

Bevrijd de rivier



Foto: privécollectie



Arjen van Veelen [schrijver; vanveelen@gmail.com]

Het *Rotterdams kadeboek* uit 1983 bestaat uit 500 zwart-witfoto's van Rotterdamse havenkades. De foto's zijn gemaakt tijdens een boottocht vanaf de Van Brienenoordbrug naar zee en terug. 'Langs de totale uitgestrektheid' van het Rotterdams Havengebied, aldus de binnenflap, 'een zakelijke opeenvolging van 78.237 meter oeverfront, van kranen, loodsen, oliesteigers, heftrucks, drijvende bokken, havenbekkens en fabriekscomplexen.'

Het boek verscheen in opdracht van het Havenbedrijf, om te vieren dat de rivier extra diep was uitgebaggerd. Ik kocht het als tijdsbeeld. Niet alleen legden de fotografen Hans Werlemann en Alan David-Tu als een soort varend Google Streetview-camerawagentje de rivier en de stad vast – 'Beelden van Rotterdam zoals het is, indrukwekkend en nuchter tegelijk, gemaakt op een doordeweekse dag' – ze ving ook de tijdgeest. Een hoekige, kale, economische geest.

Is die tijdgeest weg? Wie nu hetzelfde tochtje vaart, ziet een totaal nieuwe stad, maar de havenkades zelf zijn nog even strak. De vrije rivier is – op enkele experimentjes na – nog steeds ingekapseld.

Deze zomer publiceerde het stadsbestuur de zogeheten Wateratlas, een plan voor de toekomst van de Nieuwe Maas. Rotterdam heeft te lang met de rug naar de rivier geleefd, was het verhaal, de rivier is ons 'Central Park'. Het plan was geïllustreerd met toekomstimpresies van onder meer de vergroende kade bij de Willemsbrug.

Kunstenaar Auke de Vries – bekend van zijn kunstwerk Maasbeeld naast die Willemsbrug – zag de plannen en stuurde een protestbrief aan de gemeenteraad. 'Stoere kades veranderen in een lieflijke wallekant', schreef hij, 'Zachtheid en de illusie van vrije natuur midden in de stad. Tjilpende vogeltjes in plaats van de herinnering aan hijskranen, cargadoors, volgeladen kades en stoere havenwerkers.'

Eerst vond ik zijn kritiek oubollig. Zijn kunstwerk Maasbeeld dateert uit 1983, hetzelfde jaar als van het Kadeboek. Maar hij heeft

gelijk: vrije natuur gaat niet samen met vrije economie. Nogmaals de Wateratlas: 'Veilige en efficiënte doorvaart van beroepsvaart staat centraal en dat blijft zo.' Alsof je zegt: we hebben te lang met onze rug naar de A13 geleefd, voortaan beschouwen we de A13 als stadspark (maar de auto's blijven razen). Dan verandert de oever dus enkel cosmetisch.

Populaire filosofen als Bruno Latour menen dat de rivier een stem heeft en vrij moet zijn. Zelf geloof ik daar niet zo in, omdat in de praktijk de stem van die rivier vertolkt wordt door mensen met eigen belangen. Maar ik geloof wel dat onze rivier radicaal anders kan.

De route Nieuwe Maas-Scheur-Nieuwe Waterweg is sinds de deltawerken en de Afsluitdijk de enige open verbinding van de Rijn naar zee. Het water is veel schoner dan in de smerige jaren tachtig, de zalm en paling zouden er prima kunnen toevoeren – als er niet zoveel hakselmolens voorbij voeren, als de kades strandjes waren.

We kunnen de rivier bevrijden. Bijvoorbeeld door de scheepvaart te weren. Sinds de aanleg van de eerste en tweede Maasvlakte komen er al bijna geen zeeschepen meer in Rotterdam. De binnenvaart kan grotendeels ook via de Oude Maas varen. Het gros vervoert bovendien kolen, olie of gas. Nu nog nuttig, misschien, binnenkort zo obsoleet als turfschepen en strontschippers. Er ligt ook al het elegante en realistische plan Tweestromenland van Han Meyer, waarin zeeschepen worden omgeleid en de Nieuwe Maas en Waterweg worden vrijgespeeld voor natuur.

Zo schep je midden in Rotterdam een langgerekte Biesbosch – maar dan met een spectaculair getijdenverschil. Geen verre natuur waarvoor je een auto moet bezitten, geen kruimelnatuur, maar stadsstranden en vergezichten.

Zelf peddel ik al af en toe in een kajak over de Nieuwe Maas om een voorschot te nemen. Ik stel me voor dat in 2033, precies een halve eeuw na het Kadeboek, het Rotterdams Oeverboek verschijnt, 'langs de totale uitgestrektheid' van onze rivierstrandjes, beverburchten, moerassen, rietkragen en vloedbossen. ◀



Arjen van Veelen is schrijver van onder meer *Rotterdam. Een ode aan inefficiëntie* (2022 | de Correspondent | ISBN: 9789493254183)