westzijde wordt een reconstructie van een vijftiende-eeuwse stadskraan geplaatst, die gebouwd wordt op de Museumwerf Vreeswijk in het Openluchtmuseum Nieuwegein.



HET WEGEN VAN WAARDEN

Habiforum Matrix

Habiforum, het Expertisenetwerk Meervoudig Ruimtegebruik, heeft een matrix gemaakt waarmee een afweging gemaakt kan worden tussen ruimtelijke waarden en een aantal belangen. Het beschermen en gebruiken van erfgoed in de fysieke leefomgeving vraagt om een afweging tussen economische, sociale, ecologische en culturele belangen. Per kolom (belang) zijn criteria - ofwel aspecten van ruimtelijke kwaliteit - aan te wijzen die corresponderen met gebruikswaarde, belevingswaarde en toekomstwaarde. De matrix is bedoeld als flexibel analysekader en niet als eeuwige waarheid.

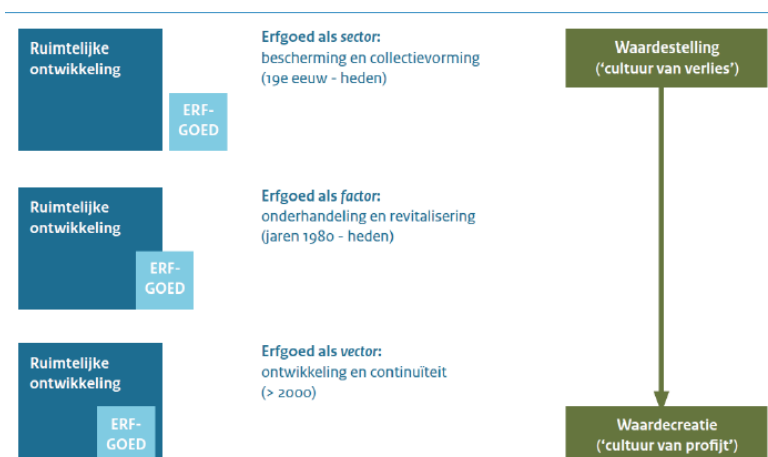


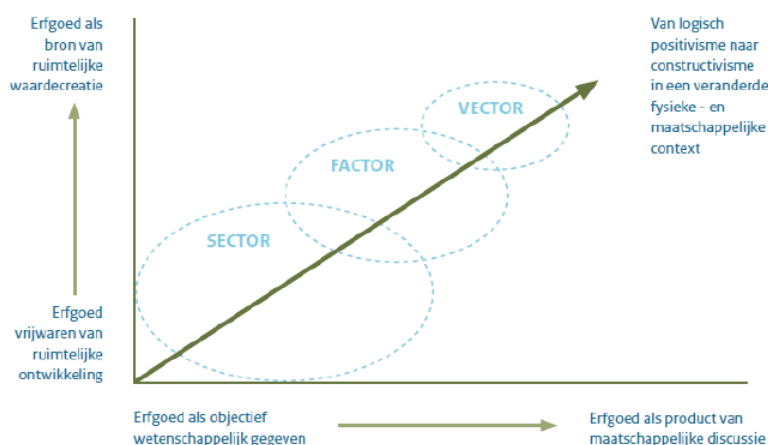
	Economisch belang	Sociaal belang	Ecologisch belang	Cultureel belang
Gebruikswaarde				
Belevingswaarde				
Toekomstwaarde				

Met behulp van de Matrix Ruimtelijke Kwaliteit kan een gemeente in samenspraak en samenwerking met de inwoners en maatschappelijke organisaties de aandacht en inzet voor behoud, instandhouding en benutting van cultureel erfgoed verder versterken, doordat dit analysekader helpt om de verbanden te zien tussen waarden en belangen.

Sector-Factor-Vector benadering

Het Netwerk Erfgoed en Ruimte van de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed heeft een helder en bruikbaar schema uitgewerkt over het continuüm van beschermen naar gebruiken van erfgoed met drie elkaar aanvullende benaderingen: bewaren als 'museumstuk', inpassen in ruimtelijke plannen en inzetten als bron van inspiratie voor nieuwe ontwikkelingen.





De vele erfgoedeigenaren, vrijwilligers en erfgoedprofessionals werken hard en gepassioneerd aan het onderhouden en presenteren van de unieke rijkdom aan erfgoed, terwijl het vaak geen sinecure is om daarvoor de benodigde financiële middelen te vinden. Zij verdienen daarvoor steun en waardering, uitzicht op werkgelegenheid en op bescherming van cultureel en natuurlijk erfgoed.

Bezoekers, recreanten en toeristen die weten waarom al dit erfgoed zo uniek en waardevol is kunnen bijdragen aan het respect voor dit erfgoed en voor de erfgoedstakeholders. Begrip voor deze waarden zorgt voor een zorgvuldige omgang met erfgoed en draagt bij aan een eerlijke prijs voor erfgoedondernemers.

Erfgoed is van waarde voor ons allemaal en van belang voor onze fysieke leefomgeving. In een omgeving waarin we zorgzaam omgaan met onze geschiedenis voelen we de gelaagdheid van ons bestaan en de waarden van wat we samen in eeuwen hebben opgebouwd.

Waarden van erfgoed

Veel gemeenten willen met erfgoed en cultuurhistorie meer toeristen, meer toeristische overnachtingen en meer toeristische bestedingen aantrekken. Daarmee richt een gemeente zich vooral op de economische waarde van erfgoed.

Erfgoed heeft naast economische waarde ook nog een aantal andere waardevolle waarden, zoals sociale waarde, educatieve en ecologische waarde. Het is van belang om de rijkdom aan allerlei soorten erfgoed en cultuurhistorie te gebruiken vanwege de economische waarde, maar ook om andere erfgoedwaarden versterken en benutten.

Erfgoed en cultuurhistorie hebben diverse soorten waarden. Erfgoed is van belang omdat het betekenis voor ons heeft. De invulling van die betekenis en de zwaarte van dat belang is voor iedereen verschillend. Sommigen vinden erfgoed van belang omdat zij geïnteresseerd zijn in de ontwikkeling van een gebied, anderen geeft het een gevoel van herkenning en geborgenheid, voor weer anderen weegt het zwaarder mee dat erfgoed toeristen en daarmee bestedingen aantrekt. Daarbij maakt het uit vanuit welke rol je met erfgoed te maken hebt, bijvoorbeeld als eigenaar van een monument, als vergunningverlener of als recreant. Elke functie van erfgoed en elke rol die een stakeholder heeft maakt, dat die vanuit een bepaald perspectief naar de waarde van erfgoed kijkt. Het is belangrijk om deze verschillende perspectieven te onderkennen en begrip te hebben voor elkaars



positie, om vandaaruit samen te kunnen werken aan het beschermen en gebruiken van erfgoed in de leefomgeving.

De waarden die erfgoed en cultuurhistorie voor mensen kunnen hebben zijn bijvoorbeeld:

- Cultuurhistorische waarde – wij onderzoeken de geschiedenis en aard van erfgoed
- Ecologische waarde – wij houden ons ecosysteem van natuur en biodiversiteit in stand
- Economische waarde – wij zijn bereid om in erfgoed te investeren
- Educatieve waarde – wij kunnen leren van erfgoed
- Ethische waarde – wij gaan zorgvuldig en zorgzaam met onze leefomgeving om
- Esthetische waarde – wij bewonderen de artistieke, ambachtelijke of technische kennis en de schoonheid van erfgoed en cultuurlandschap
- Gebruikswaarde – wij geven erfgoed een functie, als basis voor het onderhoud
- Imagowaarde – wij associëren ons met karakteristiek erfgoed
- Maatschappelijke waarde – wij benutten erfgoed als kansenmotor
- Narratieve waarde – wij begrijpen erfgoed door de verhalen over het gebruik ervan
- Persoonlijke waarde – wij voelen ons verbonden met erfgoed
- Reflecterende waarde – wij denken na over ontwikkelingen van toen naar nu en straks
- Sociale waarde - wij vormen gemeenschappen rondom erfgoed
- Toeristische of recreatieve waarde – wij tonen bezoekers de kwaliteiten van ons gebied
- Wetenschappelijke waarde – wij werken aan kennisontwikkeling en kennisverspreiding

Afweging van belangen en waarden

Erfgoed en cultuurhistorie hebben meervoudige waarden voor verschillende groepen mensen. Daarbij hoeft het niet altijd zo te zijn dat iedereen het met elkaar eens is. Als het gaat om vraagstukken over bescherming en gebruik van erfgoed praten we over de vraag aan welke waarde we recht willen doen en aan welke we voorbijgaan. Het is uitdagend om in samenspraak met alle stakeholders af te wegen welke belangen en waarden in een specifieke situatie spelen en hoe zij die tegen elkaar willen afwegen. Dit kan alleen op een eerlijke en effectieve manier wanneer de diverse belangen en waarden worden benoemd en erkend.



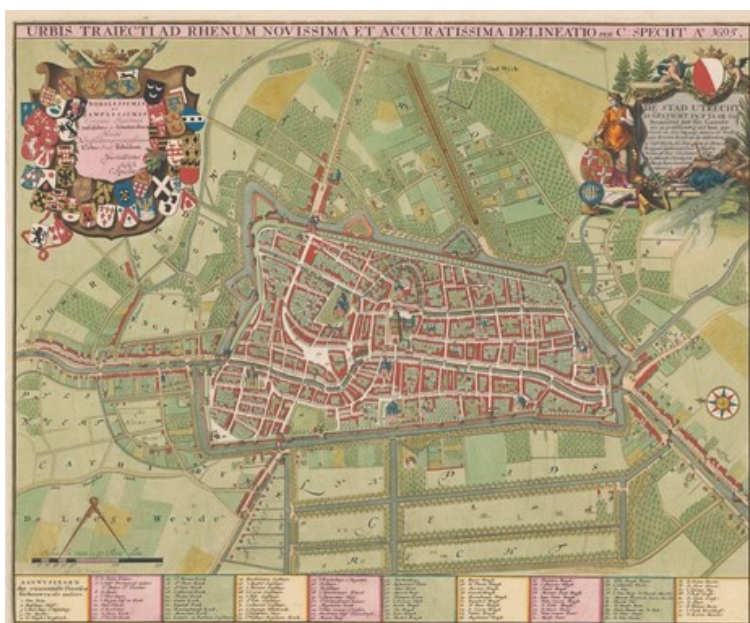
9. UTRECHT STAD

TRAIECTUM LANGS DE RIJN

Utrecht is ontstaan bij een splitsing van de Rijn en de Vecht. Precies op die plek werd omstreeks 41 n.C. een Romeins castellum gebouwd, dat de naam Traiectum droeg, genoemd naar een doorwaadbare plaats die er in de Rijn moet hebben gelegen. De Rijn vormde de noordgrens van het Romeinse rijk, ook wel de limes genoemd, waarbij een verdedigingsgordel van forten en wachttorens werd opgetrokken. Restanten van het castellum Traiectum zijn voor het eerst in 1927 teruggevonden op de plek van het huidige Domplein. Utrecht is daarmee één van de Nederlandse steden waarvan de geschiedenis, net als Maastricht en Nijmegen, teruggaat tot de Romeinse tijd.

STAD UTRECHT EN STICHT UTRECHT

Nadat de zending Willibrord eind zevende eeuw het voormalige Romeinse fort als uitvalsbasis inrichtte om de Friezen ten noorden van de Rijn tot het Christendom te bekeren, vestigden zich daar ambachtslieden en handelaren en ontwikkelde Utrecht zich tot een belangrijke handelsplaats. In het jaar 1122 kreeg Utrecht stadsrechten en mocht toen een eigen stadsverdediging aanleggen. Vanaf de achtste eeuw werd Utrecht ook de zetel van de Utrechtse bisschop, wiens landsheerlijk gebied vanaf 1024 het Sticht Utrecht heette. Tot 1528 regeerde de bisschop van Sticht Utrecht als vorst over het Sticht en het grootste deel van West- en Noord-Nederland, dat een vorstendom was binnen het Heilige Roomse Rijk. Als handelsstad en bisschoppelijk centrum bleef Utrecht eeuwenlang de grootste en welvarendste stad en het belangrijkste culturele en geestelijke centrum in de Noordelijke Nederlanden. De welvaart van de stad Utrecht is vooral te danken aan de strategische ligging aan waterwegen en aan de scheepvaart, die zorgde voor het transport van handelswaar.





KEULSE VAART

Na de middeleeuwen, en dan met name vanaf de achttiende eeuw, vond er handel plaats tussen Amsterdam en Utrecht en verder via de Lek en de Rijn stroomopwaarts naar Duitsland. Dit werd de Keulse Vaart genoemd. Vooral koloniale waar werd naar Duitsland getransporteerd en Rijnwijn kwam mee terug naar Nederland. De Keulse Vaart maakte gebruik van diverse vaarwegen, rivieren en kanalen, en kende veel oponthoud en kosten. De Vecht was bochtig, soms ondiep en kende veel bruggen. Na het passeren van de Weerdsuis en de Stadsbuitengracht (nu Catharijnesingel) moest de lading vanwege de beperkte doorvaartbreedte overgeladen worden in kleinere schepen om de stad Utrecht te kunnen passeren. Voor de passage door Utrecht mochten geen paarden gebruikt worden, maar moesten de schepen getrokken worden, welk werk voorbehouden was aan behoeftige vrouwen en kinderen. Na de stad Utrecht konden de schippers, via de al in de twaalfde eeuw gegraven Vaartsche Rijn, hun weg vervolgen naar de Hollandsche IJssel en langs Jutphaas naar Vreeswijk en de Lek. Rond 1850 werden er plannen gemaakt voor een nieuwe vaarroute die deze obstakels omzeilde, het Merwedekanaal, die aan de westkant de stad Utrecht passeerde. Het Merwedekanaal werd opgeleverd in 1892.

GRACHTEN, WERVEN EN WERFKELDERS

Na het afdammen van de Rijn bij Wijk bij Duurstede werd niet alleen de Vaartsche Rijn gegraven, maar werd ook een deel van de Oudegracht aangelegd. Al snel werden er langs deze stadshaven huizen gebouwd waar in de kelders de aangevoerde handelswaar kon worden opgeslagen. In de twaalfde eeuw begon men tunnels te graven vanaf de aanlegplaatsen van schepen naar de kelders van de woningen langs de Oudegracht, om zo de handel gelijkvloers van de oever waar de schepen afmeerden naar de opslagkelders te kunnen brengen. Al snel werden de tunneltjes verbreed, zodat de ruimte van de nu ontstane werfkelders ook voor opslag gebruikt kon gaan worden. Zo ontstond het typisch Utrechtse dubbele kadesysteem met een lage laad- en loskade voor schepen en goederen en de bovengelegen straat waarover het verdere verkeer plaatsvond. Van het eind van de veertiende eeuw werden er ook langs de toen aangelegde Nieuwegracht werfkelders gebouwd. Daarbij ging het niet zozeer om de opslag van echte handelswaar, maar betrof het vooral de bevoorrading van de huizen zelf.



Havenzicht vanaf de Jansbrug richting de Viebrug in 1875: schepen en opslagruimtes. Uit: Brochure Werk aan de werf!



Burgerinitiatief en burgerparticipatie

De grachten, werven en werfkelders zijn te beschouwen als één groot middeleeuws havensysteem dat dwars door de stad Utrecht loopt. Ondanks dat het geheel een verbluffend ingenieus systeem is, was er bij de aanleg en het eeuwenlange gebruik van deze kilometerslange stadshaven geen sprake van een overkoepelend ontwerp of masterplan. De percelen waarop de pakhuizen en koopmanswoningen werden gebouwd waren particulier eigendom en dat gold ook voor de werfkelders, de werven en het perceel vaarwater voor de kelders. Ook het uitgraven van de werfkelders en het aanleggen van de laaggelegen werven en het onderhouden daarvan werd door de particuliere eigenaren gedaan. Het is tekenend voor de burgerlijke en ondernemende cultuur van Nederland dat dit uitgebreide systeem van grachten, werven en werfkelders eeuwenlang kon standhouden, dankzij het feit dat iedereen eraan bijdroeg.

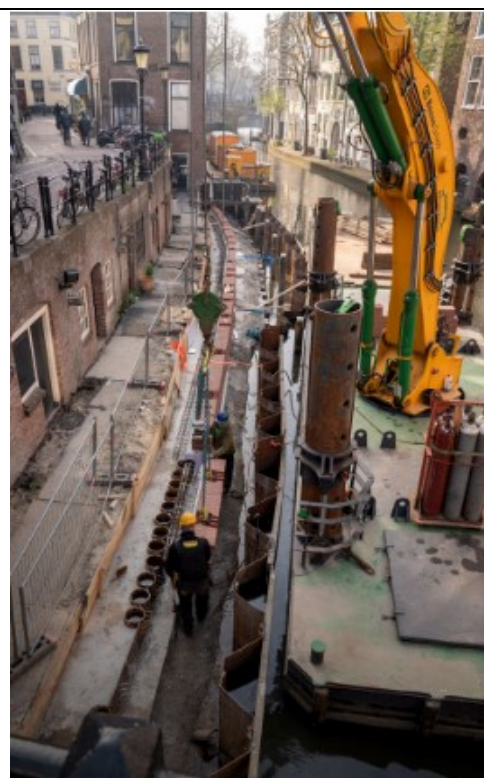
Restauratie van de Utrechtse werven

Aan het einde van de negentiende eeuw nam het trein- en vrachtwagenverkeer een steeds grotere vlucht ten koste van het vrachtvervoer per schip. De Oudergacht en de werven verloren daarmee definitief hun functie, waarna het onderhoud achteruitging en ze in verval raakten. De gemeente heeft vanaf 1950 geprobeerd de Utrechtse werven voor verder verval te behoeden, door de ondergrondse werfmuren, werven en kademuren op te kopen of te onteigenen. Daarnaast zijn alle 732 bekende werfkelders in kaart gebracht en wordt onderzoek gedaan naar de naar schatting ruim 150 nog niet ingetekende kelders. Er is een beschermingsregime ontwikkeld door het havensysteem in 1976 aan te wijzen als beschermd stadsgezicht, waarvoor in 2012 een conserverend bestemmingsplan is vastgesteld. Het wervenstelsel als geheel is aangewezen als rijksmonument. Om de werven voor de toekomst te kunnen behouden is een omvangrijke aanpak noodzakelijk. De gemeente Utrecht heeft daarvoor in samenspraak met de eigenaren en bewoners van de grachtenpanden een aanpak ontwikkeld, waarbij samenwerking en medewerking van alle betrokkenen nodig is. De aanpak staat beschreven in het programma 'Werk aan de werf', beslaat een periode van dertig jaar en is in 2021 van start gegaan.





Verstevigen van werfkelders



Plaatsing nieuwe walmuren

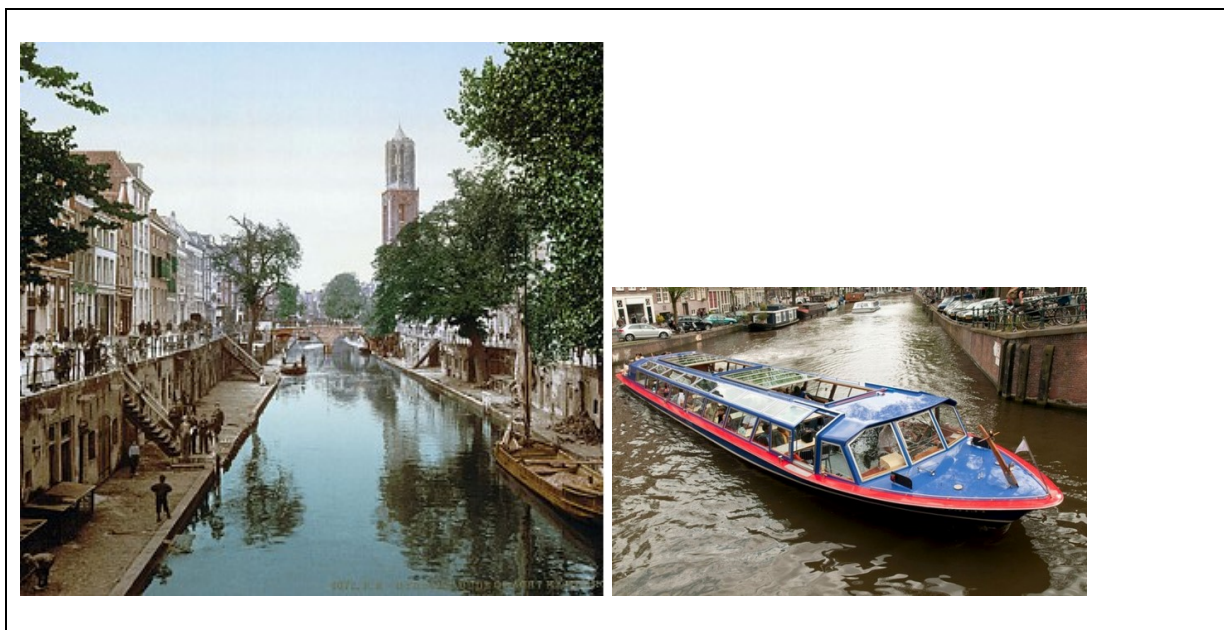
Huidige betekenis van de Utrechtse werven

Het wervengebied is beeldbepalend en van grote betekenis voor de aantrekkingskracht van de stad Utrecht. De stadsgrachten vormen nog steeds het economische hart van de stad. Er zijn veel winkels gevestigd langs de grachten. Er zijn wandeltochten uitgezet en de werven en werfkelders bieden ruimte aan restaurants en terrassen, ateliers, kantoorruimten en woningen. Waterliefhebbers kunnen weer gebruik maken van de Stadsbuitengracht, sinds de Weerdsingel en de Catharijnesingel, die gedempt waren voor het autoverkeer en voor de bouw van Hoog Catharijne, weer open zijn gegraven.



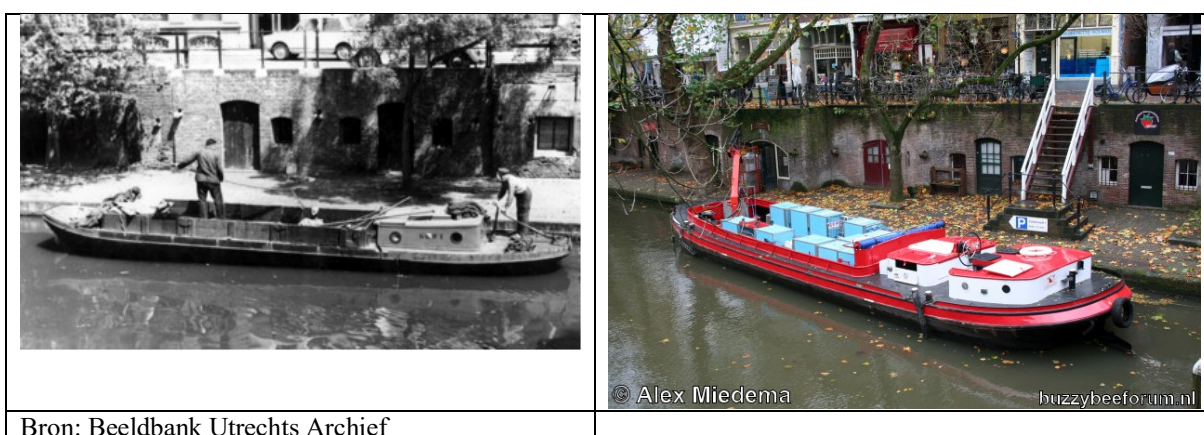


Natuurlijk maken ook rondvaartboten en recreatievaartuigen gebruik van de grachten en de singels in de stad.



Schepen komen terug

Vanwege de schade die zwaar verkeer toebrengt aan kades en werfkelders heeft Utrecht een verbod voor zwaar verkeer en vrachtwagens ingesteld en werkt Utrecht aan meer mogelijkheden van vervoer per schip. Het hele middeleeuwse havensysteem is ontwikkeld op scheepvaart, dus het ligt eigenlijk voor de hand om lering te trekken uit die geschiedenis. Zo bevoorraadt een bierboot de horeca langs de werven en zet de gemeente Utrecht vuilnisboten in om afval op te halen. Het type boot dat al in 1965 gebruikt werd, wordt ook ingezet voor stadsdistributie.





Een volgende stap is het ontwikkelen van een aantal multimodale transporthubs aan de rand van de stad, vanwaar kleine elektrische schepen met weinig golfslag goederen en bouwmaterialen verder de stad in transporteren.



Reconstructies Romeins vrachtschip en Stadskraan

Reconstructies van maritieme objecten maken inmiddels ook onderdeel uit van een aantal maritieme ensembles in de stad Utrecht. Romeinse schepen zijn nauw verbonden met de maritieme geschiedenis van Utrecht, zoals het Utrechtschip van omstreeks 1000 dat tentoongesteld is in het Centraal Museum laat zien. In de Utrechtse wijk Vleuten is in 1997 een ruim 1800 jaar oud Romeins rivier vrachtschip gevonden, dat De Meern 1 is genoemd. Dit schip is in 2003 opgegraven en geconserveerd en wordt tentoongesteld in museum Castellum Hoge Woerd.



Foto: Aafke Holwerda



Bij de Stichting Bouwloods Utrecht is tussen 2006 en 2009 een 25 meter lange en elektrisch aangedreven reconstructie gebouwd van De Meern 1, die in de vaart is genomen met de naam 'Per Mare ad Laurium'. Het schip heeft een ligplaats aan de Weerdsingel westzijde bij de Monicabrug in Utrecht en is geschikt om met 32 gasten over de grachten en singels te varen.



De Stichting Stadskraan Utrecht bouwt in samenwerking met de Museumwerf Vreeswijk een reconstructie van een historische stadskraan, die vanaf de late middeleeuwen tot in de negentiende eeuw bij de Ganzenmarkt aan de Oudegracht stond. Deze eikenhouten stadskraan, die tegelijkertijd ook een leerwerkplaats is voor leerling-timmerlieden, komt ook aan de Weerdsingel te staan. Het historisch sluisencomplex bij de Vecht, waaronder de Weerdsuis, hoort bij dit geheel.







10. MUSEUMWERF VREESWIJK EN OPENLUCHTMUSEUM NIEUWEGEIN

INLEIDING

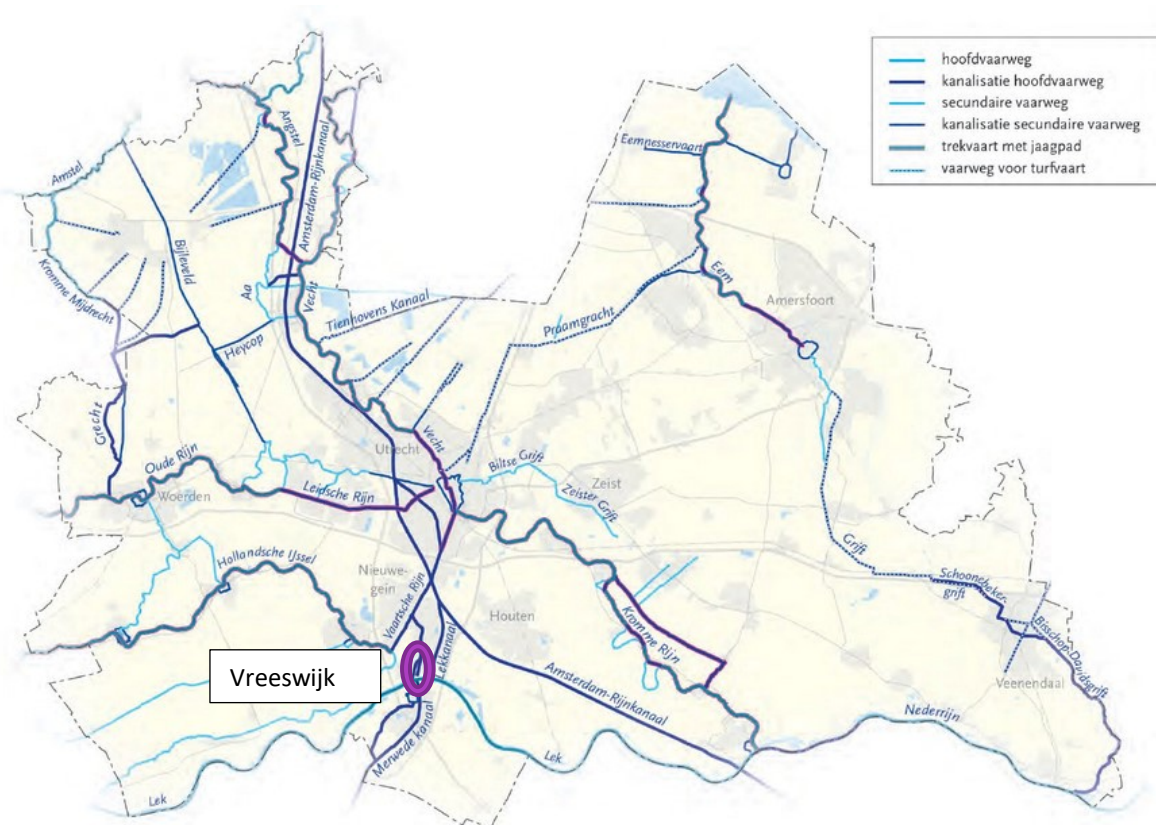
Vreeswijk was een dorp met een strategische ligging aan de Lek. Sinds 1971 is het een wijk van de gemeente Nieuwegein. Vreeswijk is van groot belang geweest voor de ontwikkeling van de stad Utrecht als handelsstad, waarbij Vreeswijk het knooppunt was van een aantal essentiële waterwegen en sluizen. De handel bloeide en ook de scheepsbouw profiteerde mee. De kentering kwam met de bouw van het Amsterdam-Rijnkanaal en de Prinses Beatrixsluizen, waarna de scheepvaart buiten het dorp Vreeswijk om doorvoer. De bekende werf Buitenweg bestaat nog, onder de naam Museumwerf Vreeswijk, dat nu onderdeel is van het Openluchtmuseum Nieuwegein.

VAN NIEUWE VAART TOT VAARTSCHE RIJN

Zowel de aanleg van de dam bij Wijk bij Duurstede in 1122, waardoor de verbinding van de Rijn met de Kromme Rijn werd afgesloten, als de aanleg van de dam bij Het Klaphek in 1285, waardoor de Hollandsche IJssel werd afgesloten, bedreigden de bereikbaarheid van de stad Utrecht over water en daarmee van de handelsbelangen. De oplossing lag in het graven van een kanaal, dat deels gebruik maakte van bestaand vaarwater. Het graven van de Vaartsche Rijn, die ook wel Rechte Rijn werd genoemd, als tegenhanger van de Kromme Rijn tussen Wijk bij Duurstede en Utrecht, begon in 1127 bij de Stadsbuitensingel in Utrecht. Daarmee is de Vaartsche Rijn één van de oudste kanalen van Nederland. De Vaartsche Rijn liep in eerste instantie tot 't Gein bij Jutphaas, waar bij de Doorslag te verbinding werd gemaakt met de Hollandsche IJssel. In 1288 werd van daaraf de Nieuwe Vaart gegraven naar Vreeswijk. Daar moesten de goederen uit de schepen aanvankelijk over de dijk naar de Lek overgeheveld worden. In 1373 werd in Vreeswijk de sluis aangelegd die de Nieuwe Vaart, die onderdeel werd van de Vaartsche Rijn, direct verbond met de Lek. Langs de Vaartsche Rijn en in en rond Vreeswijk ontstonden bedrijven, zoals scheepswerven, zaagmolens, steen- en pannenbakkerijen.

KEULSE VAART

De Vaartsche Rijn was tot de aanleg van het Merwedekanaal in 1892 onderdeel van de Keulse Vaart, de doorlopende vaarroute van Amsterdam via Utrecht naar Keulen, wat het centrum van handel en nijverheid was in het gebied Duitsland. De Keulse Vaart was niet één waterweg, maar een vaarroute via diverse vaarten, grachten en rivieren, waaronder de Amstel, de Vecht, de Weespertrekvaart, de Stadsbuitensingel, de Vaartsche Rijn, de Lek en de Rijn, die Amsterdam verbond met Keulen. De stad Utrecht heeft als handelsstad sterk geprofiteerd van het sluizencomplex bij Vreeswijk en de ligging aan de Keulse Vaart. Utrecht kon daardoor met haar vier kilometer lange grachten- en wervensysteem uitgroeien tot de grootste binnenhaven van Europa. Maar ook de kleinere steden langs de route van de Keulse Vaart, zoals Muiden, Weesp, Jutphaas en Vreeswijk, profiteerden mee van deze handelsvaart.



Waterwegen Geopark Heuvelrug Gooi en Vecht

MERWEDEKANAAL, AMSTERDAM-RIJNKANAAL EN LEKKANAAL

Na 1850 en de opkomst van de stoomschepen nam de omvang van de schepen toe. De sluisen en bruggen in het traject Keulse Vaart en de Vaartsche Rijn werden te klein en zorgden voor te veel oponthoud. Dit leidde tot het besluit om een nieuw kanaal aan te leggen. Na diverse studies over verschillende trajecten is in 1881 besloten tot de aanleg van het Merwedekanaal, dat deels gebruik maakte van de verbrede en verdiepte Vaartsche Rijn. Voor de aansluiting op de Lek werd net ten westen van Vreeswijk een nieuw sluisencomplex aangelegd, de Koninginnensluis geheten, die in 1892 geopend werd. Het Merwedekanaal liep na Vreeswijk en na kruising met de Lek verder door naar Gorinchem, zodat schepen ook gebruik konden maken van de Waal. De handel verplaatste zich wat naar het westen, maar bleef nog wel in Vreeswijk.

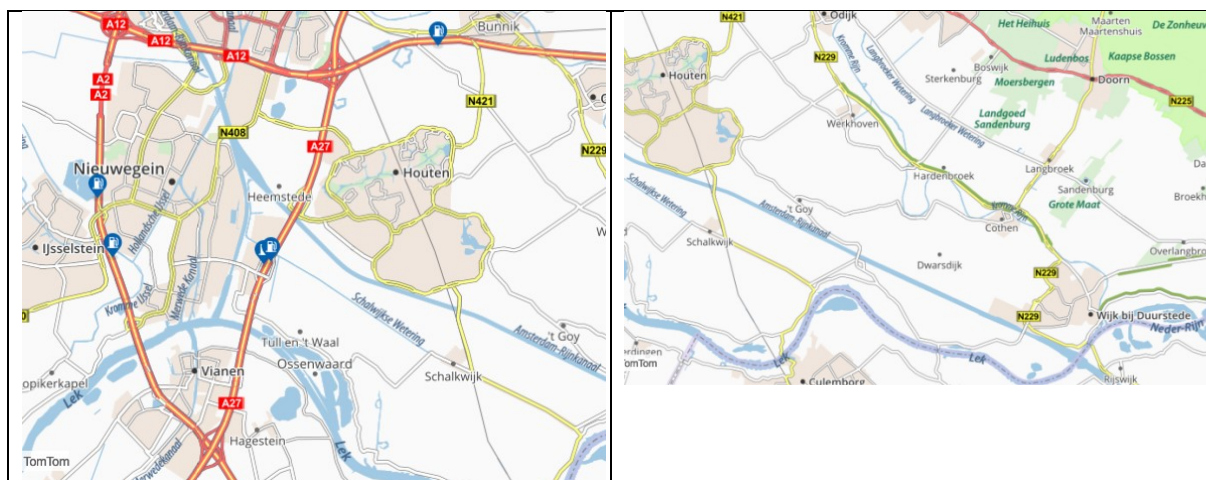


Opstopping bij de Koninginnensluis in Vreeswijk in 1926 – Bron: Website USINE

Al in de jaren twintig van de twintigste eeuw vroeg de schaalvergroting in de binnenvaart opnieuw om een grotere en snellere vaarweg tussen Amsterdam en het Ruhrgebied in Duitsland. Het besluit tot de aanleg van het Amsterdam-Rijnkanaal viel in 1931. Het nieuwe traject liep veel verder naar het oosten en mondde na de Prinses Irenesluizen direct uit in de overgang van de Lek naar de Nederrijn net voor Wijk bij Duurstede. Het 72 kilometer lange en 100-120 meter brede Amsterdam-Rijnkanaal is inmiddels met circa 100.000 schepen per jaar het drukst bevaren kanaal ter wereld.

Voor de route van Amsterdam naar Rotterdam en Antwerpen en de aansluiting van het Amsterdam-Rijnkanaal op de Lek werd ter hoogte van Jutphaas het nieuwe Lekkanaal met de Prinses Beatrixsluizen gegraven. Ook het Lekkanaal en de Prinses Beatrixsluizen, die in 1938 werden geopend, lagen een paar kilometer ten oosten van Vreeswijk. Het Lekkanaal telt zo'n 50.000 schepen per jaar.

De aanleg van het Amsterdam-Rijnkanaal en het Lekkanaal met de Prinses Beatrixsluizen bracht de economie en de welvaart van Vreeswijk een gevoelige klap toe. De scheepvaart passeerde voortaan het dorp Vreeswijk. Winkeliers raakten brodeloos en verlieten het dorp. Dit gebeurde niet alleen in Vreeswijk, maar was het lot van vele andere kleinere dorpen en stadjes aan waterwegen, die in de loop der tijd opgeschaald, rechtgetrokken of verlegd werden.



Een ontwikkeling die in de tweede helft van de twintigste eeuw steeds zichtbaarder werd is de opkomst van de recreatievaart en de passagiersvaart, al dan niet met historische schepen. Dit brengt opnieuw dynamiek en welvaart in de dorpen en steden die langs vaarwater liggen dat goed toegankelijk is voor de recreatievaart. Vooral steden met veel historie zijn daarbij in trek. Ook Vreeswijk weet daarvan te profiteren.

SLUIZENCOMPLEXEN

Nieuwegein, waarin Vreeswijk en Jutphaas zijn opgegaan, telt in de loop der eeuwen zes sluizencomplexen. Al deze sluizen hebben een grote rol gespeeld in de ontwikkeling van Vreeswijk, Jutphaas en Utrecht.

- De Oude Sluis, aangelegd in 1373, verbond de Vaartsche Rijn met de Lek. De Oude Sluis bestaat uit twee sluiscolken.
- De Rijkshulpschutsluis, ook wel kortweg Spuisluis genoemd, is gebouwd in 1817 om de Oude Sluis te kunnen restaureren. Deze sluis werd tevens ingezet als inundatiesluis voor de Nieuwe Hollandse Waterlinie.



- De Koninginnensluis, gebouwd in 1892, verbond het Merwedekanaal met de Lek. De Koninginnensluis bestaat uit twee sluiscolken.
- De Doorslagsluis, gebouwd in 1671, verbond de Hollandsche IJssel met de Vaartsche Rijn.
- De Zuidersluis en de Noordersluis bevinden zich voor en na de kruising van het Merwedekanaal en het Amsterdam-Rijnkanaal.
- De Prinses Beatrixsluizen verbinden via het Lekkanaal het Amsterdam-Rijnkanaal met de Lek.

De schaalvergroting in de binnenvaart en het toenemende aantal schepen dat gebruik maakt van de vaarroutes tussen Amsterdam en Rotterdam leidde ertoe dat de Prinses Beatrixsluizen in 2019 zijn uitgebreid met een derde en nog langere en bredere sluiscolk. Daardoor kunnen de schepen sneller worden geschut en grotere transporten worden doorgelaten. Vreeswijk laat met deze rij sluizen goed zien hoe de groei van de handel en de welvaart samenhangt met de groei van de binnenvaart en daarmee van de waterwegen en de waterbouwkundige werken. Vreeswijk toont daarmee een uniek maritiem waterstaatsensemble.



Vreeswijk met van links naar rechts de Koninginnensluis in het Merwedekanaal, de Oude Sluis in de Vaartsche Rijn, de Rijkshulpschutsluis en de Beatrixsluizen in het Amsterdam-Rijnkanaal in 1981 – Bron: Website USINE



SCHEEPSWERVEN

Vreeswijk en Jutphaas telden in de hoogtijdagen van de scheepvaart zes scheepswerven, waarvan er nog één bestaat. Deze werven werkten geregeld samen. Het betrof:

- De werf van Vermeulen uit Jutphaas
- Scheepsdok bij Plettenburg tussen Vreeswijk en Jutphaas
- Scheepswerf De Groot in Jutphaas (plaatsgemaakt voor het Amsterdam-Rijnkanaal)
- Scheepswerf en Machinefabriek de Liesbosch in Jutphaas, waar zeeschepen werden onderhouden
- Scheepswerf en Machinefabriek Gebroeders van Zutphen in Vreeswijk
- Scheepswerf en Machinefabriek Buitenweg in Vreeswijk

MUSEUMWERF VREESWIJK ZET SCHEEPSWERF BUITENWEG VOORT

De eerste Scheepswerf en Machinefabriek Buitenweg is door de gebroeders Buitenweg opgericht in 1856 op de Helling in Vreeswijk, waar zij een al bestaande werf overnamen. Deze werf lag naast de Oude Sluis, maar het terrein werd te klein. In 1899 kochten zij wat verderop aan de Vaartsche Rijn het terrein van de scheepssloperij Het Oude Gat aan de Wierselaan in Vreeswijk en hier vestigden zij de Scheepswerf en Machinefabriek Buitenweg. Deze werf is in operationele staat behouden gebleven en is in 2002 overgegaan in de Museumwerf Vreeswijk, die deel uitmaakt van het Openluchtmuseum Nieuwegein.

Museumwerf Vreeswijk is zowel een werkende werf voor historische schepen als een museum over de historische binnenvaart. De werf heeft de beschikking over een dwarshelling voor het droogzetten van schepen, een ijzerloods, draaijerij en fijnmetaal-afdeling voor staalwerk, een motorenwerkplaats en een timmerwerkplaats voor houtbewerking. Eigenaren van historische schepen komen naar Vreeswijk voor restauraties, reparaties en onderhoud. Zij kunnen als zij willen zelf meewerken aan het onderhoud van hun schip. Het museum heeft zowel binnen als buiten expositieruimtes voor vaste en wisseltentoonstellingen en een Theehuys voor koffie en bijeenkomsten. Naast de Museumwerf is de Museumhaven Vreeswijk ontwikkeld.

De Museumwerf toont dat Vreeswijk eeuwenlang een belangrijk centrum voor de binnenvaart was. Hiervan getuigt nog veel waterbouwkundig, architectonisch, industrieel en maritiem erfgoed, zoals sluiscomplexen, bruggen, sluiswachterswoningen, het schippersinternaat Prins Hendrik met een school voor schipperskinderen, waar tussen de opening in 1915 en de sluiting in 1984 in totaal 4.123 kinderen hebben gewoond en schoolgegaan, en uiteraard de werf en de historische schepen die op en rond de werf liggen.





VEERPONT EN RONDVAARTEN

De Stichting Vreva en de Museumwerf Vreeswijk, die ook het voet- en fietsveer over de Lek bedienen tussen Nieuwegein en Vianen, organiseren rondvaarten met historische schepen door het Openluchtmuseum Nieuwegein. De schepen varen met hun gasten over de Vaartsche Rijn, de Doorslag en het Merwedekanaal naar de sluizen en de oude kernen van Vreeswijk en Jutphaas.



Kagenaar Hoop en Vertrouwen en reconstructie Romeinse punter Fiducia – Bron: Schuttevaer

EDUCATIE EN SCHEEPSAMBACHTEN

Museumwerf Vreeswijk zet zich actief in voor educatie aan leerlingen van het basisonderwijs. Er zijn verschillende lessen en docentenhandleidingen ontwikkeld voor schoolklassen. De leerlingen maken kennis met materialen, technieken en machines en passen het geleerde zelf toe bij het maken van een metalen voorwerp.

Ook voor het deskundig onderhouden van historische schepen is veel ambachtelijke kennis nodig. De Museumwerf neemt met projecten de mogelijkheden te baat om via stageplaatsen en leerwerkprojecten de kennis die nu nog aanwezig is bij de oudere medewerkers over te dragen aan nieuwe generaties. Met het oog op de toekomst werkt de Museumhaven aan een plan voor een Ambachtsschool om jongeren meer bij het werken aan historische schepen te betrekken.

De Museumwerf heeft al diverse malen bijzonder en zeer oud maritiem erfgoed van de ondergang gered, gerestaureerd en tentoongesteld, zoals een boerenschouw, de westlander Voorwaarts, de kagenaar Hoop en Vertrouwen en het Vreeswijkse zandschip Christina. In de toekomst wordt mogelijk gewerkt aan het behoud van de Simone, één van de laatste schaars geworden Utrechtse pramen en aan het laatste overgebleven ponton van de schipbrug tussen Vreeswijk en Vianen (1840 – 1936).



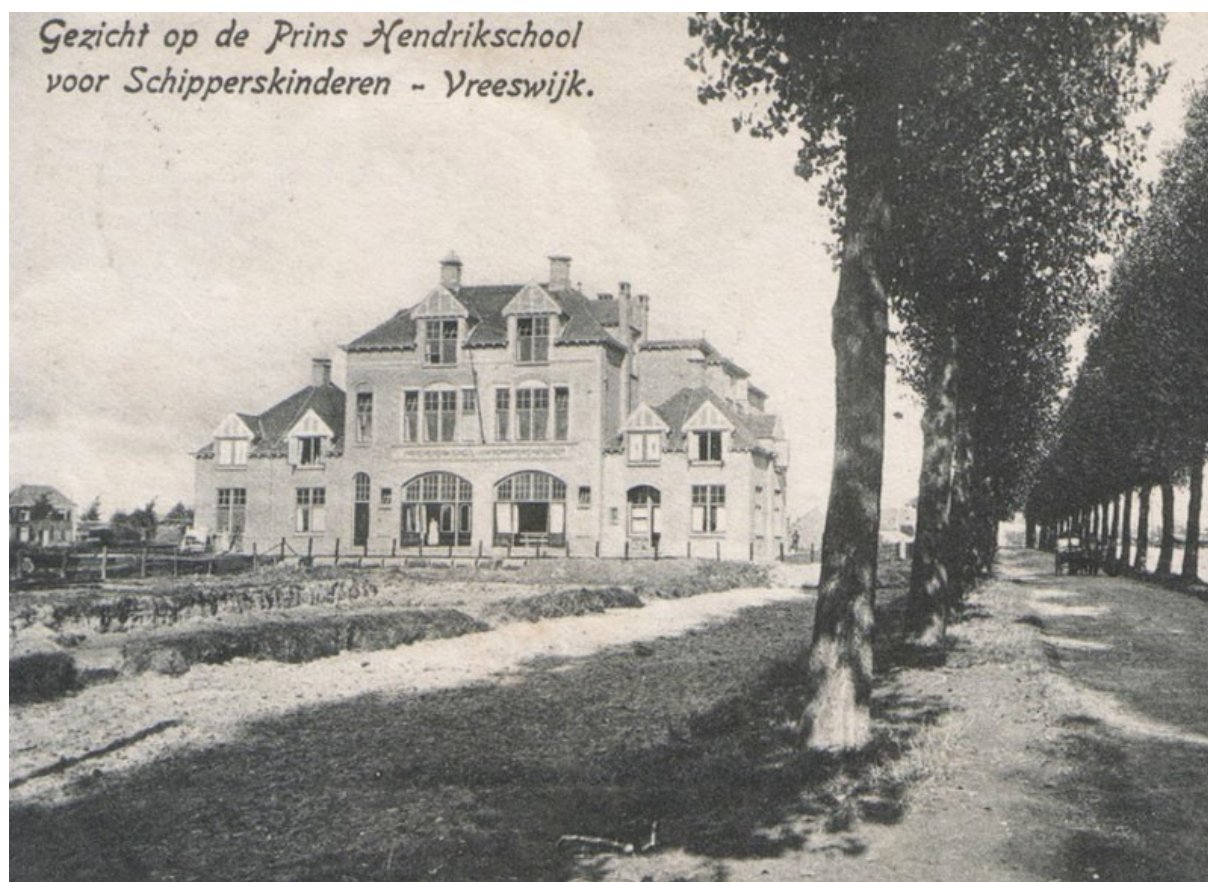
Boerschouw



Utrechtse praam

Een voorbeeld van een project is de reconstructie van een middeleeuwse hijskraan. Samen met de Stichting Stadskraan, die tijdelijk onderdak heeft gekregen bij de Museumwerf Vreeswijk, verrijst een eikenhouten kraan, van het type dat in de middeleeuwen op het wed bij de Ganzenmarkt in Utrecht heeft gestaan. Als de kraan af is krijgt deze een plek bij de Monicabrug in Utrecht. De Museumwerf Vreeswijk bouwt de kraan met leerlingen die in de Ambachtsschool opgeleid worden tot vakkrachten in hout- en metaalbewerking.

SCHIPPERSINTERNAAT PRINS HENDRIK





De school met schippersinternaat in 1920



Het schippersinternaat Prins Hendrik heeft gefunctioneerd tot 1984, toen het verhuisde naar een nieuw complex. Het internaat en de school kwamen leeg te staan. Het complex werd tijdelijk gebruikt door kunstenaars, totdat het in 1995 werd herbestemd tot appartementen en huisvesting voor de School voor Beeldende Kunst. Het gebouw en de directeurswoningen zijn aangewezen als rijksmonument.



MUSEUMHAVEN EN PASSANTENHAVEN

Naast de Museumwerf Vreeswijk ligt in de Vaartsche Rijn een museumhaven en een passantenhaven. In de museumhaven, tussen de Amaliabrug en de Oranjebrug, liggen zo'n 10 historische schepen. Het zijn voormalige bedrijfsvaartuigen met een ijzeren of stalen casco van tenminste 50 jaar oud. Van deze schepen is de buitenkant origineel, maar binnenin mag het voormalige laadruim herbestemd zijn voor een andere functie, zoals wonen en werken aan boord.

De passantenhaven in de oude kern van Vreeswijk biedt varende schepen met een historisch casco een passantenplaats, variërend van de duur van een paar dagen tot circa een half jaar.

Daarnaast liggen er in diverse waterwegen in Nieuwegein zo'n 20 schepen aangemeerd, waarvan een groot deel historisch is en bewoond wordt. In de bijlage onderaan dit hoofdstuk staan deze schepen toegelicht.

OPENLUCHTMUSEUM NIEUWEGEIN

Het Openluchtmuseum Nieuwegein, waar ook de voormalige dorpen Vreeswijk en Jutphaas onder vallen, bestrijkt een uitgebreid maritiem ensemble, dat bestaat uit:

- Museumwerf Vreeswijk
- Museumhaven Vreeswijk met zo'n 10 historische schepen
- Sluizen en een aantal bruggen
- Veel historische panden, die nu voorzien zijn van QR-codes, hebben een directie link met de historische binnenvaart, zoals de voormalige werkplaatsen voor de zeil- en mastenmakerijen,



smederijen, tagrijn (winkel in schippersbenodigdheden), oude schipperscafe's, het Schippersinternaat Prins Hendrik, winkeliers gericht op de grote klandizie onder schippers

- Waterwegen
- Kades en de verlaagde wal als oude laad- en losplaats bij de Barbarakerk in Vreeswijk
- Historische schepen
- Het voet- en fietsveer van Vreeswijk naar Vianen (NB De twee machinebrugschepen van de in 1840 aangelegde schipbrug liggen in Zutphen en Amsterdam). Een ponton ligt in Nieuwegein als aanlegsteiger van Rijkswaterstaat.
- Fortencomplexen van de Nieuwe Hollandse Waterlinie
- Ingegraven kanonnen naast de Oude Sluis
- Vreeswijk als beschermd dorpsgezicht
- Ook het immateriële maritieme erfgoed wordt in het Openluchtmuseum Nieuwegein gekoesterd, waaronder: touwslaan, knopen en splitsen van staaldraad, zeilmaken, metaalbewerken, smeden, klinken, scheepstimmerwerk, slepen en handeldrijven te water met een parlevinker, een varende winkel en het bespelen van een typisch schippersmuziekinstrument, de trekharmonica.

ADVIES VOOR BELEIDSMAKERS

Het Openluchtmuseum Nieuwegein en de Museumwerf Vreeswijk hebben wensen en adviezen voor de provincie en voor gemeenten. Die kunnen beleid maken dat het behouden van historische schepen bevordert en stimuleert, zoals:

- Het aanwijzen van ligplekken waar historisch interessante schepen en oude rompen mogen liggen, tot er nieuwe eigenaren gevonden zijn die ze kunnen opknappen en herbestemmen.
- Het bestemmen van ligplaatsen voor de Schepencarrousel: een systeem waarbij varende historische schepen voor maximaal drie maanden op dezelfde plek kunnen liggen en dan weer doorvaren naar een andere Carrouselplek. Het varen houdt de schepen en de schippers in goede conditie en biedt de omwonenden en bezoekers een wisselend schouwspel van historische schepen.
- Er moeten voldoende ligplaatsen zijn met op bewoonde en varende erfgoedschepen toegesneden regels.
- De overheid zou het maritieme erfgoed moeten erkennen en beschermen.

Bijlage: Inventarisatie overige historische schepen in Nieuwegein

Deze korte inventarisatie is grotendeels gebaseerd op foto's en dus letterlijk een momentopname. Van een beperkt aantal is de historie bekend. De inventarisatie is eveneens niet compleet omdat een aantal schepen hier een winterplek heeft en op het moment van de inventarisatie niet op hun plek lagen. Ook zijn niet alle bijbootjes opgenomen. De schepen in de Historische Haven Vreeswijk ontbreken omdat hiervan al een aparte lijst is opgesteld.

Handelskade:

- 1) De Spits Salvé: deze is goed onderhouden en zeer origineel. Wordt door de oud-schippers bewoond. De Salvé ligt op een plek waarbij een maximum verblijfsduur geldt van 14 dagen.
- 2) Werkponton afkomstig van het werkeiland Neeltje Jans. Wordt nu en dan bewoond.
- 3) Een scheepje dat veel weg heeft van een oud patrouillebootje. Wordt gebruikt als recreatieschip.
- 4) Luxe Motor Twee Gebroeders van de firma Van Beest. Bedrijfsschip. Wordt vaak gebruikt voor baggerwerkzaamheden.
- 5) Wit recreatieschuitje.
- 6) ZK 49, voormalig vissersscheepje.



De Bongenaar:

- 7) In beton gezet woonschip. Type casco onbekend.
- 8) Voormalig beurtscheepje. Wordt bewoond.

Vreeswijkserijpad:

- 9) Luxe motor Nooit Gedacht – Varend Variëté. Legendarisch schip dat in de jaren 70 als Varend Variëté door Nederland trok. Er was een ingenieuze constructie bedacht waarmee een circustent aan de giek kon worden bevestigd. De tent kon zowel buitenboord als half over het schip worden getrokken. Wordt gebruikt als woonschip.

Over het Varend Variëté zijn diverse krantenberichten verschenen. Ook in WoonbootMagazine is een artikel verschenen.

- 10) Zeeëend, een voormalige waterboot, opgebouwd als woonschip.
- 11) Luxe motor met stalen witte opbouw. Wordt waarschijnlijk gebruikt voor bewoning.

Herenweg:

- 12 - 13) Twee geklonken platte schuitjes. Lijken voormalige werkbootjes.
- 14) Luxe motor De Jonkheer van Jutphaas, was passagierschip van ernaast gelegen zalenverhuur De Lantaarn. Wordt ingericht als woonschip.
- 15) Pulpscheepje Torrole. Was onder de naam Amphitrite in gebruik bij de Zevenbergse suikerfabriek als 'pulpscheepje'. Daarin werd pulp geladen waarvoor even geen scheepsruimte beschikbaar was of om de lopende band, waarmee de pulp werd aangevoerd, leeg te maken. Wordt bewoond.
- 16) Luxe motor Hydra, wordt bewoond.
- 17) Tjalk Elisabeth. Wordt binnenkort opgeknapt en bewoond.
- 18) Uwe Jens Lornsen 1, waarschijnlijk voormalige patrouilleboot, wordt bewoond.
- 19) Luxe motor Jacoba, wordt bewoond.

Utrechtsestraatweg:

20) Woonschip Mississippi, bijzondere woonboot. De drijvende basis is een oude beun- of baggerbak. In de opbouw zijn in de strakke, heldere vormgeving elementen van architectuurstijlen van Het Nieuwe Bouwen en De Stijl herkenbaar. Het grotendeels originele interieur is eveneens verzorgd, maar dan in een andere stijl met elementen van art deco. De ramen zowel buiten als binnen bevatten veel glas-in-lood. De Mississippi is gebouwd voor dhr. Oorlog, directeur van Vredestein Bandenfabriek. Over de Mississippi zijn artikelen verschenen in Oer, Woonbootmagazine en de Cronyck de Geyn.

- 21) Opgebouwde aak. Traditioneel woonschip. Geen info beschikbaar.

Jaagpad bij Zuidersluis:

- 22) Luxe Motor Gerarda, zeer verzorgd, wordt als tweede woning gebruikt.







11. MUSEUMHAVEN SPAKENBURG EN DE BOTTERVLOOT

INLEIDING

Het vissersdorp Spakenburg ligt in het Nationaal Park Arkemheen Eemland, vroeger een kweldergebied dat bij vloed onder water liep. Meer dan 200 jaar was Spakenburg een bloeiende visserijgemeenschap, met een haven, scheepstimmerwerf en visafslag. Een grote overstroming in 1916 veroorzaakte enorme schade langs de Zuiderzeekust en leidde tot de bouw van de Afsluitdijk en de aanleg van de IJsselmeerpolders. Dat betekende het einde van de visserij. Eind vorige eeuw besloot men de resterende vissersschepen te restaureren en in te zetten voor recreatieve zeiltochten. De scheepstimmerwerf werd opgeknapt en inmiddels is het oude centrum van Spakenburg een Museumhaven rijker, die geliefd is bij recreanten en toeristen en het dorp een nieuwe economische impuls heeft gegeven.

ARKEMHEEN EEMLAND

De polder Arkemheen ligt in het noorden van de Gelderse vallei, op de overgang naar wat vroeger de Zuiderzee was. De aansluitende polder Eemland ligt ten noorden van de Utrechtse heuvelrug en de veenrivier de Eem, die vanaf Amersfoort met een grote bocht in noordwestelijke richting stroomt. Een tweede veenriviertje voerde meer noordwaarts en is later de basis geworden van de Spakenburger Gracht. Voor de aanleg van de Zeedijk in de 14^e eeuw waren Arkemheen en Eemland kwelders, waar het zeewater bij vloed via krekens landinwaarts liep. Na de aanleg van de dijk werd het land droger gemaakt door de aanleg van een netwerk aan sloten.

Arkemheen Eemland is nu één van de twintig Nationale Landschappen in Nederland. Bijzonder aan dit gebied is het zeer open veenweidegebied met een oud nog goed bewaard verkavelingspatroon. Bij verkaveling wordt het land in stukken verdeeld, die kavels heten. Preciezer gezegd betreft het hier stroken- of slagenverkaveling. De kavels zijn aangelegd in smalle banen, die stroken of slagen worden genoemd. Deze smalle stroken land ontstonden door het graven van slootjes, waarmee het water in het natte moerasland kon worden afgevoerd. De drogere stroken land konden worden gebruikt voor het weiden van vee. Deze ontginning vond plaats tussen de dertiende en zeventiende eeuw. Het verkavelingspatroon is sindsdien hetzelfde gebleven, inclusief nog een aantal kronkelende krekens en kleine moerasjes. Het is inmiddels een natuurgebied met veel weidevogels. Een plan uit 1959 voor verdere ruilverkaveling, waarbij alle sloten en kavels zouden worden rechtgetrokken, is gelukkig niet doorgegaan.

Opmerkelijk is dat er in dit hele gebied nauwelijks bebouwing staat, op enkele boerderijen na. Het gebied wordt aan de west-, zuid- en oostzijde begrensd door de snelwegen A27, A1 en A28 en aan de noordzijde door de Randmeren, voorheen de Zuiderzee. Aan de noordrand van Arkemheen Eemland ligt één gemeente, Bunschoten, die bestaat uit drie kernen: Bunschoten en Spakenburg, die inmiddels aan elkaar gegroeid zijn, en Eemdijk. Het stadje Bunschoten is ontstaan als boerendorp en het dorp Spakenburg als vissersdorp.

VISSERSDORP SPAKENBURG

De naam Spakenburg wordt al genoemd in de vijftiende eeuw. Spakenburg ontstond rond 1469 als dijkdorp bij een spui aan de Spakenburger Gracht, aanvankelijk een veenriviertje. Deze houten spui werd in 1749 vervangen door een stenen sluis.

Het water heeft in Spakenburg zowel voor inkomsten en welvaart als voor onheil en schade gezorgd. De visvangst op de Zuiderzee, en daarmee ook de bouw en het onderhoud van de houten bottervloot, heeft eeuwenlang gezorgd voor de broodwinning van veel Spakenburgers. Anderzijds kwam hoog water veelvuldig voor, waardoor



de haven nogal eens overstroomde. In de stegen waren schotten aangebracht om te voorkomen dat het dorp blank kwam te staan.

De vissersvloot groeide in de 19^e eeuw als kool. Het aantal schepen groeide van 34 in 1812 naar 193 in 1892. Het werk van de Scheepstimmerwerf Nieuwboer, die nog altijd bestaat, heeft daar zeker aan bijgedragen. De groei van de vissersvloot leidde in 1886 tot de aanleg van een nieuwe haven.



Links de nieuwe haven, in het midden de visafslag en rechts de oude haven

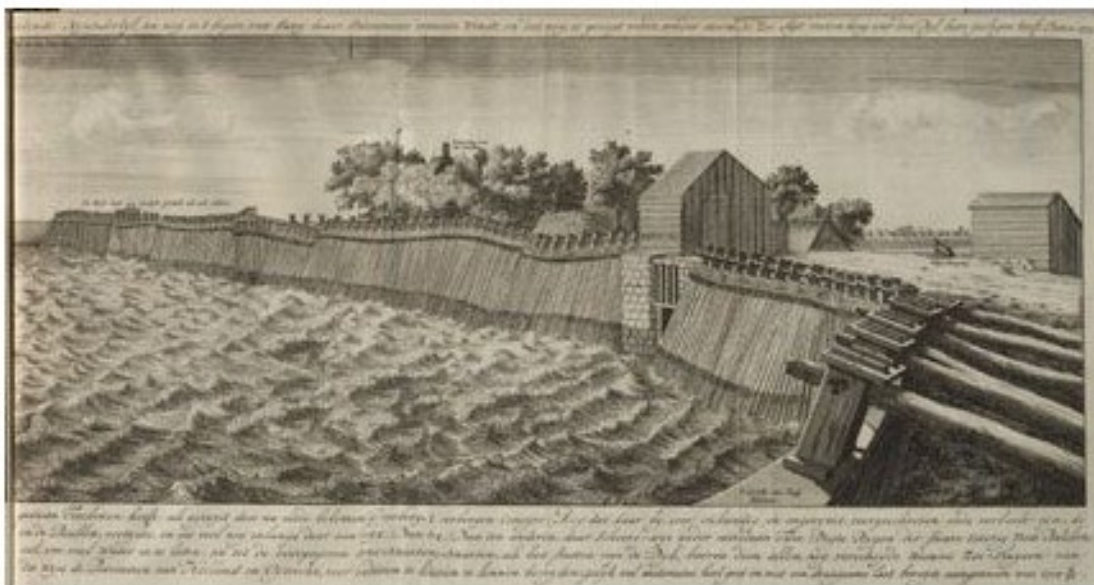
De visafslag was aanvankelijk een houten gebouwtje, maar is in 1923 vervangen door een stenen gebouw. Het interieur laat zien hoe hier tot 1985 de binnengekomen vis geveild werd. De vissers en handelaren zaten aan weerszijden op de banken, die voorzien waren van de nummers 1 t/m 100 en tevens van een drukknop. De vis werd gewogen en in een zinken trog in het midden gepresenteerd. De veilingmeester draaide aan een grote schijf aan de zijkant van het gebouw, waarop de geboden bedragen zichtbaar waren. Werden de visser en de handelaar het eens over een zekere prijs, dan werd afgerekend aan het loket in het kantoor van de visafslag, waar een zware kluis stond om het geld in veilig te stellen.



De visafslag. Bron: www.spakenburg.nl

HET WATER KOMT ... EN GING ...

Om het zeewater te keren stonden er vroeger langs de Zuiderzee overal palendijken. Bij het Randmeer is een stuk palendijk gereconstrueerd, om te laten zien hoe men vroeger land en levende have beschermd tegen de zee. Niettemin kwamen overstromingen toch met enige regelmaat voor.



De palendijk anno 1705, bron: Hoogheemraadschap Amstel, Gooi en Vecht



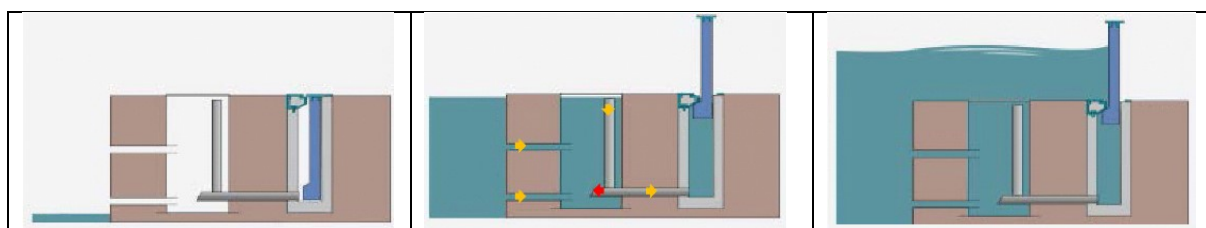
Tijdens de watersnoodramp van 1916 ging het echt mis. Het water kwam zo hoog te staan dat de polder onder water liep en dat schepen lossloegen. Veel vee verdronk, schepen dreven de haven uit of raakten op drift en beschadigden de huizen langs de haven, waardoor de bewoners dakloos werden. De schade was enorm en vormde mede de aanleiding voor de aanleg van de Afsluitdijk in 1932. Het Museum Spakenburg, gevestigd aan de haven tegenover de Scheepstimmerwerf Nieuwboer, schenkt ruime aandacht aan deze overstroming.





De stormvloed in januari 1916 en de watersnoodramp, die overal langs de Zuiderzee grote overstromingen veroorzaakte, leidde tot het besluit om de Zuiderzee af te sluiten van de Waddenzee middels het aannemen van de Zuiderzeewet in 1918. Tussen 1923 en 1931 werd de Afsluitdijk aangelegd en werd de Zuiderzee omgedoopt in IJsselmeer. Tussen 1930 en 1968 werden bovendien vier polders in het IJsselmeer drooggelegd. De eerste was in 1930 de Wieringermeerpolder, de tweede de Noordoostpolder in 1942, de derde de Oostelijke Flevopolder in 1957 en tenslotte als vierde de Zuidelijke Flevopolder in 1975. Spakenburg ligt bijna tegenover het zuidelijkste punt van de Zuidelijke Flevopolder, en ligt nu aan de Randmeren. De Zuiderzeewerken behoren tot de grootste waterbouwkundige werken ooit uitgevoerd.

Ondanks de afsluiting van de Zuiderzee door de Afsluitdijk en de aanleg van de IJsselmeerpolders kan het water van het IJsselmeer nog altijd verraderlijk zijn. Om deze reden is een flexibele keerwand aangelegd, die alleen bij hoogwater omhoogkomt. Bij de gewone waterstand zit de keerwand in de kade verborgen. Bij hoger water komt de keerwand omhoog. En bij erg hoog water houdt de keerwand het water tegen.





SCHEPENKERKHOF

Alhoewel de afsluiting van de Zuiderzee en de drooglegging van de IJsselmeerpolders de overstromingen bedwong en bovendien 5% extra grond opleverde, voornamelijk voor de landbouw, waren de schippers en vissers van Spakenburg er niet mee geholpen. De opbrengsten van de visserij op het IJsselmeer namen sterk af. De vissers werden werkloos en brodeloos en kozen tenslotte voor een andere toekomst. Maar wat moest er gebeuren met hun schepen?? Voor veel botters was afzinken de enige mogelijkheid die de schippers nog zagen. Opzij van de havenmonding van Spakenburg ligt nu een botterkerkhof... De gemeente Bunschoten heeft het botterkerkhof laten inventariseren. Het kerkhof telt vele tientallen wrakken, voornamelijk botters. Voor onderwaterarcheologen is het een dankbaar onderzoeksgebied.



BESCHERMD DORPSGEZICHT EN MONUMENTEN

De haven van Spakenburg heeft de uitstraling van een vissershaven goed weten te bewaren. Langs de Oude Haven liggen de botters, die het vissersdorp Spakenburg zijn kenmerkende maritieme uitstraling geven. In de hoek van de haven staat de nog altijd werkende Scheepstimmerwerf Nieuwboer, met daartegenover het Museum Spakenburg. In de straat daarachter staat een voormalige visrokerij, waar het Klederdracht- en Visserijmuseum in is gevestigd. Aan de haven langs de kades zijn terrasjes en winkels gevestigd. De reconstructie van de spuisluis sluit de haven af; het daarachter gelegen water is gedempt. Langs de dam tussen de Oude Haven en de Nieuwe Haven staan visserswoningen en kleine bedrijfspanden met een band met de visserij. Vanwege de historisch-ruimtelijke opbouw is het geheel aangewezen als beschermd dorpsgezicht, dat vele monumenten telt. Opmerkelijk is dat de zes rijksmonumenten allemaal met de visserij te maken hebben. Het betreft de waterweg, de werf en de haven bij de Scheepstimmerwerf Nieuwboer, waaronder ook de Rode Loods, de timmerloods en het woonhuis behoren. Verder zijn de visrokerij en de visafslag aangewezen als rijksmonument. Als gemeentelijk monument zijn de visserswoningen, de taanshuur en de werkplaats van de scheepstimmerman aangewezen. Wat nog mist in de rij monumenten zijn de botters zelf, waar het uiteindelijk allemaal om begonnen is.

SCHEEPSTIMMERWERF NIEUWBOER

Zeer waarschijnlijk bestaat er al zo'n 400 jaar een scheepswerf in Spakenburg op de plek waar nu de Scheepstimmerwerf Nieuwboer is gevestigd. Het oudste teruggevonden bericht meldt dat de scheepstimmerman de oude houten spui in de Spakenburger Gracht heeft gerepareerd in 1583. Daarna is diverse malen terug te lezen dat er mensen werkzaam waren in de 'schuytenmakerye'. Begin 18^e eeuw wordt er melding gemaakt van een scheepswerf en in 1767 is een akte gepasseerd waarin een scheepstimmerwerf wordt verkocht



en aangekocht. Uit het jaar 1787 zijn contracten bewaard gebleven waarin sprake is van de verkoop van bothschuyten (botters) door deze sloopstimmerwerf. In 1829 koopt Willem Nieuwboer de sloopstimmerwerf op afbetaling en in 1859 is de werf volledig zijn eigendom. Sindsdien hebben zeven generaties Nieuwboer de werf in handen gehad.

Sloopstimmerwerf Nieuwboer bouwde nieuwe bidders, maar het meeste werk betrof onderhoud en herstel van de Spakenburgse biddervloot, die lange tijd zo'n 200 schepen telde. Vanaf de 18^e eeuw is het uiterlijk van de werf hetzelfde gebleven: een bidderwerf met vier sloopshellingen, de bidderloods en de smederij uit de 19^e eeuw en de rode loods uit 1901 en herbouwd in 1993.

Een moeilijke periode voor de werf was de nasleep van de watersnoodramp in 1916. Van de 178 bidders die toen in de haven van Spakenburg lagen waren er nog maar 40 bruikbaar. 138 bidders hadden averij, waarvan 3 onherstelbaar en 29 zwaar beschadigd. De werf kon zoveel schade niet direct herstellen en kreeg assistentie van andere werven.

De moeilijkste periode brak echter aan in 1932, na de afsluiting van de Zuiderzee. De vissers konden hun werk en broodwinning niet meer voortzetten en de ene na de andere bidder werd op het schepenkerkhof achtergelaten. Op de werf werden geen nieuwe bidders meer gebouwd en ook het onderhoudswerk liep terug. Het zag er lang naar uit dat de werf zou moeten sluiten.

DE OMMEKEER

Rond 1960, toen ook elders in het land stemmen opgingen om historische vaartuigen voor de toekomst te behouden, wilden enkele idealisten proberen om de nog bestaande bidders te restaureren. Het onderhoud van een bidder kost veel geld en doorzettingsvermogen, maar gaandeweg kwamen er meer enthousiastelingen bij. In 1986 werd er zelfs met behulp van de oude mallen door Zeger Nieuwboer weer een nieuwe bidder gebouwd, de BU210, die als gemeentebidder vaart voor representatieve doeleinden. Na een aantal moeilijke jaren, waarin het een dubbeltje op zijn kant was of de werf kon overleven, groeide de biddervloot langzaam weer aan en kwam ook de oude sloopstimmerwerf weer tot bloei. Na een grote inzamelactie zijn de werfgebouwen weer opgeknapt en inmiddels beschermd als rijksmonument.

In de inventaris van de sloopstimmerwerf is nog veel materiaal en gereedschap behouden gebleven, zoals beitels, dissels en bijlen, zagen, schaven en de smidse, maar ook zijn er nog tientallen mallen bewaard, die gebruikt worden om de juiste vormen uit grove houten delen te zagen. De precieze afwerking gebeurt nog altijd op het oog. Het ambachtelijke vak van sloopstimmerman of -vrouw is een belangrijke vorm van immaterieel maritiem erfgoed.

Om het voortbestaan van de werf voor de toekomst te waarborgen is deze verkocht aan de gemeente Bunschoten en wordt ze beheerd door de Stichting Museumhaven Spakenburg. Maar tevens is het noodzakelijk dat er een voldoende groot aantal historische houten schepen in de vaart blijft. Zonder een gezonde exploitatie zou de werf hooguit een museum kunnen worden, maar gaat het vakmanschap verloren.

BIDDERS — DE PARELS VAN DE ZUIDERZEE

“De bidder ontwikkelde zich in de laatste tweehonderd jaar tot het meest verspreide en bekendste vissersschip van de Zuiderzee. Rond 1900 waren er op dit water zo'n 3.000 grote en kleine vaartuigen met circa 7.000 opvarenden actief in de visserij.”, schrijft Peter Dorleijn in zijn standaardwerk over bidders; *Vierendertig voet in de kiel; De bouw van een bidder*. Het grootste aantal bidders voer in die tijd vanuit Volendam en Spakenburg.



De botter is een mooi en stoer vaartuig, met een breed voorschip dat hoog uit het water komt en een slanker en lager achterschip. Door de forse, vloeiende lijnen ziet de botter er sierlijk uit, terwijl het goede zeileigenschappen heeft en zeewaardig is. De botter is een platbodem met zware inhouten, die het geraamte vormen waartegen de huidplanken zijn bevestigd. Botters zijn vissersschepen, die in het voorjaar haring en ansjovis vingen, in de zomer bot en paling en in de winter spiering en garnalen. Vanwege de mooie lijnen en goede zeileigenschappen zijn er ook botters gebouwd voor de recreatievaart, jachtbotters genoemd.

MUSEUMHAVEN SPAKENBURG

De botters worden nu in de vaart gehouden door liefhebbers van historische houten zeilschepen. Op dit moment liggen er in de haven weer zo'n dertig botters en een aantal andere historische schepen, die samen met de werf, de vissershuisen, de visafslag en de musea een uniek historisch maritiem ensemble vormen. Daarmee heeft Spakenburg het grootste aantal botters weten te behouden van de voormalige Zuiderzeehavens. De Spakenburger botters zijn te huur en zijn geliefd voor zeiltochten met families, bedrijven, recreanten en toeristen, die bovendien een nieuwe bron van inkomsten vormen voor de gemeente Bunschoten. Spakenburg heeft zijn identiteit als vissersdorp weten te behouden en kon zo uitgroeien tot een centrum voor maritieme cultuurhistorie en duurzame recreatie.

Ondanks de goede zorgen van de eigenaren, de Stichting Museumhaven Spakenburg en Scheepstimmerwerf Nieuwboer blijft het nog een kwetsbaar geheel. Het jaarlijkse onderhoud van de botters is duur en houten schepen blijven onderhoudsgevoelig. Juist bij houten schepen leidt uitstel van onderhoud tot veel hogere herstelkosten op een later moment. De bankencrisis van 2008 en de daaropvolgende economische crisis en de coronacrisis van 2020 en 2021 hebben laten zien dat het wegvallen van boekingen en bezoekers een forse derving van inkomsten oplevert. Geregelde inkomsten zijn juist noodzakelijk om de schepen te kunnen blijven onderhouden en de werf van werk te blijven voorzien. De gemeente Bunschoten springt bij waar ze kan. Maar een meer stabiele vorm van onderhoudssubsidie, zoals die bijvoorbeeld ook geldt voor rijksmonumenten, zou een betere waarborg zijn om dit unieke maritieme erfgoed een zekerder toekomst te bieden.



12. VERANDERENDE FUNCTIES VAN WATERWEGEN EN SCHEPEN

INLEIDING

Waterwegen, schepen en maritieme ensembles bieden ons een scala aan waarden, die we kunnen benoemen als ruimtelijke kwaliteit, cultuurhistorische kwaliteit, beeldkwaliteit en gebruikskwaliteit. Deze waarden verbinden ons met ons verleden, heden en toekomst.

VERANDERENDE FUNCTIES VAN WATERWEGEN

De rivier de Rijn is van grote invloed geweest op de ontwikkeling van de provincie Utrecht. De rivier heeft gezorgd voor drink- en waswater, voor het vervoer van mensen, dieren en goederen en handelssteden laten ontstaan en bloeien. Toen de oude loop van de rivier verzandde en overstroomde en de rivier minder bruikbaar werd, noopte dat tot menselijk handelen. Door het aanleggen van dammen en later van dijken en sluisen beïnvloedden mensen de loop en de functie van waterwegen ingrijpend. Dit menselijk ingrijpen had verstrekkende consequenties. Het maakte dat de provincie er nu vandaag de dag geheel anders uitziet dan in het jaar 1910, 1850, 1700, 1500, 1122, 850 of 300.

In 1910 bood de Rijn plaats aan stoomsleepboten, die lange rijen sleepschepen geladen met kolen stroomopwaarts naar het Ruhrgebied in Duitsland brachten en daarmee bijdroegen aan de industrialisatie. In 1850 zorgde de Zuiderzee voor rijke visgronden, die Spakenburg tot een bloeiende botterhaven maakten, tot de vernietigende stormvloed in 1916. In 1700 functioneerde het netwerk van trekvaarten als veilig en comfortabel openbaar vervoerssysteem, wat zo'n 250 jaar standhield. In 1500 brachten de Oudegracht en de Nieuwegracht met hun werven en werfkelders de stad Utrecht grote welvaart. In 1122 veranderde de dam in de Kromme Rijn bij Wijk bij Duurstede het landschap met grote sociaaleconomische consequenties: de Lek verbond de Rijn met Rotterdam en ontnam Utrecht een verbinding met Keulen. Bovendien moest de Hollandsche IJssel met een dam worden afgesloten van de Lek. In 850 bereikten de Vikingschepen via de Rijn de bloeiende handelsstad Dorestad, die na diverse plunderingen uiteindelijk zijn vooraanstaande positie verloor. In 300 vormde de Rijn de noordgrens van het Romeinse Rijk, de limes. De Romeinen brachten een zekere stabiliteit, welvaart en technische kennis met zich mee, die de basis legde voor het ontstaan van steden als Maastricht, Nijmegen en Utrecht.

De combinatie van natuurlijke invloeden en menselijk ingrijpen heeft niet alleen de ligging van de waterwegen in Utrecht sterk beïnvloed, maar ook de functie ervan. De Rijn wordt nu niet meer gebruikt als grens of als middel voor oorlogvoering, maar wel als belangrijke verbinding tussen Duitsland, Amsterdam, Rotterdam en Antwerpen. De grachten en werfkelders dienen niet meer als aanvoertracé voor pakhuizen vol met handelsgoederen, maar als economisch hart van de stad Utrecht voor winkeliers en horeca, bezoekers en passanten. De Zuiderzee heeft inmiddels als IJsselmeer sterk ingeboet als visgebied, maar biedt wel aantrekkelijk recreatief vaarwater voor de Bruine Vloot van bottervloot en zeilcharterschepen. Bovendien biedt ze ruimte voor het opwekken van hernieuwbare energie door windmolens en zonneparken. De Kromme Rijn, Oude Rijn, Vecht, Hollandsche IJssel en Eem hebben nauwelijks nog een functie voor de vrachtvaart, maar des te meer voor de recreatievaart. De oude stadshavens en kades dienen niet meer als laad- en losplaats voor goederen, maar als flaneerkade en ligplaats voor woonschepen.

VERANDERENDE FUNCTIES VAN SCHEPEN

Ook voor de schepen die in de loop der eeuwen gebruikt zijn in de provincie geldt dat hun functies veranderen. De archeologische vondsten van boomstamkano's en Romeinse pramen staan nu geconserveerd en wel te pronken in musea. Hun reconstructies leren ons hoe hout als scheepsbouw materiaal met betrekkelijk weinig



gereedschap is te bewerken tot drijvende objecten. Met deze reconstructies kunnen bezoekers door de Utrechtse grachten varen. Ze geven ons inzicht in de manier waarop onze vroege voorouders ons land bewoonbaar en bruikbaar hebben gemaakt. De reconstructies van het Vikingschip en de Krommerijnder, waar gasten op mee mogen varen, geeft inzicht in de gelaagdheid van Wijk bij Duurstede. Wijk ontstond als nederzetting bij het Romeinse castellum Levefanum, kwam tot grote bloei als handelsstad Dorestad, werd geplunderd door de Vikingen en overtroefd door de stad Utrecht na de afdamming van de Kromme Rijn. Met deze schepen toont het aantrekkelijke ommuurde stadje zijn veelbewogen geschiedenis. De gerestaureerde trekschuiten op de Hollandsche IJssel laten hun gasten ervaren hoe rustgevend en duurzaam recreëren op het water kan zijn, voortgetrokken door trekpaarden op het jaagpad. De goed verzorgde luxe salonboten op de Vecht tonen aan dat het bouwen van vaartuigen puur voor het aangenaam verpozen met familie en vrienden op het water een aantrekkelijk tijdverdrijf is. Zij dienden als voorbeeld voor de huidige recreatievaart. De op Scheepstimmerwerf Nieuwboer gerestaureerde botters in de Museumhaven Spakenburg gaan niet meer uit vissen. Ze houden nu vaartochten voor gasten en zeilwedstrijden. Daarmee houden ze ambachtelijke kennis en vaardigheden in stand, zoals zeilen en onderhouden van klassieke houten platbodems. Bovendien promoten ze daarmee het duurzaam varen op windkracht. De oude stalen zeilschepen en motorvrachtschepen van eind 19^e en begin 20^e eeuw vervoeren geen vracht meer. Zij sieren nu als woonschepen de stadshavens en kades op en dragen daarmee bij aan het karakter en de ruimtelijke kwaliteit van havensteden en -dorpen. Deze historische vrachtschepen kunnen zelfs, eventueel met een publiek toegankelijke functie, ingezet worden als aanjager voor de ontwikkeling van nieuwe wijken langs vaarwater, dat voorheen een bedrijfsmatige of industriële functie had.

VERANDERING IS EEN CONSTANTE

De ontwikkeling van ons waterlandschap en onze dorpen en steden is aan continue verandering onderhevig, door een combinatie van natuurlijke invloeden en menselijke ingrepen. Immers, mensen gebruiken hun leefomgeving en passen deze aan hun behoeften aan. Zowel in de waterwegen als in historische schepen zit als het ware eeuwenlange kennis opgeslagen. Die kennis biedt handvatten voor actuele opgaven op het gebied van wonen, recreëren, verduurzamen, schone energiebronnen en aanpassingen aan het klimaat.

Het bewaren en behouden van erfgoed stelt ons voor een prachtige pseudo-paradox: enerzijds het conserveren van erfgoed in zijn originele vorm en anderzijds het toekennen van een functie om het erfgoed daarmee behoudenswaardig te maken. We hoeven er geen tegenstelling van te maken, maar juist een combinatie. We kunnen dit natuurlijke en culturele erfgoed, met respect voor de historische waarden, blijven gebruiken voor hedendaagse functies en actuele opgaven. De werkelijkheid is immers beweeglijk, of zoals een wijsgeer zei: “Zonder ontwikkeling is er geen geschiedenis en zonder geschiedenis is er geen ontwikkeling”.



13. DE VECHT EN DE KLOP

INLEIDING

De geschiedenis en ontwikkeling van een historisch maritiem ensemble begint altijd met de waterwegen. In de Vechtstreek zijn dit de rivier de Vecht en de Klopvaart. De Vechtstreek heeft een bewogen geschiedenis. Ontstaan na de IJstijd, verbonden aan de Rijn en al sinds de Romeinen gebruikt als handelsrivier naar Amsterdam en naar het Flevomeer, de latere Zuiderzee en vandaar naar de Oostzeelanden. Als vaarweg om de turf uit het veengebied ten oosten en westen van de Vecht naar Amsterdam te vervoeren. Als slingerende waterweg langs kastelen en buitenplaatsen. Als onderdeel van het inundatiesysteem van de Oude en Nieuwe Hollandse Waterlinie. En nu als landschappelijk en cultuurhistorisch waardevol groenblauw gebied tussen Utrecht en Amsterdam.

DE VECHT

Dat Utrecht ooit de langste binnenhaven van Europa kon worden is mede te danken aan de Vecht, die in verbinding stond met de Rijn en die Utrecht verbond met Amsterdam en via de Zuiderzee met de landen langs de Oostzee. De Vecht is ontstaan als veenriviertje aan de voet van de Utrechtse Heuvelrug, die ontstaan is tijdens de IJstijd, toen de gletsjers van het landijs de bodem vooruitduwden, zodat de huidige stuwwallen ontstonden, zoals de Utrechtse Heuvelrug en de Veluwe.

Zo'n 4.000 jaar geleden bereikte de Rijn de veenstroom bij Vechten en ontstond de Vecht en daarmee een vaarroute naar het noorden. Op de oeverwallen zijn archeologische resten gevonden van bewoning. De Romeinen gebruikten de Vecht al als vaarweg. In de vroege middeleeuwen, toen Dorestad een belangrijke handelsplaats was, werd de Vecht gebruikt voor de handelsvaart naar het Oostzeegebied.



Een makkelijk vaargebied was het niet, vanwege de wisselende waterstanden, de vele overstromingen en de daarmee gepaard gaande verlegging van de rivierbeddingen. Dit verbeterde sterk met de afdamming van de Kromme Rijn bij Wijk bij Duurstede in 1122. Een ander probleem was het verzanden en dichtslibben van delen van de Vecht en van de vele veenstroompjes die op de Vecht uitkwamen. Door middel van bochtafsnijdingen, dammen en sluizen werd geprobeerd om de vaart in de Vecht te houden en door bedijking probeerde men om overstromingen te voorkomen. De stad Utrecht deed er veel aan om de Vecht als vaarwater te behouden, bijvoorbeeld door de aanleg van de Stadswetering en de Weerdsuis.



DE HISTORISCHE WEERDSLUIS

De Rijn en de Vecht lagen slechts 500 meter uit elkaar, maar kenden een hoogteverschil van 1 meter. Doordat de Rijn verzandde maar ook regelmatig overstroomde, werd in 1122 bij Wijk bij Duurstede een dam aangelegd. Daardoor werd de Vecht voor Utrecht belangrijker als vaarverbinding naar de Zuiderzee en de Oostzee en via de Angstel naar Amsterdam. Na grote overstromingen door opgestuwd zeewater tijdens de Sint-Elisabethsvloed in 1412 werd de Vecht bij Breukelen afgedamd en moesten schepen over een overtoom worden getrokken of moest de handel overgeladen worden in andere schepen. Om dit obstakel te vermijden en tegelijkertijd de waterstand van de Vecht te beheersen werd de Weerdsluis in de stad Utrecht aangelegd in 1613. De Weerdsluis vormt de verbinding tussen de Vecht en de Stadsbuitengracht. Bij de Weerdsluis werden de schepen die naar of door de stad Utrecht wilden varen door vrouwen en kinderen aangelijnd en door de singels en grachten getrokken, omdat dit met paarden niet goed mogelijk en door de stad Utrecht verboden was. De vrachtscheepjes uit deze tijd werden gezeild en de kleinere geroeid. De schippers waren lid van het Groot- of het Klein-Schuitenvoerdersgilde.

De Weerdsluis werd later in de negentiende eeuw ook onderdeel van het inundatiesysteem van de Oude en de Nieuwe Hollandse Waterlinie en kreeg daarmee ook een militair-defensieve functie.

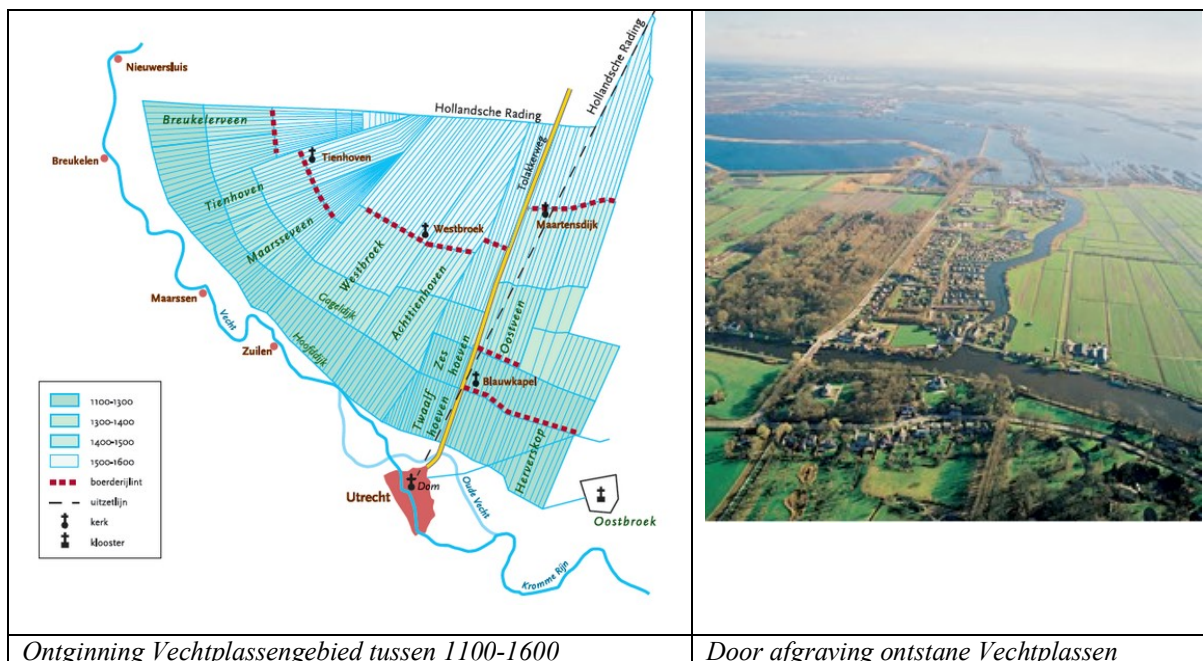
Door de toenemende handel tussen Duitsland, Utrecht, Amsterdam en de Zuider- en Oostzee werd de Weerdsluis steeds intensiever gebruikt. In 1920 telde men 10.000 scheepspassages per jaar. Na de aanleg van het Merwedekanaal en later het Amsterdam-Rijnkanaal was de Vecht en de Weerdsluis voor de beroepsscheepvaart nauwelijks meer van belang. Wel is de Vecht nog steeds geliefd voor de recreatievaart.

Een bijzonderheid is de recente aanleg van een visdeurbel in de Weerdsluis, de eerste ter wereld. Als omwonenden via de webcam zien dat er vissen zijn, waarschuwen zijn de sluiswachter, die de sluis opent, zodat de duizenden vissen die de sluis willen passeren verder op trek kunnen. De vissen houden het water in de Utrechtse grachten schoon en helpen de waterkwaliteit te verbeteren.



DE ONTGINNING VAN HET VEENMOERAS EN DE TURFWINNING

Aan beide zijden van de Vecht lagen grote natte en moeilijk toegankelijke veenmoerassen. Na de afdamming van de Kromme Rijn daalde de waterstand in het gebied en werden deze moerasgebieden langzamerhand droger, daartoe geholpen door het graven van een stelsel aan slootjes en weteringen om het water af te voeren naar de Vecht. De ontginning van deze moerasgebieden werd planmatig ter hand genomen, bijvoorbeeld door de monniken van het klooster Oostbroek bij De Bilt.



Vanaf de veertiende eeuw werd de Vecht steeds belangrijker voor het vervoer van turf uit de ontginningsgebieden aan weerszijden van de Vecht naar Amsterdam, met een hoogtepunt in de zeventiende eeuw. Vergeefs werd geprobeerd om met behulp van stadsvuil als retourvracht uit Amsterdam de door afgegraven turf dieperliggende legakkers weer op te hogen. Door inklinking en afslag van de resterende grond verzakten delen van de turfwinningengebieden steeds verder, waardoor grote veenplassen ontstonden, zoals bij Loosdrecht, Vinkeveen en Ankeveen. De Oostelijke Vechtpassen, waartoe de Loosdrechtse en Ankeveense Plassen behoren, zijn aangewezen als Natura 2000 gebied. De Vinkeveense Plassen die ten westen van de Vecht liggen zijn een populair recreatie- en watersportgebied.

DE VECHTSTREEK

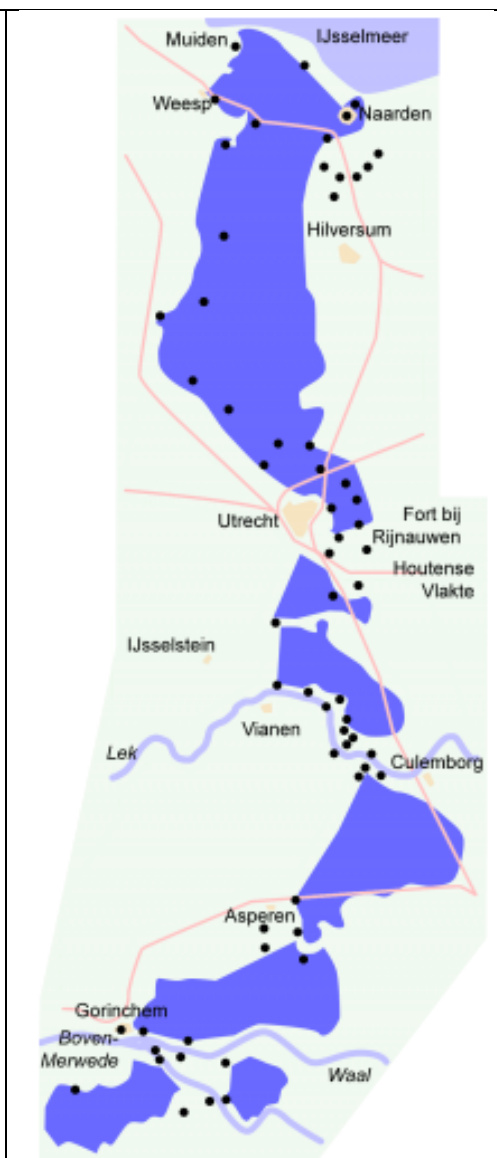
Ook al is de Vecht tussen de Weerdsluis en de monding bij Muiden in het IJmeer slechts 42 kilometer lang, toch kent de streek waar de Vecht doorheen stroomt vier deelgebieden met een heel eigen karakter.

- Het gedeelte bij Muiden stond onder invloed van de Zuiderzee en moest verdedigd kunnen worden tegen vijandelijke aanvallen. Muiden is een vestingstad, bewaakt door het in 1285 gebouwde Muiderslot en heeft een grote oude Zeesluis. Ook het volgende dorp langs de Vecht, Weesp, is een vestingdorp.
- Het gedeelte tussen Weesp en Nieuwersluis geeft zicht een open agrarisch landschap, met af en toe een onderbreking, door de Forten Uitermeer en Hinderdam en de dorpen Nigtevecht en Nederhorst Den Berg.
- Het deel vanaf Nederhorst Den Berg tot Maarsseveen wordt gekenmerkt door imposante kastelen, zoals Kasteel Nijenrode, Gunterstein in Breukelen, Goudestein in Maarsseveen en Slot Zuylen - helaas zijn er ook veel verdwenen - en statige buitenhuizen.
- Tussen Maarsseveen en de Weerdsluis in Utrecht ligt een parkachtig groenblauw gebied, dat langzaam overgaat in de bebouwing van de stad. Dit gebied wordt door de bewoners van Utrecht veel gebruikt om buiten te wandelen en te fietsen.

De Vecht is niet alleen populair bij wandelaars en fietsers, maar ook bij recreatievaarders. Samen met de Kalenbergergracht bij de Weerribben in Overijssel is de Utrechtse Vecht de drukst bevaren vaarroute van Nederland. De Vechtstreek is van grote landschappelijke, cultuurhistorische en natuurhistorische waarde en onderdeel van de Nationale Landschappen Groene Hart, Nieuwe Hollandse Waterlinie en Stelling van Amsterdam, waarbij de laatste twee sinds de zomer van 2021 tevens als de Hollandse Waterlinies zijn toegevoegd aan de UNESCO Werelderfgoedlijst.

DE HOLLANDSE WATERLINIES

Het defensiesysteem van de Hollandse Waterlinies is gebaseerd op het inunderen, oftewel het onder water zetten van land, net zo diep dat vijandelijke troepen er niet doorheen konden waden en net zo ondiep dat ze er ook niet overheen konden varen. Dit systeem kon alleen functioneren als het gebied dat onder water gezet moest worden lager lag dan het water in de rivieren en kanalen. Door de ontginning van het moerasland ten behoeve van weidegrond en landbouw, door de afgraving van turf en door het afgraven van klei voor de steen- en dakpannenovens was het land aan weerszijden van de Vecht met enkele meters gedaald. Naar het voorbeeld van het onder water zetten van land bij Alkmaar en Leiden werd de Oude Hollandse Waterlinie aangelegd, die liep van Muiden via Weesp, Hinderdam, Abcoude en Woerdense Verlaat. De Oude Waterlinie hield in het rampjaar 1672 de Franse troepen tegen, maar als represaille vernielden deze de dorpen en kastelen aan de oostzijde van de linie. Desalniettemin werden tussen 1815 en 1940 de Nieuwe Hollandse Waterlinie met 45 forten, 6 vestingen en 2 kastelen aangelegd en tussen 1874 en 1920 de Stelling van Amsterdam met 45 forten, ter bescherming van de hoofdstad Amsterdam en Utrecht tot aan de Biesbosch aan toe tegen aanvallen uit het oosten. Op de accessen, die doorgangen zouden kunnen vormen, werden forten gebouwd. Honderden waterlopen en waterwerken konden zorgen voor de inundatie. Beide linies hoefden nooit daadwerkelijk gebruikt te worden, wat erop kan duiden dat vijanden erdoor werden afgeschrikt. Uiteraard is de werking van een waterlinie achterhaald geraakt door de ontwikkeling van vliegtuigen.

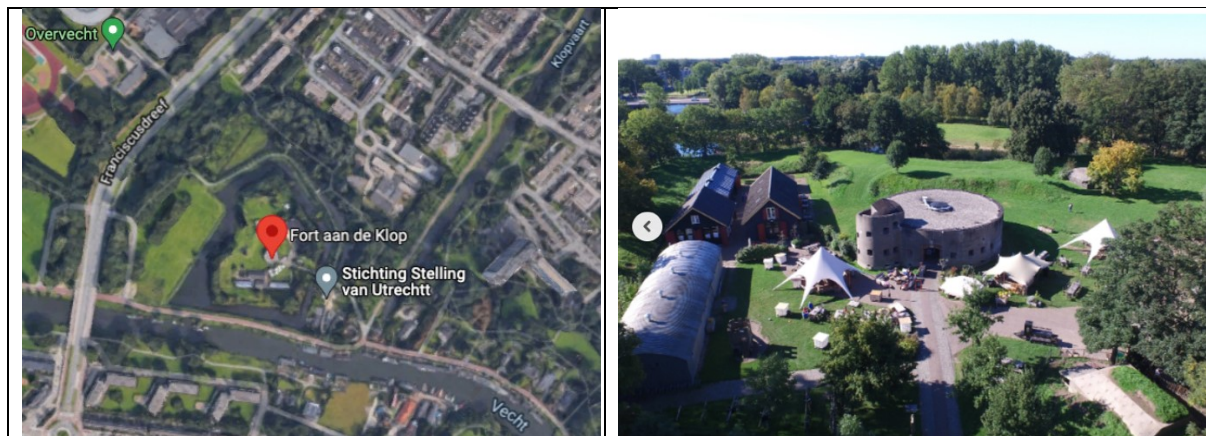


DE KLOPVAART EN FORT AAN DE KLOP

Het parkachtige groenblauwe gebied tussen Maarssen en de Weerdsuis heeft een interessante maritieme historie, waarvan diverse elementen nog steeds herkenbaar zijn.



In de oksel van de Klopvaart en de Vechtdijk ligt de toegangsweg naar het torenfort Fort aan de Klop, gebouwd rond 1850 op de plek van een verdedigingswerk uit 1629. De Klopvaart is in de 12^e eeuw gegraven als wetering voor de afwatering van het veen aan de oostzijde van de Vecht en waterde uit op de Vecht. Bij de ontginning van het veen voor de turfwinning kreeg de Klopvaart ook een functie voor de turfschepen. Daarvoor werd een schutsluis aangelegd tussen de Vecht en de vaart.



In de negentiende eeuw kreeg de Klopvaart een functie als inundatiekanaal voor de Nieuwe Hollandse Waterlinie en werd om die reden verdiept. Via de Klopvaart kon water uit de Vecht ingelaten worden, om het poldergebied ten oosten van de Vecht richting Fort de Gagel onder water te zetten. De inundatie van een groot gebied vergde een ingenieus systeem van wateren, zoals rivieren, kanalen en vaarten, en waterwerken, zoals sluisen en stuwen. Daarmee kon het waterpeil gecontroleerd verhoogd en verlaagd worden. Fort aan de Klop werd gebouwd om het acces bij de schutsluis van de Klopvaart naar de Vecht te beschermen. De Klopvaart is samen met de Klopdijk in 2016 aangewezen als rijksmonument.

Het schutsluisje in de Klopvaart is nog wel te zien, maar is in slechte staat en behoeft restauratie. De sluiswanden brokkelen af en de sluisdeuren zijn half vergaan. De sluis wordt al een eeuw niet meer gebruikt en onderhouden. Voor de afvoer van water uit de Klopvaart naar de Vecht is in 1919 naast de schutsluis een omleiding gegraven en een gemaal gebouwd: Gemaal Achttienhoven.

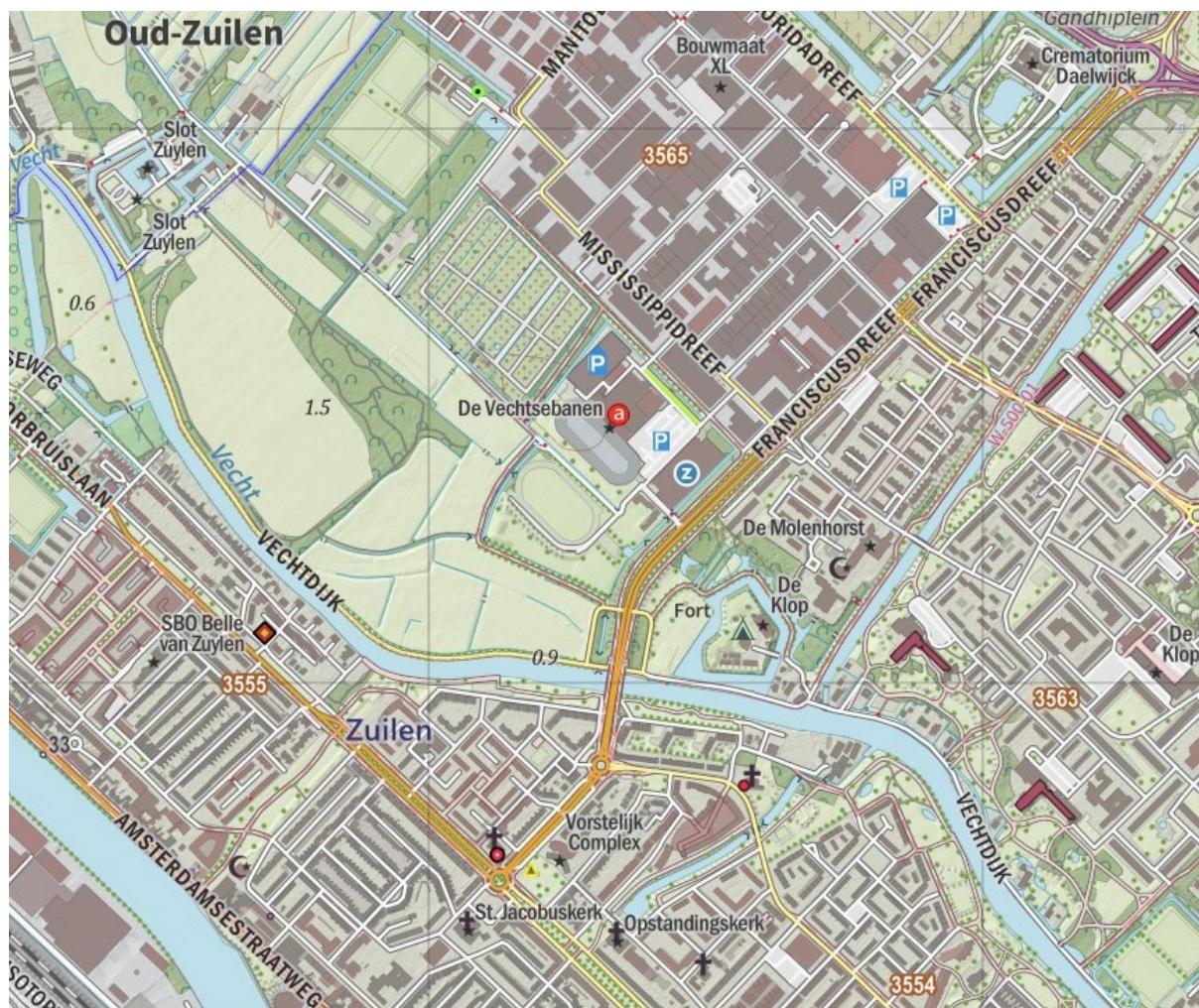
BUURTSCHAP EN HISTORISCH MARITIEM ENSEMBLE DE KLOP

Bij de schutsluis tussen de Klopvaart en de Vecht staat al sinds 1600 een hoeve, met de naam Den Clophaemer, die tevens als herberg fungeerde voor de trekschuitjagers met hun jaagpaarden en voor de schippers die wachtten voor de sluis. De Klopvaart, Klopdijk en het Fort aan de Klop zijn naar de buurtschap De Klop genoemd.



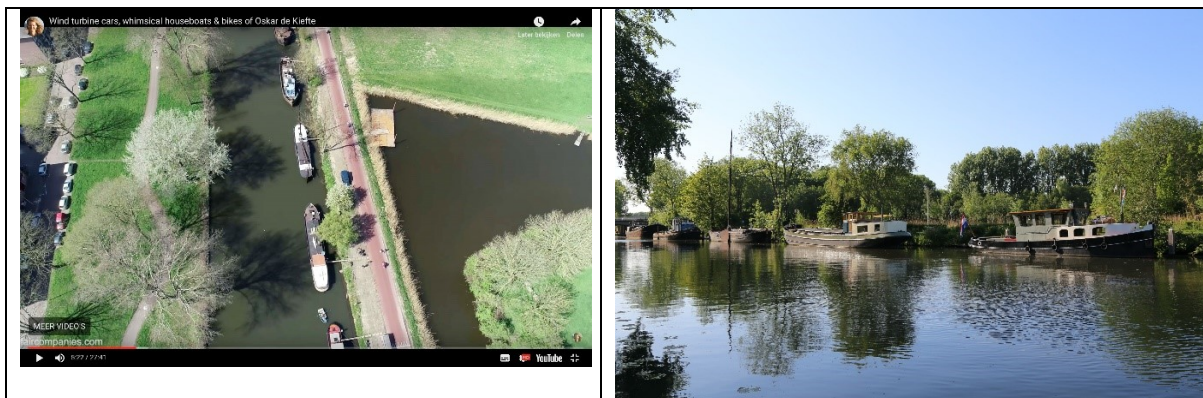
Fig. 3. *Plattegrond van het Fort in 1906.*
1:1000.





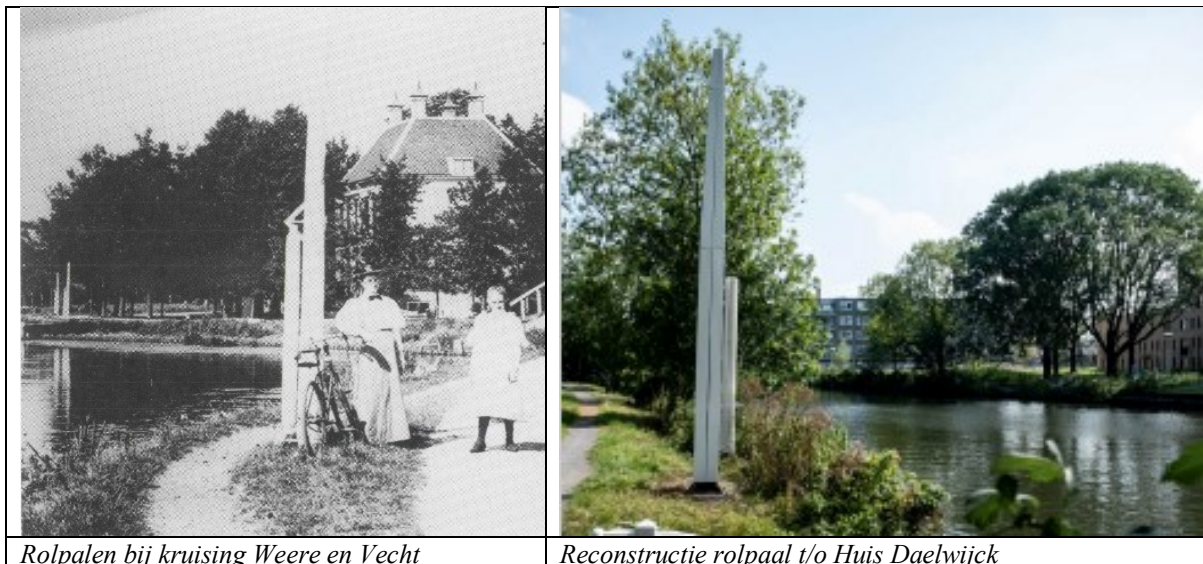
Aan de overzijde van de schutsluis ligt aan de Vecht al vanaf 1900 scheepswerf De Klop, die nu het onderhoud verzorgt voor woonschepen, rondvaartschepen en schepen van de reinigings- en havendienst van Utrecht. Aan de kant van Fort aan de Klop ligt een rij historische schepen, waarvoor een historische zone is aangewezen. Deze schepen houden het beeld van de Vecht als handelsrivier levend. Hier liggen:

- Anna, motorsleepboot uit 1927, ligt al lang in de Vecht maar heeft ook elders gelegen.
- Doch Edoch, zandaak uit 1899, gebouwd in Alphen aan den Rijn.
- Vertrouwen is een Friese maatkast, van 31 meter ingekort naar 25 meter en gebruikt als luxe motorjacht.
- Duo is een monopool sleepboot, een havensleepboot.
- De Vermaak, voormalig kermissschip, type luxe motor uit 1924, gebouwd in Drachten, heeft op vele plaatsen in het land gelegen.



TREKSchUITEN EN SALONBOTEN OP DE VECHT

Voor het vervoer van personen werden op de Vecht sinds de zeventiende eeuw trekschuiten ingezet. Daarvoor waren jaagpaden aangelegd langs het water, waarop de paarden en hun begeleiders liepen. De trekschuiten vertrokken vanaf de Weerdsclus en zo'n zeven uur later waren de passagiers al in Amsterdam. Er voeren drie trekschuiten per dag tussen Utrecht en Amsterdam. Om de bochten in de meanderende Vecht goed door te komen, stonden langs de kant rolpalen. Er zijn enkele reconstructies van rolpalen langs de Vecht herplaatst, onder andere tussen de Klopvaart en Slot Zuylen, tegenover Huis Daelwijck. Ook het jaagpad is op deze plek weer hersteld. Ietwat bevreemdend is echter de rij bomen, die tussen het jaagpad en het water zijn aangeplant. Het zou een mooie locatie geweest kunnen zijn om opnieuw met en reconstructie van een trekschuit met paarden op een duurzame manier passagiers over de Vecht te kunnen varen.



Rolpalen bij kruising Weere en Vecht

Reconstructie rolpaal t/o Huis Daelwijck



Trekshuit op de Vecht, Adriaan Vrolijk (1834 – 1862)



Afb. 4. Overzichtskaartje van de belangrijkste vaarroute tussen Utrecht en Amsterdam.



De bewoners en bezoekers van de buitenhuizen aan de Vecht maakten graag een tochtje over de rivier, in mooie roeisloepen en sinds 1900 in hun salonboot, ook wel doktersboot of notarisboot genoemd, en vaak ook gebouwd als directievaartuig. Salonboten hebben een zeer spits toegesneden voorsteven en een elegante smalle achtersteven. De houten opbouw is relatief hoog en smal, is zorgvuldig vormgegeven en afgewerkt en geeft het vaartuig een chique uitstraling. Het interieur is gemaakt met luxe materialen als mahonie en teak, koper en geslepen glas.

Een aantal salonboten is bewaard gebleven en gerestaureerd. Deze mooie boten varen nu met passagiers over de Vecht en laten hen genieten van het afwisselende landschap van de Vechtstreek.



MARITIEM ENSEMBLE 'DE VECHT EN DE KLOP'

Het maritieme ensemble 'De Vecht en de Klop' bestaat uit de volgende elementen:

- a) De Vecht
- b) De Klopvaart en Klopdijk



- c) Herberg Den Clophaemer – functies: herberg met stallen en wisselplaats voor trekpaarden, boerderij, woning
- d) De schutsluis tussen de Klopvaart en de Vecht, sinds 1919 met het gemaal Achttienhoven
- e) Scheepswerf de Klop
- f) Fort aan de Klop – onderdeel van de Nieuwe Hollandse Waterlinie
- g) De historische zone met 5 historische varende schepen: kermissschip de Vermaak, sleepboot Anna, zandaak Doch Edoch, Friese maatkast Vertrouwen en havensleepboot Duo
- h) Het jaagpad langs de Vecht tussen de historische zone en Slot Zuylen
- i) De rolpaal langs het jaagpad, tegenover Huis Daelwijck



14. VEILINGHAVEN UTRECHT

INLEIDING

Het gebied waar nu de Veilinghaven Utrecht ligt was eeuwenlang het domein van tuinders en hoveniers. Het Merwedekanaal doorsneed het gebied en maakte het interessant voor de veemarkt en de groenteveiling. Na de opkomst van de auto en vrachtwagen raakte het veilingterrein achterhaald en verloederde. Het werd herbestemd als woongebied, maar een deel van de Veilinghaven werd bestemd als historische haven, als onderdeel van een integraal cultuurhistorisch concept.

MERWEDEKANAAL EN HET VEILINGCOMPLEX

Het Merwedekanaal is gegraven tussen 1880 en 1892, als deel van de verbinding tussen Amsterdam en het Ruhrgebied. Het Merwedekanaal verbindt het Amsterdam-Rijnkanaal in de stad Utrecht met de Boven-Merwede ten zuiden van Gorinchem. De Veilinghaven, in de nieuwe wijk Parkhaven, ligt aan het Merwedekanaal.



Vanaf de middeleeuwen tot in het begin van de twintigste eeuw was het gebied waar later het Merwedekanaal gegraven zou worden in gebruik bij tuinders en hoveniers. Pas rond 1920 ontstonden er plannen om de veemarkt en de groenteveiling uit de binnenstad te verplaatsen naar dit gebied. De Veemarkthaven werd in 1928 gegraven en de Veilinghaven in 1932.



Graafwerk voor de aanleg van de Veilinghaven, die is uitgegraven door handwerk en met scheppen. De aarde werd afgevoerd in kiepkarretjes op tijdelijk aangelegde rails. Foto uit 1927. © Het Utrechts Archief

In de eerste dertig jaar werden vee, groenten en fruit aangevoerd met kleine scheepjes, tuindersvletten genoemd.



Tuindersvlet De Streeker is ruim 100 jaar oud en vaart met passagiers in Utrecht



In de jaren '50 werden deze havens al voor de helft gedempt ten behoeve van parkeerterreinen en in de jaren '60 werd de Veilinghaven nog verder gedempt tot de huidige omvang. De veilinggebouwen werden rond 1970 bij de Utrechtse Jaarbeurs getrokken. Begin jaren '90 werd de Veemarkthaven helemaal gedempt. Vanwege de achteruitgang van het oude bedrijventerrein rondom de Veilinghaven werd in de jaren '90 besloten tot herbestemming als woongebied.



TUINDERS, HOVENIERS EN VILLA JONGERIUS

Er is weinig wat nog herinnert aan de tuinders en hoveniers die eeuwenlang op dit gebied groenten hebben geteeld, behalve Villa Jongerius, die recht tegenover de ingang van de Veilinghaven ligt. Jan Jongerius, de ontwerper van de in 1938 gebouwde villa met kantoor, werkte aanvankelijk in het hoveniersbedrijf van zijn vader, dat groente en fruit leverde aan de kazernes in Utrecht. Later verdiende Jan Jongerius fortuin en bekendheid als dealer van Ford-vrachtwagens en bouwer van Texaco benzinepompen. Villa Jongerius en het kantoor zijn inmiddels opgeknapt en aangewezen als rijksmonument.



ROEIERS EN ROEIBOTEN

Het Merwedekanaal wordt nauwelijks meer gebruikt door de beroepsvaart, maar wel door pleziervaartuigen en vooral door de roeiboten van de drie roeiverenigingen die hier gevestigd zijn aan het enige trainingswater in Utrecht. Aan de zijkant van het Merwedekanaal liggen woonboten, die inmiddels vooral door woonarken vervangen zijn.



Bij de ingang naar de Veilinghaven ligt de historische tjalk uit 1889 van de Roeiploeg Utrecht, de Jonge Koop van Utrecht. De Roeiploeg heeft een aantal houten sloepen en doet zelf het onderhoud daarvan en is present bij roei-evenementen.



DE VEILINGHAVEN ALS INTEGRAAL CULTUURHISTORISCH CONCEPT

De Veemarkt- en de Veilinghaven bleken bij aanleg een groot succes en al snel werden er drie grote veilinghallen bijgebouwd. Langs de haven waren diverse spoorlijnen aanwezig voor het transport ten behoeve van de veiling.

In de jaren '60 gaat de aanvoer van groenten en fruit steeds meer over de weg en als de veiling naar Nieuwegein verhuist, komt er definitief een einde aan de oorspronkelijke functie van de haven en de Veilinghal. De Veilinghaven wordt gedeeltelijk gedempt en het monumentale veilinggebouw krijgt een sportieve bestemming.

Dempen of behouden en integreren

Nadat in de jaren '90 besloten wordt het verouderde bedrijventerrein te herbestemmen voor woningen, was aanvankelijk het plan om de al gedeeltelijk gedempte Veilinghaven geheel te dempen. Een alternatief voorstel van de betrokken architecten was om de haven grotendeels intact te laten en in te richten als integraal cultuurhistorisch concept, met een historische haven, een werfgebouw, trechters en een havenkraan. Dit zou het kloppend hart worden van de nieuwbouwwijk die op het oude veilingterrein zou verrijzen en zou de ziel van deze bijzondere plek zichtbaar en voelbaar houden. Dit plan kreeg steeds meer draagvlak en anno 2002 worden de Veilinghal en de Veilinghaven met respect voor het industriële verleden gerenoveerd.



Als herinnering aan de oude bedrijvigheid rondom de voormalige Veilinghaven zijn langs de Van Zijstweg vier zand- en grindtrechters en de historische kraan teruggeplaatst. Dit is gebeurd op voorstel van de Initiatiefgroep Historische Havens. De zand- en grindtrechters zijn ingericht als atelier- en vergaderruimten.

Initiatiefplan en Inrichtingsplan

De gemeente Utrecht heeft hiervoor de Rijksgelden uit het Investeringsbudget Stedelijke Vernieuwing ingezet om te verdichten en meer kwalitatieve woningen in de stad te brengen, zoals in de Veilinghaven, onderdeel van de nieuwbouwwijk Parkhaven in de Dichterswijk-West. Het initiatiefplan is ontworpen door 3 architecten die zelf op het water wonen in een historisch schip. Zij hebben ervaring met wat een haven met historische schepen nodig heeft om aantrekkelijk te zijn, zowel voor de bewoners van de schepen als voor de omwonenden en de voorbijgangers. Het initiatiefplan is aangenomen en uitgewerkt in een inrichtingsplan. In het inrichtingsplan is een specifiek hoofdstuk gewijd aan de historische haven en het belang ervan voor de identiteit van de wijk: 'De Historische Haven Utrecht zal een markant en karakteristiek stukje Utrecht worden. [...] De ontwikkeling van diverse gedifferentieerde bouwblokken rond de oude veilinghaven levert het beeld van een havenkom, waarbinnen een groot aantal historische (woon)schepen en een variëteit aan andere havenelementen een plaats krijgen. [...] Toekomstige voorbijgangers [...] zullen de kom van de historische haven aan zich voorbij zien gaan als ware het een 'droomvlucht in de Efteling.'" (uit: Inrichtingsplan Parkhaven, gemeente Utrecht 2002)

De gemeente Utrecht heeft samen met bewoners en projectontwikkelaars de planvorming opgezet. Onder andere het Stedelijk Utrechts Woonboten Overleg (SUWO) en de Initiatiefgroep Historische Haven waren actief betrokken bij de planontwikkeling. Door betrokkenen wordt aangegeven dat de betrokkenheid van particulieren van grote waarde is, omdat deze mensen vaak veel kennis van zaken hebben, doorzettingsvermogen en een lange adem.

Aanleg Veilinghaven

De ingang van de havenkom is verruimd, waardoor het Merwedekanaal een stuk de wijk binnenkomt in de vorm van open water. De openheid van het water wordt doorgetrokken in de architectuur van het middengebied (Timmerwerf), waar de appartementen staan. De Timmerwerf wordt aan weerszijden omsloten door appartementengebouwen die zelf ook een groen binnengebied omsluiten. Langs het Merwedekanaal is een parkzone gecreëerd, met onder meer een ecologische tuin, halfverharde wandelpaden en zitplekken.

Opvallend is dat de haven niet tot sluitpost is geworden, maar dat de uitvoering is gestart met de restauratie van de haven en het aanleggen van voorzieningen. Gedachte achter deze volgorde is dat potentiële kopers sterker aangetrokken worden door een aantrekkelijk gebied waarin ook gewoond kan worden dan andersom. De gemeente Utrecht heeft de voorfinanciering voor het restaureren van de haven en de Veilinghal op zich genomen en daarmee de uitvoering een impuls gegeven.

In de Veilinghaven zijn 14 ligplaatsen voor historische schepen in particulier bezit die ingeschreven staan in het Nationaal Register Varend Erfgoed. De ligplaatsen worden verkocht aan de eigenaar inclusief een parkeerplek in de parkeergarage, fietsenberging en klusruimte in de Havenloods. De schippers vormen gezamenlijk een Vereniging van Eigenaren die de faciliteiten beheert. De dienst Stadswerken van de gemeente Utrecht is verantwoordelijk voor onderhoud aan de kade en baggerwerk. Naast deze 14 schepen en een passantenplek voor een historisch schip hebben het Utrechtse Statenjacht en de tjalk de Jonge Koop van Utrecht van de Roesloep Utrecht met twee originele houten sloepen een ligplaats in de haven.



INTEGRAAL CULTUURHISTORISCH CONCEPT GEREALISEERD

De gemeente Utrecht heeft in samenwerking met de architecten, projectontwikkelaars en burgers een verloren en verloederd binnenstedelijk gebied ontwikkeld tot een aantrekkelijke wijk om te wonen en te werken. De aanwezigheid van cultuurhistorie heeft in de ontwikkeling een fundamentele rol gespeeld. In plaats van de haven te dempen en cultuurhistorie in te ruilen voor een hogere woningdichtheid, heeft de gemeente ervoor gekozen de identiteit van het gebied te behouden. Oude elementen als de haven en de Veilinghal zijn gerestaureerd en verdwenen elementen, de trechters, de kraan en de schepen, zijn teruggebracht. De historische schepen zijn van scheepstypen, die hier veel gevaren hebben: zeilende platbodemschepen, zoals aken, tjalken en klippers en de latere motorschepen, zoals de luxe motor en de sleepboot. Naast de vaste ligplaatsen is er ook een passantenplek beschikbaar voor varende historische schepen; hier wordt veel gebruik van gemaakt.



Het proces van vervlechting tussen behoud van oud en ontwikkeling van nieuw is in Utrecht goed verlopen. Er is ingezet op kwaliteit en men heeft de tijd genomen om te studeren op de beste planontwikkeling. De haven en de historische schepen zijn cruciaal voor het gebied en de gemeente heeft hier sterk op ingezet, ook door



faciliteiten voor de schippers te realiseren. De noodzakelijke randvoorwaarden zijn geschapen om dit bijzondere gebied blijvend nieuw leven in te blazen.

DE BELEVING VAN DE VEILINGHAVEN

De Dichterswijk-West, die destijds met ruim 950 woningen de grootste binnenstedelijke Vinex-locatie van Nederland was, is in 2009 grotendeels opgeleverd. De bewoners van de historische schepen in de Veilinghaven wonen hier nu ruim 12 jaar. Zij beamen het belang van de Veilinghaven voor de wijk: “De Veilinghaven is ontworpen als levendige historische haven, op de historische locatie van het veilingterrein van de gemeente Utrecht. De projectontwikkelaar Bouwfonds omarmde het initiatiefplan in verband met de verwachte stijging van woningprijzen van de nieuwbouw rondom de haven. De gemeente volgde schoorvoetend. Na realisatie werd het gebied rond de Veilinghaven binnen drie jaar één van de hotspots van de stad. Het is een voorrecht om hier te wonen.”

Voor de ontwerpers, maar ook voor de scheepsbewoners, is de relatie met de cultuurhistorie van de plek heel belangrijk. Door het behoud van de haven en de invulling met de historische schepen, maar ook door de havenkraan, de klusgelegenheid in de Havenloods en de U-Trechters, die als atelier en vergaderplek verhuurd worden, heeft deze locatie haar ziel behouden.

Afwijkend ten opzichte van veel andere historische havens is dat de scheepsbewoners ook recht kregen op vastgoed in de vorm van een ondergrondse parkeerplaats, een gemeenschappelijk havengebouw waar geklust kan worden en waar elke scheepsbewoner een opslagruimte voor fietsen en andere spullen heeft. Daardoor moesten de ligplaatsen voor de schepen ook als koopligplaatsen uitgegeven worden, wat in die tijd nogal nieuw was. Na enige verbazing in de erfgoedschepenwereld bleek een koopligplaats geen belemmering te zijn voor de scheepseigenaren. De faciliteiten en de verbinding met de wal worden juist als een groot pluspunt ervaren en de bewoners vinden dit de prijs zeker waard.

De scheepsbewoners ervaren wel dat er een groeiende discrepantie ontstaat tussen aan de ene kant de toenemende eisen en kosten, zoals het moeten restaureren en onderhouden van hun schepen, vaarbewijs halen, marifoon en marifoonbewijs halen, voldoen aan de periodieke CvO-keuring aan de ene kant en aan de andere kant de afschaffing van de scheepshypotheek en het gebrek aan erkenning en waardering van de kant van overheden en instituties. De kosten van het in stand houden van varende monumenten zijn hoog, maar wettelijke bescherming is er niet en ook geen tegemoetkoming in de onderhoudslasten. Deze discrepantie werkt drempelverhogend: als de huidige eigenaar er niet meer op kan wonen, wie wil en kan er dan nog een historisch schip kopen?

De scheepsbewoners vormen een gemeenschap waarin iedereen elkaar kent en helpt. Samen organiseren zij lokale evenementen, zoals het jaarlijkse lichtjesfeest in de donkere wintertijd. Wel zien zij een trend dat scheepsbewoners steeds minder zelf klussen en varen; tweeverdieners hebben het daarvoor vaak te druk en de stijgende regeldruk en toenemende kosten maken het varen minder aantrekkelijk.

Een wens van de scheepsbewoners is dat de gemeente een actiever beleid voert om historische schepen voor de stad te behouden, bijvoorbeeld door te zorgen dat ze op meer plaatsen niet vervangen kunnen worden door arken, die goedkoper zijn in aanschaf en onderhoud, en door varende historische schepen met een ligplaats in Utrechts geen bruggeld te laten betalen.



STATENJACHT 'DE UTRECHT'

Het Utrechts Statenjacht is een zorgvuldige reconstructie van een achttiende-eeuws admiraliteitsjacht. De originele tekeningen zijn van 1746 en zijn gemaakt in opdracht van de VOC-Kamer Rotterdam. 'De Utrecht' is tussen 1998 en 2003 gebouwd als scholings- en werkgelegenheidsproject onder aansturing van scheepsbouwmeester Kees Sars. Zo'n honderd jongeren hebben aan de bouw van het schip meegewerkt en ervaren wat het ambacht van sloopstimmerman of -vrouw inhoudt.

Statenjachten werden gebouwd in de periode tussen 1650 en 1850 voor belangrijke personen en waren daarom voorzien van rijk beeldhouwwerk.

In de zomermaanden vaart het Statenjacht 'De Utrecht' met passagiers op het IJsselmeer vanuit Muiden of Volendam, in de wintermaanden ligt het schip voor onderhoud in de Veilinghaven en vindt men aan boord een stampotrestaurant. 'De Utrecht' kan daarmee in haar eigen onderhoud voorzien.



HISTORISCH MARITIEM ENSEMBLE

De Veilinghaven is ontworpen als een integraal cultuurhistorisch concept, waartoe behoren:

- De haven zelf
- De 14 historische schepen, plus de passantenligplaats
- De ligplaats voor het Statenjacht 'De Utrecht'
- De 4 U-Trechters – door zandtrechterbouwer Bollegraaf gebouwde reconstructies van de zandtrechters, die oorspronkelijk op de kade stonden voor de opslag van zand en grind uit de binnenschepen. Nu voorzien van ramen en sanitair en in gebruik als werk- en vergaderlocaties.
- Het historische verenigingsschip van de roeiers, nog altijd actief in de haven en op het Merwedekanaal
- De Havenloods met klusruimte en opslagplaatsen
- De havenkraan
- Ook Villa Jongerius aan de overzijde van de ingang van de haven, met daaromheen het gebied waar vroeger de tuinders en hoveniers actief waren, draagt bij aan de visuele aantrekkingskracht van het havengebied.

CONCLUSIE

In de loop van de jaren hebben schepen en wonen op het water, allure gekregen, zeker waar de link gelegd wordt met cultureel erfgoed in een historisch maritiem ensemble. Gebieden met schepen krijgen een enorme aantrekkingskracht. Het is er gezellig en dynamisch. Deze ontwikkeling speelt in hoge mate in de Veilinghaven in Utrecht. Het zicht op water en lucht in een stedelijke omgeving staat garant voor een hoge verblijfskwaliteit. De Utrechtse Veilingkade is een flaneerkade geworden.



15. HISTORISCHE ZONE KEULSEKADE

INLEIDING

De Keulsekade dankt haar naam aan de Keulse Vaart, de vaarroute tussen Amsterdam via Utrecht naar Keulen. Het was een drukbevaren route met veel bedrijvigheid langs de kade. Een deel van die monumentale watergebonden bedrijfspanden bestaat nog, evenals het sluiscomplex en een aantal bruggen. De Keulsekade is ook aangewezen als een historische zone voor de elf historische woonschepen die daar aangemeerd liggen. Samen vormen deze elementen een bijzonder historisch maritiem ensemble.

KEULSEKADE

De Keulsekade in Utrecht is de meest directe verwijzing naar het grote belang dat de Keulse Vaart had voor de stad Utrecht. De Keulse Vaart, die in 1824 gereedkwam, verbond Amsterdam via Utrecht met de Lek en het Rijngebied, waarin Keulen de belangrijkste handelsstad was. Het Utrechtse deel van de Keulse Vaart is in 1892 vervangen door het Merwedekanaal, maar de kade langs het Merwedekanaal heet nog altijd Keulsekade.

De 19^e eeuw is van groot belang geweest voor de verbetering van het vervoer over water. Koning Willem 1, die opdrachtgever was voor de aanleg van onder andere het Noord-Hollands Kanaal, de Keulse Vaart en het Zederikkanaal, kreeg niet voor niets de bijnaam 'Kanalenkoning'. De bekende ingenieur Jan Blanken, die vele waterwerken op zijn naam heeft staan, heeft de routes en de uitvoering van deze kanalen ontworpen.

In de tweede helft van de negentiende eeuw kwamen er steeds meer stoomschepen op het water. Stoomsleepboten konden binnenvaartschepen stroomopwaarts trekken en hadden soms wel tien schepen in de sleep hangen. Pakketschepen op stoom vervoerden passagiers, goederen, vee en pakketten, op vaste tijdstippen langs vaste routes of in de 'wilde vaart', dat wil zeggen op aanvraag van een verlader.

De Keulse Vaart telde rond 1850 zo'n 12.000 scheepspassages per jaar. Naast turf en landbouwproducten werden vooral bouwmaterialen zoals bakstenen, dakpannen, tegels, hout, zand, klei, grind en schelpen verscheept. Veelzeggend is dat in die jaren in Utrecht De Keulsche Vaart Stoombootdienst NV in Utrecht actief was met zo'n 20 stoomsleepboten met de naam Keulsche Vaart I, II, III, IV, V enzovoort. Het waren stevige sleepboten, gebouwd bij de bekende scheepswerf Piet Smit Jr. in Rotterdam.



De Galard Feijnoordkade Rotterdam.

Foto: Archief Pieter Klein

Diverse stoomsleepboten met de naam Keulsche Vaart liggen afgemeerd in Rotterdam



De Keulsekade is zo'n 1,7 kilometer lang en loopt gedeeltelijk langs het Amsterdam-Rijnkanaal en vervolgt zijn weg langs het Merwedekanaal tot de kruising met de Biltonkade langs de Oude Rijn.

BEDRIJVIGHEID EN INDUSTRIALISATIE

Op plekken waar vaarwater en steden elkaar raken ontstaat bedrijvigheid, zo ook langs de Keulse Vaart. Van een aantal van deze bedrijven zijn de bedrijfsgebouwen nu nog steeds bewaard gebleven. Ze geven de Schepenbuurt in Utrecht, die nu vooral een woonbuurt is, een vingervijzing naar het maritieme verleden.

Mobach Keramiek

Aan de Kanaalweg, aan de overkant van de Keulsekade, staat het in 1913 gebouwde pand van Mobach Keramiek, dat in 1895 is opgericht als de Utrechtsche Pottenfabriek. De aardewerf fabriek is nu vooral bekend vanwege



haar kunstzinnige unica. In de pottenbakkerij vinden demonstraties plaats. De klei werd vroeger per schip aangevoerd. Het fabrieksgebouw en de moffeloven zijn aangewezen als rijksmonument.



Mobach Keramiek, pottenbakkerij en museum



Moffeloven

SOL - Cereol

Rond 1900 werd door de Stichtse Boerenbond de fabriek voor de Coöperatieve Stichtse Olie- en Lijnkoekenfabriek (SOL) opgericht. Dit was een veevoederfabriek, die na 1973, toen lijnzaad vervangen werd door soja, bekend werd onder de naam Cereol. Grote schepen voerden het lijnzaad waarvan de veevoederkoeken gemaakt werd aan. De lijnzaadolie werd verscheept naar zeep- en margarinefabrieken. Het fabriekspand uit 1905 en 1908, dat de bijnaam 'fabriekskasteel' heeft, is aangewezen als rijksmonument, vanwege de architectuurhistorische waarde als evenwichtig ontwerp van een fabrieksgebouw bedoeld voor aan water verbonden agro-industrie. Het fabriekskasteel en de omringende gebouwen maken deel uit van een industriële herbestemming, waar nu veel organisaties gehuisvest zijn. Het is een blikvanger, naast het sluisencomplex van de Muntsluis.



SOL-Cereol complex naast Muntsluis



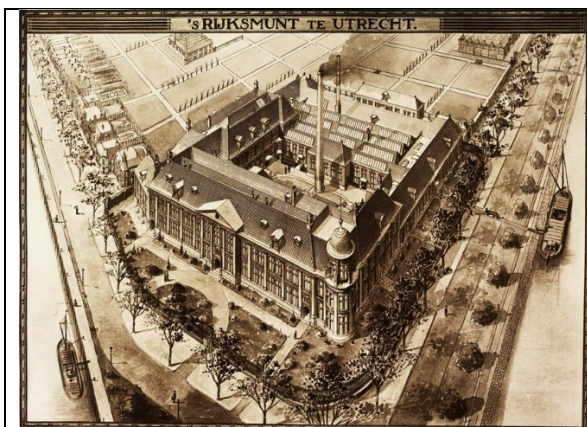
Fabriekskasteel SOL is herbestemd

's Rijks Munt

Het opvallende in 1912 in neorenaissance-stijl gebouwde pand van de Koninklijke Nederlandse Munt, die al vanaf 1567 het Nederlandse muntgeld maakt, is niet voor niets gebouwd op de kruising van het Merwedekanaal en de



Leidsche Rijn. Grondstoffen werden per schip aangevoerd en munten werden per schip afgevoerd. Het gebouw is tot 2020 in gebruik geweest als productielocatie voor munten, ook toen de gulden vervangen werd door de euro. In 2020 is de productie verhuisd naar Houten. Het oude pand werd gerestaureerd en is enige jaren in gebruik geweest als Geldmuseum, maar vanwege geldgebrek van het ministerie van Onderwijs, Cultuur en Wetenschap beëindigd. Sindsdien fungeert het als vergader- en conferentiecentrum en krijgt in 2022, na renovatie en verduurzaming, een multifunctionele invulling. Het gebouw van 's Rijks Munt is aangewezen als rijksmonument.



Rijksmunt in 1911, Utrechts Archief



Muntgebouw met Muntbrug in 2021

Dienstwoningen

Het sluisencomplex met de diverse bruggen op het drukke kruispunt van het Merwedekanaal en de Leidsche Rijn vroeg om regelmatige bediening en onderhoud. Rondom het complex zijn daarom diverse brug- en sluiswachterswoningen en dienstwoningen gebouwd, die dateren tussen 1885 en 1915 en zijn aangewezen als rijksmonument. Een voorbeeld is de rij van 10 sluiswachterswoningen die naar een ontwerp uit 1887 zijn gebouwd voor Rijkswaterstaat.



Dienstwoningen van Rijkswaterstaat



WATERWERKEN

Waar een vaarwater loopt zijn ook altijd bruggen en sluisen gebouwd. Met sluisen worden verschillen in waterstanden overbrugd en bruggen verbinden de kades aan beide zijden van het vaarwater. Een aantal van de waterwerken die de Keulsekade verbinden met de tegenoverliggende Kanaalweg zijn bewaard gebleven en aangewezen als monument.

Muntsluis

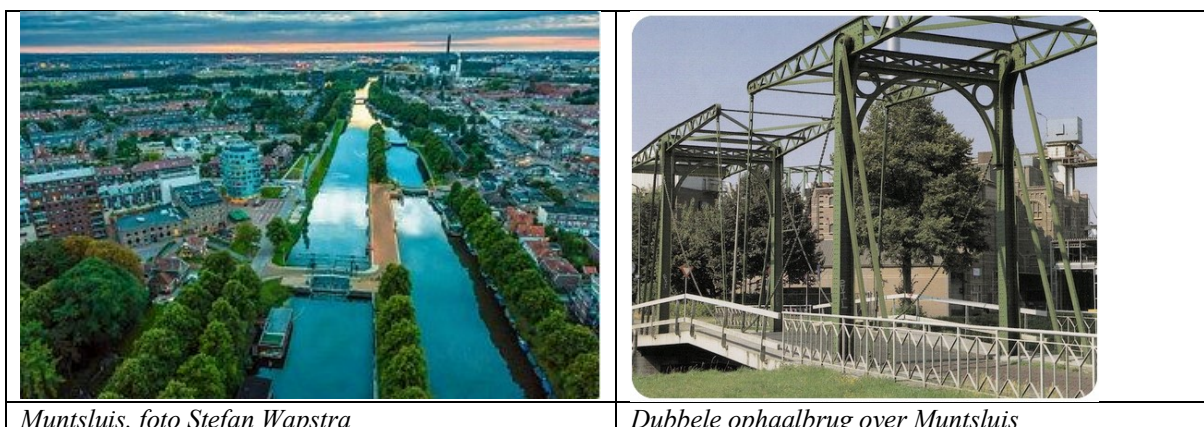
De Muntsluis, die aangelegd is in 1895, is de eerste betonnen sluis van Nederland en om die reden aangewezen als rijksmonument. De dubbele ophaalbrug en de dubbele basculebrug zijn eveneens aangewezen als rijksmonument. Officieel heet deze sluis de 'Sluis Bewesten Utrecht', maar deze werd, toen in 1912 het gebouw van de Koninklijke Nederlandse Munt naast de brug op de kruising van het Merwedekanaal en de Leidsche Rijn werd gebouwd, de Muntsluis genoemd. De sluis, die alleen nog spaarzaam gebruikt wordt voor de recreatievaart, kent achterstallig onderhoud en verdient renovatie.



De Muntsluis met vele schepen in 1933



Ensemble Merwedekanaal Utrecht, Muntsluis met twee generaties sluzen en bruggen, Bron: Website USINE



Muntbrug

De naast de Rijks' Munt gelegen Muntbrug is aangewezen als rijksmonument, vanwege de constructieve waarde en als uitdrukking van een bouwtechnische ontwikkeling. De Muntbrug is een gietijzeren draaibrug van geklonken profielijzers, gebouwd in 1887 door IJzergieterij De Prins van Oranje. Het draaipunt staat op een bakstenen pijler, waarop een ijzeren geleide-ring ligt, waarop het brugdek op ijzeren wielen een kwartslag kan draaien. In 2016 is de Muntbrug gerestaureerd en zijn alle klinknagels vervangen.



Merwedekanaal met de originele draaibrug, de Muntbrug, bij het gebouw van 's Rijks Munt

WOONBOTEN AAN DE HISTORISCHE ZONE



Keulsekade met historische zone van woonschepen



De stad waar scheepvaart zo'n belangrijke rol heeft gespeeld in de geschiedenis en de ontwikkeling van de stad en de welvaart van haar inwoners heeft ook een aantal binnenschepen uit de vorige eeuw weten te behouden. Op diverse plekken in de stad zijn er interessante schepen bewaard gebleven, dankzij particulieren die zich het lot van deze schepen aantrokken en ze hebben behouden, door erop te gaan wonen en werken.

De schaalvergroting in de binnenvaart, die vooral een grote vlucht nam na de Tweede Wereldoorlog, maakte de schepen die voor de oorlog gebouwd zijn niet meer rendabel als vrachtschip. Vaak waren dit schepen van eind 19^e of begin 20^e eeuw, die nog gebouwd zijn als zeilschip, zoals aken, tjalken en klippers, die later zijn gemotoriseerd en soms ook verlengd, maar hieronder vallen ook de vroege motorschepen, zoals de beurtschepen, sleepboten en luxe motoren.

In de stad liggen ongeveer 350 woonboten, waarvan 80 met een stalen onderschip, waaronder zo'n 30 varende historische woonschepen. De rest heeft een betonnen drijflichaam en wordt doorgaans een woonark genoemd. Het aantal historische woonboten neemt in aantal af door vervanging door nieuwbouw woonarken met een rechthoekige betonnen basis.

Het voormalige stoomschip Ora et Labora is het oudste woonschip van Utrecht en is gebouwd in 1903 als pakketboot en daarna verbouwd tot salonboot, die passagiers vervoerde tussen Zwolle en Giethoorn. Het schip is in '33-'34 naar Utrecht gekomen en was decennialang met zijn stoompijp en salon een bekende verschijning aan de Leidsekade. De Ora et Labora is gerenoveerd en ligt nu in de historische Veilinghaven. Cisca de Ruiter schreef het boek 'Ora et Labora – van stoomboot tot woonboot' over de veelbewogen geschiedenis van dit schip.



De Ora et Labora in volle glorie op het Merwedekanaal. Foto: M. Krol



Historische zones

Aan de Keulsekade liggen 11 historische woonschepen. Dat betekent dat deze, in het geval van vervanging, alleen vervangen mogen worden door historische woonboten. De gemeente Utrecht wil historische schepen beschermen en kan hiertoe historische zones aanwijzen, waar bij voorkeur historische woonboten of bedrijfsvaartuigen mogen liggen. Het uitgangspunt is daarbij participatie en vrijwilliger meewerkende eigenaren.

In 2016 heeft het college op initiatief van de bewoners drie historische zones aangewezen: 5 ligplaatsen langs de Vecht aan de Vechtdijk ter hoogte van Fort aan de Klop, 11 ligplaatsen aan de Keulsekade aan het Merwedekanaal en 2 ligplaatsen aan de Oosterkade aan de Vaartsche Rijn. Hier mogen historische schepen liggen die minimaal 50 jaar oud zijn, een romp hebben die bedoeld is om mee te varen en een opbouw met nog duidelijk oorspronkelijke kenmerken. Het beschermend beleid is vastgelegd in de notitie 'Behouden van historische schepen' van 2015, ter aanvulling van het woonbotenbeleid.

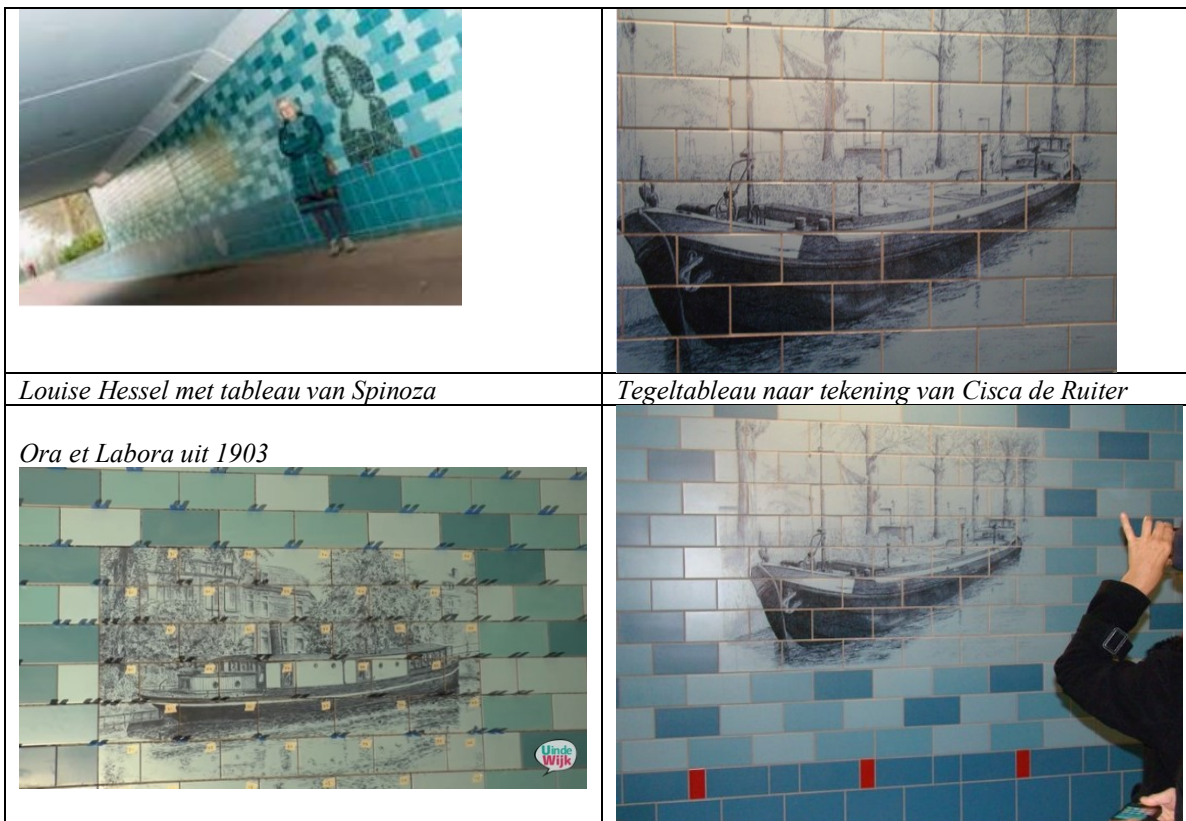


Elf historische woonschepen aan de historische zone aan de Keulsekade

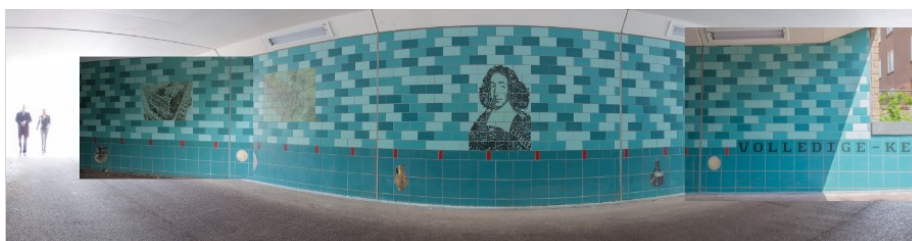
De notitie vermeldt dat er in Utrecht, naast de schepen die afgemeerd zijn in de Veilinghaven, nog circa 60 woonboten en scharken zijn (woonboot met romp van een schip, met een vervangende eenlaags doorgaans houten opbouw), die tot de historische woonboten gerekend mogen worden, maar dat dit aantal de laatste jaren terugloopt. Er wordt onderzocht hoe deze karakteristieke 19^e en 20^e eeuwse blikvangers in Utrecht behouden kunnen worden.

SPINOZATUNNEL

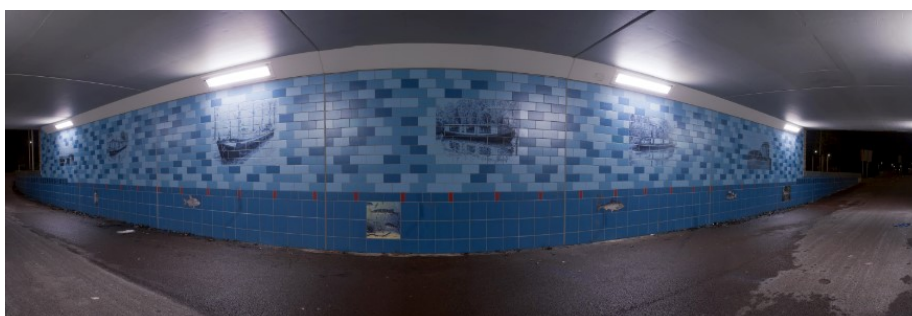
In 2014 is de fietstunnel onder de Spinozabrug, de Spinozatunnel, geopend. Naar het ontwerp van beeldend kunstenaar Louise Hessel zijn de betegelde wanden voorzien van afbeeldingen en spreuken. De landzijde van de tunnel bevat afbeeldingen die te maken hebben met de aarde. De waterzijde bevat afbeeldingen van wateronderwerpen, zoals vissen en schepen. Hier zijn vier tableaus met tekeningen van Cisca de Ruiters te zien, die hiervoor een aantal woonschepen portretteerde waarvan er twee aan de overzijde van de Keulsekade liggen.



De Spinozatuunnel maakt deel uit van een fietsroute langs de Keulse Vaart. In het ontwerp van de Spinozatuunnel komen verleden en heden samen. De afbeeldingen en spreuken op de betegelde wanden weerspiegelen de aarde en het water, onder en boven de waterspiegel en het maaiveld.



Aardekant



Waterkant



UNIEK HISTORISCH MARITIEM ENSEMBLE

De Keulsekade aan het Merwedekanaal met het monumentale sluiscomplex bij 's Rijks Munt is samen met de monumentale bruggen, industriële gebouwen, dienstwoningen en woonschepen in de historische zone een uniek historisch maritiem ensemble. Deze monumentale waterwerken, bedrijven en schepen tonen de ontwikkeling van bouwtechnieken in de periode rond het einde van de 19^e en begin van de 20^e eeuw en hebben een bijzondere ensemblewaarde. De kers op de taart is de nieuwe Spinozatunnel, die op artistieke wijze de sfeer en diepere betekenis van dit gebied verbeeldt.



16. BUSINESS AAN BOORD IN AMERSFOORT

INLEIDING

De stad Amersfoort ligt aan de Eem in het Eemland in de noordoosthoek van de provincie Utrecht. De Eem speelt een hoofdrol in de ontwikkeling van de stad. Eeuwenlang is de rivier de Eem met haar vloot aan schepen de spil van de handel en bedrijvigheid geweest. Dat belang leek in de loop van de twintigste eeuw te verdwijnen, toen de bedrijven naar grotere locaties op grotere afstand van de stad verhuisden. Die spilfunctie krijgt de Eem met haar schepen nu steeds meer terug, nu ze een aanjaagfunctie hebben in de gebiedsontwikkeling tot een aantrekkelijke woonlocatie en de vestiging van ambachtelijke maakindustrie, die bijdraagt aan een sterke en levendige stad.

AMERSFOORT EN DE KOPPELPOORT

Amersfoort ligt op de overgang van de hoger liggende stuwwallen van de Veluwe en de Utrechtse Heuvelrug en de lager liggende Gelderse Vallei en het Eemland, waar de rivier de Eem een cruciale rol heeft bij de afwatering van het gebied.

De stad Amersfoort heeft haar naam te danken aan een doorwaadbare plaats – een voorde – in de Amer, oftewel de Eem. Amersfoort kreeg in 1259 stadsrechten en was lange tijd het toneel van een machtsstrijd tussen de Bisschop van Utrecht, de Graaf van Holland en de Hertog van Gelre. De strijd ging vooral over de eigendom van de gronden die drooggevallen waren in het Eemland, na de aanleg van de palendijk langs de Zuiderzee. Uiteindelijk bleef Amersfoort bij Utrecht horen.

Amersfoort mocht als stad met stadsrechten markt houden, tol heffen en een stenen stadsmuur bouwen. De bekende en inmiddels monumentale muurhuizen maakten daar deel van uit.



Muurhuizen

Onderdeel van de stadsmuren was ook de land- en waterpoort de Koppelpoort, die op het punt gebouwd is waar diverse beken vanuit de Gelderse Vallei uitmonden in de rivier de Eem. Alle in- en uitgaande verkeer, zowel over water als over land, moest de Koppelpoort passeren en tol betalen. De Koppelpoort uit 1410 bestaat nog steeds en is aangewezen als rijksmonument.



De Koppelpoort met toegang via land en water

DE BEKEN EN DE EEM

De beken die de rivier de Eem voeden en de Koppelpoort hebben een belangrijke rol gespeeld in de groei en bloei van de stad Amersfoort. De beken voerden schoon water aan, dat gebruikt werd door wasserijen en blekerijen. Bronnen werden gebruikt voor de bierbrouwerij, waar de vele kloosterorden die de stad rijk was in de veertiende en vijftiende eeuw aan hebben bijgedragen. De Beiersche Bierbrouwerij, die pas in 1873 werd opgericht en waar het bekende Phoenix bier werd gebrouwen, was in de eerste helft van de twintigste eeuw zelfs één van de grootste werkgevers in Amersfoort. De Eem was vanaf de Koppelpoort bevaarbaar en diende als transportroute naar de Zuiderzee en verder naar Utrecht en Amsterdam.

De Eem was ook van belang om het overtollige water uit de vochtige gebieden van de Gelderse Vallei en het Eemland af te voeren naar de Zuiderzee. Na de aanleg van de palendijk langs de Zuiderzee werd het Eemland droog genoeg om als weidegrond te dienen voor koeien en schapen, die melk, vlees, wol en mest leverden. Het vee en hun producten werd aan- en afgevoerd met schepen, bijvoorbeeld naar Utrecht en Amsterdam. De mest werd gebruikt om de tabaksvelden op de hellingen van de stuwwallen vruchtbaarder te maken.

Langs de Eem werden veel bedrijven gevestigd, in bouwmaterialen als zand, kalk, tegels en het kunststeen ocriet, maar ook glasblazerijen, scheepswerven en weverijen waren hier actief. Deze bedrijven waren alle watergebonden. De Eem was daarmee, behalve van belang voor de afwatering en als transportweg, indirect ook van groot belang voor de werkgelegenheid in Amersfoort en Eemland.

DE EEM IN AMERSFOORT

Ook in de stad Amersfoort was het een en al bedrijvigheid aan de oevers van de Eem, vanwaar haast alle handelswaar per schip werd vervoerd. Sinds de ontwikkeling van de stoommachine kreeg de bedrijvigheid steeds meer een industrieel karakter. Er stonden silo's, pakhuizen, een oliemolen, veevoederfabrieken, een stoomblekerij, lijmfabriek, poetsmiddelenfabriek, luciferfabriek en graanhandels. Naar het einde van de twintigste eeuw raakte dit gebied verouderd. Bedrijven vertrokken naar grotere locaties verder van de binnenstad vandaan. Aanvankelijk was het plan om deze gebouwen te slopen, maar toen de sloop aanving



groeide het protest. Alternatieve plannen werden ontwikkeld om dit gebied, dat bestemd was voor woningbouw, aantrekkelijker te maken, juist door deze fabrieksgebouwen als industrieel erfgoed te behouden en te herbestemmen.

OLIEMOLENKWARTIER WERD NIEUWE STAD

Tussen de Koppelpoort en de Zaagmolenbrug is een geïntegreerde combinatie van erfgoed en nieuwbouw ontstaan.



Pakhuis de Eersteling uit 1906



Luciferfabriek Eem, Warner-Jenkinson uit 1881



Lijm- en zeepfabriek Rohm en Haas uit 1885



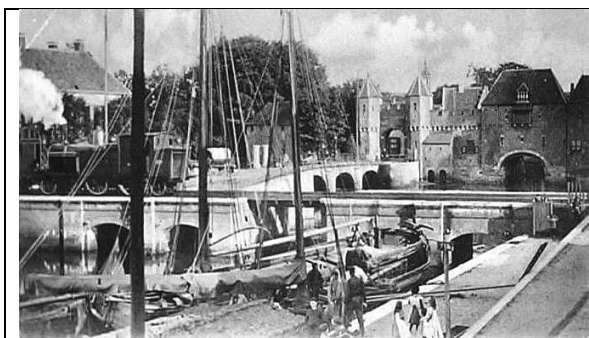
Poetsmiddelenfabriek Erdal, Prodentfabriek uit 1936

EEMHAVEN IN AMERSFOORT

De Oliemolen, waarnaar de wijk aan weerszijden van de Eem tussen de Koppelpoort en de Kwekersbrug oorspronkelijk is genoemd, is gesloopt, maar de foto uit 1864 waarop de Oliemolen nog te zien is schetst een goed beeld van de bedrijvigheid die destijds bestond rondom de Eem. De grote vloot aan zeilschepen en roeiboten laat zien wat het belang van de scheepvaart op de Eem voor de stad Amersfoort is geweest. De kades aan weerszijden van de Eem heten de Grote en Kleine Koppel; koppel is een oude naam voor een gemeenschappelijke weide.



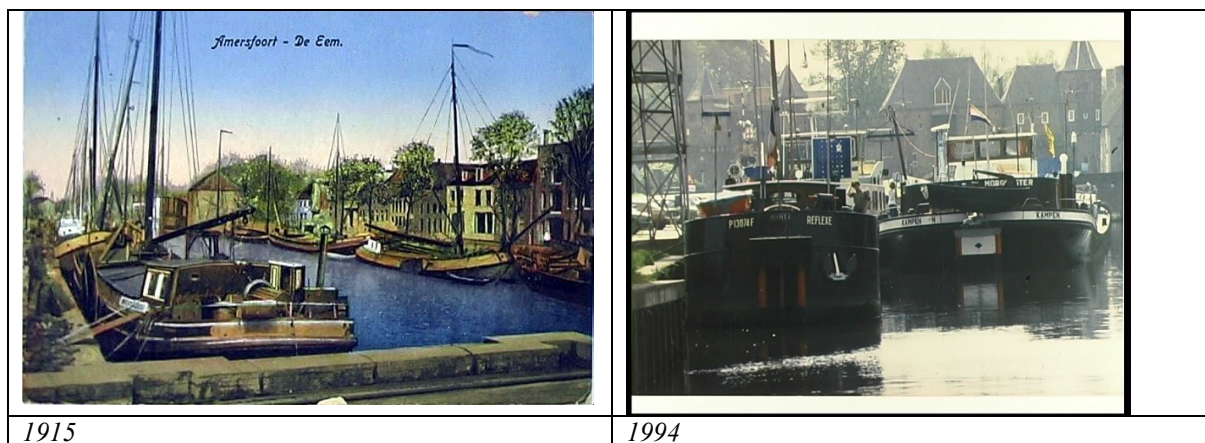
Ook op jongere foto's is de rol van de scheepvaart voor de stad nog goed te zien.



1890 - 1905



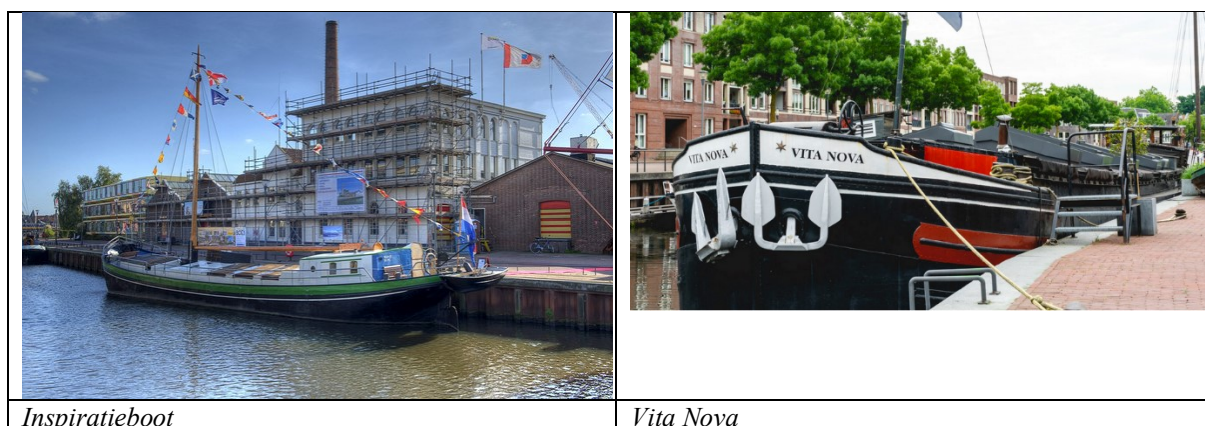
1890 - 1905

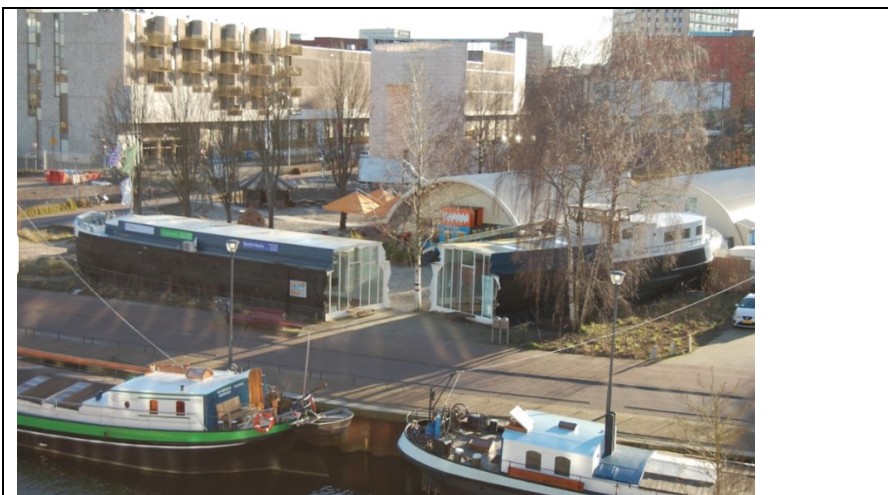


Het plan werd geboren om in de Amersfoortse Eemhaven, naast de herbestemde fabrieksgebouwen ook een geïntegreerde combinatie te ontwikkelen van historische schepen en moderne jachten. De kant van de Kleine Koppel, waaraan de Prodentfabriek en de Zeepfabriek Rohm en Haas staan, is ingericht voor historische schepen; de overzijde is een jachthaven voor passanten.



Kenmerkende historische schepen die hier een ligplaats hebben zijn bijvoorbeeld de Inspiratieboot die is ingericht als varende vergaderruimte en de Vita Nova die als B&B-boot dienstdoet. Een bijzonderheid is de Schipbreuk, een binnenschip dat doormidden is gehaald en dat verduurzaamd en wel op de kant staat en gebruikt wordt als kantoorlocatie.





Schipbreuk

Aan weerszijden van de Eem zijn nieuwe woongebouwen verrezen, waar de Eemhaven als het kloppend hart middenin ligt. De inzet van de historische schepen, waarop een combinatie van wonen en werken en publieksvoorzieningen werd voorzien, draagt bij aan de gebiedsontwikkeling van een voormalig watergebonden bedrijvengebied tot een woonlocatie, met behoud van de ziel en de kenmerkende sfeer van creativiteit en dynamiek.

AMBACHTELIJK BOTENBOUW CENTRUM AMERSFOORT

Iets verderop aan de Eem aan De Schans staan enkele lange houten gebouwen langs de kade. Hierin is sinds 1956 de botenbouwerf Elzenaar gevestigd geweest. In 2017 is het Ambachtelijk Botenbouw Centrum Amersfoort hier neergestreken. Het Centrum, gestart in 2012, biedt opleidingen en cursussen in de houten botenbouw en richt zich zowel op restauratie als op nieuwbouw.



Het bouwen, onderhouden en restaureren van houten boten vraagt om specifieke ambachtelijke vaardigheden, zoals afmeten, zagen, disselen, schaven, stomen, branden, buigen, schuren, lamineren en lakken, maar ook het werken met zweien en rondingen in een driedimensionaal vlak. Frank Brouwer, de botenbouwer die het Ambachtelijk Botenbouw Centrum oprichtte en dit samen met vakkundige trainers en vrijwilligers leidt, zag met lede ogen dat oude botenbouwers met pensioen gingen en hun werven sloten, waarbij hun waardevolle kennis



telooring. Soms stroomden timmerlieden uit de bouw in op zulke plekken, maar deze missen de specifieke vaardigheden die nodig zijn bij het bouwen van houten schepen. Voor het behoud van houten varende erfgoed is het behoud van ambachtelijke vakkennis een voorwaarde.

Voor het omgaan met traditionele en modernere Nederlandse houten boten, zoals jollen, kano's, vletten, wherry's, sloepen, platbodems en jachten, is naast kennis en vaardigheden ook liefde voor ambachtelijk handwerk nodig. Zowel de opdrachtgevers, die bij het Ambachtelijk Botenbouw Centrum meewerken om hun houten boot bouwen of te restaureren, als de studenten en cursisten, begrijpen dat goed en wordt oog voor kwaliteit aangeleerd.

Het doel van Ambachtelijk Botenbouw Centrum is om het ambacht te laten voortbestaan, maar een niet minder belangrijk nevendoeel is de persoonlijke ontwikkeling die de studenten en cursisten doormaken door met geduld, concentratie en samenwerking een nieuw ambachtelijk vak te leren. De missie van Frank Brouwer is gelukt als mensen tevreden de deur uitlopen met hun rugzak gevuld met het ambacht plus persoonlijke groei.

Het perspectief voor de studenten is een werkring in scheepstimmerwerk in de jachtbouw, zowel nieuwbouw als restauratie, meubelmakerij, timmerwerkplaats of meubelfabriek, in dienstverband of als zelfstandige. Het perspectief voor de stad Amersfoort is een versterking van de maakindustrie, die bijdraagt aan de economische potentie van een sterke en levendige stad.



17. BLIK OP DE TOEKOMST

HOOFDSTUK 17. BLIK OP DE TOEKOMST

MEERWAARDE VAN SCHIPPERS

Wat kunnen we leren van schippers? Actief: altijd bezig. Inclusief: vrouwen, mannen, kinderen, paarden en honden, iedereen werkt mee. Creatief: roeien met de riemen die we hebben, en zo nodig maken we ze. Opmerzaam: worden we opgelopen en ingehaald? Geduldig: wil je harder, dan breekt het lijntje. Klimaatbewust: rekening houden met wind, stroming en ondieptes. Verre blik: stuur tijdig bij, met het doel voor ogen. En geniet: recht zo die gaat.

MEERWAARDE VAN HAVENS

Utrecht is een waterprovincie bij uitstek. De provincie is vormgegeven door water. Dat geldt voor natuur en cultuurlandschappen, maar ook voor de gebouwde omgeving. Steden en dorpen zijn door water verbonden, bijna elke stad en elk dorp heeft een haven. Soms zijn ze in onbruik geraakt en vervallen. Maar soms ook zijn ze opnieuw tot leven gewekt en zijn ze weer de dynamische trekpleisters die ze vroeger waren, alleen nu met hedendaagse functies.

Gemeenten onderkennen steeds meer de mogelijkheden van het benutten van hun historische havens en vaarwegen. Ze zijn een belangrijke meerwaarde voor aantrekkelijke dorpen en steden. Stadshavens geven dorpen en steden een herkenbaar gezicht als vissersdorp, vesting-, handels- of havenstad. Bovendien zorgen levendige stadshavens voor een aantrekkelijke woon- en werkomgeving en ze zorgen voor nieuwe werkgelegenheid en stijging van vastgoedwaarde. Ze trekken publiek, vertellen over de historie van de streek en zorgen voor recreatieve omzet.

Utrecht is rijk aan maritiem erfgoed. Overal in onze provincie zijn maritieme ensembles te vinden. Deze tastbare bewijzen van een rijke en dynamische omgeving verdienen het om bewaard te blijven. Ze geven betekenis aan ons leven. De maritieme ensembles die in dit boek belicht zijn dragen bij aan een aantrekkelijk cultureel, recreatief en economisch klimaat. Maar er is meer.

MARITIEM ERFGOED BIEDT KANSEN

Maritiem erfgoed behoort tot ons oudste erfgoed. Toch draagt het ook oplossingen aan voor actuele en urgente vraagstukken. Maritieme ensembles kunnen cultuurhistorisch en ruimtelijk waardevol zijn en tegelijkertijd de aanjager zijn van gebiedsontwikkeling. Al meer dan vijfduizend jaar geeft maritiem erfgoed richting aan het omgaan met ons landschap en de elementen door zich aan te passen en nieuwe mogelijkheden te creëren. We kunnen dan ook voor ruimtelijke ontwikkelingen met oog voor duurzaamheid, aanpassing aan een veranderend klimaat en drijvend wonen veel leren van die eeuwenlange ervaring met waterrijke havensteden, natte deltalandschappen en het wispelturige zeeklimaat.

Kansen voor economie en werkgelegenheid

Niet alleen zijn de vaarwegen en havens, bruggen en sluisen, pakhuizen en bedrijfsgebouwen, schepen en scheepswerven van grote cultuurhistorische waarde. Er is ook een economisch en een sociaal belang. Door de vele maritieme ensembles die onze provincie rijk is kwamen onze dorpen en steden tot bloei. Het waterwegennetwerk is nog altijd van economische betekenis. De Bruine Vloot van botters en zeilcharterschepen



en de historische schepen in museumhavens geven kleur aan het maritieme karakter van havendorpen en -steden. De schippers houden vaarttechnieken in ere en de scheepswerven en de botenbouwschool houden de ambachtelijke kennis voor bouw en onderhoud van traditionele schepen in stand. Deze kennis is waardevol voor de werkgelegenheid en de persoonlijke groei van ambachtslieden, maar biedt ook mogelijkheden voor toekomstige toepassingen.

Kansen voor innovatie en verduurzaming

Want denk ook eens verder. Bijvoorbeeld aan zeilende vracht- en passagiersvaart, aan duurzaam recreëren met trekschuiten getrokken door paarden, aan houten bootjes en schepen in plaats van kunststof, aan het installeren van water-water-warmtepompen om woonschepen en woonarken te verwarmen zonder gas, hout of diesel te gebruiken. Denk aan thermische zonnepanelen op daken van schepen en havenpanden, die warm water leveren en elektrische energie, opgeslagen in zoutbatterijen. Gezamenlijke inkoop door bijvoorbeeld museumhavens kan de nog best flinke kosten voor aanschaf en aanleg daarvan beperken. Het verduurzamen van maritieme ensembles biedt wellicht zelfs perspectief voor de ontwikkeling van klimaatadaptieve drijvende wijken.

Kansen voor borging in beleid

Deze cultuurhistorische, huidige en toekomstgerichte betekenislagen van historische schepen en maritieme ensembles kunnen de provincie en de Utrechtse gemeenten opnemen in hun omgevingsvisies en omgevingsplannen. Zij kunnen daarmee hun rijke maritieme historie inpassen in beeldkwaliteitsplannen en gebiedsontwikkelingen. Via het opstellen van een provinciale of gemeentelijke verordening voor historische schepen, kunnen zij deze ook met faciliterende en stimulerende maatregelen binden en borgen.

ZORGVULDIGHEID BLIJFT BELANGRIJK

Maritieme ensembles zijn, mits goed ingezet, een sociale, culturele en economische verrijking voor de ontwikkeling van dorpen en steden. Zij dragen bij aan een aantrekkelijke en toekomstbestendige leefomgeving. Dat betekent dat we er zorgvuldig mee om moeten gaan. Onze aandacht moet gericht zijn op behoud, herstel, bescherming en duurzame ontwikkeling van de kwaliteiten van onze maritieme ensembles, zodat het gebied nog betekenisvoller wordt en mensen er volop van kunnen blijven genieten.

Wettelijke erkenning

Erkenning door een heldere omschrijving van de cultuurhistorische waarde van de traditionele vloot en wettelijke middelen om die waarde te beschermen zou het maatschappelijke belang van het maritiem erfgoed kunnen borgen. Erkenning is van belang voor de private en particuliere eigenaren van maritiem erfgoed:

- Zij kunnen in geval van een crisis zoals corona geen beroep doen op de noodhulp die specifiek gericht is op monumenten.
- Ze kunnen met hun schip geen onderdeel worden van beschermde stads- en dorpsgezichten. Ze zijn vaak het kloppend hart van historische maritieme ensembles zoals museumhavens en museumwerven, maar zonder dat dit hen een formele status geeft of voordelen biedt.
- Zij moeten wel voldoen aan steeds strengere wet- en regelgeving, die ook geldt voor de beroepsvaart, de recreatievaart en woningen, met steeds hogere kosten als gevolg.

Het is ook van belang voor gemeenten, die graag middelen in handen zouden willen hebben om de bijzondere traditionele schepen, havens en werven binnen hun gemeentegrenzen te ondersteunen, te promoten en te beschermen tegen ongewenste verbouwingen, vernieling en sloop.



Erkenning past in het erfgoedbeleid van de overheid, dat is gericht op drie pijlers. De overheid wil erfgoed:

- voor de huidige generatie en toekomstige generaties behouden;
- in de leefomgeving van mensen positioneren;
- in de maatschappij onder de aandacht brengen.

Gemeenten en provincies leggen in de praktijk steeds vaker verbanden tussen erfgoed en de lokale economie, het toerisme en het onderwijs. Daarbij kan erfgoed rekenen op een grote en groeiende belangstelling. Als het belangrijk is om varend erfgoed voor de huidige en toekomstige generaties te behouden, in de leefomgeving van mensen te positioneren en in de maatschappij onder de aandacht te brengen, is er erkenning en bescherming nodig.

Wettelijke bescherming⁵

In Europa zijn diverse landen die hun varend erfgoed wettelijk erkend en beschermd hebben, in navolging van aanbevelingen, verdragen en resoluties van de Raad van Europa, UNESCO en het Europees Parlement. Nederland kent nog geen wettelijke bescherming voor varend erfgoed.

Bij de totstandkoming van de Erfgoedwet in 2016 verklaarde de Nederlandse overheid het van belang om de erfgoedzorg door middel van een wettelijke borging een stevige basis te geven. Dit erfgoedbeleid betreft *“vervaardigde zaken welke van algemeen belang zijn wegens hun schoonheid, hun betekenis voor de wetenschap of hun cultuurhistorische waarde”*.

De Erfgoedwet betekende voor het varend (en ander mobiel) erfgoed twee stappen vooruit, maar tegelijkertijd ook een stap achteruit.

- Twee stappen vooruit:
 - Het is de eerste keer dat het mobiel erfgoed apart genoemd wordt als cultuurhistorisch waardevol erfgoed⁶ - al leidt dat niet tot een concreet beschermingsbeleid.
 - Via twee aangenomen moties voor mobiel erfgoed kan er een uitzonderingspositie gemaakt worden. Dit is gebeurd met de uitzondering op de Woningwet via de Wet verduidelijking voorschriften Woonboten, waardoor varende bewoonde schepen niet beschouwd worden als bouwwerken en niet hoeven te voldoen aan de bouwregelgeving uit de Woningwet.
- Stap achteruit – Volgens de begripsbepalingen in Artikel 1.1 is een *monument*: een onroerende zaak die deel uitmaakt van cultureel erfgoed. Een roerende zaak die deel uitmaakt van cultureel erfgoed is een *cultuurgoed*. Varend erfgoed kan daardoor niet door de rijksoverheid worden aangewezen als monument. De bescherming van een cultuurgoed is anders dan van een monument. Een cultuurgoed

⁵ Met steun van de Samenwerkende Maritieme Fondsen werken de Erfgoedkwartiermakers in opdracht van de BBZ aan een verkenning van de mogelijkheden voor wettelijke bescherming van maritiem erfgoed en in opdracht van de FVEN aan een voordracht voor de plaatsing van de ‘historische maritieme cultuur’ op de UNESCO Inventaris Immaterieel Erfgoed Nederland.

⁶ Erfgoedwet: *cultureel erfgoed*: uit het verleden geërfde materiële en immateriële bronnen, in de loop van de tijd tot stand gebracht door de mens of ontstaan uit de wisselwerking tussen mens en omgeving, die mensen, onafhankelijk van het bezit ervan, identificeren als een weerspiegeling en uitdrukking van zich voortdurend ontwikkelende waarden, overtuigingen, kennis en tradities, en die aan hen en toekomstige generaties een referentiekader bieden.



kent slechts de mogelijkheid van een exportbeperking en dan alleen nog als de rijksoverheid het op de lijst van beschermd cultuurbezit heeft geplaatst. Een monument kent bescherming tegen vernieling en sloop en de mogelijkheid van een tegemoetkoming in de onderhoudskosten.

- Er zijn diverse gemeenten die historische schepen hebben aangewezen als gemeentelijk varend monument. Tevens zijn er provincies die een plaatsing van een historisch schip op een gemeentelijke monumentenlijst als voorwaarde stellen voor een financiële bijdrage. Aanwijzing door gemeenten en provincies blijft mogelijk, maar niet in de gebruikelijke gemeentelijke of provinciale erfgoedverordening. Met de nodige creativiteit kunnen gemeenten en provincies hun varende erfgoed echter wel degelijk aanwijzen als gemeentelijk of provinciaal varend monument en borgen in hun gemeentelijke beleid.

Borging en bescherming door gemeenten en provincies

Een gemeente of provincie mag autonome verordeningen vaststellen. In een autonome verordening mag een gemeente een soortgelijk regiem opzetten voor de bescherming van traditionele vaartuigen en maritiem erfgoed als de Erfgoedwet biedt voor gebouwde monumenten en beschermde gezichten, als ze het maar niet onderbrengt in de Erfgoedverordening en het eigendomsrecht niet wordt aangetast. Een gemeente mag immers volgens de Gemeentewet de eigen huishouding regelen, in een algemene plaatselijke verordening (APV) of in een aparte verordening. Het gebruik van de term 'monument' is dan niet uitgesloten, omdat dit niet een woord is dat strikt is voorbehouden aan hoe dit door de rijksoverheid in de Erfgoedwet wordt gedefinieerd.

FINANCIËLE ONDERSTEUNING

Nederland heeft een lange historie als varende handelsnatie en heeft zo'n 6.000 historische schepen van 50 jaar of ouder weten te behouden. Een deel heeft een museaal karakter. Een deel vult de ruim 40 historische havens die Nederland rijk is. Een groot deel is particulier bezit. Een deel is nog, of weer, beroepsmatig in bedrijf, vooral als charterschip of passagiersschip. Deze vloot is wereldwijd uniek. Nergens is een dergelijke grote en diverse groep kleinere en grotere historische schepen zo bepalend voor het beeld van onze havens en vaarwegen, dorpen en steden.

Door de coronacrisis is een groot deel van de historische vloot in problemen gekomen. De boekjaren 2020 en 2021 zijn dramatisch verlopen. Veel schepen konden niet rendabel varen binnen de coronaregels. De rijksoverheid heeft de grotere schepen uiteindelijk via een speciale regeling financieel gesteund. Veel kleinere schepen, zoals de botters en andere voormalige vissersschepen, hadden niet voldoende omzet om voor deze steun in aanmerking te komen. Voor de grotere schepen is een grote omzetsderving ernstig, omdat zij dan hun jaarlijkse onderhoudskosten niet kunnen betalen. Daardoor dreigt het risico dat ze hun benodigde onderhoudscertificaten verliezen. Als dat gebeurt kunnen deze schepen nooit meer varen en zijn ze rijp voor de sloop. Maar ook voor de kleinere, veelal houten, schepen is een forse omzetsderving ernstig. Deze vaartuigen moeten jaarlijks onderhoud plegen om rotte plekken in het hout direct aan te pakken. Als ze dat niet tijdig kunnen doen, verergert de situatie snel, waardoor het later aanpakken van achterstallig onderhoud vele malen duurder wordt.

Los van de situatie met de coronabeperkingen is de financiële situatie van private en particuliere eigenaren van traditionele schepen niet gemakkelijk. De regelgeving voor varende schepen wordt steeds strenger en daarmee stijgen ook de kosten voor de instandhouding van deze schepen. Maatregelen om te verduurzamen zijn duur, terwijl niet alle verduurzamingssubsidies ook gelden voor toepassing op een schip. Voor bewoonde schepen geldt dat veel kostenposten voor een woning op het water duurder zijn dan voor een woning op de wal, zoals nutsaansluitingen, verzekeringen en financieringen. Een grote tegenvaller was het besluit van banken om geen scheepshypotheek meer te verstrekken voor varende historische schepen, als gevolg van de aangescherpte



regels en verhoogde ratio's na de bankencrisis van 2008. Voor dit probleem is nog geen goede oplossing voorhanden.

Doordat de rijksoverheid historische schepen niet kan aanwijzen als rijksmonument, kunnen deze ook geen aanspraak maken op een instandhoudingssubsidie uit de Sim – Subsidie Instandhouding Monumenten. Er zijn enkele gemeenten die hun gemeentelijke varende monumenten financieel steunen door het geven van korting op het havengeld of het bieden van een bijdrage in de onderhoudskosten.

Het is goed om te beseffen dat historische schepen geen losse objecten zijn, maar deel uitmaken van maritieme ensembles: combinaties van een haven, laad- en loskade, pakhuizen, historische schepen, scheepswerven en werkplaatsen waar mensen werken met ambachtelijke kennis en ervaring. Al dit maritieme erfgoed vormt samen een ecosysteem, waarin de onderdelen met elkaar samenhangen en van elkaar afhankelijk zijn. Een haven is pas een haven als er schepen liggen, een vaarweg is pas een vaarweg als erop gevaren wordt en een scheepswerf is pas een werf als er mensen met ambachtelijke scheepstimmerwerk- en ijzerwerk-vaardigheden werken. Dit betekent dat het voor het behoud van onderdelen van het maritieme erfgoed nodig is om het hele ecosysteem te behouden en niet alleen enkele losse onderdelen. Het heeft geen zin om alleen schepen te behouden als er niet ook havens, vaarwegen en scheepswerven zijn, en ook het omgekeerde is waar: om scheepswerven, havens en vaarwegen te behouden zijn schepen nodig.

Door corona zijn niet alleen de schepen in de problemen gekomen; ook het maritiem erfgoed als geheel staat onder druk. Immers: een inkrimping van de vloot leidt tot minder werk voor scheepswerven en ambachtlieden, lege plekken in havens, minder werk voor schippers en scheepsmaten met vaar-vaardigheden, minder emplooi voor zeevaartscholen, kortom: een cascade aan teloorgang van materieel en immaterieel maritiem erfgoed dreigt.

De economische betekenis van maritiem erfgoed is aanzienlijk. Alleen de commerciële chartervaart is al goed voor een jaarlijkse omzet van € 100 tot € 120 miljoen, waar een lange keten van werven, havens, boekingskantoren, cateringpartijen, schoonmakers en horeca wel bij vaart. Historische havens met erfgoedschepen verhogen de kwaliteit van de leefomgeving, de toeristische aantrekkingskracht en de vastgoedprijzen in havensteden.

Tot slot

Dankzij de passie van de mensen die opkomen voor het maritieme erfgoed heeft Nederland zijn maritieme ziel nog weten te behouden. Het is van belang om ook de erkenning, wettelijke bescherming en financiële ondersteuning in overeenstemming te brengen met de grote materiële en immateriële waarde van het maritiem erfgoed. Bekendheid en draagvlak zijn daarin een belangrijke eerste stap. Het boek 'Voor de boeg; Maritiem erfgoed in de provincie Utrecht' zal zeker daaraan bijdragen!



LITERATUURLIJST

Alkemade, Floris, **De toekomst van Nederland; De kunst van richting te veranderen**, Uitgeverij THOTH, Bussum, 2020

Bastiaans, Jelmer, **Museumwerf Vreeswijk oogst succes met rondvaarten**, Artikel uit Weekblad Schuttevaer, 27 september 2021

Beek, A. ter, e.a. en F. Gaasbeek (eindred), **Van schuytenmakerye tot botterwerf; Reilen en zeilen van de helling in Spakenburg**, Uitgave van Historische Vereniging 'Bunscode' i.s.m. Stichting Botterwerf Spakenburg, 1994

Berendse Martin & Paul Brood, **Historische Stadsatlas NL; Nederland Stedenland**, Uitgave WBOOKS, Zwolle, 2021

Berendse Martin & Paul Brood, **Historische Streekatlas NL; De ware schaal van Nederland**, Uitgave WBOOKS, Zwolle, 2020

Blijdestein, Roland, **Tastbare Tijd; Cultuurhistorische atlas van de provincie Utrecht**, publicatie van de provincie Utrecht, uitgeverij PlanPlan, eerste druk 2005, digitale update <https://www.provincie-utrecht.nl/onderwerpen/cultuur-en-erfgoed/cultuurhistorische-atlas>

Bokma, J.G., **Trekschuit- en beurtveerdiensten in de Vechtstreek**, Tijdschrift Historische Kring Breukelen, jrg.13, nr.1 en nr.2, 1998

Bouwmeester, Henk (red) e.a., **De stadsgenese; Cultuurhistorie en het natuurlijke systeem als gids voor klimaatadaptatie en stedelijke ontwikkeling**, STOWA en RCE, Amersfoort, 2021

Brand, Nikki en Jan Luiten van Zanden, **Infrastructuur in een stedenlandschap; Holland 1200 – 1850**

Daalder, Remmelt (hoofdred), **Maritieme geschiedenis van Nederland in 70 hoogtepunten 1500 - 2000**, Veneeniging Nederlandsch Historisch Scheepvaart Museum en Stichting Nederlands Scheepvaartmuseum Amsterdam, Walburg Pers, 2004

Dorleijn, Peter, **Vierendertig voet in de kiel; De bouw van een botter**, Stichting Erfgoedpark Batavialand, Uitgeverij van Wijnen, 2018

Filarski, Ruud, **Tegen de stroom in; binnenvaart en vaarwegen vanaf 1800**, Uitgeverij Matrijs, Utrecht, 2014

Historische Haven Utrecht; het visitekaartje van Parkhaven, Promotiebrochure ter ontwikkeling van de Veilinghaven Utrecht, Uitgave van Bouwfonds Fortis, Bouwinvest, gemeente Utrecht

Historische Kring IJsselstein, **Levende geschiedenis van IJsselstein**, HKIJ, 2020

Hooimeijer, Fransje e.a., **Ontwerpen met water; Essays over de rijke traditie van 'waterwerken' in Nederland**, Ministerie van VROM, 2007

Jansen, Peter, Henk Muis, Martha de Wit en André van Zwieten, **Schipperen rond Wijk; schippers, schepen en water van Wijk bij Duurstede**, Uitgever Muis H., 2005



Kam, René de en Kees Rampart, **Werk aan de werf; Een middeleeuwse haven dwars door de stad**, Uitgave van StadsOntwikkeling, Stedenbouw en Monumenten en Stadswerken, gemeente Utrecht, 2008

Laarse, Rob van der (red), **Bezeten van vroeger; Erfgoed, identiteit en musealisering**, Het Spinhuis, 2005

Levende geschiedenis van IJsselstein, Uitgave van Ediat Intermediagroep en Historische Kring IJsselstein, 2020

Lier, Martine van, Reinhilde van der Kroef, Anne Visser, **Herbestemming van historische stadshavens; Handreiking voor gemeenten**, uitgave van BMC en FONV, 2010

Ministerie van VROM, **Ontwerpen met water; Essays over de rijke traditie van 'waterwerken' in Nederland**, januari 2007

Poell, Jacques (eindred), **Op reis**, Stichting Open Monumentendag, 2014

Ruiter, Cisca de, **Ora et Labora - van stoomboot tot woonboot**, Atelier De Witte Waterlelie, 2015

Rijcken, Ties, **Waterwijken wereldwijd; een reis langs drijvende woongemeenschappen in Noord-Amerika, Zuidoost-Azië en West-Europa**, Uitgeverij De Republiek, Amsterdam, 2007

Schipperskind, De Werkplaats, Docentenhandleiding De Werkplaats, Lesbrieven van Museumwerf Vreeswijk

Tuuk, Luit van der en Arne Zuidhoek, **Vroegmiddeleeuwse binnenvaartschepen in onze streken**, Spiegel der Zeilvaart 2011/1

Visie & Beleidsplan Spakenburg 2021-2024, Stichting Behoud Museumhaven Spakenburg, 2020

Visser, Kees, **De Museumwerf Vreeswijk; een levend beeld van een eeuw binnenvaart**, uitgave van Stichting Museumwerf Vreeswijk, Gusto, 2006

Voor jong & altijd; Cultuur- en erfgoedprogramma Provincie Utrecht 2020-2023, Uitgave van Provincie Utrecht, april 2020

Wynia, Herre, **Themanummer Water**, Oud Utrecht; Tijdschrift voor geschiedenis van de stad en provincie Utrecht, juni 2015

WEBSITES

<https://www.canonvannederland.nl/>

<https://www.geopark-heuvelrug.nl/>

<https://kanalenin nederland.nl/>

<https://www.klimaat effectatlas.nl/nl/basiskaart-natuurlijk-systeem-nederland>

<https://www.utrechtaltijd.nl/>

<http://www.usine-utrecht.nl/>



NAWOORD

Deze inventarisatie is geschreven in opdracht van de Provincie Utrecht, door Martine van Lier van de Erfgoedkwartiermakers Coöperatie.

Diverse personen hebben een bijdrage geleverd aan de totstandkoming van deze inventarisatie. Een bijzonder woord van dank aan de onderstaande deskundigen, die zich al jaren inspinnen voor het maritieme erfgoed in de Provincie Utrecht.

Anton Cruysheer, manager Erfgoed van Landschap Erfgoed Utrecht.

Erik Graafstal, archeoloog gemeente Utrecht.

Henk Jansen, beleidsadviseur monumenten en cultuurhistorie van de gemeente Utrecht

Henk Muis, eigenaar milieuadviesbureau P/m, woont op het luxe motorvrachtschip ms Jeanette, aan het Inundatiekanaal in Wijk bij Duurstede.

Bart Rietveld, voorzitter van Historische Kring IJsselstein

Wim Knol, eigenaar van Reederij de IJsel en bestuurslid van Stichting Varend IJsselschip.

René de Kam, conservator Stadsgeschiedenis bij Centraal Museum.

Cisca de Rooter, tekent en schrijft over woonboten en is organisatiemedewerker bij Museumwerf Vreeswijk.

Jack Grondel, directeur van Museumwerf Vreeswijk en Stichting Vrevia.

Rut Heinen, portefeuillehouder beheer en instandhouding van de Stichting Behoud Museumhaven Spakenburg.

Mariken van Nimwegen, architectonisch vormgever, mede-ontwerper van de Veilinghaven in Utrecht, woont op het Kermisschip de Vermaak op de Vecht in Utrecht en is eigenaar van de sleepboot Anna op de Vecht in Utrecht.

Anne-Marie Gunnink, woont op het schip Artemis in de Veilinghaven te Utrecht en is eigenaar van het schip de Doch Edoch op de Vecht in Utrecht.

Marianne van Dijk, woont op de Vorwärts in de Veilinghaven Utrecht.

René Veenhuizen, woont op de Jansje in de Veilinghaven Utrecht.

Laurens Olieman, secretaris van de Stichting Vrienden Eemhaven en eigenaar Ambachtswerf in Amersfoort.

Frank Brouwer, eigenaar Ambachtelijk Botenbouw Centrum in Amersfoort.

Eelko van den Boogaard, programmamanager herstel wervengebied gemeente Utrecht.