

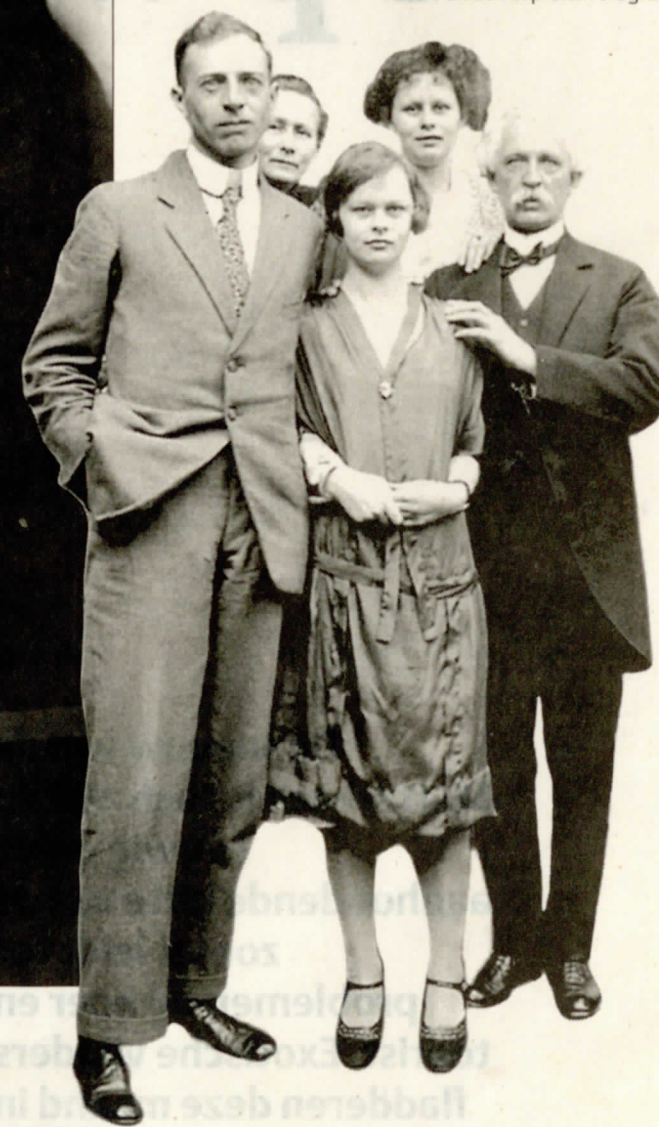
Er zijn mensen die vinden dat hij een standbeeld op een prominente plaats had moeten krijgen. Bij de Deltawerken in Zeeland bijvoorbeeld. Of aan de Eemshaven, waarvan hij als kind van de streek de bedenker was. Het is er nooit van gekomen: De nagedachtenis aan Johan van Veen (1893-1959) wordt alleen in zijn geboortestreek in ere gehouden. In Uithuizermeeden werd een plein naar hem genoemd en bovendien is er een buste te zien van de man die als waterstaatsingenieur betekenis kreeg in Nederland. Bij voortdurende waarschuwingen voor een watersnoodramp in Zeeland en Zuid-



Johan van Veen geeft uitleg over het Deltaplan.

Van Veen (links) en zijn (toen nog aanstaande) schoonfamilie. Midden vooraan Henny.

Foto's uit de besproken biografie

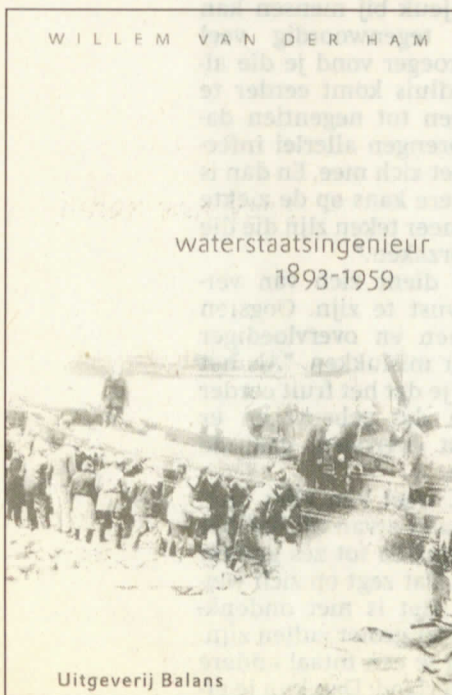


# De man van het water



**H**ij werd voorbereider en betrokkene bij de Deltawerken. Dit grootste project van rijkswaterstaat ooit werd inderhaast uitgevoerd toen de catastrofe zich toch (in 1953) had voltrokken. Johan van Veen stond er letterlijk bij en keek er verbijsterd naar. Johan van Veen, boerenzoon uit Hefswal bij Uithuizermeeden. Zijn betekenis voor zijn geboortestreek is vooral gelegen in het feit dat hij het plan voor de Eemshaven lanceerde. Hij drong niet aan op uitvoering, dat deden anderen jaren later, toen de tijd er wellicht rijper voor was. Maar hij was niet alleen dáár actief, ook de provincie Drenthe profiteerde bij het maken van ontwateringsplannen van zijn kennis op dit terrein. Vooral maakte Van Veen echter naam door het feit dat hij aan de wieg stond van de Deltawerken, die Nederland na de Watersnoodramp definitief moesten beschermen tegen het water. Van Veen vergaarde er internationaal aanzien mee.

Wie was dan toch die Johan van Veen? De tijd is inmiddels alweer zo ver gevorderd dat nog slechts weinig mensen in Noord-Nederland zich hem herinneren als de bedenker van de Eemshaven. Om over zijn grote, internationale reputatie (want die verwierf hij ook) maar helemaal niet te spreken. Wie hij werkelijk was en wat hij deed maakt sociaal-geograaf en historicus Willem van der Ham duidelijk in *Meester van de zee*, zijn biografie over Johan van Veen. Hij schreef het



Omslag van het boek.

in opdracht van Rijkswaterstaat, ter gelegenheid van de herdenking van de Watersnoodramp, die in februari van dit jaar vijftig jaar geleden plaatsvond.

Van der Ham kenschetst Johan van Veen in zijn biografie weliswaar als "bijzonder", maar ook als "moeilijk". Hij was soms ontactisch en zocht het conflict, kon dan op grond van zijn deskundigheid zijn mond weer eens niet houden, kapittelde en plein publique plompverloren een meerdere. Van zo'n optreden komt natuurlijk gedonder en het overkwam Van Veen meer dan eens. Nee, een gemakkelijk mens moet Johan niet zijn geweest, voor zichzelf niet en evenmin voor anderen. Onthutsend is het om te lezen dat er ook in zijn privéleven het een en ander misging. Dat er, toen het huwelijk met Henny Aalfs uit Winschoten spaak ging lopen, zelfs rake klappen vielen in huize Van Veen. De kinderen verscholen zich tijdens zo'n incident angstig. Dat een erudiet en respect genietend mens als Johan van Veen zich daartoe liet verleiden blijft een van de raadsels van zijn leven. Misschien moet je zeggen - hoewel het een dooddoener is - dat niets menselijks ook Johan van Veen vreemd was.

**I**n de biografie lijkt Willem van der Ham af en toe wel erg onder de indruk van de persoon Van Veen en de deskundigheid die hij inbracht. De lezer bekruipt af en toe dan ook het gevoel dat zijn bewondering voor de persoon zijn onderscheidingsvermogen overstijgt. Hij maakt in ieder geval wel duidelijk dat Van Veen als waterstaatkundige onderschat is. Maar ja, zo gaat dat nu eenmaal met Groningers die weinig oog hebben voor hun persoonlijke pr. Van der Ham noemt hem "een van de belangrijkste ingenieurs van Rijkswaterstaat, een man met een grote internationale reputatie". Het laatste is ongetwijfeld waar.

Voor het overige is hij wel degelijk een typische vertegenwoordiger van zijn afkomst. Als zoveel boerenzonen uit het Noord- en Oost-Groningse leek ook bij hem de zelfbewustheid en het gevoel voor eigenwaarde te zijn aangeboren. In de regel groeiden zij uit tot vakbekwame mensen, welk beroep ze ook uit gingen oefenen. Ze voelden zich baas op eigen 'land', het eigen terrein dus, en wilden van al te veel tegenspraak niet horen. Maar boer worden - hoe graag hij dat misschien had gewild - was voor Johan van Veen niet weggelegd. Oudere broers hadden meer rechten dan hij. Via de weg van de studie moest Johan een andere toekomst zoeken. Hij deed dat met civiele techniek aan de (toen nog) Hogeschool Delft. Het werd een beslissende keuze in zijn leven. Johan van Veen ging aan het werk met het water. Bij Rijkswaterstaat (waarbij hij in 1929 in dienst

trad) werd Van Veen al snel een man met groot gezag, schrijft Van der Ham. "Iemand om wie niemand heen kon, wiens inzicht en visie zeer serieus werden genomen."

En vooral voorzag hij de dreiging van een watersnoodramp. Telkens weer stak hij een waarschuwend vinger op. Die werd genegeerd; het zou zo'n vaart immers niet lopen. Van Veen baseerde zich bij zijn voorspellingen op eigen onderzoek over bodemdaling en zeespiegelrijzing en op bevindingen van collega's over de toestand van de dijken, met name in Zeeland. "Tientallen kilometers dijk bleken daar te zwak en te laag te zijn." Hij beklagde zich bij zijn superieuren, die de gevaren ervan (die voor een veel groter gebied dan Zeeland golden) niet wilden erkennen.

**M**aar het tij was eindelijk met Van Veen. Bij Rijkswaterstaat kwam in 1951 een nieuwe directeur-generaal, die - in tegenstelling tot zijn voorgangers - wel belangstelling voor de

veiligheid van de delta toonde. De boerenzoon van Hefswal kreeg zijn kans, ontwierp (vernieuwde) afsluitingsplannen voor de delta met een sterke verkorting van de kustlijn. Op 29 januari 1953 diende hij zijn plannen voor een veilig Nederland achter de dijken in.

Een paar dagen later werd Nederland door de Watersnoodramp getroffen.

Zijn plan voor de Groninger Eemshaven had een voorgeschiedenis. Die is rechtstreeks terug te voeren tot de Duitse capitulatie aan het einde van de Tweede Wereldoorlog. Uit een soort revanchegedachte wilde Nederland stukken Duitsland annexeren. Zo diende Ost-Friesland bij de provincie Groningen te komen. Van het plan kwam nooit iets terecht, maar ondertussen had Rijkswaterstaat wel de opdracht gekregen kennis te vergaren over het watergebied dat tot dan door Duitsland werd beheerd. En zo toog Van Veen op pad om dieptemetingen te verrichten in Eems en Dollard. "Vanaf dat moment kende hij niet alleen het land en het wad, maar ook de Eems

als zijn broekzak", schrijft Willem van der Ham. Eind jaren vijftig gingen anderen met zijn idee (hij stemde er overigens mee in) aan de haal. Zij hadden de tijd wel mee. Er was in Nederland behoefte aan uitbreiding van het zeehavenareaal. In Noord-Groningen ijverde men voor een haven in dit gebied. Van Veen was bij zijn eerder Eemsonderzoek al tot de conclusie gekomen dat - mocht Nederland ooit behoefte hebben aan een diepzeehaven naast Rotterdam - Noord-Groningen daarvoor de meest geschikte plek zou zijn. De diepe watergeulen zouden - hoe raar dat ook klinkt voor een gebied in de Waddenzee - zeezuizen toegang bieden. Zo werd de basis voor de Eemshaven gelegd.

Gezien de toenmalige tijdsomstandigheden en denktrant was het besluit tot aanleg van de Eemshaven niet meer dan logisch. Men zou Noord-Nederland erdoor eindelijk kunnen laten delen in de Nederlandse welvaart. Maar de omstandigheden veranderden vervolgens snel, er hadden ontwikkelingen plaats die

niemand kon voorzien. Er trad een oliecrisis op, die de wereld op zijn kop zette. De gehoopte petrochemische ontwikkeling kwam er niet in het Eemshavengebied. En de Rijnmond aan de Eems bleef een illusie.

**D**e carrière van Johan van Veen nam een aanvang in Drenthe, waar hij in 1919 bij het Rivierenbureau van provinciale waterstaat ging werken. Het bureau hield zich bezig met ontginning, grondverbetering, ruilverkaveling en ontwatering. Het werk werd (in theorie althans) de beslissende aanzet voor een drastische verandering van het aloude Drentse landschap. Heidevelden en anderen woeste gronden dienden te worden veroverd ten faveure van de landbouw. Beken (in Drenthe evenals in Groningen overdreven rivieren genoemd) dienden gekanaliseerd en de waterbeheersing moest worden verbeterd. Het zou nooit meer zijn zoals het was. In de praktijk viel dat aanvankelijk nogal mee. De naweën van de Eerste Wereldoorlog en de Grote Crisis van de jaren dertig dienden zich aan. De plannen werden opgeschort en dat leidde tot het vertrek van Van Veen. Tijdens zijn verblijf in Drenthe had hij wel met het oog op de toekomst de Oude Vaart in kaart gebracht, een waterloop waarvan ook de Beilerstroom en de Dwingelerstroom deel uitmaakten. Hij ontplooidde deze activiteit vanuit Dwingeloo, toen zijn woonplaats. Daarna mat hij het Peizerdiep op en waterpaste het.

Johan van Veen heeft van vele ontwikkelingen die op zijn initiatief in gang werden gezet de afronding niet meer meegemaakt. Het Deltaplan kwam pas na zijn dood definitief klaar. Ook de Eemshaven zag hij nooit in voltooid staat. Hij overleed in 1959. Plotseling. "Het monster", zoals hij dat eerder noemde, had hem uiteindelijk dan toch te grazen genomen. In de korte treinreis van Voorburg naar Den Haag kreeg hij een hartaanval. Zijn zoveelste. Deze keer was het de fatale. Het maakte een einde aan het leven van een man die er enerzijds niet van hield in de belangstelling te staan, maar aan de andere kant toch graag zijn grote deskundigheid bevestigd zag. Hij was op weg naar de toenmalige premier Jan de Quay om met hem over de Eemshavenplannen te spreken. Het was Johan van Veen ten voeten uit: officieel had hij niets (meer) met het plan te maken, maar op de achtergrond was hij nadrukkelijk aanwezig.

#### BIOGRAFIE

De biografie van Johan van Veen (*Meester van de zee*) werd geschreven door Willem van der Ham. Het boek verscheen eind februari bij uitgeverij Balans in Amsterdam. Het is in de boekhandel verkrijgbaar en kost 22,50 euro.



Het meetschip. Rechts Johan van Veen.

Foto's uit *Meester van de zee*