

# *New Orleans aan het IJ?*

## Een waardering van moderne en oude dijkdoorbraken

P.J.E.M. van Dam

Tijdschrift voor  
Waterstaatsgeschiedenis  
16 (2007) 1, 11-18

Door de grote, wereldwijde emoties rond de overstromingsramp van New Orleans is het thema 'dijkbreuken in het verleden' weer actueel geworden. Gerard van de Ven heeft over overstromingsrampen veel gepubliceerd. Het is dan ook heel passend dat de organisatoren van de studiedag 'Ramp en reactie', gehouden ter gelegenheid van zijn afscheid als hoogleraar waterstaatsgeschiedenis op 2 november 2006, dit thema centraal stelden. De ramp in New Orleans inspireerde mij tot de vraag: hoe erg waren dijkdoorbraken in het verleden in Nederland? In dit artikel wordt gekeken naar de maatschappelijke en economische effecten van dijkdoorbraken in Holland in de zestiende eeuw en wordt zijdelings ingegaan op de oorzaken.

### New Orleans

Op 29 en 30 augustus 2005 maakte de orkaan Katrina korte metten met de dijken rondom New Orleans. Gelukkig scheerde het hart van de orkaan rakelings langs de stad, maar de gevolgen van de dijkdoorbraken waren toch desastreus: tachtig procent van de stad liep enkele meters onder water. De stad ligt namelijk 0,3 tot zes meter onder zeeniveau en wordt met gemalen drooggehouden. Een jaar na de ramp werd er gesproken van ruim achttienhonderd doden. Dit is vergelijkbaar met het aantal bij de Watersnoodramp van 1953 in het gebied van de Zeeuwse en de Zuid-Hollandse eilanden. Ook dat gebied lag en ligt vele meters onder zeeniveau. De wederopbouw van New Orleans zal nog jaren duren. De kosten van Katrina worden geschat op vijftien miljard dollar. Op het ogenblik heeft de stad nog slechts de helft van de oorspronkelijke bevolking. Maar dat soort cijfers zeggen eigenlijk niet zoveel.

New Orleans gaf een gevoel van wat een dijkdoorbraak betekent op menselijk vlak. Alles in een keer kwijtraken: geliefden, huis, bron van inkomsten; totale wanorde en destructie; onmacht, veel onmacht. Eerst was men overgeleverd aan de elementen. Na de ramp volgden de falende hulpverlening en de bureaucratie. Wat betreft de noodhulp was het in Louisiana extra wrang dat een deel van de nationale garde en haar materieel zich in Irak bevond en daardoor niet ter beschikking was om de ramp het hoofd te bieden. Van deze noodhulp was circa vijfendertig procent afkomstig uit Louisiana. Het betrof ingenieurseenheden, brandweer- en politiemannen en eenheden gespecialiseerd in het bieden van noodhulp.<sup>1</sup>

Het refereren aan de oorlog in Irak plaatst de ramp van New Orleans keihard in onze tijd. Maar voor mensen van mijn generatie, een generatie die nooit een echte dijkdoorbraak aan den lijve heeft ondervonden, zijn de televisiebeelden van New Orleans ook een beetje een historische *re-enactment*. Zou het hier ook zo zijn geweest bij dijkdoorbraken in het verleden? Hoe 'erg' was het bij ons? Iets dergelijks geldt natuurlijk ook voor de filmbeelden en foto's die bewaard zijn gebleven van de ramp van 1953, en ook voor getuigenissen die later zijn opgeschreven, zoals in de sterk evocatieve boeken *Het water en de herinnering* van Selma Leydesdorff en *De ramp* van Kees Slager.<sup>2</sup> Maar actuele filmbeelden hebben een sterkere impact.

1 O. Houck, 'Can we save New Orleans?', *Tulane environmental law journal* 19 (2006), 1-68; [http://nl.wikipedia.org/wiki/Orkaan\\_Katrina](http://nl.wikipedia.org/wiki/Orkaan_Katrina), 1 november 2006. Ook wat betreft de landschappelijke factoren (o.a. veendaling) lijkt de situatie in New Orleans op die van Holland: C.E. Colten (red.), *Transforming New Orleans and its environs. Centuries of change* (Pittsburgh 2000); idem, 'New Orleans wordt nooit meer als voorheen', *Geografie* (april 2007), 14-17. Met dank voor literatuurverwijzingen aan Wybren Versteegen.

2 S. Leydesdorff, *Het water en de herinnering. De Zeeuwse watersnoodramp* (Amsterdam 1993); K. Slager, *De ramp: een reconstructie* (Goes 1992).



Het is bijvoorbeeld opvallend dat de jaarlijkse notulen van dijkgraaf en hoogheemraden van Rijnland (die vanaf 1444 integraal overgeleverd zijn) eind vijftiende eeuw weinig volume hebben.<sup>5</sup> Het lijkt wel of er weinig bestuurlijke activiteit was, juist in de jaren voorafgaande aan de serie dijkdoorbraken van de zuidelijke IJdijk, die aanving in 1506. Tegelijk ontstonden eind vijftiende eeuw in Holland en Zeeland klachten over het openbaar bestuur op regionaal niveau, met name van grafelijke ambtenaren zoals baljuws en dijkgraven. Dit viel in een periode waarin de opkomende (Bourgondisch-Habsburgse) staat het reeds bestaande systeem van verpachting en verpanding van hoge ambten tot het uiterste uitbuitte om aan meer inkomsten te geraken, een vergaande consequentie van 'privatisering van overheidstaken.' De extra gelden waren bestemd om de grote uitgaven te dekken die nodig waren voor de opbouw van de bureaucratie en voor oorlogsvoering met onder andere Frankrijk. Klachten over het functioneren van hoge ambtenaren werden voor het eerst officieel geuit in het Groot-Privilege van 1477, opgesteld door de Staten-Generaal en onder hun druk bekrachtigd door de landsvrouw, Maria van Bourgondië.

Een andere klacht is dat de dijkgraven alleen de inkomsten uit de rechtspraak opstrekten en een substituut-baljuw het werk lieten doen. Omdat de rekeningen van de grote baljuws van Holland, die ook de dijkgraven waren van de grote hoogheemraadschappen, niet zijn overgeleverd, is het moeilijk te onderzoeken wat het wanbestuur in de praktijk en met name voor het dijkonderhoud betekende. Een veeg teken is dat pas vanaf 1516 het waterschapsbestuur met nieuwe regelgeving op dit punt werd hervormd.<sup>6</sup>

Een ander geluid komt uit Vlaanderen. Tim Soens heeft in zijn promotieonderzoek naar de laatmiddeleeuwse waterschappen aldaar de vraag gesteld of er een verband is tussen de polarisering in het grondbezit en het grote landverlies als gevolg van frequente dijkdoorbraken. De economische dynamiek viel zo uit dat er meer grote boeren kwamen, die bovendien steeds vaker buiten het waterschap woonden, terwijl de kleine boeren het alsmat zwaarder kregen, mede door veranderingen in de waterschapsorganisatie. De kleine boeren hadden ook steeds minder reële inspraak in het waterschapsbestuur. Tegelijkertijd namen de investeringen in de waterzorg in de dertiende en veertiende eeuw af ten opzichte van voorgaande eeuwen en kwamen die pas in de zeventiende eeuw weer terug op het oude niveau.<sup>7</sup>

Hoewel de zeer gedetailleerde en vroege bronnen over grondbezit, waterschapsbelastingen en waterschapsadministratie die voor Vlaanderen voorhanden zijn, helaas voor Nederland nauwelijks beschikbaar zijn, verdient het toch aanbeveling deze vraag voor ons land te onderzoeken. Hoppenbrouwers heeft hiervoor al belangrijke stappen gezet ten aanzien van het Land van Heusden. In dit gebied zou de (veertiende-eeuwse) periode van lage investeringen in de waterstaat kort na 1421 al opgevolgd zijn door een periode van hoge investeringen, toen na de Sint Elisabethsvloeden nieuwe waterschappen gesticht werden.<sup>8</sup> Het is zeker niet uit te sluiten dat de twee genoemde ontwikkelingen tegelijk van toepassing waren in de Nederlanden: enerzijds verandering in economische constellatie en belangen, en anderzijds in bestuurlijke effectiviteit.

## De argumenten voor

Na deze inleidende opmerkingen over de achtergrond van de dijkdoorbraken, gaat het nu vooral om het effect. Wat waren de schaal en de aard van de dijkbreuken, wat betekenden ze voor de bevolking? Is het zinvol om vergelijkingen te trekken tussen de Hollandse zestiende eeuw en Zeeland 1953 of New Orleans 2005? Er zijn argumenten voor en tegen.

Ten eerste, het kaartbeeld dat Gottschalk van de belangrijkste doorbraken geeft, suggereert op het eerste gezicht grootschalige overstromingen. Ook tekstuele bronnen lijken dit idee te ondersteunen. Bij doorbraak van de zuidelijke IJdijk bijvoorbeeld fungeerde de Hoge Rijndijk (langs de zuidoever van de Oude Rijn) als slaperdijk om het zuidelijk deel van het huidige Zuid-Holland te beschermen. Incidenteel vinden we na de doorbraken

4-5; Voor de Duitse kust is het debat anders verlopen en de rol van de zee wordt door velen als dominant gezien: M.L. Allemeyer, *'Kein Land ohne Deich...!' Lebenswelten einer Küstengesellschaft in der Frühen Neuzeit*, (Göttingen 2006), 42-51.  
5 J.H.M. Sloof, *De oudste bestuursregisters van het Hoogheemraadschap van Rijnland (1444-1520). Regesten van de handelingen van dijkgraaf en hoogheemraden* (Leiden 1999).

6 S.J. Fockema Andreae, *Het hoogheemraadschap van Rijnland. Zijn recht en zijn bestuur van den vroegsten tijd tot 1857* (Leiden 1934, herdruk Alphen aan den Rijn 1982), 139; C. Postma, *Het hoogheemraadschap van Delfland 1289-1589* (Hilversum 1989), 53; S.J. Fockema Andreae (red.), *Rechtsbronnen der vier hoofdwaterschappen van het vasteland van Zuid-Holland (Rijnland, Delfland, Schieland, Woerden)* (Utrecht 1951), 84.

7 Soens, *Waterbeheer*, 518, 536-539; T. Soens, "Polders zonder poldermodel?". Een onderzoek naar de rol van inspraak en overleg in de waterstaat van de laatmiddeleeuwse Vlaamse kustvlakte (1250-1600), *Tijdschrift voor Sociale en Economische Geschiedenis* 3 (2006), 3-36, aldaar 25.

8 P.C.M. Hoppenbrouwers, *Een middeleeuwse samenleving. Het land van Heusden (ca. 1360-1515)* (Wageningen 1992), 471-480.



Afb. 2. Kaarten van de Enkele (links) en Dubbele Wiericke (uit: Van de Ven, *Leefbaar laagland* (vijfde druk, 2003), 123.

van de zuidelijke IJdijk het bevel dat de sluizen in de Hoge Rijndijk gesloten en versterkt moesten worden. De hoogheemraden van Rijnland hadden op deze dijk het toezicht. Het oudste document dienaangaande stamt uit 1330.<sup>9</sup> In 1509 liep de crisis zo hoog op dat de keizer, Maximiliaan van Habsburg, een uitvoerige ordonnantie uitvaardigde waarin hij een apart heemraadschap van de Hoge Rijndijk stichtte. Bestekken, lijsten van aannemers en andere documenten in het archief van Rijnland en de stad Leiden duiden erop dat er groot onderhoud aan de dijk is gepleegd gedurende enige jaren, maar in hoeverre een aparte institutie heeft gefunctioneerd is niet duidelijk.<sup>10</sup>

Aanvullingen op dit beeld van grootschalige overstroming komen van teksten over het effect van zout water. Het zogenaamde Leidse kroniekje, gedrukt in 1567, vermeldt dat na de doorbraken van 27 september 1509 het zoute water vrij spel had gedurende de hele zomer en winter van 1509-1510. Daardoor gingen in de omgeving van Amsterdam, Haarlem en Leiden alle bomen dood. Dat het zoute water tot aan Leiden kwam was een grote zorg voor de regering en de hoogheemraden van Rijnland.<sup>11</sup>

Een vergelijkbaar voorbeeld betreft Utrecht en het groot-waterschap Woerden. Door doorbraken van de Zuiderzeedijken bij Muiden en Diemen in 1509 kwam er zout water op de boezem van het groot-waterschap. Woerden waterde sinds de veertiende eeuw uit op de Hollandse IJssel, via de boezemkanalen de Enkele en de Dubbele Wiericke. Gerard van de Ven heeft van deze situatie een mooie kaart gemaakt die stand gehouden heeft in alle edities van *Leefbaar laagland*, zijn *opus magnum*.<sup>12</sup> Gouda wilde echter niet toestaan dat Woerden het zoute water afvoerde via de Wiericker sluis in de IJsseldijk. De stad vreesde voor haar bierbrouwerijen. Gouda liet namelijk vanuit de IJssel drinkwater in voor de stad en in het bijzonder voor haar vele bierbrouwerijen die ondermeer voor de export naar Vlaanderen produceerden. Uiteindelijk stroomde het zoute water toch de IJssel in doordat burgers uit Utrecht de sluis forceerden. Gouda moest op last van het Hof van Holland een nieuw verlaat bouwen aan de stadsrand om het zoute water uit de stad te houden.<sup>13</sup> Er stroomde dus gedurende enkele jaren zout water vanuit de Zuiderzee via Utrecht en Holland naar de Hollandse IJssel.

9 Leiden, Hoogheemraadschap van Rijnland, Oud-archief (OAR), inv. nr. 1429; geïndiceerde bronuitgave door W. H. TeBrake van OAR, inv. nrs. 11, 12 en 13 op: [www.janvanhout.nl](http://www.janvanhout.nl), sub voce Rijndijk; J.L. van der Gouw (red.), *Dingboeken van het college van dijkgraaf en hoogheemraden van Rijnland 1520-1557* (typoscript Amsterdam 1980), 69.

10 OAR, inv. nr. 1430-1435; Fockema Andreae, *Rechtsbronnen*, 34; Leiden, Regionaal archief, Stadsarchief, Secretarie, inv. nr. 1263, f. 59-62, deels overeenkomend met OAR, inv. nr. 1430. 11 Gottschalk, *Stormvloed*, II, 347; '... daerbij dat water van de Zuerzee kompt door all 't landt tot an die een zijde van der stede van Leyden, binnen Leyden ende an den Rijndijk ...' (OAR, inv. nr. 1430).

12 G. van de Ven, *Leefbaar laagland. Geschiedenis van de waterbeheersing en landaanwinning in Nederland* (Utrecht 1993), 108-109 en (Utrecht 2003), 123; eerste versie in: L. Giebels, *Waterbeweging rondom Gouda van ca. 1100*



## De argumenten tegen

Grote, geheel met zout water overstromde gebieden in Holland en Utrecht: zulke gegevens lijken toch wel op mega-overstromingsrampen te wijzen. Toch zijn er bronnen die er tegen pleiten of het beeld in ieder geval sterk nuanceren.

Het meest opvallende is wel dat in de grote bronnencollectie van Gottschalk met citaten over de zestiende-eeuwse overstromingen geen of slechts enkele slachtoffers voorkomen. Zou de overigens als zeer nauwkeurig bekend staande Gottschalk wellicht stelselmatig dit gegeven weglaten? Steekproefsgewijze heb ik dit gecontroleerd met studies en archiefbronnen over Rijnland. Die geven echter ook geen vermeldingen van doden. Er zullen hier en daar wel enige mensen omgekomen zijn. Belangrijke dijkstukken en dammen werden soms met man en macht gehouden en als het dan misging zullen er wel enkele slachtoffers gevallen zijn.<sup>14</sup> Maar er was toch geen sprake van grote aantallen drenkelingen.

Een tweede argument tegen de mega-rampen betreft de aard van de overstroming. Belangrijk is vast te stellen dat niet al het land overstromd was, of beter gezegd, er ontstond niet een uitgestrekte plas water van meters diep. De neiging bestaat zich een diepgelegen, volgestroomd landschap voor te stellen zoals Zeeland eruit zag bij de watersnoodramp van 1953. Het Zeeuwse landschap was het resultaat van eeuwen inklinking van polders, uitvening ten behoeve van brandstof en zoutwinning in combinatie met ophoging van zeedijken. Projecteren we dit beeld op Holland ten zuiden van het IJ in de zestiende eeuw, dan krijgen we het volgende. De Hoge Rijndijk en de duinen functioneerden tijdelijk als kustlijn; de steden staken als eilandjes boven het water uit, slechts verbonden door hoger gelegen dijken en wegen, voor zover die althans intact gebleven waren. Maar deze projectie is niet correct.

We weten simpelweg dat het land niet meters lager lag dan de zee. Wel waren hier en daar kleine stukken die lager lagen, wellicht soms wel een paar decimeter. Maar tot begin zestiende eeuw werd er nog niet geslagturfd. De turf werd uit het droogliggende, gedraïneerde land gestoken. Dus er waren nog geen of weinig diepe gaten, en zeker geen diepe polders. Dat kwam pas na het ontstaan van de droogmakerijen. De droogmakerijen begonnen in Noord-Holland al in de zestiende eeuw zeer voorspoedig en bereikten in de zeventiende eeuw een climax. In Zuid-Holland kwam de beweging in de zestiende eeuw zeer aarzelend op gang en het leeuwendeel van de plassen in Zuid-Holland ontstond, en werd ook pas drooggelegd, in de zeventiende en achttiende eeuw.

Een ander argument is dat in de vijftiende eeuw weliswaar de molen aan zijn opmars begon, maar dat het pas in de loop van de zestiende eeuw om grote aantallen ging. De molengang, uitgevonden om grote diepten te bemalen, kwam al in de zestiende eeuw voor, maar verspreidde zich pas in de zeventiende eeuw.<sup>15</sup>

Het is dus niet aannemelijk dat het veenland in één grote, diepe waterplas veranderde na een overstroming, want het veenland had nog niet het badkuipachtige karakter dat het later wel kreeg. Het is juist zo dat vele woonkernen hoog en droog lagen. Hiervoor moest overigens heel wat gebeuren. Veel veendorpen bleven alleen hoog genoeg omdat constant ophoging van de percelen plaatsvond, zoals onder meer blijkt uit archeologisch onderzoek en bodemkaarten.<sup>16</sup> De huizen werden dan ook verhoogd door nieuwe etages erop te zetten. Er woonden dus geen mensen permanent op de bodem van een groot potentieel zwembad, zoals in Zeeland in 1953, zoals in de Hollandse veengebieden en zoals in het venige zuiden van Louisiana.

Hierbij dient meteen opgemerkt te worden dat in latere tijden diverse steden wel te lijden kregen van wateroverlast, mede door het wegzinken in het veenland en doordat de hoogte van het buitenwater relatief toenam (vooral bij bepaalde windrichtingen). Een bekend voorbeeld is Amsterdam. Dit begon in de zeventiende eeuw allerlei watersperringen op te richten en dit gold ook voor sommige Zuiderzeesteden.<sup>17</sup> Het artikel van Zeiler in deze aflevering van dit tijdschrift geeft ook diverse mooie voorbeelden van Oost-Nederlandse steden die met wateroverlast kampten.

tot heden. *Geschiedenis van Rijnlands waterstaat tussen IJssel en Gouda* (Leiden 1988), 15.

13 J.P. Ward, *The cities and the states of Holland (1505-1516). A participative system of government under strain* (dissertatie Leiden 2001), 184; Gottschalk, *Stormvloed* II, 353.

14 Fockema Andreae, *Het hoogheemraadschap van Rijnland*, 132. Dit onderzoek zou nog uitgediept kunnen worden door ook de kronieken er in te betrekken.

15 Recente studies van droogmakerijen: Van Zwet en Zeischka in *Holland* 36 (2004), 3, themanummer *De Nieuwe Waterstaatsgeschiedenis*; H. van Zwet, 'De 52 watermolens van de Schermeer. Ontwikkeling van het molenbestand,' in: J. Drewes e.a. (red.), *Alkmaar, stad en regio. Alkmaar en omgeving in de Late Middeleeuwen en Vroegmoderne Tijd* (Hilversum 2004), 65-140. Molens: M. van Tielhof en P.J.E.M. van Dam, *Waterstaat in stedenland. Het hoogheemraadschap van Rijnland voor 1857* (Utrecht 2006), 78, 134. S. Zeischka, *Minerva in de polder. Waterstaat en techniek in het hoogheemraadschap van Rijnland (1500-1856)* (dissertatie Vrije Universiteit Amsterdam 2007).

16 Van Tielhof en Van Dam, *Waterstaat in stedenland*, 131 en afbeeldingen op p. 128 en 222.

17 K. Hogenes, *Costelijk Stadswater, Geschiedenis van de Amsterdamse waterhuishouding in vogelvlucht* (Amsterdam 1989), 55; C. de Bont, dissertatie over Amsterdam in wording.



De veronderstelling over de hoge ligging van het meeste bouwland is te onderbouwen door het verloop van de verpachtingsinkomsten. Het onderzoek richtte zich op de landpachten ten noorden van de Oude Rijn van één van de grote Leidse landbezitters, het Heilige Geestgasthuis.<sup>18</sup> Voor de periode 1508-1520 heb ik de inkomsten uit landpachten van achttien percelen gevolgd, die gelegen waren in de veenambachten Aarlanderveen, Hoogmade, Koudekerk, Leiderdorp en Oudshoorn. Slechts voor drie percelen in Leiderdorp werd in 1510 genoteerd dat er niet betaald was vanwege de overstroming. De andere betaalden gewoon door. Nu is het wel mogelijk dat het beeld iets vertekend is, doordat de kapitaalcrachtige stedelijke instellingen zich vermoedelijk concentreerden op de betere (hogere) gronden. Toch lijkt me de stelling aannemelijk dat grote delen van het landbouwland nog voldoende hoog en droog gelegen waren, om geen langdurige schade van de overstromingen te ondervinden.

Ik vermoed dat Gottschalk als historisch-geografe ook wel wist dat de overstromingen niet tot diepe, eindeloze waterplassen leidden. De overstromingen op haar kaartjes moeten schematisch bedoeld zijn. Een teken hiervoor is dat de overstromingen in Rijnland van 1508 en 1509 rechthoekige grenzen hebben en dat is natuurlijk geen realistische weergave. Het kaartje van 1514 met meer vloeiend verloopende grenzen van het overstromingsgebied is wat dat betreft al realistischer, vermoedelijk omdat ze daarvoor meer gegevens had.

Hoe moeten we dan het zoute water aan de Hoge Rijndijk verklaren? Door de grote gaten in de zuidelijke IJdijk raakte de boezem van Rijnland natuurlijk overvol zout water. Het water zal hier en daar zeker de weilanden opgestroomd zijn. Er kon dus best grote wateroverlast zijn, zonder dat het water in grote golven meters hoog over het land sloeg.

Het antwoord op de vraag hoe erg de overstromingen in de zestiende eeuw waren, moet dus het volgende zijn. De dijkbreuken waren wat betreft hun effect niet te vergelijken met New Orleans in 2005 en ook niet met Zeeland in 1953. Er waren nauwelijks menselijke slachtoffers en het betrof dus geen grote demografische rampen. De dijkdoorbraken betekenden wel in andere opzichten een ramp en dat is af te leiden uit de reacties, met name van de steden.

## Reacties op rampen

Doorgaans hielden de steden zich weinig met dijkzorg bezig. In zekere zin is dit ook logisch, want het was niet de taak van de steden om dijken te onderhouden, daarvoor bestonden nu juist de waterschappen. Bovendien hadden de steden er eigenlijk niet veel last van als het platteland drassig was. Zolang hun productie voortging, die zich vooral op het droge (binnen de muren) afspeelde, en het transport van hun goederen (vooral over

*Afb. 3. Dijkdoorbraak zuidelijke IJdijk 1675 (gravure naar Romeijn de Hooghe, foto: Hoogheemraadschap van Rijnland, Leiden).*

<sup>18</sup> Anders: Fockema Andreae, *Het hoogheemraadschap van Rijnland*, 128: de landen hadden twee jaar niets opgeleverd. Leiden, Regionaal Archief, H. Geestgasthuis, inv. nrs. 1841-1864 en 583 (kaartboek 1593). De wijze waarop eigenaren en pachters het morgengeld voor de instandhouding van de waterstaatswerken moesten betalen, was vastgelegd in het pachtcontract, zie P.J.E.M. van Dam, *Vissen in Veenmeren. De sluisvisserij op aal tussen Haarlem en Amsterdam en de ecologische transformatie in Rijnland, 1440-1530* (Hilversum 1998), 82, noot 9.

water) gegarandeerd was, maakten zij zich niet gauw druk.<sup>19</sup> Het is zelfs zo dat de Staten van Holland, het voornaamste overlegorgaan van de steden met de centrale overheid, zich tijdens de grote crises begin zestiende eeuw nauwelijks bezig hielden met de dijkdoorbraken. Dit heeft James Ward onderzocht in zijn diepgaande studie *The cities and states of Holland* over de periode 1505-1516 uit 2001.<sup>20</sup> Geen enkele vergadering in die jaren werd bijeen geroepen om de doorbraken te bespreken. Het ging altijd om afdrachten die gevraagd werden door de centrale overheid voor de oorlogsinspanningen en andere landsheerlijke doelen. In discussies over de dijken die uiteindelijk toch gevoerd werden, stelden de steden dat de kosten voor dijkreparaties niet op hen hoorden te rusten, en dus niet uit de zogenaamde beden konden worden betaald, maar uit de heffingen op het platteland, en deze redenering was succesvol. Een zelfde beeld geldt voor de geschiedenis van de Staten in de eerdere, uitvoerig bestudeerde periode 1477-1494.<sup>21</sup>

Dit beeld van het functioneren van de Staten geeft echter een negatievere indruk van de steden dan terecht is. Het dijkbehoud was, zeker in tijden van crisis, wel degelijk een zorg voor de steden, maar de bemoeienis vond plaats via lokale vergaderingen en individuele contacten van direct belanghebbende steden met functionarissen van de centrale overheid. Dit gold vooral voor Holland ten noorden van het IJ, waar geen overkoepelende regionale waterschappen waren. De Westfriese Omringdijk was telkens weer een zorgkindje. Bijvoorbeeld bij de stormvloed en doorbraken van 1477 en 1483 zonden Haarlem, Leiden en Amsterdam samen met de Westfriese steden vertegenwoordigers naar de dijk voor inspectie en men probeerde tot een betere regeling van het onderhoud te komen. In 1493 stelde Maximiliaan dijkmeesters aan, die onder toezicht van de gedeputeerden van de steden Haarlem, Amsterdam, Alkmaar, Hoorn, Enkhuizen en Medemblik de dijk moesten aanbesteden. Na doorbraken in 1508 en 1509 waren er frequente vergaderingen van vertegenwoordigers van de steden en de centrale overheid in Haarlem, Amsterdam en Den Haag maar ook lokaal, in Schoorl bijvoorbeeld.<sup>22</sup>

Na de dijkbreuken van 1509 en 1514 stelde de centrale overheid landsheerlijke commissies in, die het dichten van de dijken coördineerden. In de commissies werkten hoge regeringsvertegenwoordigers samen met de plaatselijke waterschapsbestuurders of andere autoriteiten uit de regio, waaronder ook de steden.

Een bijzonder geval betrof Rijnland. Daar was niet zoveel samenwerking, maar werd het bestuur in 1510 tijdelijk geschorst en in 1515 geheel vervangen. De steden in de commissie waren hier heel actief, met name Amsterdam.<sup>23</sup> Waarom bemoeiden de steden zich in dit geval zo actief met de zaken op het platteland? Globaal kan gesteld worden dat zij eenvoudigweg optraden omdat het betreffende waterschap, het hoogheemraadschap van Rijnland, niet effectief functioneerde. In die zin gebeurde hier dus hetzelfde als al eeuwen in Holland benoorden het IJ het geval was.

Om meer inhoudelijk te verklaren waarom de steden bestuurlijk betrokken raakten bij het beheersen van de dijkcrisis, en dus deelnamen aan bedijkingscommissies, is het nuttig na te gaan op welke punten zij daarbij een belang hadden in de zestiende eeuw. Ten eerste het landschappelijke punt. Als gevolg van de vele, herhaalde doorbraken vond er veel intern landverlies plaats. De binnenmeren werden groter door het wegspoelen van de aangrenzende landerijen, die overigens ernstig verzwakt waren door decennialange turfwinning langs de oevers.<sup>24</sup> Daardoor kwamen enkele landwegen in gevaar en sommige verdwenen zelfs definitief. Dit betrof bijvoorbeeld de route van Haarlem naar Amsterdam. Deze heerweg liep tussen het Spieringmeer en het Oude Haarlemmermeer door in het veen en sloot aan op het Penningsveer over het Spaarne bij Spaarnwoude. De verbinding werd verbroken toen die meren samenvloeiden bij de doorbraak van de landengte in 1506-1508. De verbinding tussen Haarlem en Amsterdam en de dorpen langs de zuidelijke IJdijk, die deels achter en deels over de dijk liep, werd ook gestoord bij de diverse doorbraken van die dijk.

In deze jaren kwam bovendien een nog veel grotere dreiging in beeld. Nog meer dan Holland ten zuiden van het IJ, was het noorden een grote gatenkaas. Na 1509 dreigde een

19 H. Kokken, *Steden en staten. Dagvaarten van steden en Staten van Holland onder Maria van Bourgondië en het eerste regentschap van Maximiliaan van Oostenrijk (1477-1494)* (Den Haag 1991), 265.

20 Ward, *The cities*, 164-192.

21 Ward, *The cities*, 191.

22 Kokken, *Steden en staten*, 166-168; P.C.M. Hoppenbrouwers, 'Van waterland tot stedenland. De Hollandse economie ca. 975-ca. 1570', in: T. de Nijs en E. Beukers (red.), *Geschiedenis van Holland tot 1572* (Hilversum 2002), 103-148: 118; Jan de Bruin, '... Noordcogh, ja Drechten hondt, springt in de cas .... Verwikkelingen rond de dijkzorg in West-Friesland en de kaarten van het Groot Proces', in: Jan de Bruin en Diederik Aten (red.), *Een gemene dijk? 21<sup>e</sup> uitgave van de vrienden van de Hondsbossche Kring voor Noord-Hollandse waterstaatsgeschiedenis* (2004), 5-28: 12. Met dank aan Paul Schevenhoven en Diederik Aten; Ward, *The cities*, 172-173.

23 Fockema Andreae, *Het hoogheemraadschap van Rijnland*, 121-143.

24 Van Tielhof en Van Dam, *Waterstaat in stedenland*, 68-76; in hoeverre dit ook voor de meren in Holland ten noorden van het IJ gold, dient nog te worden onderzocht. De mythe dat hier geen turfwinning zou zijn geweest wordt ontkracht door diverse verspreide gegevens, zoals in Jan de Bruin, 'Het snoodste land waar God ooit kwam'. *De waterrijke geschiedenis van Obdam en Hensbroek tot het begin van de twintigste eeuw* (Obdam 2004), 30.



doorbraak van de Noordzee via de Zijpe naar het IJ. Dat werd de steden toch te gortig, te meer omdat op dat moment ook de landengte tussen het IJ en het Spieringmeer was doorbroken. Het risico ontstond dat het Haarlemmermeer in wording permanent gemeen kwam te liggen met het IJ en de Zijpe. Uiteindelijk zouden zulke grote landschappelijke veranderingen ook de binnenlandse scheepvaartverbindingen aantasten.

Een ander punt betrof de steden met bierbrouwerijen. Als het zoute water zover door-drong dat de brouwerijen in gevaar kwamen, dreigde schade voor de steden, vooral voor Haarlem en Gouda, die bier voor export produceerden.<sup>25</sup>

Voor de positie van de steden inzake de waterstaat is ten tweede ook hun financieel-politieke situatie en de relatie met de landsheer van belang. De steden kregen in deze jaren te maken met een centrale overheid die oog had voor het algemeen belang, misschien wel meer dan vroeger, en die overheid was bovendien permanent in oorlog en had dus veel geld nodig. De Habsburgers, die vanaf 1482 de landsheren van Holland waren, waren gewend niet alleen op steden te steunen. Ze waren bovendien ook minder afhankelijk van de kuren van de Hollandse steden dan hun Bourgondische voorgangers, omdat het rijk waaruit zij hun inkomsten betrokken veel groter was dan het Bourgondische rijk. Het platteland moest ook flinke inkomsten opbrengen. Traditioneel lagen daar hun domeinen, maar daar werden ook grondbelastingen geheven. Bovendien hieven ze frequenter dan voorheen de zogenaamde beden en voerden ze nieuwe belastingen in zoals de tiende penning op onroerende goederen en renten.<sup>26</sup> Belastingheffing functioneerde niet als alles onder water stond. Volgens Ward waren er zelfs initiatieven om de beden aan te wenden om de dijken te repareren, zeer tot irritatie van de landsoverheid.<sup>27</sup> Die had er daarom belang bij droog land te bevorderen.

Het is dan ook geen wonder dat de nieuwe Habsburgse vorst die in 1515 officieel ingehuldigd werd, Karel de Vijfde, een onderzoek liet instellen naar de welstand op het platteland, de bekende *Informacie*.<sup>28</sup> Mede door de wateroverlast was de armoede op het platteland groot. Vele dorpen moesten zich in de schulden steken om de dijken te herstellen.

## Besluit

Bij de overstromingsrampen in Holland aan het begin van de zestiende eeuw vielen weinig of geen slachtoffers. De meeste mensen woonden op de hogere delen of konden, voor zover nodig, vermoedelijk op tijd vluchten. Bovendien liep het land niet vol water. Toch waren de gevolgen ernstig. Het zoute water drong op vanuit de boezem en verpestte het land en sommige verkeersverbindingen raakten ernstig verstoord. De menselijke dramatiek was dus anders dan in 1953 of in 2005, het accent lag meer op de economische ont-wrichting.

De conclusie dat men 'alleen maar' materiële schade leed, is uiteraard een afstandelijke observatie van de historicus die voor de slachtoffers van toen weinig relevant was, te meer omdat maatschappelijke steun ter compensatie van schade toen zeker minder goed geregeld was dan nu. Ongetwijfeld zijn heel wat mensen door de overstromingen hun bron van inkomsten kwijtgeraakt en tot diepe armoede vervallen. Dat er juist begin zestiende eeuw grote aantallen mensen op de arbeidsmarkt beschikbaar waren voor onder meer dijkwerk en de (internationale) scheepvaart hangt vermoedelijk hiermee samen.<sup>29</sup>

25 Ward, *The cities*, 191.

26 De tiende penning werd geheven in 1542, 1544, 1553, 1556, 1561 en 1564; J.A.M.Y. Bos-Rops, 'De kohieren van de gewestelijke belastingen in Holland', *Holland* 29 (1997), 18-36, aldaar 21.

27 Ward, *The cities*, 181.  
28 R. Fruin (red.), *Informacie up den staet, faculteyt ende gelegenheit van de steden en dorpen van Hollant ende Vrieslant, om daerna te reguleren de nyeuwe schiltaele, gedaen in den jaer MDXIV* (Leiden 1866).

29 P.J.E.M. van Dam, 'Digging for a dike. Holland's labour market ca. 1510', in: P. Hoppenbrouwers en J.L. van Zanden (red.), *Peasants into farmers? The transformation of rural economy and society in the Low Countries (Middle Ages-19th century) in light of the Brenner debate* (Turnhout 2001), 220-255, aldaar 243; J. de Vries en A.M. van der Woude, *Nederland 1500-1815. De eerste ronde van moderne economische groei* (Amsterdam 1995), 724.