

50 jaar Europoort: Rotterdam zag en nam.....

Op 11 juni 2008 was het 50 jaar geleden dat minister-president Drees het startsein gaf voor de ontwikkeling van Europoort. Waar eens polders lagen met boerderijen en het schitterende, internationaal vermaarde, natuurgebied De Beer meren nu de grootste zeeschepen aan in nieuw gegraven havens en steken de schoorstenen van de chemische industrie als overwinnaars in de lucht. Wie anno 2008 door het gebied rijdt en de dag en nacht doorgaande bedrijvigheid aanschouwt, kan zich niet voorstellen dat hier ooit een stil, ruig en moerassig duinlandschap lag met broedkolonies van duizenden meeuwen, sterntjes, visdiefjes, kluten en andere, nu zeldzame, vogelsoorten. Ondanks dat ook al in 1958 door natuurliefhebbers de grote waarde van De Beer werd onderkend, konden de schaars geuite protesten Rotterdam, of moeten we zeggen de regering in Den Haag, niet vermurwen. De natuur moest plaats maken voor de industriële ontwikkeling.



De bestuurders beslissen: v.l.n.r. met ambtsketen burgemeester Aschoff, minister-president Dr. W. Drees, burgemeester Van Walsum. Achter burgemeester Aschoff. Nog net zichtbaar, wethouder Westdijk.

Een schitterend natuurmonument

Toen tussen 1866 en 1872 de Nieuwe Waterweg gegraven werd, dwars door de duinenreeks genaamd de hoek van 's Gravenzande of de hoek van Holland, bleef op de kop van het eiland Rozenburg een duingebied achter dat later De Beer genoemd werd. Een naam die

waarschijnlijk zijn oorsprong vond in de zeventiende eeuw, toen op landkaarten al een zandplaat in de Maasmond met de naam De Beer aangeduid werd. Het bleef lange tijd een redelijk onaangeroerd landschap, er werd slechts bij tijd en wijle gejaagd (het terrein behoorde tot de Kroondomeinen) en een enkele boer uit de Scheurpolder op het eiland Rozenburg had er een stuk land in beheer. Hierdoor kon de natuur zich er naar hartenlust ontwikkelen en reeds begin jaren dertig noemt het boek 'Het vogeleiland' De Beer 'een van onze allerbelangrijkste natuurmonumenten'. Het vruchtbare slib, dat vrijkwam bij het graven van de Nieuwe Waterweg, herbergde veel kleine planten en beestjes die op hun beurt weer veel verschillende vogels lokten. Kluten, strandlopers, plevieren, sterntjes, scholeksters, bergeenden, bruine kiekendieven, de lepelaar, de zeldzame sprinkhaanrietzanger en de grauwe klauwier, vrijwel alle in Nederland voorkomende kust- en watervogels trof je er aan. In de jaren dertig broedde een



derde van de klutenstand van Nederland op De Beer. Maar ook weidevogels als grutto, wulp, tureluur en Kievit, hadden in het natuurgebied hun domicilie gevonden. Tweehonderd nachtegallen jubelden er uit volle borst. Zelfs de geheimzinnige sprinkhaanrietzanger, een vogeltje dat je bijna nooit te zien krijgt, maar een vaste zomerbezoeker van De Beer was, hoorde men er regelmatig zingen. De moeraswespenorchis groeide en bloeide er in grote aantallen. Het natuurgebied De Beer moet, kortom, een paradijs zijn geweest. Het werd zelfs op vogelgebied zo belangrijk gevonden dat de Nederlandse vereniging tot Bescherming van Vogels ertoe overging De Beer tijdens de broedtijd onder toezicht te stellen. Men stelde in 1940 de Fries Wabe Korfmaker aan die belast werd met het dagelijks toezicht op het natuurreservaat en die op Rozenburg een bekend figuur werd met zijn groene pak, jagershoedje en verrekijker.

De Fries, die het gebied al snel kende als zijn broekzak, behoorde tot degenen die vreselijk veel moeite hadden met de vergaande plannen voor zijn natuurgebied. Hij noemde later de dag van 11 juni 1958 een 'rampdag' en zag Europoort als de doodsvijand van zijn paradijs. Een landschap als De Beer met zijn rietgorzen en slikken vond je nergens anders in Nederland, aldus de Fries. De plannen voor De Beer gingen hem verschrikkelijk aan het hart. 'Natuur is het bloed van de aarde, als je dat niet meer hebt, heb je geen levensbron meer' Hij snapte niet dat mensen natuur opofferden aan de industrie. Korfmaker kon zich ook niet voorstellen dat het voorgoed gedaan zou zijn met zijn natuurreservaat en voorspelde dat men het grootste deel de eerste 25 jaar nog wel met rust zou laten.



Nationaal monument De Beer, alleen toegankelijk met een dagkaart

De aanleg van Europoort: een nationale plicht

Op 28 november 1957 aanvaardde de gemeenteraad van Rotterdam het voorstel om op de kop van het eiland Rozenburg havens aan te leggen en ging voortvarend aan het werk met de plannen. Een half jaar later al, op 11 juni 1958, werd het startsein gegeven voor de ontwikkeling van het Europoortgebied. Op die dag kwam er tevens officieel een einde aan de eeuwenlange agrarische ontwikkeling van Rozenburg. In de grond die nog groen zag door de weelde van het gewas stonden lange rijen masten waaraan de Nederlandse en Rotterdamse vlaggen wapperden. Die vlaggenlijn markeerde de omtrek van de toekomstige havenbekkens. In de vele toespraken van de samengestroomde hoogwaardigheidsbekleders, waaronder minister-president Dr. Drees en burgemeester Mr. G. E. van Walsum van Rotterdam, werd het accent gelegd op de technische prestatie die in dit gebied geleverd zou gaan worden. Er worden zeehavens gegraven, groter en dieper dan alle bestaande havens en er komt een binnenvaarthaven, kanaal, sluiswerken, oliepijpleidingen en misschien een hoogovenbedrijf. 'Rotterdam en met deze stad de gehele Rijnmond gaat de wereld versteld doen staan door technisch kunnen, initiatief en durf', aldus burgemeester Van Walsum. Vooral op die durf legde hij de nadruk want de economische omstandigheden waren somber. Het Vrije Volk liet de toenmalig burgemeester van Rozenburg Aschoff aan het woord, die zei dat de gemeente Rozenburg hier, voor zover nodig, graag haar medewerking aan heeft verleend. 'Er staan hier nationale en zelfs internationale belangen op het spel, medewerking aan de plannen is onze nationale plicht', zo verdedigde hij de loyaliteit van Rozenburg, voordat minister-president Drees het sein gaf om met de verwezenlijking van het plan Europoort te beginnen. Aschoff sprak wel van een 'omwenteling, die voor de inwoners van het eiland ingrijpende gevolgen heeft'. De slachtoffers waren vooral de boeren die moesten wijken. Dat vond Aschoff tragisch, maar 'ze kregen een vervangend bedrijf in de Noordoostpolder'.

De pijn om het verlies

Ook Van Walsum bracht de slagen, toegebracht aan de agrariërs, in herinnering. ‘Deze nijvere mensen, gebonden aan hun grond, zijn gedwongen te vertrekken. Maar, ‘de waarde van het plan Europoort voor de welvaart en werkgelegenheid in ons land kan nauwelijks hoog genoeg aangeslagen worden. De naam is een uitermate gelukkige vondst, die de betekenis van dit werk duidelijk aangeeft: een open poort tot een aarzelend naar eenheid groeiend Europa. Moge deze naam straks de werkelijkheid dekken’, zo besloot Dr. W. Drees zijn toespraak op die woensdagmorgen. Waarna hij door het inwerking stellen van een sirene het officiële startsein gaf voor de werkzaamheden ten behoeve van de ontwikkeling van Europoort en met een daverende klap een van de honderden bunkers de lucht in vloog. Hiermee werd de landelijke rust van het eiland Rozenburg voorgoed verstoord. Een nieuw tijdperk, dat van de industriële revolutie, deed zijn intrede.

De draglines erin

De eerste werkzaamheden die op deze 11e juni van start gingen, betroffen het aanleggen van havendijken en het opwerpen van perskaden, waartussen het land vijf en een halve meter boven NAP opgespoten moest worden. Een ander belangrijk onderdeel was het opruimen van de circa 300 bunkers die hier in de Tweede Wereldoorlog aangelegd waren. Nog 25 andere objecten, boerderijen, woningen en schuren, moesten gesloopt en de rioolwater afvoerleiding van de gemeente Oostvoorne die in noord zuidrichting door het gehele terrein liep, omgelegd. De kosten van het project beliepen 140 miljoen gulden, waarvoor de Rotterdamse raad een krediet verstrekke van 65 miljoen. De haventerreinen die beschikbaar zouden komen besloegen duizend hectare, er was een grondverzet nodig van 34 miljoen kubieke meter en de voltooiing werd verwacht in 1965.

Drie maanden na de minister-president, op 13 september 1958, kwam koningin Juliana naar Rozenburg. Zij mocht het officiële startsein geven voor de het graven van de havens. Ook de koningin zette een sirene in werking waarop de grote baggermolen ‘De Noord’ een begin maakte met het tweede deel van het Europoortplan, de aanleg van de grote havens. Op de destijds gemaakte foto prijkt op de voorgrond de kruiwagen met daarin de schop die in 1866 gebruikt was door de Prins van Oranje toen hij het startsein gaf voor het graven van de Nieuwe Waterweg. Daarmee was de cirkel rond. De kruiwagen en de schop, die bijna een eeuw geleden geleid hadden tot het ontstaan van De Beer, stonden nu symbool voor de ondergang van het natuurgebied.

Rotterdam had haast

Toenmalig directeur van het Rotterdamse Havenbedrijf, ir. N. Th. Koomans, legde uit waarom de Europoort nodig was. De industrialisatie van West-Europa zou leiden tot een toenemend gebruik van staal en energie. Als gevolg daarvan, was de verwachting, neemt de import van erts, aardolie en kolen toe. Hiervoor moest een buffervoorraad aangelegd worden, het liefst aan de kust. De olieaanvoer zal met steeds grotere schepen gebeuren om de transportkosten zo laag mogelijk te houden. Dat vereiste grote, diepe en veilige havens. Voor de vestiging in Europoort hadden zich toen al een aantal bedrijven gemeld: drie oliemaatschappijen Shell, Caltex en Esso, een overslag- en opslagbedrijf voor erts, Overslagbedrijf Rotterdam en een scheepsreparatiebedrijf voor zeer grote schepen.

Er liepen nog aanvragen van een staalindustrie, olie-opslagbedrijf, kolenveredelingsindustrie en een hoogovenbedrijf dat aan 20.000 mensen werk zou geven. Dat er haast gemaakt werd met

de aanleg bleek toen al tweeënhalf jaar later op 13 december 1960 de eerste tanker het nieuwe havencomplex binnenvoer.



Tellen is onmogelijk....

De ontwerper van Europoort

Professor Jan Agema, emeritus hoogleraar verkeers- en rivierwaterbouwkunde, dichtte decennia lang gaten in dijken die ontstaan waren door een oorlog of watersnoodramp. Hij was ook de ontwerper van Rotterdams grootste havenuitbreiding de Europoort. Agema werd in de kop van Noord-Holland geboren als zoon van een zuivelarbeider. Op de ambachtsschool volgde hij een timmeropleiding. ‘De meest belangrijke opleiding in mijn leven’, zei de professor daarover in een interview in 1984 ter gelegenheid van zijn emeritaat in het Rotterdams Nieuwsblad. Op 15-jarige leeftijd trad hij in dienst van Rijkswaterstaat in Hoorn als leerling-tekenaar. Daar kreeg hij voor het eerst te maken met de waterbouwkunde. Na de Watersnoodramp van 1953 leidde hij de dichting van de bres in de Veerhavendijk in Kruiningen. Voor de uitvoering van de Deltawerken had hij daarna niet zoveel belangstelling. ‘Daar zat voor mij, na de eerste afsluitingen niet zo veel nieuwigheid meer aan’. Zijn belangstelling gold nu eenmaal de innovatie, de research en het ontwerpen en begeleiden van nieuwe projecten.

Twee vliegen in één klap

Al begin 1960 aanvaardde hij enthousiast de uitnodiging om een ontwerp te maken voor de Europoort. Er moest een havenmond komen voor schepen van tachtig tot honderdduizend ton. Op dat moment waren de varende schepen nog maar dertigduizend ton. Agema bedacht echter dat er in de toekomst weleens veel grotere schepen konden komen, wel tot vier of

vijfhonderdduizend ton. Het eerste ontwerp voor de Europoort voldeed niet aan die eisen dus moest er een alternatief ontwerp komen. Dat werd uiteindelijk de opzet voor een gecombineerde havenmond voor het nieuw aan te leggen gebied.



De Beer met op de achtergrond Hoek van Holland

Geen pardon voor De Beer

Volgens professor Agema is er destijds wel degelijk gesproken over natuurgebied de Beer dat daarvoor moest wijken. ‘De aantasting van het milieu was toen echter lang niet zo’n zwaar punt als nu. Ik heb er zelf met het meetwerk veel rondgelopen en dan gaat het je wel aan het hart dat zo’n mooi gebied met z’n vele vogelsoorten moet wijken’. Maar ja, het was kort na de oorlog en de industrialisatie in volle gang.

De toekomst zou het leren

De verwachting van Wabe Korfmaker dat er de eerste 25 jaar niets aan De Beer zou veranderen werd al heel snel de bodem ingeslagen. Hij en vele andere natuurliefhebbers, en het gebied trok in die tijd al jaarlijks 65.000 bezoekers, moesten toezien hoe op 1 januari 1964 het natuurreservaat voorgoed gesloten werd en er vrijwel niets van overbleef. Nog een klein stukje resteert, in een hoek tussen de afsluitdam van Oostvoorne en het spuikanaal. Helaas is het gebied zo kwetsbaar dat er een bordje Verboden Toegang staat.

De plannenmakers kregen wel het gelijk aan hun kant. Er kwamen grote industrieën die aan veel mensen werk en inkomen verschaften. En wie wordt niet bevangen door bewondering voor het technisch kunnen van ingenieurs als hij op de bedrijfscomplexen de vele buizen en pijpleidingen aanschouwt. Ook professor Agema vond achteraf dat het een goede beslissing was. ‘Als we het niet hadden aangelegd, dan had dat een stuk van onze welvaart gescheeld.

Het was een plan met een grote visie’.

Jammer....

En toch eindig ik met een citaat uit de inleiding van het boek ‘Het vogeleiland’. Jac. P. Thijsse stelt hierin de vraag, het is aan het begin van de dertiger jaren, hoe de wereld zal zijn over honderd jaar. ‘Er zal veel veranderen en snel’, schrijft de bekende bioloog en natuurminnaar. ‘Maar laten we ervoor waken dat er aan De Beer niets verandert’. In een rivierengebied met alle bedrijvigheid die dat met zich meebrengt en waar in de tijd van Jac. P. Thijsse al een miljoen mensen werk en welvaart zochten, is een plek om tot rust te komen, waar men de wondere wereld van planten en dieren nog kan verkennen, heel hard nodig. De gelegenheid om die te ontdekken wordt steeds geringer en daarom moeten, aldus Thijsse, ‘Nederlands fraaiste en rijkste landschappen en De Beer is zo’n eersteklas landschap, behouden blijven’.

Anneke Boskma- de Zoete

Met dank aan Jo Bergwerff, die zijn uitgebreide archief enkele maanden tot mijn beschikking stelde en aan Cornelia Molendijk van wie ik het boek Het vogeleiland mocht lenen.

Oorspronkelijk gepubliceerd in de Rozenburgse Courant/De Schakel op 11 juni 2008 .

In 1958 publiceerde Jo Bergwerff het volgende gedicht in de Schakel

Niet meer: 'De Beer'
'Europoort', het sleutelwoord!
Vette koppen in de krant:
Het is een nationaal belang
De Europoort op Rozenburg!
En snel, want wachten duurt te lang
De race om 't landsbelang
De kreet om zware industrie
Van 't kleine land dat vechten moet
En groot wil zijn, voor weet ik wie....

Een volk dat schreeuwt om geld
En steeds meer wil verdienen
De grote mannen achter 't scherm
De roep om olie en benzine
Maar onherstelbaar is 't verlies
Van 't moois door God geschapen
Ter wille van het landsbelang
Hanteert men 't vreeslijk wapen!
Dat ongerepte stuk natuur
De vogelstand een zeldzaamheid
Die vrucht'bre grond daar op het Scheur
Dat alles weg in korte tijd
'Europoort', een weidse naam
Het opent perspectieven
Maar mens en dier wordt opgejaagd
Men is vervuld van grieven
Het landsbelang vraagt om dit offer
We zijn er nog niet mee vertrouwd
Is het een teken aan de wand?
Is het de mens die zich verstoort?

Vette koppen in de krant
Aan d'Europoort wordt hard gesjouwd
Wij buigen 't hoofd, maar weten ook
Vergeefs als God het huis niet bouwt.

Jo Bergwerff