

Bibliotheek
afd. Civiele Techniek T.H.
Stevinweg 1 - Delft.

TUSSEN WATERWEG EN HARINGVLIET 1953-1978

1979
Rotary Club Brielle
in samenwerking met
Répro-Holland, Alphen aan den Rijn

Niets uit deze uitgave mag worden verveelvoudigd en/of openbaar gemaakt door middel van druk, fotokopie, microfilm of op welke andere wijze ook zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van de Rotary Club Brielle.

Een woord vooraf

In 1953 was Voorne – Putten – Rozenburg de meest noordelijk gelegen streek, waar tijdens de watersnood slachtoffers gevallen zijn. Voorne/Putten enerzijds en Rozenburg anderzijds waren in die tijd twee eilanden, nauwelijks ontsloten door Spijkenisserbrug, stoomtram en veerverbindingen, en met een overwegend agrarisch bestaan.

Sindsdien heeft deze streek een ongelooflijke ontwikkeling doorgemaakt: Deltaplan, Havenontwikkeling, Maasvlakte, Europoort, Natuurbescherming, Industrialisatie, Bevolkingsexplosie, Milieu, Herindeling – kortom, er is bijna geen enkel onderwerp uit de ontwikkeling van Nederland in de afgelopen 25 jaar te bedenken, dat niet zijn sporen in dit gebied heeft achtergelaten.

Tonnen papier zijn er door deskundigen, en diegenen die hiervoor in aanmerking menen te komen, volgeschreven over de inrichting en de ontwikkeling van deze streek. Wat daarnaast wellicht ontbreekt is een beschrijving van de watersnoodramp en van de totaliteit van de veranderingen zoals deze daarna op gang werden gebracht tot aan de huidige dag. Ook over het „hoe verder” is bijzonder weinig in boeken te vinden.

Over de hele wereld treft men Rotary Clubs aan en zij hebben als één van hun doelstellingen het verlenen van hulp en stimuleren van projecten waar andere instanties niet, of niet in voldoende mate toe in staat zijn.

Na de watersnood werd door Rotary ook aan dit gebied hulp verstrekt. Toen werd het als gemis ervaren, dat er in deze streek geen eigen club bestond – en zo werd in 1954 de Rotary Club Brielle opgericht, die thans een kwart eeuw bestaat.

Ter viering van dit lustrum voelde de club het als een verplichting om in de eerder gesignaleerde leemte te voorzien. Clubleden, met de streekgeschiedenis goed vertrouwd, hebben een poging gedaan, de hoofdlijnen vanaf de ramp naar het heden en naar de toekomst door te trekken. Al was het nodig, zich met betrekking tot de onderwerpen beperkingen op te leggen, de auteurs hopen, dat het hen is gelukt niet alleen voor de bewoners, maar ook voor anderen die in de hedendaagse ontwikkeling van Nederland geïnteresseerd zijn, een nuttig overzicht te hebben verstrekt. Tenslotte: de opbrengst van dit boek komt de gehandicapte mens in de beschreven streek ten goede.



Dijkdoorbraak aan de Oudenhoornse Zeedijk te Oudenhoorn – Foto Provinciale Waterstaat Zuid-Holland.

HOOFDSTUK I

De watersnoodramp van 1953

Zaterdagmorgen. De kalender meldt alweer de laatste dag van de eerste maand. Zwart en vet: „Januari”, daaronder dunner maar niet onduidelijker het cijfer 31. Heel bescheiden dan daar weer onder „Verjaardag H.K.H. Prinses Beatrix”. Dat laatste is in de dorpen en stadjes merkbaar. Van de openbare gebouwen, en ook van vele woningen wapperen de vlaggen met oranje-wimpel bijna hoorbaar in de krachtige wind. Welgemutste aanzet tot een kleurrijk, vriendelijk en feestelijk beeld, ondanks de plagende wind begunstigd door een ruime, hoge hemel.

Overigens, deze zaterdagmorgen onderscheidt zich niet van andere werkdagen. Want een werkdag is die zaterdag nog.

De melkboer en de bakker bestellen hun waren, de schoenmaker zit op zijn plaats voor het raam, schoen op de leest, spijkertjes in de mond, driftig tikkend met zijn hamer. Ze moeten nog klaar, die paren schoenen, ter wille van een nette zondagsgang.

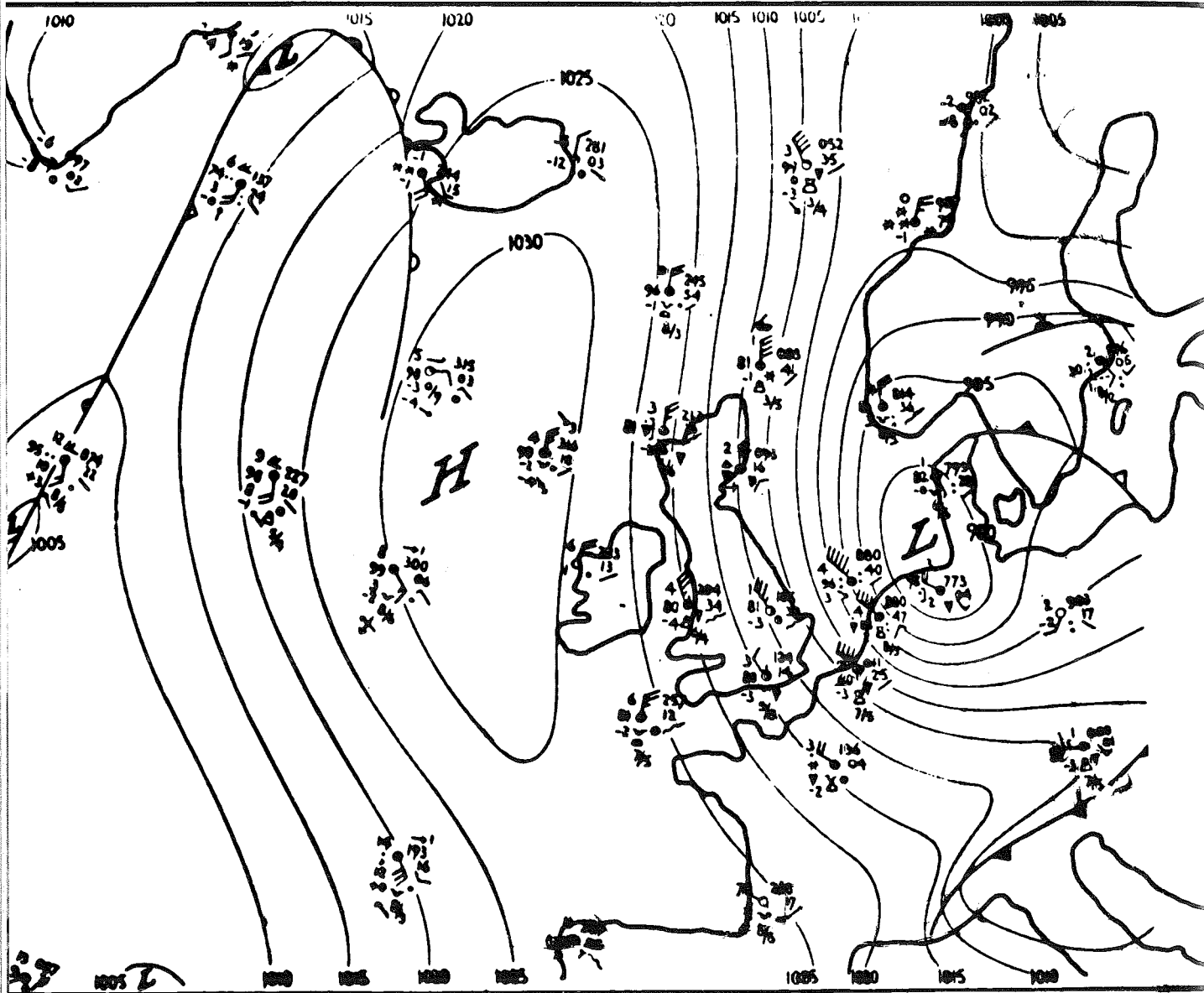
De boerenerven in de omgeving van de dorpen krijgen de zaterdagse beurt. Wind of geen wind, de boerin veegt achter de wind aan, proper per traditie met als finishing touch de zig-zag figuratie, die de erven – althans voor een ogenblik – een keurig verzorgd, bijna ijdel, aanzien geeft.

Het is duidelijk: na een week van werken wordt alles in de sfeer van de rustdag gebracht.

De kapperswinkel, met uitzicht op de kerktoren, zit nog mudvol manvolk. Scheerklanten, die elkaar van deze of gene vertellen of van dit of van dat, optimale communicatie al sedert jaar en dag, onvervangbaar door wat dan ook. Vaste prik natuurlijk het weer, flink winderig, dat wel, wat pessimistische voorspellingen ook, hoor maar de radio-nieuwsdienst.

Maar ja, het is feest vandaag, en morgen zondag en de geleerden in De Bilt doen wel vaker moeilijk.

Maar niemand van hen weet wat de wetenschappelijk medewerker van het K.N.M.I. Drs. C.J. van der Ham al genoteerd heeft. Op de 30ste januari geen bijzondere stormdepressie, althans aanvankelijk. Wel het beginstadium van een depressie zuidelijk van



De kaart laat de grote luchtdrukverschillen boven de Noordzee zien. Deze waren de oorzaak van een zware storm uit de richting Noord-West. Hoge windsnelheden op de Noordzee werden reeds vanaf 30 januari 1953 gerapporteerd. Deze lange duur van de storm had tot gevolg dat het water tot ongekende hoogte werd opgejaagd. In Hellevoetsluis bijvoorbeeld bedroeg de verhoging, veroorzaakt door de storm zelfs 337 cm. Deze verhoging kwam bovenop de toch al hoge waterstand van een zogenaamd springtij. Aan de ene kant het springtij en aan de andere kant de opstuwing van het water waren samen de oorzaak van de ramp.

1020

isobaar van 1020 mbar

isobaar = lijn, die plaatsen met gelijke luchtdruk verbindt

mbar = millibar

luchtdruk:

1 atmosfeer = 760 mm kwik = 1013,3 millibar

1 mm kwik = $\frac{1}{3}$ millibar

H
L

centrum van hogedrukgebied

centrum van lagedrukgebied



front = scheiding tussen 2 luchtsoorten



temperatuurstijging in de onderste luchtlagen

warmefront



temperatuurstijging in de hogere luchtlagen

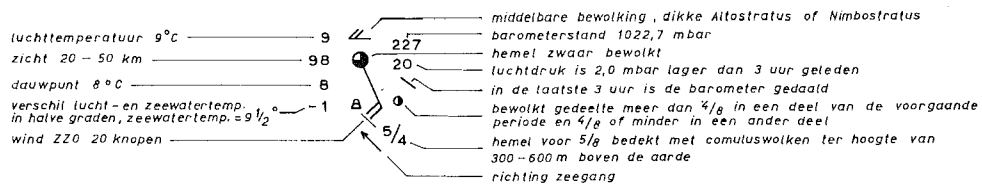
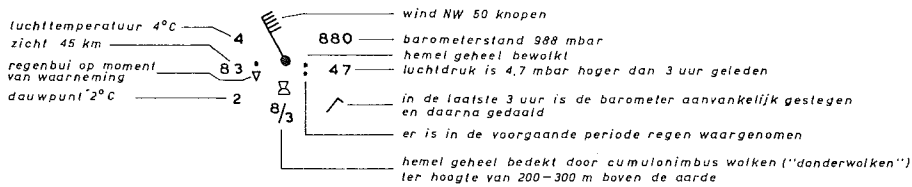
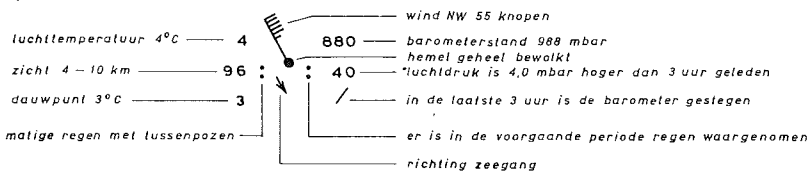


temperatuurdaling in de onderste luchtlagen

koudefront



temperatuurdaling in de hogere luchtlagen



1 knoop = 1 zeemijl / uur = \pm 0,5 m/sec



Wrakhout tegen de dijk . . . blik op de Molen van Zuidland – Foto D. van Delden.

IJsland. Pas in de loop van de 30ste januari kwamen er onrustbarende voortekenen. De depressie groeide in omvang en betekenis, een hoge drukgebied dichtbij ons land begon via de Alpen naar het oosten weg te trekken. Daarom werd op 30 januari om 20.15 uur aan alle districten van de Nederlandse kust een waarschuwing voor harde zuidwestelijke wind gegeven.

Op 31 januari om 1 uur 's nachts had zich achter de depressie een stormveld ontwikkeld, dat toen vlak ten noordwesten van Schotland lag. Dit had vèrstrekkende gevolgen voor het weersverloop in het gehele Noordzeegebied.

In „Gebroken dijken”, één van de allerbeste documentaires over de februariramp, lezen we dan verder:

„De storm zelf nam in de ochtend van de 31ste januari bij Schotland nog verder in hevigheid toe en rond het middaguur kwam aan de Noord- en Oostkust van Schotland een orkaan voor met gemiddelde windsnelheden van 125 kilometer per uur. Op één van de Orkney-eilanden bij de Noord-Oostkust van Schotland werd een windstoot van bijna 200 kilometer per uur geregistreerd. Terwijl het depressiecentrum zich in de loop van de 31ste januari in zuidoostelijke richting over de Noordzee bewoog, trok de orkaan, die gekoppeld was aan een trogvormige randstoring van de depressie langs de Oostkust van Engeland in de richting van ons land.”



De Driëndijk tussen Abbenbroek en Heenvliet: water aan beide zijden – Foto D. van Delden.

In vervolg op eerdere waarschuwingen voor storm en hoog water 's morgens om 9.50 uur en om 11.00 uur werden om 17.15 uur waarschuwingen uitgegeven, meer specifiek voor overschrijding van het peil gevaarlijk hoog water met meer dan een halve meter.

De Bilt heeft waarneembaar gelijk, dit keer. Voordat de schemer invalt stormt het. En de windstoten nemen in kracht toe naarmate de duisternis dieper wordt. Fluitend giert de storm langs de huizen, hier en daar dakpannen meenemend in zijn vaart, bomen kreunen onder het geweld, takken breken en worden honderden meters meegevoerd. De kakofonie van geluiden, het gebolder, gerommel, gieren en fluiten, kreunen en gekraak, neemt langzamerhand beangstigende vormen aan. Wie niet weg moet blijft thuis, behagelijk en toch diep in het hart een beetje ongerust bij de kachel. Alleen niet de jongeren. Die laten zich niet hun toneeluitvoering-met-bal-na ontnemen. De zaal zit stampvol. De stemmen op het toneel worden vaak overdonderd door het bulderend geraas van de storm buiten. Tegen dat geraas is slechts de dansmuziek bij het bal opgewassen.

Kort na middernacht gaan de feestgangers naar huis. Wie per fiets is en tegen de wind in moet, komt met moeite te voet vooruit. Het is donker in de straten, duisterder dan



Boerderij „Bouwlust” van de fam. Blaak aan de Ramshilseweg te Zuidland, een grote veestapel ging geheel verloren . . . – Foto D. van Delden.

anders. Sommige van de toch al spaarzame straatlantaarns branden niet. Draadbreek, gevolg van de storm, heeft de stroomtoevoer verbroken.

In de huizen brandt geen licht meer. Men heeft zich ter ruste begeven, met het vooruitzicht dat het morgen zondag is, met de mogelijkheid voor velen eens heerlijk uit te slapen. Niet die kans op uitslapen voor wie bij de dijken en polderzaken betrokken waren. Die waren al eerder dan degenen die zich ter ruste begaven in staat van paraatheid gebracht. Een reeks routine-handelingen was al voltooid: de coupures in de dijken dichtgezet, sluizen en duikers gesloten. De vrees sloeg toe toen enkele uren voor het tijdstip van eb het water al begon te wassen. Rond middernacht bereikte het water al stormvloedpeil. En het bleef in het spookachtig duister onder de gesel van storm en regen onstuitbaar stijgen.

De ramp kwam in al haar verschrikking en noodlottig gevolg naderbij, met geen mensenhanden te keren naar het scheen. De hoogste waterstand werd in de vroege ochtenduren van zondag 1 februari 1953 verwacht. Maar daarvóór was het al duidelijk, dat het water overal ongekende hoogten zou bereiken en dat de dijken het op vele plaatsen niet zouden houden.



Afslag en vernielingen aan de boulevard van Oostvoorne – Foto D. van Delden.

Wat gevreesd werd, werd werkelijkheid; zuidelijk Voorne en midden Putten overstroomden. Dijk doorbraak in Rozenburg, op andere plaatsen veel overlast van de hoge waterstand. De ellende in de vaak wanhopige strijd op leven en dood met de elementen, waarbij mens en dier waren betrokken, was groot.

Uit de berichten bleek al spoedig,¹ dat de ramp een groot aantal mensenlevens had geëist. Later zou duidelijk worden, dat meer dan 1800 mensen bij deze watersnoodramp om het leven waren gekomen.

Van het gebied van Voorne en Putten was Zuidland 't zwaarst getroffen met één en twintig slachtoffers. In Hellevoetsluis verloren als direct gevolg van de ramp vijf mensen het leven en in Abbenbroek één.

¹ De meldingen van de ramp hebben zelfs op korte afstand van elkaar nauwelijks plaats gevonden. Er was een isolement ontstaan voor elk getroffen gebied op zich. De Heer F.A. Bakker uit Hellevoetsluis heeft met zijn noodzender vanaf het motorjacht „May Be” eerste berichten uitgezonden en zo in feite de kommunikatie op gang gebracht.

De burgemeester van Abbenbroek en Oudenhoorn maakt bekend,
dat met ingang van 4 FEBRUARI 1953 tot nader order in de
gemeenten Abbenbroek en Oudenhoorn de

Noodtoestand

is afgekondigd

AVONDKLOK

Het is een ieder, die niet van een desbetreffend bewijs van de
burgemeester voornoemd is voorzien, verboden zich tussen
19 en 7 uur in de open lucht te bevinden

Abbenbroek, 3 Februari 1953

De Burgemeester van Abbenbroek en Oudenhoorn,
J. L. WENTHOLT

Noodtoestand . . . en niet alléén in Abbenbroek – Foto D. van Delden.



„Eurohof” aan de graspolderdijk in Rozenburg. Op 2 februari viel sneeuw in het ijskoude rampgebied – Foto J. Bergwerff.

Onder de Zuidlandse slachtoffers bevond zich een echtpaar met zes kinderen, waarvan de man eerst velen had gewaarschuwd dat de situatie kritiek was en de Zeedijk onder zware druk stond. Hij had ook nog een oudere zoon met één van de kleinsten vooruit gestuurd. Zij bereikten een veilige plaats. Hij en zijn vrouw en zes van de acht kinderen, die enkele minuten later waren vertrokken, niet meer.

Weldra bleek ook, dat er velen waren die nauwelijks de tijd kregen hun leven in veiligheid te brengen. Deze mensen zochten een toevlucht op de zolders van hun woningen of boerderijen. Verscheidene families kwamen geïsoleerd te zitten, wachtend op hulp van buitenaf.

Nijverheidstraat te Zuidland (waterstand ca. 1 meter lager dan de hoogste stand) – Foto D. van Delden.





Groene Kruisweg bij Heenvliet, gedeeltelijk onder water – Foto D. van Delden.

Die hulp kwam. De vrijwillige brandweer trok met boten er op uit om de mensen van de zolders te halen.

In Zuidland o.a. kwam er later op de dag hulp uit Scheveningen. Mensen en boten werden aangevoerd uit deze plaats. Ook kwam er incidenteel nog andere hulp, bijvoorbeeld in de vorm van een amfibie-vaartuig bemand met Duitsers.

Met inspanning van alle krachten lukte het tenslotte al die mensen uit hun hachelijke positie in veiligheid te brengen. 's Maandagsavonds, na tientallen uren in doodsnood, waren die mensen gered.

De geredden werden voor een groot deel met bussen vervoerd naar de (oude) Ahoyhal in Rotterdam. Van deze plaats uit werden zij suksessievelijk afgevoerd naar hun evacuatieadressen.

De primaire taak was het redden van mensenlevens, maar ook het vee werd niet vergeten. Weliswaar vond veel vee de dood in de golven, maar het bleek toch nog mogelijk een flink aantal koeien te redden en af te voeren naar veiliger oorden.

De hulpverlening door het Nederlandsche Roode Kruis kwam heel spoedig op gang. Deze instantie heeft tijdens de rampdagen zeer véél en goed werk verricht.

Het verstrekken van koud en warm voedsel, soep en koffie werd ter hand genomen. Het



Kistendam noordzijde Kanaal door Voorne – Foto D. van Delden.

Rode Kruis zorgde voorts voor bedden, dekens, kleding, enz. Ook drinkwater moest worden aangevoerd naar de drooggebleven dorpskernen. Al met al taken, die met behulp van het Rode Kruis, gezien de barre omstandigheden, tot een redelijk goede uitvoering kwamen.

Het is uiteraard te begrijpen dat, toen de geredden wat op verhaal gekomen waren, hun gedachten teruggingen naar het gebeurde in die rampnacht. Later kon men lezen wat er zich allemaal had afgespeeld.

Citaat uit het boek „Open Dijken” weliswaar handelend over de februari-ramp in Goeree en Overflakkee, maar als menselijk document staand voor al die duizenden, die buiten dat gebied, in Zeeland, zowel als in onze omgeving, getroffen werden.

„Overvallen door een watervloed die in enkele minuten de laag gelegen huisjes twee à drie meter overspoelde, heeft zij, met zovele anderen met haar gezin op het dak gezeten, omgeven door een wild golvende stroom, bedekt met wrakhout, waarin zwemmen zowel als varen onmogelijk was. Zij is de enige overlevende uit dat gezin, uitgezonderd een zoon, die door toevallige omstandigheden elders vertoefde. Meer dan alle dramatiek geeft de rustige, haast nuchtere brief die zij later aan deze 12-jarige zoon



De kerk van Abbenbroek staat hier als treffend voorbeeld voor de centrale plaats die de kerken in het rampgebied innamen – Foto D. van Delden.

over het gebeurde schreef, weer, wat deze flinke vrouw, die met zeer grote moeite werd gered, geleden heeft.

Het is met de grootste schroom dat wij deze brief hier, zij het dan ook met verandering van alle namen en plaatsen, afdrukken. Hier werden gevoelige en persoonlijke dingen aangeraakt, maar zij brengen ons nader tot de tragedies van deze ramp. Bovendien zal het een ieder treffen, hoe deze door grote ramspoed bezochte mens nog troostwoorden weet te vinden, door op de nog erger getroffen en te wijzen en hoe zij de kracht vindt om met behulp van haar geloof haar kruis te dragen.

Lieve Jongen,

Hier zijn dan een paar regelen van Moe, hoor. Ik heb vanmorgen je brief ontvangen en vernomen als dat je het goed maakt. Ja, mijn jongen, ik ben op het ogenblik nog in het ziekenhuis te Rotterdam, maar ik denk wel dat ik er vlug uit zal mogen, want ik ben eigenlijk niet ziek meer, maar meer voor de rust, want ja, je kan wel begrijpen, dat het een hele schok geweest is. De dokter heeft je nu wel verteld wat er gebeurd is, hè? Ja,



Stille getuigen van verlies en leed – Foto D. van Delden.

Jan, het is verschrikkelijk, maar je moet maar veel aan Onze Lieve Heer om kracht vragen, dat doe ik ook hoor. Ik bid iedere avond voor je mijn jongen en als je beter bent, dan mag je naar tante Rie komen, daar brengen ze je dan wel heen.

Opa, die is ook verdronken, Jan en tante Mies en oom Maarten en Jo, Jaantje, Gerrit, Henk en Jannie de B. ook, alleen Mientje die was over, want die was bij P. op de dijk. Bij vrouw B. zijn ze ook allemaal verdronken, maar ja, die zijn er zoveel, hè.

Het water kwam zó hard, dat je er niet voor vluchten kon. We waren eerst bij ons naar boven gegaan en hadden de bedden nog boven gebracht en eerst Henkie natuurlijk op het ledikant gelegd en toen de kleren nog uit de kast gehaald en nog wat eten naar boven gebracht en ja, toen konden we niet meer, want toen stonden we al tot over onze knieën in het water, dus toen zijn we naar boven gegaan en we hebben het daar maar afgewacht. Maar dat duurde niet lang, want bij Opa stond het dak in brand en dat kwam bij ons natuurlijk ook, dus toen stortte dat dak in en toen zijn we nog bij Jannie V. op de zolder kunnen komen, die had de trap uit het dakraam gelegd en daar zijn we toen over gekropen. Maar Jaantje en Gerrit konden er niet meer over en die hebben zich toen aan de goot vastgehouden, want zo hoog stond het water toen al en zo zijn ze bij Jannie V. op het dak geklommen. Daar hebben we toen de hele dag in de storm en de



Molen van Abbenbroek – Foto D. van Delden.



Stroomgat in de St aardijk op Rozenburg; 1500 ha land loopt onder water – Foto J. Bergwerff.

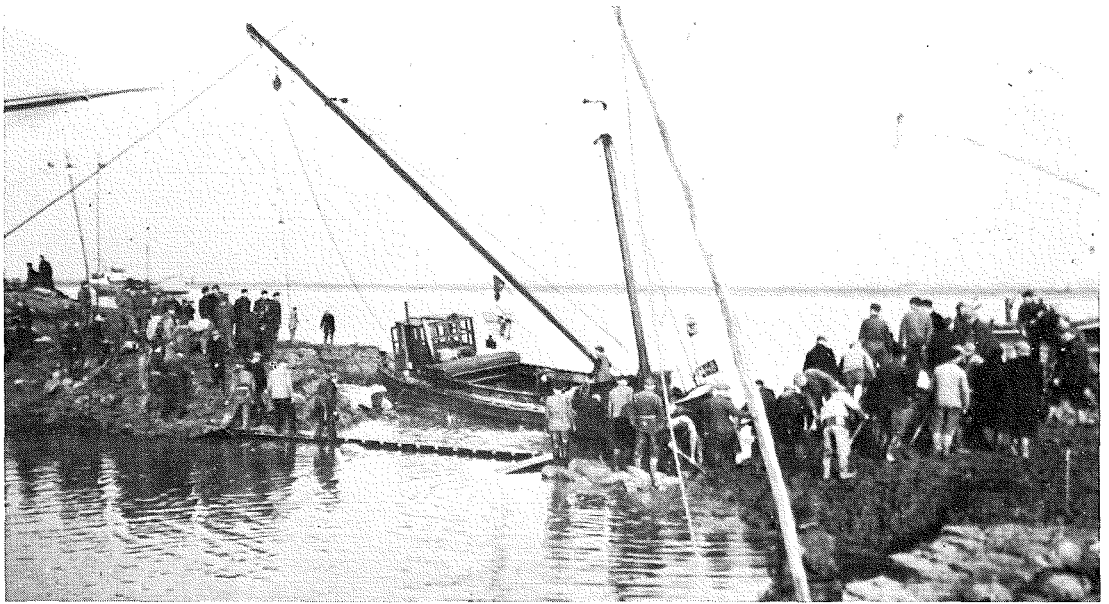
regen opgezeten, tot 's avonds toe en overal water om ons heen en het ene dak na het andere dat in het water zakte en we zagen er zoveel verdrinken.

En 's avonds stortte ons dak ook in dus toen hadden we niets meer en lagen in het water, maar ja, we hadden allemaal al vlug wat te pakken, waar we een poosje op konden blijven drijven, maar dat duurde niet lang of Gerrit die zonk en zo de één na de ander. Jan, alleen ikzelf ben er uit kunnen komen. J.v.G. heeft me eruit getrokken.

Zo maar los over een ladder heeft hij zijn leven voor mij gewaagd, maar ja, dat deden ze allemaal hoor! Want C.T. heeft er ook zoveel gered, die zwom naakt door het koude water en zo heeft hij er 47 gered. Toen J. mij had, hebben ze me bij tante S. gebracht, daar hebben ze me eerst verbonden en warm gewreven en toen in bed gestopt, want ik was ook nog gewond, ik had de schoorsteen op mijn hoofd gehad, dus had ik een hersenschudding.

Toen ben ik dinsdagmiddag naar een schip gebracht op een brancard en in het ruim geladen en via Brabant naar Rotterdam en daar kwam ik midden in de nacht aan: nou, ik was blij dat ik er was, want ik was toch zo moe, maar nu gaat het goed, hoor, want ik mag nu al lopen.

Arie zijn moeder is hier ook, daar ben ik vanmiddag een hele poos geweest. Opa en tante P. zijn ook al bij me geweest en tante Riek en tante Leentje en oom Kees en Frans en de kinderen die zijn er allemaal nog en bij oom Barend zijn ze er ook allemaal



Voor het dichtten van de St aardijk werd een schip in het gat gevaren en afgezonken – Foto J. Bergwerff.

nog. Dus Jan, ik hoop maar dat je vlug beter bent, dan kunnen ze jou ook naar tante Riek sturen. Is het meisje uit Stellendam nog bij jou op zaal en is daar ook alles verdronken, of weet je het niet? In Stellendam zijn er veel verdronken, hoor. Maar ja, Jan, we zijn nu nog met ons beiden en we zullen er door moeten, jongen en daarom zullen we God maar veel om kracht en bijstand bidden, dat doe je toch zeker ook wel, hè Jan . . . Je moet er maar niet te diep over treuren, hoor, het valt voor moe ook niet mee, dat begrijp je wel, hè? Maar ja, we hebben toch elkaar nog en er zijn er zoveel die niets meer hebben. Giel K. zijn zusje is ook maar alleen, en bij K. zijn er ook maar twee en geen vader of moeder meer en jij hebt toch nog een moeder, hè Jan . . . Nou dag jongen, het allerbeste en veel zoentjes van je moe, dag Lieve jongen, tot ziens, dag.”

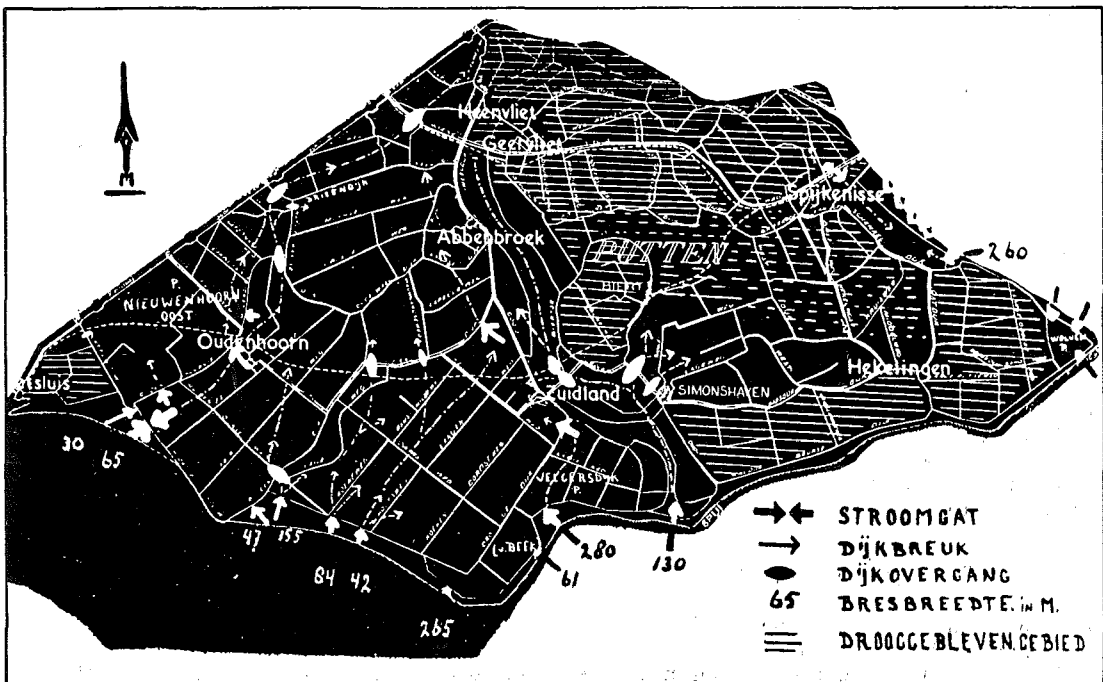
Nagenoeg alle beschadigingen en vernielingen aan de dijken van het zuidwestelijke rampgebied hadden zich voltrokken in de nacht van 31 januari op 1 februari. Het beeld van verwoesting, dat oplichtte in de morgen van 1 februari, is na dat tijdstip niet wezenlijk meer veranderd, afgezien van verdere uitslijping en uitbreiding van doorbraken en beschadigingen.

In dit opzicht stemmen alle getuigenverklaringen overeen. Om middernacht waren nog geen beschadigingen aan de dijken te constateren. Hieruit volgt, dat het gehele proces van vernieling zich in hoofdzaak heeft afgespeeld in een tijdsspanne van circa 6 uren en

wel geheel tijdens de duisternis. Het is derhalve begrijpelijk, dat nauwkeurige en volledige waarnemingen van hetgeen zich in de rampnacht aan de dijken heeft afgespeeld, slechts sporadisch voorkomen. Vooreerst kon men nauwelijks zien wat er gebeurde. Kunstverlichting (koplampen van auto's, zoeklichten, petroleumlampen, zaklantaarns, enz.) maakte het mogelijk plaatselijk en voor korte tijd een detail op te merken, doch met een dergelijke verlichting kon zeker geen overzicht over de toestand van een dijkvak over een langere duur verkregen worden. Voor zover kon worden nagegaan, bestaat er dan ook bijvoorbeeld geen enkele fotografische opname van de werking van de zee op de dijken tijdens de vernieling van deze laatste. Er zijn vele dijken doorbroken of zwaar beschadigd op een tijdstip, dat er niemand bij aanwezig was. Hierbij komt, dat het technisch personeel der betrokken waterschappen en polders het vanzelfsprekend als hun eerste taak beschouwden, alles in het werk te stellen om de dijken te behouden, waarbij geen tijd en geen mogelijkheid overbleef om rustig te bekijken hoe het vernielingsproces zich in zijn verschillende fasen precies manifesteerde. Uiteraard berust al hetgeen dat door hen, die tijdens de rampzalige nachtelijke uren bij de dijken aanwezig waren, over de gang van zaken bij de vernieling kon worden medegedeeld op terloops gedane en fragmentarische waarnemingen.

Hoe nu was de situatie tijdens de ramp op het eiland Voorne-Putten.

Dit eiland is door het Kanaal door Voorne waterstaatkundig in tweeën gedeeld. Het westelijke deel van Voorne heeft nagenoeg niet van overstroming te lijden gehad.



Een oppervlakte van 140 ha rondom Hellevoetsluis heeft dras gestaan, doch was op 12 februari weer droog.

De ten oosten van het kanaal gelegen Voornse polders, de meeste Bernisse-polders en een groot deel van Putten werden geïnundeerd. Ten westen van de boezem De Bernisse stond alles blank met uitzondering van de polder Oud-Nieuwland en Oosten-Nieuwland; ten oosten van De Bernisse liep ongeveer een derde deel van het gebied onder. De totale oppervlakte van dit overstroomde deel van Voorne en Putten in de Bernisse-polders bedroeg 5720 ha, waarvan 30 ha dras heeft gestaan. Als de binnendijken voor hun taak berekend waren geweest, was slechts een gebied van 2265 ha overstroomd.

Toch is het eiland voor een ramp van nog grotere omvang gespaard gebleven, doordat tijdig en met inspanning van alle krachten voorzieningen werden getroffen om Voorne ten westen van het Kanaal tegen inundatie van binnen uit te beschermen. Dagen en nachten achtereen hebben honderden vrijwilligers, militairen en arbeiders een noodkade van zakken zand gelegd over de gehele lengte van de oostelijke dijk van het Kanaal door Voorne om een verder opdringen van het inundatiewater in westelijke richting te voorkomen. Ter meerdere beveiliging is op de westelijke kanaaldijk nog een met klei gevulde houten kistdam gemaakt van 10 km lengte en kerende tot N.A.P. + 2.00 m. Hoeveel mankracht bij dit werk werd ingeschakeld, moge blijken uit het feit, dat de eerste materialen werden aangevoerd op 6 februari en dat reeds 10 dagen later de kistdam was voltooid.

Evenals bij het eiland Rozenburg is ook hier de belangrijkheid van de afdamming van de Brielse Maas duidelijk aan het licht getreden. De bedijking aan de noordzijde van het eiland heeft geen schade opgelopen, terwijl de waterkering aan de zuidzijde op tal van plaatsen werd doorbroken.

OVERZICHT VAN DE POLDERSITUATIES

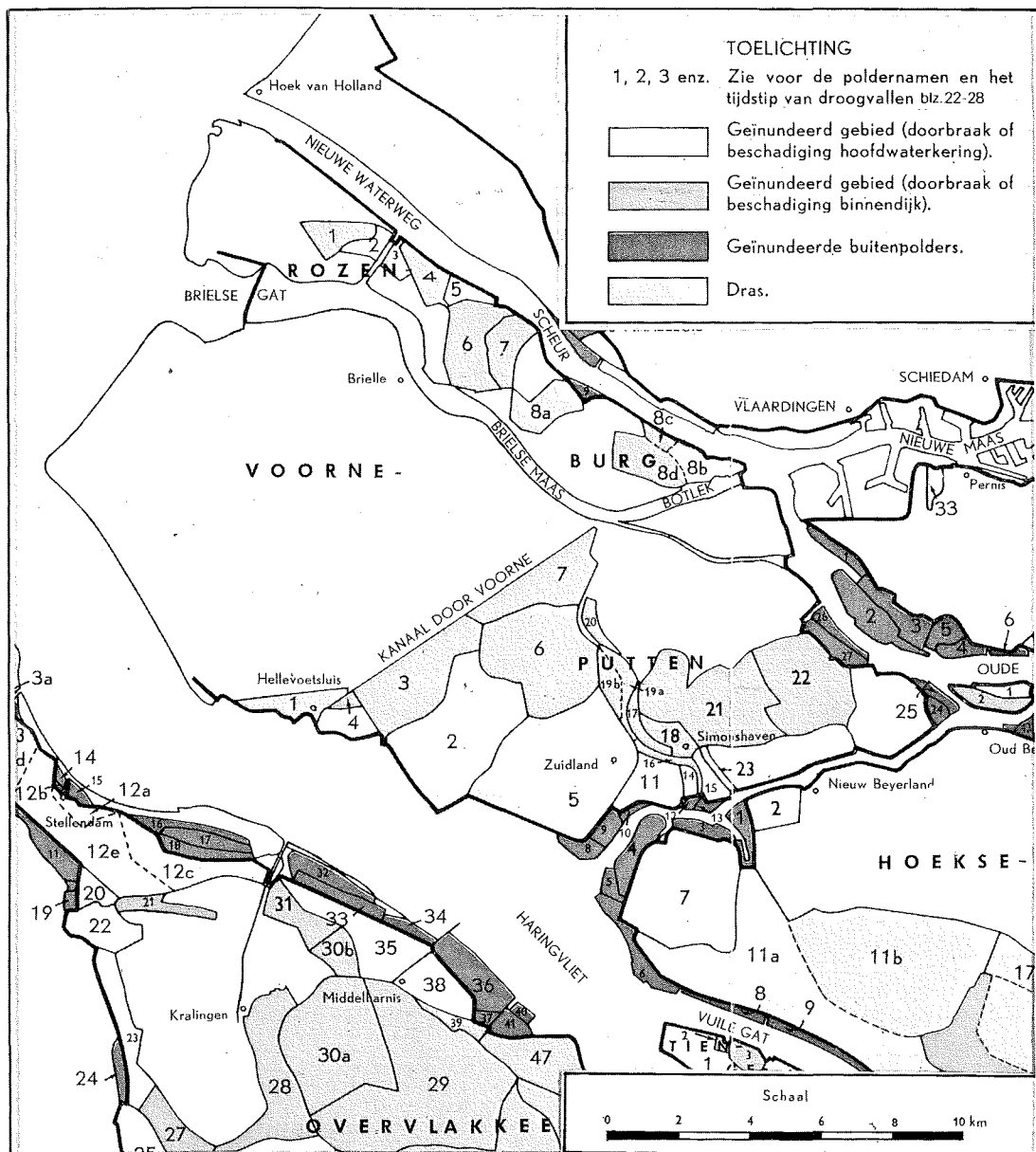
1. POLDER NIEUW-HELVOET (GEDEELTELIJK)

De hoogte van de Zuiddijk varieert van N.A.P. + 4.40 tot 4.95 m. De stormvloedstand vóór de dijk bedroeg ongeveer N.A.P. + 4.10 m.

De keermuren en opkistingen in Hellevoetsluis werden op 1 februari omstreeks 2.15 uur overspoeld. Het overgestorte water stroomde via de Brielse Poort, waarin de schotbalken eerst later werden gesteld, in de vestinggracht. Ook door drie in de vestingwal ten noorden van het Marinedok geslagen gaten is buitenwater in de vestinggracht gekomen. Van deze gracht uit heeft het water het gedeelte van de polder ten zuiden van de Groeneweg en de Kouwenoordseweg dras gezet. Op 12 februari was de toestand weer normaal.

2. POLDER OUDENHOORN

De hoogte van de Oudenhoorse Zeedijk varieert van N.A.P. + 4.80 tot 5.85 m. De stormvloedstand vóór de dijk bedroeg ongeveer N.A.P. + 4.05 m. Op 1 februari om 4.50 uur viel er een bres in de zeedijk tussen het gemaal en de Molendijk. Het gat



had een lengte van ruim 70 m en is bij de tweede vloed op 1 februari uitgeschuurd tot een diepte van N.A.P. - 5.50 m. Tien miljoen m³ water stroomde hier bij elk getij in en uit, waarbij stroomsnelheden tot 3.50 m per sec. werden gemeten. Achter het stroomgat vormde zich een kolk tot 200 m landinwaarts met een diepte van 2 tot 4 m. Om 4.45 uur was iets westelijker reeds een bres in de dijk gevallen ter lengte van 30 m tot ongeveer maaiveldshoogte.

Ten oosten van de Hoornse Hoofden is op 1 februari eveneens een gat in de dijk geslagen. Dit gat had een lengte van 35 m en een diepte tot maaiveldshoogte.

Na deze doorbraken stroomde het water aanvankelijk in een meters dikke laag de polder in. Bij het

gemaal is een stand genoteerd van N.A.P. - 1.27 m. Tijdens de tweede vloed stroomde het water omstreeks 17.00 uur over de Oudenhoornse Molendijk de polder Nieuwenhoorn binnen, welke eveneens blank kwam te staan. Het inundatiewater is ook over de Katerwaalse Dijk gestroomd, doch de daarachter liggende polder Abbenbroek is hoofdzakelijk via de polder Zuidland geïnundeerd.

De overstromde polders Oudenhoorn en Zuidland stonden met elkaar in verbinding door een gat van ongeveer 5 m lengte in de binnendijk tussen beide polders. Dit gat is op 15 februari gedicht. Met het herstel van de Zeedijk ten oosten van de Hoornse Hoofden werd op 2 februari een begin gemaakt en op 7 februari was het gat tot boven gewoon hoogwater gesloten.

De werkzaamheden tot dichting van het stroomgat tussen het gemaal en de Molendijk begonnen op 5 februari. Twee aan elkaar gekoppelde betonnen scheepjes met gelaste stalen opbouw werden op 28 februari in het gat tot zinken gebracht, waarmede de dichting grotendeels was voltooid. De polder was toen van het buitenwater afgesloten, zodat met het droogmalen kon worden begonnen. Op 29 maart was de polder weer droog.

3. POLDER NIEUWENHOORN (OOSTELIJK DEEL)

Nadat de polder Oudenhoorn volgelopen was, is het water bij de tweede vloed omstreeks 17.00 uur over de Oudenhoornse Molendijk de polder Nieuwenhoorn binnengestroomd. De hoogte van deze binnendijk ligt op ongeveer N.A.P. + 0.70 m. Er zijn op 1 februari nog pogingen gedaan om de polder tegen overstroming te vrijwaren door de lage gedeelten in de binnendijk met zakken zand op te hogen, doch het water steeg bij de tweede vloed zó hoog, dat de aangebrachte noodkaden overstromden of bezweken.

Toen ook deze polder, voor wat het gedeelte ten oosten van het Kanaal door Voorne betreft, volgelopen was, stroomde het water op 2 februari de polder Heenvliet binnen. De polder Nieuwenhoorn is op 1 april drooggevallen.

4. POLDER OUDE EN NIEUWE STRUIJTEN (GEDEELTELIJK)

Op 1 februari omstreeks 18.00 uur ontstond in de noordoostelijke kade een gat van ongeveer 7 m lengte, waardoor het water uit de polder Nieuwenhoorn in deze polder liep. Slechts de noordelijke punt kwam blank te staan, aangezien de daarvoor liggende Koedijk als waterkering fungeerde. Dit gedeelte, groot 20 ha viel op 1 april droog.

5. POLDER ZUIDLAND

De hoogte van de Zeedijk varieert van N.A.P. + 4.10 tot 4.45 m en de hoogte van de Zuidoordse Dijk van N.A.P. + 3.75 tot 4.20 m. De stormvloedstand vóór deze dijken bedroeg ongeveer N.A.P. + 4.05 m. De Zeedijk is door een breed gors gedekt en de Zuidoordse Dijk door de buitenpolders Beningerwaard en Zuigoord. Laatstgenoemde dijk is slechts licht beschadigd. In de Zeedijk zijn drie gaten geslagen.

De doorbraken hadden plaats op 1 februari omstreeks 4.30 uur, nadat door overstort het binnentalud ernstig was aangetast. De drie gaten hadden een lengte van 42,84 en 155 m met drempels beneden het maaiveld. Door deze bressen stroomde het water in een aanvankelijk zeer dikke laag de polder binnen. Bovendien kwam omstreeks 6.00 uur ook nog water binnen uit de polder Velgersdijk (Nr. 11). Nadat de polder Zuidland was volgelopen, vloeide het water omstreeks 6.00 uur over de Haasdijk de Bouwpolder van de polder Abbenbroek binnen, welke eveneens blank kwam te staan.

De herstelwerkzaamheden zijn direct na de overstroming begonnen. Op 14 februari waren alle gaten gesloten tot een voorlopige hoogte van N.A.P. + 1.50 m. De volgende dag werd het poldergemaal, dat reeds twee dagen ten behoeve van de polder Velgersdijk in bedrijf was, ook voor de polder Zuidland in gebruik genomen.

Op 29 maart was de polder droog.

6. POLDER ABBENBROEK

Op 1 februari omstreeks 6.00 uur begon het overstromingswater uit polder Zuidland over de Haasdijk de polder Abbenbroek binnen te stromen. In deze dijk ontstond daarna een doorbraak over een lengte van 100 m, waarvan de diepte op twee plaatsen op maaiveldshoogte lag. Ook uit de polder Oudenhoorn is water in de Weipolder van de polder Abbenbroek gekomen, zij het in geringe mate. Dit water vloeide over de Katerwaalse Dijk de polder binnen. Nadat de polder volgelopen was, is op 2 februari het oostelijke deel van de polder Heenvliet geïnundeerd.

De polder Abbenbroek is op 4 april drooggevallen. De laatste polder van het eiland was hiermede van het inundatiewater bevrijd.

7. POLDER HEENVLIET (OOSTELIJK DEEL)

Op 2 februari omstreeks 3.00 uur begon het inundatiewater uit de polder Abbenbroek en Nieuwenhoorn over de Rijswaardse Dijk of Ringdijk de polder Heenvliet binnen te stromen. Geleidelijk aan kwam het deel van de polder aan de oostzijde van het Kanaal door Voorne onder water te staan. Zo vloeide het water omstreeks 8.00 uur over de Konijndijk en omstreeks 9.00 uur over de trambaan, waarmee het laatste stadium van de inundatie zich voltrok.

Op 2 maart werden drie hevels in gebruik genomen en de volgende dag kwam een noodgemaal in bedrijf, terwijl op 7 maart bovendien een drijvende bemalingsinstallatie met een capaciteit van ongeveer 1000 m³/min. voor de droogmaking van de polder werd ingezet.

Op 1 april was de polder weer droog.

8. POLDER BENINGERWAARD (GEMEENTE ZUIDLAND)

De hoogte van de dijk varieert van N.A.P. + 3.50 tot 3.85 m. Deze buitenpolder is op 1 februari omstreeks 2.30 uur ondergelopen tot een peil gelijk aan de buitenwaterstand, dus ongeveer N.A.P. + 4.00 m. Er vielen zeven gaten in de dijk met een totale lengte van 265 m.

Nadat de in de bedijking geslagen gaten waren gedicht, is het inundatiewater door de intact gebleven uitwateringssluis geloosd en was de polder op 18 februari weer droog.

9. POLDER ZUIDOORD (GEMEENTE ZUIDLAND)

De hoogte van de dijk varieert van N.A.P. + 3.30 tot 3.90 m. Deze buitenpolder is op 1 februari omstreeks 2.30 uur ondergelopen. De waterstand in de polder was gelijk aan die van het buitenwater, ongeveer N.A.P. + 4.00 m.

In de dijk van deze buitenpolder zijn drie gaten gevallen met een totale lengte van 61 m. Op 7 februari was de dijk in zoverre hersteld, dat de polder weer van het buitenwater was afgesloten. De lozing van het inundatiewater had op natuurlijke wijze plaats door de intact gebleven uitwateringssluis en op 17 februari stond de polder weer droog.

10. DE BUITENGORZEN VÓÓR VELGERSDIJK (GEMEENTE ZUIDLAND)

Deze bekade buitenpolder is reeds op 31 januari ingelopen en was gedurende enige tijd geheel onder de waterspiegel verdwenen. Door natuurlijke lozing is de polder op 3 februari weer drooggevallen.

11. POLDER VELGERSDIJK (GEMEENTE ZUIDLAND)

De hoogte van de Krommedijk varieert van N.A.P. + 3.70 tot 4.05 m. De stormvloedstand vóór de dijk bedroeg ongeveer N.A.P. + 4.05 m. De dijk wordt grotendeels door voorland, De Buitengorzen, gedekt.

De polder is op 1 februari omstreeks 5.00 uur overstroomd. Er vielen twee gaten in de dijk. De ene

doorbraak had een lengte van ongeveer 250 m en een diepte van meer dan 2 m beneden het voorliggende gors. De andere doorbraak was van minder ernstige aard: lengte 30 m en diepte tot 1 m beneden de kruin. Door overstort was de schade aan het binnenbeloop vrij ernstig.

De Drogedijk, de binnendijk tussen deze polder en de polder Zuidland, is eveneens doorbroken. Hier ontstond een gat van 15 m lengte, waardoor het inundatiewater omstreeks 6.00 uur in de polder Zuidland stroomde. Ten westen van het gemaal werd het binnentalud door het inundatiewater in de polder over een lengte van 360 m ernstig aangetast.

Reeds op 2 februari werd het herstel van de buitendijk ter hand genomen. Op het gors werd een noodkade gemaakt tot boven gewoon hoogwater en op 13 februari kon het droogmalen een aanvang nemen.

Op 29 maart was de polder droog.

12-13. DE BUITENGORZEN VÓÓR NIEUW VELGERSDIJK EN DE GORZEN VÓÓR NIEUW-SCHUDDEBEURS (NABIJ ZUIDLAND)

Deze bekade buitenpolders zijn reeds op 31 januari ondergelopen. Het inundatiewater kon op natuurlijke wijze worden geloosd en op 3 februari stonden beide polders weer droog.

14. POLDER NIEUW VELGERSDIJK (TE ZUIDLAND)

De hoogte van de Spuidijk varieert van N.A.P. + 3.80 tot 3.95 m. De stormvloedstand vóór de dijk bedroeg ongeveer N.A.P. + 4.05 m. De dijk wordt door voorland, De Buitengorzen, gedekt. Ook al zou in deze dijk geen bres zijn gevallen, dan zou de polder toch ingelopen zijn, aangezien het buitenwater in een dikke laag over de dijk is binnengestroomd.

Op 1 februari omstreeks 5.00 uur is een gat in de dijk geslagen ter lengte van 22 m met een diepte van 1.50 à 2.00 m boven het gors. De gehele polder kwam blank te staan. Ten gevolge van deze doorbraak steeg het water in de boezem De Bernisse zó hoog, dat de aangrenzende polders onderliepen.

Het gat in de dijk was op 14 februari dicht. De polder wordt onder normale omstandigheden bemalen door het elektrische gemaal van de polder Zuidland, via de polder Velgersdijk. Beide laatstgenoemde polders waren echter geïnundeerd, zodat een hulpgemaal hier uitkomst moest brengen.

Op 24 februari werd in het zuidelijke deel van de polder een dergelijk gemaaltje in gebruik genomen en op 2 maart werd nog een tweede pomp door een traktor gedreven er bij geplaatst.

De polder was op 28 maart weer droog.

15. POLDER NIEUW-SCHUDDEBEURS (GEMEENTE GEERVLIEP)

De hoogte van de Spuidijk varieert van N.A.P. + 3.80 tot 4.00 m. De stormvloedstand vóór de dijk bedroeg ongeveer N.A.P. + 4.05 m. De dijk wordt door voorland, De Gorzen, gedekt.

Op 1 februari omstreeks 4.50 uur is in de dijk een gat geslagen ter lengte van ongeveer 130 m tot op ongeveer maaiveldshoogte, nadat tevoren het buitenwater over de dijk was gestroomd. Na de doorbraak liep het water in een metersdikke laag de polder in en van daar in de boezem De Bernisse, welke zó hoog steeg, dat de aangrenzende polders eveneens onderliepen.

Ongeveer een week na de overstroming namen de herstelwerkzaamheden een aanvang. Vóór het gat in de Nieuw-Schuddebeursdijk werd op het gors een noodkade gelegd. Op 20 februari was de voorlopige dichting een feit en kon met het droogmalen worden begonnen door het gemaal van de polder Oud-Schuddebeurs, waarop de polder Nieuw-Schuddebeurs loost.

Op 14 maart was laatstgenoemde polder weer droog.

16-20. POLDER MOLENGORZEN, NIEUW-STOMPAARD, OUD-STOMPAARD, OUDE- EN NIEUWEKADE EN NIEUW-HOENDERHOEK (NABIJ ZUIDLAND EN ABBENBROEK)

Tengevolge van de doorbraken in de Spuidijk van de polders Nieuw-Schuddebeurs en Nieuw Velgers-

dijk steeg de waterstand in de boezem De Bernisse zó hoog, dat het water omstreeks 5.30 uur over de kaden stroomde, zodat de bovengenoemde Bernissepolders blank kwamen te staan. Om het overvloedige water te lozen, werden drie hevels en enkele hulppompen in gebruik genomen. De polder Nieuw-Hoenderhoek viel op 2 maart droog, de polder Nieuw-Stompaard op 8 maart, de polder Oud-Stompaard op 10 maart, de polder Oude- en Nieuwekade voor wat het deel Nieuwe kade betreft op 11 en het deel Oude kade op 16 maart, terwijl de polder Molengorzen op 21 maart is drooggevallen.

21. POLDER SIMONSHAVEN EN BIERT (GEDEELTELIJK)

Nadat de polder Oud-Stompaard volgelopen was, stroomde het water in de middag van 1 februari over de Molen- en Biertsedijk de polder Simonshaven en Biert binnen. In het deel Simonshaven steeg de waterstand tot N.A.P. - 0.90 m. Van dit deel is een gebied, groot 60 ha en ten noorden van de trambaan gelegen, droog gebleven.

Reeds op 1 februari nam het gemeentebestuur van Geervliet het initiatief tot verhoging van beide binnendijken en op 3 februari was dit werk, dank zij de hulp van militairen, gereed, zodat met het droogmalen kon worden begonnen.

Op 15 februari was de polder weer droog.

22. POLDER BRABAND, HEKELINGEN EN VRIESLAND

Nadat het inundatiewater het polderdeel Simonshaven was binnengestroomd, drong het water omstreeks 17.00 uur over de Westdijk het polderdeel Vriesland binnen en spreidde zich geleidelijk over de gehele polder uit tot de Lange Schenkeldijk, waarover hier en daar nog water is gespoeld.

Door het tijdig afsluiten van de uitwateringssluis voor het gemaal staat in het polderdeel Klein-Schuddebeurs, dat waterstaatkundig deel uitmaakt van de polder Braband c.a. - werd voorkomen, dat het water uit het Spui het polderdeel Klein-Schuddebeurs zou binnenstromen met als onafwendbaar gevolg, dat dan ook het gemaal onder water zou zijn komen te staan. Op 3 februari werd het gemaal in werking gesteld en op 23 februari stond de polder weer droog.

23. POLDER OUD-SCHUDDEBEURS (GEDEELTELIJK) (NABIJ SIMONSHAVEN)

De hoogte van de Oud-schuddebeurse Dijk varieert van N.A.P. + 3.80 tot 4.10 m. De stormvloedstand vóór de dijk bedroeg ongeveer N.A.P. + 4.00 m.

De hoofdwaterkering van deze polder is niet doorbroken. Wel is er water uit het Spui over de dijk gestroomd, waardoor een strook, groot 3 ha in het westen van de polder dras heeft gestaan. Op 6 februari viel dit gedeelte weer droog.

24. WOLVENPOLDER (LANGS OUDE MAAS)

De hoogte van de dijk varieert van N.A.P. + 3.20 tot 3.75 m. Op 1 februari omstreeks 2.30 uur stroomde het water over de dijk de polder binnen. Er vielen vier gaten in de dijk met een gezamenlijke lengte van 78 m, terwijl de drempels op ongeveer N.A.P. + 1.00 m lagen. De waterstand in de polder was gelijk aan de buitenwaterstand (ongeveer N.A.P. + 3.80 m). Om het overstromingswater groten-deels te kunnen lozen, werden de gaten in de dijk verdiept.

Op 14 februari werd met het herstel van de dijk een begin gemaakt en op 26 februari kon het door de inundatie defekt geraakte gemaaltje weer in bedrijf worden gesteld.

Op 14 maart was deze buitenpolder weer droog.

25-26. POLDER NIEUW-HONGERLAND EN POLDER OUD-HONGERLAND (LANGS OUDE MAAS)

De hoogte van de Nieuw-Hongerlandse Dijk varieert van N.A.P. + 3.50 tot 4.00 m. Op 1 februari omstreeks 3.00 uur brak de Nieuw-Hongerlandse Dijk op twaalf plaatsen door over een totale lengte

van 567 m zodat de polder Nieuw-Hongerland zeer snel volliep. De achterliggende dijk was tegen de geweldige druk van het water niet bestand en brak ongeveer een half uur later eveneens door met als gevolg, dat ook de polder Oud-Hongerland blank kwam te staan. Het water bereikte in beide buitenpolders een peil gelijk aan de buitenwaterstand (ongeveer N.A.P. + 3.70 m). De polder Nieuw-Hongerland was op 28 februari weer droog en de polder Oud-Hongerland op 2 maart.

DE HULPVERLENING

Wie, kijkend naar zijn tv-toestel, het wereldgebeuren probeert te volgen, wordt van tijd tot tijd opgeschrikt door de beelden van grote rampen, die nu hier, dan daar op aarde plaatsvinden.

Schokkend . . . zijn die beelden soms.

Zij laten ons de ondergang en de vernietiging zien. Zij tonen ons soms de dood in zijn meest lugubere gedaante.

Wij mensen houden er niet van, dat de wereld en de mensheid worden bedreigd door tal van natuur- en andere rampen, en zullen, als het even kan, trachten de gevolgen van een ramp te bestrijden.

Moelijk is dat, als de ramp plaats vindt in een verafgelegen land. Financieel hulp bieden is dan het enige wat wij in de praktijk kunnen doen.

Groter zijn de mogelijkheden als het wat dicht bij huis is.

Als voorbeeld van dat laatste nemen wij de februari-ramp van 1953, die Zuid-West Nederland teisterde in een voor Nederland ongekende omvang. Toen het bekend werd dat Nederland door een watersnoodramp was getroffen kwamen al aanstonds de hulp-akties op gang.

Uiteraard aanvankelijk om mensen en dieren te redden, doch al vrij spoedig daarna ook om de materiële nood te lenigen.

Akties werden gestart om het bescheiden kapitaal van het toen nog weinig bekende Rampenfonds uit te breiden. Wij denken b.v. aan de radio-actie „Beurzen open – Dijken dicht”, naast de vele andere akties die plaatselijk werden gehouden om de geldmiddelen van het Rampenfonds te doen aangroeien. De offervaardigheid was overweldigend. De naam Rampenfonds groeide uit tot een nationaal begrip, kreeg inhoud en ondervond allerwege waardering.

Begaanheid met het lot van de getroffen Nederlanders was er ook in het buitenland. Internationaal gezien had en heeft Nederland een goede naam waar het hulpverlening aan slachtoffers van rampen in het buitenland geldt. Nu Nederland zelf door een natuurramp werd getroffen vergat men dat in het buitenland niet.

Uit vele landen kwam financiële en materiële hulp.

En het kapitaal van het Rampenfonds groeide en groeide maar.

Maar hetgeen aan geldelijke en materiële hulp binnenkwam, bij het Rampenfonds, en hoe kan het anders, ook bij het Rode Kruis, moest verdeeld worden. Dat was voorwaar geen eenvoudige opgave. Ons ontbreken overzichten en cijfers over de verschillende getroffen regio's en gemeenten in Nederland om een volledige beschrijving te kunnen geven van alle geboden hulp.

Wellicht is het zinvol om met enkele voorbeelden de hulpverlening te schetsen.

Hiervoor lijkt Brielle als centrale opvang voor Goeree-Overflakkee, en Zuidland, als zwaarst getroffen gemeente op Voorne en Putten en Rozenburg, een goed gegeven om een indruk te krijgen van de snelle start en de geweldige bereidwilligheid welke ontstond.

In Brielle kwam op maandagmorgen 2 februari direkt de hulpverlening op gang.

Burgemeester H. van Sleen wees om 8.00 uur reeds enkele personen aan, die als verantwoordelijke medewerkers op de Rode Kruisposten werden tewerkgesteld.

De hulpposten waren in de Rijks H.B.S. aan de Jan Matthijssenlaan en in de (oude) Landbouwschool aan de Langestraat.

In hoofdzaak dienden deze posten voor de opvang van mensen uit Stellendam en Herkingen.

Vooraf in de H.B.S. speelden zich vaak dramatische taferelen af. Vaak vonden geredden hier hun familieleden terug of werden zij op de hoogte gebracht van vermissing van hen bekende dorpelingen of familie.

Nadat iedereen was voorzien van droge kleren en voedsel werd ook vanuit Brielle een ieder per bus vervoerd naar de Ahoy-hallen te Rotterdam. Die kleren waren in een snelle aktie bij de Brielse bevolking verzameld op maandagmorgen, zodat men 's middags al kon starten met deze hulp. Dekens etc. kwamen vrijwel direkt uit Bussum, terwijl andere kledingzendingen ook reeds op 2 februari aankwamen.

Een medisch team arriveerde maandagmiddag na de ramp in Brielle onder leiding van de jonge artsen de Gebrs. Van Aalderen. Velen zullen zich deze hulpverleners van het eerste uur nog herinneren.

Woensdag kwam de Koksschool van de Landmacht uit Leiden met keukenwagens om de warme maaltijd te verzorgen.

Woensdagavond dreigde de verbinding met Rotterdam verloren te gaan. Daar de Groene Kruisweg tussen het Kanaal en Heenvliet was afgesloten moest alle verkeer via het kleine sluisbrugje in Nieuwesluis over Heenvliet naar Spijkenisse.

De brug had het begeven, maar gelukkig werd een oplossing gevonden en konden de RET-bussen hun diensten met Rotterdam blijven uitvoeren.

De meeste hulpverleners kwamen voor het eerst weer in bed in de nacht van donderdag op vrijdag.

Tussen Brielle en Stellendam is nog lange tijd een band blijven bestaan als uitvloeisel van die dagen na de Ramp.

Hoe was het in Zuidland die eerste dagen na de Ramp?

In 1953 telde Zuidland 2287 inwoners (thans 4000).

Wij zullen globaal trachten te schetsen hoe de hulpverlening op gang kwam.

Zuidland heeft een hoog en een laag dorp. Bij de ramp bleef slechts het hoge dorp gespaard. De rest van het dorp alsmede het poldergebied kwam onder water. Hier en daar stond in de gemeente Zuidland bij de hoogste vloed meer dan 2 m water.

Een deel van de bevolking kon worden gealarmeerd en zocht nog juist op tijd een veilig onderkomen op het hoge dorp (in hoofdzaak de Ring).

Enkele inwoners werden op weg naar de veiligheid verrast door het water, dat een gat in een binnendijk sloeg, waar zij over moesten om op het hoge dorp te komen. Zij vonden

een graf in de golven. Degenen, die niet tijdig het hoge dorp konden bereiken zochten een veilige wijkplaats op de zolders van hun woningen.

Toen het dag werd kon pas worden begonnen met het reddingswerk. Aanvankelijk eerst door de brandweer, later op de dag ook door mensen uit Scheveningen, die boten meebrachten.

Op die zo gedenkwaardige zondag, kwam men niet geheel gereed met het reddingswerk. 's Maandags moest dit worden voortgezet.

Al die mensen, die op eigen gelegenheid of gehaald door reddingsboten het veilige hoge dorp hadden weten te bereiken, konden niet met z'n allen op dat kleine plekje grond blijven. De burgemeester gelastte evacuatie.

Zuidland was nog bereikbaar vanuit de richting Abbenbroek over de Stationsweg. Via deze weg, of liever gezegd, via deze binnendijk, werden honderden mensen afgevoerd met bussen en vrachtwagens naar de Ahoyhallen in Rotterdam. Daarvandaan werden zij naar hun evacuatie-adressen gebracht.

Anderen werden door familieleden uit andere plaatsen, die niet onder water stonden, per auto opgehaald en naar veiliger oorden gebracht. 's Zondagsmiddags ca. 5.00 uur – de vloed liep enorm hoog – ontstond een gat in de Stationsweg, nabij de grens met Abbenbroek. Zuidland was volkomen geïsoleerd.

De mensen en het geredde levende vee, die achterbleven in het hoge dorp, konden geen kant meer uit. De weinige partikuliere huizen die nog droog bleven zaten tjokvol met evacués.

Het Gereformeerde Jeugdhuis, tellende 2 kleine benedenzaaltjes en een wat grotere bovenzaal, bevatte een flink aantal daklozen, waaronder tamelijk veel jeugdige personen (uitsluitend mannen).

Het was improviseren geblazen die eerste avond en die eerste nacht daar in het Jeugdhuis. Bedden, dekens enz. waren er niet. Er werd geslapen op de houten vloer, die was bedekt met een vloerbedekking van harde vezels. De overgordijnen werden gebruikt als kussen of als deken. Omgekeerde tafels werden als ledikant gebruikt.

Maar na die barre eerste dag kwam de hulpverlening geleidelijk op gang. Met man en macht werd gewerkt om het gat in de Stationsweg te herstellen, zodat Zuidland uit zijn isolement werd verlost.

Ook moest het gat vlak bij de molen in de Drogendijk – de binnendijk die naar de polder en de zeedijk voert – worden gedicht. Daarbij werd gebruik gemaakt van een oud binnenschip, dat in het gat werd afgezonken en verder werd gevuld met zandzakken.

Daarna kon pas worden begonnen met het dichten van de diverse stroomgaten in de buitendijken.

Omdat in Zuidland niet voldoende mankracht beschikbaar was, werd een beroep gedaan op de arbeidsbureau's. Veel mensen uit Vlaardingen en omstreken werden ingezet bij het dichten van de diverse stroomgaten in Spui- en Haringvlietdijken.

Het Rode Kruis richtte al vrij spoedig na de 1e februari een hulppost in in het café „Van Ouds 't Raedthuijs” aan de Ring.

Koffie, soep, stampot, overal werd voor gezorgd. Ook deelde „Ome Jan”, zoals de

leider van de hulppost door de jeugd werd genoemd in overvloedige mate sigaretten uit. Er kwamen kleren, want de meesten hadden niets kunnen redden dan de kleren die zij aan hadden. De geschonken kleding werd verdeeld, alweer in genoemd café. Wellicht niet altijd tot ieders tevredenheid. Sommigen stapten rond in een zeer ordentelijk pak, anderen moesten genoegen nemen met een sjofel pakje, maar een kniesoor die daarop lette. Als je maar wat aanhad.

Voorts werd gezorgd voor een grote tank drinkwater, die regelmatig werd gevuld.

Een chronologische opsomming te geven van de diverse maatregelen op het gebied van de materiële en financiële hulpverlening is niet goed doenbaar, omdat de verschillende soorten van hulpverlening gelijktijdig plaatsvonden of werden voorbereid.

Was de leniging van de eerste noden en behoeften in hoofdzaak een taak van het Rode Kruis, dat in die dagen zo geweldig veel goeds heeft verricht, wat later kwam het Rampenfonds ten tonele.²

De gezinnen en alleenstaanden, die waren geëvacueerd en die tijdelijk uit het arbeidsproces waren genomen tengevolge van de ramp, ontvingen voor hun eerste levensbehoeften uitkeringen van de gemeentelijke sociale diensten in hun tijdelijke woonplaatsen.

Voor de rampschade aan particuliere eigendommen ging het rampschadebureau in Brielle aan het werk.

In samenwerking met de Technische Dienst „Voorne en Putten” werd door „huisje-ruim-op” de schade getaxeerd, ten behoeve van het Ministerie van Wederopbouw en Volkshuisvesting.

Uit een door de directeur van het bureau Technische Dienst „Voorne en Putten” dd. 13-11-53 toegezonden stuk aan de gemeenteraden van Abbenbroek, Geervliet, Heenvliet, Oudendoorn, Vierpolders, Zuidland en Zwartewaal citeren wij het volgende:

„Volgens mijn gegevens is thans 95% van de rampslachtoffers, die schade hebben geleden aan eigendommen, die vanwege het Ministerie van Wederopbouw en Volkshuisvesting worden getaxeerd, met het aangenomen schadebedrag accoord gegaan. In totaal was 1 augustus accoord gegaan met een totaalbedrag van f 1.087.717,-.

Tijdens de zitdagen (bedoeld zijn de zitdagen van het rampschadebureau) zijn diverse veranderingen in de taxatiebedragen aangebracht.

Het oorspronkelijke taxatiebedrag was f 996.694,- of per gemeente in staatvorm:

<i>Gemeente</i>	<i>Taxatiebedrag</i>	<i>Accoordbedrag</i>
<i>Abbenbroek</i>	<i>f 217.047</i>	<i>f 239.628</i>
<i>Geervliet</i>	<i>f 29.909</i>	<i>f 31.180</i>
<i>Heenvliet</i>	<i>f 186.360</i>	<i>f 201.514</i>
<i>Oudendoorn</i>	<i>f 214.912</i>	<i>f 234.897</i>
<i>Zuidland</i>	<i>f 348.466</i>	<i>f 380.498</i>

² Om de vele geldmiddelen op verantwoorde wijze zo goed mogelijk te besteden werd door de Staat het „Nationaal Rampenfonds” voor deze hulpverlening ingesteld.

Kenmerk was dat dit Fonds op snelle wijze heeft gefunctioneerd, in de maand mei waren reeds de meeste gezinnen van schadevergoeding voorzien.

Het Rampenfonds is, nadat ook de langer lopende zaken waren geregeld, weer opgeheven.

De schadecijfers van de onherstelbaar beschadigde panden en van enkele grote schadegevallen zijn nog niet bekend.

In totaal zijn volgens mijn gegevens 973 st. panden herstelbaar beschadigd. Van deze panden zijn er reeds 110 st. hersteld of is het herstel zodanig gevorderd, dat een voorschot is uitbetaald. De afwikkeling van de schade is vanwege het Rijk met zeer veel voortvarendheid aangepakt."

Wat betreft de gemeente Zuidland vallen de volgende cijfers te noteren:

Totale voorraad woningen, inclusief boerderijen per 1.1.53: 534. Van die 534 panden hebben er 67 niet in het water gestaan, de rest van de panden allemaal wel. 88 Woningen werden vernietigd of onherstelbaar beschadigd. (Dit cijfer bleek later enigszins mee te vallen, want van de als onherstelbaar opgegeven woningen is nog een flink aantal hersteld en bewoond. Pas in een later stadium zijn deze woningen op grond van het saneringsplan geamoveerd.)

Als zwaar beschadigd, dus waarvan de herstelkosten vermoedelijk meer dan f 3000,— zouden bedragen, werden opgegeven 32 woningen en 29 boerderijen.

Het is niet mogelijk om alle taxaties gedetailleerd weer te geven, ook niet t.a.v. de roerende goederen, die in de golven waren verdwenen of onbruikbaar waren geworden door het zoute water.

Maar Rampenfonds en ministeriële diensten hebben zich met voorbeeldige ijver ingezet om alle taxaties en uitkeringen zo snel mogelijk te doen verlopen.

Reeds op 11 februari 1953 werden de eerste schadegevallen in Zuidland getaxeerd. Of iedereen tevreden was met de uitkeringen valt thans niet meer nauwkeurig na te gaan. Natuurlijk zijn er gevallen geweest waarin men niet tevreden was, maar de algemene indruk is toch wel, dat dank zij de offervaardigheid van Nederlanders en buitenlanders en de overheidsmaatregelen, de financiële schade bijna volledig kon worden vergoed, zodat dankbaarheid kon blijven overheersen. Dankbaarheid omdat men gespaard bleef, dankbaarheid voor de geweldige financiële hulp.

Na de ramp, toen de meeste Zuidlanders weer waren teruggekeerd in hun huizen, werd aan alle gezinnen nog een levensmiddelenpakket verstrekt en werden aan boeren en tuinders en bezitters van kleine tuintjes tuingereedschappen geschonken. Een volledig overzicht van alle geboden hulp ontbreekt, maar wel is globaal aan te geven waar de hulp vandaan kwam. De gemeente Lisse stelde goederen beschikbaar. De redactie van de „Revue" te München stelde drie Duitse amfibievaartuigen met bemanning beschikbaar voor het reddingswerk. Financiële hulp uit Frankrijk werd ontvangen van het Comité d'Entreprise des Etablissements Jaeger, 2 rue Boudin, Levallois (Seine) tot een bedrag van F.frs. 104.470 (à f 108,60). Van de Cercle des Jeunes de la C.G.A. Canton de Briennon werd een bedrag ontvangen van F.frs. 22.350 (à f 108,75). Zuidland werd voorts geadopteerd door de gemeente Maasland. Hulp in natura werd geboden. Schoonmaakploegen bestaande uit Maaslandse burgers kwamen na het droogvallen van de huizen in Zuidland helpen om de onvoorstelbaar vieze blubber te verwijderen en de huizen schoon te maken. Bovendien werd in de raadsvergadering van 5 juli 1954 door de burgemeester van Maasland een bedrag aangeboden van f 10.673,—, waarvan

f 2000,— waren bestemd voor het monument voor rampslachtoffers, f 1000,— voor het Reservefonds van de Wijkverpleging en f 7.673,— voor het vervangen van de groenbeplanting. Overbodig te zeggen, dat dit geschenk door de burgemeester van Zuidland in gloedvolle bewoordingen werd aanvaard.

Ook de gemeente Alphen a.d. Rijn schaarde zich in de rij van hulpverleners en stelde o.m. een bedrag ter beschikking van f 3.019,47, te verdelen onder de verenigingen die door de ramp materieel waren gedupeerd. De jeugd van Oosterbeek stelde speelgoed beschikbaar voor de Zuidlandse kinderen. Een complete inventaris voor de bijzondere kleuterschool aan de Prins Bernhardstraat werd via het Rode Kruis als geschenk ontvangen van de Zweedse organisatie „Rädda Barnen”.

En wie zal achterhalen de hulp die door particulieren aan particulieren werd geboden en die altijd naamloos zal blijven. Hulp geboden uit de opwellende behoefte om de medemens in nood te helpen? Er zijn geen gegevens van. Werd er voor de getroffen en van alles gedaan om hun lot zo dragelijk mogelijk te maken, ook voor het vee werd zo goed en zo kwaad als het ging gezorgd. Hoewel er in Zuidland zo'n 1300 stuks vee verdronken, werd toch nog een flink aantal koeien en paarden gered. Deze konden



Dichten van het stroomgat in de Oudenhoornse zeedijk – Foto D. van Delden.

suksessievelijk worden ondergebracht bij boeren in de omgeving, wier stallen niet onder water stonden.

HET HERSTEL.

Na het droogvallen van de overstroomde gebieden werd met man en macht gewerkt om zo snel mogelijk de woningen weer bewoonbaar te maken. Woningen en gebouwen welke nog hersteld konden worden werden eerst provisoirisch gerepareerd, opdat men weer naar eigen huis kon terugkeren.

Definitief herstel kon later volgen.

In de muren echter was het zoute zeewater gedrongen. Met verschillende middelen werden de muren behandeld, doch niet altijd met het gewenste resultaat.

Lange tijd na de ramp vertoonden de muren nog de gevolgen van het zoute water. De vraag is zelfs gewettigd of het zout ooit geheel uit de muren zal verdwijnen.

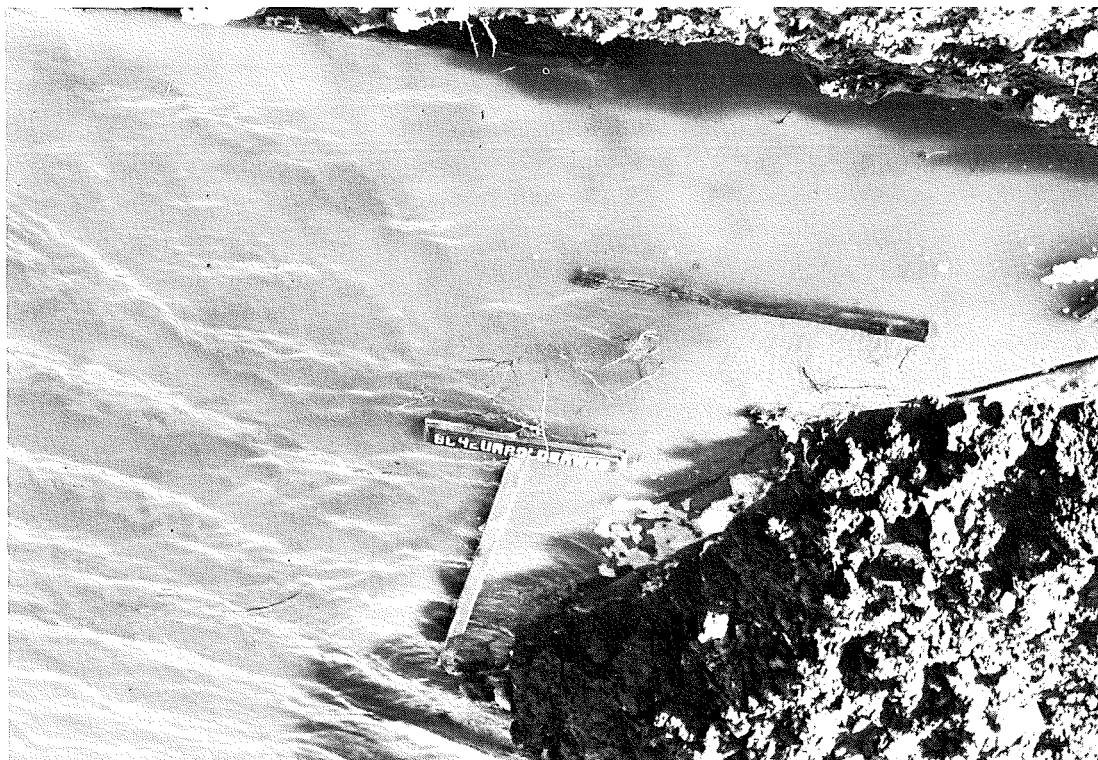
Pessimistisch was men ook gestemd over de invloeden van het zeewater op de landbouwgronden. Gips moest het middel zijn om een gunstig effect te verkrijgen wat betreft de structuurverbetering van de gronden. Dit zou het zout onschadelijk maken. Grote regenval kon hier aan meewerken. De opbrengsten van de gewassen werden inderdaad per jaar beter. Binnen tien jaar was het zout in de landbouwgronden geen probleem meer. Het gips en de regen hadden inderdaad een gunstige uitwerking gehad. De opbrengsten waren weer normaal; de polders hadden hun oude staat weer herkreten. Inmiddels is ook de boombeplanting weer zodanig, dat ook wat dat betreft gezegd kan worden, dat die sporen van de Watersnood 1953 eveneens zijn uitgewist.

HOOFDSTUK II

Mens, natuur en infrastructuur*

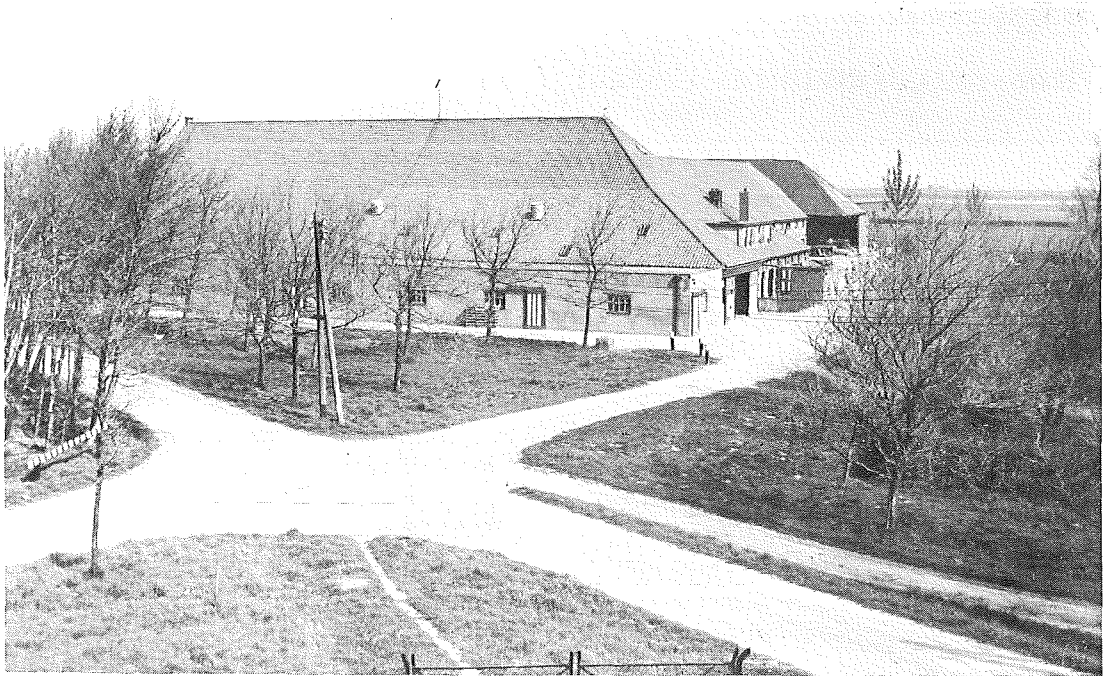
VAN WATERSNOOD TOT DELTAVEILIGHEID.

Door de eeuwen heen moesten de dijken steeds opnieuw worden verhoogd om het watergeweld te kunnen blijven keren. Weliswaar was de hoogstbekende waterstand maatgevend voor de bepaling van de dijkhoogte, doch deze waterstand bleek bij een volgende stormvloed niet hoog genoeg te zijn geweest. Daarmede was de mens altijd een slag achter op zijn ervijand de zee. Om de onaangename verrassingen als gevolg van



Wellicht de allerlaatste opname van de Scheurpolder op Rozenbrug . . . –Foto D. van Delden.

* De wetenschappelijke verantwoording van dit artikel berust bij de schrijver Ir. J. Pilon.



De fraaie boerderij „Landverbetering” op Rozenburg. Thans is hier de „Konam” gevestigd – Foto C. de Boer.

deze onwetendheid toch het hoofd te kunnen bieden, kreeg de dijkskruin een overhoogte. Deze waakhoogte bedroeg overigens meestal niet meer dan een halve meter.

Een kentering in de inzichten, die ten grondslag liggen aan de berekening van de dijkskruinhoogte voltrok zich op het eind van de dertiger jaren. In die jaren stond de bevordering van de scheepvaartbelangen ook al hoog genoteerd. Met het oog op de toekomst werden de toegangswegen tot de havens van Rotterdam en Dordrecht verdiept. Met de welvaart brengende schepen haalde men echter ook de zee verder het land in. Het daarin gelegen gevaar dacht men zonodig door dijksverhoging te kunnen opvangen. Nadere studie wees echter uit, dat deze dijken zwakker waren dan men had gedacht; verhoging was niet alleen kostbaar maar zou bovendien bijna onoplosbare problemen opleveren vanwege de bebouwing op en tegen de dijken.

Uit berekeningen over de gevolgen van een eventuele inpoldering van de Biesbosch bleek, dat de situatie bij Dordrecht ronduit zorgwekkend was. Verder onderzoek leerde, dat bijna alle dijken langs de benedenrivieren in feite te laag waren om een herhaling van de stormvloed van 1916 te weerstaan. Tijdens die stormvloed liep de waterstand te Hoek van Holland op tot 3.00 m + N.A.P.

Deze ontdekking was in 1939 aanleiding tot de installatie van de Stormvloedscommissie, die tot taak kreeg om door berekening te komen tot een prognose omtrent de hoogste te verwachten waterstand voor de periode tot het jaar 2000. Nu werd de waarschijnlijkheidsrekening toegepast op dikke stapels papieren vol vroegere waterstanden en op massa's meteorologisch waarnemingsmateriaal. De uitkomst was een

stormvloed, waarvan het basispeil bij Hoek van Holland een stand van ca. 4.00 m. + N.A.P. zou kunnen bereiken.

Wij zijn dus bepaald niet fortuinlijk geweest, dat de ramp zich reeds in het dertiende jaar na de uitspraak van de Stormvloedskommissie heeft voorgedaan. De hoge stormvloed van 1 februari 1953 met een hoogste waterstand van 3.85 m + N.A.P. te Hoek van Holland had — en hééft — een eerlijke kans om eens in de 300 jaar voor te komen. Daarbij is natuurlijk het alarmerende, dat het toeval zijn grillen niet aankondigt. Ook de zeldzaamste statistische uitschieter kan altijd toevallig reeds morgen plaatsvinden. Aan de hand van de konkrete situatie bij de stormramp kwam men bovendien tot de konklusie, dat het zelfs nog erger had kunnen zijn!

Voor de toekomst moet men dus op nog hogere vloedrekeningen rekenen. Na 1953 zijn daarvoor opnieuw berekeningen uitgevoerd. Dit resulteerde in een hyperstormvloed met een waterstand van 5.00 m + N.A.P. te Hoek van Holland. De kans daarop is weliswaar zeer klein — 1% per eeuw of eens in de 10.000 jaar — maar 1953 heeft ons geleerd om ook met zeer kleine en kwade kansen rekening te houden.

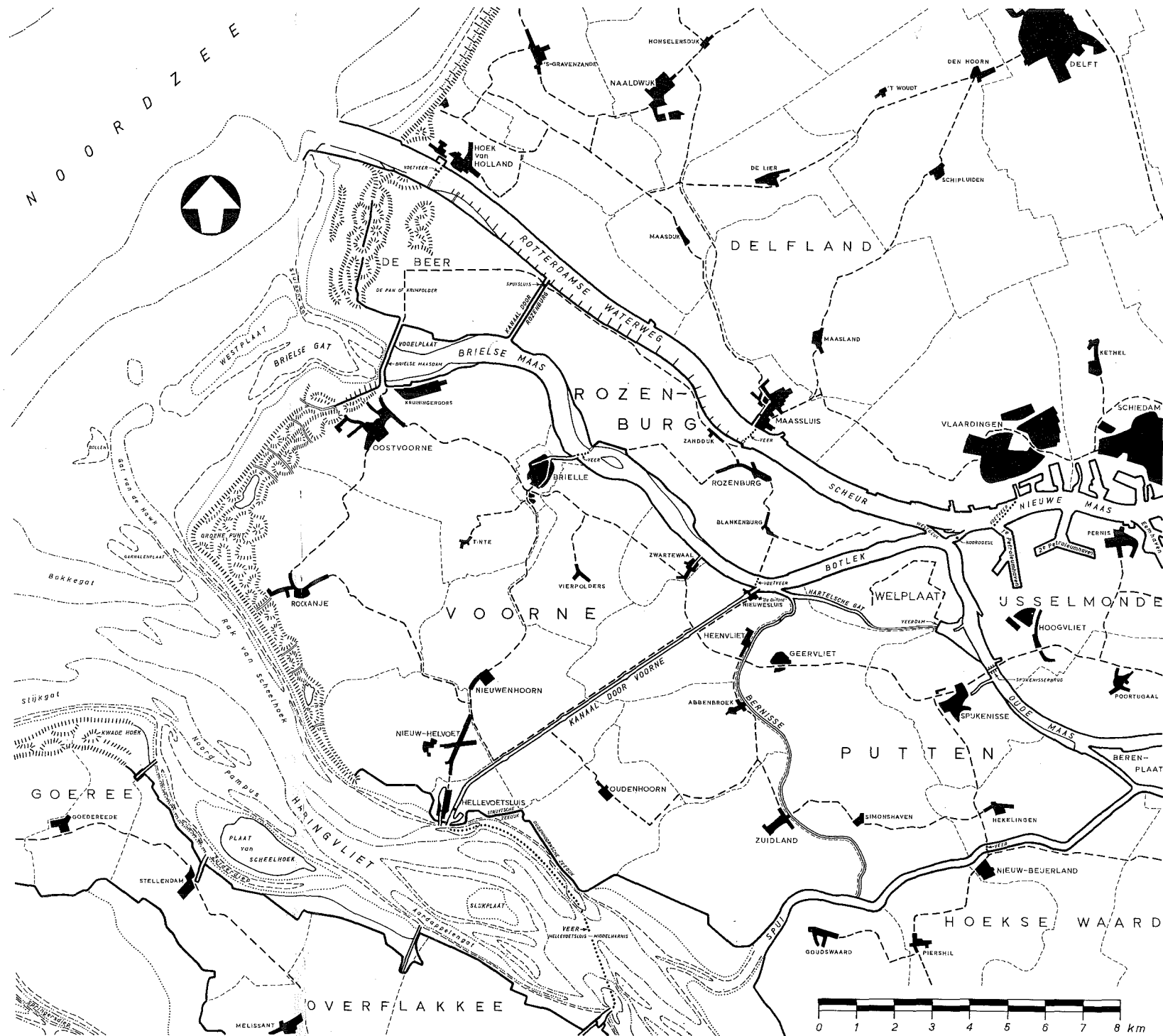
Sedertdien wordt voor de dimensionering van hoogwaterkeringen — dijken en duinen — uitgegaan van een stormvloedbasispeil, dat te Hoek van Holland 5.00 m + N.A.P. bedraagt.

Terwijl iedereen in binnen- en buitenland nog diep onder de indruk was van de ontzettende gevolgen van de watersnoodramp, installeerde de Minister van Verkeer en Waterstaat op 21 februari 1953 een kommissie, die al spoedig Deltakommissie werd genoemd. De kommissie kreeg tot taak om te beoordelen of het al dan niet wenselijk zou zijn om de zeearmen tussen Westerschelde en Waterweg af te sluiten, of wel de bestaande hoogwaterkeringen over de volle lengte te verhogen. Met het oog op de havenbelangen van Rotterdam en Antwerpen werden de Rotterdamse Waterweg¹ en de Westerschelde door de Minister van het laatstgenoemde onderzoek uitgesloten. Beide waterwegen behoren ten gunste van de daarbij betrokken scheepvaartbelangen als open vaarweg gehandhaafd te blijven.




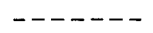
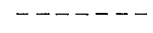
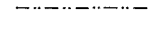

Later is de opdracht door de Minister nog mondeling uitgebreid met dien verstande, dat de kommissie zich tevens voor het overige kustgebied zou uitspreken over de waterstanden, die als basis voor de verbetering van de hoofdwaterkeringen zouden moeten dienen. Zij zou richtlijnen bevatten voor deze verbeteringen. Zonder uitzondering behoorde de volledige hoofdwaterkering langs de Nederlandse kust tussen Cadzand en Nieuwe-Statenzijl met inbegrip van de Waddeneilanden de z.g. Delta-veiligheid te krijgen.

Nauwelijks drie maanden na haar installatie bracht de Deltakommissie de eerste Interim-adviezen uit. Deze hadden betrekking op — kleinere — objekten waarvan de realisatie als zeer urgent moest worden beschouwd, namelijk de verhoging van de

¹ Het riviergedeelte van de Rotterdamse bruggen tot aan zee.



toelichting

-  **DUINEN**
-  **HOOFDWATERKERING
DAM, DIJK, KADE enz.**
-  **BEBOUWING**
-  **BELANGRIJKE VERKEERSWEG**
-  **GEMEENTEGRENS**
- DIEPTELIJNEN IN m t.o.v. N.A.P.**
-  **N.A.P.**
-  **2 m**
-  **5 m**
-  **10 m**
-  **20 m**

Schouwensche Dijk en de bouw van een stormvloedkering in de benedenmond van de Hollandse IJssel.

Met de bouw van de stormvloedkering werd reeds in 1954 begonnen. Vier jaar later kwam het werk gereed. Daarmede was het hart van Holland voor hoge stormvloed en afgegrensd. Een bittere noodzaak overigens als men bedenkt, dat de diepste droogmakerijen in Nederland met een maaiveld (bodempligging) op 6.00 m — N.A.P. worden beschermd door de dijken langs de Hollandse IJssel met een gemiddelde kruishoogte van 4.00 m + N.A.P. Op 1 februari 1953 steeg het water tot 3.70 m + N.A.P. in de benedenmond van de Hollandse IJssel.

Een jaar na de watersnoodramp spreekt de Deltakommissie zich in haar derde Interimadvies uit voor de wenselijkheid om de zeearmen tussen de Rotterdamse Waterweg en de Westerschelde af te dammen en de dijken langs voornoemde waterwegen te verhogen. Het Deltaplan is geboren. Dit opmerkelijke resultaat kon zo spoedig geredkomen omdat sedert de installatie van de Stormvloedskommissie in 1939 reeds vele studies waren verricht met betrekking tot de kwetsbare Delta, het gebied van de benedenrivieren en zeearmen in het zuidwesten van ons land. Daarenboven was praktisch ook de nodige ervaring inmiddels verworven bij het dichten van de stroomgaten op Walcheren in 1945, tijdens de afsluitingen van Brielse Maas en Braakman, evenals recentelijk nog in het rampgebied.

Na het vierde Interimadvies, dat betrekking had op de afdamming van Veerse Gat en Zandkreek, verschijnt op 18 oktober 1955 het vijfde en laatste Interimadvies met nadere beschouwingen in verband met de afdamming van de zeearmen. Het advies begint met een uiteenzetting over de totstandkoming van de grondslag voor het ontwerpen van afsluitingen en dijkversterkingen, namelijk het hiervoor reeds vermelde stormvloedbasispeil van 5.00 m + N.A.P. te Hoek van Holland. In dit basispeil zijn de effecten van de bodemdaling en zeespiegelrijzing niet begrepen. Deze effecten, die verantwoordelijk zijn voor een relatieve dijkskruindaling van ca. 20 cm per eeuw, moeten afzonderlijk in rekening worden gebracht. In dit laatste advies verschaft de Deltakommissie voorts inzicht in de betekenis van de verschillende afsluitingen, terwijl daarin tenslotte de volgorde wordt aangegeven, waarin de verschillende werken dienen te worden uitgevoerd.

In de opsomming van de door de Deltakommissie noodzakelijk geoordeelde werken is o.m. sprake van de bouw van een stuw met schutsluizen in de benedenmond van de Oude Maas. Een stormvloedkering ter plekke wordt afgewezen omdat deze de stormvloedstanden op de Rotterdamse Waterweg en de Nieuwe Maas verscheidene decimeters hoger zou doen oplopen dan wanneer men de Oude Maas in het kader der Deltawerken open laat. Een dergelijke waterstandsverhoging is ontoelaatbaar met het oog op de veiligheid van Centraal-Holland. De bouw van een stuw werd eerst na de voltooiing van de afsluitingen van Volkerak en Haringvliet noodzakelijk geacht. Toen ontstond de mogelijkheid om de zoutgrens op de Rotterdamse Waterweg, ook ten behoeve van de drinkwatervoorziening, zo ver mogelijk terug te dringen. Bovendien kon daarmede een hinderlijke verzouting van het water in de benedenloop van de Oude Maas worden voorkomen in perioden van kleine afvoeren van Rijn en Maas. Het nadeel van een stuw

is wel, dat het scheepvaartverkeer op de Oude Maas vertraging zal ondervinden vanwege het schutten door de afsluiting in deze rivier. Latere studies wezen in de zestiger jaren uit, dat de noodzaak van deze stuw minder groot was dan aanvankelijk werd aangenomen. Dit werk is dan ook niet tot uitvoering gekomen.

De kosten van de Deltawerken, die 25 jaar na de watersnoodramp voltooid zouden zijn, werden geraamd op 2½ miljard gulden. Gelet op de toenmalige omvang van de Nederlandse bevolking betekende dit dat iedere Nederlander gedurende 25 jaar telkenjare f 10,— zou moeten bijdragen aan de realisatie van het Deltaplan.

Op basis van de Interim-adviezen kwam de ontwerp-Deltawet op 4 mei 1956 tot stand. Twee jaar later werd deze wet aangenomen door het parlement. Het Deltaplan kon verwezenlijkt gaan worden. Toch is ook dit Deltaplan niet ontkomen aan hetgeen wel eens van plannen wordt gezegd: plannen zijn er om te worden gewijzigd. Vanaf het begin van de bouw van de afsluitdam in de Oosterschelde — het laatste Deltawerk — gingen er stemmen op, die pleitten voor het openhouden van deze zee-arm. De roep om behoud van het daarin aanwezige natuurlijke milieu werd sterker naarmate de tijd voortschreed. Dit werd in het begin van de jaren zeventig zo sterk, dat de Nederlandse regering na 1973 nieuwe studies liet uitvoeren om te zien of de Oosterschelde inderdaad open kon blijven. Eerst nadat uit deze studies was gebleken, dat veiligheid en milieubehoud heel wel konden samengaan, ging het parlement op 23 juni 1976 akkoord met de bouw van een stormvloedkering in de mond van de Oosterschelde. Door deze wijziging van de plannen, die ongeveer 3 miljard gulden extra gaan kosten (prijsbasis 1976), wordt de voltooiing van het Deltaplan niet in 1978 doch pas in 1985 bereikt als de nieuw ontworpen stormvloedkering in de Oosterschelde klaar is.

De bewoners van het land achter de Oosterscheldedijken moeten zo wel zeven jaar langer wachten op hun Delta-veiligheid. Daarom zijn en worden de dijken rond de Oosterschelde toch nog enigszins verhoogd om deze periode van onzekerheid veilig te overbruggen.

De eilanden Voorne-Putten, Rozenburg en Welplaat liggen in de noordelijke hoek van het Deltaplan in engere zin. Voor deze eilanden betekent het Deltaplan, dat de dijken langs Rotterdamse Waterweg, Oude Maas en Spui moeten worden verhoogd. Dit is het gevolg èn van het handhaven van de Rotterdamse Waterweg als open vaarweg naar Rotterdam èn van de negatieve beslissing van de Deltakommissie omtrent de bouw van een stormvloedkering in de benedenmond van de Oude Maas. De dijken langs het Haringvliet tenslotte vragen vanwege de afsluiting van deze zee-arm slechts om een geringe aanpassing. Dit betreft in hoofdzaak de Struytsche Zeedijk. De Oudenhoornsche Zeedijk was in 1953 na de sluiting van het daarin ontstane stroomgat reeds verhoogd en verzaard tijdens het definitieve herstel. Voor de sluiting van het stroomgat was gebruik gemaakt van een geïmproviseerde caisson ter lengte van ruim 50 m, bestaande uit betonnen tankscheepjes, die door een stalen bovenbouw tot één geheel waren verenigd.

Aan de zeezijde worden Rozenburg en Voorne beschermd door duinen met de tussen-gelegen Brielse Maasdam. Na het verschijnen van het eindverslag van de Deltakommissie in 1960/1961 ontstond twijfel over de vraag of de uit duinen bestaande hoogwaterkering wel de veiligheid volgens de Deltanormen biedt.

De zorg voor de genoemde waterkeringen berust sinds juni 1954 grotendeels bij het Waterschap de Brielse Dijkkring, waarin de drie waterschappen: de Hoogheemraadschappen Voorne, Putten en Rozenburg toen zijn opgegaan.

Aan de zuidzijde van Voorne moet de afsluiting van het Haringvliet tot stand komen.

WAT AAN HET DELTAPLAN VOORAFGING.

De eilanden Voorne-Putten, Rozenburg en Welplaat waren eigenlijk al voor de watersnoodramp vertrouwd geraakt met het Deltaplan, zij het met een miniatuur-uitgave daarvan: het twee-eilandenplan.

Dit plan, de afsluiting van de Brielse Maas, paste goed in de vele plannen, die door de Rijkswaterstaat voor en gedurende de oorlogsjaren waren opgezet ter bescherming van de delta tegen stormvloed. De meeste van deze plannen hadden een gemeenschappelijk uitgangspunt: kustverkorting, bestrijding van de verzilting en landaanwinning op beperkte schaal.

Bij het opstellen van het twee-eilandenplan heeft de toenemende verzilting van de Brielse Maas een belangrijke rol gespeeld. Deze verzilting is voornamelijk toe te schrijven aan het tot standkomen van de Rotterdamse Waterweg en de latere aanleg van grote havencomplexen. Hierdoor raakte de Brielse Maas als rivierarm waardoor zoet water naar zee afstroomt steeds meer ten dode opgeschreven.

Naarmate de verzilting toenam werd het kwelwater in de polders op Voorne en Rozenburg zouter. In de extreem droge jaren 1934, 1938 en vooral in 1947 met een lage Rijnafvoer en weinig neerslag had dit ernstige gevolgen voor de opbrengsten van land- en tuinbouw. Op Voorne-Putten stierven in 1947 koeien door het hoge zoutgehalte van het drinkwater.

Deze schadelijke gevolgen van de toenemende verzilting van de Brielse Maas waren er niet vreemd aan, dat de uitvoering van het twee-eilandenplan reeds vóór de oorlog een zekere prioriteit genoot. Het uitbreken van de Tweede Wereldoorlog en het herstel van de oorlogsschade daarna (o.m. droogmaking van Walcheren) waren oorzaak, dat het plan eerst in 1949 tot uitvoering kwam.

Ondertussen had de Dienst der Domeinen in de oorlogsjaren nog kans gezien om de Vogelplaat in de benedenmond van de Brielse Maas te bedijken. De Vogelplaat omvatte een uitgestrekt gebied van gorzen en slikken, dat grensde aan het natuurreservaat „De Beer”. Door de zo ontstane De Pan of Krimpolder was het landbouwareaal op Rozenburg met ca. 300 ha uitgebreid.

Het twee-eilandenplan omvat de aanleg van een tweetal afsluitdammen met bijkomende werken. De afsluitdammen zijn gesitueerd in de benedenmond van de Brielse Maas en

in de bovenmond van de Botlek. De bijkomende werken dienen ter behartiging van de belangen van waterhuishouding en scheepvaart.

Tot de bijkomende werken behoort de aanleg van het Hartelsche Kanaal door het Hartelsche Gat. Dit Hartelsche Gat is een 4 km lange, doodlopende geul, die aan de oostzijde door de Veerдам tussen Welplaat en Putten is gescheiden van de Oude Maas. Aan de oostzijde staat dit Hartelsche Gat, dat overigens sterk verlandt en om die reden met grienden is bezet, in verbinding met het knooppunt van waterwegen: Brielse Maas/-Botlek/Bernisse/Kanaal door Voorne.

Het Hartelsche Kanaal krijgt twee verbindingen met de Oude Maas. De eerste – waterhuishoudkundige – verbinding omvat een inlaatsluis direkt benedenstrooms van de Spijkenisserbrug met een voedingskanaal tussen inlaatsluis en Hartelsche Kanaal. De tweede verbinding is een schutsluis met voorhaven aan de Oude Maas ten gerieve van de scheepvaart.

Tot deze bijkomende werken behoort tenslotte nog de bouw van een spuisluis in het Kanaal door Rozenburg, die uitwatert op de Nieuwe Waterweg. Met deze werken is de doorspoeling van de toekomstige Brielse Maasboezem met zoet water vanuit de Oude Maas verzekerd.

Bij de plaatsbepaling van de dam door de Botlek moest reeds met de – toekomstige – Rotterdamse havenbelangen rekening worden gehouden. Vanwege juist deze belangen zou het aanbeveling hebben verdiend om de dam zo westelijk mogelijk te situeren. Berekeningen wezen echter uit, dat dan ontoelaatbare stroomsnelheden zouden optreden in de Waterweg en Nieuwe Maas. Daarom koos men de gulden middenweg, waarbij voor Rotterdam de mogelijkheid wordt opengehouden om op de Welplaat een insteekhaven te baggeren met de toegang beoosten de Botlekdam. De Rotterdamse havenbelangen brengen in 1958 wijziging in deze situatie. Dan wordt in de benedenmond van de Botlek, juist beoosten de uitmonding van het Hartelsche Kanaal in het Brielse Meer, een nieuwe dam gebouwd. Na het gereedkomen hiervan wordt de bestaande Botlekdam opgeruimd.

De grote afsluitdijk aan de zeezijde van de Brielse Maas werd om verschillende redenen westelijker gebouwd dan was aangegeven in de vroegere plannen. Het was namelijk gewenst om de eerdergenoemde Krimpolder zo veel mogelijk en het Kruininger Gors geheel binnen de afdamming te houden. Het Kruininger Gors, reeds toentertijd een belangrijk recreatieoord voor Rotterdammers, werd in toenemende mate aangetast door de zee. Bovendien zou dit tracé beter geschikt zijn voor een toekomstige wegverbinding tussen Rozenburg en Voorne.

Voor de bouw van de dammen werd van z.g. eenheidscaissons gebruik gemaakt vanwege de daarmee opgedane ervaringen op Walcheren. Het sluitgat in de Brielse Maasdam ter breedte van 60 m werd op 3 juli 1950 gesloten met een z.g. Phoenix-caisson, een type caisson, dat de geallieerden in 1944 hadden gebruikt bij hun landing in Normandië. Een bescheiden monument op de Brielse Maasdam houdt de herinnering aan deze sluiting, het begin van een nieuw waterbouwkundig tijdperk, levendig.

Een andere herinnering aan dit onstuimig verleden is het natuurreservaat dat aan de

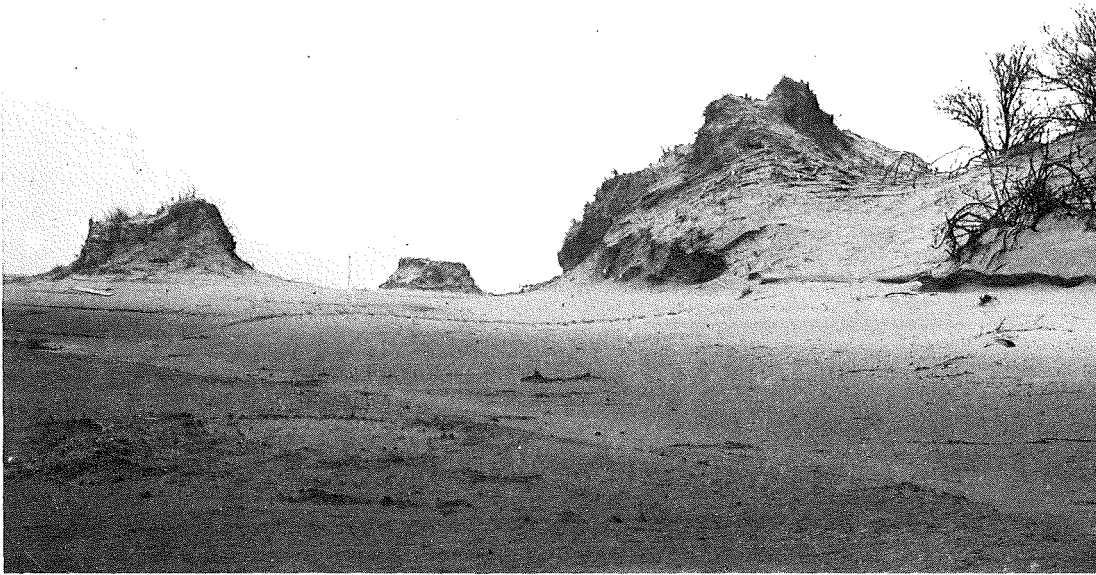


Natuurreservaat „De Beer”, nog in alle rijkdom – Foto Wim K. Steffen.

Rozenburgse kant grenst aan de binnenzijde van de Brielse Maasdam. Dit natuurreservaat omvat het gebied, dat destijds buiten de bedijking van de Vogelplaat bleef.

De beschreven afdamming van de Brielse Maas maakte van de eilanden Rozenburg, Voorne-Putten en Welplaat één waterstaatkundige eenheid met een totaal polderoppervlak van 19.000 ha. In het waterschapsbeheer werd dit feit in 1954 tot uitdrukking gebracht met de instelling van het waterschap de Brielse Dijkkring.

Voorts ontstond een kustverkorting van ca. 40 km en een groot zoetwaterbekken: het Brielse Meer. De droogvallende oeverlanden langs de Brielse Maas werden door de Provincie Zuid-Holland in eigendom verworven. Met dezelfde vooruitziende blik, die daaraan ten grondslag lag, werd direkt daarna begonnen met de verwerking van het Brielse Maas-plan als groots openlucht-recreatieobject. Onder druk van de natuurbescherming bleef niet alleen de aanleg van een verkeersweg op de binnenberm van de Brielse Maasdam achterwege, maar werd de dam zelfs halverwege afgesloten door een prikkeldraadafrastering dwars over. Hiermede beoogde men de nieuw ontstane verbinding met het natuurreservaat „De Beer” aan de zuidzijde af te sluiten, bevreesd als men was voor rustverstoring van de vogels en vernieling van de kwetsbare duinvegetatie.



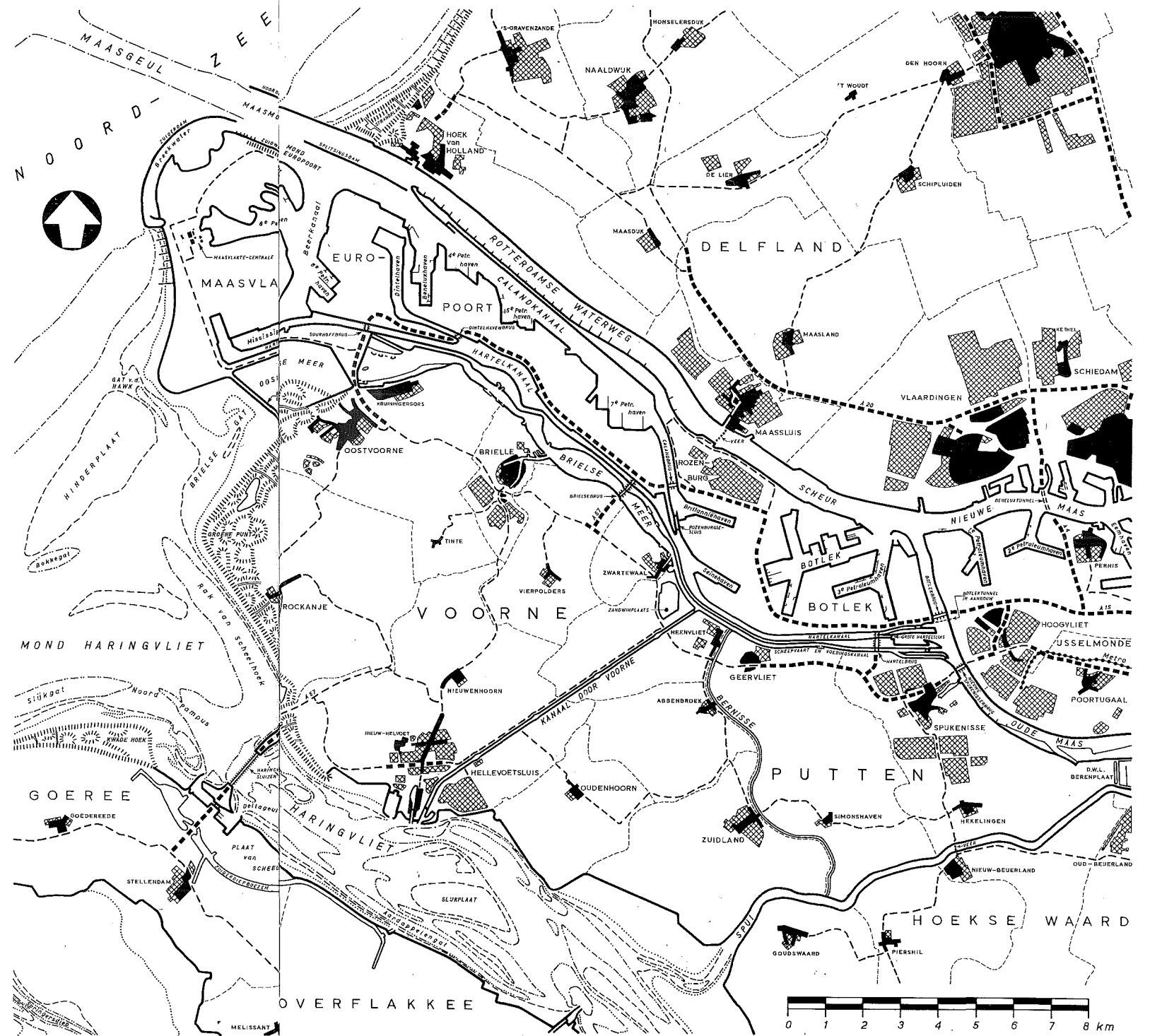
Duingebied op „De Beer” – Foto Wim K. Steffen.

De eerlijkheid gebiedt echter te vermelden, dat lang niet alle – met name lokale – natuurbeschermers met deze maatregel gelukkig waren.






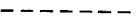
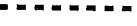
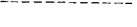
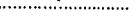
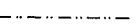
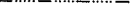


Tijdens de watersnoodramp heeft de nog verse Brielse Maasdam het hard te verduren gehad. Ondanks de zware beschadiging heeft de dijk het gehouden. Voorne en een groot deel van Rozenburg bleven zo gespaard voor overstroming. Het ontbreken van een goede verkeersweg op de binnenberm van de afsluitdijk bleek toen een ernstige handicap te zijn voor het noodherstel van de gehavende dijk. Nadien is de verkeersweg over de dam er gekomen.

DE DELTAWERKEN OP VOORNE-PUTTEN EN ROZENBURG.

De afsluiting van het Haringvliet hield meer in dan de bouw van een dam tussen de oevers van Voorne-Putten en Goeree-Overflakkee. Het Haringvliet verschilde namelijk van de overige af te sluiten zeegaten daarin, dat het gelijktijdig een benedenrivier was. Dagelijks stroomde ongeveer 60% van het Rijn- en Maaswater onbenut af naar zee. Om daarin verandering te brengen werd in de zeeverende dam een spuisluizencomplex



toelichting

-  DUINEN
-  HOOFDWATERKERING
DAM, DUK, KADE enz.
-  BEBOUWING 1953
-  UITBREIDING
-  BEBOUWING 1953-1978
-  BELANGRIJKE VERKEERSWEG
-  AUTOWEG / AUTOSNELWEG
-  GEMEENTEGRENS
- DIEPTELUNEN IN m t.o.v. N.A.P.
-  N.A.P.
-  2 m
-  5 m
-  10 m
-  20 m

— met zeventien openingen — ter lengte van ruim een kilometer opgenomen. In samenhang met de afsluiting van het Volkerak wordt daardoor de verzilting in de Rotterdamsche Waterweg tegengaan, terwijl door het samenspel met de Rijnkanalisatie — waartoe drie stuwen in de Nederrijn en Lek zijn gebouwd — de zoetwatervoorziening tussen Friesland en Goeree-Overflakkee wordt beheerst. Deze „hoofdkraan” van Nederland blijft gesloten bij Rijn-afvoeren kleiner dan $1.700 \text{ m}^3/\text{sec}^2$ en staat volledig open gedurende de laagwaterperiode op zee bij Rijnafvoeren groter dan ca. $6.000 \text{ m}^3/\text{sec}$. Bij de tussengelegen afvoeren zijn de sluisen slechts gedeeltelijk geopend in afhankelijkheid van de grootte van deze afvoeren.

De afsluiting van het Haringvliet nam in 1955 een aanvang met de aanleg van de Werkhaven bij Hellevoetsluis. Daarna volgde de bouw van de ringdijk rond de toekomstige bouwput voor de spuisluis op een ondiepte in het midden van het Haringvliet. De kruinhoogte van deze ringdijk werd berekend op een waterstand van $3.50 \text{ m} + \text{N.A.P.}$, die met een frekwentie van eenmaal per 50 jaar voorkomt en nagenoeg overeenkomt met de hoogste waterstand, die te Hellevoetsluis optrad tijdens de stormvloed op 23 november 1954. Aan de hand van deze berekening werd de kruinhoogte vastgesteld op $8.00 \text{ m} + \text{N.A.P.}$.

Jarenlang vormde deze bouwput met de gestaag vorderende sluisbouw 's zomers een toeristische attractie van belang. Menig bezoeker verbaasde zich dan over de geweldige hoogte van de bouwputdijk. Anders verging het verslaggevers van „Elseviers Weekblad” tijdens de stormvloed op 16/17 februari 1962, toen het water „maar” tot $2.85 \text{ m} + \text{N.A.P.}$ steeg. Nadat zij een uur lang op de dijk als aan de grond genageld hadden staan kijken naar de aanstormende zeeën, die op de dijk te pletter sloegen, bekroop hen wel even een angstgevoel bij het afdalen in de bouwput, tien, twaalf, veertien m diep. En toch zijn die nacht slechts vier golfjes over de kruin geslagen . . .

Bijna 10 jaar na de voltooiing van de ringdijk om de bouwput voor de spuisluis werd deze in 1967 opgeruimd, nadat voordien toeleidingsgeulen naar de spuisluis waren gebaggerd. In de voorafgaande jaren was aan de Goereese zijde de Plaat van Scheelhoek bedijkt, het Zuiderdiep afgesloten en een schutsluis gebouwd. Op 1 oktober 1968 werden de schuiven van de spuisluis geopend, waarna het Noord-Pampus tussen spui- en schutsluis werd afgesloten. In diezelfde periode viel de bouw van de binnen- en buitenhaven te Stellendam o.m. ten behoeve van de vissersvloten van Stellendam, Goedereede en Ouddorp.

Daarna richtte alle aandacht zich op het Rak van Scheelhoek, dat inmiddels was overspannen door een kabelbaan voor het afwerpen van betonblokken. In februari 1970 werd begonnen met het opwerpen van een blokkendam, die reeds in mei daarop de stroom in deze diepe geul langs de Voornse oever blokkeerde.

Op 2 november 1970 volgde het dichtzetten van de schuiven in de spuisluis. De afsluiting van het Haringvliet was een feit geworden.

Met het oog op de beveiliging van de eilanden Voorne-Putten, Rozenburg en Welplaat tegen stormvloeden, voorzag het Deltaplan — zoals we reeds eerder zagen — in de ver-

² De gemiddelde Rijnafvoer bedraagt $2200 \text{ m}^3/\text{sec}$.

hoging van de dijken langs Rotterdamsche Waterweg, Spui en Oude Maas. Bovendien vroegen de duinen als hoogwaterkering om de nodige aandacht.

Op de daartoe te treffen voorzieningen hebben nadien de havenontwikkeling op Welplaat, Rozenburg en Maasvlakte en de afsluiting van het Haringvliet hun invloed doen gelden.

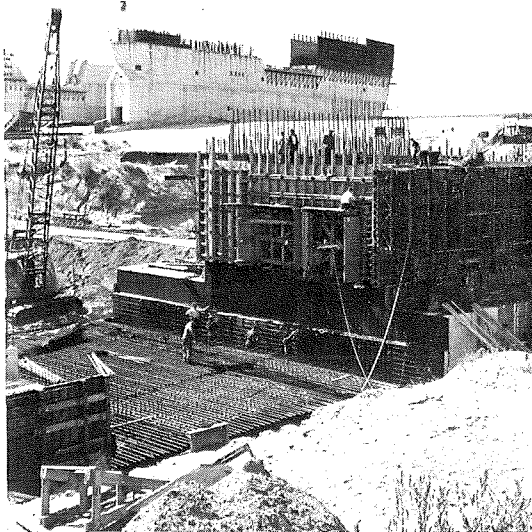
De haventerreinen op Welplaat (Botlek), Rozenburg en Maasvlakte werden namelijk stormvloedvrij aangelegd door ophoging met het uitkomende zand uit de havenbekkens. De terreinhoogten werden respectievelijk 4.50, 5.50 en 5.00 m + N.A.P. De haventerreinen op de Maasvlakte liggen een halve meter lager dan op Rozenburg omdat men bij de aanleg vreesde zand te kort te zullen komen.

Deze aanleghoogte van de haventerreinen heeft merkwaardige gevolgen gehad voor het dorp Rozenburg, dat als dijkdorp na 1957 is uitgebreid met woningbouw op zeespiegel-niveau (polderbodem). Dit dorp ligt thans als het ware in een put, hetgeen door de dijken hieromheen – die reiken tot 7.50 m + N.A.P. – nog ekstra wordt geaksentueerd. Uiteindelijk is de haven- en industrie-ontwikkeling oorzaak geworden, dat Voorne-Putten aan de noordzijde tegen stormvloeden wordt beveiligd door een hoogwaterkering met kruinhoogte op 5.50 m + N.A.P. langs de zuidelijke oever van het Hartelkanaal. Deze dijk is onlangs (1978) door het Rijk in beheer en onderhoud overgedragen aan het waterschap de Brielse Dijkkring. Sedertdien doen 600 schapen hun best om de grasmat op deze dijk kort te houden. Voornoemde hoofdwaterkering sluit aan op de Oostbroekse dijk, die in 1950 werd aangelegd langs de Oude Maas te Spijkenisse. De versterking en verhoging van de overige dijken langs Oude Maas en Spui kwam voor 1970 gereed.

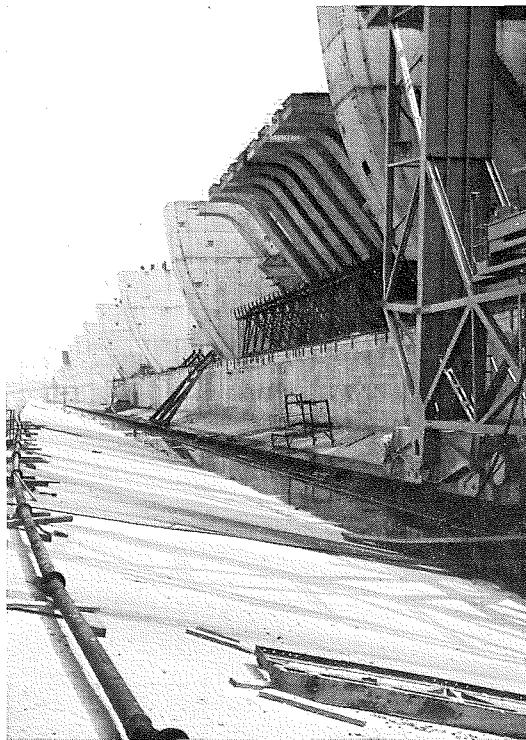
Aan de zeezijde kan het duingebied van Voorne blijkens studie uit de zestiger jaren onvoldoende weerstand bieden aan een superstormvloed. De uit duinen bestaande hoogwaterkering moet dientengevolge worden versterkt.

In 1966 is een gedeelte van de noordwestelijke duinkust onttrokken aan de directe invloed van de Noordzee. De betreffende duinen zijn gelegen langs het huidige Oostvoornse Meer, dat door zandwinning voor de aanleg van de Maasvlaktewerken ontstond nadat westelijk van de Brielse Meerdijk een afsluitdam in de mond van het Brielse Gat was gelegd.

De afsluiting van het Haringvliet op 2 november 1970 veroorzaakte grote wijzigingen in de eb- en vloedstromen langs de Voornse kust. Buitendien staat de waterbeweging daar soms onder invloed van de spuistromen, wanneer de spuisluisen in de Haringvlietdam openstaan. De veranderde waterbeweging in het mondingsgebied van het Haringvliet heeft een aanpassing van de zeebodem (geulen!) en kustlijn tot gevolg. Dit proces verloopt overigens over het algemeen erg langzaam. Snelle veranderingen doen zich evenwel voor op de westpunt van Voorne, de Groene Punt. De kustlijn verplaatst zich hier 10 m per jaar land inwaarts. Voorts treedt strandverlaging op langs de Z.W.-kust van Voorne, alwaar het duingebied smal is en uit slechts één duinregel bestaat. Dit maakte al spoedig na 1970 het treffen van voorlopige voorzieningen noodzakelijk. In 1974 werd ter plaatse van de Groene Punt een nieuwe zeereep gemaakt met een kruinbreedte



Haringvlietsluis in aanbouw: stortwerkzaamheden van de sluisvloer – Foto D. van Delden.



Haringvlietsluis in aanbouw: de Nabla-liggers, waar het wegdek op zal komen, reeds gedeeltelijk gesteld – Foto D. van Delden.

van 50 m en een kruinhoogte van 6.00 m + N.A.P. Tezeldertijd werd het strand langs de Z.W.-kust van Voorne tussen Rockanje en de Haringvlietdam opgehoogd.

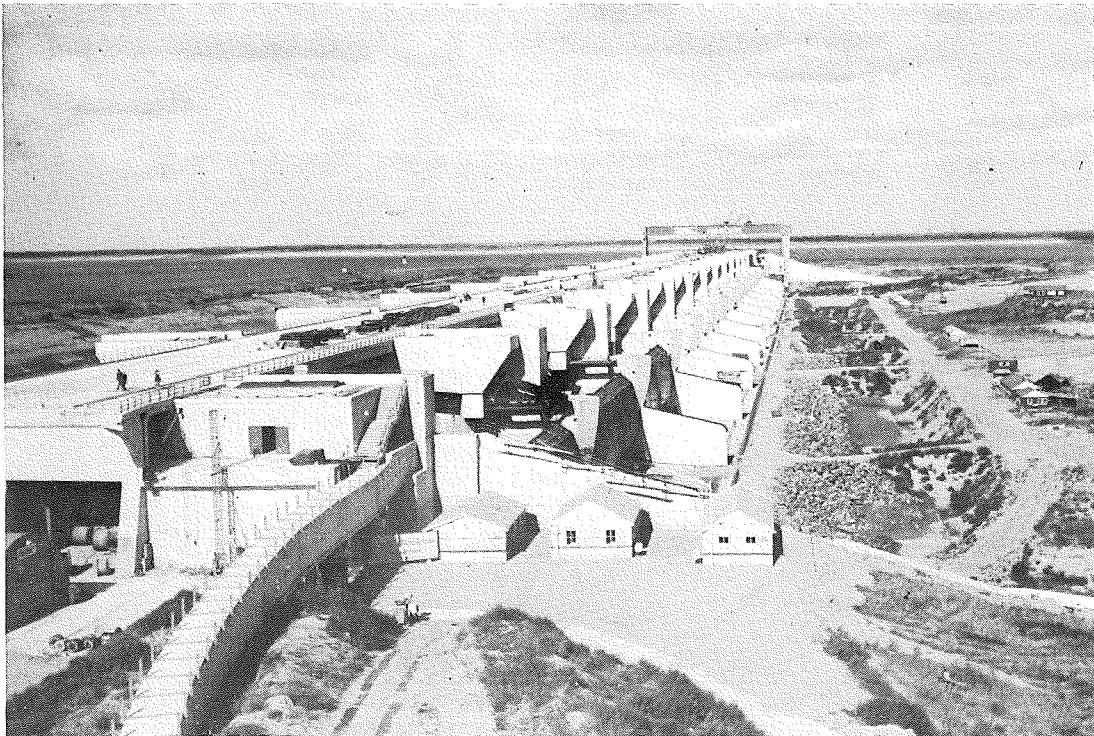
De voortgaande aantasting van de Z.W.-kust van Voorne noopte in 1977 tot een omvangrijke strandsuppletie vanaf de Groene Punt tot Rockanje. Voor dit doel is een miljoen m³ zand ontleend aan de toekomstige 8e Petroleumhaven op de Maasvlakte.

Het ontwerp van de vereiste werken voor de definitieve versterking van de duinkust van Voorne zal echter nog veel tijd vergen voor studie en overleg, mede gelet op de grote natuurwetenschappelijke waarde van het duingebied op Voorne. Niettemin wordt verwacht, dat deze werken in 1985 zullen zijn gerealiseerd.

EEN STUKJE ROTTERDAMSE HAVENGESCHIEDENIS VOORAF.

Tussen de ontwikkeling van de haven van Rotterdam met haar vaarweg naar zee en de geschiedenis van de eilanden Voorne-Putten, Rozenburg en Welplaat bestaat een nauwe relatie, die in de Maasmond haar oorsprong vindt.

In de vroege Middeleeuwen was de Maasmond een breed water, dat rijk was aan vis. Eenmaal gevangen vond de vis gretig aftrek in de kloosters. Dit verklaart het ontstaan



De laatste fase van de Haringvlietssluisen is onder handen – Foto D. van Delden.

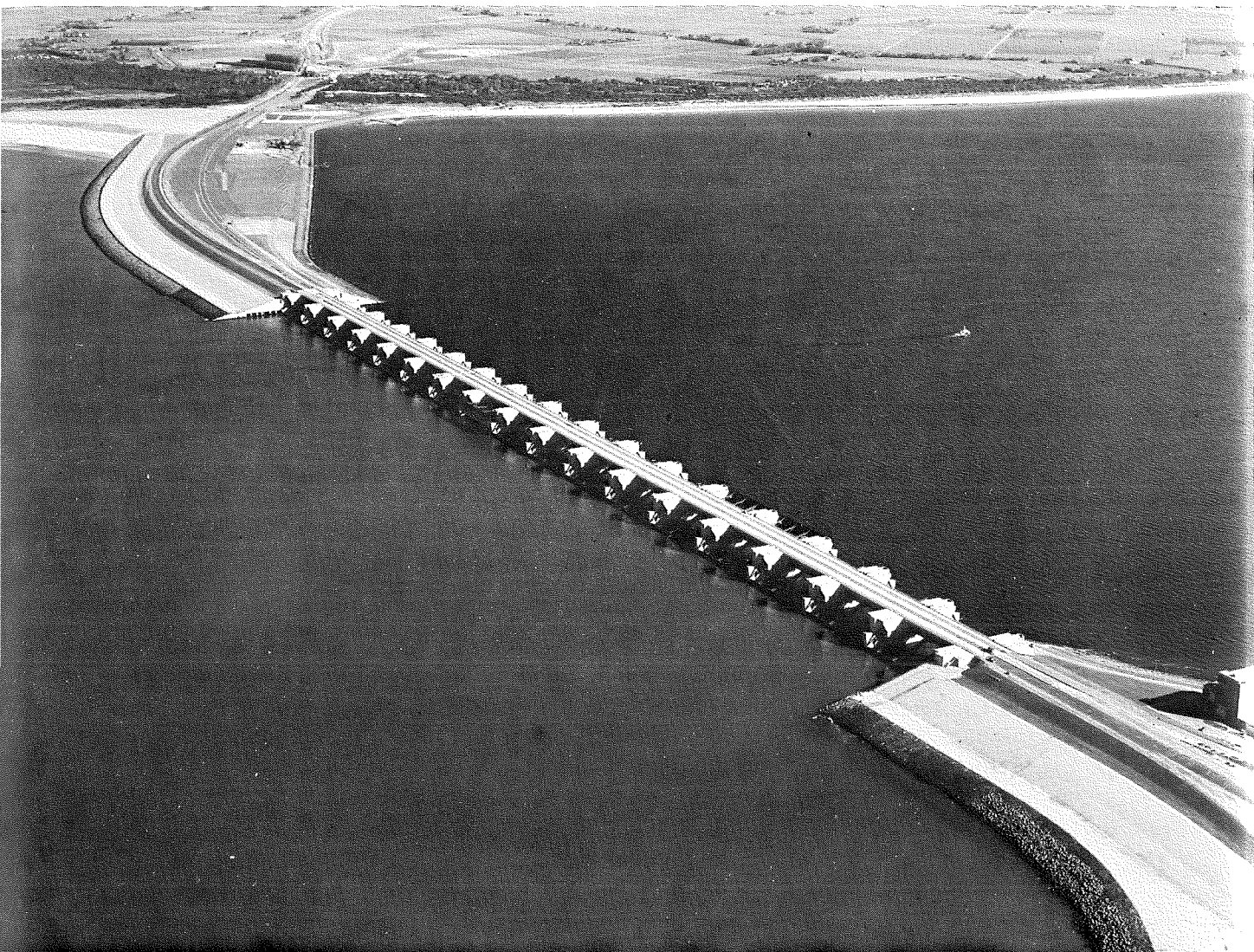
van vissersplaatsjes langs de beneden-Maas. Door de bevolkingstoename na 1200 groeiden meerdere vissersplaatsjes uit tot dorpen en steden. Zo ontstonden plaatsen als Brielle, Vlaardingen, Schiedam, Delfshaven en Rotterdam, waarin naast de visserij later de vrachtaart tot ontwikkeling kwam.

Eigenlijk nam Brielle toentertijd als havenstad een gunstiger positie in dan Rotterdam, dat ondanks haar ligging ver landinwaarts later zou uitgroeien tot de eerste wereldhaven. Brielle lag niet alleen dicht bij zee doch ook op het kruispunt van vaarroutes naar Engeland, Vlaanderen en het Rijngebied. Maar Brielle lag ook in een gebied met opwassen of platen. Hierop lieten enkele graven van Holland hun oog vallen, daar zij geld behoeften voor hun oorlogjes. De bedijking van deze opwassen bracht namelijk geld op, omdat het nieuw gewonnen land vruchtbaar was en geschikt voor akkerbouw en veeteelt. Deze bedijkingen vormden de inleiding tot het verzanden van destijds belangrijke vaarwegen als Goote en Striene. Nog voor 1500 zijn ook deze vaarwegen herschapen in polders.

De ontwikkeling van Rotterdam als havenstad werd begunstigd door de aanleg van kanalen naar het hart van Holland. Zodoende lag het aksent in Rotterdam reeds vóór 1400 meer op de vrachtaart dan op de visserij. In de tweede helft van de zestiende eeuw werd begonnen met de uitbouw van Rotterdam tot een voor die tijd moderne



De afsluiting in aanbouw – Foto Bart Hofmeester.



Afsluiting gereed: Goeree Overflakkee is vast met Voorne en Putten verbonden – Foto Bart Hofmeester.

haven. Deze ontwikkeling werd vooral gestimuleerd door de raadpensionaris Johan van Oldenbarneveldt, die de stoot gaf tot de totstandkoming van toen indrukwekkende havens op de Rechter Maasoever. Met het gereedkomen van de Leuvehaven in 1625 was deze ontwikkeling voltooid.

In de wijde Maasmond, de vaarweg van Rotterdam naar zee, kwamen geleidelijk aan ook opwassen tot ontwikkeling. De eerste opwas werd bedijkt in de 16e eeuw. Daarin ontstond het dorp Rozenburg. Voorshands behield de Maasmond nog haar wijsheid.

De veerman van Brielle, Jan Coppelstock, kon in 1572 nog regelrecht van de „Stadt van de Brielle” naar „Maes(lantse)sluys” varen; hij verzorgde toentertijd één van de belangrijkste schakels in de grote verkeersweg tussen Zeeland en Holland. Met de aandijking van de Polder Nieuw Rozenburg in 1634 werd de brede Mase evenwel verdeeld in twee betrekkelijk smalle benedenrivieren: Scheur of Sluysen Diep en Maes. Aan de Hoek van Holland kwam een strandhaak tot ontwikkeling, waarachter zich slikken vormden.

Deze voortdurend aangroeiende „steert sands” vernauwde de Maasmond, die bovendien nog verondiepte en de veelzeggende naam „Den Droogen” kreeg.

De voortgaande aanwas van het eiland Rozenburg en de verondieping van de Maasmond waren oorzaak, dat de zeevaart van en naar Rotterdam in de 18e eeuw gebruik maakte van de route Oude Maas, Dordtsche Kil, Hollandsch Diep en Haringvliet.

Rotterdam had na de bevrijding van de Franse overheersing in 1813 dringend behoefte aan een goede verbinding met de Noordzee, die bruikbaar zou zijn voor de zeeschepen van die tijd. Met het plan voor een Kanaal door Voorne was Brielle niet gelukkig. De landmeter, die de eerste verkennende metingen voor het kanaaltracé op Voorne uitvoerde, werd korte tijd in Brielle gevangengezet. Niettemin werd het Kanaal door Voorne tussen 1827 en 1829 gegraven tussen Hellevoetsluis en het latere Nieuwesluis. De ingebruikname van dit kanaal met een diepte van 5.70 m beneden kanaalpeil volgde in 1830. Helaas beantwoordde het Kanaal door Voorne niet lang aan de gestelde verwachtingen. De verondieping van het Goereesche Gat en de bank het Pampus bij Hellevoetsluis bemoeilijkten reeds spoedig het in- en uitvaren van de zeeschepen. Anderzijds werd het zeilschip toentertijd verdrongen door de snelle opkomst van het stoomschip, dat een grotere diepgang had. Tezelfder tijd verbeterde het rivierbeheer bovenstrooms, speelde de opkomst van de industrialisatie van het Ruhrgebied in Duitsland na 1850 en begon de aanleg van het Suezkanaal, waardoor het Verre Oosten aanmerkelijk dichterbij kwam. De opening van het Suezkanaal vond plaats in 1869.

Door al deze ontwikkelingen ontstond behoefte aan een meer aan de tijdsomstandigheden aangepaste vaarweg van Rotterdam naar zee. Verschillende plannen ter verbetering werden voorgesteld en afgewezen, totdat ir P. Caland kwam met het plan om de Hoek van Holland door te graven en de dan ontstane vaarweg vanuit de duinen tussen twee dammen zeewaarts te geleiden tot daar waar de zee voldoende diepte heeft. Op 24 januari 1863 kwam de wet tot stand, die het graven van de Nieuwe Waterweg mogelijk maakte. Een jaar later werd met de werkzaamheden begonnen, die in 1876 eindigden met de voltooiing van de Zuiderdam. Sedertdien is de Nieuwe Waterweg steeds weer opnieuw aangepast aan de eisen, die de ontwikkeling van schepen en scheepvaart aan een moderne vaarweg stellen.

Reeds in 1870 was de Nieuwe Waterweg in gebruik genomen, waarna deze vaarweg in 1872 werd betond. Dat jaar vielen 873 schepen de Nieuwe Waterweg binnen. In 1880 was dit aantal reeds gegroeid tot bijna 3500 schepen. Het behoeft nauwelijks enig betoog, dat door deze scheepvaartontwikkeling na de ingebruikname van de Nieuwe Waterweg een toenemende behoefte aan havens ontstond. Op dat moment bedroeg de havenoppervlakte 120 ha. Een jaar later wordt al begonnen met de aanleg van de eerste haven op IJsselmonde op de zuidelijke oever van de Rotterdamsche Waterweg. De

havenontwikkeling daar voltrekt zich vanaf de Maasbruggen in westelijke richting. Hier komt één van de meest bekende Rotterdamse havens tot stand: de Waalhaven.

De ontwikkeling van de Rotterdamse haven krijgt in het begin van de dertiger jaren een gevoelige klap te verwerken. Liepen in 1926 ruim 14.500 schepen de Nieuwe Waterweg binnen, in 1932 bedraagt dit aantal nog slechts ruim 10.000. Het duurt tot 1938 aler het aantal schepen, dat Rotterdam aandoet, uitkomt boven het niveau van 1926.

De crisisjaren nopen tot bezinning op het karakter van de Rotterdamse haven. Tot dan is Rotterdam een transitohaven, een in- en uitvoerhaven voor de westeuropese industrieën, hetgeen het haven- en scheepvaartverkeer een eenzijdig karakter verleent. Om daarin verandering te brengen wordt de vestiging van industrieën noodzakelijk geacht. In 1936 vestigt de B.P.M. (later Koninklijke Shell geheten) een olieraffinaderij aan de Eerste Petroleumhaven nabij Pernis op IJsselmonde, die naderhand uitgroeit tot de grootste olieraffinaderij ter wereld. Deze vestiging noopt reeds kort nadien tot de aanleg van de Tweede Petroleumhaven, die overigens eerst in 1955 gereed komt. De totale havenoppervlakte bedraagt in 1940 inmiddels 1875 ha.

Stad en haven worden in de Tweede Wereldoorlog zwaar getroffen. Nog in het laatste oorlogsjaar wordt de Rotterdamsche Waterweg bij Maassluis versperd met vier tot zinken gebrachte schepen. Door sabotage blijft evenwel een 42 m brede vaargeul vrij, waardoor op 5 mei 1945 een schip met 1000 ton kaakjes de zwaargeteisterde stad kan bereiken. Nadien wordt het herstel van stad, vaarweg en haven snel ter hand genomen. In 1947 is de vaargeul weer over de volle breedte beschikbaar, terwijl twee jaar later het herstel van de havens is voltooid.

In 1952 doen weer evenveel schepen, ruim 15.000, de haven van Rotterdam aan als in 1938. De havenoppervlakte is sedertdien bijna verdubbeld; Rotterdam is ingespeeld op het goederenverkeer ter zee, dat pas dan weer goed op gang komt.

DE NAOORLOGSE GROEI VAN DE ROTTERDAMSE HAVEN BEGINT: HET BOTLEKPLAN.

Plannen voor een verdere uitbreiding van het havenoppervlak van Rotterdam bestonden overigens reeds voor 1940 in de vorm van het Botlekprojekt. Hoewel dit plan reeds in 1947 door de gemeenteraad van Rotterdam werd aanvaard, werd de realisatie afhankelijk gesteld van het na-oorlogse herstel van de haven van Rotterdam. Zo is het duidelijk, dat eerst in 1954 is begonnen met de aanleg van de havens in het kader van het Botlekplan. Hiervoor moest de oorspronkelijke afsluitdam van de Botlek, zoals eerder vermeld, worden vervangen door een westelijker gelegen dam. Het volledige Botlekplan kwam eind 1960 gereed.

De eilanden Voorne-Putten, Rozenburg en Welplaat hadden tot na de watersnoodramp in 1953 een agrarisch karakter. De uitvoering van het Botlekplan bracht daarin verandering. Het vormde de inleiding tot een stormachtige ontwikkeling in de volgende 25 jaar, waarin het aanzicht van de eilanden ingrijpend zou veranderen.

Evenals de havengebieden op IJsselmonde kreeg het Botlekgebied verkeerstechnisch



„De Botlek”, het eerste industriegebied ten westen van de Oude Maas – Foto Aerophoto-Schiphol B.V.

een duidelijke oriëntatie op Rotterdam. De gemeente Rotterdam bouwde voor dat doel de Botlekbrug over de Oude Maas, die in 1955 voor het verkeer is opengesteld. In het Botlekplan was aanvankelijk niet voorzien in de aanleg van een Petroleumhaven. Een politieke crisis: de nationalisatie van de olie-installaties in Abadan door de regering van Iran, leidde tot wijziging in de oliepolitiek. Voortaan zouden de olieraffinaderijen niet meer worden gebouwd in de wingebieden doch in de consumptiegebieden. Dit betekende de overgang van het gebruik van „kleine” produktentankers naar „grote” ruwe-olie-tankers.

Hierbij zij aangetekend, dat na de oliekrisis in 1973 complete olieraffinaderijen worden geëksporteerd naar Saoedi-Arabië.

Het gevolg van de geschetste ontwikkeling was, dat in het Botlekplan de 3e Petroleumhaven tot stand kwam. Aan deze haven werd de Esso-raffinaderij gebouwd, die in 1960 in produktie ging.

Aangezien reeds in 1950 een tanker van 30.000 ton dwt Rotterdam aandeed en er sprake was van de bouw van tankers van 45.000 ton dwt, werd besloten om de Botlekhavens geschikt te maken voor de ontvangst van tankers van 65.000 dwt. Later zijn deze havens geschikt gemaakt voor tankers tot 80.000 dwt.

In ditzelfde Botlekplan bouwde Verolme een scheepswerf, die in juli 1957 werd geopend. Een jaar eerder was het Suezkanaal gesloten, zodat de olietankers genoodzaakt werden om de Kaap de Goede Hoop te ronden. Deze kostbare omweg naar West-Europa gaf de stoot tot de bouw van super- en mammoettankers.

De opdracht voor de bouw van 3 mammoettankers van 250.000 ton dwt voor rekening van Esso was voor de Scheepswerf Verolme in de Botlek aanleiding om in november 1967 te beginnen met de bouw van een nieuwbouwhelling voor dit type tankers. Sedertdien zijn op deze werf 11 tankers van 250.000 ton dwt en vanaf 1974 5 tankers van 318.000 ton dwt gebouwd en afgeleverd.

In de toenemende behoefte aan elektriciteit voor de industriële ontwikkeling in het Botlekgebied werd voorzien door de bouw van een nieuwe elektriciteitscentrale nabij de Waalhaven.

EUROPOORT: VAN PLAN TOT WERKELIJKHEID.

Met het oog op de verwachte snelle realisatie van het Botlekplan door het voorspoedig naoorlogse herstel van de haven van Rotterdam en de snelle jaarlijkse groei van het scheepvaartverkeer op Rotterdam ontstond er behoefte aan een plan voor de toekomstige ontwikkeling van het Rotterdamse haven- en industriegebied. Akuit werd deze aangelegenheid toen de Shell als een van de beide in Rotterdam gevestigde oliemaatschappijen aankondigde, dat er opdracht was gegeven tot de bouw van 12 tankers van 90.000 ton dwt elk.

Voor het Rijk was dit in 1956 aanleiding om het initiatief te nemen voor de instelling door de Rijkswaterstaat van een Werkgroep ter voorbereiding van een ontwikkelingsplan voor het haven- en industriegebied in Rijnmond onder voorzitterschap van prof. ir P.Ph. Jansen. In deze werkgroep hadden behalve de Rijkswaterstaat, de gemeente Rotterdam, de Cultuurtechnische Dienst, de provincie Zuid-Holland en de Rijksdienst voor het Nationale Plan zitting.

Blijkens het rapport, dat in februari 1958 werd uitgebracht, achtte de werkgroep het noodzakelijk voor Rotterdam om te kunnen beschikken over havens, waarin tankers van 65.000—85.000 ton dwt zouden kunnen binnenlopen. Het uitmonden van dergelijke havens in de Rotterdamse Waterweg zou echter nautische bezwaren opleveren met als gevolg, dat een nieuwe mond moest worden gemaakt om zonodig schepen van ca. 100.000 ton dwt te kunnen ontvangen.



Europaort en Maasvlakte; Het Brielse Meer ligt als buffer tussen Brielle en de industrie – Foto, Aerophoto-Schiphol B.V.

Intussen had de minister bij brief van 15 juni 1956 aan de gemeente Rotterdam bericht, dat hij in beginsel bereid was te bevorderen, dat de vaarweg van Rotterdam geschikt zou worden gemaakt voor schepen met een diepgang van 38–39 voet beneden O.L.W. en dat hij geen bezwaar had tegen een beginsel van een open havencomplex voor zeer diepe schepen op de westpunt van Rozenburg.

Voor het probleem „Industriegebied” zag de Werkgroep Jansen de oplossing in het „omwoelen en inrichten van het ongeveer 19 km lange – agrarische – eiland Rozen-

burg tot één havengebied"; er zou een oppervlakte van 3.600 ha ontstaan met een eigen toegang naar en tevens dichtbij zee. Het gebied kreeg de naam „Europoort”.

In het aanvankelijke plan van de Werkgroep Jansen zijn in 1959 en 1962 nog een aantal wijzigingen aangebracht.

Het huidige Hartelkanaal is een onderdeel uit het plan van de Werkgroep Jansen. Dit Hartelkanaal vormt de binnenscheepvaartverbinding tussen Maasvlakte en Europoort met het overige Nederlandse vaarwegennet.

Bij de vaststelling van het dwarsprofiel van het Hartelkanaal is gerekend op een intensieve binnenscheepvaart met duweenheden ter verwerking van massagoederen. Met name is deze duwvaart van belang voor het transport van ijzererts naar Duitsland.

Met de aanleg van het Hartelkanaal is in 1960 begonnen; de ingebruikname volgde op 22 januari 1968.

In het Hartelkanaal is een gedeelte van de Brielse Maasboezem opgenomen. Hierdoor werd het Brielse Meer verdeeld in twee delen, die naderhand onderling weer zijn verbonden door een doorgraving van de Polder Oud- en Nieuw Kleijburg benoorden Brielle.

Beoosten Zwartewaal kruist het Hartelkanaal het Brielse Meer. Het aldus geamputeerde deel van het Brielse Meer werd als Seinehaven aangetakt op het Hartelkanaal. Dit verlies aan recreatiegebied is naderhand goeddeels gekompenseerd door de aanleg van een recreatiegebied tussen Zwartewaal en Heenvliet rond een ontstane zandwinplas, die in verbinding staat met het Brielse Meer.

In het kader van de Hartelkanaalwerken werd het Brielse Meer vanaf Zwartewaal door een nieuw afzonderlijk scheepvaart- en voedingskanaal verbonden met de bestaande en eerdergenoemde inlaatsluis direkt benedenstrooms van de Spijkenisserbrug. Dit kanaal kruist het Kanaal door Voorne, dat in 1966 met een dam is afgesloten. Verziltiging van het Brielse Meer vanuit het Kanaal door Voorne is daardoor uitgesloten.

Vanaf de genoemde kruising met het Brielse Meer werd het Hartelkanaal in oostelijke richting doorgetrokken benoorden het Scheepvaart- en Voedingskanaal, waaraan het praktisch evenwijdig verloopt. Het bestaande Hartelsche kanaal is toen geamoveerd.

De aanleg van het Hartelkanaal betekende tevens het einde van het dorpje Nieuwesluis, dat ontstond na de opening van het Kanaal door Voorne in 1830. Het nabijgelegen landhuis „de Oliphant”, dat dateert uit 1592 is naderhand afgebroken en in Rotterdam-Zuid (vanaf de Dorpsweg richting tunnel links gelegen) weer opgebouwd.

Het Hartelkanaal is gelegen achter schutsluizen: de grote Hartelsluis, die toegang geeft tot de Oude Maas en op 21 juni 1967 in bedrijf is gesteld en de Rozenburgse Sluis, welke op 1 april 1971 als verbinding met het Calandkanaal (zeescheepvaart) in gebruik kwam. De schutsluizen beogen een versterkte verziltiging van de Oude Maas tegen te gaan. Voor dat doel zijn tevens luchtbellenschermen in de schutsluizen opgenomen. Het doorspuien van het Hartelkanaal geschiedt met zoet water vanuit de Oude Maas. Door de aanwezigheid van deze schutsluizen treden geen variabele waterstanden op het Hartelkanaal op (stormvloeden).



*Oostvoornse Meer en de vorming van de „slufter” ten zuiden van de Maasvlakte – Foto KLM Aero-
carto B.V.*

Juist dezer dagen blijkt dat de sluisen voor de scheepvaart te grote vertraging en daardoor hoge kosten met zich brengen.

Met het voorafgaande uitgangspunt ten aanzien van de waterhuishouding is het duidelijk, dat er een ingrijpende verandering plaats vindt bij verwijdering van de sluisen. Dit nog afgezien van het kosten-aspekt.

Het plan tot aanleg van de Europoort werd op 28 november 1957, dus nog voordat het rapport van de Werkgroep Jansen inzake Europoort en Maasvlakte in februari 1958 officieel was wereldkundig gemaakt, aanvaard door de gemeenteraad van Rotterdam.

Op 13 juni 1958 werd een aanvang gemaakt met de aanleg van Europoort. Daaropvolgend gaf H.M. de Koningin op 13 september 1958 het sein aan de eerste baggermolen om te beginnen met het baggerwerk voor de 4e Petroleumhaven. De inbaggering vond plaats vanuit het meergenoemde kanaal door Rozenburg. Gelijkzeitig begon aan de oostzijde van het natuurreservaat „De Beer” de aanleg van de Dintelhaven vanuit het Brielse Meer. Naderhand werd deze haven aangesloten op het Hartelkanaal. Eind augustus 1960 kwam de tijdelijke mond Europoort tot stand door het maken van een doorsteek door de linkeroever (zuidelijke oever) van de Rotterdamse Waterweg. Dit betekende de – tijdelijke – aansluiting van het Calandkanaal op de Rotterdamse Waterweg. Het jaar daarop werd vanuit het Calandkanaal met de aanleg van de 5e Petroleumhaven begonnen.

In snel tempo verandert zo het eiland Rozenburg in een haven- en industriegebied. Vruchtbare akkers worden vergraven tot grote watervlakten of verdwijnen onder een 5 m dikke zandlaag. De agrarische bevolking moet elders haar heil en heul zoeken. Verschillende boeren krijgen de kans om een nieuw landbouwbedrijf te beginnen in het nog maagdelijke Oostelijk Flevoland, anderen zijn om uiteenlopende redenen genoodzaakt om voortijdig de uitoefening van hun beroep te beëindigen.

Bij de aanvaarding van het plan tot aanleg van de Europoort in 1957 bestond nog het voornemen om het 1400 ha grote natuurreservaat „De Beer” te sparen. Nauwelijks 5 jaar later valt ook „De Beer” ten offer aan de havenontwikkeling. De gemeenteraad van Rotterdam besluit namelijk op 4 oktober 1962 om door „De Beer” een kanaal te graven: het Beerkanaal.

Aan de oostzijde van het Beerkanaal ontstaat in 1966 de 6e Petroleumhaven. In dat zelfde jaar begint vanuit het Calandkanaal de aanleg van de 7e Petroleumhaven. Vanuit deze haven wordt later een pijpleiding gelegd naar de raffinaderij van Mobiloil te Amsterdam.

Inmiddels is in 1965 de eerste tanker van 100.000 ton dwt, de s.s.t. „Golar Nor” de Europoort binnengelopen.

Op 10 februari 1967 wordt bekendgemaakt, dat de regering bereid is om Europoort toegankelijk te maken voor schepen tot 225.000 ton dwt met een diepgang van 62 voet.

Op 15 december 1969 doet de eerste 62' tanker, de Shell-tanker s.s.t. „Melo”, Europoort aan. In de periode 1968–1971 wordt het oostelijk deel van het Calandkanaal voltooid.

Op 11 juni 1971 komt de definitieve toegang naar Europoort in gebruik, die 1 april

1972 gereed is. Een smal gedeelte van de tijdelijke toegang tot Europoort, het Stael-diep, blijft intact ten gerieve van de binnenvaart.

INTERMEZZO: HAVENS, REKREATIE EN NATUUR.

De snelle okkupatie van Welplaat en Rozenburg door kanalen, havens en industrieën speelde zich na 1954 af in een periode, die ook belangrijke maatschappelijke ontwikkelingen te zien gaf. Het reeds groeiende belang van de openluchtrecreatie nam snel in betekenis toe na de invoering van de vrije zaterdag rond 1960. De meerdere vrije tijd en de stijgende welvaart bleken een enorme impuls te zijn voor de groei van het aantal personenauto's. Met de toenemende mobiliteit van de mensen vermeerderde de druk op het buitengebied, dat mede daardoor in het middelpunt van de belangstelling van boer en burger raakt.

Tegen deze achtergrond wordt de gemeente Rotterdam in 1958 onaangenaam getroffen door de uitkomsten van een onderzoek van de Rijks Planologische Dienst naar de beschikbare oppervlakte recreatiegebied binnen een cirkel met straal van 10 km uit het stadscentrum van een aantal grote steden. Voor de steden Utrecht, Den Haag, Amsterdam en Rotterdam blijkt deze oppervlakte respectievelijk 54, 16, 11 en 3 m²/inwoner te zijn. De nadien ingestelde recreatiecommissie komt in 1961 met een 10-jarenplan, dat door de gemeenteraad van Rotterdam wordt aanvaard. Volgens dit plan neemt de oppervlakte voor de openluchtrecreatie binnen de gemeentegrenzen in de periode tot 1968 toe met 50%. Bovendien dient voortaan bij het ontwerp van nieuwe stadswijken te worden uitgegaan van een oppervlakte van 30 m²/inwoner voor openluchtrecreatievoorzieningen (parken, volkstuinen, speelruimten en sportterreinen).

Al eerder, in 1960, besloot de gemeenteraad om het industriegebied in Botlek en Europoort en later op de Maasvlakte te doorgroenen. Vanwege de ongunstige omstandigheden van bodem (opgespoten zand) en klimaat (zilte zeewind) wordt nog datzelfde jaar een proefveld met diverse bomen en struiken aangelegd bij de Centrale Verkeersregelpost nabij de tijdelijke toegang Europoort: Al spoedig blijkt er nog een ongunstige faktor voor de beplanting te zijn: de talrijke konijnen! Teneinde de — jonge — bomen tegen konijnenvraat te beschermen wordt het onderste deel van de stam voorzien van een plastic omhulsel. In 1969 zijn reeds 90.000 bomen en een veelvoud daarvan aan struiken geplant.

Langs de Rotterdamse Waterweg wordt ter hoogte van Rozenburg een beplantingsstrook aangebracht als anti-verblindingsmiddel opdat de gezagvoerders van voorbijvarende schepen niet worden gehinderd door het licht van de koplampen van auto's. In de loop van de zestiger jaren wordt de afscherming van de industrie met beplantingen gestimuleerd.

Om in de verwachte behoefte aan ruimte voor openluchtrecreatie te voorzien begon de Provinciale Waterstaat van Zuid-Holland direkt na de afsluiting van de Brielse Maas in 1950 reeds met de realisatie van het Brielse Maas-plan. In 1953 werd de Stichting Rekreatieplan Brielse Maas opgericht, die in 1963 wordt omgezet in het Rekreatieschap



Strand „De groene punt” tussen Oostvoorne en Rockanje. Voortdurend neemt het strand af; de kustafslag wordt bestreden met het opspuiten van zand – Foto KLM Aerocarto B.V.

Brielse Maas. Door de amputatie van gedeelten van het Rekreatieplan Brielse Maas ten behoeve van het Hartelkanaal werd een derde van de investering van bijna 2½ miljoen gulden door de Stichting Rekreatieplan Brielse Maas teniet gedaan. Tussen 1962 en 1966 wordt een nieuw rekreatieplan voor het Brielse Meer gemaakt, waarvan de realisatie goeddeels is voltooid.

De snelgroeiende intensiteit in gebruik van het recreatiegebied Brielse Maas bracht de behoefte aan meer ruimte voor openluchtrecreatie duidelijk aan het daglicht. Met het oog daarop is in de Tweede Nota voor de Ruimtelijke Ordening (1966) een z.g. „groene ster” een element van formaat voor dagrecreatie op Putten gesitueerd. Dit gebied, dat nadien bekend is als het Groene Stergebied Bernisse, wordt in 1968 bij herziening van het in 1963 vastgestelde streekplan Voorne-Putten-Rozenburg daarin opgenomen als recreatiegebied van regionale betekenis. Als zodanig ontbreekt het later ook niet in het in 1975 goedgekeurde streekplan Rijnmond.

De ondergang van het natuurreservaat „De Beer” in 1962 was intussen een gevoelig verlies voor de natuurbescherming. Het leek een teken aan de wand. Donkere wolken pakten zich ook samen boven de duinen van Voorne.

Vooraf zij opgemerkt, dat het duingebied van Voorne, blijkens de uitkomsten van een vergelijkend onderzoek de eerste plaats inneemt in de rij van belangrijke N.W.-Europese kustgebieden. Door hun uitzonderlijke natuurwetenschappelijke betekenis hadden de duinen van Voorne reeds vroeg (1927) de status van natuurreservaat gekregen. Het was dan ook bepaald niet zonder reden, dat de Stichting Wetenschappelijk Duinonderzoek in de duinen op Voorne een veldlaboratorium liet bouwen. Dit Biologisch Station „Weevers Duin” werd in 1957 opgenomen in het Instituut voor Oecologisch Onderzoek van de Koninklijke Akademie van Wetenschappen. In 1968 werd het Biologisch Station gehuisvest in een nieuw gebouw nabij het oorspronkelijke onderkomen.

De aanvankelijke zorgen om de duinen van Voorne vloeiden voort uit het meergenoemde plan uit 1958 van de Werkgroep Jansen. Hierin reikt de zuidelijke begrenzing van het haven- en industriecomplex op de Maasvlakte tot aan de Voornse duinen en leunt verder aan tegen het dorp Oostvoorne. In 1964, kort voordat de werken voor de uitbreiding van Europoort op de Maasvlakte tot uitvoering komen, wijzigt de regering deze zuidelijke begrenzing van het toekomstig haven- en industriegebied op de Maasvlakte en stelt deze wijziging vast d.m.v. een demarkatielijn. Deze demarkatielijn is gesitueerd op de Westplaat, een zandplaat voor de N.W.-kust van Voorne. De afstand van de demarkatielijn tot de Voornse kust verloopt van oost naar west geleidelijk aan van ongeveer 500 tot 1000 m. Werkelijk geen grote afstand voor de door de regering gewenste creatie van een landschappelijk aanvaardbare overgang van het industriegebied naar het natuurgebied van Voorne. Maar met de mogelijke aanleg van een kunstmatig duin langs de demarkatielijn valt toch wel veel te bereiken.

Na de vaststelling van de demarkatielijn rezen vragen over de toekomstige mogelijkheden tot uitbreiding van het haven- en industriegebied voor onze wereldhaven.

Eind 1966 verscheen een plan voor de aanleg van een reeks insteekhavens („visgraathaven”) vanaf de Maasvlakte langs Voorne-Putten en de Hoekse Waard tot Numansdorp. De inspiratie voor dit plan was ontleend aan het in 1957 verschenen rapport „Randstad en Delta” van het Provinciaal Bestuur van Zuid-Holland. In dit rapport wordt o.m. de mogelijkheid afgetast om aan het Haringvliet in de toekomst de functie van havenbekken te geven.

In de verschillende plannen duiken voorts meermalen varianten op van het Driewegkanaal, dat eveneens vermeld wordt in het rapport „Randstad en Delta”.

Deze varianten betreffen het graven van een kanaal door Voorne, Putten of de Hoekse Waard. In het laatste geval betreft dit met name de verbinding van het Botlekgebied met het Moerdijkgebied. Inmiddels is gekozen voor een vaarroute via de – te verbeteren – Dordtsche Kil.

Meerdere toekomstvisies werden gepubliceerd, die werden aangeduid met het groene, blauwe of oranje boek. Het meest ingrijpende plan lanceerde Rotterdam in 1969 in het gele boek: „Plan 2000+”. In dit plan is ten zuiden van de demarkatielijn een uit twee fasen bestaande uitbreiding ontworpen, terwijl daarin voorts – behoudens het reserveren van vrijwel geheel Voorne-Putten plus een deel van de Hoekse Waard en het bestemmen van Goeree-Overflakkee als woonplaats „Grevelingenstad” voor de werknemers van de te verwachten industrieën – een forse doorgraving van de Voornse duinen ter hoogte van de Tenellaplas is geprojecteerd.

Deze en andere plannen riepen heftige reacties op. En niet alleen op Voorne-Putten! Het college van burgemeester en wethouders van Vlaardingen bijv. weert zich fel tegen de aantasting van Voorne-Putten: de tuin van Rijnmond moet behouden blijven!

Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland spreken in 1968 als hun mening uit, dat Voorne-Putten als agrarisch, recreatie- en woongebied in stand dient te blijven. In dat kader past de beslissing die eindelijk kort tevoren is genomen over de aanvraag van het Waterschap de Brielse Dijkkring tot ruilverkaveling voor de eilanden Voorne-Putten, Rozenburg en Welplaat bij het College van Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland. Deze aanvraag was op 28 maart 1956, kort na het begin van de uitvoering van het Botlekplan, ingediend. Op 9 augustus 1967 wordt deze aanvraag goedgekeurd voor wat betreft Voorne-Putten en afgewezen voor de eilanden Welplaat en Rozenburg. Dan volgt 5 jaar van voorbereiding, waarna het plan voor de ruilverkaveling op 2 december 1973 in stemming wordt gebracht. Na de gunstige uitslag van deze stemming wordt in 1975 begonnen met de werkzaamheden, die omstreeks 1985 gereed zullen zijn. De doelstelling van de ruilverkaveling is in 1967 veelzijdiger dan ten tijde van de aanvraag in 1956. De ruilverkaveling van „de tuin van Rijnmond” beoogt nu, naast de verbetering van de agrarische infrastructuur, o.m. het realiseren van het streekplan en het creëren van zekerheid met betrekking tot het toekomstbeeld van Voorne-Putten: een gebied waar het volgens zijn bestemming goed wonen, werken en rekreëren is.



0 1 2 3 4 5 10 km
SCHAAL 1 : 100000



LEGENDA

- BESTAANDE HAVENS EN INDUSTRIEGEBIEDEN
- GEPROJECTEERDE HAVENS EN INDUSTRIEGEBIEDEN
- GEPROJECTEERDE HAVENS EN INDUSTRIEGEBIEDEN IN LATER STADIUM
- GEPROJECTEERDE WOONGEBIEDEN
- BUITENWATER
- BINNENWATER
- SPAARBEKKENS DRINKWATER
- AGRARISCH GEBIED
- STRAND- EN DUINGEBIED
- GROEN BEGEIDINGSZONES
- LUCHTHAVENS
- HOOFDWEGEN PRIMAIR
- HOOFDWEGEN SECUNDAIR
- LOKALE ONTSLUITINGSWEGEN
- RAILVERVOER

ONTWIKKELING NOORDELIJKE DELTA
PLAN 2000+

EINDFASE

hoort bij
11-305

KAART 5

EEN NIEUWE HAVENMOND VOOR ROTTERDAM.

De uitbreiding van Europoort op de Maasvlakte vormt een onderdeel uit het plan, dat de Werkgroep Jansen in 1958 opstelde. In dit plan was destijds rekening gehouden met de komst van tankers tot 100.000 ton dwt met een diepgang van 50–51 voet naar Europoort. Hiertoe was, gescheiden van de mond van de Nieuwe Waterweg, een nieuwe havenmond als afzonderlijke toegang vanuit zee voor de Europoort en Maasvlakte ontworpen.

In maart 1962 wordt echter bekend, dat Japan reeds schepen van ca. 130.000 ton dwt voor olievervoer bouwt. Na de aankondiging van de komst van tankers groter dan 100.000 ton dwt wordt besloten om Europoort bereikbaar te maken voor schepen met een diepgang van 57 voet. Voor deze nog volumineuzer schepen is nautisch een lange uitloop- en stopweg in rustig water een eerste vereiste. Op grond van deze nautische eis wordt in 1964 besloten tot de bouw van een gekombineerde havenmond, die tot 5 km in zee reikt. Achterin deze havenmond zorgt een splitsingsdam voor een scheiding tussen de monden van de Nieuwe Waterweg en Europoort/Maasvlakte.

Deze lay-out beoogt de volgende funktiesplitsing:

- de Rotterdamse Waterweg tussen Hoek van Holland en Oude Maas is vrij van binnenscheepvaart en haveningangen en wordt een snelweg voor de – kleine – zeescheepvaart tussen de Noordzee en Rotterdam;
- het Hartelkanaal dient de binnenscheepvaart;
- Calandkanaal en Beerkanaal ontvangen de – grote – zeescheepvaart.

De groei van de afmetingen van de tankers staat evenwel niet stil. Op een verzoek van de gemeente Rotterdam maakt de regering op 10 februari 1967 bekend, dat zij bereid is om Europoort toegankelijk te maken voor schepen van 225.000 ton dwt met een diepgang van 62 voet. Deze regeringsbeslissing heeft tot gevolg, dat de oliemaatschappijen hun raffinagecapaciteit in Europoort verdubbelen. Als Europoort in 1970 daadwerkelijk toegankelijk is voor 62' tankers, dan blijkt van de 217 tankers van 100.000 ton dwt en meer, die Europoort dat jaar aandoen, bijna een derde gedeelte te bestaan uit 62' tankers!

Reeds in 1969 is het duidelijk, dat de bouw van tankschepen van 500.000 ton dwt met een diepgang van 90 voet technisch mogelijk is. Deze kennis kan nog juist voor de start van het werk worden verwerkt in het inrichtingsplan voor de gekombineerde havenmond.

Sedertdien werd in 1973 beslist om Europoort toegankelijk te maken voor schepen van 300.000 ton dwt met een diepgang van 68 voet. Thans loopt een studie om na te gaan welke gevolgen het heeft om Europoort toegankelijk te maken voor schepen van 425.000 ton dwt met een diepgang van 72 voet.

De aanleg van de uitbreiding van de Europoort op de Maasvlakte begint in 1964 met de afsluiting van het Sluische Gat, waardoor de eerdergenoemde Westplaat wordt verbonden met het eiland Rozenburg. Daarna volgt de bouw van een zanddam over de Westplaat langs de demarkatielijn.

In 1966 vindt de afsluiting plaats van het Brielsche Gat, dat – zeewaarts van de Brielse Maasdam – tussen Voorne en de Westplaat is gelegen. Deze afsluiting komt tot stand door de bouw van een afsluitdam in zand ter hoogte van Rijksstrandpaal 5, gevolgd door eenzelfde dam bij Rijksstrandpaal 6 op Voorne. De westelijke dam heet „primaire dam” en de oostelijke zanddam „secundaire dam”. Het aldus omsloten gedeelte van het Brielse Gat fungeert vervolgens als zandwinput voor het te maken werk op de Maasvlakte. Vanuit de winput tussen de primaire en secundaire dam wordt van Rijksweg een zanddam opgespoten als zeevaartse begrenzing van de uitbreiding van Europoort op de Maasvlakte. De bouw van deze zanddam in zee, die uiteindelijk een lengte krijgt van 4.250 m, duurt van maart 1967 tot oktober 1969. Beoosten de zanddam spuit de gemeente Rotterdam het toekomstig haven- en industrieterrein op met zand, afkomstig uit de winput in het afgesloten Brielsche Gat beoosten de secundaire dam bij Rijksstrandpaal 5.

Om mogelijke nadelige gevolgen voor de duinen te voorkomen wordt het waterpeil in het afgesloten Brielsche Gat kunstmatig op een nagenoeg konstant peil gehouden. Het inlaatwater wordt via de werksluis in de dam over de Westplaat ontleend aan het Beerkanaal. De eigenlijke functie van deze werksluis is het doorlaten van de winzuigers voor de zandwinning. Na beëindiging van de zandwinning wordt de werksluis opgeruimd. In het afgesloten Brielsche Gat blijft dan een 40 m diepe plas achter, die vanwege zijn vorm wel „voetzoolmeer” wordt genoemd, maar thans beter bekend is onder de benaming: Oostvoornse Meer.

In het begin van de zeventiger jaren is over het afgesloten Brielsche Gat nog een felle polemiek gevoerd. Over het al dan niet weer in open verbinding brengen met de zee. Uiteindelijk besloot de Regering om het Brielsche Gat gesloten te laten ten gunste van de mogelijke ontwikkeling van een z.g. Voordelta als nieuw natuurgebied.

Na het gereedkomen van de zanddam op de Maasvlakte begint de gemeente Rotterdam in 1970 met het doortrekken van het Beerkanaal in de Maasvlakte, hetgeen later de Mississippihaven oplevert. Door deze werkzaamheden krijgt Rotterdam veel zand overkompleet. Om dit zand te bergen wordt de Maasvlakte westwaarts verbreed tot aanvankelijk 200 m uit de zanddam. Deze verbreding is evenwel ontoereikend voor de berging van het vrijkomende zand. Uiteindelijk wordt dit zand geborgen in een gebied, dat zich langs de demarkatielijn uitstrekt tot ongeveer 1½ km uit de zanddam om dan geleidelijk tot een holle boog te verlopen tot 200 m uit de zanddam ter plaatse van de aanzet voor de Zuiderdam (blokkendam). Deze omvangrijke zandberging is naderhand ontsloten door wegen met parkeerplaatsen. Sedertdien vertoeven hier op zomerse weekeinden – volgens tellingen – meer dan 25.000 bezoekers.

Na voltooiing van meergenoemde zanddam gaat Rijkswaterstaat met steenachtige materialen verder met de dambouw voor de nieuwe havenmond voor Hoek van Holland: de Noorderdam en de Zuiderdam.

De gehele Zuiderdam ter lengte van 5½ km werd, met het oog op de later verwachte verdieping van de zeebodem, in een cunet – dus verdiept – aangelegd. De basis wordt vanaf 11.50 m – N.A.P. gevormd door een brede filterconstructie van twee lagen grind met daarop, eveneens in twee lagen, een pakket breuksteen. Daarop is de eigenlijke

dam aangebracht, die achtereenvolgens is opgebouwd uit zwaardere breuksteen en kleine en grote betonblokken. De grote betonblokken hebben ribben van 2.55 m en wegen 43 ton! Tenslotte is aan weerskanten van deze dam en op de filterkonstruktie een steunberm van zware breuksteen aangebracht. Aangezien de stenen dam niet hoger behoeft te worden gemaakt dan nodig is voor de geleiding van stroom en scheepvaart en voor de reductie van golven, blijft de kruinhoogte beperkt tot 2.00 m + N.A.P. bij een breedte van ca. 8 meter.

De drie kilometer lange Noorderdam is gebouwd in het verlengde van het bestaande Noorderhoofd. Deze dam is opgetrokken in water met een diepte van 18 meter. Nadat op de bodem een verhoging van zeegrind op grof zand was aangelegd, werd de Noorderdam op dezelfde manier gekonstrueerd als de Zuiderdam.

Het bij de bouw van de dammen gebruikte grind is zeegrind, dat met grote sleep-hopperzuigers is gewonnen voor de Engelse kust. De breuksteen kwam per spoor uit België en per schip uit Zweden. De vervaardiging van de betonblokken vond plaats in een voor dat doel gebouwde fabriek op een werkterrein in Europoort. De hoeveelheid verwerkte beton zou voldoende zijn geweest voor de aanleg van een autosnelweg tussen Amsterdam en Bazel.

De zuidelijke begrenzing van de gekombineerde havenmond wordt gevormd door de Zuidwal, gelegen tussen Breekwater en Beerkanaal. Deze Zuidwal ligt langs de noordrand van het opgespoten industrieterrein op de Maasvlakte, dat voor het maken van de Zuidwal een zeewaarts talud kreeg van 1:8. Dit talud sluit aan op een onderwaterdam van zeegrind, waarvan de kruin reikt tot 6.00 m + N.A.P. Aan de landzijde is dit industrieterrein over een breedte van ongeveer 20 meter bedekt met een laag zeegrind ter dikte van 2 à 3 meter tot 7.00 m + N.A.P. Deze laag zeegrind is langs het talud doorgetrokken tot voornoemde onderwaterdam van zeegrind. Terzijde zij opgemerkt, dat de Zuidwal vanaf het moment van aanleg een grote aantrekkingskracht uitoefende op zeehengelaars.

Nadien verrees hier het tankpark van de Maasvlakte Oil Terminal. De opslagtanks reiken met hun bovenkant tot 25.00 m + N.A.P. Vanaf het strand te Hoek van Holland werd de aanblik hiervan minder gewaardeerd. Voor de gezagvoerders van de binnelopende schepen leverde dit tankpark een onrustig beeld op langs de Zuidzijde van de nieuwe buitenhaven. In de behoefte aan visuele afscherming werd voorzien na de voltooiing van de nieuwe havenmond. De gemeente Rotterdam maakte toen met uitkomend zand uit de 8e Petroleumhaven een kunstmatige duinregel, bezuiden de Zuidwal. De basis van deze duinregel is 80 m breed, terwijl de hoogte van de „duintop” varieert tussen 22.00 en 23.00 m + N.A.P..

Voor de bouw van de splitsingsdam, die de Rotterdamse Waterweg scheidt van de toegang tot Europoort, is uitgegaan van het worteleinde (meest oostelijke deel) van het vroegere Zuiderhoofd. Het grootste deel van het Zuiderhoofd met de parallel daaraan liggende Lagedam, en de leidam moest worden opgeruimd. Aanvankelijk geschiedde dit voor de bouw van de Zuidwal, die van oost naar west verliep, en later voor het maken van de definitieve toegang Europoort met splitsingsdam.

De splitsingsdam is erg smal en bestaat uit een kern van (grind-)zandasfalt, waarvan de taluds zijn afgedekt met gepenetreerde breuksteen en de kruin met een 5 cm dikke laag asfaltbeton. De kruin van de splitsingsdam is 8 m breed; de kruinhoogte bedraagt 3.50 m + N.A.P..

De Rotterdamse haven en zijn toegang vanuit zee moesten in het verleden reeds meermalen worden aangepast aan de groeiende afmetingen van de olietankers. Na de Tweede Wereldoorlog was Rotterdam bereikbaar voor tankers van ± 25.000 ton met een diepgang van 32 voet. De eerste na-oorlogse aanpassing ten behoeve van schepen met een diepgang van 35/36 voet kon nog zonder baggerwerkzaamheden in de toegang vanuit zee worden gerealiseerd. De bodem in havenmond en rivier werden toen verdiept tot 11.00 m – N.A.P., een diepte die van nature reeds aanwezig was in de toegang vanuit zee naar de havenmond.

Met het oog op de uitvoering van het Botlekplan na 1954, dat was afgestemd op de komst van tankers van 65.000 ton dwt (thans: 80.000 ton dwt) volgde een aanpassing voor schepen met een diepgang van 42/43 voet (thans 45/46 voet). Deze aanpassing kwam gereed in 1961.

Hiervoor zagen we reeds, dat het uit 1958 daterende plan van de Werkgroep Jansen voor de bouw van de Europoort met uitbreiding op de Maasvlakte voorzag in de komst van tankers tot 100.000 ton dwt met een diepgang van 50/51 voet. Dit betekende het maken van een vaargeul in zee – de latere Maasgeul – vanaf de dieptelijn 18.50 m – N.A.P. tot de nieuw te maken havenmond. Binnen deze havenmond én het Caland- en Beerkanaal kon worden volstaan met een bodemdiepte van 17.50 m – N.A.P.. In 1966 is dit werk weliswaar gereed maar het einde van de aanpassingen is nog niet in zicht. Nog datzelfde jaar verzoekt Rotterdam aan de regering om Europoort toegankelijk te maken voor schepen van 225.000 ton dwt met een diepgang van 62 voet. Dit betekent het maken van een vaargeul tot in de Noordzee. Met het doel om inzicht te verkrijgen in de te verwachten hoeveelheid onderhoudsbaggerwerk in een dergelijke geul, besluit de gemeenteraad van Rotterdam op 18 augustus 1966 om in dat verband een proefgeul in de Noordzee te baggeren. Dit gebeurt daarna op 20 km uit de kust, waar de zeebodem op 20.00 m – N.A.P. ligt. Daar wordt een ruim 5 meter diepe proefgeul gebaggerd, die daar een jaar later nog onveranderd ligt.

Uit nautische overwegingen is intussen vastgesteld welke route de mammoettankers vanuit de Zuidelijke Noordzee moeten volgen om Europoort aan te lopen. Deze route houdt in, dat de as van de vaargeul naar Europoort – de voornoemde Maasgeul – overeenkomt met de lichtenlijn 112° , die samenvalt met de as van de nieuwe havenmond. Vanuit de havenmond gerekend krijgt de toekomstige Maasgeul een lengte van 12 km en reikt dan tot de dieptelijn 22.00 m – N.A.P. om daar onder een hoek aan te sluiten op de meest gunstige aanlooproute naar Europoort, die de richting $82^\circ 30'$ heeft.

Nadat de regering op 10 februari 1967 in gunstige zin besluit op het verzoek van Rotterdam, beginnen nog datzelfde jaar de werkzaamheden voor het maken van de toegangseul naar zee. Het baggeren van de twaalf kilometer lange Maasgeul en de aanloop-

route tot deze geul – de Eurogeul – is geen eenvoudig karwei. Ze liggen in of bij de drukste scheepvaartweg ter wereld met meer dan 70.000 scheepsbewegingen per jaar. Om dit verkeer niet te hinderen pakte men het baggerwerk aan met slechts twee sleep-hopperzuigers, de „Prins der Nederlanden” en de „Geopotes IX”, die beide echter tot de grootste ter wereld behoorden. Met dit materiaal vorderde de aanleg van de geul zeer snel. In de loop van 1970 konden schepen van 62 voet de geul gebruiken.

In de Eurogeul is het overigens niet nodig om aaneengesloten te baggeren. Hier bevonden zich namelijk de zogenaamde megaribbels, drie tot zes meter hoge duintoppen onder water. Van deze onderwaterduinen behoeft alleen het bovenste deel te worden weggebaggerd. Al met al moesten tijdens het werk ook nog zes wrakken en drie wrakresten worden opgeruimd.

Na 1973, als beslist is om Europoort geschikt te maken voor schepen van 300.000 ton dwt met 68 voet diepgang, gaat de aanpassing verder. De Eurogeul, Maasgeul en Maasmond worden respectievelijk verdiept tot 25.00 m – N.A.P., 24.00 m – N.A.P. en 23.00 m – N.A.P.. Begin 1975 is ook dit werk geklaard. De kunstmatig verdiepte vaargeul in zee heeft dan een lengte van 45 km. In 1976 lopen reeds 45 schepen met een diepgang van 68 voet Europoort binnen.

De regeringsbeslissing van 1967 om Europoort toegankelijk te maken voor schepen van 225.000 ton dwt met een diepgang van 62 voet betekende ten opzichte van het oorspronkelijke plan uit 1958 een meerdere verdieping van de bodem in de havenmond met vier meter. Deze verdieping zou stroomopwaarts tot een terugschrijdende erosie kunnen leiden en daarmee tot een toenemende verzilting. Om dit tegen te gaan werd na 1968 begonnen met het ophogen en daarna vastleggen van de bodem in de Rotterdamse Waterweg en de Nieuwe Maas. Het ophogen – soms over een hoogte van 10 m! – vond plaats met grof zand, dat ter vastlegging werd afgedekt met grind. Vooraf was de ligging van de bovenkant van deze grindlaag in de hieronder vermelde riviervakken als volgt vastgesteld:

tijdelijke mond Europoort – Botlek	: 16.00 m – N.A.P.
Botlek – Waalhaven	: 14.00 m – N.A.P.
Waalhaven – Metrotunnel (Maasbruggen)	: 12.00 m – N.A.P.
Nieuwe Maas, bovenstrooms van de metrotunnel	: 8.00 m – N.A.P.

Tot de verdere aanpassingswerken behoorde in 1970/1971 ook de realisatie van het strandplan Hoek van Holland, dat bestond uit het maken van een kunstmatige duinregel met voorliggend strand zeewaarts van de bestaande zeereep aldaar. De uitvoering van dit werk werd mogelijk gemaakt door de grote hoeveelheden zand, die vrijkwamen tijdens het maken van de definitieve toegang tot de Europoort. Dit werk had tot doel om het natuurlijke proces van aanpassing van de kustlijn benoorden Hoek van Holland aan de verlenging van het Noorderhoofd met de drie kilometer lange Noorderdam kunstmatig te bespoedigen.

Als de nieuwe havenmond voor Rotterdam in 1975 gereed is, heeft tevens de kustlijn van Nederland een flinke verandering ondergaan door de niet-alledaagse wijze van inpolderen van de Maasvlakte.

INTERMEZZO: AANDACHT VOOR HET MILIEU.

De uitbreiding van de Europoort op de Maasvlakte komt tot stand in een periode waarin, onder invloed van de stijgende welvaart na 1960, een toenemende belangstelling voor het woon- en leefmilieu ontstaat.

De werkers in de industrie worden in de na-oorlogse jaren dicht bij hun werk gehuisvest in Pernis, Hoogvliet, Spijkenisse en Rozenburg. De afstand wonen-werken is afgestemd op fiets en openbaar vervoer. In deze woonplaatsen zorgt de overheersende wind uit zuidwestelijke richting er voor, dat men geen voortdurende last van luchtverontreiniging heeft. Anders ligt dit op de noordelijke oever van de Rotterdamse Waterweg in Vlaardingen waar de woonwijken benoorden de industrieterreinen liggen. De toenemende luchtverontreiniging door de kunstmestfabriek ENCK, tegenwoordig Windmill Holland B.V., is aanleiding tot de oprichting van de Vereniging tegen Luchtverontreiniging (thans: Milieubederf) in en om het Nieuwe Waterweggebied.

Na een kalamiteit in augustus 1964 bij Shell in de Botlek, waarbij ongewild 250 kg van het zeer giftige insecticide telodrin in nevelvorm ontsnapt, neemt de gemeente Vlaardingen het initiatief voor de totstandkoming in 1965 van de Raad voor de Milieuhygiëne in het Waterweggebied. In deze Raad zijn de gemeenten Vlaardingen, Rotterdam, Schiedam, Maassluis, Spijkenisse en Rozenburg vertegenwoordigd. Enkele jaren na de instelling van het Openbaar Lichaam Rijnmond bij wet van 5 november 1964 wordt voornoemde Raad omgezet in de Regionale Raad voor het Milieubeheer in het Rijnmondgebied, waarbij de Rijnmondgemeenten, het bedrijfsleven en de burgerij vertegenwoordigd zijn. Deze activiteit leidt in 1967 tot de instelling van een Centrale Meld- en Regelkamer Luchtverontreiniging voor het Nieuwe Waterweggebied, die dag en nacht voor klachten vanuit de burgerij beschikbaar is. Tevens komt in oktober 1969 een geautomatiseerd waarschuwingsmeetnet gereed. Hiervoor zijn 31 meetpalen, z.g. snuffelpalen, rond het Botlek-Pernisgebied opgesteld. Bovendien worden niet-automatische metingen verricht op vaste en mobiele meetstations.

Enkele kalamiteiten in 1968 in Vlaardingen en Pernis worden in het natuurbeschermingsjaar 1970 gevolgd door een ernstige smogperiode op 12 en 13 oktober in Vlaardingen. Voor de toenmalige Staatssecretaris van het Ministerie van Volksgezondheid en Milieuhygiëne is dit aanleiding om, vooruitlopend op het van kracht worden van de Wet inzake de Luchtverontreiniging op 18 september 1972, het Rijnmondgebied tot saneringsgebied te verklaren.

Deze en andere elkaar opvolgende gebeurtenissen veroorzaken veel negatieve publiciteit over de leefbaarheid in het Rijnmondgebied. Door A.H. Kloos van het N.V.V. is dit in 1968 aldus verwoord: De bewoners van de randstad betalen een onkalkuleerbaar hoge prijs in verlies aan woon- en leefgenot door het steeds maar oprukkend industrieel potentieel.

De Raad van Rijnmond reageert op dit alles op 20 december 1971 met het besluit tot het instellen van de Dienst Centraal Milieubeheer Rijnmond, die medio 1973 met haar werkzaamheden begint. Voordien is een raamplan van activiteiten opgesteld en voorgelegd aan de industrie, die medewerking daaraan toezegt. Tot deze activiteiten behoort

de inventarisatie van de belangrijkste emissies (SO₂, stikstofoxyden, koolwaterstof, stank, roet en stof), waarvan de niet al te gunstige uitkomsten in januari 1973 in rapportvorm verschijnen.

Op 12 juli 1972 komt de Stichting Europoort-/Botlekbelangen tot stand, die tot doel heeft het behartigen van de gemeenschappelijke belangen van de industrieën inzake milieubeheer, infrastructuur (wegen), bedrijfsgeneeskunde, onderlinge bijstand bij kalamiteiten, leefbaarheidsvoorzieningen en bundeling van overheidscontacten.

Na dit alles behoeft het nauwelijks enig betoog dat het leefmilieu later centraal staat in het in 1975 goedgekeurde streekplan Rijnmond.

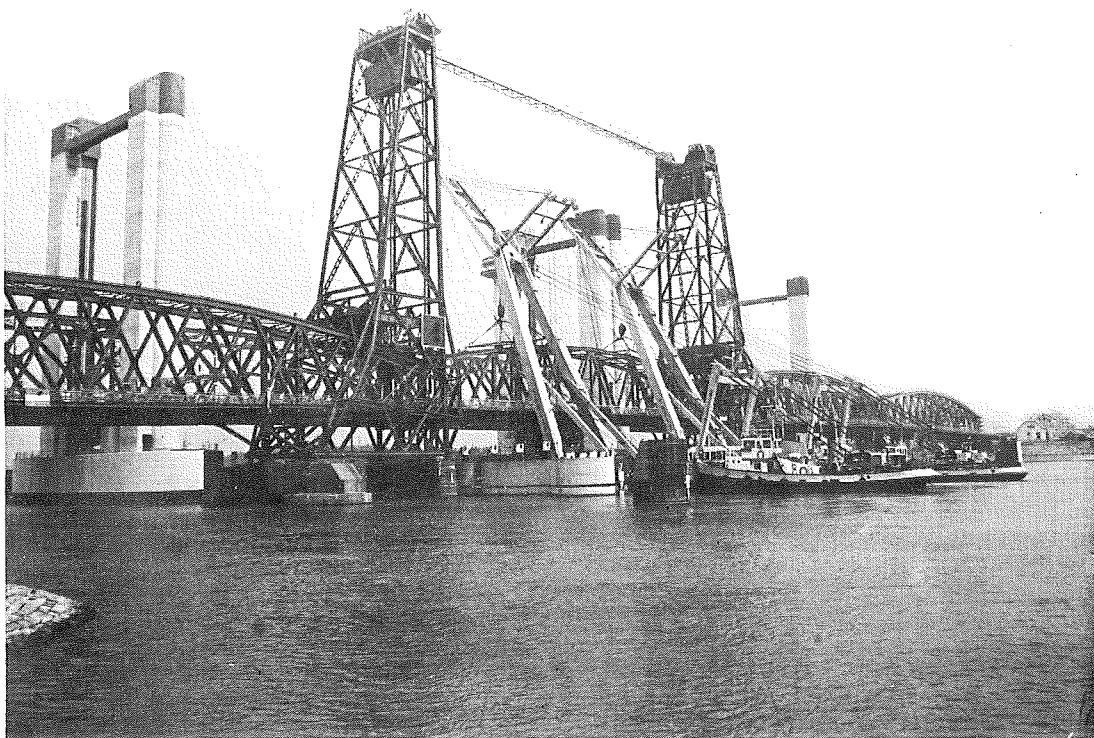
Op de Maasvlakte is in 1970 inmiddels begonnen met de bouw van een elektriciteitscentrale, die eind 1974 gereedkomt. De situering van deze elektriciteitscentrale is ingegeven door de aanwezigheid van voldoende koelwater, dat ontleend wordt aan de 8e Petroleumhaven om na gebruik te worden geloosd in het Breekwater. Voorts telden de beschikbaarheid van voldoende ruimte (130 ha) en de ligging nabij groot-afnemers met het oog op de transportleidingen. Voor deze centrale, die met aardgas wordt gestookt, bestaat het voornemen om deze in de verdere toekomst tot het zesvoudige vermogen uit te breiden.

De beide schoorstenen van de centrale reiken tot 175 m + N.A.P.; deze schoorstenen, die anderhalf maal zo hoog zijn als de Domtoren te Utrecht, zijn tot op een afstand van 15 km zichtbaar. De bouw van deze centrale betekende tevens de tracering en aanleg van meerdere hoogspanningsleidingen door het open landschap van Voorne-Putten.

Bij de aanvang van de werken tot aanleg van haven- en industrieterrein op de Maasvlakte doken reeds plannen op voor de vestiging van een hoogoven-/staalbedrijf op de Maasvlakte. Naarmate meer toekomstig industrieterrein op de Maasvlakte zichtbaar wordt, begint de discussie over deze plannen op gang te komen. Het milieu-aspekt van een eventuele vestiging weegt rond 1970 erg zwaar. Vele deskundigen uit binnen- en buitenland schrijven rapporten over de te verwachten al dan niet toelaatbare extra milieubelasting door verontreiniging van een staalbedrijf. Na veel wikken en wegen valt op 17 april 1971 de beslissing om voorlopig af te zien van de vestiging van een staalgigant op de Maasvlakte. Uiteraard hebben ook andere factoren een rol gespeeld bij de afwijzing van de vestiging van een staalbedrijf, bij voorbeeld de niet aanwezige infrastructuur (wegen, bruggen, railverbinding) en de toenmalige krapte op de arbeidsmarkt, waardoor vele duizenden buitenlandse werknemers zouden moeten worden aange-trokken.

OVER WEGEN, VEREN, BRUGGEN EN TUNNELS.

Na de watersnood in 1953 bestaan de verbindingen vanaf de eilanden Rozenburg, Welplaat en Voorne-Putten met de buitenwereld uit veerverbindingen (Brielle-Rozenburg/Rozenburg-Maassluis en Hellevoetsluis-Middelharnis) en de Spijkenisser-brug. Deze brug werd tussen 1900 en 1903 gebouwd ten behoeve van de Stoomtram-



*De oude Spijkensluisbrug – „Brug der zuchten” gedurende vele jaren.
De nieuwe brug op de achtergrond heeft twee hefbare gedeelten. De brug is opgebouwd met delen van de Moerdijkbrug – Foto Gemeente Spijkensluis.*

verbinding tussen Oostvoorne/Hellevoetsluis en Rotterdam-Zuid. Pas in het midden van de zestiger jaren, als de particuliere auto het „stoomtijdperk” ruimschoots, maar overigens noodgedwongen, is voorbijgestreefd, worden de stoomtrams vervangen door autobussen.

In 1955 wordt de Botlekbrug opengesteld voor het weg- en spoorverkeer. Deze brug over de Oude Maas tussen Rozenburg en Pernis/Hoogvliet bouwde de gemeente Rotterdam in het kader van het Botlekplan. De wegverbinding over de Botlekbrug blijft evenwel van lokaal belang tot het moment van aantakking op de „Ruit rond Rotterdam”. Dit ruitvormig stelsel van „randwegen” werd vanwege de verkeerstoename naar Rotterdam, Schiedam en Vlaardingen buiten Rotterdam om ontworpen. Het gehele stelsel van randwegen, die van verlichting zijn voorzien, heeft een lengte van 45 km en is dubbelbaans uitgevoerd; elke rijbaan bestaat uit drie rijstroken met verharde vluchtberm.

De aanleg van de „Ruit rond Rotterdam”, waarmede in 1957 is begonnen, kwam – behoudens enkele viadukten – eind 1972 gereed. In deze „Ruit rond Rotterdam” zijn twee rivierovergangen opgenomen: in het oosten de Van Brienoordbrug, die in 1964 in



Eén van de vijf tunnel-segmenten wordt met véél pk's naar de afzinkplaats gesleept om de Botlek-tunnel te vormen – Foto A. Keller.

gebruik werd genomen, en in het westen de Beneluxtunnel. Na de opening van de Beneluxtunnel in 1967 en van de Hartelbrug over het Hartelkanaal bij Spijkenisse in 1968 neemt de betekenis van de Botlekbrug voor het wegverkeer snel toe. Een deel van de verkeersstroom tussen Rotterdam enerzijds en de eilanden Voorne-Putten-Rozenburg anderzijds via Spijkenisserbrug en Maastunnel in het centrum van Rotterdam, verlegt zich dan naar deze route. Enkele jaren later wordt dit verschijnsel nog versterkt door de opening van de weg over de Haringvlietsluizen in 1970, waarna de veerverbinding Hellevoetsluis-Middelharnis wordt opgeheven. Nog datzelfde jaar vervalt ook de veerverbinding Brielle-Rozenburg door de opening van de Brielse brug op 24 april 1970. Het tracé voor het ontbrekende gedeelte in de doorgaande verbinding tussen de Haringvlietsluizen en de Brielse brug – Rijksweg 57 – is augustus 1978 vastgesteld door de Minister van Verkeer en Waterstaat. De aanleg van deze wegverbinding zal plaatsvinden in samenhang met de in uitvoering zijnde ruilverkaveling.

Zowel de Spijkenisserbrug als de Botlekbrug zijn ontworpen in een tijd, dat er nog nauwelijks sprake is van motorisering van het wegverkeer. Wanneer deze na 1960 om zich heen grijpt kunnen beide bruggen, met slechts één rijstrook voor elke verkeersrichting, de groeiende verkeersintensiteit al spoedig nauwelijks meer verwerken. Dit



De hoofdwaterkering langs het Hartelkanaal met op de achtergrond de Esso-raffinaderij – Foto Archief Gemeente Spijkenisse.

wordt mede in de hand gewerkt door het scheepvaartverkeer op de Oude Maas van en naar de zeehaven van Dordrecht, dat hand over hand toeneemt. Voor het wegverkeer betekent dit lange wachttijden bij beide bruggen. Om dit te beperken werden beide bruggen omhooggevijseld. Ter vergroting van de verkeerscapaciteit wordt één van de rijwielpaden van de Botlekbrug omgebouwd tot rijstrook voor auto's. In de loop van de zeventiger jaren nemen de files, die tijdens de spitsuren voor de bruggen wachten, van jaar tot jaar in lengte toe.

In juli 1978 is het dan zover, dat de nieuwe Spijkenisserbrug met hooggelegen rijstrook voor gebruik gereed is. Voor de bouw van deze brug zijn vier overspanningen van de vroegere Moerdijkbrug gebruikt. De vrije doorvaarhoogte van de brug is vergroot tot Rijnvaartniveau, waardoor het aantal brugopeningen flink afneemt. De brug telt drie rijstroken, waarvan er één bestemd is voor het openbaar vervoer. De kwaliteit van dit openbaar vervoer zal in de toekomst nog belangrijk toenemen, wanneer de uit 1968 daterende metroverbinding tussen Rotterdam en Hoogvliet via een tunnel onder Oude Maas wordt doorgetrokken tot Spijkenisse.

De grootste verbetering in de afwikkeling van het autoverkeer van en naar Rotterdam valt te verwachten na de opstelling van de sedert 1975 in aanbouw zijnde Botlek-



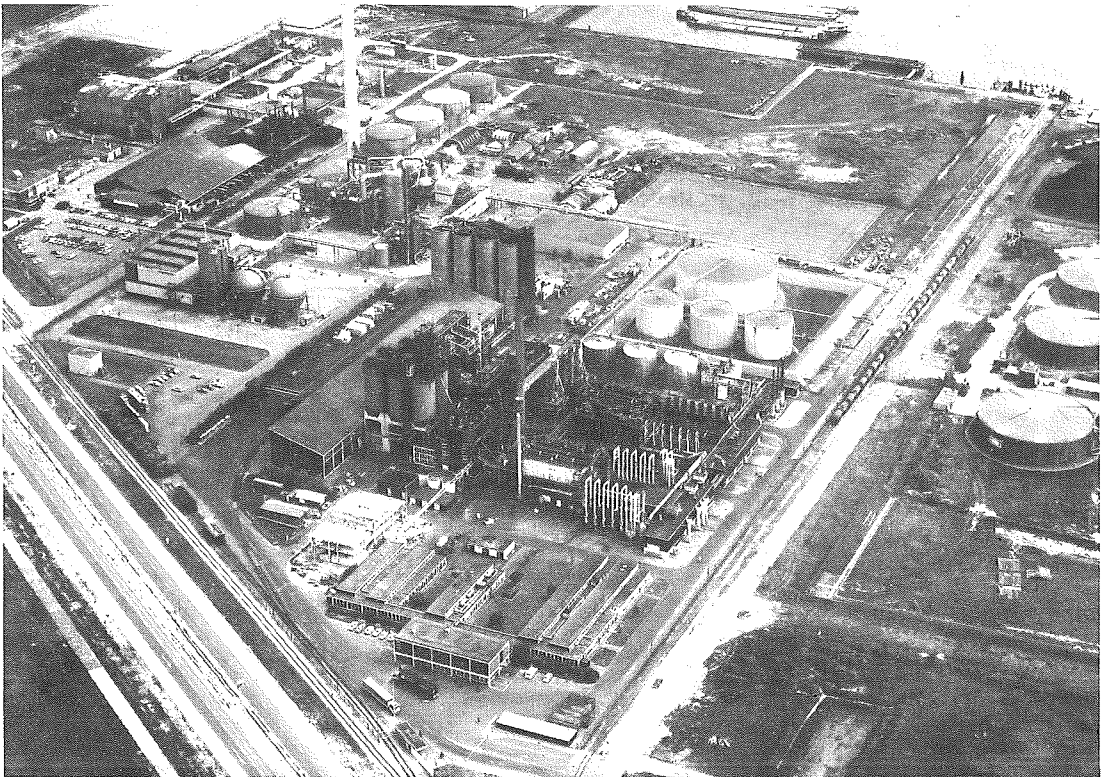
Eén van de oudste boerderijen van Rozenburg, van de fam. van Galen – Foto D. van Delden.

tunnel onder de Oude Maas. Deze tunnel, die door de gemeente Rotterdam wordt gebouwd, krijgt voor elke rijrichting een koker met drie rijstroken. De Botlektunnel is zo diep gefundeerd, dat de Oude Maas tot 13,65 m – N.A.P. kan worden verdiept om vanuit zee toegankelijk te worden voor schepen van 60.000 ton dwt. De opening van de Botlektunnel wordt in 1980 verwacht.

BEVOLKINGSGROEI EN VESTIGINGSPATROON.

De snelle uitbreiding na 1954 van het Rotterdamse haven- en industriegebied in westwaartse richting, van Botlek tot Maasvlakte, laat ook het vestigingspatroon van de werkers in de industrie niet onberoerd. Gedurende de eerste jaren, dat het Botlekplan in uitvoering is, blijft het agrarische karakter van Voorne-Putten en Rozenburg nog behouden. Dit betekent ook, dat de jaarlijkse bevolkingstoename gering blijft. Op 1 januari 1953 hadden Voorne-Putten en Rozenburg samen 31.500 inwoners, hetgeen 3.500 inwoners meer is dan in 1930! Een dergelijke bevolkingstoename wordt na 1953 in nauwelijks zes jaar bereikt!

Bij het begin van de uitvoering van de Deltawerken zet de bevolkingsgroei in Hellevoet-



*„Ketjen-Carbon” . . . hier stond vroeger de boerderij van de fam. van Galen – Foto KLM Aero-
carto B.V.*

sluis in. Drie jaar later gebeurt hetzelfde in Rozenburg en Spijkenisse als gevolg van de snelle realisatie van het Botlekplan. Als in 1958 de aanleg van Europoort en het westelijk deel van Rozenburg een aanvang neemt, betekent dit gelijktijdig het inzetten van de bevolkingsgroei in Oostvoorne. Nog in 1947 was ditzelfde Oostvoorne op Voorne-Putten en Rozenburg de gemeente met het grootste aantal inwoners. Deze positie moet zij later, na de samenvoeging van Hellevoetsluis en Nieuw-Helvoet, afstaan aan Hellevoetsluis. Vanaf 1960 heeft ook Brielle deel aan de bevolkingsgroei.

In de periode 1953 – 1968 verdubbelt de bevolking op Voorne-Putten en Rozenburg; deze bevolkingstoename is praktisch geheel opgevangen in Rozenburg, Spijkenisse, Oostvoorne en Brielle. Spijkenisse heeft zijn bevolking in die periode zien verviervoudigen tot 20.750 inwoners.

Dit beeld verandert totaal in 1968. Inkomens en vrije tijd zijn sedert 1960 enorm gestegen. De mobiliteit van de mensen is groter dan ooit te voren door het snel toegenomen autobezit. De bereikbaarheid van Voorne-Putten wordt beduidend beter door de openstelling van de Beneluxtunnel in 1967 en van de Hartelbrug in 1968. Vanaf dat moment doet werkelijk elke gemeente op Voorne-Putten, maar dan ook geen een uitgezonderd, mee aan de opvang van de inkomende bewoners van elders. Deze ontwikke-



Spijkenisse, groeigemeente – Foto KLM Aerocarto B.V.

ling houdt zeven jaar aan. In die tijd neemt de bevolking in de kleinere plaatsen met ongeveer vijftig procent toe; meer dan verdubbeling van de bevolking vindt plaats in Zwartewaal en Heenvliet.

Aan deze gespreide bevolkingsgroei komt een abrupt einde als het streekplan Rijnmond na januari 1975 in werking treedt. Naast de voortgaande uitbreiding van Rozenburg moet de verdere bevolkingsgroei op Voorne-Putten vanaf dat moment praktisch alleen worden opgevangen in Spijkenisse en Hellevoetsluis, die inmiddels op 1 januari 1978 respectievelijk bijna 34.000 en 17.000 inwoners hebben. Bovendien wordt nog enige, zij het geringe, bevolkingsgroei toegestaan in Zuidland, Brielle, Rockanje en Oostvoorne.



Recreatie en industrie:

Het Kruiningergors, één van de oudste recreatie-oorden van Nederland – Foto KLM Aerocarto B.V.

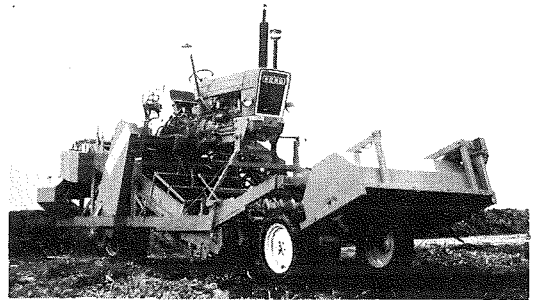
De bevolking van Voorne-Putten en Rozenburg is ondertussen sedert de watersnoodramp in 1953 met ruim 73.000 inwoners toegenomen. Hiervan zijn 11.750 mensen gehuisvest in Rozenburg. Dit betekent overigens nog wel, dat bijna de helft van de totale bevolkingsaanwas binnen Rijnmond gedurende dezelfde periode van 25 jaar t.w. 138.750 inwoners, op Voorne-Putten is ondergebracht. De tuin van Rijnmond is wel in trek!

Ondanks deze toename in tal en last èn ondanks de nog komende veranderingen in het buitengebied moge het op Voorne-Putten goed wonen en toeven blijven!



4 pk, beeld uit vroeger tijden, de mens moest hier veel lichamelijke arbeid bij verrichten – Foto J.M. Buth.

Bietenrooiers nemen het „handwerk” over – Foto J.M. Buth.



Een moderne reus met veel pk's – Foto J.M. Buth.

Maaidorsers tesamen, om in heel korte tijd de oogst binnen te halen – Foto J.M. Buth.



HOOFDSTUK III

Veranderingen in land- en tuinbouw, veeteelt en middenstand

en de boer hij ploegde voort!

Zo op het eerste gezicht lijkt er in de landbouw niet zo erg veel te zijn veranderd. Nog altijd zien we de boeren aardappelen en bieten rooien, worden er spruiten verbouwd en zien we schapen vredig langs een aantal dijken grazen. Maar, ook hier bedriegt de schijn. In het verslag over de watersnood hebben we kunnen lezen dat er veel koeien verdronken zijn en men kan zich afvragen of er vanaf dat moment in de structuur van het agrarische bedrijf veel is veranderd.

Het is duidelijk dat in de streek waar dit boek over verhaalt veel grond verloren is gegaan ten bate van havenuitbreiding en industrie, recreatie en uitbreiding van de woonkernen. Toch blijkt dat de veestapel niet zo veel is verminderd, als men zou verwachten.

Toen in 1949 de eerste cursus werd gegeven in machinaal melken dacht men reeds aan uitbreiding van de veestapel per bedrijf om stijgende kosten te kunnen bestrijden door méér omzet. Op deze eerste cursus in de streek zaten 16 personen en zij zijn in feite de voorlopers van een geweldige ontwikkeling op dit gebied. Men molk destijds per man 10 koeien met de hand terwijl in de moderne stal van nu voor ca. 60 melkkoeien 1 man aanwezig is. Van de ca. 1.000 stuks rundvee is ongeveer de helft melkkoeien en eind 1978 waren er op Voorne en Putten slechts 5 bedrijven waar men niet op machinaal melken was overgeschakeld.

Eind 1979 zal in onze streek de melk uitsluitend per tankwagen worden opgehaald, zodat alleen die bedrijven waar men een grote melkproduktie heeft, kunnen investeren in de benodigde voorzieningen, en daardoor blijven bestaan.

De melk werd vroeger op kortere afstand van de koe verwerkt.

Op Rozenburg is in de twintiger jaren een bekende melkfabriek onder de naam „de Planeet” het verwerkingspunt van een aantal melkveehouders geweest. Op Voorne en Putten is sinds 1975 de grote melkfabriek van de fam. Quak verdwenen. Dit familiebedrijf in Zuidland was reeds samengegaan met de Melkunie en de konsentratie van bedrijven, een veel voorkomend verschijnsel in de zeventiger jaren, heeft ook hier gezorgd dat thans een groot gebied is gekonsentreerd op de Melkunie-fabriek in Rotterdam.

Het personeelsbestand in de veeteelt is door de noodzakelijke mechanisering sterk terug gelopen. Daar er geen afzonderlijke cijfers voor handen zijn om dit te illustreren moet



Melkproductie in 1953 . . . verkoop per kan langs de weg!! – Foto D. van Delden.

het gehele aantal personen in de landbouw worden vergeleken en dan blijkt dat er veel is veranderd.

Enkele cijfers: Gebied Voorne-Putten en Rozenburg.

Aantal werkzame personen in de landbouw:

1950: 2.700 personen in vaste werkkring;

1965: 1.600 personen in vaste werkkring;

1979: 1.000 personen in vaste werkkring.

Vooraf in het gebied Rozenburg is de vermindering groot geweest en menige boer is naar de IJsselmeerpolders verhuisd, geëmigreerd naar Canada of vond een nieuwe werkkring in de industrie, die zich daar ging vestigen. Voor de werknemers in het boerenbedrijf geldt deze overstap zeer zeker.

Zien we bij de veeteelt een specialisatie, het is duidelijk dat dan de akkerbouw ook haar specialisatie heeft ondergaan.

Vanaf de Ramp is het gemengde bedrijf steeds meer verdwenen en de akkerbouwbedrijven zijn totaal veranderd. Ook hier hebben vele machines de mankracht vervangen en een landbouwbedrijf waar vóór 1953 nog 4 personen werkzaam waren, heeft nu alleen een eigenaar die met tijdelijke krachten en veel machines het bedrijf exploiteert. De loonbedrijven doen daarbij veel werkzaamheden in de seizoen-pieken.



*De melkfabriek was vóór 1953 reeds buiten bedrijf, thans is op deze plaats Esso Chemie gevestigd
– Foto J. Bergwerff.*

Een ander beeld is dat vele landbouwbedrijven zich zijn gaan verenigen in combinatie's of andere samenwerkingsverbanden om zo gemeenschappelijk duurder en sneller materiaal aan te kunnen schaffen en elkaar met mankracht bij te kunnen staan.

Ir. 't Hart riep in 1949 om ruilverkaveling voor Voorne-Putten! Toen was al duidelijk dat de grote afstanden om het eigen stukje land te bereiken en de vaak kleine percelen ons zouden opbreken. De strijd, want zo kunnen wij het achteraf wel noemen, vóór en tegen de ruilverkaveling heeft lang geduurd en thans zien we om ons heen de vergraving van het eiland om te komen tot een economisch verantwoord landbouwbeleid op Voorne-Putten. Totale kosten: minimaal 110 miljoen gulden. Beter nog dan woorden kunnen enkele cijfers de noodzaak staven:

De verkaveling vóór de ruilverkaveling (alleen Voorne-Putten, in 1960):

- 5% goed verkaveld
- 20% matig verkaveld
- 55% slecht verkaveld
- 20% zeer slecht verkaveld

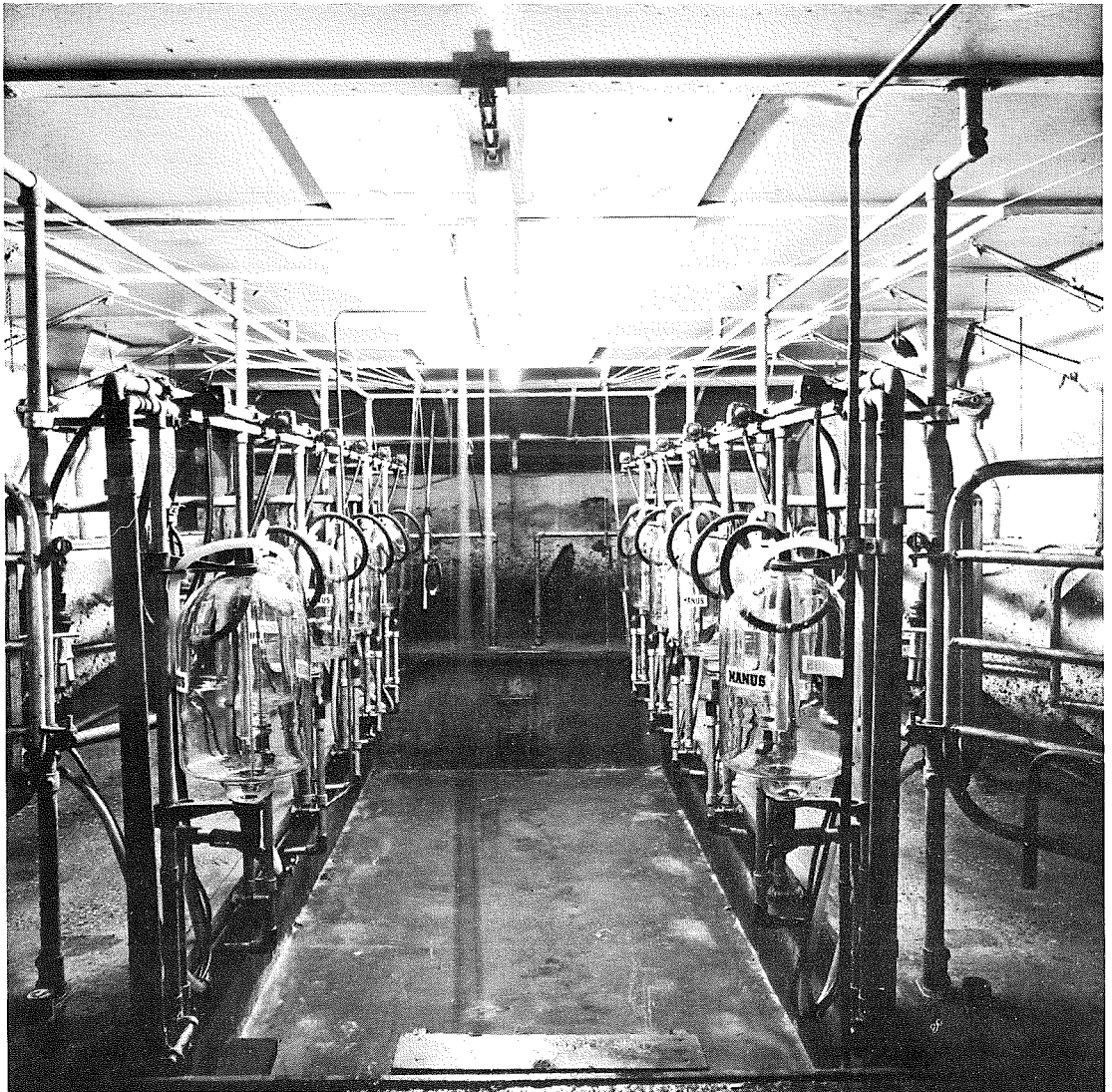
Ter verduidelijking: de percelen liggen zeer verspreid, de wegen zijn niet aangepast en de percelen zijn veelal te klein.

In 1953 was er een verdeling als volgt te maken:

ca. 7.100 ha akkerbouw – ca. 950 ha tuinbouw – ca. 6.800 ha weiland

Van deze totaal 14.850 ha in 1953 zullen na de werkzaamheden van de ruilverkaveling ca. 12.000 ha voor de landbouw, tuinbouw en veeteelt beschikbaar zijn. In 1985 hoopt men de plannen te hebben uitgevoerd. De uitbreidingen van Spijkenisse, Hellevoetsluis en Brielle maar ook het kleinere „knabbelwerk” van de andere plaatsen op Voorne-Putten hebben in de afgelopen 25 jaar voor een gedeelte van deze afname gezorgd.

De waterhuishouding op het eiland wordt gelijktijdig met de ruilverkaveling aangepast, het Bernisseplan alleen vraagt al ca. 350 ha overwegend prima landbouwgronden, terwijl ook de recreatie haar aandeel van de grond op zal eisen.



Een moderne melkstal, minder arbeidskosten door automatisering – Foto Ministerie van Landbouw en Visserij.

In het poldergebied tussen Spijkenisse en Zuidland is het unieke vogelgebied rond Biert gelegen en ook hier zal de veehoudende boer de nodige beperkingen van ondervinden. Van de genoemde 12.000 ha zal de tuinbouw haar oorspronkelijke deel van 1953 eerder iets zien toenemen dan achteruit gaan. De akkerbouw en de veeteelt zullen daarom de vermindering in beschikbare grond op moeten kunnen vangen.

Dit verklaart het feit dat een aantal jonge boeren hun toekomst hebben gezocht en nog willen zoeken in de nieuwe polders nabij Lelystad en Almere.

Is de sterke mechanisatie in de landbouw de afgelopen 25 jaar in staat geweest ook hogere produktie te bewerkstelligen?

Deze vraag is met wat cijfers te illustreren, waarbij we zien dat in de afgelopen 25 jaar geen grote stijging in opbrengst heeft plaats gevonden, waarmede de arbeidsbesparende hulpmiddelen in eerste instantie gezien moeten worden als efficiency verbetering. De begeleiding en de ontwikkeling naar verbeterde produktie-methoden is een proces dat steeds door gaat en de grond wordt steeds intensiever benut. Het prijspeil baart de meeste producenten in land- en tuinbouw vaak zorgen. Vaak afhankelijk van het weer en de wereldmarkt voor de prijs van hun produkten, blijft de faktor „onzekerheid” in de land- en tuinbouw vrij groot.

<i>Opbrengst tarwe:</i>	<i>Opbrengst suikerbieten:</i>	<i>Opbrengst aardappelen:</i>
1860: 1650 kg/ha	1918: 34 ton/ha	1894: 9,60 ton/ha
1953: 5800 kg/ha	1953: 46 ton/ha	1953: 33 ton/ha
1978: 6900 kg/ha	1978: 50 ton/ha	1978: 38 ton/ha

(Dit zijn gemiddelde cijfers op Voorne-Putten)

Voor een vergelijking in de landbouw is Rozenburg niet op te nemen daar de oppervlakte in bouwland van 1953 met ca. 3.000 ha tot in 1978 met ca. 10 ha (alleen tuinbouw) verminderde.

Zoals de meesten in onze streek zullen hebben ervaren zijn er gewassen welke zijn verdwenen. Andere welke thans te velde staan zijn nieuw voor deze streek.

Zagen we in 1953 nog veel vlas tot bloei komen dan zien we dit als volgt verdwijnen:

1957: 295 ha vlas op Voorne-Putten;

1967: 3 ha vlas op Voorne-Putten;

1978: geen vlas verbouwd op Voorne-Putten.

De opkomst van de kunstvezel-industrie gaf aan de vlasverwerking geen bestaansrecht meer. De Vlasfabrieken in Zuidland van de fam. Van Meggelen, de heer Arkenbout en de heer Melens verdwenen; men moest en vond ander werk en gaf een andere bestemming aan de gebouwen. Wie zal zich nog kunnen herinneren dat in Spijkenisse aan de westelijke kant de vlasfabriek van Van der Meide aan vele Spijkenissenaren werk bood? Thans staan er, al weer enkele jaren geleden gebouwd, de nodige huizen en flats. Het is geen verdwaalde fabriek uit de Botlek, zoals men zou kunnen denken, als men op de nieuwste topografische kaart van Voorne en Putten nabij het Zuidlandse Veer de aanduiding „Fabr”, ziet staan. Deze vlasfabriek wordt thans gebruikt voor de bouw van

plezierjachten waarbij de kunstvezels wel op tot op de bron van vroeger zijn gekomen om het vlas te verdringen.

Mochten we vroeger in de plaatsen Brielle, Nieuwesluis, Zuidland, Spijkenisse en Hellevoetsluis de bietenafvoer gade kunnen slaan per schip, thans is dit geheel met vrachtwagens van zwaar kaliber geregeld. Ook de tramwagens die over het gehele eiland werden volgeladen met suikerbieten zijn met de tramlijn er bij verdwenen. Ja, zelfs de bietenfabriek verdween (Oud-Beijerland) en ook in deze bedrijfstak vindt men de konsentratie terug. Thans Puttershoek of Dinteloord. De rekreatie heeft de haventjes veelal doen veranderen in jachthavens en van Nieuwesluis is niets meer overgebleven. Zoals eerder werd vastgesteld zijn er gewassen verdwenen, maar men zag andere produkten komen, zoals de mais.

De bieten voor het vee (voederbieten) in tegenstelling tot de suikerbieten werden in 1953 nog ruimschoots verbouwd, maar de landbouw rekende uit dat deze voederbieten de plaats in namen van suikerbieten, dus men teelde een duur voederprodukt voor het vee.

Ter vergelijking:

1957: 511 ha voederbieten;

1978: 28 ha voederbieten;

1972: 90 ha snijmais voor het vee (1e proeven);

1978: 291 ha snijmais.

Een dergelijke verandering vindt plaats doordat in de landbouw via het zgn. „bouwplan” de gewassen regelmatig wisselen van perceel en men suikerbieten met mais kan wisselen, waardoor weer economischer kan worden gewerkt. Ondanks de eerder geschetste noodzaak en voordelen van het plan tot ruilverkaveling zou het een illusie zijn te veronderstellen dat iedereen het met deze plannen eens is. Zelfs de boer die zijn grond redelijk „bij de deur” heeft kan maar moeilijk verwerken dat „zijn” polder wordt omgewoeld en dit nog veel geld gaat kosten ook. De landbouw als geheel vindt het bezwaarlijk dat zoveel kostbare grond is onttrokken ten bate van rekreatie, woningbouw en natuurbescherming.

Met name de natuurbeschermers en de historici menen dat veel van wat er in eeuwen is gegroeid aan natuurbezit op dit eiland onherstelbaar wordt aangetast. Het „landelijke” van grote delen van de streek gaat verloren en tē brede sloten, tē brede bermen en tē brede wegen komen er voor terug. Toch is het de landbouw, die in grote mate in het verleden deze streek heeft ingericht. Dit geldt zeker voor het gebied dat werd getroffen door de Watersnoodramp van 1953.

De begeleiding tijdens de huidige werken zal er borg voor staan dat het landschapsbeeld wēl zal veranderen, maar zeker wordt voorzien van een groene indeling die eerder méer zal zijn dan minder. Men kan dit echter eerst na jaren vaststellen want de natuur wordt vaak geholpen maar zij neemt wel haar tijd, daar waar de mens vaak geen geduld op kan brengen.

De mechanisatie, het intensievere verkeer en vooral ook de stijging van het aantal inwoners op Voorne-Putten noodzaken dat de bereikbaarheid moeten worden gewaarborgd door betere wegen.

De waterhuishouding is onontbeerlijk in een gebied dat hoofdzakelijk onder de zeespiegel ligt, vandaar dat de reorganisatie ook hierbij noodzakelijk is. Van de oorspronkelijke 14 gemalen op dit eiland zullen er straks nog enkele in bedrijf zijn en een 3-tal nieuwe in gebruik genomen worden. De land- en tuinbouw heeft dit mede nodig om in beide betekenissen „het hoofd boven water te houden”.

Toen de veilinggebouwen te Brielle buiten bedrijf kwamen, als een gevolg van het samengaan van de diverse veilingen in onze streek bleek de tuinbouw zich wederom te kunnen aanpassen.

Het enorme complex in Barendrecht is de verzamelplaats voor de verkoop van de produkten uit de tuinbouwgebieden op Voorne-Putten en Rozenburg. Men vergelijkt Rozenburg vaak met Voorne-Putten als er wordt gegraven. De ingreep is inderdaad vergelijkbaar maar het resultaat is dat Rozenburg geen landbouw meer heeft en Voorne-Putten voor veel jonge boeren toch toekomst heeft.

De plannenmakers van Plan 2000+ hadden zich ook dit anders voorgesteld!

MIDDENSTAND EN AMBACHT: AANPASSING . . . OF SANERING?

Van oudsher waren op Voorne-Putten en Rozenburg in hoofdzaak drie groepen bewoners gevestigd: boeren, ambachtslieden en vissers. Over de laatste groep kunnen we kort zijn, daar het met de zeevisserij na de afsluiting van de Brielse Maas in 1950 was afgelopen. De categorie van de bevolking die we brengen onder de noemer middenstand en ambacht heeft, en hoe kan het anders, ook haar veranderingen in de afgelopen 25 jaar ondergaan.

Zo goed als er in 1953 winkels waren, zo goed zijn ze er nu nog. Echter, het aantal is sterk verminderd en er zijn in de zgn. groeikernen veel filiaalvestigingen bij gekomen. Hierdoor is het karakter van de winkel veranderd. De typische kleinere winkel uit de jaren vijftig met vader, moeder en hulp van de oudste kinderen, is veranderd tot een modernere opzet met veelal zelfbediening. Hierdoor is het aantal vierkante meters winkeloppervlak buiten de groeikernen vrijwel gelijk gebleven, terwijl het aantal bedrijven is verminderd. Menige middenstander zag zijn winkel veranderen tot comfortabele woonruimte. Hij vond een baan in een andere bedrijfstak of was tot sluiting genoodzaakt wegens gebrek aan een opvolger.

Het winkelend publiek is ook sterk veranderd, de groei in de meeste plaatsen ontstond door inwoners die uit de steden weg trokken en zij vooral noodzaakten de middenstand tot aanpassing van hun verkoopruimten.

In vele dorpen zijn hiervan de voorbeelden aanwezig.

De snellere verbindingen met de grote winkelcentra en het feit dat deze centra steeds dichterbij het platte land komen zijn hier bij de middenstand niet vreemd en steeds weer duikt voor menig winkelier op korte afstand het grootwinkelbedrijf op om in een keiharde concurrentie een stukje van het klantenbestand af te snoepen. In de jaren zestig ging deze ontwikkeling sneller dan thans, immers de algemene terugkeer naar de „goede oude tijd” biedt ook hier weer nieuwe perspectieven.

Andere behoeften voor de konsument, het leuke kleine winkeltje met specialiteiten, de warme bakker, de keurslager, kortom dit zijn de voorbeelden waarmee de middenstand op Voorne-Putten en Rozenburg toch een antwoord heeft op de veranderingen in de streek.

De ambachtelijke bedrijven hebben eigenlijk dezelfde ontwikkeling meegemaakt als elders in ons land. De techniek op zich heeft daarbij een belangrijke, zo niet dé belangrijkste rol gespeeld.

Een aantal kleine bedrijven in onze streek zijn uitgegroeid tot middenbedrijven of zelfs tot behoorlijke nationale ondernemingen. Dikwijls is moed en doorzettingsvermogen de bron geweest, terwijl men open stond om in te haken op de „markt” die ten gevolge van de industriële omwenteling ontstond.

Veel is gewonnen maar ook veel is verloren.

Onze kinderen kennen de tijd bijna niet meer dat bakker, slager en kruidenier aan de deur kwamen, dat men goederen „op zicht” mee naar huis kon nemen en dat de timmerman op zaterdagmiddag nog even iets kwam herstellen.

Waar is de bodedienst gebleven die 's avonds zijn goederen kwam bezorgen? Wie dacht er nu aan tijd (= geld zeggen we nu) als we even onderweg een praatje maakten?

Toch past het „nieuwe” in 1978 en dat is maar 25 jaar verwijderd van die „goede oude tijd” in 1953.

HOOFDSTUK IV

Industrialisatie

Het clubgebied van Rotaryclub Brielle zit als het ware vastgeplakt aan één van de meest indrukwekkende industriegebieden van Europa.

Misschien is het Rotterdamse haven- en industriegebied wel één van de boeiendste streken van de hele vrije wereld.

Boeiend omdat Rotterdam bewust de industrie naar binnen gehaald heeft en heeft laten zien wat noodzakelijkheid en enthousiasme in een kwart eeuw tot stand kunnen brengen en teweeg kunnen brengen.

Boeiend ook omdat de bevolking midden in dit gebied en rond dit gebied een omme-zwaai heeft gemaakt van agrarische bevolking naar een mengvorm van agrarische- en industriebevolking.

Deze vermenging is natuurlijk niet zo maar en zonder strubbelingen verlopen, maar als je nu naar Voorne-Putten en Rozenburg kijkt, dan zie je toch vrijwel overal een merkwaardig snelle aanpassing.

Misschien hebben de „vreemden” snel ondervonden, hoe geweldig het leven op het platteland is en waarschijnlijk hebben de Eilanders ontdekt dat met de industrie de welvaart, of althans een zekere welvaart kwam.

Als je nu rondkijkt in de verenigingen, de kerken of de gemeenteraden, dan herken je die mengvorm overal.

Laatst liep ik op een avond door mijn woonplaats Oostvoorne en zag van buitenaf het Mannenkoor oefenen. Een harmonieuzer voorbeeld van wat ik hiervóór probeerde te zeggen is nauwelijks denkbaar.

Natuurlijk zijn er ook bij de nieuwe bewoners van de streek weer verschillende groepen te maken. We zouden geen Hollanders zijn als we dat zelfs niet probeerden.

Een heel ruwe indeling zou kunnen zijn:

1. Zij die de Beer nog gezien hebben.
2. Zij die de tram nog hebben zien rijden.
3. Zij die hier woonden met de autoloze zondagen tijdens de energie-krisis.
4. Allen die daarna kwamen.

Overigens is het heel merkwaardig, dat al die mensen die hier naar de streek kwamen, met het deftige woord „nieuw-ingekomenen” werden en nog steeds worden aangeduid. In Oostvoorne geldt, en dat zal in alle andere dorpen ook wel zo zijn, de keiharde wet dat alleen de hier geboren en als „echt” worden beschouwd en dat de rest simpelweg nooit „echt” kan worden.

Langzamerhand krijgt men wel respekt voor de mensen uit de eerste categorie, kortom het is een respekt zoals je dat hebt voor iemand met veel dienstjaren.

Het getuigt van een zekere trouw en èchte trouw dwingt nu eenmaal respekt af.

De mensen van Voorne-Putten Rozenburg hebben leren leven met de Botlek en met Europoort.

Elk leren is onoverkomelijk verbonden met lesgeld dat betaald moet worden. Het lesgeld voor Botlek en Europoort is niet laag geweest. Agrarische belangen hebben moeten wijken voor de belangen van de industrie. Boeren uit Walcheren, die na de ramp van 1953 dachten een nieuw leven te kunnen beginnen op het eiland Rozenburg, werden al snel uit deze droom opgeschrikt toen het haven- en industriebeleid van de stad Rotterdam met deze droom in konflikt kwam.

Onnoemelijk veel verwachtingen en plannen kwamen abrupt tot een einde voor de mensen, die dachten, op het eiland Rozenburg hun bestemming te hebben gevonden.

Niet alleen zij, ook de vele landbouwbedrijven die er al gevestigd waren, werden steeds indringender gekonfronteerd met de werkelijkheid van onteigening en likwidatie.

De gevoelens van de mensen, die daarbij betrokken waren, zullen anderen waarschijnlijk nooit begrijpen. Het is misschien ook beter dat niet te proberen.

Het lesgeld is betaald, maar hoe hoog het ook voor velen of voor weinigen is geweest, is alleen aan hen bekend.

Wat was nu eigenlijk de les die zo nodig aan hen en aan heel Nederland geleerd moest worden? Wel, de les had een heel zakelijk en heel eenvoudig uitgangspunt.

Nederland was in de jaren 1940-1945 door een diep dal gegaan. Aan het eind van dat dal, in 1945, lag o.a. een verwoest Rotterdam en een verwoeste Nederlandse economie. Iedereen was dolblij met de bevrijding en iedereen wilde nu gaan beleven wat hij of zij zich in de oorlogsdagen als troost had voorgehouden. In die moeilijke tijden werden vele plannen gemaakt voor „na de oorlog”.

Maar toen de oorlog inderdaad voorbij was, begon men langzamerhand te begrijpen dat vrede en vrijheid eigenlijk even zovele uitdagingen waren om er iets mee te doen.

Leven in een vrij land is nauw verbonden met willen werken in een vrij land. Maar juist dat willen werken betekende een aftasten van de mogelijkheden om te kunnen werken. Het zoeken naar blijvende werkgelegenheid voor velen was een levensgrote opdracht voor diegenen die in de ontredde na de oorlog bestuursverantwoordelijkheid droegen.

In die dagen is de basis gelegd voor projekten als Botlek en Europoort. Europoort, een naam die, zoals wel beweerd wordt, tot stand kwam toen de vroegere president-directeur van de K.L.M. thuis in het bad zat. Hij had daar een geweldige inval, hij sprong uit het water, droogde zich af, belde de burgemeester van Rotterdam en vanaf dat moment was de naam van een nieuw industriegebied geboren.

Een landelijk uitgeschreven prijsvraag met uiterst deskundige jury had zeer waarschijnlijk geen beter resultaat kunnen hebben.

De naam Europoort sloeg aan en langzamerhand is de zeevarende en industriële wereld gaan spreken over die nieuwe, met zand opgespoten landtong die een toegangspoort werd naar het vrije Europa.

Natuurlijk is dat industriegebied rondom het dorp Rozenburg niet uit de lucht komen vallen. Het was een logische voortzetting van het Botlekgebied dat als eerste grote stap naar de industrialisatie na de oorlog moet worden gezien.

In 1947, toen het herstel van Rotterdam en zijn haven nog in volle gang was, werd bij de gemeenteraad het zgn. Botlek-plan ingediend. Eerder had men serieus overwogen om op de rechteroever tussen Maassluis en Hoek van Holland een nieuwe industriehaven te ontwikkelen.

Dat veelbesproken plan haalde het net niet bij de verschillende autoriteiten en toen moest men a.h.w. oversteken naar de linkeroever en aansluiting zoeken bij een gebied, dat tot het dorp Pernis was uitgegroeid.

Het Botlekgebied wordt begrensd door de Nieuwe Waterweg, de Oude Maas, het Hartelkanaal en de Botlekweg. Het ligt duidelijk buiten de gemeente Rotterdam en men zal zich heel goed kunnen voorstellen, dat de bestuurlijke problemen en probleempjes niet van de lucht waren.

Het plan Botlek omvatte een gebied van ± 750 ha, waarbij ± 550 ha als industrieterrein in gebruik zou kunnen worden genomen.

Eventuele verdere uitbreiding, in de verre toekomst, was geprojecteerd aan de overzijde van de Botlek, op het eiland Rozenburg. Het plan was een groots plan, maar diep in hun hart waren de plannenmakers en gemeentebestuurders toch niet al te zeker van hun vooruitstrevendheid.

Natuurlijk, er was een regering in Den Haag, die industrialisatie predikte en er waren grote buitenlandse ondernemingen, die de gunstige ligging van Rotterdam ontdekt hadden.

Toch besloot men de ontwikkeling van de Botlek eerst in kleine, keurig afgepaste fasen te laten verlopen. Eerst maar eens 70 ha gereedmaken en dan maar afwachten of er belangstelling is.

Dit gereedmaken van de eerste fase vereiste een bedrag van ruim vijf miljoen gulden, een heel groot bedrag, maar de industrialisatie werd voor de Nederlandse economie nu eenmaal als absoluut noodzakelijk gezien. De rest van de wereld diende zo snel mogelijk te weten, dat Rotterdam niet alleen een stukgoederen-haven in wederopbouw was, maar zich duidelijk wilde presenteren als een haven voor de groot-industrie.

In fase I van het Botlekplan was opgenomen de aanleg van een spoorbrug en de opritten voor een toekomstige derde brug over de Oude Maas. Deze brug heeft nog heel wat voeten in de aarde gehad.

Dordrecht vond dat de vaarweg naar zijn haven zo weinig mogelijk belemmeringen moest hebben. Daarom vond men dat met een brug bij Barendrecht en bij Spijkenisse iedereen best tevreden kon zijn.

Men zag in Dordrecht natuurlijk wel in dat de aanleg van de Botlek enig bouwverkeer met zich mee zou brengen.

Maar dat is maar tijdelijk, zo sprak men, en als de nieuwe industrieën zich eenmaal gevestigd hebben, dan kan b.v. het personeel gemakkelijk per veerboot worden aan- en afgevoerd.

Neen, een derde brug is overbodige luxe!

Wel, je kunt het de vroede vaderen van Dordrecht eigenlijk niet kwalijk nemen, want wie heeft in de jaren vlak na de tweede wereldoorlog kunnen voorspellen dat de aanbidding van een nieuwe afgod, de auto, zulke onmetelijke vormen zou gaan aannemen?

Het past ons, aanbidders, dus niet om smalend op de Dordtenaren van toen neer te zien. Het past ons veel meer om dankbaar te zijn dat de Botlekbrug er is gekomen, ook al vinden wij Eilanders de frekwentie van open- en dichtgaan soms wat erg hoog liggen. Goed, straks is er de tunnel, en wie weet zijn er dan weer andere bezwaren.

In 1949 werd weer het nodige gewijzigd en ging men over tot een uitbreiding van het Botlekplan op het eiland Rozenburg.

Een uitbreiding van ± 110 ha in noordwestelijke richting.

Al met al zou het Botlekplan nu 1310 ha gaan beslaan, waarvan het overgrote deel zou moeten worden onteigend.

Verschillende statige boerderijen, mooie en bouwvallige woonhuizen, ze zouden allemaal moeten verdwijnen terwille van het machtige plan, dat inmiddels zulke vormen had aangenomen, dat het inderdaad niet meer te stuiten leek. Er was geen houden meer aan en het gigantische havenbedrijf rolde steeds verder in westelijke richting.

Een nieuwe wereld ging ontstaan. Een nieuwe wereld met nieuwe mogelijkheden. En nieuwe mogelijkheden trekken nieuwe mensen aan!

Steeds dichterbij kwam het grote havengebeuren naar ons gebied toe.

In 1950 legde Rijkswaterstaat een aantal werken aan, waarvan er één een grote invloed zou hebben op het leven van Voorne-Putten en Rozenburg. Er kwam een dam door de Brielse Maas, die het binnenstromen van zeewater moest voorkomen.

Bevolkingsgroepen die elkaar generaties lang vanaf „de overkant” hadden bekeken en waarvan men zich beslist gescheiden voelde, werden nu ineens bereikbare burens.

Een werkelijkheid waarmee rekening gehouden moest worden en die misschien ook wel mogelijkheden zou kunnen inhouden. Toen, ruim een kwart eeuw geleden, kon men echter niet vermoeden dat het nieuw ontstane Brielse Meer zo'n geweldig mooi recreatiegebied zou worden.

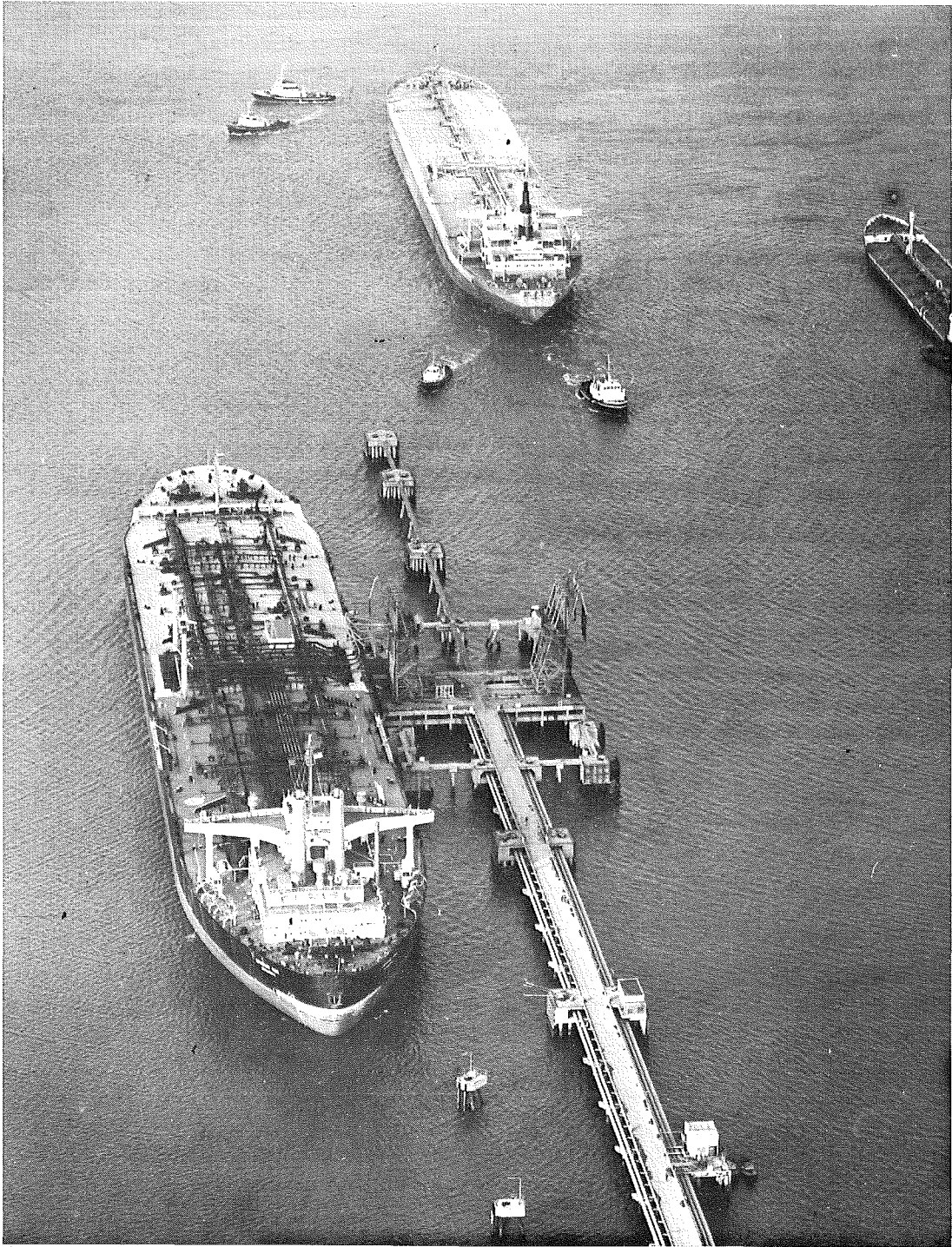
Men zou die mogelijkheid als baarlijke nonsens verworpen hebben, zeker als men geweten had, dat tussen toen en nu heel Europa nog tot ontwikkeling moest worden gebracht.

De dichtung van de Brielse Maas in 1951 was een min of meer toevallige voorloper van wat we later het Deltaplan zouden noemen. Het jaar 1953 werd immers voor Nederland het gedenkwaardige jaar van die ontzettende stormramp. Die ramp betekende een absolute ommekeer in het leven van vele mensen in Z.W. Nederland.

De ramp gaf ook de beslissende stoot aan de reeds vele jaren bestaande plannen tot afdamming van de Zeeuwse en Zuidhollandse zeearmen. Een projekt dat op 18 november 1955 als wetsontwerp bij de Tweede Kamer zou worden ingediend en op 5 november 1957 door de Kamer met grote meerderheid zou worden aanvaard.

Deze zelfde ramp zou ook de aanleiding worden tot de oprichting van de Rotaryclub Brielle.

Brielle bestond toen nog uit een gemeenschap van tenminste „80 standen” en het



's Werelds grootste tankers komen in Europoort . . . – Foto Dick Lemcke.

stadsleven speelde zich voornamelijk binnen de Wallen af. Brielle sluimerde niet, maar besepte toch ook helemaal niet, dat het aan het begin stond van een zeer roerige periode, waarin de stad zich ging opwerpen als woonstad van Europoort. In 1953 bestond Europoort dan nog wel niet, maar de Derde Petroleumhaven was inmiddels een feit en hoe lang of hoe kort zou het nog maar duren voordat de serie havens zich verder zou voortzetten? Op 29 juni 1955 werd de Botlekbrug officieel in gebruik gesteld.

Zowel de burgemeester van Rotterdam als de directeur van Gemeentewerken voorspel- den toen reeds dat „de sprong over de Oude Maas” van geweldige betekenis zou zijn voor het hele gebied langs de Waterweg.

De industrialisatie waartoe de uitvoering van het Botlekplan leidt, is van de allergroot- ste betekenis voor de stad en voor het land.

Zonder industrialisatie geen werkgelegenheid en zonder werkgelegenheid missen we de boot in de Europese opbouw van na de oorlog.

Bovendien: hoe vangen we de grote bevolkingsaanwas op, als we niet op tijd ons zeker stellen van voldoende arbeidsplaatsen?

In later jaren, toen alle lelijks wat maar over de industrie gezegd kan worden, ook werkelijk gezegd werd en bij herhaling zeer breed werd uitgemeten, is er met name door diegenen, voor wie die arbeidsplaatsen toen werden gekreëerd, onvoldoende historisch besef opgebracht om een juist oordeel te geven over de nadelen van industria- lisatie.

In 1955 waren er voor Rotterdam kapers op de kust.

Andere Europese havens lonkten naar de grote industrie, en er werd van alles in het werk gesteld om geïnteresseerden te doen geloven dat de ligging van Rotterdam aller- minst zo gelukkig was.

Vooraf een stad als Wilhelmshafen in Duitsland presenteerde zich als een haven met een geweldig achterland.

Een pijpleiding van Noord-Duitsland naar het Ruhrgebied was volgens de Oostfriezen een haalbare kaart en zonder al te veel moeite zou men op die manier de gehele energie-aanvoer voor Duitsland in Duitse handen kunnen hebben.

Rotterdam kon in die tijd tankers van ruim 30.000 ton (!)ontvangen, en ook al geloof- de niemand dat het zinnig zou zijn om grotere schepen te bouwen, toch redeneerde men in Rotterdam: „Je weet nooit”, en stilletjes dacht men aan havens nog dichter bij de kust.

Deze stille gedachten zijn van doorslaggevende betekenis geweest.

Natuurlijk wist niemand, dat de crisis rond het Suezkanaal in 1956 zo'n geweldige invloed zou hebben op de bouw van de tankers.

Binnen enkele jaren voltrokken zich wonderen op het gebied van de scheepsbouw en deze wonderen bleven zich herhalen. Vandaag verbazen we ons in geen enkel opzicht meer over schepen van rond de 400.000 ton!

Alles schijnt groter te moeten en . . . wat we toen nog niet wisten, alles schijnt ook groter te kunnen!

Tussen de jaren die ik net beschreef en de jaren die de Anglosaksen aanduiden met de „late seventies”, zijn we door een heel interessante ontwikkeling gegaan.

Schaalvergroting en „groei-ekonomie” waren woorden en begrippen die we bijna aanbaden als godheden. Het bedrijfsleven, de overheid en alles wat zich meende te moeten manifesteren, wilde dat alleen nog maar op grote schaal doen.

Ook de Rotaryclubs werden aangetast door deze rage. Hoe meer leden, hoe indrukwekkender; hoe meer status, hoe meer voldoening.

Toch is het merkwaardig, dat het meest wezenlijke van deze samenleving, namelijk het gezin, steeds kleiner werd. Ik kan er geen oordeel over geven, ik kan alleen wat vragen stellen. Eén van die meest indringende vragen zou toch wel zijn: Waarom is de natuurlijke ontwikkeling nu duidelijk anders dan de, laten we zeggen, rationele ontwikkeling? Gaan we niet langzamerhand onszelf beschermen tegen wat we zelf tot stand hebben gebracht?

Waarom willen we er allemaal eens „helemaal uit” en waarom trekken we ons terug in onze oude boerderijtjes en oude huizen, die naar ons idee nog wat „sfeer” hebben? Zijn we bezig met een vlucht poging, of zijn we op weg naar het vinden van een evenwicht tussen vooruitgang en verworvenheid?

Mijmeren en filosoferen is wel leuk en aardig, maar het schiet misschien voorbij aan het doel, dat de redaktiekommissie met dit artikel voor ogen had.

In de onbedwingbare drang naar groter worden terwille van de werkgelegenheid, maakten de beleidsbepalers in 1956 enkele zgn. harde afspraken.

„De Beer”, het natuureservaat op de Westpunt van het eiland Rozenburg, zou hoe dan ook behouden blijven. Aanleg van havens op dit deel van Rozenburg werd beslist niet wenselijk geacht.

Men hield zich intensief bezig met het Deltaplan en men wist toen heel precies hoe het er allemaal in 1980 zou uitzien. Zoals de Zuiderzeewerken het aanzien hebben gegeven aan een nieuw gebied voor de landbouw, zo zouden de Deltawerken het aanzien kunnen geven aan nieuwe woon-, industrie- en recreatiegebieden ten behoeve van de Randstad Holland.

Binnen datzelfde jaar 1956 nog veranderden de gedachten. De toenmalige burgemeester van Rotterdam kondigde op een perskonferentie aan, dat de laatste gedachten uitgingen naar de aanleg van een volledig havencomplex op de noordwestelijke punt van het eiland Rozenburg.

Dit havencomplex zou dan uitmonden in de Maasvlakte; een nieuw, aan de zee te veroveren gebied.

Rijkswaterstaat was hier beslist niet tegen.

Al deze Rotterdamse plannen en dit progressieve havenbeleid bleven beslist niet onopgemerkt in de westerse wereld. Amerikaanse bedrijven, maar ook Nederlandse ondernemers stelden vertrouwen in het beleid en wilden dan ook beslist meelopen in deze optocht van economische ontwikkelingen.

Het gebied Voorne-Putten en Rozenburg, ons clubgebied, kreeg er nieuwe inwoners bij en wie kan zich vandaag nog een gebied voorstellen zonder Caltex(Chevron), Esso, Gulf, Verolme, Rotterdamse Rijn Pijpleiding en ga zo maar door.

Rotterdam ging door en op 19 november 1957 werd het plan Europoort officieel aan de gemeenteraad van Rotterdam voorgelegd. Dit plan, maar vooral de uitvoering ervan,

heeft een wezenlijke ommekeer gebracht in het gebied waaruit onze club zijn leden betreft.

Vanuit een zeker isolement kwam de streek plotseling in de schijnwerpers en vele ongedachte problemen, maar ook vele ongedachte mogelijkheden werden als het ware het voer, waaraan de oude bevolking en ook de nieuwkomers zich te goed konden doen.



De Gulf raffinaderij in Europoort – Foto Bart Hofmeester.

Echte nieuwe bewoners kwamen nog maar zeer sporadisch het gebied binnen. Kijken we echter een twintig jaar verder, dan zien we een volledig andere bevolkingssamenstelling, en je vraagt je af hoe het mogelijk is, dat in slechts twee decennia zulke turbulente ontwikkelingen konden plaatsvinden.

Alhoewel, en ik loop nu vooruit op de geschiedenis, het tempo van de ontwikkelingen in de jaren zeventig duidelijk is teruggevallen.

De werkers in de tot dan toe totstandgekomen industrie zijn steeds meer het voortreffelijke woongebied op Voorne-Putten gaan ontdekken en zodoende vond er een invasie van „vreemden” plaats, die langzamerhand toch ook hun invloed hebben doen gelden. Ik sprak er in het begin al over, in het politieke leven, in de kerken, in de verenigingen ziet men steeds meer de vermenging van laten we zeggen autochtonen en nieuwkomers. In sommige dorpen gaat dit erg stroef maar in andere lijkt het een vanzelfsprekende zaak. Het zou vele proefschriften vereisen om te verklaren waarom er zulke absoluut verschillende ervaringen zijn. Het zou interessant zijn om die verklarende proefschriften te lezen, maar het is veel interessanter om te konstateren dat de wezenlijke ontwikkelingen in de eerste fase van zo'n groot plan als „bijverschijnselen” worden aangemerkt.

Men praatte bij de plannen voor Botlek en Europoort inderdaad over nieuwe woonkernen, maar niemand van de plannenmakers komt er verder nog aan te pas als aan die nieuwe woonkernen inhoud gegeven moet worden. Overigens, hoeveel bewoners van nieuwe woonkernen of leefgemeenschappen denken ooit nog aan die plannenmakers, aan die mensen met visie, die op het juiste moment hebben geprobeerd iets tot stand te brengen dat gedurende lange jaren „werkgelegenheid” en daardoor een levensbasis aan vele onbekenden zou geven.

Op 28 maart 1958 stelde de Rotterdamse gemeenteraad 65 miljoen gulden beschikbaar voor de uitvoering van het eerste gedeelte van de eerste fase van het plan Europoort.

Uit de nota, welke toen aan de raad werd aangeboden, zijn de volgende citaten interessant:

„Zodra de nodige dijkomleggingen in nauw contact met de Brielse Dijkkring tot stand zijn gebracht, zal vanuit het Kanaal van Rozenburg worden begonnen met het graven van een toegangssleuf naar het Zeehavencomplex.”

Verder staat in de nota:

„Wij kunnen Uwe vergadering voorts mededelen, dat het recreatiegebied „De Beer” slechts in geringe mate bij de uitvoering van de eerste fase van het plan Europoort zal worden betrokken. Wanneer t.z.t. de nieuwe toegang tot zee wordt gebaggerd, zal (echter) een groter deel van „De Beer” in beslag moeten worden genomen, hoewel het niet uitgesloten schijnt te zijn dat de vogelbroedplaatsen ook nog bij de uitvoering van de tweede fase kunnen worden ontzien.”

Op 11 juni 1958 gaf de toenmalige minister president W. Drees het groene licht om aan de voorbereidende werkzaamheden van Europoort te beginnen. De burgemeester van Rotterdam zei: „Wat nu gaat gebeuren, is te vergelijken met de betekenis die destijds de doorgraving van de Nieuwe Waterweg naar Hoek van Holland heeft gehad.”

De burgemeester van Rozenburg gaf als zijn mening dat het verlenen van medewerking

aan de realisatie van dit projekt een nationale plicht was. „Maar”, zo ging hij verder, „het betekent een geweldige klap voor de hier gevestigde landbouwers.”

Een geschiedschrijver zegt ergens: „Toen na de plechtigheid vijf bussen en tientallen auto's met autoriteiten en genodigden hun tocht over het eiland maakten, stond de bevolking zwijgend voor haar woningen. We moesten even denken aan de intocht van een bezetter.”

En het duurde echt niet meer zo lang, of het zwijgen van de bevolking begon duidelijk merkbaar te worden. Iedereen voelde dat er geen weg terug was en dat deze ontwikkeling alleen maar een sneeuwbaaleffekt kon hebben. De uitspraken over het natuurreservaat „De Beer” werden binnen vier jaar achterhaald toen het in verband met de toekomstige aanleg van de Maasvlakte noodzakelijk bleek om dwars er doorheen een kanaal aan te leggen. Dit latere Beerkanaal heeft veel emoties teweeggebracht. Alle frakties in de Rotterdamse gemeenteraad hebben als het ware in diepe eerbied gewag gemaakt van de noodzaak van natuurgebieden en vogelbroedplaatsen en men heeft duidelijk gesteld, dat belangrijke recreatiegebieden met hand en tand verdedigd moesten worden, maar toch is „De Beer” „geschoten”, want er was een aanvraag binnengekomen voor een groot industrieterrein aan diep vaarwater.

Deze aanvraag paste zo wonderwel in het Rotterdamse plan, dat alle frakties uiteindelijk vóór het opgeven van „De Beer” stemden.

Reeds toen kwam er iets aan de oppervlakte van een spanning tussen kommercieel beleid en de zorg voor de natuur. Niemand, of liever gezegd vrijwel niemand, sprak toen over de zorg voor het milieu. In de tien volgende jaren is die spanning alleen maar gegroeid en toen in het begin van de jaren zeventig gepraat werd over de vestiging van Hoogovens op de Maasvlakte, bereikte die spanning een hoogtepunt.

De direktie van de maatschappij die Hoogovens wilde bouwen, besloot af te zien van de plannen en de milieugroepen leken een enorme overwinning te hebben behaald. Andere overwinningen volgden toen enkele chemische fabrieken werden opgestart en de overheid, gedwongen door de publieke opinie, ineens streng ging optreden tegen de investeerders, die eerst met veel genoegen in het Europoortgebied waren welkom geheten.

Laat ik echter niet te grote stappen nemen in de geschiedenis van Europoort.

Een ander spanningsveld bestond er duidelijk aan het bestuurlijke front. Rotterdam wilde uiteraard zijn eigen havenontwikkelingen het liefst op eigen terrein zien plaatsvinden, maar een gemeente als Rozenburg voelde er niets voor om voor de grote broer een stap terug te doen. „Annexatie door Rotterdam”, zo zei men in Rozenburg, „is beslist niet nodig en ook niet wenselijk.” Rozenburg zal vooruitgaan. Rozenburg zag voordeel bij de havenontwikkelingen en nog lange jaren zou er een bestuurlijke curiositeit bestaan in het gebied, dat zo duidelijk model stond voor wat Nederlands industriebeleid heette.

Het werd steeds duidelijker, dat het gebied van de Nieuwe Waterweg niet langer in mootjes kon worden gezien. Het vereiste een algemene en brede aanpak.

De gemeente Rotterdam stond een bovengemeentelijk orgaan voor om een beleid te kunnen voeren bij vraagstukken als havenuitbreiding, woningbouw, verkeer en recreatie.

De andere gemeenten langs de Waterweg voelden echter helemaal niets voor een boven-gemeentelijk orgaan en de situatie zat bestuurlijk als het ware muurvast.

Voor Rotterdam was er toen nog één oplossing, nl. grenswijziging, of met andere woorden annexatie van de gebieden waarover Rotterdam zijn havengebeuren had uitgebreid.

Rotterdam stond bikkelhard op het standpunt dat de gebieden, waarover de haven-exploitatie van de gemeente Rotterdam zich uitstrekte, niet alleen privaatrechtelijk maar ook publiekrechtelijk tot de gemeente Rotterdam moesten behoren.

Gemeentelijke herindeling dus! Maar zelden raken zoveel mensen, met name in de gemeenteraden, zo opgewonden als wanneer het over gemeentelijke herindeling gaat. In de jaren tot aan 1978 zijn er heel wat woorden gesproken en geschreven over wat er met de gemeenten op Voorne-Putten en Rozenburg zou moeten gebeuren. Het ene plan na het andere rolde van de persen in Den Haag.

Menig raadslid heeft in deze jaren geestelijke krachttouren moeten volbrengen, want lang niet altijd waren latere plannen logische voortzettingen van eerdere. Niet altijd werd de mening van het volk teruggevonden in wat bestuurlijk verantwoord werd geacht.

Maar natuurlijk was de probleemstelling van 1958 duidelijk en later in de tijd is ook wel gebleken, dat kleinere gemeenten t.a.v. de industrialisatie met problemen werden gekonfronteerd, waar zij in de verste verte niet van gedroomd hadden en waarvoor ze eigenlijk ook niet toegerust waren.

Rotterdam zette in een nota nog eens uiteen, dat een veelheid van voorschriften en tarieven, van vergunninggevende, toezichthoudende en andere instanties met verschillende beoordelingsmaatstaven, welke zou ontstaan als de bestuursbevoegdheden van de gemeenten Rozenburg, Spijkenisse en Geervliet onverminderd van kracht bleven, geenszins bevorderlijk zou zijn voor een vlotte en doelmatige behandeling van zaken en een uniforme exploitatie van de havens.

Daar komt bij, dat de grenzen tussen deze gemeenten veelal niet zullen samenvallen met de grenzen der aan haven- en industriële bedrijven in huur of erfpacht uit te geven terreinen.

Een ernstig bezwaar is voorts, dat met betrekking tot de handhaving van de openbare orde, de Rotterdamse politie te water niet kan opereren in de havens, doch dit moet overlaten aan de Rijkspolitie. Het is met het oog op een uniforme praktijk van groot belang, dat het daarvoor volledig geoutilleerde politieapparaat der gemeente bevoegd wordt tot toezicht in alle tot de Rotterdamse sfeer behorende havens.

In niet mindere mate zal t.a.v. de brandweezorg in de ruimste zin behoefte bestaan aan de Rotterdamse brandweer. Dat Rotterdam t.a.v. de brandweezorg gelijk had, hebben de vrijwilligers in de kleine gemeenten rondom het industriegebied dikwijls heel direkt aan den lijve ondervonden.

In dit overzicht mag niet onvermeld blijven, dat bij branden in het industriegebied de vrijwillige brandweerkorpsen uit de dichtbij gelegen dorpen het eerste blussingswerk hebben gedaan, en dat misschien wel rampen zijn voorkomen omdat vrijwillige amateurs niet nadachten, maar wel hun plicht deden.

En het lijkt op dit moment verre historie, maar hoe kort is het nog maar geleden, dat als bij een brandje 's nachts in één van de fabrieken in de Botlek of Europoort de sirenes loeiden, in de dorpen iedereen van schrik of uit nieuwsgierigheid het bed uit vloog!

Geschrokken of nieuwsgierig, het resultaat was in beide gevallen een onderbroken nachtrust en menigeeen kon daarna niet meer in slaap komen en zat de volgende morgen wat dromerig voor zich uit te staren. Misschien droomde hij dan wel van de rustige tijden van weleer!

Dromen zijn echter altijd beperkt tot één facet van een gebeuren en deze dromer zal minder bezig zijn geweest met de werkelijkheid om hem heen.

Nederland heeft na de oorlog moeten kiezen voor de industrialisatie. Nederland heeft dat enthousiast en konsekvent gedaan.

Tussen Rotterdam en de westkust van Rozenburg is in een kwart eeuw tijd iets tot stand gebracht, dat nauwelijks zijn weerga kent.

De ontwikkeling van het industriegebied is na zo'n kwart eeuw eigenlijk plotseling tot staan gekomen. Rond de jaren „70-73”, de korte periode voorafgaande aan de energiecrisis, is er een halt toegeroepen aan iets, dat eigenlijk niet te stuiten leek. Het is uitermate moeilijk, zeker voor een leek, om ook maar te proberen een oorzaak te beschrijven, die uiteindelijk anti-industriekrachten heeft gebundeld. Waarschijnlijk waren de krachten, die tot uiting kwamen in allerlei actiegroepen, niet zo zeer gericht tegen de industrie als zodanig, maar waren de plotseling opkomende tegenkrachten niet meer dan gevoelens van onzekerheid over welke toekomstige vaagheid dan ook.

Zeker is, dat rapporten als dat van de Club van Rome en het gedrag van de industrie, nieuwe gedachten deden ontstaan.

Heel terecht vroeg men, al of niet overwogen, om een pas op de plaats en om een antwoord op vragen, die voor de grote plannenmakers duidelijk als een verrassing kwamen.

Met een verbluffende energie en vasthoudendheid bleven kleine groepen geactiveerden uiting geven van hun bezwaren tegen wat de industrie zich meende te kunnen veroorloven.

Niet alleen de industrie werd gevraagd zich te verantwoorden, maar ook de overheid werd duidelijk gemaakt dat er een grens bereikt was.

Het zal nog heel wat studie vragen om precies te definiëren welke grens men precies bedoelde, maar zoals zo nu en dan een volksgericht in het geweer komt, zo werden er ook nu krachten gemobiliseerd, die een enorme invloed kregen op het handelen van overheid en industrie.

Merkwaardig blijft het dat het juist de nieuwe bevolking is geweest, die zich, zij het in minderheid, zo fanatiek heeft opgesteld. De oude bevolking van de eilanden kende de weg van het protest niet of wilde zich niet verzetten tegen wat men langzamerhand als een onafwendbare nieuwe ontwikkeling had leren aanvaarden.

Hoe dan ook, de konfrontatie met milieuvragen vond plaats tot op het hoogste politieke niveau en menig politicus voelde zich geroepen om vanuit de zeker lijkende

welvaart zich op te stellen als baanbreker voor het nieuw ontdekte „welzijn” van de mensheid.

Het is misschien een tragische loop van de geschiedenis van de industrialisatie in dit gebied, dat de bezinning is gekomen vlak voor het uitbreken van een crisis, die bekend staat als de energiekrisis, en die de hele westerse wereld, dus ook Voorne-Putten en Rozenburg, tot een andere koers dwong.

Alle tot dan toe gekoesterde waarden dienden anders, in vele gevallen totaal anders, gewaardeerd te worden.

In korte tijd, zeg twintig jaar, veranderde alles voor de tweede keer.

Eerst hebben de „Eilanders” van Voorne-Putten en Rozenburg zich vertrouwd moeten maken met de industrie, waaruit ongekende mogelijkheden schenen voort te komen. Men ontdekte een nieuwe arbeidsmarkt, waar plaats was voor velen.

Er was zelfs zoveel plaats, dat veel import vanuit andere streken in Nederland nodig was. De industrie gaf onze eilanden een geweldige zet in de richting van een moderne levensstijl, zoals we die alleen maar kenden van de film en de T.V.

Geweldige veranderingen hebben zich hier voltrokken. Agrarisch gerichte dorpen werden, de één wat meer dan de ander, zgn. slaapgemeenten, hetgeen een wat misleidend woord is voor forenzenplaatsen. Het is zeker niet waar dat de dorpsgemeenschappen insliepen.

Integendeel, de nieuwe levensstijl bracht geheel nieuwe initiatieven met zich mee.

Nog maar net had zich deze ommekeer, of liever gezegd aanpassing, voltrokken of men moest ervaren, dat alles zijn grenzen heeft. De schijnbaar niet te stuiten industrialisatie ten westen van Rotterdam was voorlopig tot staan gebracht. Nieuwe vestigingen op Europoort en Maasvlakte bleven uit en noodgedwongen werd overal gas teruggenomen of tenminste de verkregen situatie gekonsolideerd.

Deze tijd van konsolidatie was een prachtige gelegenheid om zich effectief te bezinnen op vragen van milieu en welzijn.

Gelukkig kan gesteld worden, dat overheid en industrie veel gedaan hebben om bestuurlijk en technisch orde op zaken te stellen. Ook kan men konstateren, dat industrie en bevolking wat anders tegenover elkaar gingen staan.

De industrie is zich netter gaan gedragen, omdat men daar de verantwoordelijkheid tegenover de omgeving duidelijk en helder is gaan inzien.

De bevolking heeft leren inzien, dat de industrie uiteindelijk „bemand” is door mensen die midden tussen hen inwonen en dus per definitie geen tegenstanders kunnen zijn.

Het tragische is nu, dat deze versterkte positie van onze streek als het ware in de mottenballen moet, omdat de economische recessie hier en elders geen verdere ontwikkeling mogelijk maakt.

Bij verdere ontwikkeling denk ik dan beslist niet aan een weer op gang brengen van de grote machine, die alleen maar nieuwe en grotere industrieën produceert.

Wel denk ik aan het inderdaad selektief verdiepen van wat al tot stand gebracht is.

Goede diepte-investeringen en noodzakelijke aanvullingen op ons Z.W.-Nederlandse industriebestand zal moeten leiden tot een krachtiger concurrentiepositie in Europa. Deze concurrentiepositie is nodig, want het probleem waarvoor Nederland nu staat, is

in wezen gelijk aan het probleem waarvoor men vlak na de oorlog stond, nl. het creëren en behouden van arbeidsplaatsen voor de huidige en de toekomstige generatie. Het grote verschil met toen is, dat we niet meer kunnen kiezen op welk gebied we aan de slag gaan.

Toen is voor de industrialisatie gekozen, terecht overigens.

Nu is er dus geen sprake meer van een keuze, want voor Nederland bestaat er geen alternatief. We zijn een industrieland geworden en industrie blijft nu voor ons het hoofdmiddel van bestaan.

Nederland heeft potentieel om vanuit de bestaande grote industriële vestigingen een veelzijdiger positie op te bouwen.

De laatste vijf en twintig jaar, gedurende welke onze Rotaryclub mocht bestaan, hebben laten zien waartoe men in staat is als het „heilig moeten” in Nederland zijn kop opsteekt.



Donkere wolken boven de Maasvlakte. De elektriciteitscentrale tekent zich af in een gebied waarvan de ontwikkeling nog altijd onzeker is – Foto F. Keller.



Tewaterlating van de „British Promise” op 11 augustus 1973 bij Verolme te Rozenburg – Foto Rijkswaterstaat.



Recreatie: volle jachthavens, zoals hier in Hellevoetsluis – Foto Jopie & Dick Leeuwstein.

HOOFDSTUK V

JAAR 2000

JAAR 2000: Er zijn meer toekomstvoorspellers die het bij het verkeerde dan bij het rechte eind hebben.

Hoe zou de toekomst van het land tussen Waterweg en Haringvliet er uit kunnen zien? Het verbazingwekkende van de uitspraken van futurologen is vaak, dat zij *niet* uitgaan van een opstelling van feiten, met daaruit voortvloeiende verwachtingen als toekomstvisie, maar van volledig nieuwe aspecten.

Een beschouwing van belangrijke ontwikkelingen in het verleden wijst vaak de juistheid van deze aanpak aan; meestal slechts heel kleine, soms verborgen aanwijzingen hadden de resultaten kunnen verraden.

Na deze enigszins beschouwende aanloop zullen we trachten deze kleine verborgenheden de leidraad te doen zijn bij het schetsen van een beeld, een patroon zo U wilt, van onze streek in de komende 25 jaar. Wij schrijven dan januari 2004. In onze verbeelding is dit zéér ver weg! Was 25 jaar geleden, t.w. 1954, wel zó lang geleden?

JANUARI ANNO 2004.

Nederland, en dus ook deze streek, heeft in de afgelopen 25 jaar toch wel een zeer belangrijke transformatie ondergaan. De versneld veranderde vraag heeft ervoor gezorgd, dat het Rotterdamse havenbekken zijn belangrijkheid als doorvoerhaven eerder versterkt heeft zien worden dan verzwakt.

Gezien de afhankelijkheid van de activiteiten in dit gebied voor de welvaart van geheel Nederland is het wellicht interessant om enkele zaken verder te belichten. Veel activiteiten die geënt waren op deze doorvoer hebben in opzet, maar ook in verscheidenheid, enorme veranderingen ondergaan. De ontsluiting van de havens voor het laden en lossen heeft steeds meer aksent gekregen door verhoging van het volume, met een omgekeerd evenredige verlaging van de kosten.

Het belangrijkste hierbij is steeds geweest de efficiëntie van de handelingen zelf; betrekkelijk weinig mensen zijn hier nog maar voor nodig. Het geheel heeft het tevens noodzakelijk gemaakt, dat de infrastructuur betreffende aan- en afvoermogelijkheden drastische veranderingen heeft ondergaan. De snel opkomende alternatieve Europese havens hebben in een versneld tempo de maximale benutting van de unieke geografische positie van dit gebied afgedwongen.

Een gegeven „historisch goed” van de Nederlander, namelijk redelijkheid, zakelijk instinkt, en waar nodig, daadkracht, heeft hier uiteindelijk geprevaleerd boven het „historisch kwaad” van de kruideniersmentaliteit. Transformaties van de zware industrie hebben eveneens plaats gehad. Bij het begin van de ontwikkeling van deze laatste vijf en twintig jaren was er vaak nog sprake van een betrekkelijke grootschaligheid, die meestentijds de eerdergenoemde unieke geografische ligging als basis had, met daarbij een verwachting van groeipercentages die als konsept teniet werden gedaan door de energiekrisis van 1973–1974.

Dit is tot stand gekomen door gebruik te maken van de zo belangrijke factoren als (opnieuw) ligging, echter ook en bovenal door de aanwezigheid van een groot percentage van hoog-gekwalificeerde medewerkers. Het is de industrie mogelijk geweest om zich van een „bulk industrie”, te ontwikkelen tot een gespecialiseerd, hoogtechnisch soort industrie. Het is vooral de mate en de snelheid van aanpassing geweest die deze omzetting mogelijk heeft gemaakt.

De mensen die nu in deze industrieën werken hebben het verschijnsel van de „éducation permanente” als een deel van hun leven aanvaard. Voordat wij van dit onderwerp afstappen, zal het toch wel interessant zijn om te weten in hoeverre de belangrijke faktor van het energieverbruik een rol speelt en heeft gespeeld in de ontwikkelingsperiode. Het moet mij van het hart, dat het ter sprake brengen van dit aspect aanduidt dat schrijver dezes het belang hiervan als eerste vereiste heeft ervaren door de problemen in de tijdsperiode 1970–1980.

Nu, anno 2004, kennen wij namelijk dit probleem niet meer. Energie is geen kwestie van beperking meer bij het bepalen van ontwikkelingskansen en dus welvaart. In de afgelopen 25 jaar hebben we wel spannende tijden beleefd, waarbij het gebruik van de aanwezige olie steeds meer werd toebedeeld aan de petro-chemische- en voedingsindustrie. Veel plezier hebben we gehad van de nu nog aan de gang zijnde „tussenfase” van het kolentijdperk. (l’Histoire se répète.)

De technologische ontwikkeling heeft er tevens voor gezorgd, dat de problemen, veroorzaakt door het kolenverbruik, nauwelijks nog invloed hebben op onze samenleving. Veel plezier van deze kolenbron, zij het dan in een meer verfijnde vorm dan vroeger, beleven nog steeds de mobiele energiegebruikers, zoals scheepvaart en verkeer.

Wie hadden kunnen voorspellen, dat onze (in Nederland helaas niet altijd zichtbare) zon het merendeel van de behoefte voor een onbeperkte tijd heeft gedekt, met als goede tweede de energie verkregen uit atoomsplitsing.

Alvorens over te gaan tot de andere takken van industrie, in tegenstelling tot de grote basis-industrie, eerst een paar woorden over de mens die werkzaam is in deze industrie. De plaats die de werknemer bij dit alles inneemt, en vooral zijn betrokkenheid, zijn er niet minder op geworden. Is daarbij het woord „werknemer” nog op zijn plaats? De continue aanpassing en verhoogde aandacht en inzet hebben hem en haar tot geëmancipeerde mensen gemaakt, aan wie geen discipline behoeft te worden *opgelegd* tot het bereiken van de doelstellingen, daar deze automatisch door hen wordt aanvaard. Hier komen we dan suksessievelijk op de omstandigheid, die aangediend zou kunnen worden als het „laat-industriële” tijdperk. De medewerkers, klein in getal, hoog in kwaliteit,



Het „werkpaard” is vervangen door mechanische pk’s! Het paard als „luxe” wordt steeds vaker op ons eiland gezien – Foto F. Keller.

hebben er individueel vrijwillig voor gekozen een essentiële schakel te zijn in deze zich steeds vernieuwende tak van industrie. Door de combinatie van deze factor met de geringer wordende menselijke inbreng (die eigenlijk alleen nog maar nodig is om de vernieuwingen te blijven stimuleren) is de produktiviteit dusdanig gestegen, dat de werkgelegenheid in deze sektor verder is afgenomen.

Het uitstralingseffect van de basis-industrie in begin 1980 van 3 tot 3,5 procent van de olie en van 4,5 tot 7 procent voor de chemie heeft een steeds sterkere stijging te zien gegeven.

De rol van de lichtere industrie als ondersteuning van deze zware basis-industrie is echter verder toegenomen. Deze lichte industrie voorziet ook in de behoefte van de dienstensektor; deze ontwikkeling is beslist spektakulair geweest. Het beschikbaar komen van steeds meer financiële middelen in deze sektor, tezamen met de snel groeiende behoefte, heeft er voor gezorgd, dat deze de vraag nauwelijks heeft kunnen bijbenen.

Ook de (ekonomische) recessies die we in de afgelopen 25 jaar hebben meegemaakt hebben daar nauwelijks verandering in kunnen brengen. Het gegroeide normbesef, de persoonlijke (menselijke) bijdrage en ook de hoge kwaliteit, hebben de groei in deze bedrijfstak ten zeerste gestimuleerd.

Alles is, wat dat betreft, mogelijk geweest. Voldoende werknemers waren voorhanden,

met een goede opleiding, gewend aan kwaliteit en efficiëntie, waarbij tevens een infrastructuur aanwezig was, die het geheel slechts verder zou stimuleren.

Men zal zich kunnen afvragen, hoe een verandering van een havengebied met de daarbij behorende primaire en secundaire industrieën nog mogelijk is geweest in een gebied, dat al vele decennia lang als het dichtst bevolkte gedeelte van de aarde gekenschetst werd.

Na, vóór 1980, diverse perioden van een te snelle, eenzijdige groei te hebben overleefd, of een groei, die te „grootschalig” genoemd zou kunnen worden, ontstond er een „know-how” op bestuurlijk vlak, die in staat was om op de vernieuwingen, die daarop volgden, stimulerend te werken.

Vele spanningen werden door gebrek aan kommunikatie veroorzaakt, waarbij echter de konkurrentiedruk van de ontwikkelingen buiten ons landje steeds weer een uiteindelijk positief eindresultaat creëerde. Duidelijkheid der doelstellingen van de industrieën en de beperkingen waarvoor de overheid zich gesteld zag, veroorzaakten een besluitvormingsproces dat steeds meer doelgericht was en steeds minder tijd vergde. Deze duidelijkheid was ook zonder meer het geval voor wat betreft de veiligheid van de omliggende woongebieden ten opzichte van de industrieën in hun midden.

Het woord „risiko-analyse” dat in de laatste jaren van 1970/1980 nog een duidelijk mysterieuze bijklank had, veranderde geleidelijk in een geaksepteerde presentatievorm voor de aftasting van de te lopen gevaren; ook hier, evenals bij onze zorgen voor het milieu, keerde na lang en hard werken de rust weer.

Als streek waren we ook onderhevig aan het verschijnsel van een steeds verder afnemende bevolkingsgroei, met uiteindelijk een stilstand en zelfs een lichte teruggang. De veroorzaakte verstoring in het historisch bekende patroon van de levensopbouw van de werkende bevolking maakte het noodzakelijk om de maatschappelijke c.q. sociologische aspecten steeds weer opnieuw aan te passen.

Gezien de enigszins vrije keuze die men had om het type arbeid te aanvaarden dat bij de eigen inzichten paste, vond er welhaast een automatisch selectieproces plaats, waarbij de factoren leeftijd en kwaliteit tot nieuwe en veranderde normen kwamen. Veel minder dan voorheen, werden dwingende regels toegepast.

In plaats daarvan kwam de vrijwillige bereidheid tot de arbeidsinzet. Bij deze emancipatie was het ook niet te verwonderen, dat in het werknemersbestand de vrouw op dezelfde graad van akseptatie kon leren rekenen als haar mannelijke kollega.

Het jaar 2004: veel vrije tijd, geen zorgen over onze directe welvaart. Wat doen we er mee? Op Voorne-Putten is het prettig wonen. Landschappelijke mogelijkheden zijn uitgekristalliseerd in fijne recreatiegebieden, waar het heerlijk toeven is. Onze huizen zijn royaal en bovenal comfortabel, ja zelfs erg artistiek en sfeervol ingericht. Er is immers tijd genoeg om alles „gezellig zelf te doen”.

De toeleveringsindustrie doet zijn best om steeds weer met nieuwe ontwikkelingen op dit gebied te komen. Vader is in de huishouding net zo bedreven geworden als moeder, die immers ook buitenshuis werkt! De steden en dorpen waarin we leven met de vervoersmogelijkheden, hebben het mogelijk gemaakt dat deze gezamenlijke arbeidsinzet verwezenlijkt kan worden.

De vrije tijd en de vernieuwingsdrang op het werk hebben er voor gezorgd, dat een versnelde ontwikkeling plaats vond in interesse voor de meest uiteenlopende zaken. Veel aandacht eist ook nog steeds de ontwikkeling en opvoeding van de weinige kinderen van het gezin. Een behoeft patroon van de veranderde maatschappij maakte het noodzakelijk dat zaken als ambitie en bekwaamheid uitermate belangrijk werden. Vóór 1980 was er sprake van vereenvoudiging van het onderwijs; na 1980 ontwikkelde een en ander echter in omgekeerde richting. Gelukkig is onze ingewortelde neiging om ons tegen elke verandering te verzetten, goeddeels verleden tijd geworden.

De jeugd en de volwassenen hebben de mogelijkheid om onbeperkt andere gebieden op aarde, en beperkt in het universum, te aanschouwen. Veel is daarvan het gevolg geweest.

De mogelijkheid is hierdoor geschapen om de betrekkelijkheid van het eigen oordeel te leren inzien. Daarbij is, door de vermindering van de economische noodzaak om te werken, de mogelijkheid ontstaan de menselijke geest als uitgangspunt van onze interesse te kiezen, om deze op een hoger en beter fundament te brengen voor onze verdere toekomst.

Na deze enigszins verwachtingsvolle woorden moeten wij ons helaas weer terug-projecteren naar het jaar 1979, met de verzuchting: Wat zal er nog veel moeten gebeuren!



*„Oud” grenst aan „Nieuw”.
Zoals in Hellevoetsluis zijn veel plaatsen in onze streek uitgroeid met dit contrast – Foto
J. Rozema.*



De kust van Voorne is één van de rijkste natuurgebieden van Nederland – Foto: Wim K. Steffen.

“Rotary en dit boek”

Bescheiden als wij graag willen zijn sluiten wij ons boek graag af met een naschrift:

Rotary Brielle (één van de 17.800 Rotary clubs in de wereld), bestaat vijf en twintig jaar. Deel van een wereldwijd verbreide organisatie en in dat verband, goed beschouwd en eerlijk gezegd, een laatkomertje, bovendien nog een produkt van de watersnood. Toch was er wel reden stil te staan bij de vraag: „Wat te doen als blijvende herinnering?” naast hetgeen dat als herdenking op den duur toch vervluchtigt.

Vandaar dit boek.

Rotary is – het moet bij het Brielse jubileum maar eens gezegd zijn – in bepaalde opzichten elitair. Het kijkt naar kleur noch inkomen, rang noch stand, religieuze noch politieke overtuiging, maar het vraagt wel een niet onbeduidend offer en een straf geregelde verbintenis om – toppunt van alles – maar niet uit te weiden over het grondbeginsel, dat van iedere „discipline” (beroep, soort, groepering, etc.) slechts één vertegenwoordiger bij een club aangesloten kan zijn.

Goed, -- er is een welhaast grenzeloze fantasie om een vakje te vinden voor wie men in de club op wil nemen. Hoofdzaak is dat betrokkene past in het geestelijk klimaat van Rotary en de doelstellingen meer dan oppervlakkig onderschrijft. Die doelstellingen zijn strikt ideële. Zij moedigen aan en versterken de wil om te dienen.

1. Door het beter leren kennen en begrijpen van anderen;
2. Door erkenning van de waarde van elke als zinvol beleefde arbeid en het streven om in eigen werkkring de wil tot dienen gestalte te geven;
3. Door uit te gaan van de gedachte, dat de doelstelling van Rotary op alle levensgebieden van mens en maatschappij betrekking heeft;
4. Door bevordering van vriendschappelijke internationale kontakten.

De aard van de doelstellingen duidt er al op, dat Rotary doorgaans, of sterker nog, zelden of nooit, aan de weg timmert. Het levert Rotary onmiskenbaar wel eens negatieve commentaren op. Elitair, invloedrijke mensen, oncontroleerbare machtsvorming . . .

Het valt allemaal wel mee als er sprake is van een heterogene elite met lang niet altijd samenvallende belangen, die als hoogste motivatie heeft de boven geschetste doelstellingen. Rotary mag niet eens een simpele sociëteit zijn . . .!

Wij, van de club Brielle, afkomstig uit een gebied van bezuiden de Nieuwe Waterweg tot aan het Haringvliet en omvattend dus Voorne, Putten en Rozenburg, zijn ook vandaag de dag met onze vijf en twintig jaar nog maar „groentjes”. We zitten er altijd nog een beetje mee, dat de geest niet vaardig over ons werd, puur autonoom of geïnspireerd door anderen van daarbuiten. Neen, dat er een watersnood voor nodig was en een be-

zielende offervaardigheid in Rotary-clubs in de Verenigde Staten, om tot leven gewekt te worden.

Eén van de hedendaagse leden van het eerste uur zegt het zo:

„Toen in 1953 van Rotary in de Verenigde Staten gelden en goederen hierheen stroomden voor de stachtoffers van de watersnood en er op de eilanden geen kontaktpunten van Rotary waren, kreeg Rotary Schiedam opdracht om te trachten op Voorne en Putten een Rotary club van de grond te krijgen.

Zo werden wij in mei 1953 uitgenodigd voor een Rotary bijeenkomst in Schiedam. Die „wij” waren: C. v. d. Blink, A.O.H. Tellegen, Dr R. van Oosten en schrijver dezes D. van Delden.

Bij die kennismaking kwamen wij zeer onder de indruk van alles wat ons verteld werd over Rotary en in een bespreking na de bijeenkomst zegden wij alle vier onze medewerking toe.

Veel dank zijn wij verschuldigd aan wijlen de heer Bakker, de toenmalige commissio-
ner, die belangstellenden grondig op de hoogte stelde van Rotary, haar voorschriften, gebruiken en plichten.

Toen wij 21 leden telden is de club op 1 april 1954 geïnstalleerd.

Van de 21 charterleden zijn er nu nog 7 lid van onze club. De charteruitreiking op 16 oktober 1954 is plechtig en stijlvol gevierd in de St. Catharijne Kerk. Voorzitter was toen Mr. A.A. van Rossem, die met passende trots van wijlen ons lid Arkenbout een damasten tafelkleed in ontvangst mocht nemen. Een uniek geschenk, vervaardigd van vlas, gegroeid op onze geboortegrond. Van de echtgenotes van onze leden ontving hij daarbij servetten, geborduurd met het Rotary-wiel.

In het voorjaar van 1954 werden wij verrijkt met een clubvaantje, gebaseerd op de Geuzenvlag, met op de achterzijde de wapens van Voorne, Putten en Rozenburg.

Onze internationale kontakten spitsten zich toe op twee Engelse Clubs, Crayford en Bungay, waaruit zeer hechte persoonlijke vriendschapsbanden voortkwamen.

Bij allerlei akties van Rotary International voor hulp in binnen- en buitenland heeft onze club zich altijd goed geweed.

Van *Community Service* valt te vermelden de schenking van een piano aan het Gasthuis in Brielle met gedurende de eerste jaren als pianist ons toenmalig lid Boehmer. Voorts een diaprojektor met filmmogelijkheden voor instructiedoeleinden aan het Streekverpleegtehuis „De Plantage” in Brielle, een rolstoel aan het Gasthuis, medewerking aan een bad voor het Agathahuis te Oostvoorne, werkzaamheden voor de Volkshogeschool te Rockanje, spelmateriaal voor het Comité Dienstverlening Bejaarden in Brielle, etc.

In de winter vele dia-avonden voor bejaardentehuizen in onze streek, bustochtjes voor bejaarden en gehandicapte kinderen. In de 60-er jaren wekelijks rijden met patiënten van de „Plantage”. Wij hebben ook ieder jaar meegedaan aan de Vlieland-kampen voor kinderen uit onvolledige gezinnen.

Behalve met onze Engelse kontakt-clubs heeft *International Service* zich in de loop der jaren bezig gehouden met kinder-uitwisseling, croisières, uitzending van kinderen voor een jaar, etc.

Deze zijde van het Rotarywerk is door onze club ook beslist niet verwaarloosd.”

Zo ging het dus, blijkens bericht van een ooggetuige.

Maar daarmee is niet alles gezegd. Rotary-Brielle, ontstaan in tijden van grote turbulentie, bleef – de vijf en twintig jaren door – de invloed ondergaan van de verbazingwekkend spektakulaire ontwikkelingen in de streek, die zij haar geboortegrond mag noemen.

Vandaar – het is hierboven al eerder gezegd – ter gelegenheid van het jubileum dit boek. Een merkwaardig, welhaast uniek boek, omdat het ontstaan is op de meest democratische grondslag van de mogelijkheid tot inspiratie, richtinggeving en feitelijke inbreng van een ieder der „elitaire” leden.

Een Vlaamse Rotarian schijnt het eens zo uitgedrukt te hebben: „Rotary? Dat is gelijkgerichtheid van verscheidenheden.”

Welnu, de zo mooi Vlaams aangeduide „verscheidenheden” hebben, levend en werkend in deze streek, in dit boek een beeld opgeroepen, lang niet volledig, maar naar de voorhanden zijnde deskundigheid op toch velerlei gebied, van een stukje van ons goede vaderland waar weinig minder dan wereldgeschiedenis gemaakt werd.

Zie hun werk als een bescheiden bijdrage aan de vastlegging van die geschiedenis voor het nageslacht, meer niet.

LEDENLIJST ROTARY CLUB BRIELLE, MAART 1979

- * J.A.A. Aarse, Hellevoetsluis
- R. Bakhuis, Hellevoetsluis
- J. van Brug, Brielle
- G. de Bruyne, Oudendoorn
- J.E. Bulder, Oostvoorne
- * D. van Delden, Brielle
- R. Dewald, Hellevoetsluis
- W.B. Douwes, Hellevoetsluis
- L.D. Eeltink, Oostvoorne
- * H. van Geest, Zuidland
- H.G. Geist, Hellevoetsluis
- L. Gorzeman, Oostvoorne
- R. Haverkamp, Brielle
- * F. Keller, Brielle
- * L.A.A.M. Klinckhamers, Rozenburg
- J.M. Laaij, Brielle
- H.W. van Leijenhorst, Brielle
- P.J. Moens, Brielle
- J.A.A. Moerel, Spijkenisse
- * D. Monster, Zuidland
- G. Neuteboom, Spijkenisse
- A. Noordermeer, Oudendoorn
- * J.J. Pilon, Oostvoorne
- K. van der Poel, Brielle
- J.K. Prins, Hellevoetsluis
- G. Pijl, Zuidland
- A.C.W. Schep, Oostvoorne
- P. van Schravendijk, Rozenburg
- J. van Toledo, Oostvoorne
- B. Vaandrager, Zuidland
- W.A.J.P. Valkenier, Oostvoorne
- D. Vermaat, Oostvoorne
- D.I. Vermaat, Hellevoetsluis
- * A.E.R.E. Vis Dieperink, Oostvoorne
- * J. van de Weerd, Oostvoorne

* Auteurs van dit boek

Rotary Club Brielle dankt allen die meegewerkt hebben aan de totstandkoming van dit boek.

INHOUDSOPGAVE

Een woord vooraf	pag.	3
Hoofdstuk I		5
Hoofdstuk II		35
Hoofdstuk III		82
Hoofdstuk IV		91
Hoofdstuk V		107
„Rotary en dit boek”		113
Ledenlijst Rotary Club Brielle		116

COLOPHON

Druk: Vis-druk, Alphen aan den Rijn
Grafische Verzorging: Ph. van Driesten
Bindwerk: Jansenbinders, Leiden