

Lustrumeditie Nutslezing 2025

Het Nut van de Rotterdamse Haven: een toekomstvisie, vanuit historisch perspectief

Prof.Dr. Paul van de Laar

Paul van de Laar is sinds 1998 bijzonder hoogleraar stadsgeschiedenis (Jurriaanse Leerstoel Geschiedenis van Rotterdam) aan de Erasmus School of History, Culture and Communication (ESHCC). Sinds 2020 is hij tevens afdelingshoofd geschiedenis van deze faculteit. Van 2013 tot 2020 was hij directeur van Museum Rotterdam. Hij promoveerde in 1991 aan de Erasmus Universiteit Rotterdam. Na zijn promotie werkte hij als onderzoekssecretaris bij de Stichting Coördinatie Maritiem Onderzoek en raakte zo betrokken bij de discussie over de toekomst van de Rotterdamse haven. Via deze rol werd hem in 1993 gevraagd mee te schrijven aan een nieuwe stadsgeschiedenis van Rotterdam, met daarin veel aandacht voor de geschiedenis van de Rotterdamse haven.

Hij heeft over tal van onderwerpen over de geschiedenis van Rotterdam gepubliceerd. In zijn academische en publiekspublicaties toont hij altijd een grote belangstelling voor actuele vraagstukken vanuit een interdisciplinair perspectief. In 2023 publiceerde hij, samen met Peter Scholten, *De Echte Rotterdammer komt van buiten. Rotterdam migratiestad 1600-2022*. Momenteel houdt hij zich bezig met de vraag: wat kunnen we van de geschiedenis van de Rotterdamse haven leren voor de toekomst? Hierover gaat de nutslezing 2025.

Op 10 februari 2025 hield Paul van de Laar de jaarlijkse Nutslezing in Arminius, Rotterdam.

www.nutslezing.nl

Lustrumeditie Nutslezing 2025

Het Nut van de Rotterdamse Haven: een toekomstvisie, vanuit historisch perspectief

Prof.Dr. Paul van de Laar

Verslag door Paul van de Laar

Rotterdam is indrukwekkend. Zeker vanuit de ruimte, zoals de Italiaanse astronautte Samantha Cristoforetti haar volgers indertijd op Twitter liet zien. Maar hoe ziet het er over vijftig jaar uit, als we rekening houden met de grote uitdagingen waarvoor Rotterdam gesteld staat op gebied van klimaat, energietransitie en de geopolitieke verschuivingen in de wereld? Waarom zou ik als historicus iets zinnigs kunnen zeggen over de toekomst?

Daar zijn zeker drie redenen voor te bedenken: In de eerste plaats zijn bijna alle modellen waarmee we scenario's ontwikkelen gebaseerd op waarnemingen uit het verleden. In de tweede plaats zien we het verleden vaak in anekdotische *one-liners* wordt gepresenteerd. Ten derde: als we het hebben over transitie dan zou de historicus zeker daarover iets zinnigs kunnen zeggen. Vooral om te laten zien dat wat achteraf zo logisch lijkt, in de tijd bezien dat niet hoefde te zijn. En kunnen we een transitie beoordelen als we er midden in zitten? Dat we in beweging zijn, wil nog niet zeggen dat onze acties daadwerkelijk tot een transitie hoeven te leiden. Ik laat dat graag zien aan de historische ontwikkeling van Rotterdam.

Er stroomde heel wat water door de Rijn alvorens de Rotterdamse patriciërs doorhadden waar hun toekomst lag. De Rotterdamse Kamer van Koophandel verzette zich vóór 1840 tegen doorvoer en meende dat de toekomst van Rotterdam lag in heractivering van de stapelhandel die zo kenmerkend was voor de pre-industriële periode. Rotterdam werd een transitohaven van het Duitse achterland, een nieuw economisch regiem afgedwongen door de nieuwe geopolitieke verhoudingen in industrieel Europa in het derde kwart van de negentiende eeuw. De Rijn was de onmisbare schakel in het verkeer stroomop- en neerwaarts. Vanaf het moment dat de Nieuwe Waterweg diep genoeg was om de voor die tijd grootste stoomschepen te ontvangen, schiep Rotterdam een narratief van gedreven doeners die zich gesteund voelden door havenbaronnen die telkens de boodschap brachten dat Rotterdam niet mocht verzaken en moest blijven investeren in nieuwe havens en outillages. Quick dispatches – snelle overslag, daar ging het om. Op Rotterdam-Zuid kwamen de grote transitohavens (Rijnhaven, Maashaven en Waalhaven) tot stand, prima geoutilleerd voor het Rijnverkeer met het Duitse achterland. Binnen enkele decennia was Rotterdam van een traditionele stapelhaven uitgroeid tot een wereldhaven voor het massaverkeer: stroomopwaarts erts en graan; stroomafwaarts kolen uit het roergebied. Hoewel de vraag naar olie pas na de Eerste Wereldoorlog exponentieel zou stijgen, nam vanaf 1880 de aanvoer van olie in Rotterdam alsterk toe. Tijdens en na de Eerste Wereldoorlog besefte Rotterdam dat de afhankelijkheid van het Duitse achterland niet zonder risico's was. Na de Wereldcrisis van de jaren dertig zocht Rotterdam naar alternatieve economische bronnen om de stad minder afhankelijk te maken van de Rijnconomie.

In feite bestond Rotterdam na 1945 uit twee havens: de stukgoedhaven en de geïndustrialiseerde transitohaven. Meer industrie, en dan met name basisindustrie, die volgens de naoorlogse industrialisatiepolitiek de nieuwe banenmotor moest worden. De expansie begon met de aanleg van de Botlek vanaf 1947. Eind 1957 lanceerde het Gemeentelijk Havenbedrijf het Europoort-plan. De exponentiële groei in het aantal overgeslagen tonnen kwam vooral voor rekening van de uitbreiding van het petroleumcomplex. Rotterdam verwierf het primaat van belangrijkste oliehaven voor het

Duitse achterland, dankzij een transnationaal pijpleidingnetwerk dat de tankerrijnvaart overbodig maakte. De afhankelijkheid van het Duitse achterland verminderde dus niet.

Met de aanleg van Maasvlakte 1, een kunstmatige zandplaat in zee, op ongeveer 40 kilometer afstand van de stad, kwam rond 1970 voorlopig een einde aan de naoorlogse expansie. Deze was mede aangelegd met het oog op de komst van een gecombineerde hoogovens en cokesfabriek, die er echter niet zou komen. De oliecrisis van 1973 dwong tot een herbezinning op de naoorlogse industriepolitiek. De Maasvlakte zou dan ook niet als industriegebied worden ingericht, maar in hoofdzaak bestemd worden voor de op- en overslag van containers. Vlak voordat de oliecrisis van 1973 toesloeg, vertelde directeur F. Posthuma, sinds 1959 hoofddirecteur van het Gemeentelijk Havenbedrijf, aan een redacteur van *Het Vrije Volk*: ‘De haven is inderdaad te afhankelijk van de olie. Ergens in de 21ste eeuw zal de rol van de grote oliehavens zijn uitgespeeld. Dat de Noordzeeolie het grootste gedeelte van de benodigde Europese olie zal verzorgen, daar geloof ik niet in. Er moet dus andere industrie komen.’ Maar die kwam er dus niet.

Posthuma had het goed gezien. In het nieuwe postindustriële tijdperk was meer behoefte aan software dan hardware, maar deze uitdaging paste veel minder bij het Rotterdam dat door zijn geen-woorden-maar-daden-euforie vooral excelleerde in van bovenaf geleide mega-infrastructuurprojecten. In 1974 verscheen het rapport *Rotterdam een stad in twijfel*, dat zich afvroeg hoe sterk de economische basis van de haven was en hoe deze zich zou ontwikkelen. Ondanks de urgentie om een nieuwe visie te ontwikkelen, kwam daar niet veel van terecht

Rotterdam was met het oog de naderende liberalisering en Europese eenwording bevreesd de dominante positie als poort van Europa te verliezen. Niet zozeer in de dominante petrochemische industrie, maar wel in de groeiemarkt van de containeroverslag. Het is deze Europese concurrentieslag die ervoor heeft gezorgd dat Rotterdam na de terugslag in de jaren 1970 twintig jaar later weer bevangen raakte door de tonnenmaat. *Havenplan 2010* dat in 1991 werd uitgebracht markeerde dit moment en hield er rekening mee dat de overslag zou groeien van 225 miljoen ton in 1990 naar 350 tot 400 miljoen ton in 2010. Deze voorspelling is inderdaad uitgekomen; in 2007 sloeg Rotterdam meer dan 400 miljoen ton over.

Om nieuwe plannen te kunnen realiseren werd het Mainportconcept gelanceerd. Dit concept paste naadloos in het narratief van Nederland Distributieland, de lobbyclub die de mainports Rotterdam en Amsterdam omarmde als pijlers van een op handel en transport gerichte natie. Rotterdam en Schiphol samen de paradepaardjes hiervan zouden worden, logistieke ketenregisseurs in de lucht, over zee, over de weg en het spoor, via de Betuwelijn en de Hoge Snelheidslijn. Mainport Rotterdam sloot zeer goed aan bij de plannen die al langer over de ontwikkeling van de Rotterdamse haven bestonden, zelfs toen Maasvlakte 1

nog volop ruimte had. In het publieke debat was het aantal tegenstanders van het mainportconcept zeer beperkt. Met terugwerkende kracht kunnen we vaststellen dat Rotterdam en Nederland de kansen voor een ander, technisch innovatiever scenario onvoldoende hebben benut. Daarmee was het ook minder goed voorbereid op de postindustriële energie- en klimaattransitie. Integendeel, *Havenplan 2010* en zijn opvolger *Havenplan 2020* benadrukken de noodzaak van nieuwe haven- en uitbreidingsinvesteringen. Het havenbedrijf, niet langer een gemeentelijke dienst, rekende inmiddels op een toename van het volume tot 459 ton in 2020.

Rotterdam kan niet zonder zijn haven, dat is voor iedereen duidelijk. dankzij Maasvlakte 2 is Rotterdam nog altijd de eerste van Europa. Het havenbedrijf voorziet een grote toekomst. Rotterdam moet straks ook een belangrijke energiehaven voor Noordwest-Europa blijven. In de negentiende eeuw de kolen, na de Tweede Wereldoorlog de olie en straks vanaf 2030 waterstof. Rotterdam denkt in technisch-logistieke en infrastructurele oplossingen, gebaseerd op een havenvisie waarin de primaire functie van de haven als doorvoerplaats wordt gezien. Wie met meer afstand naar de plannen kijkt, ziet ook dat Rotterdam behoefte heeft aan meer creatieve – sommigen spreken van fantasierijke – perspectieven dan puur technische. Rotterdam kan alleen zijn positie als energiehaven handhaven wanneer het waterstof in bulk kan importeren, opslaan en exporteren via de pijpleiding en zo dus de relatie met het Duitse achterland kan voortzetten. Dat roept de vraag op: is een Rotterdamse haven economie voorstelbaar, waarin het transitoverkeer met het Duitse achterland minder prioriteit krijgt?

Rotterdam gaat gebukt onder een Gattopardo-transitie, een term die ik heb ontleend aan de Italiaanse roman van Giuseppe Tomasi di Lampedusa *Il Gattopardo* (De Tijgerkat, 1958), vanwege de uitspraak van de hoofdpersoon: ‘Als we willen dat alles hetzelfde blijft, zal alles moeten veranderen’. De econoom Thomas Palley muntte de term “Gattopardo economics” naar aanleiding van de bankencrisis in 2008. Elke bankier en financieel belanghebbende beseft dat zonder ingrijpende maatregelen ter verbetering van het toezicht op banken en financiële markten westerse economieën zeer kwetsbaar zouden blijven voor marktfalen. Alles moest veranderen, opdat het financiële mondiale systeem vooral intact bleef.

De schaalvergroting die Rotterdam na de Tweede Wereldoorlog tot wereldhaven van de petrochemie heeft gemaakt, heeft de vooroorlogse pad afhankelijkheid niet verminderd, eerder versterkt. Het is voor Rotterdam niet eenvoudig om afstand te nemen van een koers die in het verleden in ieder geval tot veel succes heeft geleid en nog altijd voor de stakeholders in de portocratie richtinggevend en voor sommigen uitermate winstgevend is. Dat is het netwerk van maritieme en havenondernemingen, overheidsinstanties, particuliere stakeholders en politici die het meeste belang heeft bij het Gattopardo-transitiemodel. Het narratief is gericht op verandering en na cosmetische operaties ziet het

op papier anders uit, maar wat voor belanghebbenden het belangrijkste is, de onderliggende structuur blijft hetzelfde. Onze kennis van het verleden leert ons dat padafhankelijkheden de kans op alternatieve en dus afwijkende scenario's verkleinen. Dat een haven als Rotterdam niet van vandaag of morgen kan vergroenen, zal voor iedereen duidelijk zijn. Tenzij er onverwachte disrupties en externe schokken zijn die de *lock-in* opheffen of door politici die standvastig genoeg zijn om een nieuwe koers af te dwingen.

De visie op een smart port zoals Rotterdam dat bepleit, is gericht op efficiency en een slimme haven, maar misschien is een *smart port* wel een *small port*; minder gericht op logistiek en techniek gericht op optimalisering van goederenstromen, dan op scenario's waarin economische groei minder bepaald wordt door omvang maar toekomstbestendige innovaties. Deze optie komt vanzelfsprekend (nog) niet in het scenariohandboek voor. Politici – zeker tegenwoordig – zijn terughoudend geworden om de stevige lobby van de portocratie te weerstaan. Misschien moeten we met het oog op de toekomst de beleidsmakers helpen. Want het fossiele aandeel in Rotterdam gaat sowieso verminderen. En wat doen we straks met het havenlandschap wanneer het moet worden schoongemaakt? Worden Pernis en omstreken een soort *Jurassic Park*, vervallen raffinaderijen overwoekerd door nieuwe plantensoorten en diersoorten die alleen hier kunnen gedijen? Zover willen we het niet laten komen. Daar moeten politici dus rekening mee houden. Bijvoorbeeld door een *revolving transition fund*, dat wordt gefinancierd uit een transitiebelasting geheven over de olieaanvoer gedurende de transitiefase (30 of 50 jaar?). Bijvoorbeeld door 5 procent belasting te heffen op de gemiddelde marktkwaarde van de ruwe Brent-olie die Rotterdam invoert. Tegenstanders zullen roepen: maar dan verdwijnt de olie-industrie. Maar die veroudert toch en er zullen weinig aandeelhouders bereid zijn om te investeren in nieuwe raffinaderijen elders. Hoogleraar financiering aan de Erasmus Universiteit Rotterdam Dirk Schoenmaker geeft het antwoord, zoals opgetekend in de *NRC* van zaterdag 8 februari 2025. Bestuurders passen hun bedrijfsvoering aan om overeind te blijven in een wereld waarin ze steeds vaker afgerekend zullen worden op hun maatschappelijke impact. En het is niet verstandig om te investeren in een industrie wanneer die niet vergroent, of dat in de Rijnmondregio niet rendabel kan doen.