

Fabritiuspad, Carel  
 Fagotstraat  
 Fakkelfras  
 Falernogaard  
 Faurestraat  
 Fazanhoek  
 Fietsenmaker  
 Figarostraat  
 Fioringraaf  
 Fitnesspad  
 Flamingohoek  
 Filipsestraat, L.  
 Floriansstraat  
 Fwellingdonk  
 Hambroevengaard  
 Frankestraat, Arne  
 Fresenstraat, Mariet  
 Fieskestraat  
 Fuchsestraat  
 Finkenbreuk  
 Fuzdehoek

Gaard  
 Gaddijk  
 Gaffelvoorde  
 Galenstraat, Jan Van  
 Gallicilaan  
 Galvaniweg  
 Gambiastraat  
 Gandhistraat, Indira  
 Gangesstraat  
 Ganzenhoek  
 Gansvrijgade, De  
 Gortzenkpad  
 Gortdijk  
 Gasterenstraat  
 Josephine Van  
 Grootenstraat, P.A. De  
 Gendiaalestraat  
 Geraniumsloot  
 Gerberastrond  
 Gerdijk  
 Gerdijkbreuk  
 Gersstraat  
 Gesanstraat  
 Goudpad, stroom van

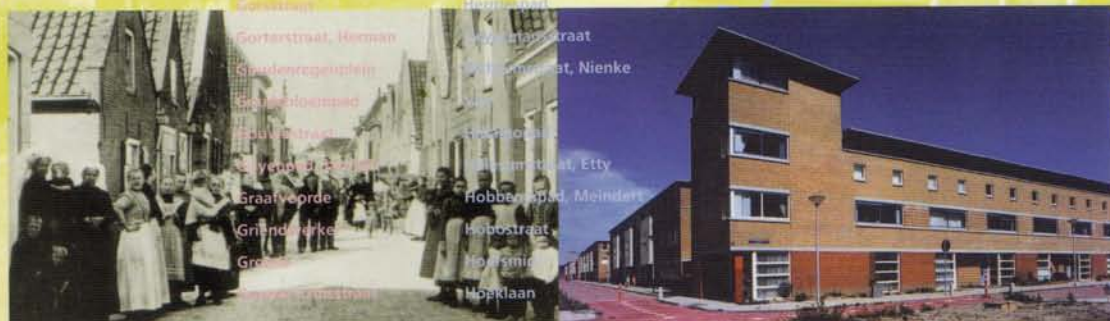
Hadewychplaats  
 Hafsstraat, Frans  
 Harkvoorde  
 Harpstraat  
 Hartesedijk  
 Hartelweg  
 Hattemstraat, Annie Van  
 Havenplein  
 Haverdreef  
 Haverstraat, Theodora  
 Havikhoek  
 Hazelaarplein  
 Hazekerkstraat  
 Heerstraadestein  
 Heemkerkplantsoen  
 Heemdonk  
 Heerpoorde  
 Heijwegendaan, J.A.  
 Heineken, Piet  
 Hekelmeuweg  
 Hellenkadestraat, R.  
 Helinguis  
 Herculesstraat  
 Herfstacker

Hortensiapad  
 Houtenstraat, Van  
 Houtskoolkeek  
 Hudsonpad  
 Huletand  
 Huntzelstraat  
 Huygenslaan, Christiaan  
 Hyacintstraat  
 Hydrapad  
 Hysopdonk

Ibishoek  
 Icaruspad  
 Iepenlaan  
 Ijsbloempad  
 Ijsselstraat  
 Ijvogelhoek  
 Ijzerrijdkreek  
 Indigodreef  
 Industrielaan  
 Industriestraat  
 Inpenhovestraat, L.  
 Ingsstraat  
 Israelpad, Joseph

Jachtb  
 Jacobs  
 Jagers  
 Jansse  
 Jongst  
 Jordaa  
 Juliana  
 Junop  
 Jupiter

# De wording van een stad



Gortstraat  
 Gortstraat, Herman  
 Spuldenregeplein  
 Ijsbloempad  
 Ijvogelhoek  
 Ijzerrijdkreek  
 Graatvoorde  
 Grootenstraat, P.A. De  
 Gendiaalestraat  
 Geraniumsloot  
 Gerberastrond  
 Gerdijk  
 Gerdijkbreuk  
 Gersstraat  
 Gesanstraat  
 Goudpad, stroom van  
 Heerpoorde  
 Heijwegendaan, J.A.  
 Heineken, Piet  
 Hekelmeuweg  
 Hellenkadestraat, R.  
 Helinguis  
 Herculesstraat  
 Herfstacker  
 Hortensiapad  
 Houtenstraat, Van  
 Houtskoolkeek  
 Hudsonpad  
 Huletand  
 Huntzelstraat  
 Huygenslaan, Christiaan  
 Hyacintstraat  
 Hydrapad  
 Hysopdonk

## Een halve eeuw bouwen in Spijkenisse (1947-1999)

Groene Kruisweg  
 Groeneveldstraat, Suzu  
 Groenewoud  
 Groenewoudlaan  
 Groenoord  
 Groenoordweg  
 Groobweg, De Hildebrand  
 Grote Waaierweg  
 Grote Waaierbij  
 Grottehoek  
 Hoopdelmolen  
 Hofman-Poststraat  
 Wilhelmina  
 Hofweg  
 Hooglandseweg  
 Hogendorpstraat, Van  
 Rogeweg  
 Halbert  
 Zuikerbergstraat, Men  
 Honftstraat, P.C.  
 Hooghstraat, Pieter De  
 Hoogstedlaan, Jan  
 Hoogwerfingel  
 Hoornkruit  
 Hoopdreef  
 Hoopdreef, A. Van Der

situatie 1958





## Hoofdstuk 2

## Groekern op de golven van een uittocht

In het midden van de jaren zeventig ontvluchtten steeds meer mensen in Nederland de drukte van de grote stad om zich buiten te vestigen, waar ruimte, frisse lucht, een doorzonwoning-met-tuin en een veilige speelomgeving voor de kinderen lonkten. De stadsvernieuwing, die onder leiding van de PvdA-staatssecretarissen Jan Schaefer en Marcel van Dam een einde moest maken aan de erbarmelijke woonomstandigheden in de achterstandswijken, versterkte die tendens. De woningdichtheid werd erdoor verlaagd, waardoor meer mensen op zoek moesten naar andere huisvesting. Ook Spijkenisse kreeg te maken met de behoefte van stedelingen hun wooncondities te verbeteren.

De uittocht naar Spijkenisse, vooral uit Rotterdam, had weinig meer te maken met de werkgelegenheid in de Rotterdamse havens, zoals dat in de jaren vijftig en zestig het geval was geweest. Verdergaande automatisering en de economische recessie van begin jaren zeventig hadden de zuigkracht van Botlek en Europoort danig doen afnemen. Bovendien beschikten de meeste gezinnen over een eigen auto waardoor grotere woon-werkafstanden geen bezwaar meer waren.

De exodus leidde overal tot een te willekeurige groei van dorpen en steden, die daarmee hun eigenheid en die van Nederland dreigden aan te tasten. Om orde in de chaos te scheppen, bedacht het rijk in de *Derde nota over de ruimtelijke ordening* het concept van de groekernen. Die moesten de trek uit de stad opvangen, zodat de meeste dorpen en stadjes gewoon zichzelf konden blijven en Nederland niet na enkele decennia een grote eenheidsworst zou zijn. Spijkenisse werd in de *Derde nota* genoemd als een van de groekernen en kreeg in 1976 het verzoek van het rijk om een verhoogde taakstelling te accepteren. Dat 'Den Haag' onder meer voor Spijkenisse koos, had diverse redenen. De stad was al jaren een groeier van formaat en had daar dus veel ervaring mee. Bovendien lag Spijkenisse relatief dichtbij Rotterdam, wat belangrijk was omdat de meeste migranten gewoon in de stad bleven werken. De woon-werkafstand bleef vanuit Spijkenisse overbrugbaar, terwijl men toch buiten kon wonen. Het verzoek werd in Spijkenisse uitvoerig bestudeerd en met de gemeenteraad besproken. Het had nogal wat gevolgen. Hoe zou het immers gaan met het toch al achtergebleven voorzieningenniveau als het bouwtempo extra opgeschroefd zou worden? En hoe zat het met de ontsluiting van de stad?

*Stadsvernieuwing in Rotterdam.*





„Sommige wethouders wisten dat zij daarna terug zouden keren, maar een enkeling was daar niet zo zeker van. Er is toen een soort zakenkabinet gevormd die wat betreft de groeikerntaak op een brede meerderheid steunde. Het enige twistpunt is nog geweest het percentage woningwetwoningen, woningen dus voor mensen met een krapere portemonnee. De PvdA wilde dat zeventig procent van het totale bouwvolume woningwetwoning zou zijn. Dertig procent mocht dan in de wat duurdere sector gebouwd worden. De VVD wilde het juist andersom. Er is toen gekozen voor zestig procent woningwetwoningen en veertig procent koopwoningen. Dat bleek een goede keuze, want er is in die tijd nooit leegstand geweest. Ja, bij één project heeft het wat meer tijd gekost om de woningen vol te krijgen. Maar dat waren duurdere woningen. De reden waarom wij groeikern wilden worden, was niet omdat we nu zo nodig wilden uitgroeien tot een grote gemeente. Nee, we wilden indertijd echt een bijdrage leveren aan het oplossen van de woningnood. Toen ik in 1976 aantrad als burgemeester, wist ik dat de kans groot was dat Spijkenisse zou worden gevraagd groeikern te worden. Daarom leek mij die baan ook zo leuk.”

**Cees de Groen**, oud-burgemeester

Met zoveel extra woningen en inwoners moest daar zeker wat aan gedaan worden. Het college van burgemeester en wethouders steunde op een nipte meerderheid van de helft plus één in de gemeenteraad en de zojuist aangetreden burgemeester Cees de Groen vond dat te weinig. Hij vond de beslissing over de aanvaarding van de groeikerntaak zo belangrijk en bepalend voor de toekomst van Spijkenisse, dat een ruimere meerderheid vereist was. Tot zijn verbazing besloten zijn wethouders toen hun portefeuilles ter beschikking te stellen om een nieuwe coalitie te vormen die op een breder draagvlak kon rekenen.

Spijkenisse wilde de verhoogde bouwtaak accepteren, maar verbond aan haar ja-woord diverse harde voorwaarden. Ten eerste moest het naar Spijkenisse doortrekken van de metrolijn, die sinds 1974 in Hoogvliet ophield, geheel door het rijk betaald worden. Ten tweede eiste de gemeente dat 'Den Haag' met geld over de brug zou komen om het voorzieningenniveau te realiseren dat voor zoveel woningen gepast en noodzakelijk was. Bovendien moest er iets gedaan worden aan de op dat moment al veel te gebrekkige verbinding met Hoogvliet. De Spijkenisserbrug was te laag, waardoor hij te vaak open stond. Ook was hij te smal. Vrachtwagenchauffeurs moesten zelfs hun spiegels inklappen om elkaar zonder schade te kunnen passeren. Al jaren kon de voormalige spoorbrug, die sinds het opheffen van de tramverbinding met Rotterdam in 1966 volledig door het autoverkeer in bezit was genomen, de toegenomen verkeersdruk niet meer aan. Minister Gruyters van Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening kwam wat betreft het doortrekken van de metro, het heetste hangijzer in het eisenpakket van Spijkenisse, met een tegenvoorstel. Hij wilde er alleen aan meebetalen als afgeweken zou worden van het Ruwaard van Putten-tracé. De metro moest maximaal benut worden, vond de minister, en dus dichtbij zoveel mogelijk woningen komen. Hij eiste dan ook dat Spijkenisse het spoor zou laten aanleggen, dat maar liefst 17.500 woningen zich binnen een straal van duizend meter van de drie geplande metrostations zouden bevinden. Een speciale





*Burgemeester Blik opent op 15 januari 1972 de trimbaan in de Parkstrook, ten noorden van Sterrenkwartier.*

*De nieuwe naast de oude Spijkenisserbrug, in 1978.*

*De voorportalen van de oude brug zijn aan weerszijden van de Oude Maas blijven staan.*

rekening van het ministerie van Gruyters. De andere helft van de 225 miljoen gulden werd door het ministerie van Verkeer en Waterstaat betaald. Het Ruwaard van Putten tracé, de groene corridor aan de noordrand van Sterrenkwartier en Groenewoud, bleef hierdoor onbenut. Voor de trimliefebbers was dat goed nieuws. Zij zouden hun trimbaan, die de gemeente begin jaren zeventig in de Parkstrook had laten aanleggen, behouden.

Ook voor het probleem van de ontsluiting via de brug werd een oplossing gevonden. En helemaal niet zo'n dure. In 1978 kwam een aantal brugdelen van de Moerdijkbrug vrij. Door vier van deze tweedehands compartimenten te hergebruiken, kon voor relatief weinig geld een veel hogere en bredere brug worden aangelegd. Later zou de ontsluiting nog verder verbeterd worden door de aanleg van de Botlektunnel. De oude Spijkenisserbrug werd afgebroken toen de nieuwe zijn taak had overgenomen. Hij mocht wel herinnerd blijven worden. De portalen op de bruggenhoofden aan weerszijden van de Oude Maas bleven overeind en worden nog altijd als monumenten uit een voorbije tijd gekoesterd.

gemeentelijke werkgroep ging achter de tekentafel zitten om dat mogelijk te maken. In haar eindrapport Spijkenisse en de metro adviseerde zij dat de metro via de Hekelingseweg de woonwijken in moest lopen en niet, zoals in het Structuurplan 1973 al even was geopperd, via de Heemraadlaan. Om de wijken niet onnodig van elkaar te scheiden, adviseerde de werkgroep bovendien dat het spoor in zijn geheel op een viaduct moest komen te liggen. Daar was in 1973 wél gewag van gemaakt. Talrijke fiets- en voetpaden vanuit de wijken naar de metrostations moesten verder een goede aanvoer van reizigers garanderen. De gemeenteraad ging begin 1977 met die opzet akkoord. De helft van de investering in de metro kwam daardoor voor

