

Maasvlakte 2

Een Nederlands symbool om trots op te zijn

Rotterdam is het grootste logistieke knooppunt van Europa. Eén van de belangrijkste kruispunten van goederenstromen ter wereld, met een jaarlijkse overslag van 400 miljoen ton. Om ook in de toekomst 'leading' te blijven en aan de stijgende vraag te voldoen, was uitbreiding noodzakelijk. De 2.000 hectare van Maasvlakte 2 vergroot de haven met 20% en wordt voor eigen rekening en risico (het project kost 3 miljard euro) door het Havenbedrijf Rotterdam N.V. aangelegd. In de bijzondere entourage van het informatiecentrum FutureLand op de Maasvlakte vond een Ronde Tafel Gesprek plaats met vier belangrijke partijen: Milieufederatie Zuid-Holland; PUMA (Projectorganisatie Uitbreiding Maasvlakte); RWG (Rotterdam World Gateway) en het Havenbedrijf.

Ellen Verkoelen, gemachtigde en ambassadeur namens het bestuur van de Milieufederatie Zuid-Holland

Dirk Hamer, plaatsvervangend projectdirecteur PUMA

Frank Keizer, Project Director RWG

Ronald Paul, Directeur Projectorganisatie Maasvlakte 2.

De ruimte van het gesprek op de 2de etage van FutureLand biedt een prachtig uitzicht over de werkzaamheden aan Maasvlakte 2. Terwijl het gesprek gaande is, varen schepen af en aan en is men druk bezig met het opspuiten van zand. Op de tafel liggen de kaarten als bewijs dat theorie overeenstemt met de realiteit en het tijdschema verloopt zoals gepland.

'Na 15 jaar plannen maken en procedures werd op 1 september 2008 het startsein gegeven voor 2.000 hectare nieuw havengebied, 'opent Ronald Paul. 'Begin dat jaar werd een contract ter waarde van € 1,1 miljard gesloten met de baggeraars Boskalis en Van Oord om het eerste deel van de landaanwinning te realiseren. Momenteel is men bezig met het opspuiten van zand, zodat het eerste schip in 2013 in

de nieuwe haven kan afmeren. Dat opspuiten klinkt vrij basaal, maar het gaat hier om 2 miljoen kuub zand per week. De landaanwinning wordt beschermd door een zeewering. In het noorden wordt begin 2010 een 3,5 km lange, zogenoemde harde zeewering aangelegd die het land beschermt tegen golven en stroming. In het zuidelijke deel (8 km) bevindt zich een zachte zeewering met strand en duinen.'

'In de bestaande bodem bevindt zich een niet-doorgaande kleilaag in verschillende laagdikten,' licht Dirk Hamer het meer 'technische' aspect toe. 'Die laag moet consolideren voordat er gebouwd kan worden. Het zand zelf is direct nadat we het hebben neergelegd, geschikt voor bebouwing. PUMA realiseert de eerste 700 hectare haventerrein, en 500 hectare havenbassins. Om een indruk te geven van de hoeveelheid die hiervoor wordt gebruikt: dat is voor de gehele Maasvlakte De Kuip in Rotterdam 225 keer gevuld met zand.'

Duurzaam

De ambitie is om van Maasvlakte 2 het meest duurzame havengebied te maken. ►



Frank Keizer: 'Cruciaal is de toekomstbestendigheid van de Haven, als walstroom straks technisch haalbaar is, zijn alle voorzieningen gereed'

► Dat heeft onder meer geleid tot vergaande afspraken met de bedrijven die zich er zullen vestigen, met name over meer transport van containers per spoor en binnenvaart en minder over de weg. Maar ook de aanleg zelf is vanuit natuur- en milieuopectiek zeer verantwoord. Zo houden Havenbedrijf en Milieufederatie Zuid-Holland de komende jaren voortdurend in de gaten wat het effect van de aanleg is op het ecosysteem in de Noordzee. Bovendien vindt compensatie plaats. 'Als je in Nederland iets doet met betrekking tot de ruimtelijke ordening dat vermindering van natuur tot gevolg heeft, kom je in de compensatie terecht,' legt Ellen Verkoelen uit. 'Bij Maasvlakte 2 is sprake van een dubbeldoelstelling en een win-win situatie. Enerzijds is sprake van economische ontwikkeling. Anderzijds van het verbeteren van de leefbaarheid. Dat betekent dat naast de compensatie, die plaatsvindt aan de Delflandse kust waar in de eerste week van november 2008 is gestart met de aanleg van 35 hectare nieuw duingebied, ook 750 hectare extra nieuw natuur- en recreatiegebieden wordt gerealiseerd. Dit betreft 600 hectare 'gecultiveerde natuur' bij Rhooen en 150 hectare meer 'recreatie'-invulling aan de Noordzijde (Schieveen) van Rotterdam. Dit past in de verbetering van het woon- en leefklimaat en betreft een combifinanciering van gemeente, provincie en Rijk.' Naast de 35 ha nieuw duingebied wordt eveneens ca. 20.000 ha zeebodem voor de kust van de Zuid Hollandse eilanden bestemd als bodembeschermingsgebied als compensatie voor MV2, zeg maar een soort zeereservaat,' vult Ronald Paul aan.'

De afgelopen jaren is veel energie gestoken in onderzoek naar milieueffecten en het maken van afspraken tussen tal van overheden, belangenorganisaties en Havenbedrijf. Met alle betrokken ministeries, de provincie, de gemeente, het bedrijfsleven en een viertal milieuorganisaties (zoals Natuurmonumenten en St. Duinbehoud) is afgesproken dat partijen de komende 25 jaar gezamenlijk zullen monitoren wat de effecten van Maasvlakte 2 zijn op de omgeving, of alle gemaakte afspraken nageleefd worden en of ze wellicht bijstelling nodig hebben. 'Deze langdurige monitoring is uniek en gezamenlijk zijn we zeer benieuwd naar de resultaten en de toets aan de milieustudies. Maar het meest bijzondere is de constructieve samenwerking tussen de verschillende stakeholders: in plaats van tegen over elkaar te staan, hebben we vanaf een vroeg stadium de handen ineen geslagen. Maasvlakte 2 bewijst hoe succesvol vroegtijdige samenwerking kan zijn. Aan de basis van Maasvlakte 2 staat een uniek proces dat eigenlijk overal doorgevoerd zou moeten worden,' stelt Ellen Verkoelen vol overtuiging.

Innovatieve terminal

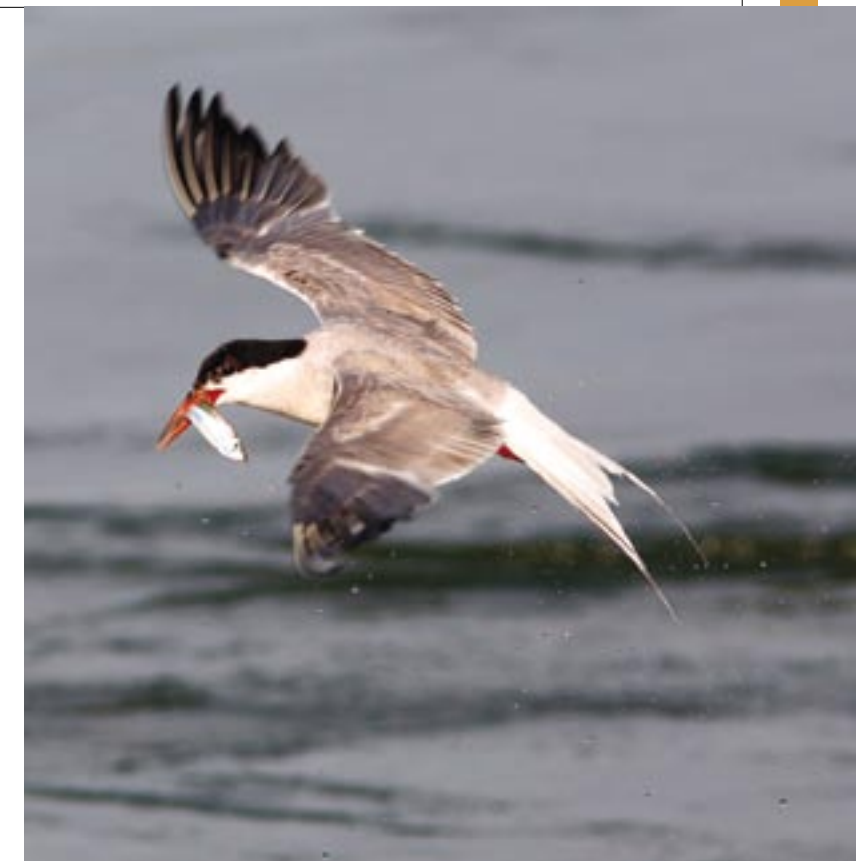
Rotterdam World Gateway, of kortweg RWG heeft de verantwoording voor de bouw van de terminal aan de Amaliahaven met 27 Ship to Shore kranen die in 2013 operationeel zal worden. RWG, dat bestaat uit een consortium van diverse internationale rederijen en een wereldspeler op gebied van containeroverslag, heeft het project onder meer

gewonnen op basis van de duurzaamheid van het ontwerp. 'De terminal is volledig geautomatiseerd en mede bereikbaar via het spoor,' vertelt Keizer. 'Op alle mogelijke manieren is het aspect duurzaamheid toegepast. Onder meer om bijvoorbeeld de energie die vrijkomt bij de opgaande en neergaande bewegingen van de kranen onmiddellijk te hergebruiken. Maar RWG let zeker niet alleen op de kranen en het

Ronald Paul: 'De Haven faciliteert waar de consument om vraagt'

horizontaal transport, maar onderzoekt ook een Warmte Koude Opslag voor de klimaatbeheersing van de kantoren (6.000 m²).

Daarnaast wordt volgens Frank Keizer de focus soms wel erg nadrukkelijk op de duurzaamheids inspanningen van RWG gelegd. Hij verwijst daarbij naar de schepen die vergelijkbaar zijn met een soort kleinschalige industriële complexen en enorm veel stroom vergen. 'Er draaien continu generatoren op diesel. Het doel is om hierin te voorzien met walstroom: de afgemeerde schepen kunnen



aanpluggen op de elektra aan het land. Daartoe moet wel aan een aantal voorwaarden worden voldaan, die nu nog niet helemaal zijn uitgekristalliseerd. Cruciaal is dat als straks over vijf of tien jaar walstroom technisch haalbaar is, alle voorzieningen gereed zijn. ►



Dirk Hamer: 'Door grote sleephopperzuigers in plaats van vrachtwagens in te schakelen, wordt het aantal bewegingen enorm gereduceerd'



**Ellen Verkoelen: 'Maasvlakte 2
bewijst hoe succesvol
vroegtijdige samenwerking kan zijn'**

► Er is voor ons namelijk geen grotere ramp dan om de kade 'uit bedrijf' te halen omdat deze technisch aangepast moet worden. Maasvlakte 2 wordt dus ook vanuit deze opinie duurzaam en toekomstbestendig.' Tot slot voegt Dirk Hamer van PUMA nog een ander duurzaamheidsaspect toe: 'PUMA legt de Maasvlakte 2 milieutechnisch gezien optimaal aan. We gebruiken groot materieel, waarmee we voorkomen dat de uitvoering door kleinere eenheden een veel langere tijdsperiode beslaat en daarmee veel meer energie zou vergen. Onze productie ligt nu op 2 miljoen kuub zand per week ofwel 300.000 kuub per dag. Dat zou je kunnen doen met vrachtwagens, wat neerkomt op 30.000 vrachtwagens per dag. Maar PUMA heeft hier grote sleehopperzuigers voor ingeschakeld, waardoor voor het zelfde werk veel minder energie wordt gebruikt, minder CO2 uitstoot dus.'

Kredietcrisis?

De aanleg van Maasvlakte 2 vindt gefaseerd plaats. Het tempo van de aanleg wordt in feite bepaald door de snelheid waarmee het Havenbedrijf klanten weet te contracteren. Door de havenuitbreiding in delen aan te leggen, wordt voorkomen dat terreinen worden opgespoten waar nog geen klanten voor zijn. Heeft de kredietcrisis invloed gehad op de in te vullen hectares? 'Nee, niet voor de 1e

fase,' antwoordt Paul. 'Omdat concurrerende Europese havens -zoals Hamburg en Antwerpen- kampen met krapte, bleek de markt vraag zodanig groot dat het Havenbedrijf een snelle invulling van de hectares tegemoet kon zien. Van de 1.000 hectare is inmiddels 400 hectare verhuurd aan verschillende containeroverslagbedrijven en zal gefaseerd in gebruik worden genomen. Dat is fijn, want dat geeft ons als risiconemer ook de nodige zekerheid. De huidige markturbulentie cq kredietcrisis heeft gelukkig weinig invloed op de 1e fase ontwikkeling van Maasvlakte 2. De groei van de containersector was in de afgelopen 8 tot 10 jaar 5 tot 8% per jaar, en daarmee fors boven de prognose van het CPB. We hebben nu een economische dip, en verwachten dat de groei in de containersector de komende jaren tussen de 3 en 4% zal liggen. We kunnen wel een stootje hebben en voor de langere termijn blijven de groeiprognoses overeind.' Dat de Maasvlakte als gevolg van de economische crisis met name in de containersector minder snel vol zal zijn, is wel duidelijk. Maar de 2de fase van het project wordt sowieso pas gerealiseerd als er daadwerkelijk markt vraag is.

'Na 9/11 was Rotterdam de enige haven die nog mocht exporteren naar de Verenigde Staten vanwege onze enorme hoge veiligheids- en kwaliteitsnormen,' besluit Paul. 'Met een groen label op Maasvlakte 2

zijn we ervan overtuigd dat we een extra USP hebben. In de toekomst zal milieu in de prijs van producten worden verdisconteerd, wij zijn deze ontwikkeling een flinke stap voor. De haven faciliteert waar de consument om vraagt.'

'Bovendien: Rotterdam blijft de enige grote haven waar schepen

onafhankelijk van het getij kunnen binnenvaren. Nergens anders in Europa kunnen straks de allergrootste zeeschepen 24 uur per dag terecht. Daarnaast zal Maasvlakte 2 één van de meest duurzame en innovatieve havengebieden ter wereld worden. Een Nederlands symbool om trots op te zijn!' □

Deelnemende organisaties

Het **Havenbedrijf Rotterdam** is beheerder, exploitant en ontwikkelaar van het Rotterdamse haven- en industriegebied. Het Havenbedrijf Rotterdam is een naamloze vennootschap (N.V.) met twee aandeelhouders: de gemeente Rotterdam en de Staat en werkt op het domein van scheepvaart begeleiding en beheer en exploitatie van het havengebied.

Na een internationale aanbestedingsprocedure is aannemersconsortium **PUMA** (Project Uitbreiding Maasvlakte) gecontracteerd voor de aanleg van de eerste terreinen. In PUMA werken Boskalis en Van Oord samen om in 2013 de eerste terreinen op te leveren voor de eerste klanten. Al met al gaat het in deze eerste fase om 700 hectare havengebied. Na oplevering in 2013 is PUMA voor nog

eens vijf jaar verantwoordelijk voor het onderhoud van de zeevering. Ook dat is onderdeel van het contract.

IN **Rotterdam World Gateway** werken samen: **DP World**, een van de grootste marine terminal operators in de wereld. **APL**, een in Singapore gevestigde rederij. **MOL**, een Japanse rederij. **HMM**, een Zuid Koreaanse rederij. **CMA CGM**, een Franse rederij.

De **Milieufederatie Zuid-Holland** is een onafhankelijke organisatie die opkomt voor een kwalitatief en kwantitatief goed milieu en zet zich in voor duurzame ontwikkeling en kwaliteitsverbetering van de leefomgeving, voor evenwicht tussen economische, sociale en ecologische belangen. Ruim 300 natuur- en milieuorganisaties in Zuid-Holland zijn aangesloten bij de federatie.