

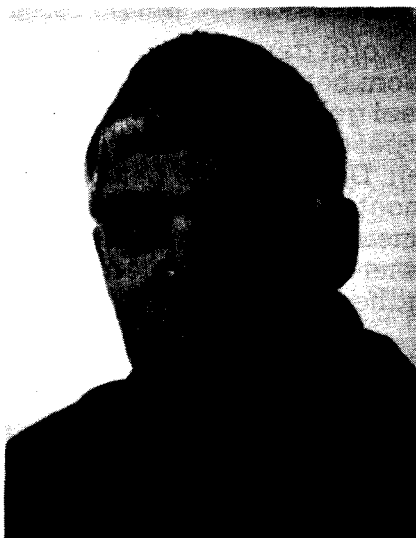
Op z'n Rotterdams

Met een tempo dat aan de commissie-Wagner herinnert, heeft de in maart jl. geïnstalleerde Adviescommissie sociaal-economische vernieuwing Rotterdam een rapport uitgebracht onder de titel *Nieuw Rotterdam, een opdracht aan alle Rotterdammers*. In een groot aantal aanbevelingen wijst de commissie, die werd voorgezeten door prof. dr. W. Albeda, de Maasstad de weg naar modernisering van economie en samenleving, van „zware industrie en grootschalige haven naar een high-tech knooppunt van logistiek en handel, van groot, veel en zwaar naar slim, geavanceerd en fijnmazig”.

Blijkens dit citaat is de zeepbellen-taal van de high-tech-cultuur ook tot dit boekje doorgedrongen. Daar zal men langs de Nieuwe Waterweg geen eetbaar brood van kunnen bakken, lijkt me zo. Nuttiger zou het zijn geweest om wat meer aandacht te geven aan de noodzaak van herindustrialisering ter compensatie van de verliezen in de scheepsbouw en de metaalindustrie. Het raakvlak van haven en industrie zou breder moeten dan het nu is. Dat neemt niet weg dat het boekje ook veel concrete aanbevelingen bevat. Maar wat het lezen vooral de moeite waard maakt, is de grote nadruk die de commissie legt op het belang van samenwerking als een onmisbaar voertuig voor economische en maatschappelijke vernieuwing. Dit gaat dwars tegen de landelijke trend in van desintegratie en toespitsing van tegenstellingen (een ontwikkeling waarover Heertje zich onlangs op deze plaats erg boos heeft gemaakt) 1).

Moderniseren hoort bij Rotterdam. De ontwikkeling vanaf de puinhopen van 1945 naar wat in het begin der jaren zeventig de gouden delta werd genoemd, is er één van voortdurende aanpassing en vernieuwing. Maar de huidige situatie, met 50.000 werklozen waaronder 30.000 langdurig, maakt duidelijk dat het ook daar niet allemaal vanzelf gaat. Het keerpunt in de ontwikkeling vormt de mislukte (en omstrede) poging om op de Maasvlakte een geïntegreerd hoogoven- en staalbedrijf te vestigen. Met die mislukking kreeg Rotterdam voor de eerste keer de rekening gepresenteerd voor de roofofbouw op het milieu die de op goedkope grondstoffen en energie gebaseerde industriële expansie in feite inhield. De tweede rekening volgde korte tijd later toen de kostenstructuur van de regionale economie op zijn kop werd gezet door de stijging van grondstofprijzen en de oliecrisis van 1973. De economie werd op wereldschaal opnieuw ingedeeld en Rotterdam had hierop geen antwoord. De teruggang

P.J. Vos



van de scheepsbouw en de metaalindustrie werd versneld door de loonkostenstijging van de jaren zeventig. De toenemende dreiging dat de havens buiten de slagader van de Europese vervoersstroom komen te liggen wordt weliswaar onderkend maar een adequate reactie is tot dusver niet gevolgd. Er gebeurt wel iets, maar het is te weinig en het gaat te traag. Wat eens de gouden delta werd genoemd is nu gewoon een verouderende industriestad met een haven die de boot dreigt te missen. Wie tot in details wil weten wat daartegen gedaan moet worden, moet ik naar het rapport van de commissie verwijzen.

Dat de ontwikkelingen in de wereld-economie dwingen tot voortdurende aanpassing en dat niet alle problemen die zich daarbij voordoen onmiddellijk kunnen worden opgelost, kan de Rotterdammers moeilijk worden verweten. Maar dat er iets hapert in het gebruikelijke aanpassingsvermogen van de maasstad moet, volgens de commissie, worden toegeschreven aan het feit dat in de samenwerking tussen werkgevers en vakbonden en in de noodzakelijke begeleiding van het vernieuwingsproces door stad- en landsbestuur de klad is gekomen. Iedereen is te veel met zichzelf bezig. Gediscussieerd wordt er genoeg, maar er is te weinig besluitvorming die tot daden leidt. De meerwaarde die een gezamenlijke krachtsinspanning zou kunnen opleveren gaat zo aan stad en samenleving voorbij. De vechtschappij werkt niet, zo kan men de boodschap van de commissie aan de Rotterdammers samenvatten.

Dat mijn wieg in de Rotterdamse Afrikaanderbuurt heeft gestaan, ver-

klaart voor een deel waarom ik me door dit boekje voel aangesproken. Het economisch lot van zeg Leeuwarden of Nijmegen gaat me ook ter harte. Maar als het over Rotterdam gaat kan ik me er een concreter voorstelling van maken. Bovendien is chauvinisme de Rotterdammers niet vreemd. Het lijkt me terecht dat de commissie probeert daarvan een positief gebruik te maken door haar oproep tot vernieuwing aan alle Rotterdammers te richten. Misschien heeft een poging tot regionale samenwerking een grotere kans van slagen dan een landelijke. Regionaal zijn de problemen duidelijker, de afstand is minder groot en het chauvinisme levert misschien eerder een gevoel van betrokkenheid op. Maar hier bekruipt me toch wel enige twijfel. Is er nog wel zo iets als een regionale binding? De groten onder de Rotterdamse ondernemers zetten zich vroeger niet alleen in voor hun eigen bedrijf, maar waren ook op politiek en/of cultureel gebied actief voor de ontwikkeling van de gehele regio. En bij die activiteiten liepen zij dezelfde vakbondsbestuurders tegen het lijf waarmee zij ook op het bedrijf te maken kregen. Dat leverde de ervaring op dat er naast tegenstellingen ook gemeenschappelijke belangen waren. Is dat nog zo? Ene dr. Peper heeft indertijd eens uitvoerig beargumentteerd waarom de dagen van wat hij het 'harmoniemodel' noemde voorbij waren. Misschien lukt het burgemeester Peper om uit te leggen waarom de omgekeerde ontwikkeling nu dringend noodzakelijk en ook mogelijk is. Volledige harmonie hoeft niet te worden, maar een coalitie zou wel erg nuttig zijn. Samenwerking op z'n Rotterdams was vroeger gespeend van elke ideologie. Belangenverschillen werden uitgevochten zonder dat men het gemeenschappelijk perspectief uit ogen verloor. Zou dat de nieuwe Rotterdammer ook lukken? De commissie geeft ze een kans hun pragmatisme te bewijzen. Niet alleen voor Rotterdam, maar voor het hele land valt te hopen dat ze daarin slagen.

1) A. Heertje, De verwording van de SER, ESB, 28 oktober 1987, blz. 1011.