

50 JAAR WATERSPORTCENTRUM VLIETLAND

Door: Henk van den Hoek en Rien Braber

Maassluis heeft iets met boten en water. Dat is ook niet zo verwonderlijk wanneer je naar de historie en de ligging van Maassluis kijkt. Denk maar aan de haven waar nog niet zo heel lang geleden de vissersschepen lagen en aan het waterrijke achterland met zijn vlieten. Logisch dus dat veel Maassluizers 'iets hebben met water en bootjes'.

Langs de vlieten hadden in de jaren vijftig veel bewoners een visbootje of ander bootje liggen. Deze bootjes lagen aan zelfgemaakte 'steigers'. Zo'n steiger was eenvoudig te maken: een paar palen in de vliet en klaar was Kees. De bootjes werden zomers voor recreatiedoeleinden gebruikt.

Hoe het begon

Na verloop van tijd lagen er wel heel veel bootjes aan zelfgemaakte steigers. Dat was niet altijd een fraai gezicht. Boten en steigers werden niet altijd goed onderhouden. Of dit de reden was, of dat het waterschap Delfland vond dat de afwatering in gevaar kwam, is niet duidelijk. In ieder geval besloot Delfland in 1962 in al zijn wijsheid dat alle steigers langs de vlieten verwijderd moesten worden.

Gelukkig kregen de gedupeerden een terrein toegezegd waarop een 'jachthaven' gebouwd mocht worden. Het ging om een stukje hooiland tegenover het zogenoemde Arme Landje. Dit hooiland was weliswaar een stukje drassig vlietland, maar het lag mooi tussen de Noordvliet en Zuidvliet.

's Winters lagen er toen al wat bootjes op het Arme Landje. Eén van die bootjes was de Biesbosch-kruiser van Aad Moerman. Mede hierdoor is hij vanaf het begin bij het watersportcentrum betrokken geweest. Deze bootjes werden met mankracht op een paar balken het water uitgetrokken, zodat ze droogstonden voor de winter. In het voorjaar werden ze weer te water gelaten voor het zomerseizoen.

Puin uit de Sandelijnstraat

Een aantal booteigenaren, waaronder de heer Mooiman, nam het initiatief om een jachthaven aan te leggen op het stukje Vlietland. Alle eigenaren van



Aad Moerman - Biesboschkruiser ZS Viking.

de bootjes kregen in 1962 het verzoek om een avond in de kantine van de toenmalige kistenfabriek De Neeff samen te komen met als doel het oprichten van een Watersportvereniging. Zo'n 15 man gaven hieraan gehoor en in zo'n drie uur tijd werd de Stichting Vlietland een feit.

Er moest geld komen om het plan te realiseren. Er werden aandelen uitgegeven van f 50,- tot f 500,-. Enkele bedrijven verstrekten zelfs een lening. De eerste contributie voor de leden werd vastgesteld op f 10,- per jaar voor het zomerseizoen en f 2,50 per m² voor de winterberging. Alles verliep vlot en uiteindelijk was er aan de start een aanvangskapitaal van f 12.000,-. Een prachtig begin. De mensen die dit gerealiseerd hebben waren naast bovengenoemde heer Mooiman van de gemeente Maassluis ook de heren Brijs, Greep van De Neeff en Voorbach. Het nieuw gevormde bestuur sloot een pachtovereenkomst af met de gemeente Maassluis voor 50 jaar voor het stukje Vlietland.

Het werk kon beginnen en werk was er genoeg. Zo moest er onder andere een brug komen waar vrachtauto's overheen konden. Ook moest de vliet uitgebaggerd worden. De baggerspecie kon gelijk het Vlietland op, want de drassige grond moest flink opgehoogd worden. Om de brug aan te leggen was er overleg met de binnenvisser Cornelis van Dijk van het Jachthuis aan het Bommeer. Van Dijk pachtte namelijk het viswater van de Noordvliet en Zuidvliet. Per afgemeerde boot spraken zij een vergoeding af van f 0,50 tot f 2,- per jaar.

Toevallig vond in die tijd de sloop van de Sandelijnstraat en de Lijnstraat plaats. Het puin van de woningen was uitstekend geschikt voor het ophogen van het Vlietland. De vrachtwagens met puin reden af en aan. Dit puin werd door de leden van de onlangs opgerichte stichting en door vrijwilligers verspreid over het Vlietland. Dat dit zwaar werk was mag duidelijk zijn. Vlietland rees op uit het moeras en men kon er zonder weg te zakken lopen.

De volgende stap was het maken van een beschoeiing en de bouw van de steigers. Voor de steigerpalen had de gemeente nog oude havenpalen liggen. Bij De Neeff werden die palen in de lengte in vieren gezaagd en zo als grondpalen voor de steigers gebruikt. Al snel waren de eerste steigers gereed en konden er boten aan afmeren. Hiermee was de haven een feit, hij kon in gebruik genomen worden. Er werd een havenmeester aangesteld in de persoon van Jan van der Gaag. Jan en zijn vrouw Nel kregen een mooi plaatsje in de jachthaven voor hun woonark.



Watersportvereniging, jaartal onbekend.

De kantine van VDL

Het aantal belangstellenden voor een ligplaats groeide snel. In 1965 telde Vlietland al 150 betalende leden en waren alle beschikbare plaatsen volgeboekt.

Het startkapitaal van f 12.000,- was grotendeels uitgegeven aan het terrein en de steigers, maar er stond nog meer op het verlanglijstje. Er moest een kraan komen. In eerste instantie was dit een walkraan bestaande uit een mast en een giek. De bediening ging met een handlier en hij kon vier ton hijsen. Niet veel later, er kwamen steeds meer boten, kwam er een bok bij, zodat



Wsv Vlietland.

men ook de beschikking over een drijvende kraan kreeg. Hiermee kon men overal veel beter bijkomen.

Ook had de voetbalvereniging VDL een oude kantine te geef. Dit gebouwtje werd uit elkaar gehaald en op het terrein van Vlietland weer opgebouwd. De kantine werd gezellig ingericht, zodat men een praathuis had, waar een borrel en een hapje te verkrijgen waren. Alles verliep boven verwachting, Vlietland was zeer gezond en in 1967 was er zelfs een wachtlijst.

Het bestuur beraamde plannen om in 1968 een nieuwe vaste brug over de Zuidvliet te laten maken. Deze brug moet ook geschikt zijn voor autoverkeer. Het voorste gedeelte van het terrein kon dan als parkeerterrein worden gebruikt.

Omdat er plannen waren om de verbindingsgeul tussen de Noordvliet en Zuidvliet, bij het voormalige veilinggebouw, te dempen werd er een vergunning aangevraagd om noordoostelijk op het terrein een verbindingsgeul te mogen graven. De boxen voor de boten aan de kant van de Zuidvliet zouden na het bouwen van de vaste brug namelijk moeilijk bereikbaar zijn voor de grotere boten. Deze geul is nu bekend als de Jan van der Gaag doorvaart, genoemd naar de toenmalige havenmeester.

Veel verplichte klussen

De wachtlijst bleef lang. Daarom werd besloten dat schepen die verkocht waren binnen enkele weken van het terrein moesten zijn verwijderd.

De tarieven gingen omhoog. Een kleine box ging f 20,- en een grote box f 30,- kosten. Gasten werden in het vervolg slechts één week toegelaten. Er werd aan de leden gevraagd wat meer uren beschikbaar te zijn voor allerlei klussen. Voor deze zelfwerkzaamheden stelde men een oproepsysteem in met een sanctie op het niet nakomen hiervan. Hierdoor hoefden de tarieven niet

opnieuw te stijgen. Ondanks deze verplichting bleef de wachtlijst lang. Het terrein bleef voor problemen zorgen. Het was nodig de walkanten te versterken en het terrein beter te egaliseren. Ook het slopen en afvoeren van de oude woonark van de havenmeester was een hele klus voor de leden. De benodigde materialen sloegen bovendien een groot gat in de financiële reserves. Het bestuur probeerde subsidie van de gemeente Maassluis te krijgen voor deze werkzaamheden, maar zonder succes.



De aanleg van een nieuwe brug.

In 1974 nam Willem Worms als nieuwe voorzitter de taak over van H.P. Mooiman. Het nieuwe bestuur sloot zich aan bij de KNWV (Koninklijk Nederlands Watersportverbond). De contributie ging omhoog om te sparen voor een nieuwe walkraan en een nieuwe kantine. Bovendien was de bok toe aan een grote beurt op de werf van De Haas.

Vlietlandjeugd

Vlietland had halverwege de jaren zeventig 16 jeugdleden. De Vlietlandjeugd deed het niet slecht en behaalde menig prijsje bij zeilwedstrijden op het Bommeer. Want waar kon je beter leren zeilen dan op de smalle vlieten. Wanneer je op de vlieten kunt zeilen, kun je het toch overal.

Voor de kleine (zeil)boten, vaak in het bezit van de jongeren, werd zelfs een helling aangelegd om de scheepjes gemakkelijker in en uit het water te krijgen. De helling diende dus voor bootjes waarvoor geen kraan nodig was. Onder de jeugdleden bevonden zich ook fervente windsurfers. Ja, de vereniging ging met haar tijd mee.

Absurd laag

De kosten voor het onderhoud en dergelijke bleven oplopen en tegenvallers waren er genoeg. De vervanging van de kantine was uitgesteld, omdat het onderhoud aan de bok en de walkraan duurder uitvielen. Opnieuw ging er een subsidieaanvraag naar de gemeente Maassluis, opnieuw zonder succes. Vlietland kwam in aanvaring met de wethouder voor sportzaken; hij vond de contributie 'absurd laag'.

In 1977 vierde Vlietland zijn 15-jarig bestaan met een bingo-dansant en een groot feest. De wachtlijst liep nog steeds op en er stonden inmiddels 90 gegadigden op de lijst. Dat jaar werd het project walkraan geheel afgerond.

De kraan kreeg een elektrische lier. De beschoeiing was met de tropische houtsoort azobé afgewerkt en de bestrating zo gelegd dat diepe plassen verleden tijd waren. Het aftandse waterleidingsysteem werd ook vernieuwd, inclusief het onder water maken van een leidingdoorvoer in de betonnen damwand door een duiker. Ook de elektrische installatie kreeg een grote beurt met een lange nieuw ingegraven kabel van de schakelkast bij de ark tot aan de kast bij de kantine. De schakelkast kreeg ook een nieuw binnenwerk.



Jachthaven Vlietland met kraan omstreeks 1975.

In 1978 had Vlietland eindelijk een nieuwe kantine. Het bleek verstandiger om de oude kantine geheel te slopen en een nieuwe te bouwen in plaats van de oude te renoveren. Er lag sierbestrating rondom de kantine. Ook werd er een bij de kantine passend afdak over de toiletgroep aangelegd, waardoor die minder opviel.

De allereerste havenmeester Jan van der Gaag werd in 1980 opgevolgd door Koos de Knegt. Jan van der Gaag behield het recht om op het haventerrein te blijven wonen zolang hij dat wilde. Spijtig genoeg is hij in 1982 overleden. In 1982 besloot het bestuur tot de bouw van een nieuwe, modernere woonark waar het havenmeestergezin in kon gaan wonen.



Ongedateerde foto van Vlietzicht.

Een prop hout erin en pompen maar

Natuurlijk zijn er ook tegenslagen of pechgevallen geweest. Verzakkingen en dergelijke was men wel gewend, maar dat een voorjaarsstorm de dakbedekking van de kantine afblies was wel wat anders. Ook sloeg in 1992 de pechduivel toe. Toen het juk van de drijvende bok moest zakken om de stroppen aan te slaan, bleek de rem niet te werken en het juk kwam hard op twee zeilboten terecht. Gelukkig was er niemand gewond geraakt, maar er was wel schade aan beide schepen. Het bleek een klein technisch defect. Maar toen hij daarna een zware motorkruiser oppakte, werd de bok plotseling instabiel. Oorzaak: een lekkage. Hierdoor stroomde er bij zware belasting water in het ruim van de bok. De zaak bleek simpel op te lossen: een prop hout erin en

pompen maar. Het karwei kon gelukkig toch nog worden afgemaakt. In 1994 aan het begin van de winterberging was de drijvende bok zodanig verzwakt dat het hijswerk moest worden stilgelegd. Reparatie leek niet zinvol en verantwoord en na 34 jaar werd de Vlietlift 1 uiteindelijk (in 1996) ontmanteld en afgevoerd.

Nog wat belangrijke zaken op de tijdlijn

- 1998. De Arboret vereist dat de walkraan gecertificeerd wordt. Zonder certificaat mag de walkraan niet meer gebruikt worden.
- 2000. De renovatie van de kantine is afgerond. Het resultaat is een mooi clubhuis.
- 2001. Het bestuur besluit na een uitvoerige studie de toegangsbrug geheel te vervangen door een nieuwe.
- 2006. Het wordt duidelijk dat er aan de Brouwerijstraat bouwplannen zijn. Vlietland is alert en neemt meteen contact op met de gemeente, want het vaarwaterje dat dit gebied van Vlietland scheidt is van groot belang voor de haven. Natuurlijk voor de ligplaatsen voor de passanten, maar ook als doorvaart naar de walkraan en de afsputplaats.
- 2007. Er is hierover verder overleg met de gemeente. De gemeente besluit tot het instellen van een afmeerverbod aan de Brouwerijstraat.
- 2009. De erfpacht wordt voortgezet waardoor het voortbestaan van Vlietland in principe is veiliggesteld.
- 2010. Plannen voor de bouw van een nieuwe grotere loods worden definitief door subsidie (€ 62.000,-) van het Fonds Schiedam Vlaardingen en omstreken. De vereniging krijgt bovendien € 10.000,- van de gemeente Maassluis. Vlietland hoopt nu met een bijdrage uit eigen middelen van € 40.000,- de bouw te kunnen realiseren.
- 2011. De nieuwe loods is verzeen. Een enorme klus waaraan bijna dagelijks door een vaste ploeg met als centrale man Bertus van Beest is gewerkt.



De restanten van de voormalige brouwerij op de hoek van de Zuidvliet en Baansloot. Het stuk land erachter werd wel Armenland genoemd.

Leden aan het woord

Wij waren nieuwsgierig naar ervaringen van leden van dit watersportcentrum. Ook wilden we het jachthaventje eens met eigen ogen bekijken. Samen met Bertus van Beest brachten we een bezoek aan het watersportcentrum. Hij is sinds het jaar 2000 lid van deze vereniging. Bij veel verbouwingen

maakte de vereniging graag gebruik van zijn diensten en deskundigheid. Hij is van zijn beroep namelijk timmerman.

Op 29 maart van dit jaar (2017) gingen we met hem op weg naar het watersportterrein. Ondanks het vroege uur was er al heel wat bedrijvigheid op het terrein. Er werd geschuurd, geveerd en gebouwd. Het was duidelijk: de winter was voorbij en het vaarseizoen was weer aanstaande.

'Kijk,' zei Bertus toen we op weg waren naar de kantine, 'daar aan de overkant van het water lag het 'Arme Landje'. Nu zijn er mooie nieuwe huizen opgebouwd, maar vroeger was het grasland. Op het landje stonden een brouwerij en een schuur. Deze schuur was in het bezit van de zoon van burgemeester Dommissie. In de oorlog is er zelfs een bom (een blindganger) ingeslagen voor de schuur van de burgemeesterszoon. De bom verdween diep in de moerassige veengrond. Bij de nieuwbouw heeft men nog naar de bom gezocht, maar de bom is niet aangetroffen.'

Gezelligheid, ook zonder varen

We lopen de kantine binnen en zijn verbaasd een tafel met een mannetje of tien aan te treffen. Ze zitten gezellig pratend aan een grote ovale tafel. De vereniging is ook een echte gezelligheidsclub. Men zoekt elkaar in de kantine op, ook als er niet gevaren kan worden. De vereniging probeert het saamhorigheidsgevoel ook te bevorderen door het houden van bingoavonden en de jaarlijkse organisatie van een barbecue. De vereniging telt ongeveer 120 leden (er liggen ongeveer 100 scheepjes in de haven).

Ook bij deze club is sprake van vergrijzing. De meeste leden zijn 65-plussers.

De jongere generatie wordt niet zo snel meer lid van een vereniging. Ook heeft deze generatie geen zin meer om een schip helemaal zelf op te bouwen. Men koopt een sloep, komt een kopje koffie drinken en vaart weer verder. Van de leden wordt verwacht dat ze hun steentje bijdragen. Naast het liggeld van 500 tot 600 euro wordt van de leden, tot 70 jaar, verwacht dat ze 15 uur per jaar vrijwilligerswerk doen. Wie hiervan vrijgesteld wil worden, betaalt een hogere contributie.



Kantine van Vlietland.

Wanneer we een tafeltje hebben opgezocht in de gezellig ingerichte kantine en Bertus ervoor zorgt dat we een kopje koffie krijgen, komt Leo van Ettinger bij ons aan tafel zitten. Hij heeft ook zijn sporen verdiend in deze vereniging. Ongeveer 24 jaar heeft hij bestuursfuncties vervuld. Hij bevestigt het verhaal van Bertus over het 'Arme Landje'. Hij vult deze informatie verder aan: 'De jachthaven is tegen-

over het 'Arme Landje' aangelegd. Dit gebied was een stuk grasland dat in bezit was van de familie Bijl. Het ging deze familie om het hooi. Ook nu wordt het gras van de Vlietlanden nog gebruikt als hooi voor de dieren. De gemeente heeft het stuk grond toen van de familie Bijl gekocht en aan de vereniging in erfpacht gegeven. De gemeente vroeg als erfpacht geen hoog bedrag. Onlangs is de erfpacht opnieuw vastgesteld. De prijs is wat omhoog gegaan, maar is nog altijd goed op te brengen.'

Geen rampen, wel strenge regels

Er zijn op dit moment geen plannen om de jachthaven uit te breiden. Dit is ook niet echt nodig. Maar uitbreiding van dit gebied voor de watersport is ook niet eenvoudig. Er moet rekening gehouden worden met de afstand tot de snelweg. Ook moet men rekening houden met het windrecht van de molenaar van de Wippersmolen.

Grote rampen heeft de vereniging niet gekend. In 1997 is er wel brand op het terrein geweest, waardoor enkele scheepjes zwaar beschadigd werden. En een enkele keer is er ingebroken in de scheepjes. Meestal is er dan niet veel gestolen, maar wordt er vooral rotzooi gemaakt in de kajuit. De meeste last van dit vandalisme heeft men wanneer de vliet bevroren is.

Tenslotte merkt een van de aanwezige bestuursleden nog op, dat het besturen van de vereniging steeds lastiger wordt. Er zijn steeds meer wettelijke regels waaraan je je moet houden of waaraan je moet voldoen. Het bestuur is verantwoordelijk (en aansprakelijk) voor het naleven van de wetten. De watersportvereniging moet regels ten aanzien van geluidsoverlast en inzameling van chemisch afval zoals verfstreng streng naleven. Wat de bodemverontreiniging betreft is bepaald dat de vereniging de grond niet verder mag verontreinigen. Er heeft een zogenaemde nuloptie plaatsgevonden. Het terrein kent een lichte mate van vervuiling. Het terrein is in het verleden immers opgehoogd – in een tijd dat de milieueisen nog niet zo streng waren – met sloofafval van huizen uit de omgeving.

Vanwege wettelijke regels (Arbowet) mocht de bok ook niet meer gebruikt worden. Voor het op de kant zetten (na het vaarseizoen) en het te water laten (in het voorjaar) wordt er gebruik gemaakt van een grote kraan van de bekende firma Boekestijn. Het duurt anderhalve dag om de boten op de kant te zetten en één dag om de boten in het water te leggen. Een dure grap: € 50,- per boot.

De vereniging is blij met de plannen om de Monstersche Sluis weer geschikt te maken voor de doorvaart, zodat Het Scheur en de Nieuwe Waterweg bereikbaar zijn vanuit Maassluis.

Ydema-kruiser

Aan het einde van ons bezoek maken we nog wat foto's van de jachthaven. We zien ook een Ydema-kruiser. Leo van Ettinger, die zelf in het verleden bij de smederij Post gewerkt heeft, wist er het volgende over te vertellen: 'Eind jaren zestig is men bij de toenmalige smederij Post aan de Weverskade naast het constructiewerk ook plezierboten gaan bouwen. Deze boten werden door de broers Herman en Piet Ydema gebouwd en onder de naam



Ydema-kruiser.

Ydema-kruiser verkocht. In 1972 is de smederij van de Weverskade verplaatst naar het Zandpad. Op deze plaats hebben de broers in de loop van de jaren zo'n 80 Ydema kruisers gebouwd. De Ydema-kruisers zijn degelijke boten. Je kunt de scheepjes nog op veel vlieten en meren zien varen. Aan de haven, ongeveer op de locatie waar nu (in 2017) een administratiekantoor zit, hebben de broers Ydema ook nog een winkel in scheepsbenodigdheden gehad.'



Bertus van Beest bij zijn scheepje in 2017.

Tenslotte nemen we nog een kijkje bij het scheepje van Bertus. Het is de B 42 (De B van Bertus en 42 het geboortejahr van Bertus). Trots laat hij zich fotograferen bij zijn scheepje, wellicht ook met enige weemoed. Binnenkort verkoopt hij zijn bootje. De jaren gaan tellen en zijn vrouw heeft ook geen aardigheid meer in het varen. Het scheepje van Bertus heette vroeger de Fuut. Het was een sloep in gebruik bij Tak's Berging. De sloep werd gebruikt om onder anderen duikers en bergingsmateriaal naar

de plaats van de berging te vervoeren.

Bronnen:

Bovenstaand verhaal is gebaseerd op het boek '50 jaar schipperen met schepen', in eigen beheer uitgegeven door watersportcentrum Vlietland bij het 50-jarig jubileum.

Dank aan bestuur en leden watersportcentrum Vlietland.
Historische Vereniging Maassluis.