

## Boekbesprekingen

PETRA VAN  
DAM

Diederik Aten & Paul Schevenhoven, *Het IJ rond. Geschiedenis van de oude zeedijken rond het IJ tot de opening van het Noordzeekanaal in 1876*. 37e uitgave van de Vrienden van de Hondsbosche, kring voor Noord-Hollandse Waterstaatsgeschiedenis. Heerhugowaard, Leiden, Wormer: Uitgeverij Noord-Holland 2020, 176 pp., ISBN 978-94-92335-25-8, pb.

Dit is een prachtig uitgegeven boek, groot formaat, rijkelijk voorzien van historische kaarten, tekeningen, schilderijen en andere afbeeldingen, afgewisseld door foto's van de situatie anno 2020. Het onderwerp is de geschiedenis van de dijken van het IJ, de zee-arm van de voormalige Zuiderzee tussen Amsterdam en Beverwijk. De Noorder en Zuider IJdijken hebben in dit boek elk hun eigen auteur. Aten, werkzaam bij het hoogheemraadschap (Hollands) Noorderkwartier dat de noordelijke dijk onder zijn hoede heeft, beschrijft de geschiedenis van de Noorder IJdijken. Schevenhoven, werkzaam bij het hoogheemraadschap van Rijnland dat de zuidelijke dijk beheert, neemt die van de Zuider IJdijken voor zijn rekening. Het boek is uitgegeven door de Vrienden van de Hondsbosche, de kring die een belangrijke motor is in de geschiedschrijving van Noord-Holland en een indrukwekkende reeks uitgaven gerealiseerd heeft.<sup>1</sup>

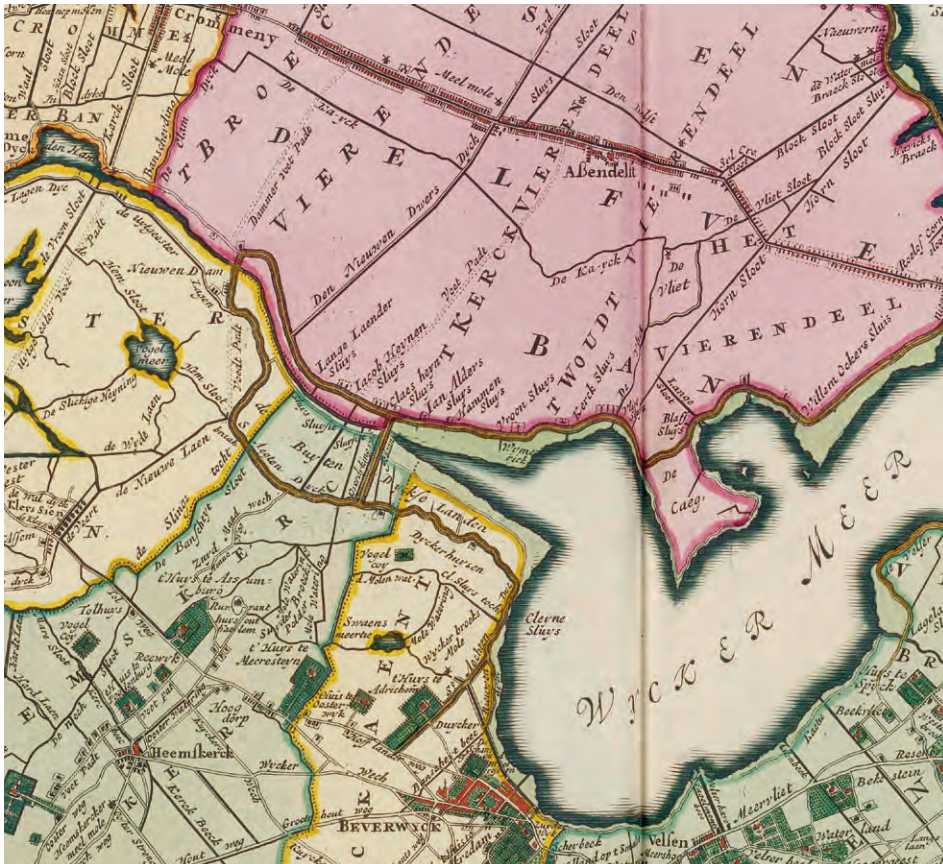
De dijken vormden fysiek gezien een lus rondom het IJ, maar de geschiedenis van de noordelijke en van de zuidelijke dijken loopt sterk uiteen en dus zijn aan beide dijkgeschiedenissen aparte hoofdstukken gewijd. Daarbij is wel gekozen voor een overkoepelende chronologisch-thematische volgorde: het ontstaan van de dijken in de middeleeuwen, de dijkgeschiedenis in de vroegmoderne tijd, gemarkeerd door dijkdoorbraken bij watersnoden in 1675, 1717 en 1775 en de opkomst van de paalworm in 1735, de dijkgeschiedenis in de negentiende eeuw met als peiljaren de Dijkwet van 1810 en de watersnoden van 1825 en 1836. Het verhaal wordt afgesloten bij de inpoldering van het IJ en de aanleg van het Noordzeekanaal in de jaren 1870-1876. Deze droge opsomming doet het boek tekort, want getracht is om als het ware een vergelijkende dijkgeschiedenis te schrijven van de twee zijden van het IJ, waardoor de (kleine) overeenkomsten en (grote) verschillen duidelijk uitkomen. In de conclusie wordt dit mooi samengevat. Daarmee sluiten de auteurs aan bij de laatste trend in de (academische) geschiedschrijving, de comparatieve geschiedschrijving.

De auteurs hebben zich laten inspireren door een aantal belangrijke dijkstudies. Zelf noemen zij als eerste *In de Ban van de dijk* (1974) van de populaire streekhistoricus Johan Schilstra. Voor de vraagstelling, opzet en methoden van dit boek zijn vermoedelijk vooral de twee door hun genoemde proefschriften over de Zuiderzeedijken van belang geweest. Als eerste is dat *Dijk onder spanning* (2011), over de Diemerzeedijk ten oosten van Amsterdam.<sup>2</sup> Hierin positioneert Alfons Franssen de dijk op het kruispunt van natuur en milieu, de politiek-bestuurlijke constellatie en de financieel-economische situatie. En als tweede *Polderen of niet?* (2017) waarin

1 De uitgaven van de periode 1982-2015 zijn gedigitaliseerd: <https://tijdschriften.archiefalkmaar.nl/periodicals/UVH>.

2 Besproken in *TvWG* 20 (2011) 88-92 door Maurits Ertsen.





Het Wijkmeer bij Beverwijk met de Nieuwe Overdijking van 1718 (noorden links). Met deze dwarsdijk werden de Sint-Aagtdijck en Assendelvdijck na de Kerstuloed van 1717 aanzienlijk ingekort. Detail uit de nieuwe kaart van het baljuwschap Kennemerland, uitgegeven bij de wed. N. Visscher, Amsterdam, circa 1750. Hoogheemraadschap van Rijnland, collectie kaarten, A-4896.

Heleen Kole de besluitvormingsprocessen ten aanzien van het beheer bestudeert van de dijken bij Bunschoten in Utrecht en van de dijken van de polder Mastenbroek in Overijssel.<sup>3</sup> Voor de kennis over de middeleeuwse en vroegmoderne dijkbouw in Noord-Holland, en met name ook de versterking van de dijken als reactie op de invasie van de paalworm in 1735, is van belang het driedelige werk van een team van archeologen onder leiding van Michiel Bartels *Dwars door de dijk* (2016).<sup>4</sup>

De belangrijkste overeenkomsten tussen de Noorder en Zuider IJdijken ligt vooral in hun functie, het buitenhouden van het IJwater. Uiteraard zijn ook overeenkomsten in de situering in laagliggend venig landschap met spaarzame voorkomens van klei- en zandgronden, wat mede bepalend is geweest voor de beschikbaarheid van dijkmaterialen en de constructie van de dijk. Maar daarna houdt het gauw op. De auteurs wijzen op het grote institutionele verschil tussen de dijken, in het zuiden al in de zestiende eeuw gecentraliseerd, in het noorden gefragmenteerd tot in de twintigste eeuw.

De zuidelijke IJdijken vielen al heel vroeg onder het hoogheemraadschap van Rijnland. Dit waterschap ontstond in de dertiende eeuw en was aanvankelijk gericht op de ontwatering van de gronden aan weerszijden van de Oude Rijn tussen Zwammerdam en Leiden waarbij de afwatering verliep langs het Spaarne naar het IJ, bij Haarlem. Maar nog in de dertiende eeuw werd zijn taak uitgebreid tot het toezicht op de zuidelijke IJdijken. Al in de zestiende eeuw werd het langste en belangrijkste stuk, de Spaarndammerdijk tussen Spaarndam en Amsterdam, gemeengemaakt en daarbij had het waterschap een belangrijke rol. Het hoogheemraadschap nam het onderhoud over en sloeg de kosten om over heel Rijnland. Dijkdoorbraken behoorden voortaan tot het verleden, met uitzondering van die na de zware stormvloed van 1675. Dit was een bijzondere situatie omdat de storm kort na het Rampjaar 1672 viel. In 1672 waren overal gaten in de dijken gestoken om het land te inunderen en de opmars van de Engelse, Franse en Duitse legers te vertragen. In 1675 waren de net gerepareerde, nog niet gezette 'groene dijken', een makkelijk doelwit

<sup>3</sup> Besproken in TvWG 27 (2018) 93-96 door Bertus Wouda.

<sup>4</sup> Besproken in TvWG 26 (2017) 46-49 door Adrie de Kraker.



Links op de kaart de Nieuwe Overdijking (noorden links) met de scheidpaal die de nieuwe grens tussen de heemraadschappen van de Sint-Aagtendijk en de Assendelverdijk markeerde (Gemeentearchief Zaanstad, A0027 Hoge Heerlijkheid, later Gemeentebestuur Assendelft 1399-1816 (1909), inv.nr. 523). Rechts de na de Kerstvloed van 1717 op de Assendelverzeedijk geplaatste scheidpaal ter markering van de nieuwe grens met de Sint-Aagtendijk. Foto Chris Schaatsbergen (herfst 2020).

voor het water. De modernisering van de gemeenmaking had heel wat voeten in de aarde, maar er bestond een goede reden. Als de Spaarndammerdijk doorbrak, stond het IJwater tot aan Leiden, tot de Hoge Rijndijk. Maar uit de vergelijking met de noordelijke IJdijken blijkt dat deze gemeenmaking toch iets bijzonders was.

Aan de noordelijke kant van het IJ waren de IJdijken in de middeleeuwen in handen van zes dijkbeheerders. Nog lange tijd was het dijkbeheer versnipperd en de gemeenmaking schreed hier slechts zeer langzaam voort: Westzanerdijk 1637, Oostzanerdijk ergens tussen 1646 en 1675 en tot slot de Sint Aagtendijk en Assendelverdijk 1718. Er werden wel diverse pogingen ondernomen om tot meer institutionele centralisering te komen, maar dit had een heel ander karakter dan in het zuiden. In de zestiende eeuw werd het hoogheemraadschap Uitwaterende Sluizen (1565) opgericht. Dit had evenwel slechts een beperkte taak, het beheer van de boezemwateren, dus niet van de zeedijken. Een tweede poging was de vorming van de zogenoemde Superintendentie na de stormramp van 1675 die tot grote schade in het noorden had geleid. Dit was een vorm van toezicht vanuit het gewestelijke bestuur. De Superintendentie bestond uit de Gecommitteerde Raden als college met daarbij een lid van de Ridderschap. In praktijk waren het steeds wisselende leden van de Gecommitteerde Raden die de Superintendentie uitoefenden.

Over het toezicht op en de controle van met name bestekken en aanbestedingen en over de schouw van de Superintendentie is nog weinig bekend, maar er zijn volgens de auteurs aanwijzingen dat het toezicht functioneerde. Na 1675 kwam nog slechts een enkele keer een doorbraak in het noorden voor en dat was tijdens de beruchte Kerstvloed van 1717. Deze leidde in Noord-Nederland en Noord-Duitsland tot ruim 13.000 doden, waarvan ruim tweeduizend in Noord-Nederland.<sup>5</sup> Echter minder bekend is dat de IJdijken ook braken en grote delen van Noord-Holland onder water raakten, zij het met weinig menselijke slachtoffers. Naar aanleiding van deze gebeurtenissen werd de gemeenmaking van de Sint Aagtendijk en de Assendelverdijk gerealiseerd. Het dijkbeheer werd weggehaald van de dorpsbesturen en ondergebracht bij aparte waterschappen.

Een tweede aanwijzing is de stevige ingreep van de Superintendentie toen in 1775 misstanden ontdekt werden bij inspectie van de Oostzanerdijk. Het ging om wanbeheer en slordige boekhouding tijdens de kostbare werkzaamheden ten behoeve van de dijkversterking met steen, nodig geworden door de invasie van de paalworm in 1735. Dijkgraaf en heemraden werden in Hoorn op het matje geroepen en een van hun moest zelfs 'in gijzeling gaan' in een herberg (een lichte vorm van arrest) totdat aan de opdracht van de Superintendentie was voldaan. De derde poging tot meer institutionele centralisatie was de oprichting van de Vereniging van den Noorder IJ en Zeedijk in 1843. Deze is vooral be-

5 Het meest nauwkeurige onderzoek naar het aantal slachtoffers van de Kerstvloed in Jan Buisman, Duzend jaar weer, wind en water in de Lage Landen. Deel 5: 1675-1750 (Franeker 2006) 451-453.

kend geworden door de onwil van de wat verder van de zeedijken gelegen waterschappen om mee te betalen aan goed dijkbeheer door de Vereeniging en door de doorbraken van dijken bij de grote stormvloed van 1716. Die dijken waren niet voldoende onderhouden door te krappe financiën. Pas hierna werd voor het beheer van alle buitenwaterkeringen en tweede waterkeringen zoals slaperdijken een overkoepelend waterschap opgericht, het hoogheemraadschap Noordhollands Noorderkwartier.

De auteurs wijten het grote institutionele verschil in het dijkbeheer aan beide zijden van het IJ aan het verschil in landschap. Het zuiden was een groot, aaneengesloten massief; het noorden een soort schiereiland dat alleen aan de westelijke zijde met een smalle strook van zes kilometer land aan het vasteland verbonden was. En tegelijk was het een soort archipel, een eilandenrijk, als gevolg van de uitbreiding in de middeleeuwen van de grote meren, zoals de Beemster, die via brede zeegaten in verbinding stonden met het zoute water van het IJ en de Zuiderzee. Hoewel deze verklaring aannemelijk lijkt, wil ik hieraan een aanvullende verklaring toevoegen. De eenheid en sterkte van Rijnland kan ook verklaard worden door de twee grote, sterk geïndustrialiseerde steden die binnen zijn grenzen lagen, Haarlem en Leiden. Zij hadden al vanaf de veertiende eeuw een vertegenwoordiger in het bestuur. Daarnaast was ook Amsterdam van belang. Amsterdam lag net buiten het hoogheemraadschap, maar speelde een belangrijke rol bij kredietverleningen en kocht in de loop van de zestiende eeuw de heerlijkheden langs de Spaarndammerdijk op. De stad stelde daar voortaan de schout aan. De bestuursleden van deze steden ontmoetten elkaar in de gewestelijke besturen. Ik vermoed dat ten zuiden van de IJdijken al vroeg een gewestelijk bestuurlijke elite bestond die belangen had in zowel de stad als op het platteland en daarom gebaat was bij een sterk waterschap dat het waterbeheer stevig in handen had. Dat roept natuurlijk meteen weerwoord en nieuwe onderzoeksvragen op, maar het oproepen van discussie is het kenmerk van een goed boek.

Aten en Schevenhoven laten alle aspecten van dijkbeheer uitvoerig aan bod komen. Dat betreft grote verhalen over de vreselijke effecten van stormen en dijkdoorbraken, het daaropvolgende moeizame herstel en de minder enerverende, maar zeer belangrijke grote verhogings- en versterkingsprojecten, waarbij nieuwe dijkontwerpen een rol speelden.



De tijdens de Kerstvloed van 1717 in de Sint-Aagtejndijk en Assendelverzeedijk gevallen doorbraken (noorden links onder). Kaart door Tys Claasz., uitgave wed. N. Visscher, Amsterdam. Gemeentearchief Zaanstad.

Kleinere, maar ook zeer pakkende verhalen gaan over de herkomst van dijkarbeiders en schippers (uit heel Nederland), het bouwen van de diverse dammen rondom het IJ (met prachtige afbeeldingen van de damdorpjes), de toezieners die bij de dammen woonden (vaak bekende landmeters die een zeer belangrijke rol vervulden bij het dijkbeheer), de herkomst van de stenen die na 1735 de dijken versterkten (ondermeer van de afgebroken kerk van Westzaan, en schepenvol uit de Oost-Nederlandse hunebedden en uit Scandinavië, de precieze kartering van de dijken en de praktijk van verschillende methoden van hoogtemeting, de heldhaftige en trieste episodes van oorlogen (acties van de Geuzen en veel verbrande huizen), conflicten met vissers die te dicht op de sluizen hun netten hanteerden, het afdammen en opslibben van een zijrampje van het IJ, de Krommenie en conflicten over het bevoeien en bemesten van de gronden met IJwater in de winter. Daarbij wordt ook de culturele kant niet vergeten. Een hoogtepunt is de beloning van helden die betrokken waren bij het net op tijd afdammen van een op springen staande sluis in de As-sendelverzeedijk tijdens de storm van 1775. Zij ontvingen een zilveren theeketel, zilveren kandelaren, schotels, tabaksdozen, horloges, lepels en gouden spelden.

Er is een verhaal dat telkens terugkomt en dat de beide IJdijken verbindt. Het laat bovendien mooi zien hoe ontzettend moeilijk het was ten tijde van de Republiek om op bovenregionaal niveau vooruitgang te boeken. Terugkijkend kan men zeggen dat hier het overstijgende niveau van de staat node ontbrak. De kwestie betreft een klassiek probleem dat in onze tijd vooral bekend is van de grote rivieren. Als het water te hoog staat en de dijken dreigen te overstromen of zelfs te breken, dan kan het worden afgeleid via een laag stuk dijk, een overloofdijk, naar een tijdelijk en specifiek daarvoor ingericht opvanggebied. Zodra het hoogwater voorbij is, wordt het opgeslagen water weer gelost. Aan de westzijde van het IJ bestond al sinds de dertiende eeuw een dergelijk gebied, althans vanuit het perspectief van Amsterdam: het gebied van de Velserdijk en de Schinkeldijk. De Velserdijk was niet veel meer dan een lokaal beheerde kade die buiten Rijnland viel. Na 1255 werd tussen de Spaarndam en deze kleine dijk de zeer korte Schinkeldijk aangelegd om de keten van de zuidelijke IJdijken te dichten. Omdat de Velserdijk tamelijk zwak was, brak hij vaak door. Dit zag Rijnland als een nadeel, want het IJwater kwam zo via de Velsergonden op de boezem terecht. Daarom werden al in de zestiende eeuw plannen gemaakt om er een Slaperdijk achter te leggen en in de zeventiende eeuw werd dit gerealiseerd. Amsterdam, echter, zag dit als een achteruitgang van haar eigen veiligheid, want als de Velserdijk bij een storm doorbrak, daalde het waterpeil op het IJ en verminderde de kans dat de dijken in en rondom de stad zouden doorbreken. Daarom stelde Amsterdam eisen aan de maximale hoogte van de Slaperdijk en dwong dat zelfs af met dreiging van militair ingrijpen.

De bedoeling was dus dat net als bij het moderne rivierbeheer, het gebied bij Velsen bleef functioneren als overloopgebied door het overlopen en doorbreken van de Velserdijk en de achterliggende Slaperdijk. Toen een groot deel van de Noorder IJdijken gemeengemaakt, ingekort en verhoogd werden na de stormvloed van 1717, trok Amsterdam opnieuw aan de bel. De stad vreesde dat door de verbeteringen langs de noordkant van het IJ het risico op doorbraak van de eigen dijken was toegenomen. Niet alleen waren de dijken hoger geworden, ook was er een stuk hoog opgeslibd land aan de noordkant, bij de ingang van de Krommenie, binnengedijkt met de zogenoemde Nieuwe Overdijking waardoor de bergingsfunctie van dit gebied tot een einde was gekomen. Daarom eiste de stad compensatie, het verlagen van een deel van de noordelijke IJdijken tot het lage peil van de Slaperdijk bij Velsen. Rijnland wilde dat ook. Dit leidde gedurende de periode 1717 tot 1733 tot een eindeloze reeks plannen en aangepaste plannen, besprekingen met allerlei vertegenwoordigers en bemiddelaars en talloze kostbare lokale inspecties en opmetingen met landmeters van diverse partijen, maar zonder enig resultaat.

Het gebied bij Velsen was en bleef dus de enige overloop van het IJ en daarvan profiteerden zowel Amsterdam als de landen gelegen achter de Noorder IJdijken. Significant detail: de Nieuwe Overdijking en de aansluitende dijken beschermden enkele buitenhui-

zen van rijke Amsterdammers. Dus hier, aan de noordkant, lijkt een wonderlijke belangenverstrengeling bestaan te hebben van het recreatiebelang van enkele leden van de Amsterdamse elite en het economisch belang van de lokale boerengemeenschap. Aan de zuidkant bij Velsen, waar ook zulke Amsterdamse buitenhuizen stonden, lijkt dit niet van belang geweest te zijn. Misschien stonden die net wat veiliger op de hogere duingrond. Hoe dan ook, pas na de eenwording van Nederland onder Lodewijk Napoleon en de afname van de macht van Amsterdam, kwam hierin verandering. In 1806 werd de Slaperdijk verhoogd zodat het land ten noorden van Haarlem niet meer onderliep bij stormweer.

Afsluitend, de beide auteurs Aten en Schevenhoven hebben dankzij hun gezamenlijke project een diepgaande studie afgeleverd die is neergelegd in een prachtig gedocumenteerd en verzorgd boek. Chapeau!

Willem van der Ham, *Johan van Veen, meester van de zee. Grondlegger van het Deltaplan*. Amsterdam: Boom 2020, 350 pp., ISBN 978-90-2443-391-9, pb.

HERMAN  
HAVEKES

Dit boek vormt een herziene herdruk van de eerdere biografie van Johan van Veen die Van der Ham vijftig jaar na de watersnoodramp in 2003 deed verschijnen. Aanleiding voor deze nieuwe uitgave is de open brief *Het water komt* die Rutger Bregman begin 2020 aan zijn landgenoten schreef en waarin ruim aandacht is voor de betekenis van Johan van Veen. Die brief wakkerde de nieuwsgierigheid aan naar het levensverhaal van Johan van Veen, de man die als vroege klokkenluider waarschuwde voor een ongekende watersnoodramp die ons land kon treffen en die mag worden beschouwd als de geestelijk vader van het Deltaplan. Al in 1946 overhandigde hij aan toenmalig directeur-generaal van Rijkswaterstaat Harmsen een lijvig rapport over de slechte toestand van de dijken in Zeeland, dat echter door Harmsen in de kast werd gelegd (p. 219).

Al ruim vóór de ramp had Van Veen een plan uitgewerkt dat voorzag in afsluiting van de Zuidwestelijke deltawateren. Het leverde hem de naam van dr. Cassandra op. Hij werd beschouwd als een sombere waarzegger, een doemdenker (p. 221). Voorts was Van Veen gepromoveerd en had hij ook veel andere belangwekkende publicaties op zijn naam staan. Daarvan moet in ieder geval het in 1948 verschenen boek *Dredge, Drain, Reclaim, the Art of a Nation* worden genoemd (pp. 197-200), een gezaghebbend overzicht van de Nederlandse waterstaatsgeschiedenis.

Nu het levensverhaal van Van Veen niet anders is geworden en de meeste lezers van dit tijdschrift dat op hoofdlijnen ook wel zullen kennen, laat ik dat hier verder buiten beschouwing en concentreer ik mij op de nieuwe elementen in deze heruitgave. Dat geldt te meer waar de eerdere uitgave door Jan Kuys al is gerecenseerd in dit tijdschrift (*TvWG* 2004, nr. 13, p. 77-80). Die recensie was vooral vanwege de uitvoerige details in de biografie over het gecompliceerde privéleven van Van Veen nogal kritisch – in mijn beleving misschien iets te kritisch – wat Van der Ham in de nieuwe editie niet is ontgaan (p. 324).

Nieuwe elementen in de heruitgave zijn zoals de verantwoording op p. 343 stelt de herziene epiloog, de toevoeging van meer beeldmateriaal en uiteraard het ronkende voorwoord van Rutger Bregman op p. 11-12. Laat ik met dat voorwoord beginnen. De auteur van de bestseller *De meeste mensen deugen* benadrukt daarin de enorme betekenis van Johan van Veen, die ons dankzij zijn grote kennis en werklust waarschuwde voor een grote ramp die ons land te wachten stond. Hij dacht bovendien ver vooruit: 'Eens zullen we dit land met een zucht van verlichting aan de golven prijsgeven, voorspelde hij – maar als het aan hem lag zou dat nog heel lang

