



48. Ir. F. Posthuma

barrières voor de scheepvaart. Posthuma won de slag: de Botlek werd een open haven.

Voor de vorming van de nog jonge ingenieur van het Havenbedrijf was 1952 een belangrijk jaar. Het Marshall-plan stelde hem in staat om een studiereis van enkele maanden door Noord-Amerika te maken. Hij kwam onder de indruk van de industrialisatie daar, de manier van stukgoed- en massagoedoverslag in de havens, de agglomeratie van petrochemische industrieën bij raffinaderijen en de staalindustrie aan de kust. In een nota aan het College van B. en W. schetste hij perspectieven van de potentiële mogelijkheden voor Rotterdam als mondiaal industrie- en distributiecentrum. Een steun in de rug was de benoeming van ir. J. Ernste tot directeur van de Shell-raffinaderij in datzelfde jaar. Ernste was, ook al door zijn werk tijdens de oorlog, gewend in grote lijnen te denken. Hij dacht in grote investeringen, op grote terreinen op cruciale punten in de wereld. Voor hem was Rotterdam zo'n punt. Het was wennen op het Stadhuis – en ook bij het Havenbedrijf zelf – aan die schaalvergroting. Men was gewend om te denken aan de uitgifte van terreinen van tien of twintig ha; het internationale bedrijfsleven vroeg het tienvoudige. Waren de risico's niet veel te groot en kon men de ontwikkeling bijhouden? Het kon, maar het werd een wedstrijd met de tijd. De aarzeling om het denkraam te vergroten was spoedig voorbij: de herbouwende stad applaudisseerde en de raad nam de ononderbroken serie voorstellen bij hamerslag aan.

Het jaar 1955 bracht een vuurproef voor het Havenbedrijf. In Rotterdam kwamen berichten binnen over Duitse plannen voor de bouw van grote tankinstallaties in Wilhelmshaven. Daarvandaan zou de olie per pijpleiding naar het Ruhrgebied gaan. Een aantal oliemaatschappijen had oren naar het project. In het plan werd de toegang tot de Rotterdamse haven voor de steeds groter wordende schepen somber afgeschilderd en het was duidelijk dat hier een directe aanval werd gedaan op de toekomst van Rotterdam als oliehaven. Posthuma nam de handschoen op. Het jaar daarop legde hij in Hamburg aan oliemaatschappijen een eerste schets voor van het plan-Europoort waarbij hij had aangehaakt aan een plan van ir. J. Lange van de Provinciale Planologische Dienst van Zuid-Holland. Daarmee torpedeerde hij de Duitse bedenkingen tegen Rotterdam. Maar er moest snel worden gehandeld. Dat gebeurde. Het Rijk gaf toestemming en zo kon een deel van de olieaanvoer voor

Duitsland worden behouden.

Er zat overigens wel een addertje onder het Haagse gras. Rotterdam moest bij zijn verdere plannen overleg plegen met een aantal rijks- en andere organen. Daarvoor werd een breed opgezette technische commissie ingesteld. Het Rotterdamse plan voor de ontwikkeling van Europoort viel daar in slechte aarde; het was een amalgaam van een plan van dr. ir. J. van Veen van Rijkswaterstaat voor de bouw van een grote Maasvlakte voor de kust van Rozenburg om aan verziltingsbezwaren te ontkomen en dat van ir. Lange die industrialisatie langs het Haringvliet had bepleit. Rotterdam zat in een dwangpositie en moest tenslotte een compromis aanvaarden dat de Brielse Maas onaangetast liet, Rozenburg als woonkern handhaafde en het plan verdeelde in Europoort-Oost en Europoort-West. Posthuma was op tal van punten tegen maar ging tenslotte akkoord. Omdat uitvoering in fasen uitgesloten was, ontstond er een eruptie van graaf- en bouwactiviteiten op Rozenburg. In 1958 hapte de eerste dragline in de grond en twee jaar later liep de eerste tanker Europoort binnen.

Intussen had ir. Posthuma de leiding van het Havenbedrijf overgenomen van zijn voorganger, ir. N.Th. Koomans. Een van zijn eerste taken was het produceren van een stukgoednota om de achterstand aan kadelenkte en opslagfaciliteiten voor stukgoederen, die in omvang zeer aanzienlijk waren toegenomen, in te halen. Daaraan gekoppeld was een saneringsproces van kleine bedrijven die moesten of wilden verhuizen naar grotere terreinen.

In 1962 passeerde Rotterdam New York als drukste haven ter wereld. Posthuma stond nu op het hoogtepunt van een glanzende carrière. Op bijeenkomsten was zijn rijzige gestalte het onbetwistbaar middelpunt. Hij had gezag en als hij het woord nam viel er stilte als sprak hij ex cathedra. Hij had iets van de Nederlandse professor die in staat is ingewikkelde problemen te doorzien en terug te brengen tot alledaagse, als het ware voor de hand liggende oplossingen. Op uitnodiging van o.a. de Wereldbank reisde hij naar vele landen om advies uit te brengen over haven-modernisering en -aanleg.

Op het thuisfront inspireerde hij een kleine maar bekwame staf en dreef hij zijn mensen tot uiterste krachtsinspanning door steeds nieuwe adviezen, cijfers en kaarten op tafel te willen hebben. Hij vond een totale inzet zo gewoon dat dag en nacht werken ook bijna vanzelfsprekend was. Hij kon hard uitvallen als hij vond dat kritiek

op zijn bedrijf niet terecht was. Maar hij kon ook, wat achteroverleunend in zijn stoel, voor zich uit pratend, vertellen over zijn jeugd in het vlakke Friesland met zijn kleine dorpen en besloten stadjes. Uiterlijk vertoon was hem vreemd. Buitenlandse 'captains of industry' moeten vreemd hebben opgekeken als ze in de afgeleefde behuizing van het Poortgebouw besprekingen kwamen voeren over reserveringen van grote terreinen. Posthuma was een solist. Bij de grote delegatiereizen die burgemeester Thomassen initieerde en die de faam van Rotterdam-Europoort naar alle uithoeken van de wereld uitdroegen, zag men hem zelden of nooit.

In 1963 kwam Posthuma in gesprek met Sea-Land en opperde hij de mogelijkheid van een containerdienst tussen de Verenigde Staten en Rotterdam. Sea-Land had geen hoge dunk van de havens in West-Europa: de terreinen waren er niet diep genoeg om containers efficiënt te behandelen. Toen Posthuma dat wist, legde hij een troefkaart op tafel. In de Eemhaven was een terrein van 200 meter diepte beschikbaar. Of dat dan misschien iets was? In Rotterdam slaagde het Havenbedrijf erin een aantal stuwadoors en andere belanghebbenden tot elkaar te praten. Die bundeling leidde tot de Europe Container Terminus. Het eerste full-containerschip liep drie jaar later Rotterdam binnen – de weg naar de grootste containerterminal ter wereld lag wijd open.

Typerend voor de stijl van Posthuma's opereren was ook de aanvraag van ICI voor een terrein van 120 ha ten behoeve van een investering van een miljard. In Europoort-Oost was een dergelijk terrein niet voorhanden. Al tijdens de eerste besprekingen werd met opspuiten begonnen en toen de topman van ICI eens ter plekke kwam kijken, zag hij niet veel meer dan een grote waterplas. Hij vond het een ideale plek voor de eendenjacht – én voor zijn toekomstige bedrijf. Het terrein kwam op tijd gereed.

Intussen was bij Hoek van Holland een spectaculaire operatie aan de gang. In ijltempo pakten Rijkswaterstaat, Havenbedrijf, Gemeentewerken en een combinatie van drie grote baggerbedrijven de bouw van de nieuwe mond en de Maasvlakte aan. De geplande diepgang van 57 voet werd in 1966 alweer achterhaald door de herziening van de loadline conventie waardoor schepen vijf voet dieper mochten worden afgeladen. Het betekende dat Europoort toegankelijk moest worden gemaakt voor schepen met een draagvermogen van 225.000 dwt en een diepgang van 62 voet. De 'geul' werd pasmunt in Rotterdam; de geul móést. Het Rijk aarzelde.

Posthuma stelde voor om alvast met proeven 'op ware grootte' te beginnen en de raad voteerde het nodige krediet voor een proefvak in zee. Tenslotte zei Den Haag ja, maar op voor Rotterdam ongunstige voorwaarden. De beslissing had echter onmiddellijk investeringen tot gevolg van meer dan een miljard gulden.

Het enthousiasme werd getemperd door de publikatie van de Tweede Nota Ruimtelijke Ordening, kort daarop gevolgd door de Zeehavennota, die spreiding van de werkgelegenheid buiten de Randstad bepleitte en Rotterdam geen uitbreidingsperspectieven voor de haven bood. Ontsteltenis bij het Havenbedrijf. Burgemeester Thomassen noemde het een 'eenzijdig stuk dat het best zo snel mogelijk in de rijksarchieven moest worden bijgezet'. Dat gebeurde in feite maar de nota was een duidelijk teken dat er krachten waren die de onstuimige expansie van Rotterdam wilden beteugelen.

In de herfst van 1966 namen Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland, Zeeland, Noord-Brabant en het Rotterdamse gemeentebestuur een initiatief van oud-burgemeester Van Walsum ter hand en belegden in Middelburg een conferentie over havenontwikkeling in Zuidwest-Nederland. De teneur van de inleidingen was dat het mondingsgebied van de grote rivieren kon uitgroeien tot een Gouden Delta van haven- en industrieactiviteiten. Het 'groene boekje', zoals de 'verkenning' van de ontwikkelingsmogelijkheden door het ingestelde overlegorgaan in het dagelijkse taalgebruik ging heten, zorgde echter niet voor de gelijke noemer. De Zeeuwen waren gewoon wantrouwig ten opzichte van Rotterdam; de stemming werd niet bevorderd toen Rotterdam een dik jaar later het Plan 2000<sup>+</sup> publiceerde en Shell voor Moerdijk koos waarbij het werd geadviseerd door het Havenbedrijf.

Ir. Posthuma was allesbehalve verrukt: ... 'Spreidingsneurose in ons land houdt vele Nederlanders in haar ban. Gedwongen spreiding van industrieën wordt als hoogste waarheid verkondigd', zei hij, 'maar men vergeet dat zoiets alleen in de Sovjetunie mogelijk is'.

In snel tempo volgde nu het ene rapport op het andere. De 'regenboogboekjes', zo genoemd naar de kleuren van de kaften – blauw, oranje, geel, grijs – waren in grote lijnen een ondersteuning van Posthuma's visie op de grote potentiële mogelijkheden van het Rotterdamse havengebied, maar zij gingen uit van de veronderstelling dat er geen ernstige belemmeringen zouden zijn tegen de ontwikkeling. En die waren er nu juist wel. Ze traden in

volle sterkte aan de dag toen het Plan 2000<sup>+</sup> werd gepubliceerd, de beschrijving van een 'harmonische ontwikkeling van haven- en industriegebieden en van recreatie-, natuur- en woongebieden in het noordelijk deel van de Delta'. De samenstellers waren ir. Posthuma en zijn collegae-directeuren van Gemeentewerken en Stadsontwikkeling en het bedoelde een discussiestuk te zijn. Mede door 'voortijdige' publikatie in een Rotterdams dagblad van een deelkaart waarop heel Voorne en Putten was vergraven, kwam er van een redelijke discussie niets terecht. Het was nu zonneklaar dat er voor Posthuma geen sprake was van een vrije sprint maar van een hordeloop. Overtuigd van zijn gelijk en zijn mening dat industrie en natuur vredig naast elkaar konden leven, had Posthuma een serie futuristische tekeningen in kleur laten maken van de nieuwe, schone haven- en industriegebieden en een flonkerende Grevelingenstad. Ze zijn in de lade gebleven; zij konden niet meer overtuigen.

Het politiek bedrijf kon Posthuma verdragen zolang zijn tactiek de resultaten afwierp die hij voor de haven nodig achtte. Het kon er bij hem niet in dat z.i. redelijke argumenten tenslotte niet de doorslag zouden geven. Allengs werd zijn stem echter óverstemd door commissies van advies, overlegorganen, colleges van bestuur, actiegroepen en hoorzittingen. Het klimaat was veranderd.

Zijn collega van Gemeentewerken, ir. J.A.C. Tillema, had er in 1963 in een artikel 'De omgevormde Stad' (in: Rotterdams Perspectief, Nijgh & Van Ditmar, 1963) al de aandacht op gevestigd: 'Er gaat een golf van onbehagen door de stad', schreef hij. Zijn betoog was in feite een klemmend beroep op de Rotterdammers om door te zetten en niet nu al de vruchten van hard werken te willen genieten. Maar zijn uitspraken waren het teken dat de wind uit een andere richting begon te waaien. Burgemeester Thomassen wees de Koningin in 1970 opnieuw op dat gevoel van onbehagen tijdens een lunch in de open lucht voor het Stadhuis terwijl de manifestatie C 70 de stad feestelijk gevangen hield. 'Het is een groot feest', zei hij, 'maar wanneer u goed luistert, zou u het gegrom in de oude wijken kunnen horen'.

De gesprekken die op basis van de rapporten met de regering werden gehouden, brachten voor Rotterdam geen doorbraak. Het rapport van de Rijksplanologische Commissie concludeerde in 1971 dat uitbreiding van de zeehavenindustrie niet in de noordelijke delta diende te geschieden.

Op 1 januari 1972 bestond het Havenbedrijf veertig jaar, 'een

jubiläum dat niet wordt gevierd omdat de tijden er niet naar zijn'. Posthuma was pessimistisch omdat de recessie ook de haven niet voorbij gaat. 'Jarenlang moet er gewacht worden op beslissingen', klaagt hij, 'het geklets is veel erger dan een verhoging van de haventarieven'.

Dan, in 1973, legt ir. Posthuma, op dringend eigen verzoek, het directeurschap van het Havenbedrijf neer. In zijn blad Rotterdam-Europoort-Delta licht hij een tipje op van de beweegredenen die hem tot de stap hebben gebracht: 'Nederland studeert en praat teveel omdat men vlucht voor de verantwoordelijkheid' ... en ... 'In de stad Rotterdam zelf ... is het enthousiasme over de havenontwikkeling ook omgeslagen en is de haven bepaald niet populair meer'. De schuld? Posthuma zegt: 'Dat komt vooral omdat in tegenstelling tot de haven sanering van de oude stadswijken niet krachtig werd aangepakt'. Toch zijn er geen tekenen dat het Havenbedrijf zich ooit verzet heeft toen het stadsbestuur de hoogste prioriteit gaf aan de expansie van de haven.

Bij zijn afscheid overhandigde burgemeester Thomassen ir. Posthuma een zilveren Wolfert van Borselenpenning met de inscriptie: 'Rotterdam en de Haven danken u'. Hij vestigde zich in het Friese Terzool, vlak bij het plaatsje Goënga waar hij op 14 september 1913 was geboren. 'De Lytse Poarte' (De Kleine Poort) schreef hij boven de deur van de kleine boerderij waar hij zijn intrek nam en waar hij zich toelegde op het verzamelen van oude ambachtelijke gereedschappen en werktuigen die hij later aan het Historisch Museum in Rotterdam schonk. Vandaar ook volgde hij de ontwikkelingen in de grote poort die hij had helpen bouwen. Hij had zich zo ver gedistantieerd van de gebeurtenissen in de laatste jaren van zijn directeurschap dat zelfs oud-burgemeester Van Walsum hem niet kon bewegen over de gehele opbouwperiode van de haven te schrijven. Mr. Van Walsum die de redactie voerde van het dikke boekwerk 'Rotterdam-Europoort 1945-1970' tekende aan: 'Ir. Posthuma gaf er de voorkeur aan dat de laatste jaren, waarin nieuwe aspecten het beleid mee gingen bepalen, behandeld zouden worden door iemand die minder nauw bij de periode ... na 1965 ... betrokken is geweest.....'.

Geplaagd door een infectieziekte die hij had opgelopen tijdens een van zijn werkbezoeken in tropische streken, stierf hij op 24 juli 1986, 72 jaar oud, een meesterstuk van kunde, visie en doorzettingsvermogen nalatend waarover felle discussies oplaaiden maar dat de positie van Rotterdam heeft bepaald.