



# Knardijk, een cultuurhistorische verkenning

door dr. Henk Pruntel

Dit rapport is geschreven in opdracht van de Provincie Flevoland  
en mogelijk gemaakt door een subsidie van de Rijksdienst voor het  
Cultureel Erfgoed

© Nieuw Land Erfgoedcentrum, Lelystad, 2016



## **Inhoud**

Voorwoord	3
Inleiding	4
Planvorming	5
Aanleg van de Knardijk	6
De weg over de Knardijk	12
De Vogelplassen	14
De Knar als historische visgrond	16
Archeologische verwachting	18
Landschappelijke inrichting van het Knargebied	19
De ‘oorsprong’ van de Oostvaardersplassen	23
De Tong van Lucifer	25
De Knardijk als slaper	26
De Knardijk - een cultuurhistorisch monument!	27
Bijlage Kaart van de Knardijk en omgeving	28

## Voorwoord

Het is in 2016 65 jaar geleden dat begonnen werd met de aanleg van de Knardijk (zie Bijlage 1). De Knardijk gaat aan veel mensen bijna ongemerkt voorbij wanneer ze over de A6 tussen Lelystad en Almere rijden. Sommigen ervaren de dijk als een kleine - wellicht hinderlijke - hobbel in het wegdek, anderen zien dat deze hobbel onderdeel uitmaakt van een langgerekte dijk die ogenschijnlijk nutteloos in het landschap ligt. De betekenis van de dijk is velen onduidelijk. De Knardijk is een zogenaamde slaper, die - mits goed onderhouden - ervoor zorgt dat niet heel Flevoland meteen onder water komt te staan als het een keer mis mocht gaan. Maar de Knardijk is meer dan dat; de dijk is een blijvende herinnering aan het (gefaseerde) ontstaan van Flevoland.

Op 25 mei 2016 heeft Provinciale Staten van Flevoland gekozen voor sterke dijken aan de randen van Flevoland. Dit betekent dat de normering van de Knardijk als regionale waterkering is losgelaten en dat er bijgevolg ruimte is voor nieuwe ontwikkelingen op en rond de Knardijk. Het cultuurbeleid van de provincie Flevoland bestaat uit twee sporen: a) bescherming en behoud, en b) beleefbaar maken.<sup>1</sup> Bij bescherming en behoud gaat het vooral om de invulling van wettelijke taken en bestuurlijke afspraken op het gebied van archeologie en monumentenzorg. Beleefbaar maken betreft vooral de wijze waarop meer bekendheid kan worden gegeven aan het ontstaansverhaal van Flevoland. Waterschap Zuiderzeeland heeft beleid ontwikkeld voor het beoordelen van watererfgoed en hecht veel waarde aan de keersluizen, de werkhaven, de klinkerweg en de Knardijk als geheel.<sup>2</sup>

Dit rapport wil cultuurhistorische aanknopingspunten bieden voor het verder beleefbaar maken van de Knardijk. ‘Knardijk, een cultuurhistorische verkenning’ is geschreven door Nieuw Land Erfgoedcentrum te Lelystad in opdracht van de provincie Flevoland met subsidie van de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed.



De Knardijk (foto Henk Pruntel).

---

<sup>1</sup> ‘Cultuur op koers in Flevoland. Cultuurnota provincie Flevoland 2013-2016’, Beleidskader cultuur 2013-2016 vastgesteld door Provinciale Staten op 12 december 2012.

## Inleiding

Op de scheiding van Oostelijk en Zuidelijk Flevoland ligt midden in het polderlandschap tussen Wolderwijd en Oostvaardersdiep een dijk als een slapende groene reus van 7,4 meter hoog en 23 kilometer lang.<sup>3</sup> De Knardijk werd in het midden van de jaren vijftig aangelegd als onderdeel van de omringdijk van Oostelijk Flevoland. Nadat Oostelijk Flevoland in 1957 was drooggelegd, fungeerde de Knardijk tevens als onderdeel van de omringdijk van Zuidelijk Flevoland, dat in 1968 kwam droog te liggen. De Knardijk loopt over de Knar, een zandopduiking of zandbank in de voormalige Zuiderzee waaraan de dijk zijn naam dankt.

De Knardijk lijkt met de drooglegging van Zuidelijk Flevoland overbodig geworden te zijn. Oostelijk en Zuidelijk Flevoland vormen waterstaatkundig een eenheid, door de Lage en Hoge Vaart aan elkaar gehecht. Beide hoofdvaarten worden in de Knardijk onderbroken door sluizen, de Lage Knarsluis en de Hoge Knarsluis. Maar de Knardijk is niet alleen een historisch landmerk in de Flevopolder (ter onderscheiding van de Noordoostpolder en Wieringermeerpolder die ook tot het Zuiderzeeproject behoren). De dijk zorgt ook voor de waterstaatkundige compartimentering van de Flevopolder. Doordat beide sluizen in de Knardijk kunnen worden gesloten, kan worden voorkomen dat de hele Flevopolder bij een dijkdoorbraak direct onder water komt te staan.

De Knardijk is echter ook meer dan alleen een landmerk en waterkering; deze dijk is ook een belangrijke verbindingszone, niet alleen ecologisch, maar ook historisch gezien. Vanaf de Knardijk openbaart zich een moderne polder in al zijn pracht en ook in al zijn verscheidenheid. De dijk toont de polder als een modern agrarisch landschap, met daarin bijzondere vormen van natuurbouw. Tevens zijn op en rond de dijk sporen van de ontstaansgeschiedenis van de polders te zien. Wie over de Knardijk loopt en de groene kleuren in zijn verbeelding omzet naar blauwe, krijgt een gevoel van de begintijd van de polder, toen er alleen nog maar een dijk lag met aan beide kanten water. Met enige verbeeldingskracht zien we halverwege de dijk tevens de ondiepte van de Knar opduiken, één van de belangrijkste visplaatsen van weleer.

In deze verkenning wordt eerst ingegaan op de geschiedenis van de Knardijk en zijn directe omgeving. Waarom en hoe is de Knardijk gebouwd en welke functie had de dijk in de ontwikkeling van het 'nieuwe' land? Vervolgens wordt ingegaan op de ontwikkeling van het gebied waar de Knardijk doorheen loopt, waarbij het met name gaat over hoe belangrijke visgronden in de Zuiderzee zijn omgevormd tot een cultuurlandschap dat voor Flevolandse begrippen uniek mag worden genoemd. De zogenaamde Tong van Lucifer, die de Knardijk in het Flevolandse landschap markeert, mag daarbij niet ontbreken. Ook zal kort worden ingegaan op de discussie over het al dan niet handhaven van de Knardijk als regionale waterkering om vervolgens aan te geven wat de cultuurhistorische waarden van de Knardijk zijn.

---

<sup>3</sup> *Nut en Noodzaak van de Knardijk. Verkenning Waterveiligheid en kansen voor Ruimtelijke Ontwikkeling*. HKV lijn in water/Field Factors. Een gezamenlijke uitgave van Waterschap Zuiderzeeland en Provincie Flevoland (Lelystad 2015) 5.

## Planvorming

Ir. Cornelis Lely ontwierp in 1891 het plan voor de afsluiting en gedeeltelijke droogmaking van de Zuiderzee dat in 1918 de basis vormde voor de Zuiderzeewet. Het plan van Lely voorzag niet in een dijk op de Knar. Hij wilde vier polders aanleggen: een noordwestelijke, een noordoostelijke, een zuidoostelijke en een zuidwestelijke polder. Dit zouden respectievelijk de Wieringermeer, de Noordoostpolder, de Flevopolder (Oostelijk en Zuidelijk Flevoland) en de Markerwaard worden. Maar het liep anders. De Markerwaard is nimmer aangelegd en de Flevopolder is niet in één keer, maar in twee fasen aangelegd. En daaraan hebben we de Knardijk te danken.

Het plan van Lely voorzag in de aanleg van één grote zuidoostelijke polder van bijna 100.000 hectare. Lely wilde deze polder in etappes aanleggen, zodat grote oppervlaktes drooggevallen grond niet jarenlang op ontginning hoefden te wachten. Hij wilde de polder dus in delen indijken, maar vermoedde al wel dat dit een kostbare aangelegenheid zou worden.<sup>4</sup> Dit was ook de mening van de Dienst der Zuiderzeewerken (ZZW), die na de inwerkingtreding van de Zuiderzeewet verantwoordelijk was voor de aanleg van de polders. In 1938 stelde ZZW voor de polder in twee delen aan te leggen en in 1950 werd dit idee overgenomen door de minister van Verkeer en Waterstaat. Bij de vraag welke polder na de Noordoostpolder, die in 1942 droogviel, het eerst moest worden aangelegd - de Oosterpolder, de Zuiderpolder dan wel de Westerpolder (Markerwaard) - ging de voorkeur uit naar de Oosterpolder. Belangrijkste overweging voor deze keuze was dat de hoofdkern van de IJsselmeerpolders (Lelystad) in de Oosterpolder zou worden gebouwd. De ervaring in de Wieringermeerpolder en de Noordoostpolder had geleerd dat het voor een levenskrachtig bestaan van een poldercentrum van groot belang was deze kern zo vroeg mogelijk te ontwikkelen.<sup>5</sup>

Het tracé van de Knardijk had niets te maken met de zandopduiking van de Knar, zoals wel eens wordt gedacht. Voor dit tracé was gekozen vanuit het oogpunt dat in de zuidelijke kom van het IJsselmeer drie polders moesten worden aangelegd die elk ongeveer even groot zouden zijn als de Noordoostpolder (48.000 hectare). De Westerpolder zou 54.400 hectare groot zijn, de Oosterpolder 51.800 hectare en de Zuiderpolder 44.600 hectare..<sup>6</sup> Bij het bepalen van de hoogte van de dijk ging ZZW er overigens niet vanuit dat deze na een doorbraak van de Afsluitdijk een stormvloed moest kunnen doorstaan zonder dat er water over de dijk zou komen. ZZW achtte een golfoverslag eenmaal in de duizend jaar aanvaardbaar. De kruinhoogte werd derhalve bepaald op 2,85 m +NAP bij Harderwijk en de hoogte van de buitenberm op 1,50 m +NAP. De kruin werd verbreed voor de aanleg van een weg die Lelystad met Harderwijk zou verbinden. Dit was belangrijk voor de aanvoer van materialen ten behoeve van de inpolderingswerkzaamheden. De aanleg van een weg op de

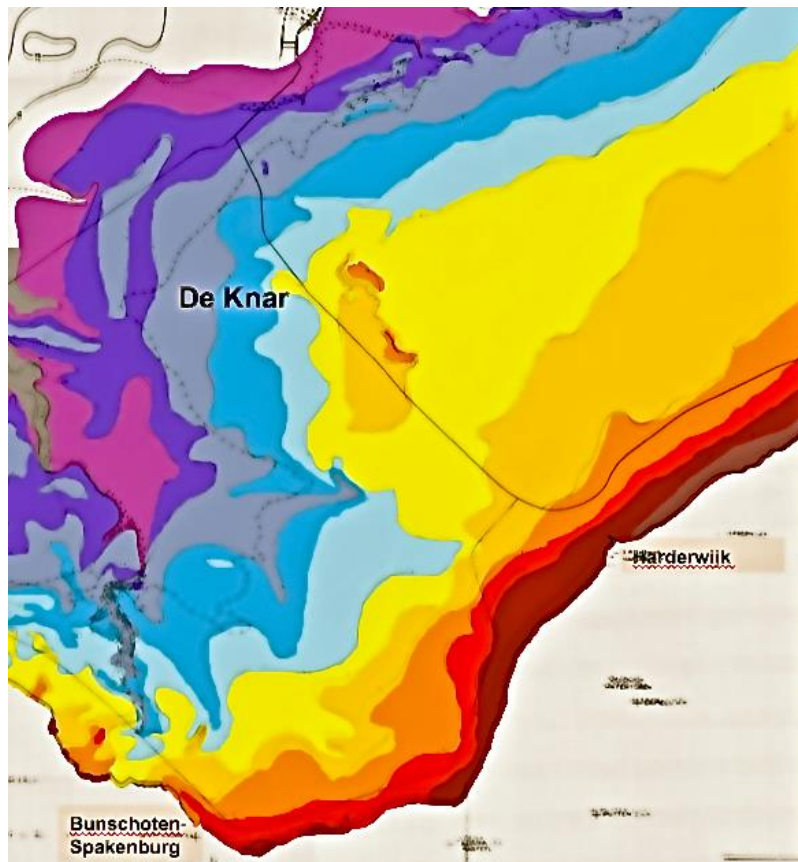
---

<sup>4</sup> Zie over de planvorming van Oostelijk Flevoland: D.J. Wolfram, *70 jaar ingenieurskunst. Dienst der Zuiderzeewerken*. Publikaties van het Sociaal Historisch Centrum 69 (Lelystad 1997) 203-211.

<sup>5</sup> Nieuw Land Erfgoedcentrum (NLE), Archief Dienst der Zuiderzeewerken (ZZW), inv.nr. 747, map VII 1b3, 'Nota betreffende de inpolderingen in het zuidelijk gedeelte van het IJsselmeer' (ontwerp), z.j.

<sup>6</sup> Ibidem.

drooggevallen gronden binnen de dijken van de nieuwe polder zou pas in het derde of vierde jaar na de sluiting van de omringdijk mogelijk zijn.<sup>7</sup>



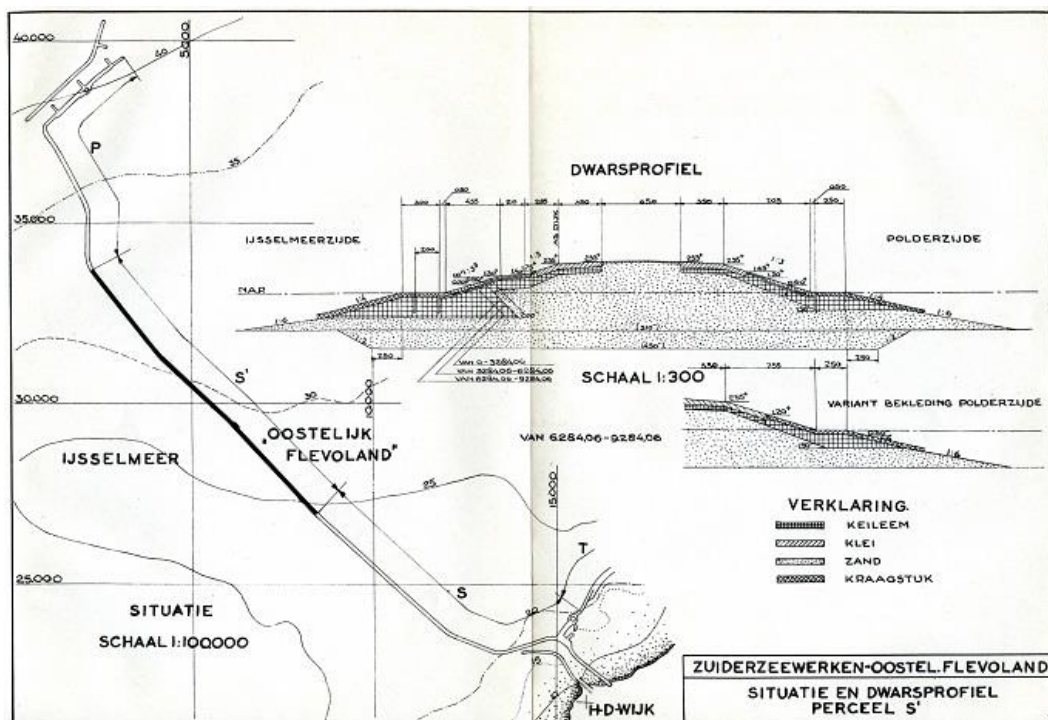
De Knar is een pleistoocene opduiking  
(gebaseerd op kaart 'Diepte pleistoceen in meters', Rijksdienst voor de IJsselmeerpolders, 1977).

### Aanleg van de Knardijk

Op 2 juni 1950 werd begonnen met de aanleg van de omringdijk van Oostelijk Flevoland. Dit werd mogelijk gemaakt doordat gelden beschikbaar kwamen door het Marshallplan, het Amerikaanse programma voor wederopbouw van het door de Tweede Wereldoorlog getroffen Europa. Eerst werden de twee dijkpercelen aangelegd waar de gemalen met schutsluizen gebouwd moesten worden, Perceel P (Werkeiland Lelystad) en Perceel Q (Ketelhaven), alsmede Perceel R voor de schutsluis die toegang zou verlenen tot het randmeer (Roggebotsluis).

Op 16 maart 1951 werd begonnen met de aanleg van Perceel S met daarop het gemaal bij Harderwijk. Dit is feitelijk het begin van de Knardijk tussen Harderwijk en Lelystad. De werkzaamheden werden uitgevoerd door de 'Zuiderzee combinatie Van der Hoeven-Zanen Verstoep', een gelegenheidscombinatie van twee in de aanleg van dijken gespecialiseerde aannemingsmaatschappijen, te weten de NV C.J. van der Hoeven en de Hollandse Aannemingsmaatschappij Zanen Verstoep NV, beide gevestigd in Den Haag.

<sup>7</sup> NLE, ZZW, inv.nr. 747, map VII 1b3, 'De dijk van de Oosterpolder', nota van ZZW, 9 december 1949.



Het ontwerp van de Knardijk (Dienst der Zuiderzeewerken).

Van der Hoeven-Zanen Verstoep was ook verantwoordelijk voor de aanleg van Perceel S<sup>1</sup>, het stuk dijk dat Perceel S (vanaf Harderwijk) verbindt met Perceel P. De dwarsprofielen van Perceel S en S<sup>1</sup> komen met elkaar overeen. De afwijking zit alleen in het feit dat bij Perceel S<sup>1</sup> over een lengte van drie kilometer de steenglooiing aan de polderzijde is vervangen door een rijsbeslag, omdat op korte termijn met de afmaling van het water in Oostelijk Flevoland zou worden begonnen.<sup>8</sup> Onderdeel van Perceel S<sup>1</sup> was de Knarhaven. Deze werd begin 1953 aangelegd ten behoeve van de aanvoer van dijk materiaal en de bevoorrading van Perceel P. De oude werkhaven ligt tegenwoordig op het droge, daar waar de Vogelweg de Knardijk snijdt. Jan Middelburg, die als ingenieur van de Dienst der Zuiderzeewerken bij de aanleg van de Knardijk betrokken was, vertelt hierover:

“Het was eigenlijk een geïmproviseerd haventje. Een dijk wordt gebouwd uit twee dammen en die twee dammen werden een beetje uit elkaar geschoven en niet opgevuld. Dus de dijk werd even onderbroken, als het ware, en het was een tijdelijk haventje. Je kan het nog zien. Het ligt er opgespoten met zand. Het ligt vlakbij de Vogelweg. Het was niet erg groot; er kon één schip in. Daar werd steen gelost en er was een zate [een ondergrond] waar kraagstukken werden gemaakt.”<sup>9</sup>

Het was de bedoeling dat de werkhaven mettertijd na de aanleg van de Flevopolder zou worden opgeruimd. De Rijksdienst voor de IJsselmeerpolders (RIJP), die verantwoordelijk was voor de inrichting van de Flevopolder, wilde de ‘droge’ haven daarentegen voor het

<sup>8</sup> *Driemaandelijke berichten betreffende de Zuiderzeewerken*. Ministerie van Verkeer en Waterstaat, XXXIII (1952) 4<sup>e</sup> kwartaal, 212.

<sup>9</sup> NLE, Oral History, Project Cultureel Flevoland, Interview met de heer en mevrouw Middelburg te Lelystad, 21 januari 2005.

nageslacht behouden. In 1985 werden de dammen hersteld en door het aanbrengen van nieuwe beplanting werd de haven duidelijk zichtbaar in het landschap.<sup>10</sup>



De Knarhaven gezien vanuit zuidoosten (foto Henk Pruntel).

Hoe werd de Knardijk gebouwd? Het is belangrijk dat een dijk een stevige ondergrond van zand heeft. Het pleistocene zand ligt bij Harderwijk bijna aan de oppervlakte, maar bij Lelystad ligt het zand veel dieper. Hier moest eerst zeven tot acht meter blubber worden weggebaggerd, alvorens met de aanleg van de dijk kon worden begonnen. Wel liet men ongeveer een meter klei zitten, want doordat hier zand bovenop kwam werd deze klei samengedrukt tot een afdichtende laag en kon kwel in de toekomst worden beperkt. Het dijktracé werd vervolgens tot een hoogte van anderhalf meter onder de waterlijn van zand voorzien. Op dit zandlichaam werd aan weerszijden een dam van keileem aangebracht, waarna de ruimte tussen de beide dammen werd opgespoten met zand. Dit alles gebeurde met baggerschepen, zandwinzuigers, onderlossers en kranen.

Om de keileemdammen te beschermen tegen golfaanvallen werden deze verstevigd met wanden die in de dam werden geheid. Om de voet van de dijk te versterken werden grote, van wilgentakken gevlochten matten met een omvang van dertig bij tien meter tegen de damwand gedrukt. Deze zogenaamde kraagstukken werden onder andere in Lelystad-Haven gemaakt. De kraagstukken werden met stenen tot zinken gebracht. Dit was voor een groot deel handwerk. Cees de Vries, die als technisch ambtenaar van ZZW bij de aanleg van de Knardijk betrokken was, vertelt:

---

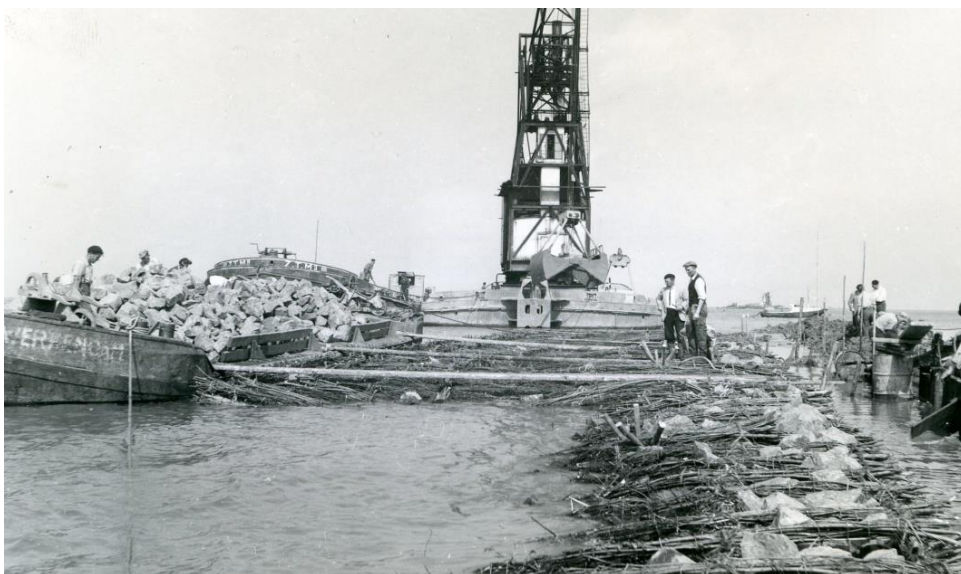
<sup>10</sup> Zie dossier met kaart: NLE, Archief Rijksdienst voor de IJsselmeerpolders, 1558/69.423 'Inrichting voormalige werkhaven aan de Knardijk tot Cultuurhistorisch gebied', 1984.





Bij de aanleg van de Knardijk wordt de ruimte tussen de beide keileemdammen opgevuld met zand, 22 juli 1952 (foto Jaap Potuyt).

“Zodra het kraagstuk op zijn plek lag, kwam de bak met steen. Een ploeg kerels erbij met kruiwagens, loopplanken werden uitgelegd en karren maar. (...) Het gebeurde allemaal met de hand. Het kraagstuk werd afgezonken met lichte stortsteen van zogenaamd 10/60, stenen van tien tot zestig kilo. Zodra het kraagstuk afgezonken was, kwamen ze met halfzware of zware stortstenen. Dat waren stenen van 60 tot 120 of 120 tot 300 kilo. (...) Later is dat natuurlijk allemaal gebeurd met kranen. En nu vraag je: ‘Waarom deden we dat direct niet?’ Maar dat mocht gewoon niet! ‘Ja,’ zeiden ze dan, ‘met een kraan! Laat je een steen op een kraagstuk vallen, dan valt die er dwars doorheen. Alle takken kapot!’ Afijn, dat mocht gewoon niet. En niemand prakkiseerde erover dat het misschien wel anders kon. Later, toen het arbeidsloon veel duurder werd, ja, toen begonnen ze te piepen en zeiden ze: ‘Nou, als we nu heel voorzichtig zijn.’ Nu prakkiseert niemand er nog over. Ja, die mensen hebben wat afgebeeld!”<sup>11</sup>



De kraagstukken worden met lichte stortsteen verzwaard totdat ze op de bodem rusten, 22 juli 1952 (foto Jaap Potuyt).

<sup>11</sup> NLE, Oral History, Project Werkeiland Lelystad, Interview met Cees de Vries, 9 juli 1991.

Was de dijk op voldoende hoogte, dan voorzagen draglines het beloop aan beide kanten van de dijk boven het kraagstuk van een laag keileem van zo'n zestig centimeter dik. De voet van de dijk werd dan vervolgens voorzien van een stenen laag. Dit werd met de hand gedaan door steenzetters die doorgaans afkomstig waren uit Sliedrecht of Werkendam. Steenzetten was een apart vak dat van vader op zoon ging. Cees de Vries vertelt:

“Er gingen in die tijd nog wel eens jongens met hun vader mee (...) en die kregen de opleiding van hun vader. Later zijn er steenzetterscholen gekomen. Zoals in Harlingen. Maar die jongens, dertien of veertien jaar oud, waren van school en gingen met hun vader naar de dijk. Dat was oud gebruik. Dan gingen ze vlakken [het stenen beloop vlak maken], twee puinlagen aanleggen, één kloppuin. En als de steenzetters gingen schaften, dan mochten die jongens proberen om ook een paar stenen te zetten. De schafttijd was nooit lang - een kwartiertje, twintig minuten - want de betaling ging per vierkante meter. Dus die steenzetters hadden altijd haast. Dan kwam vader terug van de schaft en die keurde dat dan af: ‘Dat moet je beter doen, want dat staat niet goed en dat ook niet!’ En zo liepen die jongens enkele jaren mee. Zo geleidelijk aan konden ze een stukje [glooiing] meer zetten. Na het zetten van de stenen moest er weer puin tussen de openingen worden verwerkt. Dat deden de jongens ook en dan werd het met ‘blauw’ gestopt. Zo heette dat. Er werd puin in de gaten tussen de stenen geklopt, fijn geslagen tot een centimeter of vijf onder de bovenkant van de steen, en dan kwam er een blauwe scherf op. Meestal gebruikten ze daar Belgische bloksteen voor, want die spleet zo mooi. Dan hadden ze blauwe scherven en die sloegen ze er dan bovenop.”<sup>12</sup>



Steenzetters aan het werk met het ‘vlijen’ van zware stortstenen van 120 tot 300 kilo, 8 oktober 1952 (foto Jaap Potuyt).

Nadat de kraagmatten waren afgedekt met stenen en het geheel vlak was gemaakt, kwam er een ongeveer tien centimeter dikke laag kapotgeslagen puin (kloppuin) op en hierop werden

---

<sup>12</sup> Ibidem.

lichte zuilen van twintig tot dertig centimeter geplaatst, zodat de dijk weerstand kon bieden tegen golven. Maar omdat beide zijden van de dijk binnen afzienbare tijd droog zouden komen te liggen, is bij de aanleg van de Knardijk geen zware basalt gebruikt, maar een lichtere variant, de basalton. Dit zijn zeskantige zuiltjes van beton, waardoor de dijk op een honingraat leek. Op de basalton kwam een laag klinkers en daarboven weer een kleilaag van veertig centimeter dik “want,” zo vertelt Cees de Vries, “dan heb je de garantie van een goede grasmat”.

De aanleg van de Knardijk ondervond enige vertraging toen vanwege de watersnood van 1953 een deel van het materieel tijdelijk werd ingezet voor herstelwerkzaamheden op Schouwen-Duiveland. De Knardijk werd uiteindelijk op 28 oktober 1954 gedicht. Op 13 september 1956 werd de hele omringdijk van Oostelijk Flevoland gesloten en kon het gemaal Wortman bij Lelystad door koningin Juliana in werking worden gezet. De ‘nieuwe’ polder zou officieel op 29 juni 1957 droogvallen.



Sluiting van de Knardijk, 28 oktober 1954 (foto Aero-Photo ‘Nederland’).

Oostelijk Flevoland vormt sinds 1969 een waterstaatkundige eenheid met Zuidelijk Flevoland. De waterstaat in deze grote Flevopolder wordt gereguleerd door vier gemalen: de Colijn bij Ketelhaven, de Wortman bij Lelystad, de Lovink bij Harderwijk en De Blocq van Kuffeler bij Almere. In de Knardijk werden twee keersluizen gebouwd, de Lage Knarsluis en de Hoge Knarsluis, die in 1969 in gebruik werden genomen. De beide sluisen hebben een doorgang van 9,5 meter breed en zijn elk opgebouwd uit twee rode schuiven die voorzien zijn van contragewichten.<sup>13</sup> De sluisen staan echter altijd open en worden slechts in het geval van een dijkdoorbraak gesloten, zodat Oostelijk en Zuidelijk Flevoland apart kunnen worden bemaald.

---

<sup>13</sup>Technische tekeningen van de beide keersluizen bevinden zich in: *Driemaandelijks bericht betreffende de Zuiderzeewerken L* (1969) 3<sup>e</sup> kwartaal 167-169.

Wel worden de sluisen maandelijks door Waterschap Zuiderzeeland getest op hun functioneren.

De Knardijk heeft dus de typische functie van een slaperdijk, een binnendijk die in het geval van een doorbraak in de buitendijk het water tegen moet houden. De Flevopolder kent overigens twee afdelingen, de Hoge en de Lage Afdeling, elk met een eigen polderpeil (5,2 m -NAP en 6,2 m -NAP). Door het aflatwerk in de Larservaart, dat in 1966 gereedkwam, kan water van de Hoge naar de Lage Afdeling worden afgevoerd, maar dit gebeurt zelden. Alleen als het peil in de Hoge Afdeling onaanvaardbaar hoog dreigt te worden of wanneer het nuttig wordt geacht de Lage Vaart door te spoelen wordt het aflatwerk in werking gesteld.



De Lage Knarsluis (foto Henk Pruntel).

## De weg over de Knardijk

Sinds 1951 bevond zich op Perceel P, ook Werkeiland Lelystad genoemd, een kamp voor de arbeiders die werkten aan de bouw van het gemaal en de sluis. Vanaf 1952 woonden hier ook enkele gezinnen.<sup>14</sup> Nadat de Knardijk was afgewerkt werd direct begonnen met de aanleg van een weg over deze dijk om de mensen van het werkeiland uit hun isolement te halen. Er werd bewust gekozen voor een klinkerweg en niet voor een asfaltweg. Cees de Vries:

“We hebben dat in klinkers gedaan, omdat je direct na de aanleg van de dijk die weg moest aanleggen. Omdat men wist dat zo’n dijklichaam de eerste jaren vrij fors zou zakken (wel zo’n dertig tot veertig centimeter), kwam asfalt of beton niet in aanmerking, want dat brak en dan werd die weg aan gort gereden. Dus vandaar dat men altijd klinkers ging aanbrengen. Tegenwoordig zie je dat de klinkers opgeruimd

---

<sup>14</sup> H.J. Bekius, H. Bekius-Meijerink en J.J. Beekhuis-Van der Schalie, *Geschiedenis Werkeiland Lelystad 1950-1958*. Flevo Profiel 9 (Lelystad 1982) 88.

worden en er een asfaltweg op komt. Dan kun je pas doen wanneer de zetting [inklinking] van die dijk minimaal is geworden.”

Op 1 juli 1955 stelde minister Jacob Algera van Verkeer en Waterstaat de klinkerweg over de Knardijk officieel open voor het verkeer. Kinderen van het (inmiddels voormalige) werkeiland konden nu met de lijnbus naar de middelbare school in Harderwijk en huisvrouwen konden er boodschappen doen. Tot die tijd had de bevoorrading plaatsgevonden met een boot die met enige regelmaat tussen Lelystad en Harderwijk voer.



Een lijndienstbus op de Knardijk, 25 juni 1956 (foto Jaap Potuyt).

De weg over de Knardijk met aan beide kanten water was lange tijd de enige verbindingsweg tussen Lelystad en het ‘oude’ land. Van de weg werd veel gebruik gemaakt. In 1955 werd op het werkeiland een gebouwtje ingericht, voorloper van Nieuw Land Erfgoedcentrum, waar bezoekers informatie kregen over het Zuiderzeeproject. Het Informatiecentrum ‘Nieuw Land’ werd druk bezocht door dagjesmensen en reisgezelschappen uit binnen- en buitenland. Al op 6 augustus 1957 werd de vijftigduizendste bezoeker aan het expositiegebouw geregistreerd.<sup>15</sup> Daarmee was de Knardijk op dat moment één der drukst bereden toeristische routes van Nederland.

Ook de eerste bewoners van Lelystad moesten in 1967 nog over de klinkerweg op de Knardijk naar het ‘oude’ land. Bep van Hattum, bijvoorbeeld, runde vanaf 1967 in het Lelycentre, het eerste winkelcentrum van Lelystad, samen met haar man een broodwinkel van de Amersfoortse Broodfabriek. Elke dag moesten zij brood uit Amersfoort halen:

“Via Amersfoort richting Harderwijk en dan bij Harderwijk de Knardijk op. Op de zomerdag was dat schitterend. Als je van Harderwijk kwam stond aan de linkerkant nog volop water en aan de rechterkant waren ze aan het droogmaken, dat was moeras.”<sup>16</sup>

---

<sup>15</sup> Ibidem.

<sup>16</sup> NLE, Oral History, Project Cultuur Historisch Jaarboek voor Flevoland 2015, ‘45 jaar Lelycentre’, Interview met mevrouw Bep van Hattum en mevrouw Mieke Londero, 16 september 2015.

Op 13 mei 1968 verviel de functie van de Knardijk als ontsluitingsweg voor Lelystad door de bouw van de beide keersluizen (de Lage Knarsluis en de Hoge Knarsluis). Lelystad was toen vanaf het oude land alleen via Elburg of Kampen met de auto bereikbaar. Op 23 augustus 1968 werd de 21 kilometer lange Larserweg, de nieuwe verbinding tussen Lelystad en Harderwijk, voor het verkeer opengesteld. Overigens is het deel van de Knardijk dat tussen het Oostvaardersdiep en de Torenavalkweg voor autoverkeer in gebruik is, nog steeds een klinkerweg.

## De Vogelplassen

Het aanzien van de onmiddellijke omgeving van de Knardijk is in de loop van de tijd enkele keren behoorlijk veranderd. Aanvankelijk, in de periode 1954-1957, was er aan beide kanten van de dijk water. Nadat het water in 1957 uit de polder Oostelijk Flevoland was weggepompt trad er langs de Knardijk kwel op vanuit het gebied dat later Zuidelijk Flevoland zou worden. Hierdoor ontstond er langs de rand van Oostelijk Flevoland een gebied dat gekenmerkt werd door ondiepe plassen, omzoomd met riet, begroeiingen van moerasandijvie en andere moerasplanten. Deze plassen waren zeer aantrekkelijk als rust- en fourageerplaats voor watervogels en in de volksmond werden ze dan ook al snel aangeduid als de ‘Vogelplassen’.<sup>17</sup> In 1959 werd de strook van twee kilometer breed langs de gehele Knardijk - ongeveer 3.100 hectare - tot voorlopig natuureservaat verklaard en de jacht verboden.



De zogenaamde Kolibri, een kleine helikopter, boven de kwelstrook langs de Knardijk, 28 maart 1958 (foto J. van der Laan).

<sup>17</sup> H. Pruntel, *Het bijzonder domeinbeheer in de IJsselmeerpolders en het Lauwerszeegebied*. Publicaties van het Sociaal Historisch Centrum voor Flevoland 73 (Lelystad 2001) 204-205; en H. Pruntel, ‘De Oostvaardersplassen, de totstandkoming van een (vogel)paradijs op aarde; zeventig jaar natuurontwikkeling in de IJsselmeerpolders’ in: *Oud en nieuw*. Cultuur Historisch Jaarboek voor Flevoland (Lelystad 2006) 10-35, aldaar 17-18

Op 28 mei 1968 viel Zuidelijk Flevoland officieel droog. De kwel langs de Knardijk verdween en dit betekende het einde van de Vogelplassen. Nu kon ook dit (laatste) deel van Oostelijk Flevoland in cultuur worden gebracht. Hiervoor was de RIJP verantwoordelijk. Volgens Gerrit Polman, die zich bij de RIJP met natuurontwikkeling bezig hield, had niemand zich bij deze dienst druk gemaakt over het verdwijnen van de Vogelplassen, want deze:

“... zaten op de Knar, dat is het gebied waar het zand erg hoog komt en waar een deklaag van tachtig centimeter of een meter aan klei zit. Op het moment dat aan de andere kant, buiten de dijk vier à vijf meter meer water staat, komt het water daar omhoog en worden die plassen bij de Knardijk in belangrijke mate gevoed door de kwel die omhoog komt. Dat is waarom wij ons ook nooit druk gemaakt hebben over die plassen, want die zouden verdwijnen zodra de polder [Zuidelijk Flevoland] er komt.”<sup>18</sup>

Het 272 hectare grote Harderbroek aan de zuidkant van de Knardijk kan worden gezien als een overblijfsel van de Vogelplassen. Omdat dit deel van de polder aan het Wolderwijd grenst, verdween hier de kwel niet en was dit gebied niet geschikt voor landbouw. De RIJP besloot het terrein zo in te richten dat het een belangrijke functie kon vervullen als broed- en foerageergebied voor moeras- en watervogels.<sup>19</sup> Het gebied werd niet gedraineerd of verkaveld. Wel werden hier in 1973 sloten gegraven en kaden opgeworpen en werd er in 1976 een pomp in werking gesteld voor het reguleren van het waterpeil. Het Harderbroek is evenals de Oostvaardersplassen een stuk spontaan ontstane natuur, dat door menselijk ingrijpen in stand is gehouden.

Aan de kant van Oostelijk Flevoland, tussen de Knardijk en de Larserweg, kwamen standaardkavels van 1.000 bij 300 meter (30 hectare) en 1.000 bij 450 meter (45 hectare). Het verkavelingsplan voor Oostelijk Flevoland werd in oktober 1956 door minister Algera van Verkeer en Waterstaat goedgekeurd. De nieuwe polder zou gekenmerkt worden door “een modern en doelmatig ingericht landbouwgebied van grote schaal”.<sup>20</sup> Niet ver van de Knardijk waren overigens aanvankelijk twee dorpen gepland met de namen Burchtkamp en Zelhorst. Door de toenemende mechanisatie werd de landbouw echter minder arbeidsintensief. Omdat hierdoor minder woningen voor landarbeiders gebouwd hoefden te worden, werden deze beide dorpen nimmer gebouwd.

Landschapsarchitect Nico de Jonge, die na de Tweede Wereldoorlog enkele decennia namens Staatsbosbeheer toezicht hield op de beplanting in de IJsselmeerpolders, wilde het gebruik en de weidsheid van de polder door middel van, of liever gezegd: door het weglaten van, beplanting tot uitdrukking brengen. Bij de inrichting van de IJsselmeerpolders moest naar zijn mening recht worden gedaan aan de moderne landbouwkundige exploitatie van de grond.<sup>21</sup> De grote open ruimten in Oostelijk en Zuidelijk Flevoland hadden volgens deze functionalistische benadering niet onderbroken mogen worden door de beplanting langs de

---

<sup>18</sup> NLE, Oral History, Project Natuurbouw, Interview met ir. Gerrit Polman te Lelystad, 31 augustus 2006.

<sup>19</sup> D. Swart, *Beheersplan Harderbroek*. Flevobericht 188. Ministerie van Verkeer en Waterstaat, Rijksdienst voor de IJsselmeerpolders (Lelystad 1983).

<sup>20</sup> ‘Het verkavelingsplan voor Oostelijk Flevoland’, *Driemaandelijks Bericht betreffende de Zuiderzeewerken* XXXVIII (1957) 1<sup>e</sup> kwartaal, 16-29 en bijlagen IV-VI.

<sup>21</sup> A.J. Geurts, *De ‘groene’ IJsselmeerpolders. Inrichting van het landschap in Wieringermeer, Noordoostpolder, Oostelijk en Zuidelijk Flevoland*. Publikaties van het Sociaal Historisch Centrum 66 (Lelystad 1997) 141-142.

weg Lelystad-Harderwijk en het kleinschalige landschap langs de Knardijk. Overigens had ook de robuuste beplanting langs de Vogelweg volgens De Jonge niet hoeven te worden aangebracht.<sup>22</sup> Zonder de beplanting op de Knar had de Knardijk midden in één groot en open landbouwgebied gelegen.

### **De Knar als historische visgrond**

Wat is eigenlijk de Knar? De Knar was een ondiepte in de Zuiderzee ten noordwesten van Harderwijk van achttien kilometer lang en acht kilometer breed. Toen de Zuiderzee er nog was lag de Knar bij laag water op een diepte van slechts anderhalve meter. De Knar werd daarom door beladen vrachtschepen gemeden, maar niet door vissersschepen. Vóór de afsluiting van de Zuiderzee was de Knar namelijk vooral bekend bij vissers, want het was een zeer belangrijk visgebied.

De Zuiderzee was één van de meest visrijke wateren ter wereld. De binnenzee had een geringe diepte (tot maximaal negen meter -NAP). Het water was brak want hier kwam zoet rivierwater van onder andere de IJssel, de Overijsselse Vecht en de Utrechtse Vecht in contact met zout water van de Noordzee. Door de aanwezigheid van de Waddeneilanden was het getijverschil relatief klein en gold de Zuiderzee als een kalm water. En omdat de Zuiderzee ook nog rijk was aan voedsel maakten al deze factoren dat de Zuiderzee kon worden beschouwd als de kraamkamer van de Noordzee. Veel vissoorten, waaronder haring en garnalen, kwamen naar de Zuiderzee, en vooral naar de Knar, om er te paaien.



Een botter uit Harderwijk met dwarskuil.

---

<sup>22</sup> NLE, Oral History, Project Landschapsinrichting, Interview met prof. N.M. de Jonge, 28 juni 1996.



Waar vis is, zijn ook vissers. En één van de belangrijkste visplekken in de Zuiderzee was de Knoare, Knore, Kneer of Knar. Dit was, als gezegd, een belangrijk paaigebied voor garnalen. De garnalen kwamen meestal in mei en verdwenen in november naar dieper water. De oude Harderwijker Harmen Petersen (geb. 1909) vertelt in deel IV van de boekenserie *Van gaand en staand want*, dat gaat over de zeilvisserij van Harderwijk, aan onderzoeker en tekenaar Peter Dorleijn:

“De Knar was *de* garnalenplaats en omdat die vlak bij Harderwijk lag, was dat voor die handel een hele mooie zaak. Als je nu met een zuidwestenwind de haven uit ging, dan was je met een uur aan de binnenkant van de Knar. Nou, dan kon je als de wind mee zat, twee uur aan het net zitten, ging je de hele Knar over. Dan een eindje zeilen en van de westkant weer naar de oostkant. Dat deed men een keer of zes, zeuven per dag en een halve nacht. Als men dan iedere streek [vaartocht] een mandje garnalen had, had men toch weer een beetje te lossen.”<sup>23</sup>

Het hoogtepunt van de garnalenvisserij op de Knar had plaats in augustus en begin september. Het vissen op garnalen gebeurde met een dwarskuil. Een dwarskuil is een zogenaamd gaand want, een groot net dat door schepen door het water wordt gesleept. De opening van het net (de mond) werd opgehouden door de beide einden van het net te verbinden met het voor- en achterschip. Met de dwarskuil werd ook gevist op paling of nest (ondermaatse vis die in Harderwijk werd gebruikt als voer in de eendenfokkerij). Harmen Petersen vertelt wat de Knar zo speciaal maakte:

“Die garnalen zochten altijd *een scherpe* plaats, op de Staart van Urk werden ook garnalen gevangen, en op de Kuinderse banken. Maar de Knar was wel de teeltplaats. Ja, je stond er wel eens versteld van hoe het mogelijk was. Want dan was je er soms op nest aan het vissen [en voer je] met veertig, vijftig schuiten over dat stukje heen, en dat je in de laatste streek nog net zoveel ving als de eerste; dus dat zwom alsmaar toe.”<sup>24</sup>

Behalve op garnalen werd er ook op haring gevist, want in het voorjaar kwamen deze naar de Knar om kuit te schieten. De vissers plaatsten op de Knar rijen met fuiken waardoor het varen er vrijwel onmogelijk werd.<sup>25</sup> Er gaat een verhaal dat er eind negentiende eeuw een hevige storm woedde waardoor alle fuiken verloren gingen. Harmen Petersen vertelt:

“Rond 1880, 1890 zo’n beetje, ik heb er alleen maar over horen praten. Als er dan een ouwe geschiedenis ter sprake kwam, was het: ‘O ja, dat is geweest toen met de fuikenstorm.’ Toen zijn twee Harderwijkers helemaal losgeraakt van de fuikenbeug.”<sup>26</sup>

Het waren vooral de Spakenburgers die op de Knar met fuiken op haring visten. In deel III van *Van gaand en staand want* over de zeilvisserij van Huizen en Bunschoten-Spakenburg, vertelt de oude visser Jan Koelewijn (geb. 1907):

“De Knar bestond vroeger eigenlijk uit twee delen: de Ooster- en de Westerknar. Tussen de Ooster- en Westerknar stonden geen fuiken. Net waar de torens [de

---

<sup>23</sup> P. Dorleijn, *Van gaand en staand want. De zeilvisserij voor en na de afsluiting van de Zuiderzee*. IV (Amsterdam 1985) 86-87.

<sup>24</sup> Dorleijn, *Van gaand en staand want*. IV, 87.

<sup>25</sup> G.S. Vlieger, ‘Zuiderzee-tochtjes’, *De Kampioen* XXXIV (1917) 21 (25 mei) 329-331. Zie voor afbeelding van een fuik: <http://www.henkvanheerde.nl/vollenhove/visserij/vistuigen.htm>.

<sup>26</sup> Dorleijn, *Van gaand en staand want*. IV, 109.

Bunschoter toren iets bewesten die van Spakenburg] ten westen stonden, was geen Knar, daar was het te slap. Als je naar het oosten ging werd het hard - 'sjarp' zeggen we - en naar het westen ook. Daar waren schelpen en die grond was behoorlijk hard, aan de kant van de Westerknar ook, daar kon je geen stok in krijgen. En het was op de Westerknar dieper dan op de Oosterknar. De Oosterknar was erg droog en hard. Het is 'sjarp van Oosten', zei je dan. Met laagwater kwam de voorbeugel [van de fuik] soms boven, dan had je op de Westknar niet."<sup>27</sup>

Hier kwam nog bij dat de Knar ook een zeer goede ankerplaats was. Jan Koelewijn vertelt: "Je had er een ontzettend goede ankerplek. Als je met een zuidwesten wind tegen de Oosterknar aan lag - daar heb je één of anderhalf vaam water - dan kon je daar met alle weer en wind liggen. Daar lag je precies zoals in de haven."<sup>28</sup>

De Knar is nu onderdeel van de Flevopolder. Toch is de Knar nog steeds zichtbaar in het landschap. Oostelijk en Zuidelijk Flevoland hebben een open en monotoon agrarisch landschap. Halverwege de Knardijk wordt hier aan beide zijden van afgeweken, want daar is het landschap zeer afwisselend. Door de aanleg van bossen en bosstroken heeft het gebied 'reliëf' gekregen als een soort eerbetoon aan de Knar.

### **Archeologische verwachting**

De pleistocene opduiking in het Knargebied is uiteraard ook in archeologisch opzicht interessant. In natte periodes was de Knar een oord waar de mensen hoog en droog zaten. Dit was vooral het geval na de laatste IJstijd (ongeveer twaalfduizend jaar geleden), toen de zee diep het grondgebied van het tegenwoordige Nederland binnendrong. Aanvankelijk werd het binnenland nog niet beschermd door de Hollandse duinen en vormde het huidige IJsselmeergebied één groot deltagebied waar rivieren als de IJssel en de Overijsselse en Utrechtse Vecht de zee instroomden.

Na de drooglegging van Oostelijk Flevoland zijn in het Knargebied sporen aangetroffen van bewoning uit het Mesolithicum (8800-4900 v.Chr.). In 1968 werden bij een verkenning op de kavels E39 en E40 aardewerk, vuursteen, houtskool en haarden aangetroffen.<sup>29</sup> Later zijn op kavel E27 ook bewoningssporen gevonden uit de overgang van het Mesolithicum naar het Neolithicum (omstreeks 5000 v.Chr.). Nadien verdween de Knar langzamerhand onder een dikke veenlaag. Tijdens de overgang van de Romeinse tijd naar de Vroege Middeleeuwen (350-725 n.Chr.) verdween het veen in de golven van het Almere. Dit meer in het midden van Nederland, dat door de Romeinen *Flevo Lacus* werd genoemd, werd steeds groter doordat de Oer-IJ verzandde en het water van het westelijk veengebied niet langer zijn weg naar de Noordzee kon vinden.<sup>30</sup> Vanaf het begin van twaalfde eeuw maakte

---

<sup>27</sup> Gecit. en vert. P. Dorleijn, *Van gaand en staand want. De zeilvisserij voor en na de afsluiting van de Zuiderzee*. III (Amsterdam 1983) 173.

<sup>28</sup> Ibidem.

<sup>29</sup> J.W.H. Hogesteijn, 'Een inventarisatie van prehistorische vondsten in Flevoland; een voorlopige interpretatie.' Deel II, no 47/150, 265-266.

<sup>30</sup> *Atlas van Nederland in het Holoceen. Landschap en bewoning vanaf de laatste IJstijd tot nu* (Amsterdam 2011) 62-66.

de Knar deel uit van de Zuiderzee, doordat het veengebied dat het huidige Friesland met Noord-Holland verbond, verdween en zo een open binnenzee ontstond. Toen werd, zoals gezegd, de ondiepe Knar een belangrijk paaigebied voor haring en garnalen en daardoor een rijk viswater.

De Knar heeft door de eeuwen heen altijd betekenis gehad voor de mensen, eerst als plaats van bewoning. Het gebied van de Knar heeft in potentie grote archeologische waarde. Nadat het gebied is drooggefallen hebben er door cultuurtechnische werkzaamheden ingrijpende veranderingen plaatsgevonden in die zin dat de bodemlagen boven het pleistocene zand als behoorlijk verstoord mogen worden beschouwd. Op de Knar hebben bijtijds uitgebreide archeologische verkenningen plaatsgevonden. Het zijn vooral de randen van de Knar die een middelhoge tot hoge archeologische verwachting hebben en dit betekent formeel dat archeologisch onderzoek altijd moet plaatsvinden voordat men de bodem wil verstoren.<sup>31</sup>

### **Landschappelijke inrichting van het Knargebied**

Eind jaren zestig van de vorige eeuw werd met de inrichting van de strook langs de Knardijk begonnen. Bij de beplanting van de polders liet de RIJP zich adviseren door Staatsbosbeheer. In de jaren zestig veranderde de mening over hoe de IJsselmeerpolders moesten worden ingericht. Voorheen gold dat elke vierkante meter van een drooggefallen polder moest worden omgezet in landbouwgrond, tenzij de bodem hiervoor totaal ongeschikt was. Zo werden de keileemgronden in de Wieringermeer en de Noordoostpolder met bos beplant. Terreinen met een zandige bodem werden daarentegen vaak gediëpploegd om vruchtbare klei aan de oppervlakte te brengen, zodat de grond wel voor landbouw kon worden gebruikt.

In jaren zestig kwam er meer aandacht voor natuur en recreatie. Mensen gingen steeds meer verdienen en kregen meer vrije tijd. En om Oostelijk Flevoland aantrekkelijk te maken voor de nieuwe bewoners, moesten hier ook bossen en recreatieterreinen worden aangelegd. Maar dit ging in de jaren zestig nog niet van harte, ook niet bij ir. Jan van Kampen die in de jaren zeventig verantwoordelijk was voor cultuurtechniek en recreatie bij de RIJP. Ing. Evert Vermeer die destijds bij deze dienst als landschapsarchitect werkte, vertelt:

“Dat vind ik altijd zo mooi dat Van Kampen vroeger zei: ‘Als er veertig centimeter klei op het zand zit, dan kan er nog geboerd worden.’ En dan moesten wij er af blijven! ... Van Kampen is later helemaal omgegaan en steeds gevoeliger geworden voor landschap en milieu, maar die wou toen vrij hard landbouw, hoor! Daar was de polder voor gemaakt: voor produktie.”<sup>32</sup>

De RIJP gebruikte voor de aanleg van bossen en recreatieterreinen gronden die voor de uitoefening van landbouw minder geschikt waren, bijvoorbeeld omdat de grondsoort geen landbouw toeliet of omdat er sprake was van wateroverlast in de vorm van kwel. Zo werden onmiddellijk na de drooglegging van Oostelijk Flevoland in 1957 op de zandgronden langs de Randmeren bossen aangelegd. Terreinen waar een sterke kwel optrad werden ingericht als

---

<sup>31</sup> *Erfgoedbalans Flevoland*. Steunpunt Archeologie en Monumenten Flevoland (Lelystad 2011) 50-51.

<sup>32</sup> NLE, Oral History, Project Cultureel Flevoland, Interview met Evert Vermeer, 10 mei 2005.

natuurgebied, zoals de Kamperhoek (1967) en later het reeds genoemde Harderbroek langs het zuidelijke deel van de Knardijk.

Alleen daar waar de Knardijk samenkomt met de Oostvaardersdijk kreeg ook goede kleigrond een andere dan een agrarische bestemming, omdat hier Lelystad werd gebouwd. Deze stad moest aantrekkelijk worden gemaakt als woon- en werkplaats voor de mensen uit de Randstad. In 1972 en 1973 werd langs de dijk het Hollandse Hout aangelegd, een bosgebied van circa 900 hectare beplant met populieren, wilgen en elzen. In 1977 werd in de uiterste hoek 't Bovenwater aangelegd, een 125 hectare grote waterplas aan de rand van Lelystad waar gewoond en gerecreëerd kan worden. Beide gebieden, het Hollandse Hout en 't Bovenwater, zijn aangelegd op goede landbouwgrond.

De grond op en rond de Knar was slechts deels geschikt voor landbouw. Geologisch bestaat de Knar uit pleistoceen zand en veenresten afgedekt met een dun pakket klei. En omdat zand van de Knar gebruikt werd bij de aanleg van de Knardijk ontstonden hier zuigputten waar spontaan wilgenbossen tot ontwikkeling kwamen. De vraag was hoe dit gebied bij de Knardijk moest worden ingericht. Uitgangspunten voor de inrichting van het gebied vormden uiteraard de fysieke abiotische omstandigheden. Dit waren in het vakjargon van de landschapsarchitecten “de dragers voor toekomstige natuurlijke ontwikkelingen en andere soorten van gebruik”.<sup>33</sup> Juist vanwege de gevarieerde geologische samenstelling werd het Knargebied al in een vroeg stadium gezien als “een terrein waarin door middel van grondverzet en andere maatregelen verschillende milieus gemaakt worden om hiermee verder te experimenteren”.<sup>34</sup> En zo gebeurde dat ook.

In de jaren zeventig was Christiaan Zalm als landschapsarchitect bij de RIJP zeer nauw betrokken bij de inrichting van het Knargebied. De hele polder werd gekenmerkt door een strakke verkavelings- en ontsluitingsstructuur. Tot zijn stomme verbazing zag hij dat de cultuurtechnici van de RIJP, die de grond geschikt moesten maken voor hun uiteindelijke functie, voor de Knar een uitzondering hadden gemaakt. Zalm vertelt:

“Omdat bij de Knar die zandkop lag was de weg niet gewoon rechtdoor over die kop heen getekend, maar was er een slinger. Die week dus eigenlijk af van het stramien. Toen ik ermee begon ontdekte ik dat de heer Sieben, die als cultuurtechnicus bij de Wetenschappelijke Afdeling [van de RIJP] werkte, een enorme interesse had in natuur, en ook in landschap. Omdat hij onderzoek moest doen naar de kwaliteit van de grond als landbouwgrond, had hij destijds bedacht dat de weg niet rechtdoor moest lopen. Hij vond dat zonde vanwege die zandkop. Hij begon dus al een beetje voor te sorteren op het werk dat wij [landschapsarchitecten] moesten doen. En hij heeft het inderdaad voor elkaar gekregen dat die weg zo is gaan lopen. Die werd later ook wel de ‘Weg van Sieben’ genoemd.”<sup>35</sup>

Overigens kon het hele Knargebied in de jaren zeventig als één geheel landschappelijk worden ingericht, want inmiddels was in 1968 ook Zuidelijk Flevoland drooggevallen. Zalm vertelt hierover:

---

<sup>33</sup> Ibidem, Inrichting van een landschap, Interview met ing. Evert Vermeer te Heerhugowaard, 15 augustus 1996.

<sup>34</sup> NLE, Archief Rijksdienst voor de IJsselmeerpolders (RIJP), 1562/23.861, ‘Kort verslag van de vergadering “Werkgroep Natuurterreinen”’, 28 februari 1968.

<sup>35</sup> NLE, Oral History, Project Landschapsinrichting, Interview met ing. C.M. Zalm, 3 juli 1996.

“Het [Knargebied] werd als één geheel gezien, vooral omdat gereageerd werd op de ondergrond en dat was slechte landbouwgrond. Aan de andere kant van de Knardijk, dat was de grens tussen de twee polders, lag nog een stukje wilgenbos - dat ligt er nu nog - en dat was ook één van de redenen om dat Knarbos en het wilgenbos te integreren met de landbouw, aangezien er op dit gebied gewoon een landbouwfunctie zat.”<sup>36</sup>

Direct na het droogvallen van Zuidelijk Flevoland kwam aan de westelijke voet van de Knardijk spontaan een wilgenbos tot ontwikkeling. Al in 1969 werd besloten om de ontwikkeling van dit zogenaamde Wilgenreservaat, dat gesitueerd is op kavels JZ 43, 44 en 45, ongestoord te laten. Omdat de ondergrond bepalend werd voor de inrichting van het landschap, werd besloten om de zandkop aan de oostkant van de Knardijk ‘te dramatiseren’ door er met een diepploeg overheen te gaan. Zalm:

“De zandkop lag aan de oppervlakte. We hebben ons de vraag gesteld: wat kun je daarmee dan doen. Vanuit de ecologie was het interessant - dus kijkend naar verschillende milieus - om de verschillen te dramatiseren, zoals dat dan heet. Dus wat heb ik toen gedaan. Er lag overal een laag klei overheen. Op het hoogste punt van de kop lag ongeveer dertig centimeter klei en dat liep dan af naar meer. En op sommige plekken zaten ook nog veenresten in de grond die zo’n beetje tegen de kop aan zaten. Dat zat allemaal ongeveer binnen 1,20 meter onder de oppervlakte. Wat hebben we nou gedaan? We hebben voor een bepaald gedeelte een diepploeg gehaald en hebben op 1,20 meter de boel omgedraaid. Dat is natuurlijk een fikse ingreep.”<sup>37</sup>

De zandkop werd vervolgens beplant met naaldbomen. Dit Knarbos vormde het uitgangspunt voor de verdere inrichting, aldus Zalm:

“Aan het Knarbos zijn stroken bos gemaakt die de schaal van het Knargebied veel kleiner maken dan de rest van de polder. Het waren geen grote boscomplexen, maar meer singels, waardoor het meer een soort introvert karakter kreeg en daaraan werden ook de erven aangepast. Die werden op plekken gelegd waar ze normaal niet lagen, maar dat gebeurde steeds in overleg met de boeren. De bedrijven waren veelal in erfpacht uitgegeven en dat betekende dat de boeren zelf konden bepalen waar het erf kwam. Soms is het erf midden op de kavel terechtgekomen, maar soms ook wel aansluitend aan de stroken die we maakten.”<sup>38</sup>

Het Knargebied kreeg op deze manier een afwisselend en multifunctioneel landschap.<sup>39</sup> De boerenbedrijven - meest weidebedrijven - kwamen te liggen tussen bosstroken die het gebied een intiem karakter geven. Ten behoeve van de recreatie werden er fiets-, ruit- en wandelroutes aangelegd. Het kleinschalige karakter dat het Knargebied als landbouwgebied kenmerkte viel niet bij iedereen in de smaak, omdat het niet aansloot bij het idee van de rationele en grootschalige landbouw van de rest van de polder. De reeds genoemde Nico de Jonge meende: “Je moet eigenlijk geen Achterhoek maken, want de Achterhoek ligt ergens anders!”

---

<sup>36</sup> Ibidem.

<sup>37</sup> Ibidem.

<sup>38</sup> Ibidem.

<sup>39</sup> Geurts, *De ‘groene’ IJsselmeerpolders*, 150-151; en *Oostelijk van de Knardijk. De inrichting en ontwikkeling van Oostelijk Flevoland in de jaren 1957-1980*. Rijksdienst voor de IJsselmeerpolders, Ministerie van Verkeer en Waterstaat (Lelystad 1982) 230-231 .



Afwisselend landschap langs de Knardijk (foto Henk Pruntel).

Van 1973 tot 1975 werd zo'n vijfhonderd hectare van het Knargebied met bos ingeplant. Het hogere deel van de Knar, een terrein van twintig hectare groot (op de kavels E11, E12, E23 en E24) bleef voorlopig kaal door er IJslandse pony's te laten grazen. Het terrein is bedekt met een kleilaag, waaronder zich verspoeld zand bevindt dat op zijn beurt weer bovenop een veenpakket ligt. Hieronder zit pleistoceen zand. Het verspoelde zand werd in 1980 afgegraven en gebruikt voor de ophoging van boerenerven in de omgeving. Door de afgraving ontstond een gebied met kleibulten en twee plassen, het zogenaamde Knarplassengebied. Hydrologisch is de Knar bijzonder, omdat het hier een zandkop betreft waardoor zich hier een lichte kwel voordoet. Er is hier geen dikke kleilaag die opkomend kwelwater tegenhoudt. Door de ingrepen van de RIJP komen er in het gebied allerlei gradaties voor, van voedselarme tot voedselrijke grond, hetgeen weer aantrekkelijk is voor verschillende soorten planten en dieren.<sup>40</sup>

In 1993 droeg de Directie IJsselmeergebied van Rijkswaterstaat het beheer van het 137 hectare grote wilgenreservaat over aan Het Flevo-Landschap. Een jaar later, in 1994, kreeg Het Flevo-Landschap ook het beheer over het 314 hectare metende Knarbos aan de noordkant van de Knardijk. Saillant detail is dat hier de bovengenoemde Jan van Kampen, die aanvankelijk van mening was dat de poldergrond zo veel mogelijk voor de landbouw moest worden gebruikt, in 1987 medeoprichter was van deze regionale natuurorganisatie en tot 1998 haar voorzitter bleef.

---

<sup>40</sup> W.N.M. van Acht, 'Voorstel voor inrichting en beheer van het Knarplasgebied in het Knarbos', Werkdocument 1980-107 Abw. Ministerie van Verkeer en Waterstaat, Rijksdienst voor de IJsselmeerpolders (Lelystad 1980) 9.



Het Knarbos (foto Henk Pruntel).

Het Flevo-Landschap beschouwt het Knargebied als een belangrijke schakel in de Ecologische Hoofdstructuur van Nederland. Gelegen langs de Knardijk vinden dieren vanaf het ‘oude’ land in het Knarbos een rustpunt en kunnen ze zich van daaruit verder verplaatsen richting Oostvaardersplassen, de Lepelaarsplassen, het Larserbos of Natuurpark Lelystad. Om het gebied nog aantrekkelijker te maken voor verschillende planten- en diersoorten is Het Flevo-Landschap vooral bezig geweest met het verder benadrukken van de geologische verscheidenheid van het Knargebied. Zo is de kleilaag in een deel van de open plek van het Knarbos aan de kant geschoven en van de klei zijn wallen en heuvels gemaakt. Hierdoor is een ondiepe plas ontstaan die zich verder zal ontwikkelen als vennengebied.<sup>41</sup> In 1998 is aan de kant van Zuidelijk Flevoland aan de voet van de Knardijk een beverplas gegraven, waar zich reeds twee beverburchten bevinden.

### **De ‘oorsprong’ van de Oostvaardersplassen**

Eind jaren zestig verdwenen, zoals hierboven is aangeduid, de zogenaamde Vogelplassen en bleef alleen het Harderbroek over. De plassen vormden eind jaren zeventig van de vorige eeuw echter een belangrijke inspiratiebron voor het behoud van de Oostvaardersplassen in Zuidelijk Flevoland. Het was immers gebleken dat in de polders zeer waardevolle natuur kon ontstaan. Gesteld kan worden dat de oorsprong van de Oostvaardersplassen aan de voet van de Knardijk ligt, namelijk in de hoek waar de Knardijk uitkomt op de Oostvaardersdijk. Toen Zuidelijk Flevoland in 1968 droogviel ontstond hier een waar vogelparadijs, zoals dat eerder langs de Knardijk in Oostelijk Flevoland het geval was geweest.<sup>42</sup>

---

<sup>41</sup> M. van Klaveren, ‘Routeplanner voor dier en plant. Natuurterrein onder de loep: het Knarbos en de Knardijk’, *Het Flevo Landschap. Blad voor natuurliefhebbers* VI (2001) 3 (winter) 18-19.

<sup>42</sup> Zie Pruntel, ‘De Oostvaardersplassen, de totstandkoming van een (vogel)paradijs op aarde’, 22-26

Er was tussen de Vogelplassen en wat later de Oostvaardersplassen werden genoemd, een groot verschil. De Vogelplassen werden gevoed door kwel en zouden dus vanzelf ‘opdrogen’ wanneer Zuidelijk Flevoland zou droogvallen. Volgens Gerrit Polman, die zich namens de RIJP met de ontwikkeling van beide gebieden heeft beziggehouden, was de situatie bij de Oostvaardersplassen anders:

“Daar heb je zes meter klei en het zand zit misschien op tien meter. Dus de aandrang van de kwel is miniem. Er zit wel wat dijkkwel in, maar het water dat daar achterblijft is het regenwater dat naar het laagste punt van de polder stroomt. Maar als het daar is, blijft het daar ook en kan het niet weg. De enige invloed is van neerslag en verdamping. (...) Maar waarom zijn de Oostvaardersplassen eigenlijk zo open gebleven? Een belangrijke reden is dat er geen riet is gezaaid. Die strook is eruit gehouden, want op het moment dat de hele polder met riet werd ingezaaid, stond daar nog te veel water. Dat is een belangrijke reden. En de tweede is dat er relatief veel water gestaan heeft, waardoor het water heen en weer is blijven gaan en dus ook de groei van planten belemmerd is. Doordat er open water was, is het lange tijd open gebleven.”<sup>43</sup>

In 1969 kreeg een strook van twee kilometer breed langs de Oostvaardersdijk de status van tijdelijk natuureservaat. Het gebied zou na verloop van tijd een agrarische bestemming krijgen, maar ook dit zou tijdelijk zijn. De zogenaamde Oostvaardersdijkzone was eigenlijk bestemd als industrieterrein. Maar het gebied oefende een enorme aantrekkingskracht uit op allerlei soorten vogels, vooral eenden, lepelaars, nonnetjes, zilverreigers en grauwe ganzen. Al gauw ontstond het idee om de hoek van de Oostvaardersdijk en de Knardijk in te richten als waterwildreservaat met een omvang van ongeveer duizend hectare. De plas zou worden uitgediept en met de vrijgekomen aarde zouden kaden opgeworpen kunnen worden om uitdroging van het gebied te voorkomen. Het waterpeil zou dan met behulp van een pomp kunnen worden gereguleerd.

De RIJP was bereid het moerassige karakter langs de Oostvaardersdijk voorlopig in stand te houden. Door de economische crisis in het begin van de jaren zeventig was er in Nederland geen behoefte aan een groot industriegebied. In 1972 werden de ontwateringswerkzaamheden tussen de Oostvaardersdijk en de Hoge Vaart stopgezet en in 1974 werd maar liefst 3.600 hectare van het plassengebied voorzien van een waterkerende kade. De enorme uitbreiding van de Oostvaardersplassen was vooral te danken aan Ernst Poorter, bioloog van de RIJP, zo meent Polman:

“Het zal midden jaren zeventig zijn geweest, toen was ZZW begonnen met de tochten te graven. Er waren twee tochten. Toen die zo ver waren dat ze de plassen begonnen aan te snijden... toen is Poorter op zijn bekende manier helemaal door het lint gegaan en hij heeft gedaan gekregen, dat het werk daar gestopt werd.”<sup>44</sup>

Poorter wees erop dat de vogelrijkdom te danken was aan de eigen dynamiek van de plassen. Doordat het water regelmatig wordt opgestuwd, blijft het gebied open en komen geregeld rijke slikgronden droog te liggen. Om ook het waterpeil in de Oostvaardersplassen te regelen

---

<sup>43</sup> NLE, Oral History, Project Natuurbouw, Interview met ir. Gerrit Polman, 31 augustus 2006.

<sup>44</sup> Ibidem.



werden er in 1975 twee pompen geïnstalleerd en nog weer een jaar later kwam er een aflatwerk.

Er was over het gebied weliswaar nog geen definitief besluit genomen, maar de waarde van de Oostvaardersplassen als natuurgebied was zo bijzonder dat de aanwijzing tot staatsnatuurmonument niet kon uitblijven. Discussie vond wel plaats, maar in verband met de aanleg van de spoorlijn tussen Almere en Lelystad ging deze vooral over de vraag hoe groot het natuurgebied moest worden. In 1986 kregen de Oostvaardersplassen de status van Staatsnatuurmonument.

### **De Tong van Lucifer**

Op zich hoeft een dijk niet te worden gemarkeerd, aangezien deze reeds als een verhoging in het landschap zichtbaar is. Niettemin wordt de plaats waar de Knardijk doorsneden wordt door de autosnelweg A6 gemarkeerd door de zogenaamde Tong van Lucifer, een koperen beeld van negen meter hoog en vier meter breed in de vorm van een reusachtige ovaal. Het beeld werd in opdracht van de provincie Flevoland gemaakt door kunstenaar Ruud van de Wint (1942-2006) en werd in 1993 onthuld.



De Tong van Lucifer (foto Henk Pruntel).

De naamgeving heeft nogal wat voeten in de aarde gehad. Volgens Heleen Geluk, die destijds als beleidsmedewerker van de provincie betrokken was bij de totstandkoming van het beeld, noemde Van de Wint het beeld “op een gegeven moment Tong van Lucifer, want hij dacht, het staat hoog in het landschap en als de bliksem daar een keer inslaat, dan lijkt deze de tong de hemel.” Sommigen vinden de naam echter aanstootgevend, omdat ze hierin vanuit hun christelijke geloof een verwijzing naar de duivel zien. “Maar dat bedoelde Ruud van de Wint

helemaal niet,” aldus Geluk. ”Het was geen verwijzing naar satan; hij bedoelde Lucifer uit de Romeinse mythologie die het vuur symboliseert.”<sup>45</sup>

Het beeld werd aanvankelijk ’s nacht met een zacht licht aangeschenen en met het maanlicht moet dit een geweldig en - vooral mysterieus - gezicht zijn geweest. Maar het beeld heeft veel te lijden gehad. De verlichting werd meermalen gestolen en vernield en omdat het beeld omwikkeld was met koperdraad, had het beeld ook veel te lijden van koperdieven. In 2007 werd de Tong van Lucifer weggehaald voor restauratie en het is in 2010 weer op zijn oude plaats teruggezet.

## **De Knardijk als slaper**

De Knardijk zorgt voor een compartimentering van de Flevopolder. Deze polder is waterstaatkundig een eenheid, maar door de aanwezigheid van de Hoge en Lage Knarsluis kunnen Oostelijk en Zuidelijk Flevoland apart worden bemalen. In het geval van een overstroming is het mogelijk de beide sluizen in de Knardijk te sluiten, zodat niet de hele polder onder water komt te staan. De Knardijk voldoet echter al sinds enkele jaren niet meer aan de geldende veiligheidsnorm als regionale waterkering met een overstromingskans van eenmaal in honderd jaar.<sup>46</sup> Aangezien de Knardijk een slaperdijk is, rijst de vraag of deze dijk alsnog conform deze veiligheidsnorm in orde moet worden gemaakt.

De discussie over de Knardijk als waterkering is vooral een financieel vraagstuk. Het Waterschap Zuiderzeeland wil vooralsnog niet in de Knardijk als slaperdijk investeren en wil het geld liever steken in de versterking van de dijken van Oostelijk en Zuidelijk Flevoland langs het Markermeer, het IJsselmeer en de Randmeren.<sup>47</sup> Met andere woorden: de meerdijken zijn bepalend voor de veiligheid van de polder. De Knardijk heeft dan nog vooral tot doel om in het geval van een doorbraak van één van de meerdijken een tijdige evacuatie van de bevolking van een deel van de polder mogelijk te maken. Jan Nieuwenhuis, heemraad en plaatsvervangend dijkgraaf van het Waterschap Zuiderzeeland, meent:

“[De Knardijk] houdt tot toch wel minimaal enige dagen tot een week stand voordat hij ook doorbreekt en het andere deel van de polder ook zou onderlopen. We praten natuurlijk hypothetisch over een scenario wat we niet willen, maar dan heb je nog wel voldoende tijd om te voorkomen dat mensen niet tijdig uit die andere polder weg zouden kunnen.”<sup>48</sup>

Niet iedereen is het eens met deze stellingname van het Waterschap Zuiderzeeland. Bij een aantal mensen leeft de mening: “Achterstallig onderhoud aan een verzwakte dijk moet je niet laten liggen, als je meters onder zeeniveau leeft.” Als dit het uitgangspunt wordt, dan moet de

---

<sup>45</sup> NLE, Oral History, Project Knardijk, Interview met ir. Heleen Geluk, 26 mei 2016.

<sup>46</sup> Verordening voor de fysieke leefomgeving Flevoland 2012 R&E. Geconsolideerde versie per 1 maart 2015. Provincie Flevoland. <http://www.flevoland.nl/getmedia/cd819e7c-3ee0-4350-8c51-4654ff8eea01/Verordening-Fysieke-Leefomgeving-Flevoland-2012.pdf>.

<sup>47</sup> ‘Advies bestuur: behoud Knardijk voor evacuatie, maar laat veiligheidsnorm los’ <http://www.zuiderzeeland.nl/actueel/persberichten/@23794/advies-algemene/> (21 maart 2016).

<sup>48</sup> Omroep Flevoland, ‘Waterschap: niet investeren in versterken Knardijk’, radio 30 maart 2016 (<http://www.omroepflevoland.nl/nieuws/133880/flevoland-waterschap-niet-investeren-in-versterken-knardijk>).

door de provincie gehanteerde veiligheidsnorm van een overstromingskans van eenmaal in honderd jaar worden gehandhaafd.

### **De Knardijk - een cultuurhistorisch monument!**

Provinciale Staten van Flevoland heeft op 25 mei 2016 besloten de veiligheidsnorm van regionale kering niet langer te handhaven. Bij een overstroming heeft de Knardijk nog slechts een vertragende werking wanneer de Flevopolder als gevolg van een dijkdoorbraak onder water komt te staan. Dit betekent dat de Knardijk vooral waardevol is als cultuurhistorisch element in het Flevolandse landschap en dat dit gegeven een belangrijk uitgangspunt kan vormen voor de verdere ontwikkeling van het gebied. Zoals hierboven reeds is aangegeven, is de Knardijk zeker in cultuurhistorisch opzicht uitermate interessant, in de eerste plaats omdat het een exponent is van het Zuiderzeeproject. De dijk maakte het immers mogelijk om de grote zuidwestelijke polder zoals Lely die in gedachten had, in twee fasen te realiseren: Oostelijk en Zuidelijk Flevoland. Voorts bevat de Knardijk in de Knarhaven een belangrijk element dat refereert aan de bouw van de dijk. In de tweede plaats is de Knardijk, die van 1956 tot 1967 de enige verbinding was tussen het Werkeiland Lelystad en het 'oude' land, nog levendig in de herinnering van de mensen die daar destijds woonden of de plek tijdens een weekendtripje bezochten. De oude klinkerbestrating van de weg over de dijk is nog aanwezig tussen de Lage Vaart en de Oostvaardersdijk en een deel van deze weg wordt (nog steeds) geflankeerd door water, namelijk dat van 't Bovenwater en de Oostvaardersplassen. In de derde plaats is de Knardijk interessant vanwege de wijze waarop het gebied langs de dijk is ingericht. De bossen halverwege de dijk geven de plaatsen aan waar vóór de afsluiting van de Zuiderzee in sommige seizoenen een enorme bedrijvigheid was, want de dijk loopt over de Knar, een zandbank die ooit een zeer rijk visgebied was. In de vierde plaats heeft (het gebied rond) de Knardijk potentieel grote archeologische waarde.

Samenvattend kan worden gesteld dat de Knardijk de volgende cultuurhistorische waarden in zich draagt:

- als belangrijke exponent van het Zuiderzeeproject;
- als lange tijd de enige verbinding tussen het prille Lelystad en de rest van Nederland;
- vanwege de inrichting van de Knar;
- en vanwege de archeologische potentie.

## Bijlage I Kaart van de Knardijk en omgeving



De Knardijk (roodblauwe lijn) als grens tussen Oostelijk en Flevoland.