**De Nederlandse waterwerken**  Alric van den Broek

Een speech voor simultane of consecutieve vertolking

Dames en heren, in mijn vorige speech zei ik het al: de strijd tegen het water wordt in Nederland al ruim 2000 jaar gevoerd. Dat kun je zien aan die mooie oude dijkjes, aan de terpen en de woerden. Maar ook zie je het aan het openbare **bestuur** van Nederland. Dat zal ik uitleggen:

De bouw van al die dijken zorgde al in de middeleeuwen voor een intensieve samenwerking over grote afstanden. Dat moest ook wel, want het water maakt geen onderscheid: als de zee komt, dan **verdrinkt** iedereen: katholiek of protestant, rijk of arm. Een goede regionale samenwerking was dus al heel vroeg noodzakelijk. Zo ontstonden er in de vroege Middeleeuwen de ‘Hoogheemraden’. Aanvankelijk waren dat regionale adviescolleges die de dijkgraven adviseerden over de te nemen maatregelen tegen het water. Die adviescolleges werden in die tijd al min of meer democratisch gekozen. Tegenwoordig heten ze “de Waterschappen” en nog steeds gaan de inwoners van Nederland nog elke 4 jaar naar de stembus om hun vertegenwoordigers in hun waterschap te kiezen. Vaak gebeurt dat op dezelfde dag als de verkiezingen voor de Provinciale Staten. Er wordt wel eens gezegd dat de Nederlandse waterschappen behoren tot de oudste nog steeds voortlevende democratische instellingen van West-Europa.

Dat het water ook een belangrijke **juridische** factor is in Nederland, kun je bovendien zien aan de wet. Er is namelijk een wet die stelt dat de waterwegen altijd voorrang hebben op de landwegen. Wat bedoel ik daarmee? Bijvoorbeeld: Als er een boot aankomt bij een brug waar hij niet onderdoor past, dan moet die brug direct open gaan en het landverkeer moet dan wachten tot de boot voorbij is. De boot heeft altijd voorrang. Als in Nederland een brug open is, bedoelt men dat de brug omhoog staat en geopend is voor de boten. Is de brug dicht, dan kunnen de fietsers, auto’s en voetgangers eroverheen. Een veel gehoorde smoes van scholieren die te laat komen in de les is: *Meester, de brug was open*!

Terug naar het openbaar bestuur. Enerzijds heb je dus de waterschappen op regionaal niveau en op landelijk niveau heb je **Rijkswaterstaat**. Dit is een onderdeel van het ministerie van infrastructuur en zorgt al honderden jaren voor het aanleggen en onderhouden van de waterwerken: dat zijn de zeedijken ,de rivierdijken, de afwateringskanalen, de sluizen voor de boten en de gemalen die het land droogpompen. Allemaal defensieve maatregelen tegen het water dus.

Maar Nederlanders hebben niet alleen defensieve houding tegenover het water: nee, ze zijn ook offensief! En daarmee doel ik op ik de landwinning: het veroveren van land op het water. Dat veroveren van land deden de Nederlanders al heel vroeg: al in de zeer vroege middeleeuwen. Dat zie je dan bijvoorbeeld met de zeedijken, eerst in Friesland, maar later ook in Holland waar estuaria werden afgesloten om land te winnen, waar eilanden aan elkaar werden verbonden en het tussenliggende lagere deel werd drooggemalen om die oude zeebodem als landbouwgrond te gebruiken. Dat proces noem je inpolderen, poldervorming. Het woord ‘poldermodel’ komt hier ook vandaan, en daarbij gaat het dan om de samenwerking aan een groot project tussen gelijkwaardige regio’s, bijvoorbeeld de aanleg van een polder. Op die manier is een groot deel van de provincie Noord-Holland geschapen: door natte, laaggelegen gronden droog te malen en zo verbindingen te maken tussen de oudere hogere gronden. En er is een spreuk: God schiep de aarde, maar de Hollanders schiepen Holland.

En het kan zelfs nog grotesker! Nederland heeft sinds 75 jaar een hele nieuwe provincie gecreëerd! Die provincie hebben we niet ingepikt van de Belgen en ook niet veroverd op onze oosterburen de Duitsers, nee! Nederland heeft zelf een provincie veroverd op de zee. En dat ga ik uitleggen.

Oorspronkelijk lag er in het hart van Nederland een binnenzee die in open verbinding stond met de Noordzee. Die binnenzee die heette de Zuiderzee. In 1932 werd die open verbinding afgesloten door middel van een heel erg grote dam van 32 kilometer lang. Dwars door het zeegat heen, van de ene naar de ander oever. Die dam die noem je de afsluitdijk, al is het strikt genomen geen dijk maar een dam. Die vroegere binnenzee was dus niet langer half open, maar was een gesloten meer geworden. Tegenwoordig heet dat meer het IJsselmeer. In het hart van dat IJsselmeer hebben de Nederlanders nog meer dammen gelegd, tussen die dammen grote stukken droog gepompt en zo ontstond er een nieuw eiland in dat meer. Dat eiland is zo groot als Luxemburg en vormt dus de jongste provincie van Nederland: Flevoland.

Maar let op! Dit eiland is dus geen eiland zoals je dat misschien gewend bent: het is geen bergtop die uit de zee omhoogkomt. Nee, het is een droge kuil in een gebied waar vroeger de zee lag. Daar beneden, zo’n 5 meter ONDER de zeespiegel, daar wonen de mensen. Deze provincie Flevoland is destijds aangelegd omdat Amsterdam en zijn randgemeenten een enorme bevolkingstoename zagen en de stad uit haar voegen groeide: voor zoveel nieuwe mensen en bedrijven was er geen plaats meer.

Door al die ervaring die Nederlanders met hun waterwerken hebben, zijn Nederlandse waterbouwkundige ingenieurs wereldberoemd. Je vindt Nederlandse ingenieursbedrijven in Azië, bij de aanleg en het onderhoud van havens; je vindt ze ook in het Midden-Oosten, daar worden hele kunstmatige eilanden (bijvoorbeeld bij Dubai) ontworpen en aangelegd door Nederlandse waterbouwkundigen. Maar ook in de VS: na de verwoestende orkaan Katrina in 2005 zijn Nederlandse bedrijven in New Orleans komen adviseren over de verbetering van de kustverdediging aldaar.

Want Nederlanders weten het maar al te goed: het water is vaak jouw vriend maar soms ook jouw vijand. In Nederland vind je daarom allerlei ingenieuze waterwerken. Zo noemde ik net al de **afsluitdijk**, dat ding is gigantisch: als je eroverheen rijdt, zie je links de Noordzee en rechts dat enorme IJsselmeer. Er zitten wel een paar sluizen in om het scheepvaartverkeer erdoor te laten, maar in principe is het IJsselmeer nu helemaal dicht en stroomt er geen zout water meer maar zoet water, dankzij die afsluitdijk.

Verder vind je in de provincie Noord-Holland een enorme zeedijk die heet de **Hondsbossche Zeewering**. Die is 15 kilometer lang en sluit een oud estuarium af. Circa 10 jaar geleden heeft men die dijk versterkt door er aan de kant van de zee een kunstmatig strand voor op te spuiten. Dat strand met een splinternieuwe duinenrij ervoor is ongeveer een kilometer breed en vormt een natuurgebied, ter versterking van die zeedijk.

Dan is er nog de **Oosterscheldekering**. Die ligt in het zuiden, richting België. Die is gebouwd na de watersnood van 1953. Deze dam in het estuarium van de schelde is half open, half dicht. Dat betekent dat het water achter die dam brak is: soms zout, soms zoet, of iets daartussenin. Deze waterkering wordt helemaal afgesloten zodra het water te hoog wordt of als er een storm nadert. Verder is hij vaak open of halfopen.

En tot slot is er nog de **Maeslandkering**, gebouwd in 1997 en daarmee de jongste telg uit deze familie spectaculaire waterwerken. Dit zijn twee futuristische beweegbare damwanden van elk ruim 200 meter groot. Ze hebben de vorm van twee halve bogen die als reusachtige waterdeuren het zeegat kunnen afsluiten.

Maar even terug naar al die gevaren van het water in Nederland. Daar kun je wel allerlei waterwerken tegen bouwen, maar er gaan tegenwoordig steeds vaker stemmen op om land terug te geven aan de zee: om de rivieren en de zee dus meer ruimte te geven. Een zo’n project heet ‘Ruimte voor de rivier’ en daarbij probeert men zoveel mogelijk grond terug te geven aan de grote rivieren, zodat die veilig buiten hun oevers kunnen treden, mocht het weer een keer hoog water zijn.

Met de klimaatverandering, met de verwachting dat er meer extreem weer zal komen en dat de zeespiegel zal gaan stijgen gaan er ook stemmen op om grote delen van Nederland weer terug te geven aan de zee. Want als je de strijd niet kunt winnen, kun je je beter maar vroeg terugtrekken – achter de dijk.