



## **Bewoners**

Rond het jaar 1200 ontstond het Hertogdom Brabant uit het Graafschap Leuven. Hendrik, graaf van Leuven, zijn zoon Godfried III en kleinzoon Hendrik I zijn de gangmakers geweest bij de vorming van het hertogdom.

Het hertogdom kon groeien dankzij de economische bloeiperiode die intrad. De economie groeide en dit betekende dat er nieuwe steden werden gesticht en dat de bestaande steden snel groeiden, waardoor er een grotere behoefte ontstond aan brandstof (o.a. turf) en landbouwgrond.

Door de stijging van de zeespiegel, wat toen ook al actueel was, overstroomde het gebied steeds vaker met zilt zeewater, waardoor de zoutwinning belangrijk werd. Bij het winnen van zout uit turf (selnering), werden “moordycen” (ringdijken) aangelegd om te voorkomen dat tijdens dit werk het gebied overstroomde. Hier ligt dan ook de oorsprong van de naam Moerdijk.

De tijd van economische bloei leidde ertoe dat er gebieden bij Bergen op Zoom ontwikkeld werden, waarbij de hertogen samenwerkten met kloosterordes, die kapitaalkrachtig genoeg waren om zich bezig te gaan houden met inpoldering en turfsteken. De graven hadden het druk met gebiedsuitbreiding en handhaving van hun macht, maar ook de kerk was uit op macht en nam veel grond in eigendom.

De Cisterciënzers van de abdij ter Doest (Brugge) waren de eersten die het turfsteken, het zgn. “moernereren” ter hand namen. In 1189 kreeg deze abdij, van de Graaf van Strijen, een stuk grond dat Heiligenberg werd genoemd. Waarschijnlijk heeft dit gelegen bij wat later (Grote) Zandberg genoemd werd. Men dient deze plek te zoeken aan de westkant van het industrieterrein, tussen de rotonde en waar men linksaf kan

richting Klundert.

Een andere plaats is Overdraghe, waarvan er mogelijk twee zijn geweest. Vanaf 1240 is er sprake van deze plaats, nabij het gelijknamige riviertje, dat gebruikt werd als doorgang naar de Oude Mark. Door verzanding werd het nodig geacht om verderop een nieuwe vaart te graven. Het in deze tijd gestichte dorp heette eerst ook Overdraghe, daarna Nieuwe Vaart en is later verbeterd tot Niervaart (tot 1815 de naam van het huidige Klundert). Het verzande riviertje kreeg de naam Roode (=Oude) Vaart. Het dorp is na 1311 verlaten en teruggegeven aan het water. Het keert op een kaart van 1561 weer terug als Droncken Oort, de locatie van het huidige dorp Moerdijk.

De naam Overdraghe kan duiden op een West-Vlaamse techniek om schepen te schutten. Bij een stuw werden aan weerszijden hellende vlakken gemaakt van beukenhout, waartegen m.b.v. kranen schepen opgetrokken werden. Een dergelijke stelling noemde men een overdracht. De monniken van Ter Doest kunnen deze techniek in West-Brabant geïntroduceerd hebben.

Al die jaren wordt er ook turf gestoken, waarbij op sommige plekken enige meters veen is afgegraven, zelfs tot aan de voet van de dijken, die daar zeker niet sterker van werden.

De Mark, die noordelijker liep dan tegenwoordig, was onderdeel van de verkeersader tussen Holland en Vlaanderen. Via de Mark en de Striene kon men van noord naar zuid. Dit leidde tot extra bedrijvigheid en dus vestigden zich steeds meer mensen in dit gebied. Dankzij het recht op tolheffing was het dorp Niervaart zeer welvarend! De St. Elisabethsvloeden van 1404, 1421 en 1424 hebben dramatische gevolgen voor het gebied gehad. De overstromingen vonden plaats

op of rond de gedenkdag van St. Elisabeth, zijnde 19 november. Een tiental dorpen verdrongen en werden verlaten door de bevolking. Ca. 2000 mensen hebben de vloeden niet overleefd. Overdraghe, Zonzeel, Valkenberg, Nieuwenbosch, Nieuw Gastel verdwenen van de kaart, terwijl Niervaart op een eiland kwam te liggen.

De Hoekse en Kabeljauwse twisten zorgen er mede voor dat herstel van het gebied lang duurde, terwijl in het land van Heusden en Altena, waar geen graaflijke machtstwisten waren, al weer veel eerder sprake was van herbedijking (1450). Wel werd er op kleine schaal weer turf gestoken, maar de kosten waren te hoog om dit rendabel te maken. Men vond het beter te wachten totdat er voldoende klei aangeslibd was, zodat de grond gebruikt kon worden voor de landbouw.

## **Vervolg**

In 1558 werd als eerste de Grote Polder van Niervaart opnieuw ingepolderd. Bij inpoldering was het noodzakelijk om voor afwatering te zorgen. Dit deed men door via kreken het water naar het laagste punt van de polder te leiden en daar een sluis (eerst van hout, later van steen) te bouwen die bij eb in het Hollands Diep, Mark of Dintel het overtollige water kwijt kon. Door deze afwatering en omdat er onder de klei nog metersdikke veenlagen aanwezig waren, gingen deze gronden inklinken, waardoor men genooddaakt was om nieuwe sluisen te bouwen of, wat op meerdere plaatsen werd gedaan, een molen om het water uit de polder te pompen.

De Royale Polder ontstond in 1650 uit een fusie van 12 polders, die gelegen waren rond Zevenbergen, Klundert en Zwaluwe. Het beheer van de polder was in handen van het waterschap met dezelfde naam.

Ook het huidige dorp Moerdijk is rond die tijd gesticht. De Nassause

Domeinen hadden veel bezittingen in de polders. De rentmeester van de Domeinen had dan ook veel invloed in de besluitvorming. De naam van de polder was ontleend aan Mary Stuart, echtgenote van Willem III, zij werd "Prinses Royale" genoemd. De polders hadden tot dan nog slechts een zomerkade en kregen in 1650 een

dijk. Op de bijgaande kaart uit het begin van de 17e eeuw blijkt hoe de inpoldering gestalte begint te krijgen.

Op 1 januari 1972 volgde een samenvoeging van het waterschap "de Royale Polder" met andere polders, die allen gelegen waren tussen de Roode Vaart aan de

tot brede watergangen (Volkerak en Hollands Diep) bleef Strijensas gedurende lange tijd bij de 'heerlijkheid' Niervaart behoren. Pas in 1815 ontstond de formele scheiding tussen Zuid Holland en Noord Brabant en werd Strijensas toegevoegd aan het Land van Strijen. De naam Strijen is te danken aan de rivier de Striene, terwijl het



gezamenlijke winterdijk. De gebieden binnen de dijken hadden fraaie namen, zoals Oude Moerdijk, Korte Bloken, St. Sebastiaansland, Ketelpolder (waar vroeger het dorp Oud Niervaart gelegen was), Klaverpolder, het Hoogland, de Berchem, Strepeland, Mr. Claasland en Blokpolder. Op de hedendaagse topografische kaarten komen we deze oude namen nog steeds tegen. Op 5 december 1665 overstroomde de polder tijdelijk omdat de dijk op vier plaatsen was doorgebroken. Lange tijd had de Domeinen een eigen watermolen, die later werd vervangen door een gemaal, voor de afwatering van de polder. In 1949 nam het waterschap dit gemaal over van de Domeinen. Daarna volgde een verdere uitbreiding van de polder met het gebied van Elderenspolder, Landeke Voordag, Bredase Polder en Nieuwe Moer-

westzijde en het Wilhelminakanal en De Donge aan de oostzijde. De gefuseerde gebieden gingen van 1972 tot 1994 verder onder de naam van waterschap "De Ham". Dit waterschap ging in 1995 op in het waterschap "Land van Nassau" en in 2004 volgde wederom een fusie, welke resulteerde in het waterschap "Brabantse Delta".

toevoegsel -sas, duidt op een sluis. De sluis is er nog steeds, maar is niet echt meer in gebruik. De jachthaven voor de sluis is daar in 1962 aangelegd.

Strijen was de haven van het Oudeland van Strijen, een opwas (=aangeslibd gebied dat bedijkt kon worden) in de huidige Hoeksche Waard. De uitwatering van dit

### Strijensas

Ondanks het feit dat de Buttervliet/Wijve Keene van kalme rivieren waren omgetoverd



bedijkte gebied geschiedde via de Keen en de Meeren, die in Strijen was afgesloten door een nog bestaand keersluisje, de Oudlandse Sluis uit 1632, die overigens op een andere plaats nog een voorganger heeft gehad. Nadat meerdere verleggingen en verlengingen van de uitwatering hadden plaatsgevonden, kwam in 1647 de sluis in Strijensas tot stand.

Dergelijke verleggingen kwamen veel voor in het dynamische getijdengebied. De Zuid-Hollandse eilanden ontstonden immers, vanaf de Late Middeleeuwen, door bedijking van opwassen in het deltagebied van de grote rivieren en in de zeegaten. Elk van deze toen nog kleine eilanden, de zogenaamde oudlanden, had een of meer haventjes, meestal in de monding van een kreek. Tegen de eilanden ontwikkelden zich langzamerhand opwassen, die later eveneens werden bedijkt; zo ontstonden in fasen de grote eilanden zoals we die nu kennen. De krekken, en soms ook de havens, werden afgesloten door sluisen, waardoor het overtollige water alleen nog bij eb geloosd kon worden. De nieuwlanden lagen meestal hoger dan de centrale oudlanden en de afwatering werd dan ook moeilijker. Door voortgaande bedijkingen kwamen de oorspronkelijke havens steeds verder van open water te liggen en dus werden de krekken of verlengde havenkanalen bij de zeedijken van de nieuwlanden afgesloten. De uitwatering van het nieuwland ten zuiden van Strijen vond plaats via de Nieuwe Haven, die omstreeks 1647 – onder de naam Strijensche Haven – is verlengd tot aan het huidige Strijensas.

Het veer tussen Strijensas en Moerdijk vormde tot 1820 een belangrijke verbinding tussen de Zuid-Hollandse eilanden en Noord-Brabant. Deze verbinding was een alternatief voor de hoofdweg via Numansdorp. Deze alternatieve route van noord naar zuid liep via de Keizersdijk. Een

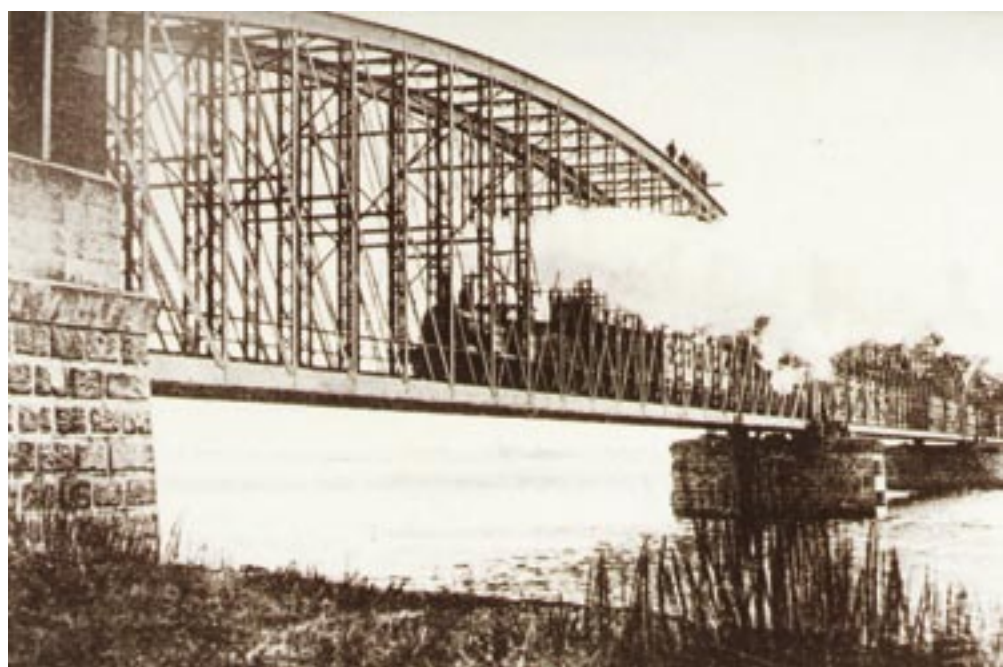
tweede veer verbond de haven van Strijensas met die van Zevenbergen. De veerdiensten vertrokken aanvankelijk elk van verschillende zijden van de havenmond, waardoor het noodzakelijk werd een brug tussen beide aanlegplaatsen te bouwen. Rond 1900 werd aan de oostzijde echter een kustbatterij, ingericht, waardoor beide veren aan de westelijke kant van de havenmond gingen aanmeren.

De waterkering, van Strijensas, uit de zeventiende eeuw is in 1848 vernieuwd. De nieuwe sluis werd niet alleen aangelegd ter kering van het buitenwater, maar ook voor de afwatering van de polder en voor de scheepvaart. De sluis had vier (nu nog drie) paren, met handlieren bediende, houten puntdeuren: buitenvloeddeuren, tussenvloed of nooddeuren, benedenvloed- of schutdeuren en ebdeuren. De sluis werd in 1926 en



De thans nog bestaande dubbele ijzeren ophaalbrug verving, mogelijk in verband met de inrichting van de kustbatterij, in 1908 een vermoedelijk uit 1880 stammend vergelijkbaar houten exemplaar.

daarna weer in 1960 gerenoveerd. De hoge buitenvloeddeuren zijn toen in plaatstaal uitgevoerd, maar deze verloren hun functie grotendeels met de voltooiing van de Deltawerken.





het Hollands Diep, na een bouw-tijd van 5 jaar, in gebruik genomen. (zie foto op blz. 13)

Met het in gebruik nemen in 1936 van de autobrug kreeg het dorp grote naamsbekendheid, maar voor de bewoners van het dorp Moerdijk braken slechte tijden aan.

### *Incidenten*

Het kon flink spoken op het Hollands Diep, waardoor menig schip is vergaan. Het bekendste ongeval is wel het verdrinken van Johan Willem Friso van Nassau op 14 juli 1711. De overtocht vond plaats op een platte aak. Gezeten in zijn koets, is door het plotseling verslechterende weer, vlak voor het aanlegpunt bij Strijensas, de koets te water geraakt. Zijn lijk werd pas acht dagen later gevonden. Zijn vrouw was op dat moment hoogzwanger en op 1 september 1711 wordt de latere stadhouder Willem IV geboren.



Op Pinkstermaandag 28 mei 1860 verging de stoomboot "Langstraat" op het Hollands Diep.

De eigenwijze kapitein besloot, ondanks het slecht weer, toch uit te varen voor een pleziertocht, met als eindresultaat 42 dodelijke slachtoffers. Het water was zo ruw dat zelfs reddingswerkers het niet aandurfdren om uit te varen.

De strijd tegen het water werd met de Deltawerken, na de watersnoodramp van 1953, eindelijk tot staan gebracht. Met het verdwijnen van het getij werd tegelijkertijd de visserij nagenoeg opgedoekt.

Geheel conform vluchtplan steeg op 6 oktober 1981 het NLM lijn-

### *Transport*

Naast de landbouw en visserij was het transport van goederen en mensen naar de overkant een belangrijke inkomstenbron voor de Moerdijkse bevolking.

Na 1421, dus na de 2e Elisabethsvloed, lag er met het Hollands Diep ineens een brede barrière binnen het 'land' Holland, waardoor scheepsverkeer noodzakelijk werd. Eerst kwam er een veer tussen Oudenbosch en Dordrecht (tot 1621), gevolgd door het veer van Moerdijk naar Strijensas en later tussen de Moerdijk en Dordrecht en nog later alleen van Moerdijk naar Willemsdorp, van 1909 tot 1929, (zie foto op blz. 13) op het Eiland van Dordrecht.

In 1821 werd voor het eerst een speciale stoomboot ingezet op deze veerverbinding. De overtocht duurde nu nog ongeveer 25 minuten en was veel veiliger. Wat later werd er nog zo'n "fast ferry" ingezet tussen Moerdijk en Rotterdam.

In 1855 werd door de spoorwegmaatschappij "Le Grand Central Belge" een spoorlijn aangelegd, die liep van Antwerpen tot aan Moerdijk. Naar de overkant toe exploiteerde de maatschappij met stoomboten een geregelde veerdienst. Acht jaar later werd door de Staats Spoorwegen de spoorlijn vanuit Breda in gebruik genomen. In 1872 werd de spoorbrug over

toestel de Fokker F-28 PH-CHI op van luchthaven Zestienhoven. Het zou een routinevlucht worden van Rotterdam naar Hamburg met een tussenlanding in Eindhoven. De start was om 17.04 uur. De weerkaart, die gezagvoerder Werner meekreeg, was van een uur eerder en vertoonde op dat moment een uitgebreid onweersgebied ter hoogte van Vlissingen. Net voor de start was de bemanning nog gewaarschuwd dat dit onweersgebied al ten zuidoosten van Rotterdam was. Omdat er geen sprake was van abnormale weersverschijnselen, was er geen reden om de start uit te stellen. Aan boord bevonden zich in totaal zeventien personen, waaronder vier bemanningsleden.

Om 17.09 uur, vijf minuten na de start, zag de bemanning op hun schermen een intensieve buienactiviteit in het onweersfront. In overleg met de verkeersleiding werd daarop de koers in iets zuidelijker richting verlegd. Daarmee zou het vliegtuig tussen twee zware buien doorvliegen in een relatief minder actief gebied. De bemanning nam alle regels, die golden voor het vliegen in turbulent gebied, in acht.

Enkele minuten later, om 17.12 uur, ging het mis. Boven het Hollands Diep kwam de F-28 plotse-ling in een windhoos terecht. De bemanning kon het vliegtuig niet meer uit de koers van de windhoos brengen en vloog er letterlijk tegenaan. Net voordat de windhoos het toestel te pakken kreeg, liet gezagvoerder Werner aan de verkeerstoren van Zestienhoven weten dat hij zijn koers twaalf mijl naar het westen had verlegd vanwege het noodweer. De laatste woorden van Werner waren: "ik wijk uit voor buien."

Direct daarna brak de rechtervleugel, die niet berekend was op zulke uitzonderlijke krachten, af. Het toestel raakte vleugellam en stortte neer op het industrieterrein Moerdijk, aan de Zuidelijke

rondweg. Het vliegtuig kwam ondersteboven terecht op het talud van het goederenspoor op het industrieterrein. Daarbij boorde de neus zich anderhalve meter in de grond en viel het vliegtuig in een ontelbaar aantal stukken uiteen. Alle zeventien inzittenden waren op slag dood.

Brandweerman J. de Jong, die het vliegtuig zag neerstorten, kreeg een hartstilstand en overleed ter plekke. Hij was het achttiende dodelijke slachtoffer van deze ramp. In augustus 2007 is er nog een monument opgericht op de plaats des onheils. Het eerste monument was al in november 1981 op begraafplaats "de Nieuwe Ooster" in Amsterdam opgericht.

### **Industrieterrein**

Doordat Moerdijk en ook andere gemeenten dankzij de ingebruikname van de autobrug (1936) belangrijke inkomstenbronnen hadden verloren, was het moeilijk om in deze regio een fatsoenlijk bestaan op te bouwen. Na de oorlogshandelingen in WO II, die veel schade hadden gebracht, begon de wederopbouw. De middelen van bestaan bleven echter beperkt, wat vooral op het platteland leidde tot emigratie naar Amerika, Canada en Australië.

Om de goed opgeleide jeugd te binden aan de streek werd er in 1949 al gesproken over de vestiging van industrie bij de Roode Vaart. In welvaartsrapporten van Gedeputeerde Staten werd al een accent gelegd op het gebied van de gemeenten Klundert, Zevenbergen en Hooge en Lage Zwaluwe, vooral door de mogelijkheid van watertransport. Vanaf juli 1961 sloegen de drie gemeentes de handen ineen. Besloten werd om een gezamenlijk structuurplan op te stellen, om zo samen een groot industrie- en havenschap op te richten. Het ZeKluZa structuurplan werd als laatste door de Gemeenteraad van Klundert d.d. 4 november 1964 goedgekeurd.



Dat het hierbij niet zou blijven blijkt uit het volgende: Vier jaar later, op 26 januari 1968 werd de Gemeenschappelijke regeling "Buitengaats Industrieterrein Moerdijk" door de drie samenwerkende gemeenten, met de gemeente Breda en de provincie Noord-Brabant vastgesteld. Op 18 juni 1968 werd de Gemeenschappelijke regeling in de Staatscourant gepubliceerd. Het Industrie- en Havenschap Moerdijk (IHM) was geboren.

Het ZeKluza structuurplan ging alleen over het gebied rond de Roode Vaart, een gebied van ongeveer 400 ha.

Eind jaren 60 bleek dat Shell geen uitbreidingsmogelijkheden had in Pernis en dreigde naar België te verkassen. Door het kabinet werd besloten om naast het gebied rond de Roode Vaart ook een deel van de Grote Polder op te offeren.

Dat de uiteindelijke beslissing om het industrieterrein aan te leggen door de Rijksoverheid genomen werd, had alles te maken met de Wet Ruimtelijke Ordening die in 1965 het levenslicht zag.

Dat niet iedereen hier blij mee was bleek uit de 684 bezwaarschriften die werden ingediend en afgewezen. Ook de pers deed mee: regionale krantenkoppen als: 'Rijnmond wil West Brabant meesleuren in z'n expansiepolitiek', 'West Brabant als onderdeel tweede randstad megalopolis' en 'Groeï verdwijnt uit toekomst Brabant' geven duidelijk aan dat men niet gelukkig was met de hele gang van zaken. Op 13 september 1971 werden echter de bestemmingsplannen door de Kroon goedgekeurd en kon men aan de slag. In totaal werden er 32 boerderijen gesloopt en het terrein werd opgehoogd met zand



dat bij het uitdiepen van het Hollands Diep nabij de Sassenplaat vrij kwam, terwijl tegelijkertijd de "Hollands Diep Haven" (insteekhaven naast Shell) werd aangelegd. Later werd het zand weggehaald bij de aanleg van het derde spaar-

bekken de Gijster in de Biesbosch. De foto dateert uit 1973 met op de achtergrond Shell.

Gedurende een aantal jaren was Shell de enige bewoner. De verkoop van de grond verliep slecht

en alleen bij de Roode Vaart ontwikkelden zich wat activiteiten. TetraPak, Dieselpower en Namascor vestigden zich rond 1975, terwijl Drisolco (het huidige ATM) met de op- en overslag van chemicaliën en afvalstoffen het stank-



gevaar etiket op het industrieterrein plakte.

Door de economische recessie van eind jaren zeventig, begin jaren tachtig, stagneerde verdere ontwikkelingen. Eind jaren tachtig trekt de economie weer aan en wordt het eerste Masterplan Industrieterrein Moerdijk opgesteld. Het industrieterrein wordt dan in een viertal themagebieden verdeeld: chemie, logistiek, energieopwekking/milieutechnologie en overige bedrijfsactiviteiten. Dit is vooral gedaan om hinder tussen bedrijven te voorkomen. Om nog enig geld te genereren werd een groot deel van het industrieterrein verhuurd voor landbouwdoeleinden. Er werd mest geïnjecteerd en vele hectares ingezaaid met snijmais en winterwortelen.

Het industrieterrein heeft een bruto-oppervlakte van 2.600 ha en een netto-oppervlakte van circa 1.200 ha. De contouren van het haven- en industrieterrein Moerdijk zijn zichtbaar op de kaart. De boerderijen van de families van der Heijden, Wijtvlit en Snijders, gelegen aan of vlakbij de oude weg van Klundert naar Moerdijk, zijn exact ingetekend. Een foto van de locatie van de boerderij van de fam. Snijders en AZN/Essent toont de onherkenbare verandering van de afgelopen tientallen jaren aan.

Een brede groenzone omsluit vrijwel het gehele haven- en industrieterrein waardoor het terrein een in geografisch opzicht afgebakend geheel is.

Aan de zijde van de kern Klundert



is deze landschapszone met een breedte van circa 400 meter het meest robuust, aan de zuidzijde doorsnijdt rijksweg A17 de circa 500 meter brede zone tot aan de Dikkendijk. Deze zone is agrarisch in gebruik en er zijn enkele bossen. Hier ligt ook de voormalige landschappelijk ingepaste stortplaats van Essent, 12 tot 18 meter hoog, en over een lengte van bijna 1 km aan rijksweg A17 grenzend. Aan de zijde van de kern Moerdijk ligt het

onder Staatsbosbeheer vallende terrein “de Appelzak”, waar vroeger de jeugd van Moerdijk haar zwembad had. Het terrein ligt buitendijks aan het Hollands Diep en is enigszins geaccidenteerd waardoor het niet onder water staat en bijdraagt aan een ruimtelijke en geluidsafscherming van de kern Moerdijk ten opzichte van het industrieterrein.

Langs de Roode Vaart tussen de Appelzak en de A17 is het indu-

strieterrein echter niet zo goed afgebakend met een groene- of landschapszone. Door de aanwezigheid van een voormalige jachthaven en een aantal woningen en bedrijven langs de lokale verbindingsweg tussen de kernen Zevenbergen en Moerdijk is hier nooit een duidelijke begrenzing totstandgekomen. Dit gebied wordt de “knoop Lochtenburg” genoemd.



Wie de brug over de Roode Vaart passeert vanaf het industrieterrein, ziet net voorbij de Koekoe-kendijk aan de rechterkant nog een stuk rietveld liggen, behorend bij de vroegere Nassau polder dat een indruk geeft hoe grote stukken van de gorzen eruit zagen in vroeger tijden. De oude brug over de Roode Vaart, gebouwd ter vervanging van de in november 1944 kapotgeschoten brug, is nog te zien bij PK Trucks waar zij als toegang dienst doet. De eerste brug werd gebouwd in 1857, ter vervanging van het veerpontje. De foto toont een blik op de haven en brug rond 1910, samen met de huidige brug.

### Natuurreservaat

Van de hand van burgemeester C.D. van Oosten van Klundert verscheen in 1974 een artikel in het blad “Brabantia” waarin de flora en fauna beschreven is van het opgespoten terrein, op dat moment. Een opsomming: ree, haas, velduil, ransuil, torenvalk, kluut, kievit, bergeend, slobeend, wintertaling, grutto, fuut, gele en witte kwikstaart, kleine plevier, fazant, patrijs, graspieper, leeuwerik, karekiet, rietgors, kneu, zwarte kraai, merel, flamingo, lepelaar, blauwe reiger, buizerd, kiekendief, grau-

we gans, kolgans, rietgans, dodaars, oeverloper, kemp-haan, smient, pijlstaart, kapmeeuw, mantelmeeuw, zilvermeeuw. De lijst van voorkomende planten is nog langer; een paar opmerkelijke; zwanebloem, Perzische klaver, aardaker en koriander. De burgemeester merkt nog op dat door de afsluiting van het Haringvliet (1970) de flora en fauna in de uiterwaarden en grienden dusdanig zal veranderen dat het verdwijnen van soorten niet alleen aan het industrieterrein toegeschreven kan worden.

Door het eerder genoemde slechte economische tij werd nauwelijks grond verkocht, wat in het midden van de 80’er jaren leidde tot een schuldsanering van 200

miljoen gulden. De Domeinen zou de grond voor het Havenschap in voorraad houden, waarmee de renteverliezen overgenomen werden door de Staat. Ook de bestuursvorm werd in deze tijd gewijzigd. Er werd een Raad van Advies gevormd, zodat de eigenaren van het industrieterrein minder te vertellen kregen. Het inde-

len in themagebieden ontstond in deze tijd, om te voorkomen dat bedrijven op de verkeerde plaats terecht zouden komen, zoals dat met Tetra Pak is gebeurt.

Het terrein zelf werd echter aan zijn lot overgelaten, maar wel omgeven met borden “verboden toegang”, omdat men bang was voor allerlei illegale praktijken zoals stropen en motorcrossen. De natuur maakt dankbaar gebruik van de situatie en neemt het vermeende industrieterrein over.

In 1988 verschijnt er een artikel in dagblad “de Stem” over het ontstaan van een uniek natuurreservaat naast de fabrieken van Shell. Er worden 165 soorten vogels geteld, waarvan de helft ook broed in dit unieke gebied. Vooral uniek geworden omdat het opspuiten van het zand niet overal even secuur is



uitgevoerd en er in de nog blootliggende klei veel planten spontaan zijn gaan groeien; ook ontstonden vennen en waterplassen, waardoor het gebied erg aantrekkelijk was voor watervogels.

De meest opvallende vogels: roerdomp, nonnetje (eendensoort), baardmannetje, oeverzwaluw en kleine zwaan. Vanaf begin negentiger jaren neemt de activiteit en uitgifte van grond op het industrieterrein snel toe en een blik op de tellingen van 2006/2007 tonen duidelijk een kleinere diversiteit, maar hier zijn niet de groenstroken bij betrokken.

Ook de Sassenplaat, die bij ATM voor de (steiger)deur ligt, is een rijk stukje natuur, waar ondanks het weghalen van zand (1970) en het weer opspuiten (1980 -aanleg Dordtse Kil), een gebied is ontstaan waar de broedende valken zich tegoed kunnen doen aan de vele eendensoorten, maar ook aan witgatjes, groenpootruiters, plevieren, smienten enz. Ook komen hier zeldzame planten voor als slijkgroen, bruin cypergras en kleine kattenstaart. Het baggerspecie depot dat aangelegd wordt zorgt wel voor de nodige onrust. Met-tertijd, dwz over 18 jaar, als het depot vol is, wordt het na afdekken met grond weer teruggegeven aan de natuur. Het depot wordt gevuld met vervuilde waterbodem uit het Benedenrivierengebied (de Biesbosch, Nieuwe Merwede, Amer en Haringvliet).

Langs de randen van het industrieterrein is kunstmatig een biotoop ontstaan waar nog vrij veel vogelsoorten en planten voorkomen.

### **Toekomst**

Moerdijk en omgeving hebben roerige jaren gekend. Niet alleen watersnoden en de 2e Wereldoorlog, maar ook de protesten bij de oprichting van het industrieterrein heeft de gemoederen behoorlijk beroerd. Waar ruimte is worden plannen gemaakt. Dus toen er gedacht werd aan een kerncentrale,

een racecircuit, de tweede nationale luchthaven en er sinds 2000 sprake is van de Moerdijkse Hoek, ofwel Moerdijk II, bestaat er zorg over de leefbaarheid van het dorp en het acceptatievermogen van de bewoners.

De lokale politiek kwam in het geweer en voorlopig is de grootschalige uitbreiding van het terrein van de baan, maar met de verder aantrekkende economie is het niet uit te sluiten dat er toch iets gaat gebeuren in de hoek van de A16/A17.

Wat op dit moment al wel zichtbaar wordt, is het inbreien op nog lege/ongebruikte stukken, inmiddels schaarse/dure industriegrond.

Bundeling van krachten, intensivering van de samenwerking met het havenbedrijf Rotterdam is het streven van het Havenschap Moerdijk. Als kleinere haven, ingeklemd tussen de giganten Rotterdam en Antwerpen is er toch een sterke positie opgebouwd. Met 400 bedrijven en 16000 mensen (voor een groot deel West Brabanders) die direct of indirect hun boterham verdienen heeft "Moerdijk" zichzelf wel bewezen. Tellingen van 2006 geven aan dat er bij de hoofdingang per dag 15000 (vracht)autobewegingen zijn. Iedereen die het industrieterrein bezoekt heeft opgemerkt dat dit aantal waarschijnlijk alweer flink hoger ligt. Worden de grenzen van een goede bereikbaarheid over de weg aangetipt en ligt een constante filevorming in het verschiet of zit er nog voldoende rek in? Spoor en water kennen deze nakende problemen nog niet. Meer bedrijvigheid vraagt ook om meer infrastructuur. En dat laatste wordt maar al te vaak vergeten cq gebagatelliseerd. We zullen het de komende jaren merken.

In het dorp blijft het stille verlangen naar de tijd voor 1965 aanwezig. Toen het nog rustig was in het dorp, waar je als kind onbekommerd door de polder kon zwerfen om te vissen in de sloten of om kikkerdril en salamanders te vangen.

Desondanks heeft het industrieterrein zeker ook een positieve bijdrage geleverd aan de welvaart en het voortbestaan van het dorp. Al zal er altijd een spanningsveld blijven bestaan door de tegenstrijdige belangen die inwoners van het dorp en de bestuurders/gebruikers van het industrieterrein hebben.

Is melancholie op zijn plaats? Nee, het is goed om te mijmeren hoe het toen was, maar realiseer dat we inmiddels 40 jaar verder zijn ofwel 14610 dagen. Het dorp heeft een bruisend verenigingsleven maar is niet meer het dorp uit 1968.

Een felicitatie aan het Havenschap met het 40 jarig jubileum is wel op zijn plaats. Dit artikel mag zeker ook gelezen worden als een ode aan de dorpen Strijensas en Moerdijk die sinds honderden jaren alle veranderingen en rampen hebben getrotseerd. Chapeau voor het aanpassingsvermogen en samen op weg naar een gezonde, welvarende toekomst.

