

DE STAALWOESTIJN

SASKIA SLUITER

DE STAALWOESTIJN

VERANDERING VAN EEN LANDSCHAP,
VAN HOOGOVENS TOT TATA:
EEN GESCHIEDENIS

NOORDBOEK

© 2023 Saskia Sluiter | uitgeverij Noordboek

Omslagontwerp: Eveline Deul

Boekverzorging: Elgraphic

Omslagbeeld: Michiel Castelijns

ISBN 978 946471 063 2

NUR 680 | 907

Alle rechten voorbehouden. Niets uit deze uitgave mag worden vermenigvuldigd, opgeslagen in een geautomatiseerd gegevensbestand, of openbaar gemaakt in enige vorm of op enige wijze, hetzij elektronisch, mechanisch, door fotokopieën, opnamen of op enige andere manier, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van uitgeverij Noordboek, postbus 234, 8400 AE Gorredijk, Nederland – info@noordboek.nl.

De uitgeverij heeft ernaar gestreefd alle copyrights van de in deze uitgave opgenomen illustraties te achterhalen. Aan hen die desondanks menen alsnog rechten te kunnen doen gelden, wordt verzocht contact op te nemen met uitgeverij Noordboek.

De uitgeverij stelt alles in het werk om op milieuvriendelijke en duurzame wijze met natuurlijke bronnen om te gaan. Bij de productie van dit boek is gebruikgemaakt van papier dat het keurmerk van de Forest Stewardship Council (fsc) mag dragen. Bij dit papier is het zeker dat de productie niet tot bosvernietiging heeft geleid.

Noordboek is onderdeel van
20 leafdesdichten en in liet fan wanhoop bv

www.noordboek.nl

INHOUD

VOORWOORD	9
-----------	---

DEEL 1 HET GEBIED EN ZIJN BEWONERS – 1815 TOT 1918

HOOFDSTUK 1 Schepen door het duin. Een kleine geschiedenis van het Noordzeekanaal – 1815 tot 2023	15
HOOFDSTUK 2 Duinbewoners	26
HOOFDSTUK 3 De getuige	32
HOOFDSTUK 4 De tweede getuige	37
HOOFDSTUK 5 Wegen door Arcadië	45
HOOFDSTUK 6 De adel	59

HOOFDSTUK 7	
Hout- en grasveilingen	74

HOOFDSTUK 8	
De jacht	79

HOOFDSTUK 9	
Industrie langs het Noordzeekanaal: visserij, Papierfabriek en Plaatwellerij	89

DEEL 2

VAN HOOGOSENS TOT OLIECRISIS

HOOFDSTUK 10	
Hoogovens: de aanloop	115

HOOFDSTUK 11	
De derde getuige	121

HOOFDSTUK 12	
Hoogovens: de voorbereiding	127

HOOFDSTUK 13	
Techniek	135

HOOFDSTUK 14	
Het bedrijf komt op gang: 1920-1940	144

HOOFDSTUK 15	
Rooswijk en Walserij Van Leer	157

HOOFDSTUK 16	
Bezetting, wederopbouw en welvaart	163

DEEL 3 VAN OLIECRISIS TOT WATERSTOFROUTE

HOOFDSTUK 17 Oliecrisis en malaise	177
HOOFDSTUK 18 De vierde getuige	186
HOOFDSTUK 19 Via Corus naar Tata	194
HOOFDSTUK 20 Een honderdjarige in de problemen	205
HOOFDSTUK 21 Verder in het nauw	212
HOOFDSTUK 22 Dossier Tata 2018–2021 – deel A	216
HOOFDSTUK 23 Dossier Tata 2018–2021 – deel B	222
HOOFDSTUK 24 Dossier Tata 2021 – deel A	227
HOOFDSTUK 25 Dossier Tata 2021 – deel B	233
HOOFDSTUK 26 De vijfde getuige	243
HOOFDSTUK 27 Gemeente Velsen, en weer terug naar het dossier	252
HOOFDSTUK 28 Flora Tata Metallica	257

HOOFDSTUK 29	
Dossier Tata – deel C: 1 tot 21 september 2021	260
HOOFDSTUK 30	
Dossier Tata – deel D: nog steeds 1 tot 21 september 2021	268
HOOFDSTUK 31	
Nawoord 2022-2023	272
VERANTWOORDING	283
BRONNEN	285
NOTEN	287
BIBLIOGRAFIE	323

VOORWOORD

Een vrijwel ingeslapen stukje van het Koninkrijk der Nederlanden werd letterlijk en figuurlijk een internationale smeltkroes. Dat was lange tijd niet voorzien. Het leven in het gebied dat ooit de IJmond zou heten volgde de seizoenen: daggelders leefden van klus naar klus, van spitten naar oogsten. Tuinders van het ene oogstseizoen naar het volgende – van spitten naar zaaien naar oogsten naar verkoop; boerenknechts van het stal- naar het weideseizoen. Zowel boeren als tuinders van de ene pachtbetaling naar de volgende. De adel kwam in het late voorjaar naar hun buitenverblijven, bleef tot het jachtseizoen was afgelopen en vertrok daarna weer naar hun huizen in de stad. Tegen het eind van het zware oogstseizoen bracht de jaarlijkse kermis een week van chaotische ontlading. De oogst en het melken gingen tussendoor en na afloop gewoon door; de jongeren op brakke benen en nog misse-lijk van de kermisavond ervoor, de dochters hopelijk niet zwanger.

De invloed van adel en kerk was stevig en het principe ‘Houd jij ze arm, dan houd ik ze dom’ drukte eeuwenlang zijn stempel op de samenleving. En hoewel rond 1900 veel kinderen op zijn minst een paar jaar naar de lagere school gingen om te leren rekenen, schrijven en lezen hadden de allerarmsten daar vaak het geld niet voor.

De meerderheid van de bevolking was katholiek. Hun gezinnen waren groot: vrijwel ieder jaar kwam er een kindje bij. Als er al eens een paar jaar werd overgeslagen, kwam de kapelaan of de pastoor langs om te kijken wat er aan de hand was. De herders hielden hun kudde graag groot: hoe meer schaapjes, hoe beter. Er waren dus veel monden om te voeden. Vaak op de rand van het bestaansminimum, vaak ook eronder. De mentale afstand tot de bovenlaag van protestantse bestuurders en notabelen was groot.

Het graven van het Noordzeekanaal, dat in 1876 werd geopend, bracht ingrijpende veranderingen met zich mee die het gebied in eerste instantie, sa-

men met de rest van Noord-Holland boven het kanaal, isoleerden. Maar met het vestigen van de industrie – en vooral na de komst van Hoogovens in 1918 – werd het rustieke gebied opgenomen in het rumoer van de wereld. Steeds meer landerijen, tuindershuisjes, boerderijen en landhuizen werden opgeslokt door de grootschalige industriële ontwikkelingen die Hoogovens, de voorloper van Tata Steel IJmuiden, met zich meebracht, en die ook noodzakelijk waren om levensvatbaar te blijven. Het gebied ging volledig op de schop. Het is nauwelijks mogelijk om je een voorstelling te maken van hoe het hier ooit was voordat Hoogovens zich in het gebied vestigde.

Je komt het hoogovenbedrijf vandaag de dag niet zomaar binnen. Rond het hele terrein staan hekken en de ingangen worden bewaakt: bij het havengebied, achter het hoofdgebouw in Velsen-Noord, bij Rooswijk, Westerhout, Wijk aan Zee en Heemskerk. Als je er niet werkt of er op een andere manier beroepsmatig moet zijn, blijven de poorten dicht. De enige manier om als buitenstaander het gebied in te komen is door mee te gaan met de Tata Burenbus, of met een van de natuurwandelingen door het gebied. Want er is nog wat duingebied over. Tot 2020 kon je met de Hoogovens excursietrein mee. Het antieke treintje werd getrokken door een oude stoomlocomotief. Je kwam er via een hek even voorbij de ingang van het Hoogovenmuseum, dat via een steile trap toegang geeft tot het oude stationnetje Velsersbosch. Op de excursiedagen klonk de stoomfluit door de buurt: een weemoedig geluid uit een andere tijd. Vanwege de stikstofproblematiek zijn de ritten met de stoomtrein tot nader order stopgezet. De Tata Burenbus brengt je langs havens, en fabrieken, bergen steenkool, erts en ijzerpellets, en langs het duingebied, waar heel bijzondere planten groeien. Zo krijg je een idee hoe groot het terrein is: van de zeehaven tot in Heemskerk achthonderd hectare – daar passen vijftienhonderd voetbalvelden in. Een rauwe wereld van erts- en steenkoolhopen, enorme kranen met grijpers die tonnen erts tegelijk kunnen ophappen, de twee hoogovens, buitenmodel fabrieken en idem leidingen, transportbanden, rook en stoom, gloeiend oranje ijzerstromen. Een paradijs voor fotografen.

Greenpeace organiseert in 2023 ‘Tata toxic tours’: vanuit Sloterdijk een rondrit met de bus naar Tata om een beeld te krijgen van de vervuiling. Die vervuiling is reden tot zorg. Je kunt ook binnen kijken via een aantal webcams. Eén daarvan is door vrijwilligers van de IJsvogelwerkgroep Midden-Kennemerland neergezet bij de ijsvogelwand op het terrein. Een andere is de livestream die vanuit Wijk aan Zee de vuile kant van Tata Steel IJmuiden in beeld brengt. Om de paar seconden draait de camera een rondje. Dat bestrijkt de oxystaalfabriek, de slakverwerking van Harsco, kooksfabriek 2 en de beide hoogovens. Deze webcam is neergezet door Stichting Frisse Wind

Nu, een groep bezorgde Wijk aan Zeeërs die strijdt voor een gezonde leefomgeving in de IJmond. Zo leggen ze alle uitstoot van het fabriekscomplex vast op tijd, datum en locatie. Die webcams staan er al een tijdje. In 2023 zette OD NZKG, de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied, ook twee camera's op om het fabrieksterrein in de gaten te houden. Daar was Tata niet blij mee, maar protest mocht niet baten. Kortom: het bedrijf wordt van alle kanten nauwlettend in de gaten gehouden.¹

Ik heb er nooit gewerkt en ben er ook niet in de buurt opgegroeid. Pas na veel omzwervingen streek ik in de IJmond neer. Voor mij was het bedrijf een soort gegeven, omdat het er nou eenmaal staat. De industriële skyline hoort als vanzelfsprekend bij het schurende karakter van de IJmond. En hoewel ik de fabriekswolken dagelijks voorbij zag komen had ik me er nooit verder in verdiept. Tot Tata vanaf 2018 regelmatig negatief in het nieuws kwam. Grafietregens, stikstof, looduitstoot, kwiklozingen, giftige stoffen als vanadium... Het waren verontrustende berichten. Ze volgden elkaar steeds sneller op en bij iedere onthulling duikelde het imago van Tata verder naar beneden. De fabriekswolken verloren hun onschuld en mijn nieuwsgierigheid was gewekt. Dat het hoogovenbedrijf diep in het DNA van de IJmond verankerd zit wist ik natuurlijk wel. Maar hoe was dat zo gegroeid? Wat was er vóór het hoogovenbedrijf hier was gestart? Hoe zag het er toen uit? Werd er gewoond? En door wie? Hoe leefden die mensen? En hoe zijn we bij het punt gekomen waar we nu staan?

Het werd een spannende zoektocht. Ik verdiepte me in een aantal mensen uit het verleden die getuige waren van de verandering. Zij gaven indertijd hun actualiteit vorm en betekenis. Net als wij. Maar wat was hun leven anders! Gaandeweg ontvouwde zich een geschiedenis van de metamorfose van het Breesaperduin, Watervliet, Rooswijk en een deel van Westerhout in het huidige industriegebied. De actualiteit van toen kwam steeds dichterbij; werd nu, vandaag, morgen. Ook uit deze periode leerde ik mensen kennen die in het gebied hun sporen hebben verdiend.

De Staalwoestijn is gebaseerd op diverse bronnen uit verleden en heden. Citaten uit kranten, internet en dergelijke staan cursief gedrukt tussen aanhalingstekens. De mondelinge bronnen staan tussen dubbele aanhalingstekens in een gewone letter.

Ooit was het een van Nederlands mooiste duingebieden. Nu zitten we opgescheept met een vervuilend fabrieksconglomeraat dat met zijn processen de omgeving vergiftigt. Hoe moeten we verder? Honderd procent schoon wordt het proces niet. Zon en wind zullen misschien nooit toereikend worden voor een industrieel continuproces als het maken van staal. Voor groene waterstof is heel veel elektriciteit nodig, die, in aanvulling op zonne- en

windenergie, op een of andere manier moet worden opgewekt. En hoe je het ook wendt of keert, met of zonder zon en wind: er is altijd een mate van uitstoot, mineraalgebruik en/of uitbuiting mee verbonden.

Je kunt het uit het zicht bannen. De fabriek op deze plek sluiten en het staal ergens in een lagelonenland, waar het nog veel viezer wordt gefabriceerd dan hier, verder laten produceren. Over de schutting kieperen en een ander ermee opscheppen, zodat de mensen daar risico lopen op loodvergiftiging en kanker. Dat is misschien een cosmetische, maar vooral een onethische oplossing.

Maar je kinderen blootstellen aan loodvergiftiging en zelf kanker krijgen is ook niet de bedoeling. Maar wat dan wel? Wordt de fabriek, voor zover mogelijk, schoon? Gaat ze dicht? En wat gebeurt er dan daarna? Een antwoord vinden op die vragen is nog niet zo makkelijk. Eerst maar een duik in het verleden: een geschiedenis van de staalwoestijn in vogelvlucht.

Het is een lange geschiedenis, en hier en daar ook best ingewikkeld. Voor de duidelijkheid heb ik het boek in drie stukken verdeeld. Deel een: *'Het gebied en zijn bewoners – 1815-1918'* beschrijft het leven voor de komst van Hoogovens. Deel twee: *'Hoogovens tot de oliecrisis'* geeft een beeld van de periode van 1918, als het bedrijf wordt opgebouwd, tot de eerste oliecrisis in 1973. Die oliecrisis was een kantelpunt in de opwaartse lijn van de naoorlogse economie. Deel drie: *'Oliecrisis tot heden'* beschrijft de veelbewogen periode vanaf 1973 tot halverwege 2023. In deze vijftig jaar ontwikkelden de eerste haarscheurtjes in het bedrijfsimago zich tot diepe, brede kloven. Wat in 1973 nog gezien werd als de belangrijkste werkgever in de regio en de trots van de natie, wordt nu beschouwd als een van de grootste vervuilers van het land. Tata donderde keihard van zijn voetstuk en de klap dreunt nog na.

Kolonialisme, twee wereldoorlogen, politieke omwentelingen en economische theorieën: ze spelen allemaal een rol in de ontwikkelingen die het gebied bepalen. Die ontwikkelingen komen steeds dichterbij: verleden wordt gisteren, gisteren wordt vandaag en vandaag geeft uitzicht op de toekomst. Hoe zal die eruitzien?

DEEL 1

HET GEBIED
EN ZIJN BEWONERS –
1815 TOT 1918

HOOFDSTUK 1

Schepen door het duin. Een kleine geschiedenis van het Noordzeekanaal – 1815 tot 2023

Laat ik maar beginnen met het verhaal over de ferme lijn waarmee de kersverse koning Willem I Noord-Holland op de landkaart in tweeën deelde ter hoogte van Holland op het Smalst, tussen het meest westelijke punt van het Wijkermeer en de Noordzee. Zijn waterstaatkundig adviseurs keken bedenkelijk. Een kanaal dwars door de duinen? “Nee Sire, dat is technisch onmogelijk.” Of eigenlijk: “Non Sire, c’est techniquement impossible”, want in die tijd sprak men in de hogere kringen onderling Frans.

Zijne Majesteit had het niet zelf bedacht. Het idee om de haven van Amsterdam via de kortste weg door de duinen met de Noordzee te verbinden was al vaker geopperd. Amsterdam had namelijk een probleem: de stad was voor de zeescheepvaart steeds lastiger bereikbaar. Voor de almaar grotere schepen was de veranderlijke route via de zeegaten bij de Wadden, door de Zuiderzee met haar korte golfslag en het oponthoud bij de ondieptes voor Pampus hinderlijk inefficiënt geworden.

De trotse stad, ooit het centrum van de wereldhandel, was een ingeslapen uithoek aan het worden en dat moest veranderen. Een waterweg door de duinen leek echter uitgesloten: technisch te lastig en ook veel te gevaarlijk. Het Haarlemmermeer lag nog open en vrat met iedere storm meer land. Hetzelfde gold voor het IJ en zijn uitloper het Wijkermeer. De grens tussen het Haarlemmermeer en het IJ bestond bij Halfweg uit niet meer dan een dijk met een paar sluizen. De Spaarndammerdijk. Als die doorbrak, waren de gevolgen niet te overzien. En dan een verbinding maken met de Noordzee waardoor het getij direct het IJ zou kunnen binnenkomen? Straks lag het halve land inclusief Amsterdam onder water. “Non, Sire, ce n’est pas possible.”

In plaats daarvan werd een aantal bestaande waterlopen met elkaar verbonden en uitgediept tot het ‘Groot Noord-Hollandsch Kanaal’, een bochtige waterweg van Amsterdam naar Den Helder, met een paar simpele keer- en

schutsluizen bij de ingangen en langs het traject. De schepen werden vanuit Den Helder door paarden langs het ‘jaagpad’ naar de haven van Amsterdam getrokken, zigzaggend bijna de hele lengte van Noord-Holland langs. Dat duurde een dag of twee. De vaarweg was zo kronkelig dat zeilen niet mogelijk was. Na het lossen en laden werd het schip weer traag door paarden naar Den Helder terug getrokken. Een klein schip had aan een paard genoeg; bij de grotere waren er twee nodig. ‘Jagen’ heette dat. Het jaagpaard had een lijn aan zijn halster waarmee hij het schip voorttrok. Paarden trekken niet vrijwillig boten door het water: er liep een begeleider naast. De paarden werden ‘gejaagd’ en de begeleider werd het jagertje genoemd. Bij de vele kleinere schepen in de binnenwateren was het vaak de schippersvrouw, of een knecht, die de schuit langs het onverharde jaagpad sleepte.

Het graafwerk werd gedaan door ‘polderjongens’: een groep werkende paupers die als nomaden van het ene waterstaatkundig project naar het volgende trokken. Ze waren in ploegjes van twaalf tot twintig man georganiseerd onder een ‘putbaas’. Hij was de voorman en onderhandelde in hun naam met een van de aannemers. Het werk werd namelijk in delen aan diverse aannemers uitbesteed. De begroting was krap en de overheid betaalde traag. Een aannemer moest vaak maanden op zijn geld wachten en schortte dan noodgedwongen de toch al armzalige lonen van de gravers op. Hij had zo laag mogelijk ingeschreven om zijn deel van het traject te verkrijgen. Maar hij wilde wel wat verdienen, dus bleef er voor de polderjongens weinig over. De werkomstandigheden waren dan ook vaak abominabel en de aanleg van het nieuwe kanaal werd regelmatig vertraagd door stakingen. Bij een daarvan werd een staker doodgeschoten en een aannemer gelyncht.²

Bij de opening – december 1824 – was het Groot Noord-Hollandsch Kanaal het breedste en diepste kanaal van zijn tijd. Vijfentwintig jaar later pasten de nieuwste zeeschepen al niet meer door de sluizen. Ze moesten op de rede van Den Helder blijven liggen terwijl de lading werd overgeladen op kleinere schepen, de zogenaemde ‘lichters’. De techniek schreed echter voort. Rond 1850 leek de directe verbinding met de Noordzee nog steeds een enorme opgave, maar niet meer onmogelijk. Zeker niet als de directe verbinding door de duinen werd gecombineerd met het inpolderen van het IJ.

In de loop van een paar eeuwen had men veel ervaring opgedaan met het droogleggen van de land-verslindende meren ten noorden van het IJ met behulp van windmolens. Het leegpompen van het Haarlemmeer was in 1849 aan de zuidkant van het IJ begonnen, met behulp van drie enorme stoomgemalen. De klus was in 1852 geklaard en er was een vruchtbare polder geboren. Een van de wijken in Hoofddorp heet niet voor niets Graan voor Visch.