

Boekbespreking: Willem van der Ham, 'Johan van Veen, meester van de zee. Grondlegger van het Deltaplan'

Meyer, Han

DOI

[10.48003/knob.121.2022.1.741](https://doi.org/10.48003/knob.121.2022.1.741)

Publication date

2022

Document Version

Final published version

Published in

Bulletin KNOB: Koninklijke Nederlandse Oudheidkundige Bond

Citation (APA)

Meyer, H. (2022). Boekbespreking: Willem van der Ham, 'Johan van Veen, meester van de zee. Grondlegger van het Deltaplan'. *Bulletin KNOB: Koninklijke Nederlandse Oudheidkundige Bond*, 121(1), 51-53. <https://doi.org/10.48003/knob.121.2022.1.741>

Important note

To cite this publication, please use the final published version (if applicable). Please check the document version above.

Copyright

Other than for strictly personal use, it is not permitted to download, forward or distribute the text or part of it, without the consent of the author(s) and/or copyright holder(s), unless the work is under an open content license such as Creative Commons.

Takedown policy

Please contact us and provide details if you believe this document breaches copyrights. We will remove access to the work immediately and investigate your claim.

ke gezindte van gemeenten, hadden wellicht nieuwe verbanden inzichtelijk kunnen worden gemaakt. Desalniettemin is Van Bergeijk erin geslaagd om Krophollers plaats in de architectuurgeschiedenis van de twintigste eeuw te duiden en de over hem bestaande beelden bij te stellen. Hij is daarmee de eerste die gehoor geeft aan een oproep van Hans Oldewarris uit 2017. Die schreef in een recensie van het boek *Bouwkunst en de Nieuwe Orde* – waarin David Keuning op nauwgezette wijze antwoord geeft op de vraag hoe ‘fout’ sommige architecten tijdens de oorlog waren – dat daarmee hopelijk de weg was vrijgemaakt voor stu-

dies naar werk en geschriften van bijvoorbeeld J. Gramata, A.J. Kropholler en H.Th. Wijdeveld. Aan hen waren tot dan toe geen monografieën gewijd omdat hun oorlogsverleden potentiële auteurs zou ontmoedigen. ‘Het spreekt vanzelf dat hun activiteiten in die periode niet ongenoemd mogen blijven, maar het belangrijke oeuvre van deze drie spraakmakende architecten uit de periode voor de oorlog verdient eenzelfde serieuze aandacht’, aldus Oldewarris. De vraag is welke architect volgt.

YVONNE VAN MIL



WILLEM VAN DER HAM

JOHAN VAN VEEN, MEESTER VAN DE ZEE GRONDLEGGER VAN HET DELTAPLAN

Amsterdam (Boom) 2020, 350 pp., ill. in zwart-wit en kleur,
ISBN 978 90 2443 391 9, € 29,90

Willem van der Ham is een van de belangrijkste chroniqueurs van de Nederlandse waterstaat, met een lange reeks publicaties over Nederlandse waterbouwkundigen, waterbouwkundige werken en de organisatie van de waterstaat op zijn naam. Vooral zijn boek over Cornelis Lely en de Zuiderzeewerken (*Verover mij dat land*) uit 2009 geldt als een klassieker. In het afgelopen jaar verscheen een bewerking van zijn boek over Johan van Veen, waarvan de eerste versie al in 2003 was gepubliceerd.

Johan van Veen, meester van de zee. Grondlegger van het Deltaplan is een onthutsend verhaal over de man die als een roepende in de woestijn, door zijn meerderen genegeerd en als ‘dr. Cassandra’ aangeduid, de slechte staat van de dijken in Zuidwest-Nederland aan de orde stelde, de verwoestende gevolgen van een mogelijke overstroming aangaf en al vijftien jaar voor de

Watersnoodramp van 1953 een uitgewerkt plan voor bescherming van de Nederlandse delta had ingediend. Pas na de ramp kon Van Veen zijn inzichten in praktijk brengen als secretaris van de door de regering ingestelde Deltacommissie.

De directe aanleiding voor deze vernieuwde uitgave was een publicatie van Rutger Bregman in het begin van 2020, *Het water komt. Een brief aan alle Nederlanders*. Bregman verwierf naam als iemand die urgente maatschappelijke vraagstukken goed onder woorden kan brengen voor een breed publiek, in zijn hoedanigheid van journalist van *De Correspondent* en met name als auteur van het boek *De meeste mensen deugen*. Met *Het water komt* wilde Bregman de Nederlandse bevolking en politiek doordringen van de urgentie om het land voor te bereiden op een steeds snellere zeespiegelstijging. Hij verwijst daarbij naar Van der Hams

biografie over Johan van Veen, die hij kennelijk toeval-
lig in een antiquariaat ontdekte en vervolgens als ver-
plichte literatuur voor alle Nederlanders aanbeveelt.
Willem van der Ham en uitgeverij Boom lieten zich dat
geen twee keer zeggen en brachten nog in hetzelfde
jaar het boek opnieuw uit.

Het kan inderdaad geen kwaad meer aandacht te be-
steden aan inventieve geesten die van groot belang
zijn geweest voor de wijze waarop ons drassige delta-
landschap geschikt is gemaakt voor bewoning en eco-
nomisch gebruik. Veel mensen kunnen nog wel de na-
men van Leeghwater en Lely thuisbrengen, maar
Vierlingh, Cruquius en ook Johan van Veen zijn bij een
groot publiek onbekend. Meer kennis over deze man-
nen en wat zij tot stand brachten, kan bijdragen aan
een collectief bewustzijn van de permanent precare
situatie waarin ons land zich bevindt en waarvoor
steeds weer nieuwe technieken en oplossingen moe-
ten worden bedacht.

In dat opzicht vult het boek over Johan van Veen
zeker een leemte. Het is goed en aantrekkelijk geschre-
ven, met een mooie balans tussen enerzijds aandacht
voor de honger naar technische kennis en de vinding-
rijkheid van deze ingenieur, en anderzijds zijn per-
soonlijke leven als echtgenoot, vader, gelovig christen
en als medewerker van Rijkswaterstaat, waar hij met
zijn ideeën voortdurend op gespannen voet stond met
zijn superieuren. Van der Ham duidt hem steeds aan
met het familiale 'Johan', wat een gevoel oproept
dat we Johan al een beetje kennen en over zijn schou-
der mogen meekijken. Het verbinden van de inhoud-
lijke rol die Van Veen speelde met zijn persoonlijk
leven en overtuigingen draagt niet alleen bij aan een
goed leesbaar verhaal, maar geeft ook inzicht in de
eigenzinnigheid van zijn karakter en in het belang van
dat karakter om in een bureaucratische moloch als
Rijkswaterstaat enige vernieuwing tot stand te bren-
gen. Voortdurend was hij in conflict met ambtelijke en
politieke superieuren, die hem soms de vrije hand
gaven, dan weer aan banden legden of hem op een zij-
spoor zetten. Maar Van Veen ging door met zijn onder-
zoek en raakte steeds meer overtuigd van zijn gelijk.
Het boek laat zich bijna lezen als een detectiveroman,
over een rechercheur die door zijn commissaris verbo-
den wordt zich met een moordzaak bezig te houden,
maar er toch mee doorgaat en uiteindelijk de moord
weet op te lossen.

De grondslag van zijn ideeën over het veilig maken
van de Zuidwestelijke delta legde Van Veen met zijn
werk voor de Studiedienst van Rijkswaterstaat, waar-
van hij in 1933 het hoofd werd. Met deze studiedienst
kreeg hij de beschikking over het schip *De Oceaen*,
waarmee hij metingen liet verrichten om meer inzicht
te krijgen in de werking van stromingen en sedimen-
tatie in de benedenrivieren en het kustgebied. Eind
jaren dertig kwam hij al met rapporten over de erbar-

melijke staat van de dijken van het Eiland van Dord-
recht en andere eilanden in de delta. Hij maakte voor-
stellen om de dijken niet alleen op te hogen, maar ook
om dijkringen met elkaar te verbinden en zo grotere
aaneengesloten gebieden met hogere dijken te beveili-
gen. Diverse binnenwateren zouden moeten worden
afgedamd. Zijn voorstellen werden te radicaal gevon-
den en terzijde geschoven. In plaats van zich hierbij
neer te leggen, ging Van Veen enkele jaren later nog
een grote stap verder. Zijn *Verlandingsplan* van 1943
voorzag in een nieuwe loop van de monding van Rijn
en Maas. In plaats van via het Haringvliet en de Nieu-
we Waterweg zou het rivierwater volgens dit plan via
de Beneden-Merwede en de Oosterschelde in zee uit-
stromen. De grote zeegaten Haringvliet, Grevelingen
en ook een groot deel van de Oosterschelde zouden
gaandeweg droogvallen als gevolg van natuurlijke
aanslibbing en verzanding en konden vervolgens wor-
den ingepolderd en tot landbouwgrond gemaakt. Vlak
na de oorlog presenteerde hij dit plan als onderdeel
van een toekomstvisie die voorzag in een geheel geslo-
ten kustlijn van Westkapelle tot Rottum, inclusief een
ingepolderde Waddenzee. Het bracht hem opnieuw in
conflict met de top van Rijkswaterstaat, die zijn ideeën
als 'luchtfietserij' afdeed.

Maar toen begin jaren vijftig een nieuwe directeur-
generaal aantrad, keerden de kansen voor Van Veen.
Hij kreeg opdracht een voorstel te ontwikkelen voor de
afsluiting van de 'tussenwateren' in de delta. Zijn rap-
port, waarin hij twee varianten had uitgewerkt, diende
hij in op 29 januari 1953 – twee dagen voor de dramati-
sche stormvloed die op treurige wijze zijn gelijk zou
aantonen. Het idee van de kustlijnverkorting, door
Van Veen al ruim tien jaar eerder met zijn Verlandings-
plan gepropageerd, werd het leidende principe van de
Deltacommissie. In zijn rol van secretaris van deze
commissie kan Van Veen als geestelijk vader van het
Deltaplan worden beschouwd.

Maar ook na erkenning van zijn autoriteit binnen de
Deltacommissie zou Van Veen nog met veel weerstand
te maken krijgen. Ronduit schokkend is de wijze waar-
op zijn advies voor de uitbreiding van de Rotterdamse
haven terzijde werd gelegd. Van Veen wees erop dat ha-
venontwikkeling bij Pernis en Rozenburg gepaard zou
gaan met vaarwegverdieping en een grotere invloed
van de zee op het riviermondingsgebied, hetgeen ho-
gere waterstanden en meer zoutindringing in de regio
Rotterdam als gevolg zou hebben. Hij pleitte voor ha-
venaanleg buitengaats, op de plek van een serie grote
zandbanken voor de kust van Voorne: de Maasvlakte.
Hij vond bij diverse partijen een welwillend oor, maar
werd geconfronteerd met een woedende burgemeester
van Rotterdam, die vertraging van de economische
groei van zijn stad vreesde. De directeur-generaal van
Rijkswaterstaat gebod Van Veen daarop dergelijke
'deraillementen' in het vervolg niet meer te laten

plaatsvinden. Uiteindelijk kunnen we stellen dat het spijtig is dat niet beter naar Van Veen is geluisterd; de toekomst van het Rijnmondgebied is nu een van de bijna onoplosbare vraagstukken van het huidige Deltaprogramma, juist vanwege de extreem diepe vaargeul in de Nieuwe Waterweg die het havengebied toegankelijk moet houden voor de grootste bulk carriers.

De heruitgave kent twee belangrijke toevoegingen ten opzichte van de uitgave van 2003: een grote hoeveelheid illustraties (vooral origineel kaartmateriaal) in kleur, en een uitgebreide epiloog. Hierin wordt de actuele betekenis van Van Veen aan de orde gesteld, vooral gelet op de mogelijk versnelde zeespiegelstijging als gevolg van de klimaatverandering en de wijze waarop het huidige Deltaprogramma van het Rijk daarop probeert te reageren.

Deze epiloog maakt de lezer echter niet veel wijzer. De tekst wekt de indruk een haastklus te zijn geweest, vertoont weinig samenhang en bij verschillende passages (zoals een ongelukkige vergelijking met de aardbevingen in Groningen) zijn grote vraagtekens te zetten. Het lijkt erop dat Van der Ham zich heeft laten verleiden mee te gaan met het alarmistische betoog van Bregman. Hier wreekt zich vooral het ontbreken van aandacht voor de veranderde maatschappelijke context. De situatie waarin Van Veen destijds opereerde en het Deltaplan kon worden gemaakt en uitgevoerd, was die van de naoorlogse wederopbouw. Daarin lag het accent op het scheppen van condities voor versnelde economische groei door industrialisatie en rationalisatie van de landbouw, en op het versterken van een collectieve nationale trots als tegengif tegen de kater van vijf jaar overheersing door een buitenlandse dictatuur. Momenteel beleven we weer een periode waarin sprake is van grote transitieopgaven, op

het gebied van energievoorziening, mobiliteit, industrie, landbouw en stedelijke ontwikkeling. Een van de grote kwaliteiten die Van der Ham aan Johan van Veen toeschrijft, was zijn vermogen om over de grenzen van zijn eigen discipline heen te kijken. Van Veen had goede contacten met de belangrijkste mensen van het Centraal Planbureau (Jan Tinbergen) en de Rijksdienst voor het Nationale Plan (voorloper van de Rijksplanologische Dienst). Dit droeg eraan bij dat het Deltaplan nauw aansloot bij de ambities op het gebied van economische ontwikkeling en ruimtelijke ordening. Een soortgelijke integrale benadering lijkt in de huidige situatie, waarin nauwelijks sprake is van enige rol van het Rijk op het gebied van de ruimtelijke ordening, nog ver weg. Meer aandacht voor dergelijke overeenkomsten en verschillen tussen de jaren vijftig en de huidige tijd zou de epiloog meer handen en voeten hebben gegeven.

De andere toevoeging in de nieuwe editie, de grote hoeveelheid kaartmateriaal, is een verrijking van het boek. Kennelijk heeft de auteur in de tussentijd beslag weten te leggen op veel originele, deels door Van Veen zelf gemaakte, ontwerptekeningen. Je krijgt het gevoel dat je over de schouder van Van Veen meekijkt bij het maken van zijn voorstellen.

Wat *Johan van Veen, meester van de zee. Grondlegger van het Deltaplan* vooral laat zien, is het belang van het doorzettingsvermogen van kritische individuen in ambtelijke organisaties. Daarover kunnen in deze tijd, waarin een falende, orwelliaanse overheid zichzelf verontschuldigt door naar 'het systeem' te verwijzen, niet genoeg boeken worden geschreven.

HAN MEYER