

# Iedereen is nu blij met meer havens

Jaren van strijd gingen vooraf aan de aanleg van de Tweede Maasvlakte. Tot geheel onverwacht de vrede werd getekend. Sinds kort varen de sleepopperzuigers voor de kust.

Door **Wouter Keuning**

Het is een bizarre gewaarwording. De kranen van de eind vorig jaar geopende Euromax Terminal op de Maasvlakte bij Rotterdam staan er sinds het uitbreken van de crisis nagenoeg werkeloos bij. Alleen een klein binnenvaartschip wordt deze middag in de Yangtzehaven volgeladen met containers.

Toch worden nog geen drie kilometer verderop, in zee voor de kust van Hoek van Holland, de contouren zichtbaar van wat uiteindelijk de Tweede Maasvlakte moet worden; een stuk landaanwinning dat moet worden gebruikt voor extra havenactiviteiten.

Sinds september vorig jaar varen zogeheten sleepopperzuigers 24 uur per dag, zeven dagen in de week heen en weer door het gebied. Heen naar de zandwingebieden, zo'n 12 kilometer uit de kust, en terug naar de locatie waar de Tweede Maasvlakte komt.

Op de winlocatie zuigen ze met grote zuigarmen zand van de bodem, en op de 'bouwlocatie' spuiten ze het op via een grote buis, of lozen ze het via laadkleppen onder het schip. Het is precies het soort werk dat Nederland van Dubai tot Rio de Janeiro als baggermatie op de kaart heeft gezet.

Voor de aanleg van de Tweede Maasvlakte hebben 's lands grootste baggeraars, Van Oord en Boskalis - in het normale leven elkaars grootste concurrent -, zich verenigd in de Projectorganisatie Uitbreiding Maasvlakte, PUMA. Met de aanleg van de zogenaamde eerste fase van de landaanwinning verdienen ze samen 1,1 miljard euro.

Na tien maanden werk in de Noordzee zijn de eerste stukken land zichtbaar, als twee langwerpige, gekromde eilanden. Omdat dat in de communicatie wel zo makkelijk is, wordt het ene (met de kromming naar onderen) door ingewijden 'de banaan' genoemd, en het andere 'de boemerang'.

Als de Tweede Maasvlakte in 2013 in gebruik wordt genomen, is in totaal zo'n 240 miljoen kuub zand versleept. De totale kosten van het megaproject bedragen 3 miljard euro. Voor dat geld wordt een extra havengebied aangelegd van 2 duizend hectare (duizend hectare land, duizend hectare havens), inclusief de infrastructuur, die bestaat uit zeevering, kades, wegen, fietspaden, spoorlijnen en wegen. Bijna de helft (40 procent) van het gebied is al verhuurd. De rest wordt pas aangelegd als er vraag is van nieuwe klanten.

Alles bij elkaar gaat het om een oppervlakte-uitbreiding van de bestaande haven met 20 procent. De capaciteit voor containeroverslag



Sleepopperzuiger in actie voor de kust van Hoek van Holland. Foto Ben Wind

groeit van zo'n 12 miljoen 20-voets containers per jaar nu naar 30 miljoen in 2033. De huidige crisis doet volgens deskundigen niets af aan de noodzaak van die uitbreiding. Volgens berekeningen van het havenbedrijf levert de uitbreiding zo'n 14 duizend nieuwe banen op.

De aanleg van de Tweede Maasvlakte is niet alleen bijzonder omdat het een van de grootste infrastructurele projecten in Nederland is. Wie de voorgeschiedenis kent, zal zich nauwelijks kunnen voorstellen dat de aanleg überhaupt ooit van de grond is gekomen.

## Shanghai

Al in het begin van de jaren negentig wordt voor het eerst gesproken over uitbreiding van de Rotterdamse haven, die op dat moment nog de grootste ter wereld is. Volgens het havenbedrijf en het betrokken bedrijfsleven is uitbreiding van de haven op termijn noodzakelijk om in de toekomst te kunnen blijven concurreren met

dan nog opkomende havens zoals die van Singapore en Shanghai.

Maar verscheidene milieuclubs, omwonenden en andere betrokkenen zijn van meet af aan tegen. Meer economische activiteit zal meer uitstoot van schadelijke stoffen met zich meebrengen en een verstoring van bestaande natuurgebieden; het toch al drukke wegennet rond Rotterdam zal dichtslippen. Bovendien zijn nut en noodzaak allerm minst aangetoond, betogen de tegenstanders.

Wat volgt zijn twee decennia van onderzoeken, stroperige politieke besluitvorming, juridische procedures, inspraakavonden, milieueffectrapportages en planologische kernbeslissingen.

Wat waar is en wat niet, en vooral welk scenario reëel is en welk niet, is op zeker moment niemand meer duidelijk. Na een aantal voorstudies in 2001 en 2002 scheidt het Centraal Planbureau (CPB) in 2003 enige orde in de chaos.

Over de gevolgen voor het milieu

schrijft het CPB: 'Uit de milieueffect rapportage kan worden afgeleid dat de effecten van landaanwinning op de natuur beperkt zijn bij een westelijke aanlegvariant, mits de negatieve effecten worden gecompenseerd door de ontwikkeling van duingebieden elders, door het instellen van een zeereservaat en door extra duinonderhoud.'

En over nut en noodzaak: 'Zonder landaanwinning zal er op den duur afhankelijk van de economische groei een tekort aan haven capaciteit ontstaan. Oplossing van dit tekort is gunstig voor de welvaart in Nederland mits door de aanleg vermeden tekorten groot genoeg zijn.'

Het CPB becijfert in hetzelfde document ook dat de *businesscase* van de Tweede Maasvlakte in de loop van de jaren een bedrijfseconomisch tekort laat zien van 550 miljoen euro. Bij grote economische groei en aanleg vanaf 2006 kan dat beperkt worden tot 485 miljoen euro. Ook interessant: de kosten-batenanalyse van de landaanwinning laat zien 'dat het project bij de huidige haventarieven tot 2035 in geen enkel groeiscenario een batig saldo voor de Nederlandse samenleving heeft.'

In het rapport *Visie & Durf* komen zij de zogenaamde 'dubbel-doelstelling' overeen: de Tweede Maasvlakte moet zowel de Rotterdamse haven versterken als de leefomgeving in Rotterdam Rijmond. Er worden onder meer afspraken gemaakt over de aanleg van natuurcompensatiegebieden elders in de regio, en het Havenbedrijf belooft dat het bij de uitbreiding van in totaal 2.000 hectare zal blijven, ook op termijn. In 2008 worden de opgaven van de Tweede Maasvlakte, een opvallende overeenkomst met de Vereniging Natuurmonumenten, Stichting Natuur en Milieu, en Consept, een samenwerkingsverband van een aantal milieuclubs, waaronder Milieufederatie Zuid-Holland.

In het rapport *Visie & Durf* komen zij de zogenaamde 'dubbel-doelstelling' overeen: de Tweede Maasvlakte moet zowel de Rotterdamse haven versterken als de leefomgeving in Rotterdam Rijmond. Er worden onder meer afspraken gemaakt over de aanleg van natuurcompensatiegebieden elders in de regio, en het Havenbedrijf belooft dat het bij de uitbreiding van in totaal 2.000 hectare zal blijven, ook op termijn. In 2008 worden de opgaven van de Tweede Maasvlakte, een opvallende overeenkomst met de Vereniging Natuurmonumenten, Stichting Natuur en Milieu, en Consept, een samenwerkingsverband van een aantal milieuclubs, waaronder Milieufederatie Zuid-Holland.

In het rapport *Visie & Durf* komen zij de zogenaamde 'dubbel-doelstelling' overeen: de Tweede Maasvlakte moet zowel de Rotterdamse haven versterken als de leefomgeving in Rotterdam Rijmond. Er worden onder meer afspraken gemaakt over de aanleg van natuurcompensatiegebieden elders in de regio, en het Havenbedrijf belooft dat het bij de uitbreiding van in totaal 2.000 hectare zal blijven, ook op termijn. In 2008 worden de opgaven van de Tweede Maasvlakte, een opvallende overeenkomst met de Vereniging Natuurmonumenten, Stichting Natuur en Milieu, en Consept, een samenwerkingsverband van een aantal milieuclubs, waaronder Milieufederatie Zuid-Holland.

op de Maori's geschoten', aldus een medewerker van het Rotterdamse gemeentearchief. Alle voorstellen werden van tafel geveegd, en het Havenbedrijf werd gevraagd mee te denken. Afgelopen april onthulde koningin Beatrix de namen van de nieuwe havens: Amalia, Ariane en Alexia naar haar kleinkinderen en Margriet naar haar zus. De laatste naam is trouwens een kleine goedmaker van het Havenbedrijf tegenover de koninklijke familie. In de Eemhaven was al een haven naar Margriet vernoemd, maar die werd zeven jaar geleden gedempt om meer ruimte te maken voor containeroverslag.



De Tweede Maasvlakte in wording.

als een 'milieuramp' en 'een historische vergissing'. Hans Smits, directeur van het Havenbedrijf, wordt er horendol van. Hij noemt de opstelling van de partijen die niet willen praten, meer dan eens 'dom' en 'zeer kwalijk'.

## Verbazing

Groot is de verbazing als begin dit jaar zowel Milieudefensie als De Faunabescherming een overeenkomst tekent met het Havenbedrijf. Zeker omdat dat gebeurt respectievelijk een dag en een uur voordat de Raad van State uitspraak zal doen in een door de twee clubs afzonderlijk aangespannen beroep tegen het Havenbedrijf.

Met Milieudefensie wordt een contract getekend waarin staat hoe het Havenbedrijf en de milieuclub samen de uitstoot van schadelijke gassen de komende jaren met nog eens 10 procent extra gaan beperken. Met De Faunabescherming worden plannen opgesteld om voldoende broedgelegenheden voor vogels te bewerkstelligen en schelpdierbestanden in stand te houden.

Hoe kan het dat de vrede op een achternamiddag bijna achteloos wordt getekend nadat partijen elkaar jarenlang vanuit hun loopgraven hebben bevochten? Uit gesprekken met betrokkenen blijkt dat Wouter van Dieren, nestor van de Nederlandse milieubeweging en medeoprichter van Milieudefensie, als 'olliemannetje' een belangrijke rol heeft gespeeld.

'Hij wist mij op een gegeven moment te overtuigen van het feit dat

er voor het milieu meer te halen was door samen in gesprek te gaan dan door nog langer juridische wegen te bewandelen', zegt Frank Köhler van Milieudefensie. 'Dat soort gesprekken heeft hij zeker ook bij het Havenbedrijf gevoerd.'

Dat blijkt, want ook het Havenbedrijf ziet opeens in dat er water bij de wijn moet. 'Bij de rechter is er altijd een verliezer. Je kunt beter samen optrekken en allebei winst behalen', zegt Ronald Paul, directeur van de Projectorganisatie Uitbreiding Maasvlakte.

Van Dieren zelf geeft toe dat hij 'een rol' heeft gespeeld ('de varing leert nou eenmaal dat in dit soort dossiers altijd nog rode lijnen te vinden zijn waarop partijen elkaar kunnen vinden'), maar wijst ook op het grotere 'spel' rondom het besluitvormingsproces. 'Er bestond een informele werkverdeling tussen de ngo's in kwestie. De Zuid-Hollandse Milieufederatie en Natuurmonumenten hebben al in een vroeg stadium gekozen voor overleg en samenwerking, terwijl een club als Milieudefensie tot het laatste moment de druk op de ketel heeft gehouden via juridische procedures.'

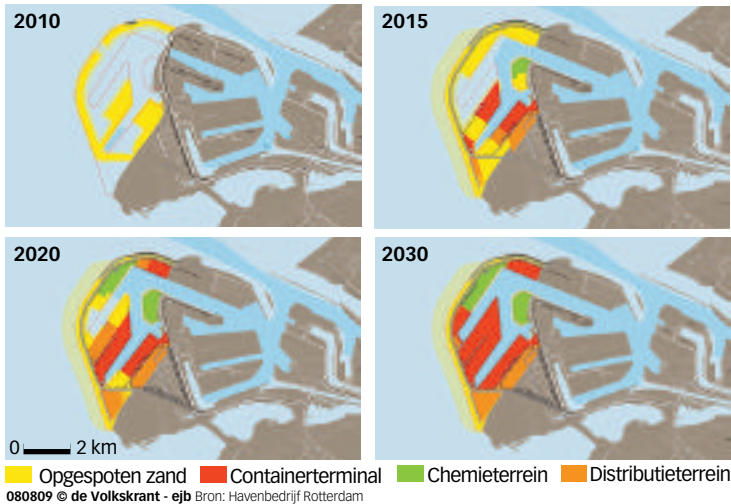
Justitie die combinatie heeft er volgens Van Dieren toe geleid dat uiteindelijk de grootste mogelijke milieuwinst is bereikt. Zelfs milieu-man Van Dieren noemt de uitbreiding van de Rotterdamse haven inmiddels duurzaam. 'Het blijkt zelfs mogelijk om binnen het businessmodel van de Rotterdamse haven hoge duurzaamheidsisen te stellen aan bedrijven die zich er willen vestigen', aldus Van Dieren.

## Havenbedrijf wil het voorspelde verlies van 485 miljoen snel omlaag brengen

Van de achterliggende jaren vol strijd is inmiddels niets meer te merken. Vandaag varen acht sleepopperzuigers voor de kust van Hoek van Holland. Op de Geopotes 14 (Latijn voor 'hij drinkt aarde') wijst kapitein Arie Ottelander op de peilkaart. 'Alles tussen deze twee rode lijnen moeten wij opvullen', zegt hij. Het laadruim van bijna 5 duizend kuub - de 'beun' - is net in dik een half uur volgezogen met zand en water, en de stuurman zet koers naar het aangegeven gebied, vlak naast 'de banaan'.

Ronald Paul, directeur van de projectorganisatie, ziet het met grote tevredenheid aan. Toch begint voor hem nu pas het echte werk. Het door het CPB voorspelde nettoverlies van 485 miljoen euro

## ONTWIKKELING TWEDE MAASVLAKTE



moet zo veel mogelijk omlaag worden gebracht, staat er in zijn taakomschrijving. De kosten zo laag mogelijk houden is sowieso van belang, want het Havenbedrijf wil zijn investeringen liever eerder hebben terugverdiend dan pas in 2035, het jaartal dat het CPB in 2003 noemde.

## 600 miljoen

Over die investeringen helpt Paul overigens graag nog een misverstand uit de wereld. 'Het Havenbedrijf, dat voor 70 procent in handen is van de gemeente Rotterdam en voor 30 procent van het Rijk, financiert het project geheel zelf.' Het Rijk draagt weliswaar 600 miljoen euro bij voor de openbare infrastructuur, 'maar dat betreft een voorfinanciering', zegt Paul. 'Dat moeten we in 2018 gewoon weer hebben terugbetaald, met rente.'

De rest (2 miljard euro) van het benodigde geld voor de eerste fase heeft het Havenbedrijf geleend bij de Europese Investeringsbank, de Bank Nederlandse Gemeenten en een consortium van de Rabobank, Fortis en ING. 'Die lening hebben we net voor de crisis afgesloten', zegt Paul. 'Om de financiën maak ik me geen enkele zorg.'

Doet hij dat wel over de procedures die een aantal omwonenden nog heeft aangespannen tegen het bestemmingsplan van de Tweede Maasvlakte en tegen de natuurcompensatiegebieden die in hun achtertuin worden aangelegd? 'Absoluut niet', zegt Paul. 'Ik slaap er geen nacht minder om. Met de Tweede Maasvlakte gaat het helemaal goed komen.'

Foto Arie Kievit