

Vrijdag 21 juni

'Milieu-aspect delft onderspit in nut-en-noodzaakdiscussie'

door Frank Siddiqui ^{of anders} bekend

AMSTERDAM - Projecten als de Tweede Maasvlakte en een nieuw Schiphol moeten volgens het kabinet economische groei en winst voor het milieu opleveren. Eisse Kalk, organisator van de nut-en-noodzaakdiscussie over de Tweede Maasvlakte, heeft van dat voor nemen geen hoge pet op. „De instrumenten om milieudoelen in de plannen te verwerken zijn nog nauwelijks ontwikkeld. De overheid moet daar helder over zijn.”

Het ministerie van Verkeer en Waterstaat is hard op zoek naar een groter draagvlak voor infrastructuurprojecten. Naar aanleiding van de plannen voor de Tweede Maasvlakte kreeg het Instituut voor Publiek en Politiek (IPP) vorig jaar de opdracht een nut-en-noodzaakdiscussie te organiseren over 'Mainport Rotterdam'. Inmiddels is een tweede nut-en-noodzaakdiscussie over de groei van het luchtvaartverkeer in volle gang, waarbij de grote groei van Schiphol en de plannen voor een tweede nationale luchthaven de inzet zijn.

Voor beide 'Mainports' is het uitgangspunt dat economie en milieu 'hand in hand' moeten gaan. Een mooie doelstelling, vindt IPP-directeur Eisse Kalk. „Maar hoe moet je die in praktijk brengen als je er de instrumenten niet voor ontwikkelt?”

Ideeen zijn er genoeg, constateerde Kalk bij de maatschappelijke discussie over de Tweede Maasvlakte. Die discussie nam zeven maanden in beslag. Aan rondetafelgesprekken, internet-sessies en 'werkateliers' in het hele land namen ruim duizend lokale bestuurders, burgers en vertegenwoordigers van belangengroepen deel. Kalk: „Volgens een representatieve Nipo-enquete onder 5 000 Nederlanders moest het belang van de werkgelegenheid voorop staan. Daarna kwam het terugdringen van het wegvervoer, en vervolgens het zoeken naar evenwicht tussen toegevoegde waarde en leefmilieu. Die dubbele doelstelling heeft zwaar meegewogen in de discussies.”

Uit de werkateliers kwamen drie mogelijkheden te voorschijn: géén uitbreiding van de Rotterdamse haven, uitbreiding van de activiteiten binnen het bestaande gebied, en tenslotte een tweede Maasvlakte van 500 tot 1 000 hectare. „Volgens de betrok-

ken ministeries (Vrom, Verkeer en Waterstaat, Economische Zaken en Financiën) lagen alle mogelijkheden nog open. Maar vanuit Rotterdam werd grote druk uitgeoefend op de top van de ministeries voor een maximale uitbreiding.”

Kalk heeft veel waardering voor de projectorganisatie die de discussie namens de overheid inhoudelijk begeleidde. „Er stonden vijf verschillende alternatieven voor de Tweede Maasvlakte in het eindrapport.” Door de bemoeienis van topambtenaren bleven in de eindfase alleen de uitbreidingsvarianten over: een Maasvlakte van 500 hectare zonder, en een uitbreiding van 1 000 hectare met een eigen haveningang.

Van het voorleggen van alternatieve keuzes aan het kabinet kwam daar door niets terecht. „Er is weinig onderzoek gedaan naar alternatieven. De formatie die er was had voornamelijk aandacht op de sectoren die de meeste ruimte in beslag nemen en de minste werkgelegenheid opleveren: containers en chemisch transport.” De keuze voor 'selectieve groei' van duurzame sectoren zoals de recycling-industrie kwam daar door niet uit de verf.

Planbureau

Cruciale informatie kwam bovendien te laat voor de discussies. Zoals de snel in elkaar getimmerde milieu-effect apportage. De hoofdconclusie luidde dat de milieu-effecten van een nieuwe Maasvlakte niet goed zijn vast te stellen bij gebrek aan onderzoeksgegevens. Het gesprek over 'nut en noodzaak' bleef daardoor in de lucht hangen. Pas na de afsluiting van de werkateliers gooide het Centraal Planbureau daarover een steen in de vijver. In december becijferde het CPB de maximale ruimtebehoefte van de Rotterdamse haven in 2010 op ruim 600 hectare. Tegenover een investering van rond 10 miljard in de variant van 1 000 hectare, stonden slechts enkele honderden arbeidsplaatsen. Tot overholten woede van Rotterdam adviseerde het Planbureau de investeringen uit te stellen tot ze echt nodig blijken. Kalk: „Als dat een jaar eerder bekend was geweest, was de discussie heel anders verlopen.”

Volgens insiders in Den Haag gaat de discussie in het kabinet nu over de grootst haalbare variant van duizend hectare met een eigen haveningang. Als de Tweede Maasvlakte er komt, is

dat te danken aan de druk vanuit Verkeer en Waterstaat en economische Zaken. Vorige week moest het kabinetsbesluit worden uitgesteld. Minister zalm (financiën) twijfelt door de CPB-cijfers sterk aan de noodzaak van de uitbreiding, en vreest dat de miljardeninvestering niet kan worden terugverdiend.

Over de vele voorstellen om een duurzame ontwikkeling op gang te brengen, wordt intussen weinig meer vernomen. „Veel onderzoeken die daarvoor nodig waren, zijn niet uitgevoerd”, zegt Kalk. „Er komt samenwerking tussen de havens in Nederland. Maar om onnodige vervoersstromen te beperken is internationale samenwerking nodig. Met Antwerpen bijvoorbeeld. Daar was niet veel interesse voor.”

Het serieus bekijken van de alternatieven viel ook niet af te dwingen. „Het ministerie van Vrom heeft allerlei milieulichlijnen opgesteld voor de Rijnmond. Maar hoe die moeten worden verwerkt in de plannen van Verkeer en Waterstaat is nog steeds onduidelijk.”

De 'dubbele doelstelling', vindt hij, moet beter worden uitgewerkt in het nieuwe structuurschema Verkeer en Vervoer en de vijfde nota Ruimtelijke Ordening. „Op basis daarvan kunnen heldere afspraken worden gemaakt in het regeerakkoord.” Tot teleurstelling van de milieubeweging bevat ook de deze week gepresenteerde kabinetsnota Economie en Milieu weinig aanknopingspunten voor zulke afspraken.

Toch heeft de eerste nationale nut-en-noodzaakdiscussie winst opgeleverd, vindt Kalk. „De twijfel over de salami-tactiek van Rotterdam is groeiende. Straks blijkt de Tweede Maasvlakte noodzakelijk voor de Betuweroute. Maar de Nipo-enquete wees uit dat er weinig maatschappelijk draagvlak is voor uitbreiding van de haven, en zeker niet met de tweeduizend hectare die de gemeente Rotterdam wil. Het is nu onwaarschijnlijk dat het kabinet daarvoor zal kiezen.”

De Nut en noodzaakdiscussie over de luchtvaart moest nog sneller worden afgerond, binnen vier maanden. Er is nog minder tijd dan bij de Maasvlakte om nieuwe voorstellen te onderzoeken. Daardoor zal de dubbele doelstelling ook voor de luchtvaart geen handen en voeten kunnen krijgen, vreest Kalk.

uukus
van
de lobby achter
de Betuwe lijn
Inkmedicin