

Flakkee uit zijn isolement

Door: J.C. Both

Op 20 juli 1964 werd de Haringvlietbrug geopend. Het eiland Goeree-Overflakkee kreeg daarmee zijn eerste vaste oeververbinding. Bij het streekarchief is het archief van NV Brugverbinding Haringvliet ondergebracht. Ik het kort wordt ingegaan op de ontstaansgeschiedenis van de brug. Over de brug is vanzelfsprekend nog veel meer te vertellen, maar dat is een studie op zich.

De eerste plannen

De eerste regels van het flakkeese volkslied, geschreven door M. van Immerzeel, gaan als volgt:

Flakkee is een eiland en 't waeter is breêd

Wie d'r weunt kan daer over praete

Jae 't is ongelokkig mar zonder de bôôt

Kan j' ons eiland onmeuglijk verlaete

Door de eeuwen heen waren de eilandbewoners aangewezen op boten om aan 'de overkant' te komen. Omdat de meeste dorpen op het eiland over een haven beschikte, was dit lange tijd eerder een voordeel als een nadeel. In de negentiende eeuw kwamen stoomboten in de vaart, die niet meer afhankelijk waren van de wind en geregelde diensten onderhielden. Ook voeren beurtschippers op Dordrecht en Rotterdam. In 1909 kwam de Rotterdamsche Tramweg Maatschappij op het eiland met een tramverbinding en enkele veerverbindingen (Ooltgensplaat en Middelharnis-Havenhoofd). Van een isolement was geen sprake, tenminste zo voelde men dat niet. Maar in de eerste decennia van de twintigste eeuw veranderde er veel op het gebied van verkeer en vervoer. De automobiel deed z'n intrede, waarna het provinciale wegennet al snel werd uitgebreid. Met name het vervoer per as zou een enorme vlucht gaan nemen. In het begin van de jaren twintig werd er voor het eerst serieus nagedacht over een eventuele vaste oeververbinding met 'de overkant'. De Kamer van Koophandel en Fabrieken voor Rotterdam stelde destijds een uitgebreid onderzoek in naar de veerverbindingen van het eiland en kwam daarbij tot de conclusie, dat zij dringend verbetering behoefden. Op 2 juli 1929 werd door de Minister van Waterstaat een commissie ingesteld die moest gaan onderzoeken welke maatregelen er nodig zouden zijn om het verkeer tussen de eilanden in de delta zo goed mogelijk op elkaar af te stemmen. De commissie wilde echter niet goed op gang komen. De energieke oud-burgemeester van Middelharnis, Ulbo J. Mijs, verwachtte sowieso weinig van het Rijk en drong er bij de gemeenten op Goeree-Overflakkee op aan zelf het heft in handen te nemen. In een bijeenkomst in Hotel Zaaier te Middelharnis trachtte hij belangstelling te wekken bij de flakkeese bestuurders, ondernemers en burgers. Op groot enthousiastme hoefde hij niet te rekenen. Helemaal alleen stond hij echter niet. Enkele enthousiastelingen schaarden zich achter hem, waaronder de Melissantse landbouwer P.D. Sieling.

In die tijd werden ook andere alternatieven aangedragen om het eiland uit zijn isolement te verlossen. Zo is getracht om in Middelharnis-Sommelsdijk een vliegveld van de grond te krijgen. Ook ontstond er de idee om een kabelbaan over het Haringvliet te spannen; dat was aanmerkelijk goedkoper dan een brug, maar deze kabelbaan zou de toenemende verkeersdruk niet op kunnen vangen.

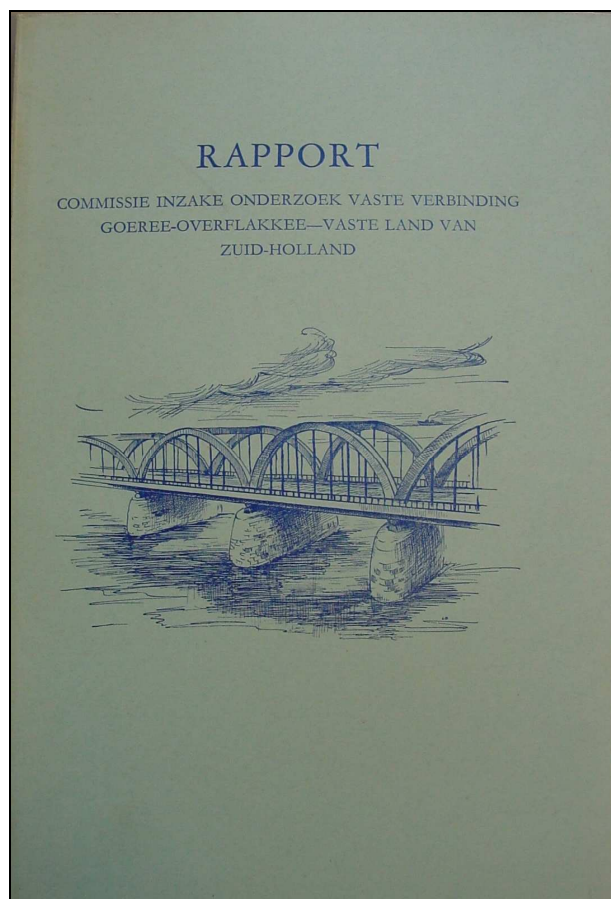
In 1934 becijferde een Dordts constructiebedrijf, dat een brug ongeveer 6 miljoen gulden zou gaan kosten. Intussen groeit het aantal enkelingen, zodat op 5 november 1936 de vereniging 'Brugcomité voor Goeree-Overflakkee' kon worden opgericht, met als voorzitter de inmiddels 73-jarige Ulbo J. Mijs.

In de statuten van de vereniging was opgenomen, dat de besturen van alle gemeenten op het eiland een gedelegeerde mochten benoemen, die hen op de algemene vergaderingen van de vereniging vertegenwoordigden en die gerechtigd zouden zijn aan de besprekingen deel te nemen en voorstellen te doen. Lang niet alle gemeenten traden toe, en er werden in de verschillende gemeenteraden uitvoerige discussies gevoerd tussen voor- en tegenstanders. Ook de vroegere gemeente van oud-burgemeester Mijs, Middelharnis, trad niet toe, daar de meerderheid van de raad er geen verwachtingen van had. Andere tegenargumenten waren: de verdere ontheiliging van de zondag, de verdere onderdrukking van de plaatselijke middenstand, de verdere achteruitgang van het schippersbedrijf en de kosten van de contributie, die men zelf kon bepalen op een bedrag van 5 tot 25 gulden.

Veel raadsleden waren ervan overtuigd, dat voor een bevolking van 30.000 zielen een brug niet nodig was. Voorstanders concludeerden, dat als deze plannen niet zouden slagen, dan had de te voeren actie vermoedelijk toch wel tot resultaat dat de veerverbindingen verbeterd zouden worden. Het brugcomité kwam met uitgewerkte plannen, maar door het uitbreken van de Tweede Wereldoorlog belandden deze in de ijskast.

Kort na de bevrijding werd de Stichting de Flakkeese Gemeenschap opgericht, een samenwerkingverband tussen verschillende bestuursorganen en instanties op het eiland. Zo bestonden er toen nog dertien afzonderlijke gemeenten. In die tijd stond het eiland voor verschillende problemen en grote vraagstukken, zoals het herstel van de oorlogsschade, de snel groeiende werkloosheid, de gebrekkige veerverbindingen. Bovenaan het verlanglijstje stond een brug.

De Flakkeese Gemeenschap begon voortvarend en wist hoogwaardigheidsbekleders, zoals de Minister-President, uit te nodigen om het eiland te bezoeken en de noden en wensen duidelijk te maken. Kortom, er werd flink aan de weg getimmerd. De heer P.D. Sieling was en bleef één van de belangrijkste pleitbezorgers van een brugverbinding. Ook de Provincie Zuid-Holland zou een belangrijke rol gaan spelen. In opdracht van gedeputeerde staten werd in 1947 een commissie in het leven geroepen om een onderzoek te verrichten naar een vaste oeververbinding. In 1952 kwam een uitvoerig rapport uit, dat kan worden gezien als een uitgewerkt plan compleet met financiële onderbouwing, verschillende alternatieven en tekeningen. De brug zou komen te liggen tussen Stad aan 't Haringvliet en Den Bommel en ging via Tien Gemeten richting Hoeksche Waard. Hiermee was gelijk het eilandje Tien Gemeten ontsloten. Het rapport werd enthousiast ontvangen. De gemeentebesturen op het eiland besloten een Naamloze Vennootschap op te richten, die de brugplannen van de Flakkeese Gemeenschap zou overnemen. Op 7 december 1953 werd de NV Brugverbinding 'Goeree en Overflakkee en Hoekse Waard' definitief opgericht. Deelnemers waren de gemeenten op Goeree-Overflakkee en de gemeenten Zuid-Beijerland en Goudswaard i.v.m. de belangen voor Tien Gemeten.



Deltawerken

In de tussentijd had de Watersnoodramp van 1 februari 1953 zich voltrokken. De plannen met betrekking tot een vaste oeververbinding waren even naar de achtergrond gedrongen. Aan de andere kant zorgde de Ramp ervoor, dat de delta op de politieke agenda kwam te staan. Niet alleen was er oog voor veiligheid, op allerlei gebied ging men zich met de eilanden bemoeien. De Delta-commissie was belast met een studie naar de afdamming van de zeegaten. Ook werd gekeken naar een goede wijze van het ontsluiten van de eilanden. Dat Goeree-Overflakkee ook een brug moest hebben, daar was een ieder het wel over eens, de vraag was alleen: waar en wanneer? Al snel kwam men tot de conclusie, dat de brug anders moest gaan lopen. Bovendien had de afsluiting van de zeegaten grotere prioriteit dan een brugverbinding; veiligheid boven economie. Maar Goeree-Overflakkee kon niet langer wachten. Voor de brug zou binnen de Deltawerken een ander tracé worden ontworpen. De bouw van de brug wilde men desnoods zelf ter hand nemen. De Naamloze Vennootschap verzocht dan ook aan het Rijk: *“Sta ons toe, dat we zelf een brug bouwen, zelf financieren en – als de tijd is aangebroken, waarop volgens het Deltaplan de brug aan de beurt komt – neemt het Rijk de brug tegen boekwaarde van de NV over.”*

In het nieuwe traject kwam de brug niet meer via Tien Gemeten te lopen, dus het belang voor de gemeenten Zuid-Beijerland en Goudswaard kwam te vervallen. Zij stapten daarom uit de NV. Toe traden nu de gemeenten op Schouwen-Duiveland. In 1965 stond de Grevelingendam namelijk gepland, als er dan reeds een vaste oeververbinding tussen Goeree-Overflakkee en de Hoeksche Waard was gerealiseerd, kon men vanaf Schouwen-Duiveland via Flakkee richting Randstad rijden. De NV werd verder versterkt door de provincies Zuid-Holland en Zeeland. De naam luidde voortaan: NV Brugverbinding ‘Haringvliet’.



Van de Regering kreeg men alle medewerking en alles kwam in een stroomversnelling. De NV zou zorgdragen voor het benodigde kapitaal door onderhandse leningen af te sluiten. Tolgelden zouden aflossingen hiervan binnen zekere termijn mogelijk maken. Rijkswaterstaat zou de plannen ontwerpen en toezicht houden op de bouw. Op 7 maart 1961 vond de aanbesteding plaats, waarna de bouw kon gaan beginnen.

Opening

20 Juli 1964 was een grote dag voor Goeree-Overflakkee: de opening van de Haringvlietbrug. De openingshandeling werd verricht door de Minister van Verkeer en Waterstaat mr. J. van Aartsen. Hij verkocht het eerste kaartje aan chauffeur Bert van Leent te Dirksland. De opening verliep niet helemaal vlekkeloos. Het Algemeen Dagblad kopte: "Haringvlietbrug ging open – en het werd chaos". Het was dan ook een drukte van belang, de toeloop was enorm. In de dorpen op het eiland werd er op de openingsdag volop feest gevierd. Vele vlaggen waren uitgestoken en de plaatselijke muziekkorpsen droegen met vrolijke klanken luister bij aan deze voor het eiland zo belangrijke dag. Minder bekend is het feit dat de brug eigenlijk tweemaal is geopend. De bouwvakkers, die bij de bouw van de brug betrokken zijn geweest, hebben vrijdag 17 juli 1964 juist vóór hun vakantie de brug officieus onder elkaar geopend. Het moet nog een heel feest geweest zijn te Numansdorp.



FLUZI

Naar aanleiding van de ontsluiting van het eiland door een brug werd van 20 tot 29 augustus in Middelharnis een manifestatie gehouden onder de titel: Flakkee uit zijn isolement (FLUZI). Op deze tentoonstelling werd een beeld gegeven van het leven en werken op het eiland. Er was van alles te zien en te beleven, er traden bekende artiesten op etc. De tentoonstelling was groots opgezet en werd een enorm succes. Jaren later wordt nog steeds gepraat over de FLUZI.

Tolheffing

Om de brug te kunnen financieren moest er vanaf het begin tolgeld worden betaald. Halverwege de brug stonden tolhuisjes waar een kaartje kon worden gekocht. Over de tolheffing is heel wat te doen geweest. Regelmatig was er weer een raadslid die pleitte voor afschaffing van de tol. De kranten plaatsten dit prompt en de discussie laaide weer op. Ingezonden stukken volgden etc. De vreugde waarmee de brug werd geopend maakte langzaam maar zeker plaats voor ergernis over de noodzaak om tolgeld te moeten betalen voor een brug die kennelijk deel uitmaakte van het Rijkswegenstelsel. Gevolg was wel, dat de tarieven omlaag gingen. Dit kwam overigens niet zozeer vanwege berichten in de pers, maar meer door de grote stroom passanten, die flink wat geld in het laatje brachten. Uiteindelijk kon de tolheffing per 1 oktober 1973 worden beëindigd. In nog geen tien jaar tijd had de brug zichzelf terug verdiend.



Overdracht aan het Rijk

Op 1 juli 1975 werd de brug (tolvrij) overgedragen aan het Rijk. Bij de overdracht aan Minister van Verkeer en Waterstaat Tj. Westerterp kwalificeerde de toenmalige President-Commissaris W.M. van der Harst de brug als "*beroemd, berucht, bejubeld en verguisd*". Beroemd omdat de brug bij de ingebruikname met een lengte van 1222 meter de langste van Europa was, gebouwd door particulieren voor een bedrag van 51 miljoen gulden. Berucht vanwege de steeds groter worden verkeersstromen, vooral tijdens de weekends waardoor soms files ontstonden tot een lengte van tientallen kilometers. Bejubeld is de brug om de totstandkoming als vaste oeververbinding tussen Goeree-Overflakkee en het vasteland. De tolheffing is een punt van ergernis geweest, voornamelijk voor het beroepsvervoer. De brug werd dan ook soms weleens verguisd. Desalniettemin vormt de brug een mijlpaal in de geschiedenis van Goeree-Overflakkee, zeker de wijze van totstandkoming is uniek. Daar mag het eiland met recht trost op zijn.