

Verslag  
van het symposium

# **De Nieuwe Afsluitdijk**

## **Icoon van veiligheid en duurzaamheid**

Lelystad, 6 december 2012



(Foto: Rijkswaterstaat, archief project Afsluitdijk)

Genootschap Flevo  
*in samenwerking met*  
Rijkswaterstaat IJsselmeergebied *en* Nieuw Land Erfgoedcentrum

Lelystad 2013

# Colofon

Uitgave:

Genootschap Flevo  
Schoutstraat 62  
1315 EX ALMERE  
[www.genootschapflevo.nl](http://www.genootschapflevo.nl)

Tekstbewerking en opmaak:

Rijkswaterstaat IJsselmeergebied  
Zuiderwagenplein 2  
8224 AD LELYSTAD

Foto's (tenzij anders vermeld):

Inaxion  
Jol 11-20  
8243 ED LELYSTAD

Het symposium werd georganiseerd door:



Genootschap Flevo

In samenwerking met:



**Rijkswaterstaat**  
*Ministerie van Infrastructuur en Milieu*



# Inhoud

1. Welkomstwoord <i>door Arjan Agema, directeur van Nieuw Land Erfgoedcentrum</i>	5
2. Opening <i>door Andries Greiner, voorzitter van Genootschap Flevo en dagvoorzitter</i>	6
3. Inleiding over de context, de stand van zaken en het perspectief van het Afsluitdijkproject <i>door Joost van de Beek, projectmanager Rijkswaterstaat IJsselmeergebied</i>	7
4. Inleiding over het regionaal belang <i>door Jan Doornbos, projectmanager Provincie Fryslân</i>	11
5. De Afsluitdijk in poëzie <i>door Antonius de Knegt, Stadsdichter van Lelystad</i>	13
6. Workshops	17
6.1. Natuur <i>o.l.v. Flos Fleischer van Stichting Verantwoord Beheer IJsselmeer (VBIJ)</i>	17
6.2. Duurzame energie <i>o.l.v. Peter Bergmeijer van Energy Valley</i>	20
6.3. Economie/recreatie en toerisme <i>o.l.v. Wouter Weyers van de Kamer van Koophandel Gooi-, Eem- en Flevoland</i>	23
6.4. Ruimtelijke kwaliteit <i>o.l.v. Miranda Reitsma van Reitsma Stedebouw BV</i>	26
7. Terugkoppeling uit de workshops en reflectie <i>door de leiders van de workshops en Joost van de Beek</i>	28
8. Terugblik en samenvatting <i>door Andries Greiner</i>	33

Van de welkomst- en openingswoorden, alsmede van de inleidingen van Joost van de Beek en Jan Doornbos is op journalistieke wijze verslag gedaan.

De bijdrage van Antonius de Knecht is integraal opgenomen.

Van iedere workshop is beknopt verslag gedaan door een deelnemer. Mede daardoor zijn de weergaves van het besprokene naar aard en omvang verschillend. Ze moeten gelezen worden in combinatie met de terugkoppeling uit de workshops.

De 'Terugkoppeling uit de workshops en reflectie' en de 'Terugblik en samenvatting' zijn op journalistieke wijze weergegeven.



(Foto: Rijkswaterstaat, archief project Afsluitdijk)

# 1. Welkomstwoord

*door Arjan Agema, directeur van Nieuw Land*

Om 14.00 uur heet de heer Arjan Agema iedereen welkom op het symposium over de Afsluitdijk. Hij wijst erop dat deze dijk met grote regelmaat bij het Lelystadse erfgoedcentrum in de schijnwerpers staat. Momenteel wordt er onder meer aandacht aan besteed in de tentoonstelling 'Dankzij de dijken'. Voor deze expositie is onderzoek gedaan naar de geschiedenis van de dijkbouw in het Zuiderzegebied. Met behulp van veel collectie worden in een fraaie museale presentatie de soorten dijken die ons in de loop der eeuwen tegen het water hebben beschermd in beeld gebracht. De expositie eindigt met datgene, waarmee deze conferentie begint: de dijkbouw in het kader van het Zuiderzeeproject in het algemeen en de realisering van de Afsluitdijk in het bijzonder. De Afsluitdijk laat zien waartoe de Nederlandse waterbouwkundigen in de twintigste eeuw in staat waren. In deze conferentie wordt verkend hoe we in de toekomst het beste met die dijk kunnen omgaan. De heer Agema wenst iedereen een fijne middag toe.



## 2. Opening

*door Andries Greiner, voorzitter van Genootschap Flevo en dagvoorzitter*

De heer Andries Greiner opent het symposium met de mededeling dat deze bijeenkomst over de Afsluitdijk is georganiseerd door Genootschap Flevo, in samenwerking met Rijkswaterstaat IJsselmeergebied en Nieuw Land Erfgoedcentrum. Ook hij heet de aanwezigen van harte welkom. Genootschap Flevo bestaat 74 jaar. Volgend jaar wordt er een jubileum gevierd. Het genootschap organiseert jaarlijks een viertal bijeenkomsten. Deze gaan niet altijd over 'harde' onderwerpen zoals de Afsluitdijk maar gaat ook over thema's als Flevolandse jongerencultuur. Het genootschap stelt zich ten doel kennis betreffende het IJsselmeergebied te delen en te verdiepen. Zijn activiteiten kan het genootschap alleen realiseren indien er voldoende leden zijn die een luttel bedrag van € 25,- als jaarlijkse contributie willen betalen.

De heer Greiner verduidelijkt de achtergrond van het organiseren van dit Afsluitdijksymposium. Hij vertelt dat mevrouw Monique Smeijers, voormalig Hoofd-Ingenieur Directeur van Rijkswaterstaat IJsselmeergebied, een 'hersenkraak' had gelanceerd bij de gepensioneerden van Rijkswaterstaat. Het thema van die opgave was de klimaatverandering en het IJsselmeergebied. De vragen die zij stelde waren: "Hoe ziet het IJsselmeergebied er in het jaar 2100 uit? Welke maatregelen moeten er worden genomen? Wat betekent dit voor Rijkswaterstaat?" De oud-medewerkers konden hiermee aan de slag en hadden zelfs het vooruitzicht van een kleine prijs. Bij de beantwoording van de gestelde vragen kreeg de Afsluitdijk ruimschoots aandacht.

De heer Greiner hoorde via de heer Herman Sluiter over de oplossingen van de 'hersenkraak'. Dit bracht hem ertoe het bestuur van Genootschap Flevo te interesseren voor de Afsluitdijk. Hij ontmoette direct veel enthousiasme omdat de dijk momenteel volop in de belangstelling staat vanwege een geplande opknapbeurt. Maar er was ook enthousiasme omdat de 'nieuwe' Afsluitdijk ambitie uitstraalt. De heer Greiner citeert drie personen:

- de heer Apotheker (burgemeester van de gemeente Sudwest Fryslân): "De Afsluitdijk is een unieke ontmoeting van de vier werelden van het werelderfgoed Waddenzee, het IJsselmeer, het nieuwe land van het westen en het oude land van het noorden."
- mevrouw Geldhof (gedeputeerde van de provincie Noord Holland): "Veilig, groen en innovatief. Dat zijn voor mij de kernwoorden voor de nieuwe Afsluitdijk. Veilig want de dijk moet voldoen aan de norm. Groen want de dijk is van gras en biedt kansen voor de natuur. En innovatief want we gaan inzetten op energie uit water".
- de heer Doornbos (projectmanager van de provincie Fryslân): "In onderlinge samenhang worden projecten rondom duurzame energie, recreatie en natuur zodanig ontwikkeld dat de Afsluitdijk aan aantrekkingskracht wint. Er komen nu jaarlijks ongeveer 250.000 bezoekers. De ambitieagenda Afsluitdijk is geen blauwdruk maar een uitnodiging om samen met andere partijen vorm te geven aan onze ambitie van een veilige, duurzame en innovatieve dijk."

De heer Greiner is ervan overtuigd dat de aanwezigen een interessant symposium tegemoet gaan. Hij wenst iedereen een nuttige en aangename middag toe.



### 3. Inleiding over de context, de stand van zaken en het perspectief van het Afsluitdijkproject

*door Joost van de Beek, projectmanager Rijkswaterstaat IJsselmeergebied*

De heer Joost van de Beek is sinds september 2012 projectmanager van het Afsluitdijkproject. Hij is eerder betrokken geweest bij de projecten Extra Spuicapaciteit Afsluitdijk en Toekomst Afsluitdijk. Dit najaar zijn die samengevoegd tot één project.

De heer Van de Beek neemt de aanwezigen mee in de geschiedenis van de Afsluitdijk aan de hand van een serie foto's. Hij begint zijn verhaal met de vermelding van de dijksluiting op 28 mei 1932. In de jaren twintig van de vorige eeuw is een aantal innovaties toegepast bij het ontwerp van de dijk.



Aan de Waddenzeezijde is de dijk opgebouwd met behulp van keileem. De Afsluitdijk is de eerste waterkering waarin keileem werd toegepast. De 'binnenkant' van de dijk is gevuld met zand. Bijzonder is ook dat bij de bouw van de Afsluitdijk mens- én machinekracht naast elkaar werden ingezet. Destijds waren er voor het eerst grote stoombaggermachines beschikbaar. Maar zonder het handwerk van duizenden arbeiders, bijvoorbeeld van steenzetters – die zelfs in Italië werden gerekruteerd –, kon de dijkbouw niet plaatsvinden. Vandaar dat er op de Afsluitdijk een beeld is geplaatst van een steenzetter.

Keileem werd gewonnen in de buurt van Den Oever. Lokaal materiaalgebruik leidde tot kostenbesparing, maar maakte ook mogelijk dat de dijk binnen afzienbare tijd gerealiseerd kon worden. De bouw van de dijk begon met het storten van keileem. Daarvan werd een dam gevormd waarachter zand werd aangebracht. Ter hoogte van de waterlinie werden kraagstukken aangebracht. Tegenwoordig slaan we hier damwanden. Vroeger werden er in grote getale houten palen ingeheid, een rij van 32 kilometer lang. Ter bescherming van het dijklichaam werden basaltblokken geplaatst.



Ook werden er matten van wilgentenen afgezonken en met stortstenen bedekt. Vroeger moesten die stortstenen veelal handmatig worden aangebracht; tegenwoordig gebeurt dat geautomatiseerd.



De heer Van de Beek vertelt vervolgens een en ander over twee personen die veel hebben betekend voor de Afsluitdijk: Cornelis Lely en Hendrik Antoon Lorentz. De heer Lely is in 1886 in dienst gekomen van de 'Zuiderzeevereeniging' en maakte in opdracht van deze club zijn bekende afsluitings- en inpolderingsplan. Al heel lang waren er plannen om de Zuiderzee af te sluiten ten behoeve van landwinning voor landbouw en waterveiligheid, maar realiseerbaar bleken ze niet te zijn. Lely's plan werd in 1891 gelanceerd en is uiteindelijk in de twintigste eeuw in de vorm van het Zuiderzeeproject grotendeels ten uitvoer gebracht. De heer Lorentz was een eminent geleerde, die door de beroemde natuurkundige en uitvinder Albert Einstein als een vaderfiguur werd beschouwd. Naast zijn actieve loopbaan in de wetenschap – hij was o.a. van 1878-1912 hoogleraar theoretische natuurkunde in Leiden –, leidde Lorentz de Staatscommissie Zuiderzee. Deze commissie kwam midden jaren twintig van de vorige eeuw met een rapport dat oplossingen aanreikte voor een aantal technische uitdagingen waarvoor men destijds stond. Door berekeningen die Lorentz heeft uitgevoerd, is de Afsluitdijk ten opzichte van het oorspronkelijke tracé iets gedraaid en heeft hij een knik gekregen. De dijk is ook een stuk minder hoog geworden en er kon gespuid worden onder vrij verval.

Hierna stapt de heer Van de Beek in zijn betoog over van de vroege twintigste eeuw naar 2012. Hoe staat de Afsluitdijk er nu voor? Momenteel ligt er op de dijk een autosnelweg met twee maal twee rijbanen. Oorspronkelijk was het de bedoeling om een autoweg en spoorlijn aan te leggen. Uiteindelijk is de gereserveerde ruimte voor de spoorlijn gebruikt om van de autoweg een autosnelweg te maken.





Vlak na Den Oever is er een schutsluis in de dijk gebouwd omwille van het scheepvaartverkeer. Rechts van deze schutsluis ligt een spuicomplex. Dit is bedoeld om overtollig water in het IJsselmeer, aangevoerd door de IJssel, af te voeren naar de Waddenzee. Als het peil van de Waddenzee lager is dan dat van het IJsselmeer kan er gespuid worden. In het midden van de dijk staat het monument van W.M. Dudok en bevindt zich het voormalige werkeiland Breezanddijk. Aan de 'Friese kant' van de dijk ligt Kornwerderzand met zijn dubbele schutsluis, een spuicomplex en het Kazemattenmuseum. Van de Beek beveelt een bezoek aan het museum aan, omdat er veel te leren valt over de defensiebelangen waarmee bij de bouw van dijk rekening moest worden gehouden. Het Kazemattenmuseum wordt wel eens als 'bunkermuseum' aangeduid, maar daarmee wordt deze cultuurhistorische presentatie tekort gedaan. Op Kornwerderzand zijn trouwens de enige bewoners van de Afsluitdijk te vinden.

De heer Van de Beek somt vervolgens de huidige functies van de Afsluitdijk op:

- *Waterveiligheid*. In combinatie met de achterliggende keringen en dijken zorgt de Afsluitdijk voor veiligheid in het hart van Nederland. De norm waaraan de Afsluitdijk moet voldoen is het weerstaan van een storm met kans van 1 op 10.000.
- *Waterafvoer*. De capaciteit van de spuicomplexen is bepalend voor deze functie.
- *Zoet-zout scheiding*. In het IJsselmeer heeft Nederland de grootste zoetwatervoorraad van Europa.
- *Scheepvaartverbinding*. De schutsluizen zijn van belang voor zowel de recreatie- als de beroepsvaart.
- *Wegverbinding*. De autosnelweg speelt een belangrijke rol in de infrastructuur tussen West- en Noord-Nederland.

Waarom is het project Afsluitdijk in het leven geroepen? In 2006 is er tijdens de 'APK-keuring voor dijken' – elke zes jaar worden alle dijken in Nederland nagekeken of ze nog wel veilig genoeg zijn – geconstateerd dat de dijk niet meer aan de afgesproken norm voldoet. Tegelijkertijd speelt het probleem dat we in de winter het streefpeil van het IJsselmeer onvoldoende kunnen handhaven. Het is nodig om extra spuisluizen te bouwen om zo te zorgen dat we overtollig water kwijt kunnen. Dat is de opgave waar we voor staan. De gelegenheid schept de kans: als wij dan toch de hele Afsluitdijk op gaan knappen, kunnen we dan niet kijken of dat gecombineerd kan worden met andere zaken? Vanmiddag in de workshops kunt u hierover mee discussiëren.

In 2011 en 2012 zijn de voorkeursbeslissingen voor waterveiligheid en waterafvoer genomen. In 2011 is er ook een bestuursovereenkomst tussen Rijkswaterstaat en de betrokken provincies en gemeenten gesloten. Daarin is afgesproken dat we gezamenlijk gaan kijken hoe we waterveiligheid en andere ambities vorm kunnen geven. Overeengekomen is dat Rijkswaterstaat primair verantwoordelijk is voor het waterveiligheidsdeel. De regio trekt de kar wat betreft de ambities. Jan Doornbos is daarvan de projectmanager van. Voormalig staatssecretaris Joop Atsma heeft 20 miljoen euro beschikbaar gesteld om de ambities vorm te kunnen geven.

Morgen wordt bekend welk ingenieursbureau aan boord komt bij het project Afsluitdijk. Het project wordt uiteindelijk met een DBFM-contract op de markt gezet. DBFM staat voor *Design Build Finance and Maintain*. Wij vragen aan de aannemer om het ontwerp te maken, de zorg voor de aanleg en voor 20 á 30 jaar beheer en onderhoud op zich te nemen, alsmede de voorfinanciering van dit alles te verzorgen. Dit pakket wordt over een paar jaar in zijn geheel op de markt gezet. Om een idee te krijgen van de financiering: er is 600 miljoen beschikbaar voor de waterveiligheid en 200 miljoen voor het waterbeheer; beheer en onderhoud moeten nog geraamd worden. Bij elkaar gaat het project richting een miljard euro.

Hoe gaan we de versterking van de Afsluitdijk vormgeven? We gaan de dijk overslagbestendig maken. Dit is bij kleinere projecten al eens uitgevoerd, maar nog niet op een schaal als die wij overwegen. De hele bekleding van de dijk wordt verhard. Daardoor kunnen er eventueel wel golven over de dijk slaan, maar aantasting van de waterkering vindt niet plaats. De dijk krijgt een groene uitstraling. De zogenaamde 'kunstwerken', de schut- en spuisluisen – ze zijn tachtig jaar oud op dit moment – krijgen ook een opknabeurt zodat deze tot circa 2050 mee kunnen. Met het oog op het waterbeheer bestond al lang het idee om een nieuwe spuisluis te bouwen in de knik van de dijk. Er is gekeken of het vergroten van de spuicapaciteit niet slimmer kon. Na onderzoek is er besloten om bij Den Oever pompen in de bestaande spuicomplexen te bouwen. We gebruiken de bestaande betonnen constructie en bouwen in 4 van de 15 kokers pompen. Dit levert een gemaal op met grotere capaciteit dan het gemaal dat er in IJmuiden staat.

Er wordt vanuit de zaal een vraag gesteld over de termijn waarop aannames geldigheid hebben. Zou het niet mogelijk moeten zijn met de huidige technieken modellen te ontwikkelen die verder kunnen kijken dan de termijn van vijftig jaar die nu bij de Afsluitdijk wordt gehanteerd?

De heer Van de Beek antwoordt dat het bij dijken gebruikelijk is om termijnen van zo'n honderd jaar aan te houden. Oorspronkelijk is er dan ook gekeken of wij ervoor kunnen zorgen dat de Afsluitdijk tot 2100 veilig is. Tegelijkertijd zie je dat in het kader van het Deltaprogramma heel breed wordt gekeken naar wat er in Nederland moet gebeuren met waterveiligheid en waterbeheer. Telkens blijkt dat de onzekerheden omtrent toekomstige ontwikkelingen bijzonder groot zijn, met name als er wordt gekeken naar klimaatmodellen. De verwachte zeespiegelstijging in 2100 heeft nu al verschillende scenario's. Project Afsluitdijk heeft er daarom voor gekozen om te bekijken hoe we in kleinere stappen (veertig à vijftig jaar) de veiligheid met elkaar kunnen vormgeven. Er is een kosteneffectiviteitsanalyse opgesteld die de scenario's 2050 en 2100 tegen elkaar heeft afgewogen.



## 4. Inleiding over het regionaal belang

*door Jan Doornbos, projectmanager Provincie Fryslân*

De heer Jan Doornbos neemt de aanwezigen mee in de ambities die er momenteel bestaan voor de Afsluitdijk. Er is een projectbureau De Nieuwe Afsluitdijk opgezet om deze ambities bijeen te brengen. Dit bureau is interprovinciaal en intergemeentelijk: provincie Fryslân, provincie Noord-Holland, gemeente Súdwest-Fryslân, gemeente Hollands Kroon en gemeente Harlingen werken er in samen. De ideeën die deze vijf partijen al bedacht hebben, zijn vastgesteld in het document 'Ambitieagenda Afsluitdijk'. Volgens de regio biedt de dijk enorm veel kansen.



Op een bepaald moment heeft het Rijk aangegeven dat er door Rijkswaterstaat alleen aan de waterveiligheid van de Afsluitdijk zou worden gewerkt. Er is toen ook duidelijk gemaakt dat als de regio meer met de dijk zou willen zij zelf plannen zou moeten ontwikkelen en financieren. Dit heeft geleid tot de 'Ambitieagenda Afsluitdijk'. De kansen die daarin worden verwoord ziet de regio vooral in recreatie en toerisme, natuur en duurzame energie. De ambitieagenda is in december 2011 vastgesteld. Het document is voor de regio tegelijkertijd een uitvoeringsagenda: er is in beschreven wat we met elkaar als ambitie willen realiseren. Er staan concrete dingen in, maar ook onderwerpen die nog niet verder zijn geformuleerd dan een idee of wens. Het afgelopen jaar is hard gewerkt om het een en ander uit te werken. Er is een projectorganisatie opgericht waarin de regio actief is. Die bestaat niet alleen uit bestuurlijke mensen vanuit de vijf primair betrokken partijen, maar ook uit vertegenwoordigers van maatschappelijke organisaties, zoals bijvoorbeeld de Waddenvereniging of de VBIJ. Daarnaast is ook de markt betrokken bij het projectbureau.

Wat zijn onze ambities? We willen graag een kraamkamer maken van de Afsluitdijk. Het betreft een kraamkamer waarin je duurzame en innovatieve ontwikkelingen tot stand kunt laten brengen. Het

geheel moet ook de sociaal-economische structuur van de regio versterken. Noord-Nederland heeft momenteel weinig werkgelegenheid. Als wij de 250.000 bezoekers van de Afsluitdijk kunnen verleiden om langer op de dijk te blijven, zullen er tal van nieuwe perspectieven ontstaan. De ambitie is ook heel nadrukkelijk om samen te werken, een samenwerking tussen Rijk en regio.

Het is de bedoeling dat de ambitieagenda vertaald wordt in een uitvoeringsplan. Dit kan vermoedelijk in januari 2013 worden vastgesteld. Daarmee hebben we dan ook een programma voor de komende vier jaar, de periode 2013 – 2016. Dit programma bestaat uit circa 45 projecten en activiteiten. Het uitvoeringsplan behelst ongeveer 40 miljoen euro, waarvan 13 miljoen in de eerstkomende jaren zit. Het uitgangspunt voor het jaar 2013 is dat de programmapunten 'hard' moeten zijn, dat wil zeggen uitvoerbaar en financieerbaar.

De heer Doornbos schenkt aandacht aan een aantal onderwerpen uit het uitvoeringsplan. Als eerste presenteert hij de vismigratierivier. Dit is momenteel de oogappel van het uitvoeringsplan. Er is nu een 'bijna definitief' plan om de verbinding tussen zoet en zout water weer te herstellen. Dat moet ervoor zorgen dat de natuur, het ecologisch evenwicht in met name het IJsselmeer (maar ook de Waddenzee), weer wordt hersteld. Dit is een van de grote en dure ambities.

Aandacht verdient ook de ambitie 'duurzame energie'. De pilot Blue Energy zal in de zomer van 2013 operationeel zijn. Het is een belangrijk voorbeeld van wat we met die kraamkamer voor ogen hebben. Je biedt ruimte voor nieuwe ontwikkelingen en wilt het uiteindelijk zover te brengen dat de markt in het product geïnteresseerd raakt. Dat geldt ook voor de producten van het Tidal test centre (stromingsenergie) en Solar (zonnepanelen op de dijk).

Mobiliteit en bereikbaarheid zijn ook ambities van de regio. Men zou graag willen dat de brug- en sluisbediening verbetert. Een snellere doorstroming van het wegverkeer betekent een stukje kwaliteitsverbetering van de verbinding tussen West- en Noord-Nederland. Als je veel mensen naar het knooppunt Kornwerderzand wilt trekken, zal je iets aan de bereikbaarheid van deze dijkplek moeten doen. Een fietspad aan beide zijden van de Afsluitdijk is ook een infrastructurele ambitie. Zo'n fietsvoorziening maakt het mogelijk ook de Waddenzeekant van de dijk over grote lengte te beleven.

De ambities voor recreatie en toerisme worden gekoppeld aan de knooppunten die de dijk kent. Doel is om zowel het verblijven op de dijk als het beleven van de dijk te verbeteren. Het moet uiteindelijk interessant worden om in plaats van twintig minuten een dagdeel of een hele dag op de dijk te vertoeven. En dat omdat er zoveel leuks te beleven is. Onderdeel van deze recreatieve en toeristische ambities is een 'belevingsinfocentrum'. Dit zou de centrale ontmoetingsplek moeten worden voor de mensen die de dijk bezoeken.

Als laatste vraagt de heer Doornbos aandacht voor het project Waddenpoort Den Oever. De (her)ontwikkeling van een fysieke locatie is als ambitie benoemd. Dit is gedaan omdat geconstateerd kon worden dat er veel goede ideeën leefden om de recreatieve aantrekkingskracht van Den Oever te vergroten. Er is inmiddels een integraal concept voor de gebiedsontwikkeling bedacht. In het kader van de vernieuwing van de Afsluitdijk zal er extra energie worden gestoken in het van de grond tillen van dit project.

## 5. De Afsluitdijk in poëzie

door Antonius de Knegt, Stadsdichter van Lelystad

Mijn naam is Marcel van Kersbergen en onder het pseudoniem Antonius de Knegt ben ik tot begin 2013 stadsdichter van Lelystad. Ik ben zeer vereerd dat ik iets mag vertellen over de Afsluitdijk en de literatuur. Er is veel, dus conform de tijd van het jaar neem ik een handje letterkundig snoepgoed en strooi dat over u uit.



Martijn Lak schetst in het *Historisch Nieuwsblad* het volgende: “Het is 28 mei 1932. Aan de kade van Enkhuizen leggen 23 vissersschepen aan, met 2600 kilo ansjovis aan boord. Ondanks de goede vangst is de stemming bedrukt. De vlaggen hangen halfstok in het plaatsje, net als in Urk, Volendam, Vollenhoven en andere Zuiderzeesteden. Die dag is het laatste gat in de Afsluitdijk gedicht. De eens zo bloeiende Zuiderzeevisserij was ten dode opgeschreven.”

Met het sluiten van de Zuiderzee krijgt de visserij zware klappen te incasseren. Voor de meeste vissers verdwijnt het zicht op een behoorlijk bestaan. Ook de van visserij afhankelijke bedrijven, zoals rokerijen, kuiperijen, mandenmakerijen, zeilmakerijen en scheepswerven, moeten in hoog tempo hun deuren sluiten. De bedrijvigheid die de plaatsen langs de Zuiderzee zo lang had gekenmerkt, verdween. Die teloorgang komt fraai, maar ook op sentimentele wijze tot uiting in de in 1934 verschenen roman *Zuiderzee* van de sociaal bewogen romanschrijver Jef Last. Daarin schrijft hij:

*Eerst de zee en nu de netten  
nam men van de Urkers af  
En zoo delft men, schop voor schopje  
langzaam aan des visschers graf.*

Deze Jef Last was in zijn tijd een schrijver van aanzien en een persoonlijke vriend van de beroemde Franse schrijver André Gide. De thema's van zijn boek kenmerkten zich vooral door grote sociale drama's en het verdwijnen van de Zuiderzeecultuur sloot daar mooi bij aan. Daarnaast is de genoemde roman *Zuiderzee* de eerste roman waarin openlijk – we spreken van 1934 – een homoseksuele verhouding wordt beschreven en nog wel tussen de Urker vissers Theun en Auke. Net als de Afsluitdijk is dit een mijlpaal te noemen.

Verreweg het bekendste gedicht over de Afsluitdijk is van de hand van de beroemde dichteres Vasalis. Het is afkomstig uit de bundel *Parken en Woestijnen*. Vasalis heeft in haar leven slechts drie bundels gepubliceerd die van dusdanig hoge kwaliteit zijn dat de dichteres met ongeveer alle Nederlandse literaire prijzen is onderscheiden. Ik zal eerst het gedicht voorlezen en daarna er iets over vertellen.

### **Afsluitdijk**

*De bus rijdt als een kamer door de nacht  
de weg is recht, de dijk is eindeloos  
links ligt de zee, getemd maar rusteloos,  
wij kijken uit, een kleine maan schijnt zacht.*

*Vóór mij de jonge pas-geschoren nekken  
van twee matrozen, die bedwongen gapen  
en later, na een kort en lenig rekken  
onschuldig op elkanders schouder slapen.*

*Dan zie ik plots, als waar 't een droom, in 't glas  
ijl en doorzichtig aan de onze vastgeklonken  
soms duidelijk als wij, dan weer in zee verdronken  
de geest van deze bus; het gras  
snijdt dwars door de matrozen heen.  
Daar zie ik ook mezelf. Alleen  
mijn hoofd deint boven het watervlak  
beweegt de mond als sprak  
het, een verbaasde zeemeermin.  
Er is geen einde en geen begin  
aan deze tocht, geen toekomst, geen verleden,  
alleen dit wonderlijke gespleten lange heden.*

Het begin en eind van het gedicht zijn zeer bekend gebleven en de meeste mensen zullen het een keer gehoord hebben. Het centrale thema van het gedicht is het opheffen van het besef van tijd en vanuit die positie het beleven van de werkelijkheid. 'De bus rijdt als een kamer door de nacht' geeft dit duidelijk aan. De kamer is hier de afgesloten plek van stilstand waar vanuit het voorbijgaan van de



tijd wordt aangegeven. Tegelijkertijd geeft het gedicht duidelijk aan dat hoofdpersoon, de 'ik' van het gedicht, afgesloten is van de wereld. Het afgesloten, dan wel afgesneden zijn van het leven is een centraal thema is het werk van Vasalis. Het eerste couplet sluit voor wat betreft het buiten de tijd beleven van de werkelijkheid rechtstreeks aan op het laatste couplet:

*Er is geen einde en geen begin  
aan deze tocht, geen toekomst, geen verleden,  
alleen dit wonderlijke gespleten lange heden.*

Het begin en einde van het gedicht worden onderbroken door poëzie die aan vele interpretaties onderhevig is. De filosofen onder hen zien in de strofe

*Vóór mij de jonge pas-geschoren nekken  
van twee matrozen, die bedwongen gapen  
en later, na een kort en lenig rekken,  
onschuldig op elkanders schouder slapen.*

de opheffing van de tegenstellingen die het bestaan nu eenmaal kenmerkt. Denk aan: begin en einde, heden en verleden, donker en licht, goed en kwaad. De onschuldige slaap waarin de matrozen vallen zou dan een vorm van verlossing zijn. De homobeweging zag in dit couplet een bevestiging dat liefde tussen mannen de enig zuivere zou zijn. En zo zijn er nog wel meer interpretaties, maar mijn tijd zit er bijna op. Wat ik u niet wil onthouden is de het wonderlijkste beeld in het gedicht:

*Alleen  
mijn hoofd deint boven het watervlak  
beweegt de mond als sprak  
het, een verbaasde zeemeermin.*

Het gaat hierbij om de zeemeermin. Van oorsprong een mythisch wezen dat driehonderd jaar kon leven, maar geen ziel had en daarom altijd die van een ander wilde hebben. Er zijn ook vele interpretaties van die regels en de aardigste is nog wel die van feministisch zijde, die in het 'hoofd [dat] deint boven het watervlak' en de meermin de amputatie zagen van de vrouwelijke vermogens.

De winst voor deze middag ligt erin dat die goeie ouwe dijk een prachtig gedicht heeft opgeleverd en 1001 interpretaties. En dat is samen met het tegenhouden van zoveel zeewater toch een mooie prestatie. Ik had de middag in de traditie van het jaar willen afsluiten met een Sinterklaasgedicht. Tenslotte is het 6 december en dat is de sterfdag van die bisschop uit Spanje die zelf erg te lijden heeft gehad van de Afsluitdijk. Vanaf 1932 kon hij namelijk niet meer in de Zuiderzeehavens terecht.

Ik kwam tot vier regels:

*De sint rijdt als een dronkenman door de nacht  
Het weer is slecht, de dijk is eindeloos  
Links ligt piet, van bisschopswijn laveloos  
Had niemand opgelet, had niemand nagedacht?*

Dat Sinterklaasgedicht is niet gelukt. Het werd uiteindelijk toch een echt gedicht; misschien ben ik te serieus.

Antonius de Knecht

### **De Afsluitdijk**

De dijk ligt  
bewijs van beschaving  
dompteur van de dood,  
de Zuiderzee gedicht  
langs kusten veilig,  
nieuwe steden verlicht  
tijd ving een kind,  
maakte het sterk en groot.

De dijk zingt  
een ode aan de tijd  
het land is groen,  
het meer eindeloos  
water vormt water,  
polders groeien moeiteloos  
wij wonen hier,  
we willen hiervan niets meer kwijt.

## 6. Workshops

### 6.1. Natuur

*o.l.v. Flos Fleischer van Stichting Verantwoord Beheer IJsselmeer (VBIJ)*

De symposiumorganisatie had de volgende toelichting verstrekt:

Met de aanleg van de Afsluitdijk is er een harde scheiding tussen zoet en zout water gekomen. De ambitie is deze scheiding te verzachten. Een van de initiatieven is een grootschalige visrivier. Dit is een gezamenlijk initiatief van natuurorganisaties onder leiding van de Waddenvereniging. De workshopleider neemt u mee in de plannen.



Mevrouw Flos Fleischer vraagt de workshopdeelnemers koppels te vormen en vervolgens de vraag te beantwoorden: Welke kansen zijn er voor natuur en toerisme bij het verbeteren van de Afsluitdijk?

De resultaten van deze brainstorm:

- grote kweldergebieden;
- vismigratierivier;
- grote bloemenweide;
- bescherming van de Afsluitdijk in combinatie met natuurontwikkeling;
- zandsuppletie met natuurvoordelen;
- Balgzandachtige zandplaten aan de Waddenzeekant/zandsuppletie;
- schorren en slikken bij Kornwerderzand ook toegankelijk maken;
- op de Afsluitdijk een fietspad aanleggen met zicht naar beide kanten;
- vogeleilandjes zoals bij de Houtribdijk;

- stranden met horeca;
- concentratie van toerisme op de knooppunten;
- migratie van vissen zichtbaar maken voor publiek;
- ruimtelijke beleving beter toegankelijk maken; uitzichtpunten toegankelijk maken voor rolstoelen;
- beleef natuurelementen toren;
- Blue Energy beschikbaar voor toerisme.

Verder worden de volgende opmerkingen gemaakt:

- behoud toerisme voor de knooppunten, laat rest van de dijk vrij;
- 'building with nature' langs de Afsluitdijk';
- breidt de toeristische mogelijkheden van Kornwerderzand uit.

Hierna krijgen de workshopdeelnemers de opdracht nieuwe kleine discussiegroepjes te vormen en de eerste vier resultaten uit te werken. Daarbij moeten de volgende vragen in gedachte worden houden: is het een realistische kans, hoe zou je het idee of plan uitwerken, hoe zou je het kunnen financieren en hoe krijg je het daadwerkelijk gerealiseerd? De uitkomsten van de gedachtewisselingen zijn hieronder in telegramstijl genoteerd.

#### Grote kweldergebieden

Grote kweldergebieden zijn op meerdere locaties mogelijk:

- bij Den Oever aan de Waddenzeekant; achter een grote dam; hierbij in acht nemen: veiligheid en hoogwatervluchtplaats voor vogels;
- bij Kornwerderzand aan de IJsselmeerkant; op de locatie waar nu al kleine platen liggen.

Aanbevelingen:

- technisch onderzoek: stroming in combinatie met sluis;
- planvorming: uit primair budget;
- uitvoering: Rijk, regio, natuurbeheerders, fondsen van Public Limited Companies;
- beheer: natuurbeheerders, markt.

#### Vismigratierivier

- Oogmerk: de vismigratierivier kan toeristisch aantrekkelijk zijn als de vispassages zichtbaar worden gemaakt voor het publiek.
- Financiering: samenwerking van Waddenfonds, Stichting Het Blauwe Hart (opvolger van de VBIJ), sport- en beroepsvisserij, en Public Limited Companies.
- Voorlichting: aandacht voor het vissenwelzijn (ook de pompen in de gemalen visvriendelijk maken) en voor uitzichtpunten voor rolstoelgebruikers.
- Educatie: een attractie voor alle leeftijdsgroepen.

#### Grote bloemenweide

Ecologisch dijkbeheer zou gebaat kunnen zijn bij het zaaien van bloemen. Financieel hoeft dat geen probleem te zijn, want zakjes bloemzaad zijn niet duur. Er zijn al proeven gaande met het verspreiden van bloemzaad. De veiligheid van de dijk moet bij beplanting wel gewaarborgd zijn. Het uitzaaien van bloemen hoeft niet overal te gebeuren. Een afwisseling tussen dijkgedeelten met en zonder bloemen is aantrekkelijk.

Een belangrijke vraag is: hoe dik moet de laag teelaarde op de dijk zijn voor goede kieming van bloemen, en welke relatie bestaat er tussen de dikte van de laag en de veiligheid van de waterkering.

Bescherming van de Afsluitdijk in combinatie met natuurontwikkeling

Vóór de Afsluitdijk aan de IJsselmeerkant kunnen één km lange dammen (à la de 'hockeysticks' bij de Houtribdijk) worden aangelegd. Hierachter ontstaat luwte, waardoor aanslibbing kan plaatsvinden.

Dit bevordert de natuurontwikkeling.

Realisering:

- dammen van stortsteen of betonblokken;
- begin met de aanleg van één luwtedam; later kunnen er meer volgen;
- laat de natuur aan het werk laten gaan: aanslibbing, pioniersvegetatie etc .

Financiering:

- provincies Flevoland en Noord-Holland, en het Rijk;
- sponsoren (Public Limited Companies).

## 6.2. Duurzame energie

*o.l.v. Pieter Bergmeijer van Energy Valley*

De symposiumorganisatie had de volgende toelichting verstrekt:

De Afsluitdijk leent zich voor allerhande vormen van energiewinning: zon, wind, waterkracht en osmose. Op korte termijn start een proef met osmose-energie (energieopwekking uit zout en zout water). De workshopleider neemt u mee in alle mogelijkheden en ontwikkelingen.



De heer Peter Bergmeijer opent de workshop met een presentatie van een drietal vormen van duurzame energie die bij de 'vernieuwing' van de Afsluitdijk een rol spelen. Eén vorm van duurzame energiewinning vindt momenteel al plaats in Den Oever, namelijk de opwekking van getijdenenergie in één van de spuikokers. In 2013 zal worden gewerkt aan extra turbines in de spuiccomplexen van Den Oever. Hiernaast wordt in 2013 een Blue Energy-centrale op Breezanddijk opgezet. In deze centrale zal energie worden gewonnen door de menging van zoet (IJsselmeer) en zout (Waddenzee) water. Tot slot zal worden gewerkt aan de winning van zonne-energie op de Afsluitdijk. Er zouden zonnepanelen langs het talud kunnen worden geplaatst over de gehele lengte van de dijk.

In de workshop worden de deelnemers uitgedaagd om met meningen, ideeën en tips te komen over bestaande en mogelijk nieuwe initiatieven op het gebied van duurzame energie. Deze meningen, ideeën en tips kunnen betrekking hebben op allerlei aspecten binnen de ontwikkeling van duurzame energie, zoals beleid, innovatie, samenwerking, fasering, investeringen, exploitatie en beheer, omgevingseffecten en ruimtelijke kwaliteit.

De belangrijkste naar voren gebrachte punten in de workshop zijn:

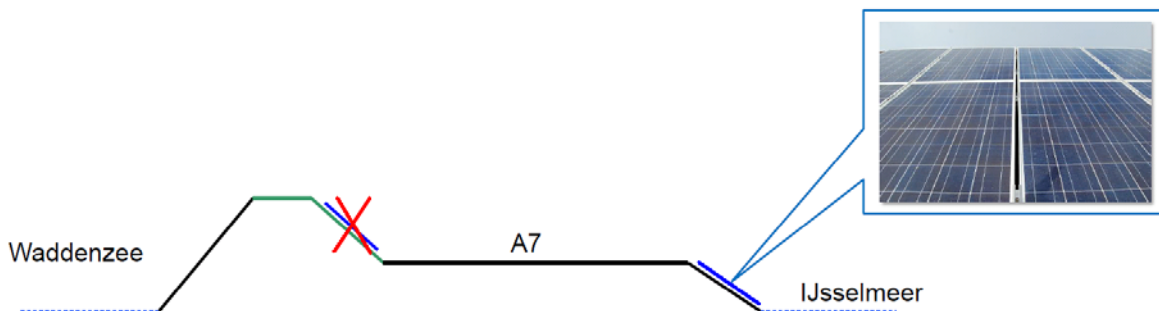
- Op een afbeelding in de presentatie van de heer Bergmeijer zijn de zonnepanelen blauw weergegeven. Voorgesteld wordt om de panelen te realiseren in een groene kleur. Dit kan wellicht ten koste gaan van de effectiviteit van de panelen maar zal een positieve uitwerking hebben op de ruimtelijke kwaliteit. De zonnepanelen kunnen mogelijk meteen in de verbeteringsplannen van de dijk worden geïntegreerd zodat aspecten van de ruimtelijke



kwaliteit direct worden meegenomen in het proces. Architecten en kunstenaars zouden uitgedaagd moeten worden om met innovatieve integratieopties te komen.

De plaatsing van zonnepanelen op een lager gelegen talud (het talud van de A7 aan het IJsselmeer) heeft mogelijk ook een positief effect op de ruimtelijke kwaliteit.

De dijk wordt overslagbestendig gemaakt. Om deze reden zal de dijk in zijn geheel worden verhard. Als onderdeel van deze verharding zouden zonnepanelen kunnen worden gebruikt. Hier komt bij dat bijvoorbeeld asfalt in de loop van de tijd kan scheuren als gevolg van warmte. Zonnepanelen hebben geen last van deze degradatie.



- Het pompen van overtollig zoet IJsselmeerwater naar de Waddenzee zou gecombineerd kunnen worden met Blue Energy. Diverse mogelijkheden worden momenteel verkend. Het pompen is o.a. nodig omdat het vrije spuien minder mogelijk is door een stijgende zeespiegel. De periodes dat het peil van de Waddenzee lager zal zijn dan dat van het IJsselmeer worden als gevolg van de zeespiegelrijzing korter, terwijl daarnaast de aanvoer van water door de IJssel toeneemt. De getijdenturbines zouden misschien gebruikt kunnen worden voor het wegpompen van het overtollige IJsselmeerwater. Rendabel lijkt dat echter niet.

Er kan mogelijk worden samengewerkt met de overige deltawerken in Nederland. Momenteel wordt er elders in ons land ook naar dergelijke opties gekeken; zelfs internationaal is er interesse voor. Op de Afsluitdijk vinden alleen de eerste proeven plaats, waarna de producten mogelijk ook elders toepassing kunnen vinden.

- Buiten Nederland wordt gewerkt aan de winning van zoet (drink)water uit zout water. Dit proces zou bij de Afsluitdijk gecombineerd kunnen worden met de output van de Blue Energy-centrale, die uit brak water bestaat. Dit kan interessant zijn voor de internationale markt.
- Er zijn misschien opties om wat te doen met warmte-energie. De warmte van het asfalt in de zomer kan mogelijk worden gebruikt voor de vergisting van organisch materiaal dat bijvoorbeeld bij de vismigratierivier vrij komt. De effecten op de omgeving moeten hierbij wel in acht worden genomen. Ook kan de warmte worden gebruikt voor viskweek. Er zijn wellicht ook mogelijkheden om de warmte te combineren met recreatieve en toeristische projecten, zoals bijvoorbeeld de aanleg van een verwarmd zout waterzwembad.
- Momenteel loopt er een SolaRoad-pilot in Noord-Holland. SolaRoad is een verhardingsvorm die als wegdek dienst kan doen en tegelijkertijd energie kan opwekken. Eerste proeven

worden er gedaan met fietspaden. SolaRoad lijkt kwetsbaar, maar TNO, bedenker en initiatiefnemer, heeft er hoge verwachtingen van.

- Bij verschillende initiatieven op het gebied van duurzame energie is de markt betrokken. De overheid werkt dus nauw samen met het bedrijfsleven en dat moet positief worden gewaardeerd.
- Opwekking van energie door wind lijkt op of bij de Afsluitdijk, door de obstakelvrije omgeving, rendabel te zijn. Omdat de wind vrij spel heeft langs de dijk zouden de molens niet heel hoog hoeven te zijn.
- Het is wellicht mogelijk de energie van wind en die van zon als één product op de markt te zetten. De betaalbaarheid van energie zou hiermee gebaat kunnen zijn.



### 6.3. Economie/recreatie en toerisme

*o.l.v. Wouter Weyers van de Kamer van Koophandel Gooi-, Eem- en Flevoland*

De symposiumorganisatie had de volgende toelichting verstrekt:

Elk jaar bezoeken 300.000 toeristen de Afsluitdijk. De dijk is wereldwijd bekend. Wat kunnen we doen om nog meer mensen te trekken of hen langer op de dijk te houden? Op welke wijze kan recreatie en toerisme bijdragen aan duurzame ontwikkelingen en sociaal-economische versterking van de regio's aan weerszijden van de dijk? De leider van de workshopt daagt u uit hierover mee te denken.



De heer Wouter Weyers deelt mede dat van die 300.000 dijkbezoekers 20% als buitenlandse toeristen kan worden aangemerkt; 80% zijn Nederlanders. Uitgaande van dit gegeven legt hij de workshopdeelnemers vier vragen voor.

Heeft de Afsluitdijk, in vergelijking met bijvoorbeeld de Hooverdam (Verenigde Staten) en de Thames Barrier (Verenigd Koninkrijk) genoeg WOW-factor? Maakt de Afsluitdijk zijn potentie als toeristische trekpleister volledig waar? Heeft hij voldoende te bieden om de toeristen tijdens hun bezoek optimaal tevreden te stellen?

Reacties:

- De Afsluitdijk is een waterbouwkundig kunstwerk met een uniek uitzicht. Vooral in het holst van de nacht is er een uitzicht over de Waddenzee dat niet vaak voorkomt, namelijk dat je helemaal niets ziet. De stilte en het oneindige uitzicht worden gewaardeerd. Daarom zou het goed zijn als de verblijfmogelijkheden uitgebreid kunnen worden. Momenteel is het verboden om 's nachts op de Afsluitdijk te verblijven, wat betekent dat er in drukke periodes een hele rits campers e.d. in de avond moet vertrekken. Er wordt dan aan de kant van Fryslân of Noord-Holland een verblijfplaats gezocht. Het is vaak ook zo dat dezelfde mensen de volgende dag weer terug gaan naar de camperplekken op de dijk.
- Voor technenuten is de dijk natuurlijk een fantastisch object; voor recreanten zijn er nog niet voldoende faciliteiten.
- De Waddenzeezijde van de dijk zou versterkt kunnen worden, zodat er met auto's overheen kan worden gereden. Dit zou de mensen een fantastisch uitzicht geven over de Waddenzee.

- Er moet rekening worden gehouden met het feit dat buitenlandse bezoekers de dijk op een andere manier ervaren dan de vaak nuchtere en bescheiden Hollanders. Een greep uit recensies na een bezoek aan de Afsluitdijk: “Geweldige ervaring” (São Paulo), “Beklim de toren van het Monument en geniet van een geweldig uitzicht over zowel de Noordzee als het IJsselmeer” (Italië), en “Bestaat uit een dijk, een fietspad en een weg; dit is een fascinerende plek!” (Italië). Regelmatig komen er groepen uit landen als Japan, Panama en China naar de Afsluitdijk kijken.
- Het verhaal van de dijk moet worden verteld. Daarbij moet er gekeken worden naar de doelgroepen. Op welke manier en met welke middelen kunnen die groepen het beste worden benaderd?
- De knooppunten Den Oever en Kornwerderzand zouden nadrukkelijker gepositioneerd kunnen worden.
- Er zou een mogelijkheid gecreëerd moeten worden om via de dijk excursies te maken naar de Wadden. Zo trek je mensen naar de Wadden én naar de dijk.
- Het karakter van de Afsluitdijk moet zichtbaar behouden blijven.
- Het is wellicht interessant om excursies in en rondom de kunstwerken te organiseren.
- Er zou gewerkt kunnen worden aan de markering van de Afsluitdijk zodat men er niet alleen overheen raast, maar ook graag de moeite neemt om even te stoppen. Te denken valt aan het markeren van de plekken waar de dijk begint, alsmede de knooppunten/ bezienswaardigheden. Markering hoeft niet veel geld te kosten.
- Een bezoek aan de Afsluitdijk zou gepromoot moeten worden onder de buitenlanders die ons land bezoeken. Momenteel is het vaak de afstand die de mensen weerhoudt van een bezoek aan de dijk. Buitenlandse toeristen die maximaal twee dagen in Nederland zijn vinden een rit naar de Afsluitdijk te ver. Met een bezoek aan de dijk is al gauw een dag gemoeid.



Hoe zouden we een economische impuls aan de Afsluitdijk kunnen geven?

Reactie:

- Van bijvoorbeeld een grootschalig sportevenement zou veel promotionele waarde kunnen uitgaan. Zo'n activiteit zou gehouden moeten worden op 28 mei, waarbij het startschot om 13.02 uur zou moeten klinken (dat is het moment van het sluiten van het laatste gat in de dijk in 1932). De Afsluitdijk zou voor het evenement een dag lang moeten worden afgesloten.

Hoe zou het toerisme kunnen bijdragen aan duurzame ontwikkeling?

Reacties:

- Het Kazemattenmuseum zou meer kunnen inspelen op de jeugd.
- De voorzieningen op de Afsluitdijk moeten zodanig duurzaam worden gemaakt dat het interessant is om dit te promoten.

Hoe zouden we de regio's aan weerszijden van de dijk sociaal-economisch kunnen versterken? Welke vorm van ondernemerschap kan er ontwikkeld worden?

Reacties:

- De sector logistiek/transport heeft veel potentie.
- Van het vergroten van de verblijfsmogelijkheden kunnen veel groei-impulsen uitgaan.
- Indien de Afsluitdijk wordt gebruikt om de 'tools' ten behoeve van duurzame energie te ontwikkelen dan geeft dat een sociaal-economische impuls aan de aanpalende regio's. Er moet wel rekening worden gehouden met tegenstrijdige belangen rondom het energievraagstuk.



## 6.4. Ruimtelijke kwaliteit

*o.l.v. Miranda Reitsma van Reitsma Stedebouw BV*

De symposiumorganisatie had de volgende toelichting verstrekt:

Op de dijk bevinden zich zes rijksmonumenten, waaronder het beschermde dorpsgezicht in Kornwerderzand. Hoe kunnen we de dijk versterken en onze ambities op een zodanige wijze realiseren dat het icoon van de Nederlandse waterbouw recht wordt gedaan? De workshopleider gaat hierover graag met u in gesprek.



Mevrouw Miranda Reitsma, voormalig adviseur Ruimtelijke Kwaliteit voor Noord-Holland en betrokken geweest bij de ontwikkeling van toekomstscenario's voor de Afsluitdijk, is voor dit symposium benaderd vanuit het voormalige Atelier Fryslân. Zij hoopt dat de uitkomsten van deze sessie gebruikt zullen worden in het Europese aanbestedingstraject voor een landschapsarchitect ten behoeve van het Masterplan Ruimtelijke Kwaliteit. Ze wil graag verkennen wat het effect van is van de verschillende ambities op de ruimtelijke kwaliteit van de dijk. Die kwaliteit moet gezocht worden in vier kernwaarden: belevingswaarde, leesbaarheid, innovatie en heroïek. Hieronder wordt beknopt weergegeven wat in de workshop bij deze vier kernwaarden naar voren werd gebracht.

### Belevingswaarde

- Behoud 'het onbepaalde', de openheid, het veranderende licht, de grote schaal.
- Behoud de oorspronkelijke functie van de dijk. Maak er geen kerstboom van.
- Als er functieverandering moet plaatsvinden dan graag goed afwegen wat de oorspronkelijk functie kan versterken.
- Versterk de beleving van de Waddenzeekant.



### Leesbaarheid

- De dijk is een 'helder' object: eenvoudig en begrijpelijk.
- De dijk is een waterstaatkundig ontwerp.

### Innovatie

- De dijk is stoer en robuust. Een vismigratierivier zou aan dat karakter afbreuk kunnen doen.
- Breezanddijk is nu een wat onbestemde plek. Het zou een goede locatie zijn om 'meer' van te maken, bijvoorbeeld uitbreiding van campervoorzieningen.
- Het Kazemattenmuseum is moeilijk te bereiken. Daar zou wat aan gedaan moeten worden.

### Heroïek

- Er is geen behoefte aan een gedenkteken, monument of tegel die het werk aan De Nieuwe Afsluitdijk markeert. Misschien is zo'n markering over vijftig jaar aan de orde, indien er met tevredenheid kan worden teruggekeken op de zorgvuldige wijze waarop er met de dijk is omgegaan bij de vernieuwing.
- Architect W.M. Dudok heeft het monument op de dijk ontworpen. Later heeft hij ook nog een ontwerp gemaakt voor een informatiegebouw annex restaurant dat bij de dijk moest aansluiten. Misschien kan dat ontwerp inspirerend werken als er iets bouwkundigs aan de Afsluitdijk moet worden toegevoegd.

Tot slot nog enkele belangrijke opmerkingen:

- Veiligheid moet altijd voorop staan. Vernieuwingen mogen de beschermfunctie van de Afsluitdijk niet aantasten.
- Bij Den Oever zijn er meer ontwikkelingsmogelijkheden dan aan de Friese kant van de dijk. Bij Den Oever is het al 'druk'. Aan de Friese kant moet men terughoudend zijn met ingrepen, maar wat er dan gedaan wordt, mag wel vernieuwend zijn.



## 7. Terugkoppeling uit de workshops en reflectie

*door de leiders van de workshops en Joost van de Beek*

Mevrouw Flos Fleischer komt als eerste aan het woord om een terugkoppeling te geven uit de workshop 'Natuur'. Ze geeft aan dat deze workshop zich feitelijk heeft gericht op natuur en toerisme. Na een korte voorstelronde is de groep verdeeld in tweetallen en aan de slag gegaan met de vraag: Wat voor kansen zijn er voor natuur en toerisme bij het verbeteren van de Afsluitdijk? Iedereen heeft op geeltjes genoteerd welke kansen hij of zij zag en dat waren er heel wat! Een grote kwelder aan de Waddenzeekant van de dijk, een vismigratierivier met toeristen die meelopen met de trek van de zalm en een soort hockeysticks als luwtmaatregel aan de IJsselmeerkant zijn slechts enkele van de naar voren gebracht ideeën. Alle kansen zijn in een plenaire sessie van de workshop toegelicht. Daarbij drongen zich een aantal statements op die men graag aan het projectteam Afsluitdijk wil meegeven:

- Behoud toerisme voor knooppunten en laat de rest vrij.
- 'Building with nature' is kansrijk rond de Afsluitdijk.
- Kornwerderzand heeft heel veel mogelijkheden voor toerisme.

De groep is vervolgens in drietallen uiteengegaan met de opdracht om een kans te adopteren, deze uit te werken en de realiteitswaarde ervan te bekijken. Ook moest er worden nagedacht over een gefaseerde uitvoering en over de financiering. De uitkomst van deze brainstormen zijn:

- *'Hockeysticks' bij de Afsluitdijk.* Net als bij de Houtribdijk kunnen er dammetjes worden aangelegd die luwte bieden en daardoor natuurontwikkeling stimuleren. De aanleg kan als een groei-model plaatsvinden: je begint met één hockeystick en in de loop van de tijd kunnen er gefaseerd meer sticks worden aangelegd. Het is van belang dat de natuur aan het werk is. Gebruik de natuur voor het veiliger maken van de dijk. Wie betaalt? Primair zorgen provincies en Rijk voor het geld, maar sponsors kunnen door middel van reclame ook een steentje bijdragen.
- *Grote kweldergebieden aan de Waddenzeekant.* Deze gebieden bieden veiligheid voor de dijk en een hoogwatervluchtplaats voor vogels. Kweldervorming zal beschermd moeten worden met dam en buiten het spuikanaal moeten plaatsvinden. De uitvoering ligt bij het Rijk, regionaal bestuur, natuurbeheerders en fondsen. De realisering van het plan en het beheer van de kweldergebieden is een zaak van de natuurbeheerders én de markt.
- *Vismigratierivier met een educatieve beleving.* De migratierivier zou gekoppeld moeten worden aan voorlichting over vissenwelzijn. In een educatiecentrum zou er aandacht moeten zijn voor migrerende vissen.
- *Bloemenweide op de dijk.* Er werd gepleit om geen 'kaal' gras op de dijk aan te brengen, maar bloemen in te zaaien. Financiën zag men niet als een probleem. Er zijn al proeven gaande met positieve resultaten. De vraag doemde op: hoe dik zou een afdekkingslaag van teelaarde moeten zijn om er bloemen te laten kiemen, en wat is de relatie tussen die laag teelaarde met bloemen en de veiligheid van de dijk?



De heer Joost van de Beek excuseert zijn collega Jan Doornbos die al op weg is naar het noorden van het land vanwege andere verplichtingen. Hij zal daardoor als enige reageren op de terugkoppeling uit de workshops. Hij toont zich verheugd over hetgeen in de werkgroep van Flos Fleischer naar voren is gebracht: “Fantastisch wat in zo’n korte tijd bedacht is.”. Wel pleit hij ervoor om bepaalde ideeën op één plek goed aan te pakken. Kweldervorming bij de Afsluitdijk en een oermoeras in het Markermeer, luwtmaatregelen bij de Houtribdijk en bij de Afsluitdijk; kies één plek voor bepaalde maatregelen en doe het daar goed. Zo voorkom je verspreid liggende kleine plekjes met natuurontwikkeling die leuk ogen, maar die uiteindelijk aan de ecologische doelstellingen niet altijd veel bijdragen.

Vervolgens komt mevrouw Miranda Reitsma aan het woord om een terugkoppeling te geven uit de workshop ‘Ruimtelijke Kwaliteit’. In die werkgroep is een discussie gevoerd aan de hand van begrippen als de belevingswaarde, de leesbaarheid, de heroïek en de emotie van een gebied. De ruimtelijke kwaliteit van de Afsluitdijk wordt bepaald door ruimte, zicht en lucht. De grote schaal van de dijk en de ruimte er omheen is van zeer groot belang. Die moet in tact worden gehouden, ongeacht wat je gaat doen. De schaal van de dijk zelf is ook belangrijk. Deze schaal is gekoppeld aan beweging. Ga je snel of langzaam, maak je een draai of niet, dat is allemaal van belang voor de beleving. Je moet er rekening mee houden in je nieuwe ontwerpen. Wat vaak naar voren kwam in de workshop was de notie dat de Afsluitdijk een waterstaatkundig ontwerp is. De leden van de werkgroep hebben gezegd: als je wat met de dijk doet dan moet dat te maken hebben met de waterstaatkundige functie. Door deze functie is de dijk goed te begrijpen en goed te lezen. De mensen zeiden: zo is die gemaakt, zo is die nu en zo moet die straks ook zijn. Dat is een duidelijke boodschap. Er moet dus ook aandacht en respect zijn voor de sluizen, de kazematten etc. Dit betekent niet dat alles precies zo moet blijven zoals het nu is. Het betekent wel dat als er iets veranderd moet worden de primaire functie van de dijk voorop moet blijven staan. De deelnemers aan de workshop zijn van mening – en dat is een tip aan het projectteam Afsluitdijk – dat er ook goed gekeken moet worden naar wat er al allemaal is uitgezocht. Ga niet blanco beginnen!



De typologie van de Afsluitdijk is ook aan bod gekomen. De Afsluitdijk is anders dan de andere dijken in het IJsselmeergebied. In dit gebied stond men vroeger met de rug naar het water, terwijl men zich nu oriënteert op het water, bijvoorbeeld in Almere. De Afsluitdijk zitten tussen zoet en zout water in. De dijk scheidt het water in verschillende soorten.

Tot slot is de heroïek van de dijk, de emotionele waarde, besproken aan de hand van de vraag: Is er behoefte aan een nieuw monument, een gedenksteen of iets dergelijks, als we met de dijk aan de slag gaan? Het mooiste antwoord op die vraag is volgens mevrouw Reitsma geweest: “Dat moeten ze over vijftig jaar maar zeggen, of we het goed gedaan hebben.” Met andere woorden: een uiting van waardering voor de nieuwe Afsluitdijk komt er vanzelf wel.

Tenslotte zijn uit de workshop nog twee tips gekomen:

- benut de potentie van Breezanddijk;
- kijk nog eens naar ideeën en ontwerpen van W.M. Dudok, de architect van het monument, bij het realiseren van een belevingscentrum.

De heer Van de Beek toont zich verheugd met de twee boodschappen die hij uit de terugkoppeling van de workshop heeft opgepikt. De eerste is: behoud door ontwikkeling. Er wordt dus niet gezegd: handen af van de Afsluitdijk. Een dijk is in beweging en er mag wat mee worden gedaan. De tweede boodschap is: maak er geen kermis van. In aansluiting daarop kan ik melden dat wij professor Eric Luiten, een van de leden van het College van Rijksadviseurs, bereid hebben gevonden om een kwaliteitsteam (Q-team) voor te zitten. Wij vanuit het Ministerie van I&M en Rijkswaterstaat hebben gezegd dat de Afsluitdijk zo'n bijzonder project is dat het aan boord hebben van één architect als adviseur onvoldoende is. We hebben nu een heel kwaliteitsteam benoemd dat een masterplan beeldkwaliteit gaat ontwikkelen. Het pleidooi van de workshopdeelnemers om de eenheid van de dijk te behouden en respect te hebben voor de aard van het object zal ruimschoots aandacht krijgen.



De heer Pieter Bergmeijer komt aan het woord om een terugkoppeling te geven uit de workshop 'Duurzame energie'. Hij merkt op dat er een "een hele leuke brainstorm" heeft plaatsgevonden aan de hand van een matrix, waarbij op de ene as drie technologieën – Blue Energy, zon en getijdenstroom – en op de andere as zaken als beleid, innovatie, samenwerking en beheer stonden



vermeld. Hij kan in zijn terugkoppeling slechts een kleine bloemlezing geven van hetgeen naar voren is gebracht.

De ruimtelijke kwaliteit van de Afsluitdijk is als belangrijk, zelfs als dominant onderkend. Daarin zou een lint van zonnepanelen passen dat Den Oever met Kornwerderzand verbindt. De deelnemers aan de workshop hebben er ruime tijd bij stilgestaan. Tegenwoordig hoeven zonnecellen helemaal niet meer blauw te zijn. Pigment eraan toevoegen en ze worden groen. Maar misschien zijn zonnecellen ook wel overslagbestendig en kun je asfalt besparen door zonnecellen te plaatsen. Je zou de firma Ten Cate kunnen vragen bij zijn kunstgrasontwikkeling iets innovatiefs met zonnecellen te doen. Dat levert dan wellicht een stevige en onderhoudsvriendelijke dijkbedekking op die groen is én energie opwekt.

In de workshop is geconstateerd dat al die verschillende soorten duurzame energie een verschillende prijs hebben. Zou er een interessante mix te maken zijn van energie die opgewekt wordt door de wind, de zon en de getijdestromen? Daarmee zouden de kop van Noord-Holland en Fryslân bediend kunnen worden. We laten coöperaties in zo'n mix participeren. Op deze wijze heb je ook deel van de je DBFM-constructie te pakken. Er is een mooie kans om pilots op dit terrein in het uitvoeringsplan voor de Afsluitdijk te laten landen.

In de workshop is ook geconstateerd dat er een energievorm is vergeten, namelijk het halen van warmte uit de dijk. In de zomer zal er nogal wat warmteontwikkeling in het asfalt ontstaan. Die warme zou nuttig ingezet kunnen worden, bijvoorbeeld in de toeristische sector (verwarmde zwembaden). Misschien zijn er ook nog kansen in de agrarische sfeer.

Er is ook stilgestaan bij de mogelijkheden van de wind op de dijk. Zou je niet die stuweffecten langs de dijk kunnen vertalen in energie. Je zou kleine turbines, die een mooi lint vormen, op de dijk kunnen plaatsen waardoor ze een hoger rendement hebben dan wanneer je ze op vlak land zet.

De heer Van de Beek reageert met de opmerking dat hij bij het verkennen van de mogelijkheden voor duurzame energie reeds nauw betrokken is. Hij vindt een groene uitstraling van lichtcellen een leuk idee, al heeft hij er nog geen precies beeld bij hoe dat eruit gaat zien. Naar aanleiding van het overslagbestendig maken van zonnepanelen wenst de heer Van de Beek op te merken dat de verwachting bestaat dat er één keer in de driehonderd jaar golven over de dijk gaan komen. Je zou dus best iets met 'gewone' zonnepalen kunnen doen en hopen dat er in de komende tijd geen overslag plaatsvindt. De deelnemers aan de workshop worden tenslotte gecompimenteerd met hun brainstorm.

De heer Wouter Weyers begint zijn terugkoppeling uit de workshop 'Economie/recreatie en toerisme' met de mededeling dat hij de gedachtewisseling heeft gestimuleerd door het stellen van een aantal vragen. Allereerst is hij bij de deelnemers nagegaan of zij vonden dat de Afsluitdijk genoeg WOW-factor bezit. Daarna is nagegaan of de dijk zijn potentie als toeristische trekpleister waarmaakt. Ook is besproken hoe van de Afsluitdijk een economische impuls zou kunnen uitgaan. Tenslotte is aan bod gekomen in hoeverre de dijk een economische motor zou kunnen zijn voor de regio's die eraan grenzen.

Over de WOW-factor kwam een heel aardige discussie op gang. Via Google kom je erachter dat Slovenen, Brazilianen en Italianen helemaal 'flabbergasted' zijn van de dijk, terwijl wij deze als normaal ervaren. De Afsluitdijk zoals die nu is wordt door buitenlanders als bijzonder indrukwekkend ervaren. Hij mag dan wat excentrisch liggen, maar is een bezoek meer dan waard. Het bleven van dat indrukwekkende zou versterkt moeten worden. Je hebt een uniek uitzicht en daar kun je een heel mooi verhaal bij vertellen.

De Afsluitdijk is een plek van extremen: het kan er erg stil en erg donker zijn. Het moet mogelijk worden gemaakt daarvan te genieten. Nu mag 's nachts niet in campers op de dijk worden overnacht. Ook kun je niet in de kunstwerken. Als de veiligheid niet in gevaar komt en er is ruimte in het budget dan zou de dijk letterlijk 'beter bezoekbaar' moeten worden gemaakt.

Versterk je de Afsluitdijk toeristisch door de nadruk te leggen op grootschalige natuurontwikkeling of door cultuurhistorie en techniek centraal te stellen? Zo'n 80-90% van de workshopdeelnemers gaf de voorkeur aan het verhaal van de omgang van de Nederlanders met het water. Men onderschreef de stelling: 'De Afsluitdijk is een cultuurhistorische en technische vorm van grandeur die het beziens- en bezoekwaardig maakt.'

In de workshop is ook gekeken naar het geld. Hoe zou je een groot promotioneel effect kunnen laten uitgaan van de Afsluitdijk? Bij de heer Weyers kwam het idee op van een groot topsportevenement. De dijk zou dan een dag lang voor het wegverkeer moeten worden afgesloten. Het startschot zou gegeven moeten worden op 28 mei om 13.02 uur. Op dit cultuurhistorisch interessante tijdstip is het al lang licht en meestal mooi weer. Als je het goed aanpakt, dan krijg je een heleboel gratis promotie met uitzendrechten die je kunt verkopen. De attentiewaarde voor de Afsluitdijk is heel groot. Een heleboel mensen zullen aan hun keukentafel zeggen: daar moeten we toch eens een keertje naar toe! Het is een 'quick win'.

De heer Van de Beek is enthousiast over het idee van een groot sportevenement op de dag en het tijdstip dat de dijk gesloten werd. Wat betreft het bezoeken van kunstwerken reageert hij een beetje technocratisch, mede omdat daar in het verleden al eens naar is gekeken. Als je civieltechnische werken permanent wilt laten bezoeken dan moet er met tal van regels rekening worden gehouden, zoals de Arbo-wetgeving en de richtlijnen rond infrastructuur. De investeringen die met het publiek toegankelijk maken van kunstwerken in de dijk samenhangen zijn gigantisch.

De toeristische potentie van de dijk is volgens de heer Van de Beek ook gigantisch. Rijkswaterstaat heeft regelmatig delegaties uit het buitenland op bezoek die de Afsluitdijk willen zien. Het lijkt er af en toe op dat men van 'all over the world' naar de dijk toekomt, terwijl de Nederlanders er weinig interesse voor tonen. Hij adviseert de toehoorders om, als ze er nog niet geweest, snel een keer naar de Afsluitdijk toe te gaan. Zijn voorkeur gaat uit naar een zaterdagochtend. Dan kan eerst de verse zeevismarkt in Den Oever worden bezocht. En vervolgens rij je door naar Fryslân en stop je af en toe om interessante punten op de dijk te bezoeken.



## 8. Terugblik en samenvatting

door Andries Greiner

De heer Andries Greiner neemt het woord en laat het symposium in de vorm van enkele korte notities de revue passeren:

- duizenden arbeiders werkten aan de Afsluitdijk, waaronder Italiaanse steenzetters;
- dijkmateriaal kwam uit de omgeving;
- Lorentz was decennialang professor en een vaderfiguur voor Einstein;
- het Kazemattenmuseum mogen we geen bunkermuseum noemen;
- er komt een integraal DBFM-contract op de markt; de afkorting staat voor *Design Build Finance and Maintain*;
- we richten ons op een overslagbestendige nieuwe Afsluitdijk;
- staatssecretaris Atsma gaf 20 miljoen (en Greiner meent zich te herinneren dat Hayo Apotheker toen zei: “Dat is een mooi begin voor het half miljard dat we nodig hebben”);
- de dijk kan een kraamkamer voor duurzaamheid worden (vooral voor duurzame energie);
- een greep uit de kansen voor de toekomst: de vismigratierivier, de pilot Blue Energy, versterking van de mobiliteit, knooppunten voor recreatie en toerisme, een belevingsinfocentrum en het project Waddenpoort Den Oever;
- Antonius de Knecht, stadsdichter van Lelystad, maakte een mooi nieuw gedicht;
- de terugkoppeling uit de workshops begon bij de grote bloemenweide van Flos Fleischer en eindigde bij zoiets als een 32 km lange kluuntocht, die Wouter Weyers voorstelde.

Met een “Hartelijk dank voor uw komst!” sluit de dagvoorzitter het symposium om 17.00 uur af.





**[www.genootschapflevo.nl](http://www.genootschapflevo.nl)**