

Europese assemblagefabriek in de gemeente Rotterdam in het vooruitzicht. Met toestemming van de wethouder verstrekt Scholten vanuit het Gemeentelijke Havenbedrijf in februari 1999 een lening van 5 miljoen dollar aan MD Helicopters.

De inschatting die Van den Nieuwenhuijzen al bij hun eerste kennismaking moet hebben gemaakt, namelijk dat Scholten niet alleen een man met groeiende invloed is, maar mogelijk ook te beïnvloeden zal zijn, lijkt correct te zijn geweest. Want wie is Scholten?

De achtergrond van Scholten

Willem Karel Scholten wordt in 1944 geboren in Rotterdam Overschie. Na de HBS studeert hij in Amsterdam aan de Kweekschool voor de Zeevaart. In 1963 begint hij als leerling-stuurman bij de Rotterdamsche Lloyd. In 1972 moet hij om een medische reden stoppen als zeevarende. Hij studeert hierna rechten en gaat in 1975 werken bij sleepbedrijf Smit Internationale. In 1981 treedt hij in dienst bij het Gemeentelijk Havenbedrijf Rotterdam als adjunct-directeur. In 1984 wordt hij directeur van bergingsbedrijf Smit Tak en vervolgens ook lid van de hoofddirectie van Smit-Lloyd. In 1991 keert hij echter terug naar het GHR, nu als hoofddirecteur en opvolger van Henk Molenaar.

Hij krijgt expliciet de opdracht mee om het Havenbedrijf commerciëler te maken. Bij zijn benoeming worden wel twijfels geuit of de nieuwe directeur zich niet te voortvarend en dominant op zal stellen en of de verantwoordelijkheden binnen de directie niet beter gespreid zouden moeten worden, maar deze geluiden verstommen snel. Scholten bouwt een goede relatie op met havenwethouder René Smit (1990-1996) en weet met zijn charme ook de raadscommissies voor Haven en Financiën voor zich te winnen.

De jaren 90 zijn het tijdperk van de globalisering en groei van de wereldhandel. De overslag in de Rotterdamse haven groeit mee, maar om de toenemende concurrentie met vooral Antwerpen en Hamburg het hoofd te bieden zal het GHR slagvaardig moeten blijven en ruimte moeten krijgen voor uitbreiding.

Vanaf 1990 kent de gemeente Rotterdam het besturingsmodel van de 'sterke diensten'.⁹ Het gemeentebestuur (gemeenteraad en college) stuurt op hoofdlijnen, en de hoofden van dienst zijn integraal verantwoordelijk voor de bedrijfsvoering, de beleidsontwikkeling en de uitvoering van beleid. Veel bevoegdheden zijn daarom gemandateerd aan de directeuren van de gemeentelijke diensten, die hierover verantwoording verschuldigd zijn aan het gemeentebestuur. In alle mandaten is vastgelegd dat een hoofd van dienst, indien er sprake is van politiek gevoelige of zwaarwichtige aangelegenheden, in contact dient te treden met het college alvorens hij van het mandaat gebruik maakt. Op zijn beurt dient het college de raad te informeren indien de uitoefening van het mandaat ingrijpende gevolgen kan hebben voor de gemeente.



Directeur Willem Scholten van Gemeentelijke Havenbedrijf Rotterdam, juli 2003. (Foto: ANP – Cindy Marler)

Groeiende bevoegdheden voor Scholten

Hoewel de bevoegdheden van de directeur van GHR ruim zijn, is er sprake van een toenemende spanning tussen de noodzaak van commerciële slagvaardigheid en de eisen van publieke sturing en verantwoording. Het havenbedrijf verdient op twee manieren geld: het verhuren van terreinen en het innen van havengelden. Dit betekent dat er huurders moeten worden aangetrokken en lading moet worden aangetrokken. De ruimte die de directeur GHR wil om kortingen te kunnen geven levert een voortdurend spanningsveld op met het gemeentebestuur. Vaak moet er snel gehandeld worden, en dan moet de directeur vooruitlopen op de formele toestemming van zijn wethouder. Het wordt de gewoonte dat hij die ook achteraf altijd krijgt. In de buitenwereld wordt directeur Scholten dan ook steeds meer gezien als de man die de beslissingen neemt, en daar gaat hij zich ook steeds meer naar gedragen.

De positionering en bestuurlijke aansturing van het GHR wordt gaandeweg ook formeel steeds meer een punt van discussie. De jaren 90 zijn, zeker op rijksniveau, een periode waarin veel onderdelen van de overheid worden verzelfstandigd, dan wel worden geprivatiseerd. Omdat de gemeente Rotterdam plannen ontwikkelt voor de aanleg van de Tweede Maasvlakte, en er voor de ruimtelijke besluiten en financiering hiervan rijkssteun nodig zal zijn, wordt de positionering van het gemeentelijke havenbedrijf ook steeds meer een discussie waarin het Rijk wordt betrokken. Het model van de overheids-nv, dat daarbij in beeld komt, gaat de gemeente echter nog een stap te ver. In 1999 wordt besloten tot een opgerekt-tak-van-dienst model. In een 'package-deal', die zal gelden van 1 januari 2000 tot en met 1 januari 2004, wordt afgesproken dat de directeur GHR meer bevoegdheden zal krijgen op commercieel gebied en voor het voeren van een eigen arbeidsvoorwaardenbeleid. Ook wordt eind 2000 de Mainport Holding Rotterdam (MHR) opgericht¹⁰, een vennootschap