



Delft University of Technology

'Rotterdam staat voor veel meer dan Rotterdam'

Interview met Paul van de Laar, bijzonder hoogleraar stadsgeschiedenis aan de Erasmus Universiteit

Abrahamse, Jaap Evert; van Mil, Yvonne

DOI

[10.5117/thg2025.3.002.abra](https://doi.org/10.5117/thg2025.3.002.abra)

Publication date

2025

Document Version

Final published version

Published in

Tijdschrift voor Historische Geografie

Citation (APA)

Abrahamse, J. E., & van Mil, Y. (2025). 'Rotterdam staat voor veel meer dan Rotterdam': Interview met Paul van de Laar, bijzonder hoogleraar stadsgeschiedenis aan de Erasmus Universiteit. *Tijdschrift voor Historische Geografie*, 10(3), 167-176. <https://doi.org/10.5117/thg2025.3.002.abra>

Important note

To cite this publication, please use the final published version (if applicable).
Please check the document version above.

Copyright

Other than for strictly personal use, it is not permitted to download, forward or distribute the text or part of it, without the consent of the author(s) and/or copyright holder(s), unless the work is under an open content license such as Creative Commons.

Takedown policy

Please contact us and provide details if you believe this document breaches copyrights.
We will remove access to the work immediately and investigate your claim.

**Green Open Access added to [TU Delft Institutional Repository](#)
as part of the Taverne amendment.**

More information about this copyright law amendment
can be found at <https://www.openaccess.nl>.

Otherwise as indicated in the copyright section:
the publisher is the copyright holder of this work and the
author uses the Dutch legislation to make this work public.

‘Rotterdam staat voor veel meer dan Rotterdam’

Interview met Paul van de Laar, bijzonder hoogleraar stadsgeschiedenis aan de Erasmus Universiteit

Jaap Evert Abrahamse
Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed
j.abrahamse@cultureelerfgoed.nl

Yvonne van Mil
Technische Universiteit Delft
Y.B.C.vanMil@tudelft.nl

Paul van de Laar (Amsterdam, 1959) promoveerde in 1991 als economisch-historicus op een proefschrift over het financieringsgedrag van de Rotterdamse maritieme sector na de Tweede Wereldoorlog. Hij is sinds 1997 bijzonder hoogleraar Geschiedenis van Rotterdam aan de Erasmus Universiteit en daarnaast jarenlang directeur van het Museum Rotterdam. Sinds 2020 is hij hoogleraar Cities as portals of Globalization en hoofd van de Erasmus School of History, Culture and Communication.



Afbeelding 1 Paul van de Laar, bijzonder hoogleraar Geschiedenis van Rotterdam (foto: Jaap Evert Abrahamse).

Hoe kwam je op het idee om hoogleraar in de geschiedenis van Rotterdam te worden?

De leerstoel Stads geschiedenis is ingesteld in 1990, ter gelegenheid van het 650-jarig bestaan van de stad. Het Historisch Genootschap Roterodamum wilde daarmee meer aandacht voor de stadsgeschiedenis. Het laatste overzicht van de geschiedenis van Rotterdam dateerde uit 1940, van mr. H.C. Hazewinkel, de toenmalige stadsarchivaris. Men kon toen eigenlijk geen geschikte kandidaat vinden die gepromoveerd was én zich als Rotterdamexpert had bewezen. Huib Vleesenbeek, mijn promotor en bijzonder hoogleraar Bedrijfs geschiedenis, heeft de leerstoel tijdelijk ingevuld. Toen hij ziek werd, kwam de functie weer vacant. Ik werkte toen bij het stadsarchief aan de nieuwe stadsgeschiedenis van Rotterdam – de opvolger van de driedelige Geschiedenis van Rotterdam van Hazewinkel uit 1940 – en heb gesolliciteerd. En ik ben het geworden. Dus ik zit, ik tel eigenlijk pas vanaf het moment dat ik mijn oratie heb gehouden, sinds 20 maart 1998 op die leerstoel.

Dus je zit al 28 jaar op een bijzondere leerstoel?

Dat is best bijzonder, want normaal gesproken krijg je zo'n leerstoel voor vier jaar en dan nog een tweede termijn, maar ik zit er dus al 28 jaar. Maar ik ben wel, op eigen initiatief, elke vier jaar geëvalueerd en opnieuw aangesteld. Kennelijk waren ze wel tevreden over mij. Ik heb er al die jaren met geweldig veel plezier gewerkt en de geschiedenis van Rotterdam op de kaart gezet.

Was het een grote omslag, van economisch historicus naar stadshistoricus?

Nou, ik heb een proefschrift geschreven over het investerings- en financieringsgedrag van maritieme bedrijven na de Tweede Wereldoorlog. Daar was nog geen onderzoek naar gedaan en het idee was dat de grote kapitaalschaarste en enorme investeringsbehoefte ervoor heeft gezorgd dat er een bijzondere coalitie tussen bedrijfsleven, overheid en bankwezen ontstond. Dat heb ik toen onderzocht. Het was niet mijn afstudeeronderwerp. Maar het was heel simpel: ik wilde AIO worden en promoveren, dus ik heb gewoon gekeken: waar zijn plekken beschikbaar? Ik deed niet moeilijk over het onderwerp. Dat was eind jaren 1980, de tijd van grote bezuinigingen – vergelijkbaar met nu. De faculteit Maatschappij geschiedenis werd bijna opgeheven. En er was geen econoom die AIO wilde worden om uit te zoeken hoe het zat met de kapitaalschaarste na de oorlog. Dat heb ik vier jaar gedaan. En omdat ik op een maritiem proefschrift ben gepromoveerd, kon ik na mijn promotie meteen aan de slag in de maritieme sector, in Rotterdam bij de Stichting Coördinatie Maritiem Onderzoek (CMO), die bestaat nu niet meer. Ik was daar onderzoekscoördinator en betrokken bij een onderzoek naar vergroting van de kansen in de Nederlandse maritieme

sector. Rotterdam was daarvoor belangrijk. Dat ging over de toegevoegde waarde van de maritieme sector voor de Nederlandse economie, de Tweede Maasvlakte, de automatisering van de Rotterdamse haven, de invoering van integrale logistieke dienstverlening. Dat was de tijd dat Nederland Distributieland werd gezien als een vanzelfsprekende toekomstvisie. We zochten ook naar alternatieven en vroegen ons af: stel dat je nu niet in de Tweede Maasvlakte investeert en je gebruikt die investeringen voor andere sectoren? De commissie was vooral samengesteld uit mensen uit het bedrijfsleven, onder wie de latere directeur van het Gemeentelijk Havenbedrijf Willem Scholten. Die was duidelijk: niet te academisch jongens. We gaan toch gewoon met z'n allen voor de Tweede Maasvlakte, de Betuwelijn en de HSL!

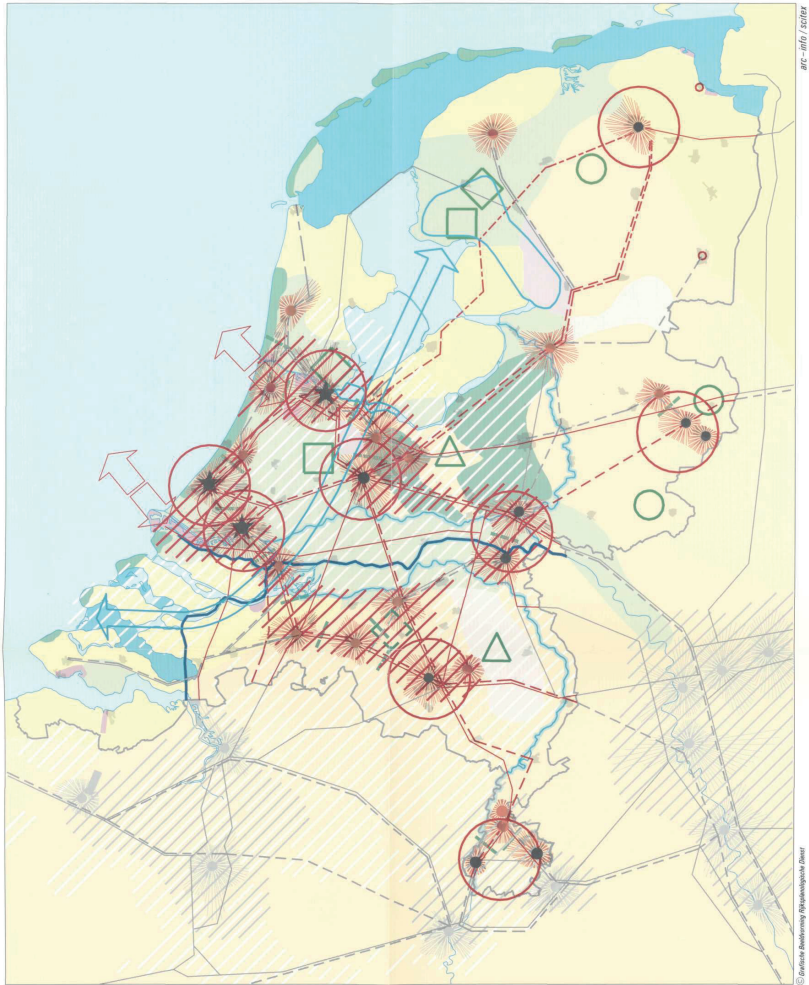


Afbeelding 2 Tweede Maasvlakte (foto: Kees Torn/Wikimedia Commons).

We mogen dus wel spreken van een wat curieuze verhouding tussen onderzoek en beleid?

Zo werkt dat in de praktijk. Dat kan je wel zeggen. Je ziet het nu ook nog vaak: je haalt McKinsey niet binnen om op te schrijven wat je niet wilt. Dat wil niet zeggen dat ze geen alternatieven onderzoeken, maar de eindtekst moet toch in de eerste plaats de opdrachtgever plezieren. Hoe duurder de consultant, hoe beter die kan opschrijven wat je al weet en welke kant je op wil. Het gaat allemaal om het narratief. Afgewallen scenario's krijg je nooit te zien. Waarom hebben die het niet gered? Daar krijg je *nooit* je vinger achter. Nederland Distributieland was natuurlijk een geslaagde lobby met zwaargewichten Neelie Kroes, minister van Verkeer en Waterstaat, Sergio Orlandini, directeur van de KLM en Hans Smits, oud-topman bij v&w en toenmalig directeur van Schiphol. Nederland Distributieland voorzag in twee mainports, Rotterdam en Schiphol, volgens de corridorgedachte. Men ging daarbij uit van de 'diamant van Porter'.

INTEGRATIEKAART VIERDE NOTA



RUIMTELIJKE HOOFDSTRUCTUUR

- stadsgewest, respectievelijk concentratiekern in het noorden
- industriegebied
- open ruimte, respectievelijk open ruimte tussen stadsgewesten
- hoofdverbinding (weg respectievelijk spoorlijn)
- grote rivieren en andere hoofdvaarwegen
- grote wateren met zeer hoge natuurwaarde, respectievelijk overige grote wateren
- gebieden met hoofdfunctie natuur
- hogere gebieden, multifunctioneel, grotere respectievelijk kleinere ruimtelijke eenheden
- lagere gebieden, multifunctioneel, grotere respectievelijk kleinere ruimtelijke eenheden
- gebieden met hoofdfunctie landbouw

RUIMTELIJK ONTWIKKELINGSPERSPECTIEF

- stedelijk knooppunt
- internationaal stedelijk vestigingsmilieu
- stedenring centraal Nederland
- mainport
- hoofdtransportas weg, respectievelijk idem, nader te bepalen
- hoofdtransportas rail/intercity-plus/hogesnelheidstrein (indicatief)
- hoofdtransportas water
- natuur- en/of toeristisch-recreatieve ontwikkelingszone
- vernieuwing respectievelijk aanpassing respectievelijk handhaving van de ruimtelijke structuur in het landelijk gebied
- handhaving van de ruimtelijke structuur (mogelijk)
- studiegebied

Afbeelding 3 Integratiekaart uit de Vierde Nota Ruimtelijke Ordening (1988), met de mainports Schiphol en Rotterdam (Rijksoverheid).

Dat was toen een gezaghebbend model en Porter werd gezien als een goeroe. Nederland heeft dankzij zijn mainports een concurrentievoordeel vanwege Schiphol en Rotterdam en door in de infrastructuur van deze hubs (uitbreiding Tweede Maasvlakte, groei Schiphol) te investeren, verstevigde Nederland zijn positie. Nedlloyd paste in dat beeld: de rederij die nu ketenregisseur werd, ter zee, te land en in de lucht.



Afbeelding 4 Tweede Maasvlakte in 2008 (Rijkswaterstaat).

Hoe was het om daar tussen te zitten?

Voor een pas gepromoveerde onderzoeker was het geweldig leuk. Veel geleerd, prima faciliteiten en een luxe bestaan. Nooit gebrek aan middelen om naar congressen te gaan. Maar eigenlijk te relaxed. Eigenlijk een baan die ik nu als 65-jarige zou moeten hebben. En toen kwam ik m'n vroegere promotor Vleesenbeek tegen op een receptie. Hij zei: *Zou jij ervoor voelen om een geschiedenis van de Rotterdamse haven te schrijven?* Dat kon ik niet laten lopen. Ik heb m'n baan opgezegd en ging aan de slag als geschiedschrijver bij het gemeentearchief. Toen dacht ik: alleen de haven is te mager, en heb ik samen met collega Arie van der Schoor de *Geschiedenis van Rotterdam* geschreven. Twee dikke delen. Ik had heel veel opgegeven maar het was geweldig om weer als historicus aan de slag te gaan. In 2000 kwam mijn deel uit en twee jaar eerder werd ik bijzonder hoogleraar aan de EUR. Dat was een functie van één dag in de week. Toen het contract bij de gemeente afliep, was ik dus wel bijzonder hoogleraar maar zonder werk. Ik ben gaan werken voor het Centrum voor Bedrijfsgeschiedenis en was betrokken bij vergelijkend onderzoek naar de havens van Antwerpen en Rotterdam. Maar

ik had geen zin om te blijven omdat bedrijfsgeschiedenissen in opdracht me toch te weinig voldoening gaven. In 2001 ben ik overgestapt naar Museum Rotterdam. Een prachtige uitdaging.

Werd je daar meteen directeur?

Nee, ik begon in 2001 als hoofd Collecties. Toen zat het museum nog in het Schielandshuis. Ik heb er negentien jaar gewerkt, in 2013 werd ik directeur. Mensen bij de EUR snapten er weinig van, die zagen het als een demotie. Maar wat daar allemaal gebeurde! Nieuwe doelgroepen verkennen, tentoonstellingen maken met kunstenaars en vormgevers. Een enorme creativiteit. Ten onrechte wordt er door wetenschappers op het museale veld neergekeken. Die zitten nog te vaak in de eigen silo en de wijze van onderzoeksfinanciering zorgt er juist voor dat creativiteit en experimenten niet worden gehonoreerd. Je moet scoren in je eigen vakgebied. In het museum hadden we heel veel vrijheid om mooie projecten uit te voeren. Dus ik had enerzijds de leerstoel Geschiedenis van Rotterdam en anderzijds mijn werk bij Museum Rotterdam. Dat was eigenlijk een hele mooie combinatie: bij het museum heb je het erfgoed. En daarnaast had ik ook nog het wetenschappelijke werk. Dus ik was veel meer de publiekshistoricus. Zoals het boek over de brandgrens dat we met een team hadden samengesteld. Daar was ik trots op. Er staan veel afbeeldingen in en een collega zei: *Mooi, maar is dit wel serieuze geschiedschrijving?* Eigenlijk zeer komisch. Die snapte er helemaal niets van dat je als historicus ook een publiek kan hebben. Je moet het allebei doen. En nu er veel meer aandacht is voor maatschappelijke impact speelt dat veel minder. De H-index die je wetenschappelijke output meet, is belangrijk maar dat werkt vooral in de bètawetenschappen. Een historicus moet ook zijn publiek bedienen. Nu heb ik makkelijk praten omdat ik tegen mijn pensioen aanzit.

Daar heb je je weinig van aangetrokken, want je hebt veel gepubliceerd over de geschiedenis van Rotterdam en jouw boeken slaan enorm aan.

Dat is ook de bedoeling, het zijn publieksboeken. Kijk maar in de studiezaal: die boeken zijn helemaal kapot gelezen. Maar voor je academische cv tellen zulke boeken niet mee. Ik hoef me als bijzonder hoogleraar niet druk te maken om de H-index. Want ik heb geen zin om alleen te schrijven in peer-reviewed tijdschriften die niemand leest.

Hoe verhoudt jouw focus op Rotterdam zich tot de trend dat onderzoek vaak ook meer regionaal en vergelijkend is?

Rotterdam heeft een wereldhaven maar is ook een provinciestad. De haven is steeds meer los komen te staan van de stad. De werkelijke besluitvoering

over de toekomst van de haven vindt plaats in Singapore of Hong Kong of in Sjanghai. De maritieme multinationals bepalen tot op grote hoogte wat hier gebeurt. Dat geldt ook voor de energietransitie. Wij willen een energie-hub blijven, we blijven nog even olie doen en daarna stappen we over op waterstof. Dan hoeven de systemen niet fundamenteel anders te worden ingericht. Maar daar kan je niet voetstoots van uitgaan. Maar hoe dan ook: Rotterdam staat voor een *laboratory case*, wat voor rol speelt de stad in het grote geheel. Mondiale problemen spelen zich hier af. Met de haven op afstand van de stad en de superdiverse bevolking die vergelijkbaar is met alle grote wereldsteden, met alle problemen van dien. Dus Rotterdam staat voor veel meer dan Rotterdam. En we hebben een stad die zich onderscheidt op het gebied van de modernisering, en architectuur en stedenbouw. Die het ook internationaal maken. Die globale thema's zijn allemaal aanwezig en maken Rotterdam zo interessant. Hoe ga je die stad definiëren? Wat wil je precies met stadsgeschiedenis? Als je me *nu* zou vragen om een geschiedenis van Rotterdam te schrijven, dan zou ik het veel breder opvatten. Maar ook een veel dunner boek schrijven. We hadden toen een begeleidingscommissie en dat zijn allemaal prima mensen met veel kennis, maar die willen ook allemaal hun interessegebieden terugzien. Dan ontwerp je een paard en komt er uiteindelijk een kameel. Zo werkt dat in zulke projecten. Tijdens het schrijven ging ik in mijn model van Rotterdam uit van logistieke revoluties. Op basis daarvan heb ik de geschiedenis van Rotterdam in periodes ingedeeld. In mijn model was de vraag: in hoeverre is de Tweede Wereldoorlog een breuk vanuit het gezichtspunt van Rotterdam Transitopolis? Dus mijn hoofdstuk over de Tweede Wereldoorlog was zo opgezet. Maar dan zijn er commissieleden die vinden dat je veel meer moet schrijven over de Tweede Wereldoorlog. Een ander zegt weer: de Doleantie krijgt te weinig aandacht, terwijl ik het migratieverhaal waar religie een onderdeel van uitmaakt, wilde neerzetten vanuit het perspectief: is Rotterdam-Zuid anders omdat migranten uit Brabant, Zeeland en van de Zuid-Hollandse eilanden anders waren? Het boek is dus veel te dik, want er moest zoveel in. Daarom heb ik veel later de *Kleine geschiedenis van Rotterdam* geschreven.

Hoe zie jij de toekomst van de stadsgeschiedenis? Waar moet de stadshistoricus op focussen?

Ik zou zeggen: op stadsgeschiedenis in brede zin. Maar het ontbreekt ons aan een gedeelde agenda. Het gaat niet werken als iedere stad op zichzelf wordt beschreven. Het gaat om grote thema's door de tijd. Stad en land, cartografie, theoretische geschiedenis die minder hangt aan individuele steden.

Waar moet die agenda zich op richten? Op geschiedenis en erfgoed, of op narratief en perspectief?

Dat eerste. Hoe kan je het over perspectief of beleving hebben zonder het te hebben over de stad zelf? Zonder plek en context heb je ook geen perspectief. Je ziet het met die discussies rond standbeelden van zeehelden of personen die we vroeger als koloniale helden eerden omdat ze zo'n belangrijke bijdrage aan Neerlands welvaart hebben geleverd. Daar bepaalt activisme het perspectief. Andere geluiden hoor je minder of niet, dus het wordt heel eenzijdig. Dat wordt ook lastig voor Fenix, het nieuwe museum op Katendrecht, gefinancierd door Stichting Droom en Daad. Het is in de eerste plaats een kunstmuseum en dat is op zich een goede keuze. Een soort Voorlinden, maar dan met een thema. Vooral kunstenaars die uitdrukking geven aan hun ideeën en gevoelens over mobiliteit en migratie. Ik begrijp die keuze, want migratiemusea die verhalen willen vertellen, lijken zo op elkaar. Kijk naar de Hugenoten, de protestantse vluchtelingen uit Frankrijk die in de 16e en 17e eeuw naar Nederland kwamen. Die kwamen in Rotterdam, maar ook in Amsterdam, Dordrecht en Leiden en andere steden. Die hebben allemaal in grote lijnen hetzelfde verhaal. De Amerikaanse historicus en socioloog Charles Tilly heeft deze kwestie geadresseerd in een keynote uit 1996 met als onderwerp: 'What good is urban history?' Waar is stadsgeschiedenis goed voor? Hij zei ook: *urban historians should move to the boldest edge of social history*. Dat heeft eigenlijk nauwelijks follow-up gekregen. Op de grote stadshistorische congressen zijn de meeste bijdragen zeer beperkt in ruimte en tijd. Snap ik wel, het is ook buitengewoon complex. Daarom krijg je al die detailstudies, altijd maar weer die casuïstiek. We hebben die lokale kennis nodig, maar die moeten we bij elkaar vegen, synthetiseren en inzetten voor algemene vraagstukken. En daarin speelt Rotterdam een cruciale rol. Laten we de energietransitie als voorbeeld nemen. Je kunt je afvragen: stel dat die in Rotterdam mislukt, welke consequenties heeft dat dan voor de toekomst van Nederland? Je hebt de lokale kennis nodig om vragen te stellen, en politici en beleidsmakers kritisch te bevragen over de keuzes die ze maken. Passen we waterstof straks toe omdat het een antwoord is voor de energietransitie? Of gaan we in dit narratief mee omdat je stakeholders je laten geloven dat dit de beste weg is. Ik had enige jaren geleden een gesprek met toenmalig wethouder Arno Bonte van GroenLinks. Die geloofde daarin. Maar toen ik hem vroeg: wat zijn de alternatieven? Toen bleek dat hij zich niet afvroeg hoe een CEO van bijvoorbeeld Shell denkt. Bij Shell gaat het uiteindelijk om de aandeelhouders en maximering van hun bezit. Zolang olie winstgevend is, gaan die lekker door. Je zet er met subsidie van de overheid op in om de klimaattransitie te faciliteren, maar de winst

wordt gebruikt om aandelen in te kopen om de koers te steunen. De grote investeringen in de waterstoffabriek zorgen ervoor dat Pernis kan doorgaan. Tot het moment dat de overheid via de burgers afdwingt: nu ophouden. Wie betaalt dan de opruimkosten? Ik vermoed de belastingbetaler. Denk dus even na hoe de CEO van Shell denkt, verplaats je daarin. Geld bepaalt alles. *Follow the money*. Historisch onderzoek moet ook dienend zijn. En tegelijkertijd moeten die grote plannen kijken naar historisch onderzoek. En dan moet je ook kritisch kijken naar onze eigen geschiedenis. Toen Marioepol door de Russen in puin was gebombardeerd, was Rotterdam er als de kippen bij om te zeggen: wij zijn ervaringsdeskundige en we kunnen jullie adviseren bij de wederopbouw. Maar ik zei toen tegen het AD, dat mij om mijn mening vroeg: Rotterdam is zeer goed in de wederopbouw omdat het dat snel en efficiënt heeft gedaan, maar zonder zich te laten hinderen door wat de stad cultuurhistorisch betekende. Het gevaar bestaat dat de designbureaus en architecten met hun gelikte visuals een beeld van een stad scheppen dat helemaal niet aansluit op wat de stad voor de bewoners betekende. Je krijgt dan copy-paste architectuur. En als we iets van de wederopbouwgeschiedenis moeten leren, is dat we voorzichtig moeten zijn. Dus schakel eerst een stadshistoricus of cultuurhistoricus in voordat de architecten aan de slag gaan. Je moet beginnen aan de locatie. Dus geen *clean slate*. Eerst historisch onderzoek doen.

Hoe weet jij die boodschap over te brengen?

Vroeger zei ik: ik ben stadshistoricus. Dan valt iedereen in slaap. Ik heb het nu over *science fiction of the urban past*. Als historicus moet je feit en fictie scheiden en denkbeelden en interpretaties naast elkaar zetten en vergelijken. Maar het imaginaire is een bron van inspiratie. Een goed verhaal mag je best flink aanzetten. Zoals nu: ik denk dat we bijvoorbeeld best eens kunnen praten over de Hanze 2.0. De Europese samenwerking begon niet tussen landen, die vond plaats tussen steden. Die stedennetwerken waren dominant en ik denk dat dat voor onze tijd veel waarde kan hebben. Zo maak je dit vak een stuk relevanter dan door sec stadshistoricus van Rotterdam te zijn. Met alle respect!

Wat ga je doen als je volgend jaar met pensioen gaat?

Ik heb hier nog een paar promovendi rondlopen, maar ik moet natuurlijk ook zelf iets doen. Ik ben bezig met een boek over Berlijn, samen met vormgever Jos Stoopman, gebaseerd op het boek over de brandgrens in Rotterdam. En ik heb heel veel historische genres beoefend, maar nog nooit een biografie geschreven. Ik zit te denken aan Louis Einthoven. Hij kwam uit

Nederlands-Indië, werd hier hoofdcommissaris van politie. De man heeft van alles meegemaakt, allerlei prominente posities gehad. Wereldgeschiedenis, koloniale geschiedenis. En niemand heeft ooit *iets* positiefs over deze man geschreven! Lijkt me een mooi project. En een afscheidsrede verzinnen. Iets over modernisering en vooruitgang. Misschien moet dat een soort pamflet worden over stadsgeschiedenis. Jullie hebben me wel aan het denken gezet met dit interview.

Over de auteurs

Jaap Evert Abrahamse studeerde architectuur- en stedenbouwgeschiedenis en promoveerde in 2010 op de stadsontwikkeling van Amsterdam in de Gouden Eeuw. Hij werkt als onderzoeker bij de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed en is bijzonder hoogleraar Stad, landschap en erfgoed aan de Vrije Universiteit Amsterdam.

Yvonne van Mil is als onderzoeker ruimtelijke geschiedenis en cartograaf verbonden aan de Technische Universiteit Delft en werkt daarnaast als zelfstandig onderzoeker voor diverse erfgoedinstellingen.