

Eeuwenlange strijd voor droge voeten: deel 1

Francien van den Heuvel

In het vorige nummer van *Rosmalla* maakte u kennis met de vele overstromingen die 's-Hertogenbosch en omgeving eeuwenlang troffen. Nu besteden wij op hoofdlijnen aandacht aan de preventieve maatregelen die genomen werden in de strijd tegen het water tot en met de achttiende eeuw. In een volgend nummer bespreken wij de maatregelen uit de negentiende en twintigste eeuw.

Vanaf Cuijk tot voorbij 's-Hertogenbosch vormde de Beerse Maas of Overlaat eeuwenlang een groene rivier als de waterstand in de Maas hoog stond. De boerderijen, landerijen en dorpen in het stroomgebied ondervonden de overlast. Om de complexiteit van het watersysteem duidelijk te maken, is het van belang om eerst de karakteristieken van de Maas en de Beerse Maas uiteen te zetten.

De Maas

De Maas wordt uitsluitend gevoed door regen, ze is een regenrivier. Het meeste water voert de rivier af in januari en februari als gevolg van de hoge neerslag in de Ardennen. 's Zomers voert ze met een gemiddelde afvoer van 100 m³/sec weinig water af. Het neerslagoverschot in haar stroomgebied is dan minimaal. In de winter is dit hoger en trad de Maas regelmatig buiten haar oevers. Met de groei van de bevolking ontstond zo de behoefte om de rivier te bedijken en zo de bewoners te beschermen tegen overtollig water. Het bedijken gebeurde vanaf de dertiende eeuw met als gevolg dat er een risico op dijkdoorbraken ontstond. Daarnaast zorgde de Elisabethsvloed van 1421 en de gevolgen daarvan voor een verandering van de stroomrichting van de Maas.

Deze liep in de Romeinse tijd vanaf Bokhoven en ten zuiden van Heusden richting Geertruidenberg. Vandaar naar de later verdrongen Zuid-Hollandse Waard, over een deel van het huidige eiland van Dordrecht, langs Westmaas en Maasdam, door het land van Putten uitmondend in de zee.¹ Na de Elisabethsvloed veranderde deze situatie: de Grote of Zuid-Hollandse Waard verdween onder water, Dordrecht kwam op een eiland te liggen en de Maas werd door bedijkingen gedwongen haar loop te verleggen naar Woudrichem. Daar mondde ze bij kasteel Loevestein uit in de Waal en daarmee verloor ze haar eigen uitgang op zee.² Dit betekende dat hoge waterstanden op de Waal de afwatering van de Maas in de Waal bemoeilijkten of belemmerden. Daardoor nam het risico op overstromingen toe.

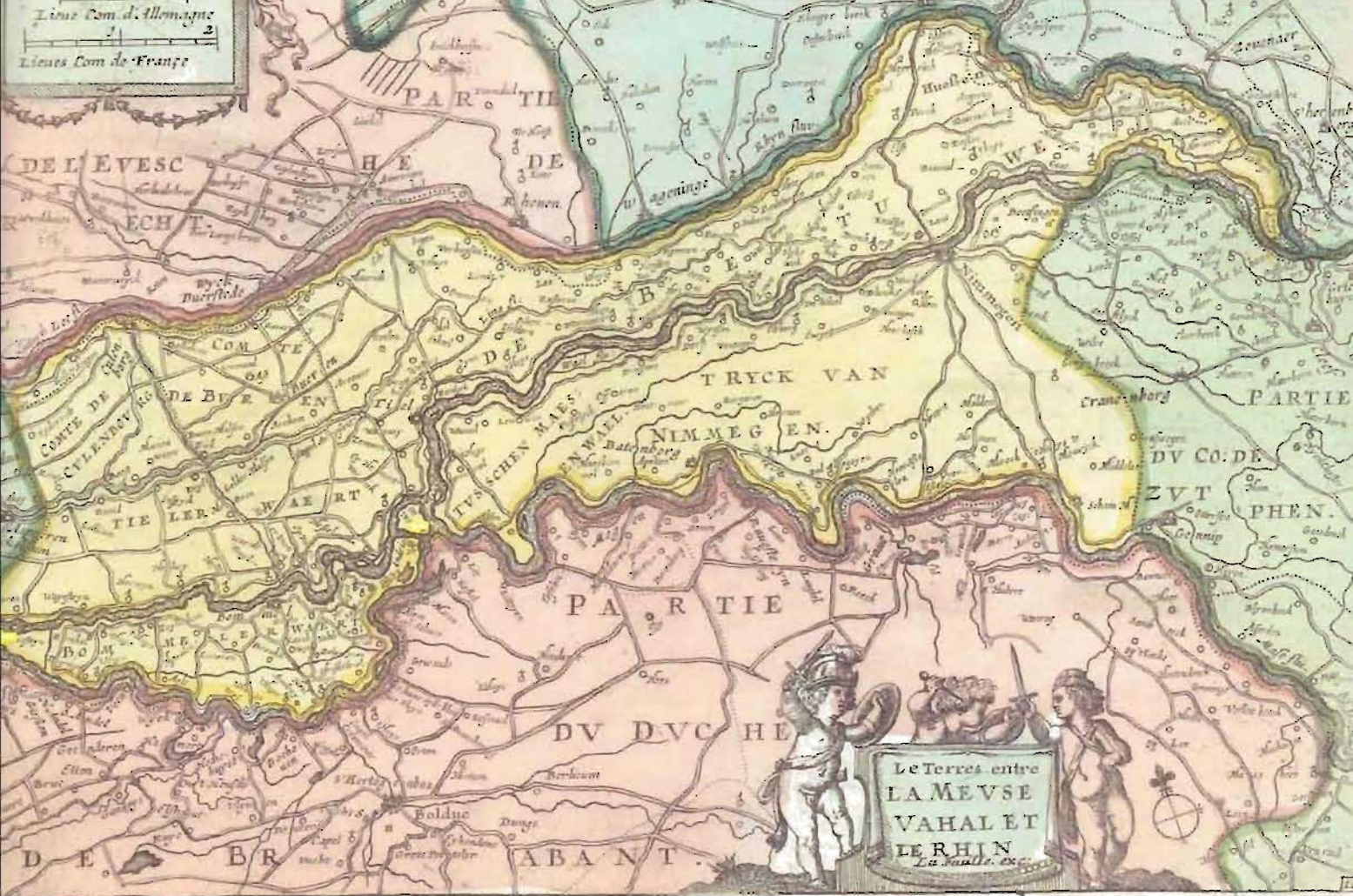
Naast de gemeenschap bij kasteel Loevestein ontstonden er ook verbindingen tussen Waal en Maas bij Heerewaarden en Sint Andries zowel via het kanaal van Sint Andries als via de Heerewaardse Overlaten.³ Een verbinding ontstond waarschijnlijk rond 1599 (Tachtigjarige Oorlog) toen het kanaal van Sint Andries gegraven werd, toen nog het Schanse Gat genoemd.⁴ De opstandige gewesten bouwden ten noorden van Heerewaarden Fort de Voorne, ook Fort Nassau genaamd, en de Spanjaarden bouwden Fort Andries ten zuiden van dit dorp. Hierdoor had het kanaal aanvankelijk een strategische, militaire functie.⁵

Echter bij een hoge waterstand op de Waal of grote hoeveelheden ijs daar kwam veel water en ijs in de Maas terecht. Ook vormde het ontbreken van een doorlopende bedijking bij Heerewaarden een verhoogd risico om te voorkomen dat water en ijs uit de Waal naar de Maas stroomde en dreef.⁶ Dit dorp was slechts grotendeels met kaden omgeven. Deze kaden waren niet allen even hoog en bovendien lager dan de rivierdijken.⁷

De Maas leidde mede hierdoor in Noord-Brabant eeuwenlang tot water- en ijsoverlast vooral in de Maasdorpen Lith, Maren en Kessel maar de gevolgen waren ook ten westen van 's-Hertogenbosch merkbaar. Deze overlast werd nog versterkt door de aanleg van dijken waarmee men reeds in de twaalfde eeuw begon. Hierbij werkte men vanuit het westen stroomopwaarts in oostelijke richting. Daar waar de oevers van nature hoog genoeg waren, liet men bedijking achterwege zoals ten westen van Bokhoven. Hierdoor ontstond de Bokhovense Overlaat die als primaire functie had het heiwater uit de in het achterland gelegen polders af te voeren. Echter bij een hoge waterstand op de Maas drong het water hier naar binnen waardoor de polders ten westen van 's-Hertogenbosch nog meer water te verwerken kregen.⁸

Beerse Maas

De Beerse Maas, ook wel 'groene' rivier genoemd, ontstond in de late Middeleeuwen toen men bij het bedijken van de Maas tussen Gassel en Linden ter hoogte van Beers en tussen Katwijk en Cuijk twee stukken van respectievelijk 2500 en 800 meter onbedijkt liet. Arie de Geus (1788 – 1849), hoofdingenieur van Rijkswaterstaat in Noord-Brabant, vermoedde dat men de bedijking hier uit voorzorg achterwege liet. Zo behield men de mogelijkheid voor een zijdelingse afleiding van hoog Maaswater.¹⁰ Voor zover bekend was die afleiding in 1549 voor het



Afbeelding 1 Kaart van het land gelegen tussen de rivieren Maas, Waal en Rijn 1690 - 1735, papier 156 x 234mm, Rijksmuseum Amsterdam.⁹ Maas en Waal staan bij Heerewaarden en bij Kasteel Loevestein met elkaar in verbinding.

eerst noodzakelijk toen het Maaswater een uitweg over land zocht waar het niet alleen overlast opleverde voor de bewoners maar ook schade toebracht aan landbouwgronden.¹¹ Naarmate het Maaswater vaker over de onbedijkte stukken vloeide en de overlast daarmee toenam, ontwierpen deskundigen een systeem van overlaten die samen het Beerse Overlaatsysteem vormden.¹² Dit strekte zich uit van Grave tot 's-Hertogenbosch en waterde vervolgens bij Fort Crèvecoeur op de rivier de Dieze af. Als de waterstand daar echter te hoog was, vloeide het water verder westwaarts de Langstraat in totdat er afwatering mogelijk was in de Amer. Door het aanleggen van dwarsdijken zoals de Groenendijk bij Haren in 1569 en de Erfdijk bij Herpen, probeerde men de wateroverlast te compartimenteren maar bij grote hoeveelheden water baatte dit niet.

Aanvankelijk was er nog sprake van incidentele overstromingen, maar in de loop van de achttiende eeuw vormde deze overlaat zich bijna ieder jaar gedurende enkele dagen of maanden.¹³ Zo werkte de overlaat van 1770 tot 1843

ruim honderd keer, waarvan waarschijnlijk achttien keer een met ijs bezette Maas de oorzaak was. In 1774 werkte de Beerse Maas zelfs 50 etmalen! Als de Maasdijken dan ook nog doorbraken, betekende dit een bedreiging van meerdere zijden voor de Maasdorpen en 's-Hertogenbosch. De 'Beers ging om' als de Maas bij Grave het peil bereikte van 10,03 el boven Amsterdams Peil (AP).¹⁴ In 1920 werd dit peil verhoogd tot 10,80m+Normaal Amsterdams Peil (NAP) maar het zou nog tot 1942 duren voordat het tot sluiting kwam van de overlaat.¹⁵ Toen kwam er een einde aan de jaarlijkse wateroverlast die het noordoostelijk deel van Noord-Brabant eeuwenlang trof.

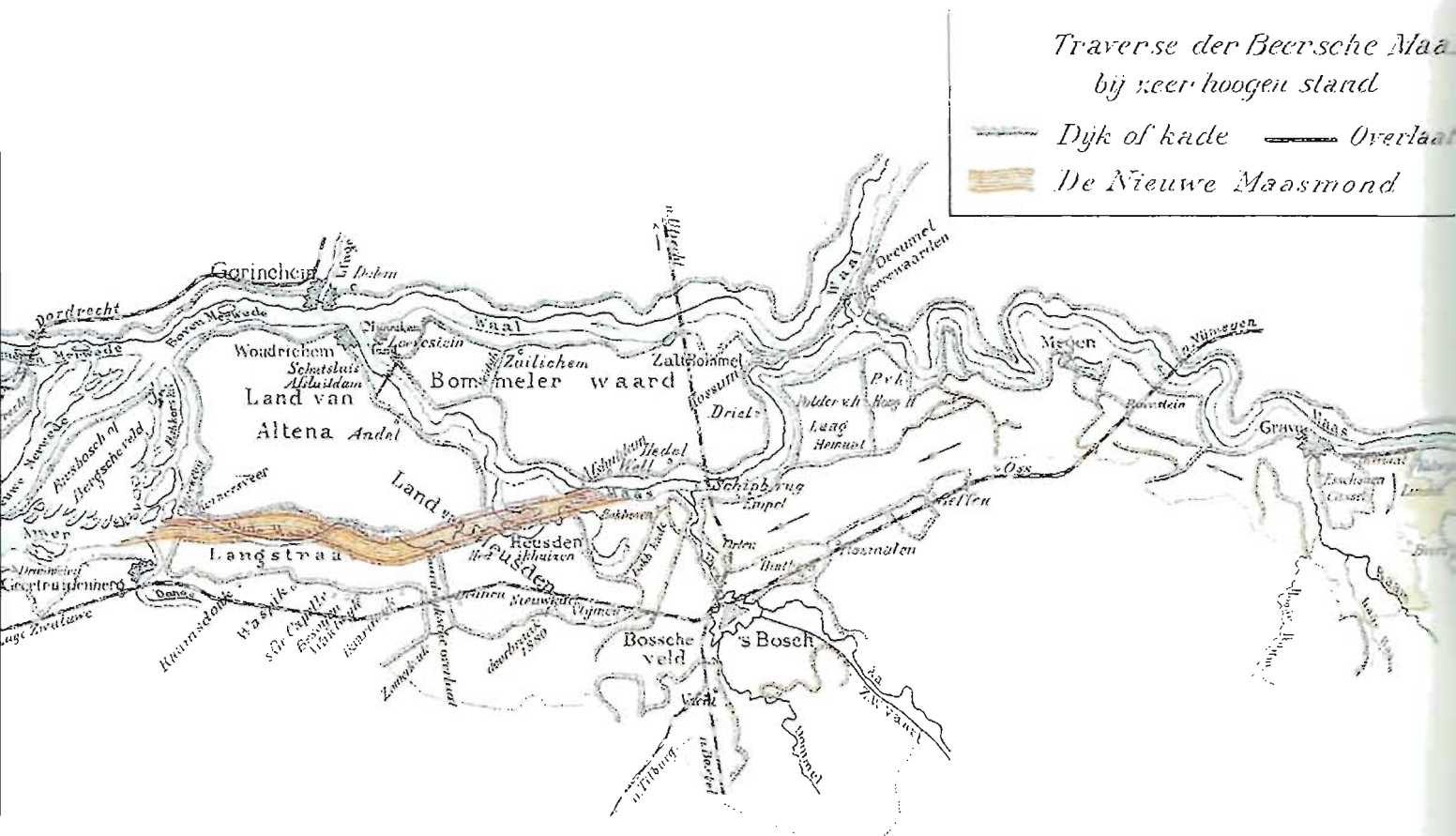
Schouwen van dijken

Een van de eerst genomen preventieve maatregelen is het schouwen van dijken. Al in het hertogdom Brabant kreeg de hoogschout van 's-Hertogenbosch, als de eerste vertegenwoordiger van de hertog, in 1331 het schouwrecht toegekend over de Groenendijk. Deze binnendijk verbond de Maasdijk bij Haren met de hogere zandgronden bij

Berghem. Hij was aangelegd in de veertiende eeuw ter voorkoming van wateroverlast afkomstig van het Beerse Maaswater, in het Land van Megen en het Kwartier van Maasland. In 1360 breidde dit schouwrecht uit tot de Maasdijk vanaf de Dieze tot aan Grave toe.¹⁷ Op verzoek van de hoogschout, Philip van Brecht, werd dit recht in 1618 opnieuw bevestigd door Albrecht en Isabella, aarts-hertogen van Oostenrijk, landvoogd en landvoogdes van de Zuidelijke Nederlanden. Albrecht was tevens hertog van Brabant. Het recht beperkte zich niet tot schouwen maar ook het visiteren en repareren van dijken met de bijgelegen plaatsen van Grave tot aan de Dieze. In tijden van watersnood als de dijken gevaar liepen of doorbraken en het land schade ondervond, mocht de hoogschout de dijk laten repareren en de kosten ervan verhalen op de ver-

Overige preventie

Buiten dit vastgelegde schouwrecht kwam de hoogschout ook in actie tijdens gevaarlijke situaties. Nadat hij in 1764 van de stadhouder vernam dat het sterk wassende water een deel van de weg naar Rosmalen wegsloeg, belegde hij direct een vergadering met de heemraden om de toestand van de dijken en het openen van de sluizen te bespreken.¹⁹ Hierdoor creëerde men een kunstmatige inundatie met tegendruk op de dijken. Bij iedere hoogwaterperiode bogen de polderbestuurders zich opnieuw over de situatie om een afweging te maken.²⁰ Maar ook de waterschappen zelf vervulden een actieve rol om de dijken in hun polders in een goede staat te behouden. Zo werd er in augustus 1785 bij aanhoudend wassend water een dam gelegd in het Bossche Veld om daarmee de



Afbeelding 2 Traverse van de Beerse Maas (na verlegging van de Maasmond die in 1904 gereed kwam).¹⁶

antwoordelijke ingelanden. Hij had tevens de taak en het recht om de dijken en weteringen te schouwen en de geërfden aan te spreken op het ruimen van verstoppingen en schoonhouden van de weteringen.¹⁸

inundatie van de polder te voorkomen. Daarnaast werden de rivieren en beken regelmatig opgeruimd en schoongemaakt, immers een waterweg waarin zich veel afval bevindt, staat een snelle afvoer van water in de weg.

Baardwijkse Overlaat

Een van de belangrijkste maatregelen in de achttiende eeuw is de aanleg van de Baardwijkse Overlaat, ten westen van 's-Hertogenbosch. Al na de watersnood van 1658 werkte de Bossche landmeter Jeremias Bastingius een plan uit voor zo'n overlaat. Hij zag een oplossing in de aanleg van een afwateringskanaal in de richting van Drunen en Waalwijk.²¹ Het Bossche stadsbestuur probeerde tevergeefs medestanders te vinden om dit plan uit te voeren. De tegenstand kwam niet alleen uit de Hollandse en Gelderse steden als Zaltbommel, Tiel en Gorinchem maar ook van de dorpen in de Langstraat. Met name Engelbrecht van Immerseel, heer van Loon op Zand (1610-1652), hield de uitvoering tegen. Hij zag het niet zitten dat het noorden van zijn heerlijkheid regelmatig zou worden overstroomd.²²

Bijna een eeuw later, na de kerstvloed van 1740 kreeg het plan nieuwe aandacht. De burgemeester van Gorinchem, Martinus van Barneveldt (1691-1775), liet een plan uitwerken dat gebaseerd was op het idee van Bastingius. Hoewel de deskundigen het niet eens waren over het resultaat, werd er na de 'verschrikkelijke' watersnood van 1757 besloten tot aanleg van de Baardwijkse Overlaat. De overlaat zou een gunstige uitwerking hebben voor de dorpen in de Bommelerwaard, het Land van Heusden en Altena en de dorpen in de Meierij en nabij de Maas. Ook 's-Hertogenbosch zou naar verwachting watervrij blijven.²³ Echter dit resultaat werd niet behaald, de overlaat zorgde wel voor een verbeterde afvoer van overstromingswater ten westen van 's-Hertogenbosch maar voldeed slechts in geringe mate aan het beoogde doel. Het zou nog ruim een eeuw duren voordat er besloten werd tot meer doeltreffende oplossingen.

Tot slot

Reeds in de veertiende eeuw werden er preventieve maatregelen genomen in de strijd tegen het steeds terugkerende hoog water. Echter de complexe situatie en het ontbreken van een centraal geleide eenheidsstaat waarin prioriteit ontwikkeld kon worden voor een adequate waterbeheersing, zorgde ervoor dat veel maatregelen het karakter droegen van: dweilen met de kraan open.

1. A. de Geus, *Verhandeling over de waterweeg- en waterloopkunde, toegepast op de rivieren in het algemeen, en in het bijzonder op de stroomen in ons vaderland* (Arnhem 1843) 132.
2. Johan Hendrik van Heurn, *Historie der stad en Meyerye van 's-Hertogenbosch vierde deel 1729-1766* (Utrecht 1778) 215.
3. Gemeenschap is een waterstaatkundige term die gebruikt wordt als twee waterwegen met elkaar in verbinding staan. Tot 1734 kwamen hier drie verbindingen voor.
4. A.J. van der Aa, *Aardrijkskundig woordenboek der Nederlanden tiende deel* (Gorinchem 1847) 111.
5. Er is geen eenduidigheid in de literatuur omtrent het ontstaan van het kanaal van Sint Andries. Van der Aa vermeldt 1599 terwijl Krayenhoff verwijst naar een kaart die Jan Wagenaar gepubliceerd heeft in deel twee van zijn *Vaderlandse Historie* en waarop in 870 al een verbinding tussen Maas en Waal lijkt te bestaan. Van der Aa, *Aardrijkskundig woordenboek tiende deel*, 111. Baron Krayenhoff, *Proeve van ontwerp tot scheiding der rivieren de Whaal en de boven-Maas en het doen afloopen dezer laatste, over hare oude bedding op het Bergsche Veld* (Nijmegen 1823) 90.
6. Krayenhoff, *Proeve van ontwerp tot scheiding der rivieren*, 90.
7. A.A. Beekman, *Nederland als polderland* (Zutphen 1932) 45.
8. N.H. Nierstrasz, *De watervrijmaking van 's-Hertogenbosch en het plan van het gemeentebestuur van februari 1877* ('s-Hertogenbosch z.j.) 4.
9. Kaart van het land gelegen tussen de rivieren Maas, Waal en Rijn. Onderaan drie naakte vechtende kindertjes bij de cartouche met titel. Onderdeel van een atlas met 223 kaarten van landen en steden en oorlogstaferelen in Europa in de periode ca. 1690-1735. www.rijksmuseum.nl/objectnummer/BI-B-FM-090-168, gedownload 18 september 2018.
10. De Geus, *Geschiedkundige beschrijving der overlaten*, 1.
11. Jan Pilon, 'Van overlaat tot bandijk. Een kleine geschiedenis van de Beerse Maas' in: Alex van Heezik red., *Zoals ook zee zich terugtrekt en leegte achterlaat* (Den Haag 2001) 59-72 aldaar 62.
12. Pilon, 'Van overlaat tot bandijk', 62.
13. Chr. de Bont en G.J. Maas, *Tussen Grave en Ravenstein Archeologische verwachtingen langs de boorden en in het winterbed van de Maas vanuit fysisch en historische geografisch perspectief Alterra rapport 762* (Wageningen 2003) 20.
14. De Geus, *Geschiedkundige beschrijving der overlaten*, 1-6.
15. Pilon, 'Van overlaat tot bandijk', 68.
16. <https://www.bhic.nl/ontdekken/verhalen/de-beerse-overlaat>, gedownload 25 oktober 2016.
17. Henk Buijks, *675 jaar waterschappen in de Maaskant 1309 - 1984* (2e druk: Oss 1987) 11.
18. Oetroot van de hoogschout van 's-Hertogenbosch, in zijn kwaliteit van hoogdijkgraaf, aangaande het onderhoud van de dijken, verleend door de aartshertogen Albert en Isabella, 1618, Brabants Historisch Informatie Centrum (BHIC), 7421 Polder van der Eigen 1309-1842, inv.nr. 7.
19. Resoluties en notulen van de dijkstoel 13 en 15 november 1764, BHIC, 7421 Polder van der Eigen 1309-1842, inv.nr. 20.
20. Resoluties en notulen van de dijkstoel 19 januari 1766, 4 december 1769, 8 en 24 november 1770, 17 juni 1771, 19 januari 1772 en 19 januari 1773, BHIC, 7421 Polder van der Eigen 1309-1842, inv.nr. 20.
21. Memorie door J. Bastingius d.d. 7 september 1658, Afdeling Erfgoed 's-Hertogenbosch (A.E.), 001 Oud Stadsarchief (OSA), inv.nr. 5632.
22. F.G.J. van Rijckevorsel, *Bijdrage tot een nadere kennis van de gebrekkige waterlossing en het ontworpen kanaal van uitwatering der Boven-Maaspolders en de landen in de omstreken van 's-Hertogenbosch* ('s-Hertogenbosch 1848) 41-42 en Laurant Toorians, *Zandloper: Landschap en geschiedenis van het Nationaal Park De Loonse en Drunense Duinen en omgeving* (Tilburg 2008) 74 - 76.
23. 10 november 1757 Rapport B.J. de Roy, A.E., 001 OSA, inv.nr. 5631 Stukken betreffende de Baardwijkse Overlaat.

Francien van den Heuvel

Eeuwenlange strijd voor droge voeten, deel 2

In het vorige nummer van *Rosmalla* beschreven wij enkele preventieve maatregelen die genomen werden tot en met de achttiende eeuw om de waterstaatkundige situatie beter te beheersen. In dit artikel tonen we enkele belangrijke acties die in de negentiende en twintigste eeuw genomen werden in de strijd tegen het water. De oprichting van een nationale waterstaatsdienst in 1798 was hiervoor dan ook van groot belang. Desondanks zou het tot 1942 duren voordat de Beerse Overlaat definitief gesloten kon worden.

Centralisatie van waterstaatszorg

Dat het lang duurde voordat er daadwerkelijke verbeteringen zouden komen, lag niet zozeer aan laksheid van het bestuur maar vooral aan de complexe situatie en het tekort aan financiën. Een wezenlijke stap voorwaarts was in ieder geval de oprichting van een nationale waterstaatsdienst (nu Rijkswaterstaat) in 1798 in de Bataafs-Franse tijd (1795-1813). Niet dat daarmee alle problemen meteen opgelost waren, maar het betekende een belangrijke ont-

beleid. Hoewel de waterstaatsdienst met de nodige aanloopproblemen kampte, ze ondervond bijvoorbeeld veel tegenstand van de bestuurders van de oude gewesten die hun machtspositie wilden behouden, haalde ze in 1800 al een positief resultaat. In dat jaar werd een landelijk systeem van dijkbewaking ingevoerd. Deze zogeheten riviercorrespondentie hield in dat het personeel van de dienst bij hoogwater en ijsvorming de waterstanden vastlegde en noodmaatregelen nam.¹ De gemeten situatie bovenstrooms werd ook zo snel mogelijk doorgegeven aan de benedenstrooms gelegen gebieden.² Dit maakte het mogelijk om sneller maatregelen te nemen om de overlast te beteugelen.

Een wezenlijke stap voorwaarts was in ieder geval de oprichting van een nationale waterstaatsdienst

wikkeling op weg naar een centraal geleide eenheidsstaat. In de periode van de Republiek der Zeven Verenigde Nederlanden werd beleid immers vooral op lokaal en gewestelijk niveau ontwikkeld en was er nog nauwelijks landelijk

Riviercommissies

Na de totstandkoming van het Koninkrijk der (Verenigde) Nederlanden in 1813, stelde koning Willem I in 1821 een riviercommissie in. Tot haar taak behoorde het bedenken van een oplossing om de rivieren Rijn, Lek, Waal en Maas beter te laten afwateren en het gevaar op overstromingen daarmee te verkleinen.³ De

deskundigen verzandden echter in een strijd in welke richting de oplossing gezocht moest worden, enerzijds een afleidingsprincipe met veel overlaten langs de rivieren om overtollig water op te vangen, anderzijds een stroomverbeteringsrichting waarbij men vooral ijsverstopingen probeerde te voorkomen. De Nijmeegse luitenant-generaal en waterbouwkundige Cornelis R.T. Krayenhoff (1758 – 1840) bracht een heel ander plan in dat hij beschreef in zijn *“Proeve van ontwerp tot scheiding der rivieren de Whaal en de boven-Maas en het doen aflopen dezer laatste, over hare oude bedding op het Bergsche Veld”*.

Hij oordeelde dat iedere rivier een eigen monding in zee moest krijgen. Dit uitstekend, door-dachte voorstel haalde het echter (nog) niet. Van de aanbevelingen in het eindrapport van deze riviercommissie werd uiteindelijk alleen het opruimen en verruimen van de Beerse Overlaat uitgevoerd. Het resultaat was nog meer wateroverlast in het noordoostelijk deel van Noord-Brabant. Koning Willem I benoemde hierna een tweede riviercommissie die haar werk gereed had in 1840, maar door de Belgische Opstand pas in 1849 haar rapport uitbracht. Hierin zaten geen voorstellen voor verbetering van de Maas.

Ferrand en Van der Kun, een nieuwe lichting waterstaatsingenieurs

Maar na 1850 kwam er een nieuwe lichting waterstaatsingenieurs die openstond voor daadwerkelijke verbeteringen in de waterhuishouding. De inspecteurs van Rijkswaterstaat J.H. Ferrand en J. van der Kun publiceerden toen een rapport waarin zij pleitten voor een eigen riviermonding voor de grote rivieren in zee. Het lijken een paar simpele woorden, een eigen riviermonding in zee, maar het behelsde een

Hij oordeelde dat iedere rivier een eigen monding in zee moest krijgen.

uiterst complexe situatie. Iedere rivier diende zodanig ingericht te zijn dat zij zijn eigen ijs en water naar zee kon afvoeren. Met dit pleidooi koos deze nieuwe generatie waterstaatsingenieurs duidelijk voor het stroomverbeteringsprincipe, geïnspireerd door Krayenhoff. Dat betekende overigens niet dat Ferrand en Van der Kun meteen een rapport publiceerden dat alle hobbels in de uitvoering zou weghalen. Zij waren zich ongetwijfeld bewust van de vele obstakels die nog overwonnen moesten worden. Ervaring met de beoogde grootschalige verbeteringswerken moest opgebouwd worden, maar met een positieve insteek hoopten zij, met vallen en opstaan, hun plannen te realiseren.

Voor de Maas in Noord-Brabant en Gelderland betekende dit plan dat er in 1851 en 1852 diverse dwarskribben werden aangelegd tot verbetering van de ondiepten in de riviervakken beneden Grave. Ook werd een leidam gelegd beneden het Fort Crèvecoeur aan de mond van de Dieze. Hierdoor werd zowel de in- als uitgang van de Dieze verbeterd alsmede de waterstand op de Maas langs de Diezemonnd. In 1852 werd de mond van de Dieze verlegd tot aan de normale oever van de Maas. Dit kwam de scheepvaart ten goede. Daarnaast verwachtte men dat het uitbaggeren van de Diezemonnd voor de Maas niet meer jaarlijks nodig was.⁴

Na het aanbrengen van de bovenvermelde verbeteringen kon de afsluiting van de open ver-

binding tussen Maas en Waal bij Sint Andries besproken worden, een volgende stap op weg naar de scheiding van Maas en Waal. Deze afsluiting was eerder geadviseerd door ingenieur Johannes G.W. Fijnje (1822 – 1900) en in 1850 overgenomen door de inspecteurs Ferrand en Van der Kun. Zij bepaalden daarbij een volgorde van uitvoering van werkzaamheden en

Nu kon de afsluiting van de open verbinding tussen Maas en Waal bij Sint Andries besproken worden

wezen daarbij naar de noodzakelijkheid van de verbetering van de Beneden Waal en van de Oude en Nieuwe Merwede. Deze verbetering moest immers voorafgaan aan de volledige scheiding van Maas en Waal.⁵ Daarom werd van 1861-1874 eerst de Nieuwe Merwede gegraven van de Boven-Merwede bij Werkendam naar het Hollands Diep. Hierdoor kon het water van de Boven-Merwede (Waal) sneller worden afgevoerd. Gedurende die periode werden er diverse scenario's onderzocht voor de verbetering van de afvoer van de Maas. Uiteindelijk kozen de waterstaatsingenieurs J. van der Kun, H.F. Fijnje en F.J. Conrad voor de aanleg van een eigen riviermonding voor de Maas.⁶

Maar hoe keek Defensie tegen deze plannen aan? De Maas maakte immers nog steeds onderdeel uit van de Zuiderwaterlinie en men diende met een besluit tot verlegging van de Maasmond rekening te houden met militaire belangen. Dat veranderde toen er na de Frans-Duitse oorlog behoefte aan een nieuw

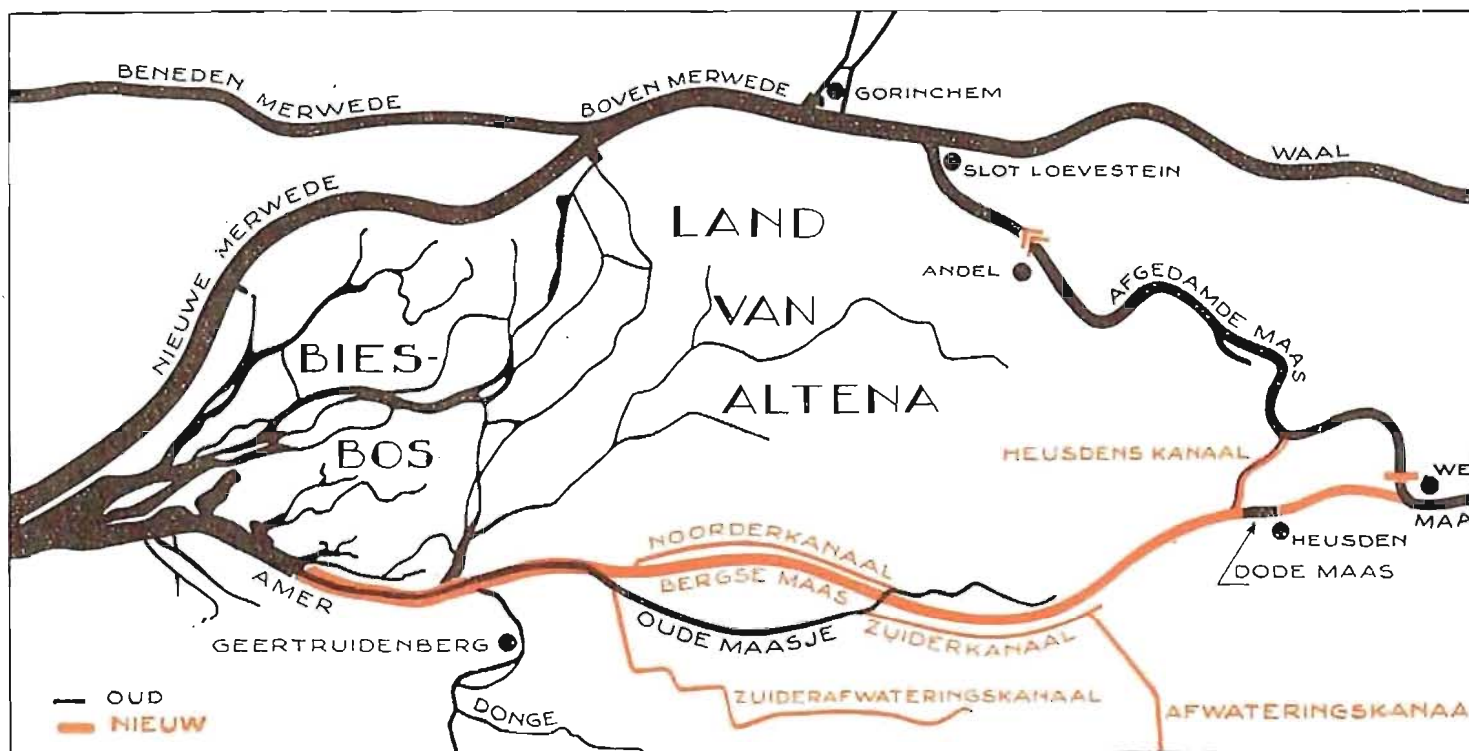
verdedigingsstelsel ontstond, de nieuwe Hollandse Waterlinie. De verdediging van het land richtte zich voortaan vooral op Holland waardoor de instandhouding van de Zuiderwaterlinie niet meer urgent was. Het gevaar op een militaire aanval kwam voortaan uit het Oosten. Op 11 maart 1874 nam de Tweede Kamer dan ook de Vestingwet aan. Hiertoe hield men een achttal linies en stellingen alsmede enkele zelfstandige forten in stand. De overige linies en vestingen, waaronder 's-Hertogenbosch, werden opgeheven.⁷ Met de opheffing van de militaire beperking ontstond er meer beleidsvrijheid voor de keuze tot verlegging van de Maasmond.

Wet op de verlegging van de Maasmond

De regering zette hier dan ook op in maar kon de benodigde financiën niet rond krijgen en vroeg geld van Noord-Brabant. De provincie Noord-Brabant besloot 1 miljoen gulden bij te dragen en het speciaal opgerichte 'Waterschap tot bevordering der verbetering van de waterstaatstoestand in het noordoostelijk deel van Noord-Brabant' kreeg tot taak een regeling op te stellen om de belanghebbenden 2 miljoen gulden bijeen te laten brengen. Bij verbeteringswerken elders in het land was van zo'n bijdrage geen sprake. Nadat het waterschap op 13 december 1880 toezegde dit bedrag bij te dragen duurde het nog tot 29 november 1882, en enkele overstromingen verder, voordat de Tweede Kamer het wetsvoorstel 'Wet op de verlegging van de Maasmond' behandelde. Op 17 en 24 januari 1883 volgde de behandeling in de Eerste Kamer. Vóór de behandeling in de Eerste Kamer was er aantal adhesiebetuigingen ingebracht, te weten door de Kamer van Koophandel en Fabrieken te 's-Hertogenbosch, de gemeenteraad van Oisterwijk, het gemeentebestuur van Lith, het gemeentebestuur van Lithoijen, het bestuur van het Wa-

terschap Lithoijen, burgemeester De Jong uit Drunen, samen met 131 andere inwoners, de gemeenteraad van Heusden, W.F. Abers en 131 inwoners uit Nieuwkuijk, B&W van 's-Hertogenbosch, de dijkstoel van de Bommelerwaard boven de Meidijk, het bestuur van het Waterschap tot bevordering der verbetering van de waterstaatstoestand in het noordoostelijk deel van Noord-Brabant.⁸ Na een vurige verdediging door minister G.J.G. Klerck nam de Eerste Kamer het wetsvoorstel aan met 21 tegen 18

ze op diepte te houden. Vanwege het belang van de scheepvaartverbinding tussen Maas en Waal werd bij Andel een sluis gebouwd in de Afgedamde Maas. In 1894 verdiepte en verbreedde men het Heusdens Kanaal. Uiteraard volgden op deze waterstaatkundige aanpassingen nog andere infrastructurele werkzaamheden, zoals bruggen en wegen. Er kwamen ook enkele veerponten om het verkeer over de Bergse Maas mogelijk te maken. De dorpjes Gansoijen en Hagoort moesten het veld ruimen voor de



Uitgevoerde werken in verband met de nieuwe Maasmond¹⁰

stemmen en werd de wet op 26 januari 1883 afgekondigd.⁹

In 1888 startten de werkzaamheden onder leiding van Rijkswaterstaat. Als eerste werd over een lengte van 24,4 km de Bergse Maas gegraven, die uitmondde in de Amer. Vervolgens stroomde het water naar het Hollands Diep. Om het water door de Amer te leiden, werd deze genormaliseerd. Er werden strekdammen aangelegd en men baggerde ondieptes uit. Dit had tot doel de riviermond op natuurlijke wijze

aanleg van de Bergse Maas.¹¹ De Heerewaardse Overlaten werden opgehoogd en er werd een scheepvaartkanaal aangelegd tussen Engelen en de Henriëttewaard nabij Crèvecoeur.¹²

23 Juni 1904 werd een historisch belangrijke dag; de afsluiting van de Maas kwam zover gereed dat Maas en Waal op die dag waren gescheiden en het Maaswater geheel door de nieuwe Maasmond stroomde.¹³

De Brabantse commissaris van de koningin, Arthur E.J. van Voorst tot Voorst (1858 - 1928) toonde zich verheugd over de totstandkoming van de scheiding van Maas en Waal. In zijn openingswoord bij de zomervergadering van Provinciale Staten in juni 1904 roemde hij:

"De vorming van een geheel nieuwe rivier, de uitgebreide voorzieningen, die voor de afwate-



Penning op de Aanneming van de Wet tot verlegging van de uitmonding van de Maas, 1885. Voorzijde: De wetgever op een troon, met in zijn hand het Staatsblad, waarop staat: 'Wet 26 januari 1885 Staatsblad no. 4', met links een zittende figuur die het wapen van Noord-Brabant houdt. Achterzijde: In versierde rand: 'IN HET 54E JAAR DER REGERING VAN KONING WILLEM III ONDER HET BESTUUR VAN DEN MINISTER VAN WATERSTAAT JONKHR G.J.G. KLERCK IS DE WET VAN 26 JANUARI 1885 TOT VERLEGGING VAN DE UITMONDING DER MAAS TOT STAND GEKOMEN'. Brons, geslagen, 80 mm.¹⁴

ring der daarbij betrokken streek moesten getroffen worden, het breken met het stelsel van zijdelingse overlaten, het is wel het grootste waterstaatswerk dat in de tweede helft van de vorige eeuw werd ondernomen."

De officiële opening zou plaatsvinden op 18 augustus 1904 door koningin Wilhelmina. Van Voorst tot Voorst betoogde verder:

"De toekomstige geschiedschrijver zal omtrent de aanstaande augustusmaand hebben te boekstaven, dat door de opening van de nieuwe Maasmond gepaard met de scheiding van

Maas en Waal, Noord-Brabant van die zijde voortaan geen waterrampen meer te duchten had; hij zal tevens moeten boekstellen met wat een enthousiasme het trouwe Noord-Brabantse volk zijn koningin met Hoogstderzelven Gemaal ontving."¹⁵

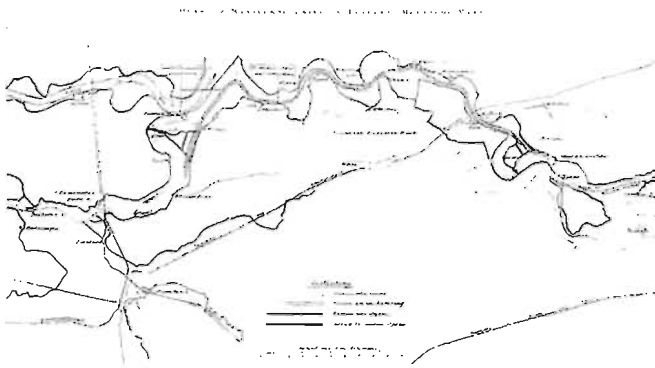
Helaas schatte de commissaris de situatie te rooskleurig in. In 1920 en 1926 werd Noord-Brabant opnieuw getroffen door overstromingsrampen. De werking van de nieuwe Maasmond bleek boven Lith minder voordelen te hebben dan verwacht.

Twintigste eeuw. Verbeteringswerkzaamheden aan de Maas. Sluiting Beerse Overlaat

In de eerste helft van de twintigste eeuw maakte de regering werk van de verdere verbetering van de Maas. Zo werd een deel van de Maas in Limburg gekanaliseerd, dit werd overigens mede ingegeven door een economisch belang, de gewonnen steenkool in de Limburgse mijnen diende vervoerd te worden naar het westen van het land.

Meteen na de watersnood van 1926 verstrekte de regering op 3 februari 1926 aan Cornelis W. Lely¹⁶ de opdracht tot het verrichten van een onderzoek om de Maas beneden en boven Grave te verbeteren op een zodanige wijze dat de hoge waterstanden zoals die in januari 1926 optraden, geen gevaar meer opleverden. In overleg met de betrokken provinciebesturen stelde de minister van Waterstaat, Adrianus A.H.W. König (1867 – 1944) de maximale stand bij Grave vast op 10,80m+NAP.¹⁷

Het uiteindelijke ontwerp beperkte zich tot die werkzaamheden die nodig waren om tot de sluiting van de Beerse Overlaat te komen. Het plan voorzag in het maken van enkele bochtaf-



Ontwerp Maasverbetering en traverse Beerse Maas¹⁹

snijdingen tussen Grave en Blauwe Sluis en het verbreden van het zomerbed beneden Cuijk tot een bodembreedte van 100 à 110m alsmede het verdiepen van dit bed. Beneden Lith werd een stuw met een sluis gebouwd.¹⁸

Het Rijk verwachtte van de belanghebbenden wederom een bijdrage van tien procent in de kosten. Provinciale Staten van Noord-Brabant besloten op 26 juli 1929 tot een bijdrage van f 1.000.000 onder voorwaarde dat door de Waterschappen Noordoostelijk Noord-Brabant en de Maaskant samen f 500.000 als bijdrage van de streek in de kosten wordt bijgedragen.²⁰ Pro-

Daar de uitvoering van de normalisatie van de Maas samen viel met de economische crisis uit de jaren dertig voerde de Nederlandse Heidemaaatschappij het geheel als werkverschaf-

Het was geen vetpot maar we hebben er altijd van rond kunnen komen!

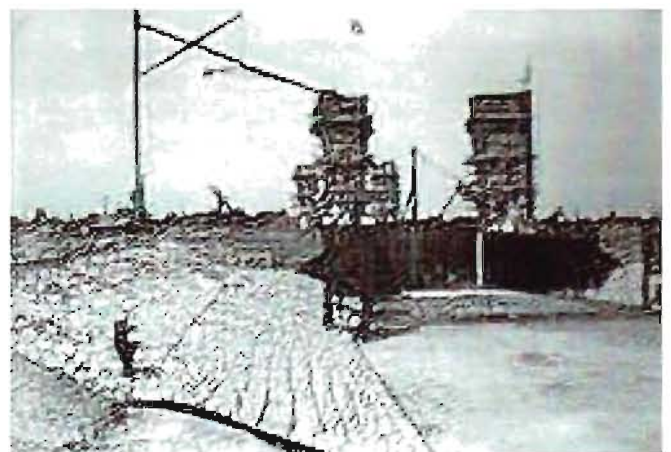
fingsproject uit. Daarom werd de bovengrond voor de nieuw te maken riviervakken met de hand weggegraven en werd er zo weinig mogelijk machinaal gedaan.

Hoewel het zwaar werk was, leverde het ook voordelen op. Zo kende Lithoijen en Lith geen werkloosheid in de periode 1931 – 1935. Inwoner Wimke Gijsbers van Lithoijen verdiende 30 cent per uur. Zijn echtgenote Drika was hier tevreden mee: "het was geen vetpot maar we hebben er altijd van rond kunnen komen!"

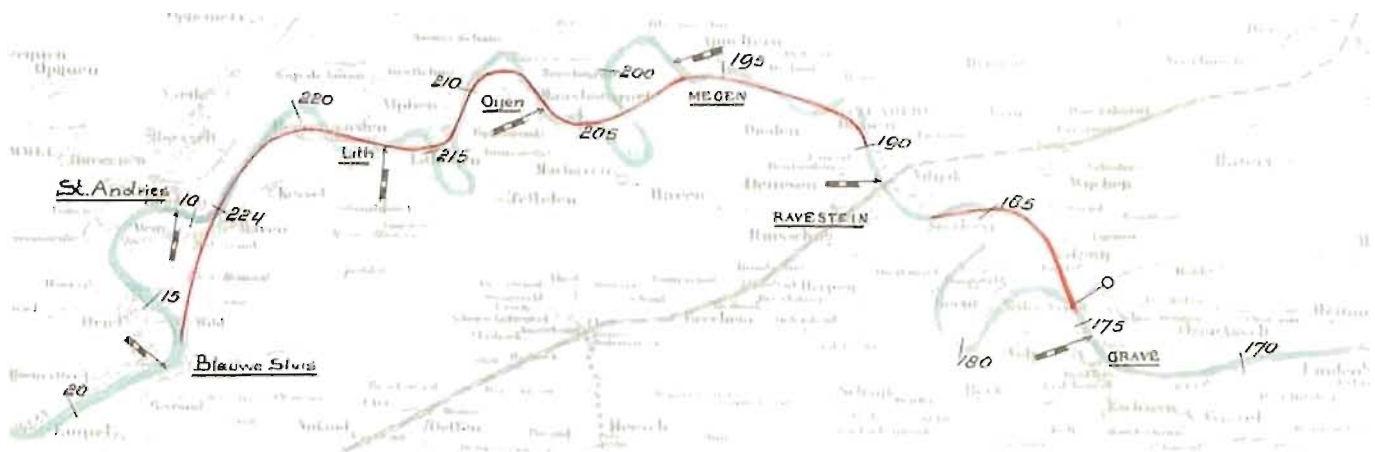
Er traden meer positieve effecten op. De plaatselijke kolenboer leverde kolen voor de locomotiefjes op het bouwterrein. De bakker en de plaatselijke cafés kregen meer klanten omdat er ook werklui vanuit andere gebieden werkten. Maar van deze van oudsher agrarische

Na de Nederlandse capitulatie was het bekend dat de Duitsers van plan waren om Nederlandse militairen naar Duitsland te deporteren.

vinciale Staten van Gelderland zegden op 22 januari 1931 f 500.000 toe.²¹ Aan deze toezeggingen gingen overigens wel de nodige discussies vooraf. De Brabantse bestuurders voelden zich benadeeld ten opzichte van andere provincies waar nimmer een bijdrage van provincie en/of waterschap werd gevraagd.



Werk aan de stuw en sluis bij Lith²²



Bochtafsnijdingen tussen Grave en de Blauwe Sluis²¹

en katholieke streek werd ook aanpassing gevraagd. Het betonstorten ging zeven dagen per week, dag en nacht, door. Als men daardoor op zondag niet naar de kerkdienst kon, vroeg men hiervoor eerst dispensatie aan de pastoor. Daarnaast was het voor de bevolking wennen aan de grootschalige bedrijvigheid.²³

Sluiting Beerse Maas

Nadat de werken tot kanalisatie van de Maas in februari 1939 gereed kwamen, wachtte men eerst een jaar de werking hiervan af. Inmiddels had de provincie Noord-Brabant gezorgd voor het verzwaren van de dijken langs de Maas.

Hiervoor werd de grond gebruikt die bij de Maaswerken vrijkwam. Op 19 april 1940 vroeg het bestuur van Waterschap de Maaskant toestemming voor de definitieve sluiting van de Beerse Overlaat. Deze werd verleend maar was nog niet uitgevoerd toen de Duitsers op 10 mei Nederland binnenvielen. Na de Nederlandse capitulatie was het bij Rijks- en Provinciale Waterstaat bekend dat de Duitsers van plan waren om Nederlandse militairen naar Duitsland te deporteren. De Waterstaatsdiensten pleitten bij de Duitse leiding ervoor om deze jonge mannen hier te houden en in te zetten voor de uitvoering van enkele grote waterstaatswerken



Rivier de Maas van Rossum tot Grave, met aanduiding van de oude en nieuwe rivierbedding, de nieuw aan te leggen en te verhogen dijken en de verharde wegen in het aangrenzende gebied²³

zoals in de Biesbosch en bij de Beerse Overlaat. Hoewel de dichtung van de Overlaat uiteindelijk als werkverschaffingproject is uitgevoerd, wisten de ingenieurs Ringers en Rulkens op deze wijze wel 70.000 jonge mannen te behoeden voor krijgsgevangenschap.

"Zo had die miserabele overlaat dan toch nog – bij het scheiden van de markt- vele blijde en dankbare gezichten weten te maken;"

aldus het Noordbrabantsch Dagblad Het Huisgezin van 12 februari 1949.²⁶

Tot slot

Met de sluiting van de Beerse Overlaat kwam er einde aan de eeuwenlange strijd tegen het water in een groot gebied van noordoostelijk Noord-Brabant, vanaf Cuijk tot 's-Hertogenbosch en vaak nog tot en met de Langstraat. De boeren in deze overwegend agrarische samenleving voerden een harde strijd om het bestaan. Met de opkomst van 'moderne' instituten in de negentiende eeuw zoals de Kamer van Koophandel kregen gemeente- en provinciaal bestuur meer steun bij hun pogingen de landelijke overheid te bewegen adequate maatregelen te treffen. De sluiting van de Beerse Overlaat verbeterde de woon- en leefomstandigheden van de bewoners in het oude stroomgebied. Een woonwijk als de Groote Wielen had niet gebouwd kunnen worden als de Beerse Overlaat nog actief was.

DE WATERTYRANNIE VERDREVEN

Beerse overlaat redt 70000 man voor krijgsgevangenschap

Een voor ons, Brabanders, wrange kant van die overlaatkwestie was ongetwijfeld het feit, dat de opboring van de overlaat ook hier, in eigen boezem, tegenstanders vond. Dat waren de grote landeigenaren, die elk jaar opnieuw, de pachtgelden voor deze rijke graslanden opstreken. Onkosten? Die hadden ze vrijwel niet. De Maas zorgde voor de mest, en de gronden bleven dus prachtig hun waarde behouden; ze hadden er vrijwel geen omkijken naar. Bij sluiting van de overlaat echter zou scheuring van vele gronden niet tegen te houden zijn, wat altijd maar kans op rooibouw gaf.... Hun tegenstanders, de jonge boeren, dachten er anders over, en gelukkig, hier hebben de boeren het overwonnen."

1. A. Bosch en W. van der Ham, Twee eeuwen Rijkswaterstaat, 1798-1998 (2de druk; Zaltbommel 1998) 41.
2. Maarten Gast, interview met Petra van Dam, Huidige studenten hebben geen ervaringen met rampen in: H2O 42 (2009) 16/17 aldaar 8-9, <http://edepot.wur.nl/341480>, geraadpleegd 20 december 2018.
3. Rapport aan zijne majesteit den Koning uitgebracht door de commissie tot onderzoek der beste rivier-afleidingen ('s-Gravenhage 1827) 3-4.
4. Verslag aan den Koning over de openbare werken in de jaren 1850 tot 1853 ('s-Gravenhage 1853) 4.
5. J.G.W. Fijnje, Beschouwingen over eenige rivieren, waaronder Nederlandsche, in verband met de handels- en scheepvaartbelangen, en met enkele vraagstukken die in de laatste jaren zijn voorgekomen ('s-Gravenhage 1888) 931.
6. Ibidem, 84.
7. www.coehoorn.nl/om-te-lezen/artikelen/280-ontwikkeling-van-de-vestingbouw-in-nederland, geraadpleegd 27 december 2017.
8. Handelingen Eerste Kamer 17 januari 1883, 16e zitting, blz. 116, <http://www.statengeneraaldigitaal.nl>, geraadpleegd 3 januari 2018.
9. Handelingen Eerste Kamer, 24 januari 1883, 19e zitting, blz. 177, <http://www.statengeneraaldigitaal.nl>, geraadpleegd 3 januari 2018.
10. www.bhic.nl/ontdekken/verhalen/de-uitvoering-van-de-maasmondingswerken, gedownload 3 januari 2018.
11. www.bhic.nl/ontdekken/verhalen/de-uitvoering-van-de-maasmondingswerken, geraadpleegd 3 januari 2018.
12. Feestgids en program voor de dagen van het bezoek, door Hare Majesteit Koningin Wilhelmina en haren gemaal, zijne Koninklijke Hoogheid Prins Hendrik, gebracht aan de werken tot Opening van den nieuwen Maasmond en aan 's-Hertogenbosch en omgeving, 17-20 augustus 1904 ('s-Hertogenbosch, 1904) 33-35.
13. Jaarverslag over bestuur provincie 1894, BHIC, 017 Provinciaal Bestuur Noord-Brabant 1814-1920, inv.nr. 4775.
14. <http://haffmansantiek.nl/aanneming-van-de-wel-tot-verlegging-van-de-uitmonding-van-de-maas-1883-penning.html>, gedownload 4 januari 2018.
15. Notulen Staten van Noord-Brabant 5 juli 1904, BHIC, 017 Provinciaal Bestuur Noord-Brabant 1814-1920, inv.nr. 12001, blz. 9-10.
16. Cornelis Willem Lely was de zoon van Cornelis Lely, die in 1913 minister van Waterstaat was.
17. C.W. Lely, Rapport betreffende de verbetering van de Maas voor groote afvoeren ('s-Gravenhage 1926) 7.
18. Verslagen over de toestand provincie 1928 en bekendmakingen, BHIC, 017 Provinciaal Bestuur Noord-Brabant 1814-1920, inv. nr. 8463, hoofdstuk 3 blz. 153.
19. Ontwerp voor de verbetering van de Maas en de traverse van de Beerse Maas in: Lely, 'De verbetering van de Maas voor groote afvoeren', 149.
20. Verslagen over de toestand provincie 1929 en bekendmakingen, BHIC, 017 Provinciaal Bestuur Noord-Brabant 1814-1920, inv. nr. 8464, hoofdstuk III blz. 129.
21. Lely, 'De verbetering van de Maas voor groote afvoeren', 148.
22. <https://www.bhic.nl/ontdekken/verhalen/de-uitvoering-van-de-maaswerken>, gedownload 12 april 2018.
23. <https://www.bhic.nl/sluis-en-stuw-1>, geraadpleegd 12 april 2018.
24. De normalisatie van de Maas, <https://www.bhic.nl/ontdekken/verhalen/de-normalisatie-van-de-maas>, gedownload 12 april 2018.
25. Rijkswerkverschaffing "Maasverbetering" zomer 1937. De Maas van Alem tot Grave, BHIC, 8001 Kaartencollectie Waterschap de Maaskant en rechtsvoorgangers, inv.nr.1, kaart op linnen geplakt.
26. 'De watertyrannie verdreven', Noordbrabantsch Dagblad Het Huisgezin, 12-02-1942, BHIC, 7418 Waterschap de Maaskant 1920-1949, inv. nr. 736, Krantenknipsels waterschap De Maaskant, 1940-1949.
27. 'De watertyrannie verdreven', Noordbrabantsch Dagblad Het Huisgezin, 12-02-1942, BHIC, 7418 Waterschap de Maaskant 1920 - 1949, inv. nr. 736, Krantenknipsels waterschap De Maaskant, 1940-1949.