

# NIEUWSBRIEF

Nummer 1, najaar 2005

PROJECTORGANISATIE  
MAASVLAKTE 2

# 2

## Aanbesteding aanlegwerken gestart

# WIE HAALT MAASVLAKTE 2 UIT ZEE?

Onder die titel is in september de Europese aanbesteding gestart voor de grootste Rotterdamse haven-uitbreiding sinds 1970. Bedrijven hebben tot 28 oktober de tijd zich te melden om mee te dingen naar het Design & Construct contract voor het eerste en grootste deel van Maasvlakte 2. Ervaren waterbouwers en/of general contractors kunnen een project in de wacht slepen dat aanleg van zeeweringen, havenbekkens, terreinen en infrastructuur omvat.



De projectorganisatie Maasvlakte 2 selecteert dit najaar uit de aanmeldingen een beperkt aantal kandidaten. Tot de zomer van 2006 wordt met hen overlegd over plannen en optimalisaties. Dan moeten de aanbiedingen gedaan worden zodat in de winter van 2006 - 2007 met twee of drie partijen

onderhandelingen gevoerd kunnen worden. De projectorganisatie Maasvlakte 2 wil de aanleg van Maasvlakte 2 in de zomer van 2007 gunnen. Voorjaar 2008 kan de aannemer dan met de aanleg starten. Tussen 2012 en 2014 kunnen klanten het eerste deel van de nieuwe haven in gebruik nemen.

[Voor meer informatie over de aanbesteding:](#)

Mw. M. Suijker

T +3 (0)10 2 524 975

E [tendermv2@portofrotterdam.com](mailto:tendermv2@portofrotterdam.com)

Hans Smits, president-directeur Havenbedrijf Rotterdam N.V.

## 'WERELDTOP IN DE RIJ VOOR PLEKJE OP MAASVLAKTE 2'



Vijftien van de grootste rederijen en containeroverslagbedrijven van de wereld hebben zich kandidaat gesteld voor een plekje op Maasvlakte 2. Dat is het resultaat van een openbare oproep die het Havenbedrijf Rotterdam N.V. eerder dit jaar wereldwijd deed uitgaan. Deze eerste stap op weg naar getekende contracten met klanten voordat de aanleg van de havenuitbreiding start, is daarmee gezet.

Alle vijftien kandidaten hebben inmiddels een Expression of Interest getekend en aangegeven welke plannen men op Maasvlakte 2 wil realiseren. Hoe eerder, hoe beter, lieten de meesten erbij weten, licht Hans Smits toe. 'Want de ontwikkelingen in de sector gaan razendsnel. Al die wensen bij elkaar opgeteld, levert een overvol beeld van de toekomstige Maasvlakte op.'

De vervolprocedure brengt daar ongetwijfeld verandering in. Het Havenbedrijf verstuurt eind dit jaar het biedingsdocument aan de kandidaten. Daarin staat onder meer omschreven aan welke voorwaarden de toekomstige activiteiten moeten voldoen die op het nieuwe haven-terrein ontwikkeld kunnen worden. Smits: 'Kandidaten wordt op basis van het biedingsdocument gevraagd

met een uitgewerkt business proposal te komen. Bedrijven met de meest aantrekkelijke voorstellen gaan door naar de onderhandelingsfase. Die moet ertoe leiden dat in de tweede helft van 2007 de eerste contracten met containerbedrijven ondertekend kunnen worden.'

### DUURZAME HAVEN

Bij de selectie van kandidaten die

zich op Maasvlakte 2 willen vestigen, let het Havenbedrijf onder meer op bedrijfseconomische aspecten, milieuzaken en duurzaamheid. Activiteiten moeten bijvoorbeeld een relatie met diepzeetransport hebben. Smits: 'Verder is van belang dat zo milieuvriendelijk gehandeld wordt als mogelijk. Dat betreft de dagelijkse manier van werken maar ook de wijze waarop een bedrijf het transport naar het achterland laat verlopen. Havenbedrijf en klanten maken van Maasvlakte 2 een duurzame haven.'

[Voor meer informatie over de klantenwerving:](#)

Dhr. F. Tazelaar

T +31(0)10 2521625

E [f.tazelaar@portofrotterdam.com](mailto:f.tazelaar@portofrotterdam.com)

# RIJK STAPT IN HAVENBEDRIJF N.V.

De financiering van het Project Mainportontwikkeling Rotterdam is verzekerd. Onderdeel van de afspraken die partijen begin september bezegelden, is dat het rijk aandeelhouder wordt van het Havenbedrijf Rotterdam N.V. Per 1 januari 2006 wordt het rijk voor 25 procent aandeelhouder tegen een bedrag van 50 miljoen euro. Na definitief groen licht voor de ruimtelijke procedure (Planologische Kernbeslissing-Plus) en een onomkeerbaar besluit over de aanleg van Maasvlakte 2 stort het Rijk 450 miljoen euro bij en neemt het aandelenbelang toe tot 33 1/3 procent.

President-directeur van het Havenbedrijf, Hans Smits, is zeer ingenomen met de rijksdeelname. 'Gelet op de belangrijke rol die de haven voor de nationale economie vervult, is het goed dat de rijksoverheid mede-aandeelhouder wordt. Door de gekozen constructie krijgt het Havenbedrijf een kapitaalsinjectie van € 500 miljoen. Die gebruiken we voor aanleg van Maasvlakte 2.'



# REPARATIE PKB-PLUS IN VOLLE GANG

Op verschillende terreinen doen het rijk en de samenwerkende partners uit het Project Mainportontwikkeling Rotterdam aanvullend onderzoek. Deze studies zijn in volle gang en leveren naar verwachting eind dit jaar resultaten op. Aanleiding voor de onderzoeken is de uitspraak van de Raad van State over de Planologische Kernbeslissing-plus (PKB-plus) voor het Project Mainportontwikkeling Rotterdam. De Raad van State oordeelde in januari dat op een aantal terreinen onvoldoende onderzoek was gedaan.

Nadat in april de Tweede Kamer het herstelplan van minister Peijs (Verkeer en Waterstaat) voor de PKB-plus over het PMR-project onderschreef, zijn onderzoeken gestart naar onder meer de invloed van Maasvlakte 2 op de Waddenzee. Het gaat daarbij vooral om het transport van slib en vislarven langs de Nederlandse kust richting Waddenzee.

## GEVOLGEN

Daarnaast onderzoeken de PMR-partners wat de gevolgen zijn van aanleg van 750 ha nieuw natuur- en recreatiegebied voor agrarische bedrijven, wordt onderzoek gedaan naar luchtkwaliteit, wordt een Strategische Milieubeoordeling voor het PMR-project gemaakt en wordt de gefaseerde aanleg van Maasvlakte 2 bekeken.

Nadat de uitkomsten van de onderzoeken bekend zijn, stelt het rijk een nieuwe PKB-deel 3 op. Wanneer de inspraak daarop heeft plaatsgevonden en de Raad van State uitspraak heeft gedaan in de eventuele beroepen kunnen de drie PMR-projecten daadwerkelijk worden uitgevoerd. Naar verwachting kan dat vanaf voorjaar 2008.

# KABINET STEM T IN MET MAINPORTPLANNEN

Het kabinet heeft begin september ingestemd met de uitgewerkte plannen voor gelijktijdige verbetering van de economie en de leefbaarheid in het Rijnmondgebied. Dit Project Mainportontwikkeling Rotterdam (PMR) omvat drie grote projecten die elk een deel van de omvangrijke opgave voor de toekomst uitwerken. Maasvlakte 2 zorgt voor nieuwe haventerreinen en havenbekkens dicht bij de Noordzee. Het project 750 ha leidt tot de aanleg en inrichting van 750 ha nieuw natuur- en recreatiegebied in de directe omgeving van Rotterdam. Het project Bestaand Rotterdams Gebied richt zich op intensiever gebruik van bestaande terreinen en op maatregelen die de leefbaarheid in het Rijnmondgebied verbeteren.

PMR is een project dat door het rijk gecoördineerd wordt. De uitvoering van de drie deelprojecten vindt elders plaats. Voor het project 750 ha is de provincie Zuid-Holland verantwoordelijk, voor Bestaand Rotterdams Gebied is dat de gemeente Rotterdam terwijl het Havenbedrijf Rotterdam N.V. voor eigen rekening en risico Maasvlakte 2 aanlegt. Met de instemming van het rijk met de uitgewerkte afspraken komen de PMR-projecten in de uitvoeringsfase terecht. Daadwerkelijke aanleg van de drie projecten is afhankelijk van het verloop van de ruimtelijke procedure en instemming van de Tweede Kamer.

Voor meer informatie over PMR: [www.mainport-pmr.nl](http://www.mainport-pmr.nl)



## De projectorganisatie Maasvlakte 2

### TOEGEWIJD, TRANSPARANT EN TOEGERUST

De Projectorganisatie Maasvlakte 2 is een apart onderdeel van het Havenbedrijf Rotterdam N.V. De projectorganisatie is speciaal ingericht om de havenuitbreiding op een adequate, transparante en professionele manier voor te bereiden en te laten uitvoeren. De projectorganisatie voert een zelfstandige financiële administratie. Het Havenbedrijf heeft speciaal voor het project een Projectboard ingesteld waarin de Projectdirecteur Maasvlakte 2 verantwoording aflegt aan de algemene directie van het Havenbedrijf.

Een Tenderboard bestaande uit externe aanbestedingsdeskundigen adviseert over de aanbesteding en de contractering. Een Auditcommissie brengt gevraagd en ongevraagd advies uit over het project aan de Raad van

## Waarom Maasvlakte 2?

# ZONDER UITBREIDING LOOPT HAVENONTWIKKELING SPAAK

De grootste haven van Europa is in zijn ontwikkeling vaker tegen grenzen gestuit. Daarom is in de jaren vijftig de Botlek aangelegd, in de jaren zestig de Europoort en in de jaren zeventig de huidige Maasvlakte. De haven groeit nu opnieuw uit zijn jas. De overslag van containers groeide in 2004 met 16 procent van 7.1 miljoen TEU\* (2003) naar 8.2 miljoen TEU (2004). Alleen de eerste helft van dit jaar deed daar nog eens een groei van 15 procent bovenop. De verwachting voor 2005 ligt dan ook rond de 9 miljoen TEU.

### INTENSIVEREN

Maar de ruimte om containeroverslag verder te laten groeien is in

Rotterdam vrijwel verdwenen. Om tot 2012 - wanneer Maasvlakte 2 in gebruik komt - te kunnen voorzien in de groei van containeroverslag is intensiever gebruik van het bestaande haven terrein de enige oplossing. Op het schiereiland op de huidige Maasvlakte gebeurt dat bij ECT door investeringen in extra kranen, nieuwe software voor de aansturing van het operationele proces en uitbreiding van de binnenvaart-capaciteit door aanleg van de Beerterminal (investering door het Havenbedrijf). Ook APMT is op het schiereiland de capaciteit aan het vergroten door extra investeringen en herinrichting van de terminal. Verder komt de nieuwe Euromaxterminal



beschikbaar. De komende zeven jaar kan daarmee de capaciteit binnen het bestaande gebied met zo'n 5,5 miljoen TEU groeien. Wanneer Maasvlakte 2 in de jaren na 2012 de groei verder kan accommoderen dan is dat positief voor de Nederlandse economie.

Loopt de aanleg van de haven-uitbreiding vertraging op dan is de kans groot dat ladingpakketten en klanten voor langere tijd aan Rotterdam voorbij varen.

\* TEU = eenheidsmaat voor containers

## Wat is Maasvlakte 2?

# TOPLOCATIE IN HART VAN EUROPESE MARKT

**Maasvlakte 2 is de noodzakelijke uitbreiding van de Rotterdamse haven. Vanaf 2012 is het de nieuwste, hoogwaardige toplocatie in het hart van de Europese markt. Het aan te leggen haven- en industriegebied krijgt 1000 hectare nieuw bedrijfsterrein voor bedrijven die nauw verbonden zijn aan diepzeetransport. Het gaat om activiteiten in de containersector, de chemie en de distributie van goederen. Aanleg van Maasvlakte 2 verdrievoudigt de capaciteit van de Rotterdamse haven voor op- en overslag van containers.**

### NATUURCOMPENSATIE

Voor natuur die verloren gaat, vindt compensatie plaats. Zo zal voor de Zuid-Hollandse en Zeeuwse kust in een gebied tien maal groter dan de landaanwinning een zeereservaat

worden ingesteld. Natuurwaarden boven en onder het zeeoppervlak krijgen zo de kans toe te nemen. Daarnaast worden nieuwe duingebieden en een nieuwe zeereep aangelegd.

### STAP VOOR STAP

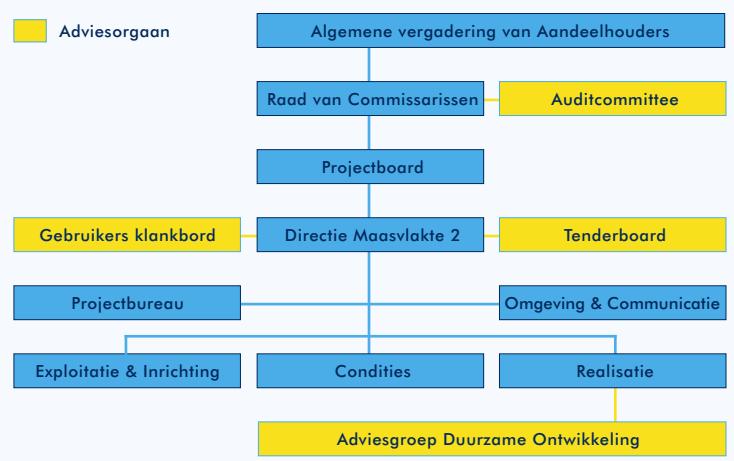
Maasvlakte 2 komt in delen tot stand. Met de aanleg van de eerste haven- en bedrijfsterreinen begint de

projectorganisatie Maasvlakte 2 dan ook pas als er klanten voor zijn. Het selecteren van potentiële klanten voor Maasvlakte 2 is in volle gang.



Commissarissen van het Havenbedrijf. De adviesgroep Duurzame Ontwikkeling, samengesteld uit gezaghebbende specialisten op dit terrein, onderzoekt de mogelijkheden om Maasvlakte 2 duurzaam aan te leggen, in te richten en te exploiteren. Daarnaast adviseert een gebruikersklankbord waarin klanten van het Havenbedrijf vertegenwoordigd zijn de projectorganisatie over logistieke en industriële wensen van toekomstige gebruikers. Op het gebied van projectbeheersing past de projectorganisatie Prince 2 toe, een internationale standaardmethode voor grote projecten.

## Organogram en adviesstructuur Projectorganisatie Maasvlakte 2



## MAXIMALE FLEXIBILITEIT, OPTIMALE KWALITEIT



Maasvlakte 2 is een complex project. Omdat het business case gestuurd is. We houden nadrukkelijk rekening met de wensen van de klanten. We starten pas met bouwen als er klanten zijn. Over dat laatste maak ik me weinig zorgen. Alle grote containerterminal operators en rederijen hebben zich officieel gemeld voor een plek op de landaanwinning. Met hun wensen en eisen zal de aannemer straks rekening moeten houden. Dat vraagt flexibiliteit. Bovendien willen we sneller kunnen bouwen als de klanten aangeven

meer haast te hebben. Tegelijkertijd moeten we de nodige vergunningprocedures doorlopen. Daarin willen we ideeën over ontwerp en bouwmethoden van de potentiële bouwers meenemen.

We moeten dus het optimum bereiken tussen wat de markt wil en wat de overheid voorschrijft. Daarbij hebben we te maken met het zittende bedrijfsleven en de scheepvaart die we tijdens de bouw niet willen hinderen. En het uitgangspunt is dat we Maasvlakte 2 maatschappelijk verantwoord aanleggen. Dat wil zeggen, met veel aandacht voor de effecten op het milieu en zonder te hoge kosten.



Ronald Paul  
Projectdirecteur

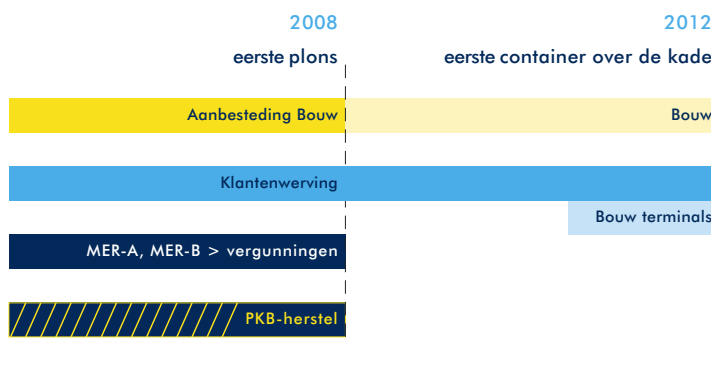
## BUSINESS CASE HOUDT HAVENUITBREIDING OP KOERS

**Grote projecten in Nederland lopen veelal uit de hand. Hoe voorkomt het Havenbedrijf dat de aanleg van Maasvlakte 2 hetzelfde overkomt?**

Aan het bouwen van dure zandvlaktes waar we geen geld mee kunnen verdienen, hebben we niets, zegt Maasvlakte 2 projectdirecteur Ronald Paul. 'En telkens meer geld

uitgeven aan een bouwproject dat onbeheersbaar lijkt, is ook niet onze wens. In onze aanpak hebben we daarin voorzien. Het project is business case gestuurd en de aanleg gebeurt onder Design & Construct. De aannemer die voor ons aan de slag gaat, krijgt een geïntegreerd contract. Hij is daarbij zowel verantwoordelijk voor het ontwerp, als voor de uitvoering, als voor de risico's die daarmee gemoeid zijn. Het Havenbedrijf krijgt de landaanwinning tijdig en voor een vaste prijs opgeleverd, volgens vooraf gemaakte afspraken en zonder verrassingen. Daar gaat

### Planning



### Maasvlakte 2 in de tijd

## GELIJKLOPENDE PROCESSEN BEOGEN TIJDWINST

Werken op verschillende sporen tegelijk. Dat is wat de projectorganisatie Maasvlakte 2 doet om het beste 'product' in de kortst mogelijke tijd op tafel te krijgen. Het product is hier: alle voorbereiding om begin 2008 met de aanleg van de landaanwinning te kunnen beginnen. De drie sporen waar de projectorganisatie aan werkt, zijn de werving van klanten, het contracteren van een aannemer en het doorlopen van de procedures (MER Aanleg en MER Bestemming) die nodig zijn om op tijd de juiste vergunningen te verkrijgen. Een vierde spoor is het herstel van de Planologische Kernbeslissing-plus. Dat deel van het nauw op elkaar afgestemde voorbereidingswerk wordt door het rijk verzorgd. Dit onderdeel ligt op het kritieke tijdpad. Groot voordeel van deze geïntegreerde aanpak is dat de plannen die de aannemers en de klanten op tafel gaan leggen, bekend zijn voordat vergunningen worden aangevraagd. De afstemming tussen aanvrager en vergunningverlener die daardoor mogelijk is, zorgt ervoor dat voor haalbare plannen handhaafbare vergunningen kunnen worden verleend.

de aannemer voor tekenen.' Voordat de aannemer aan het werk kan, doet Paul nog iets anders. 'We sluiten overeenkomsten met bedrijven die op de nieuwe Maasvlakte aan de slag willen. Daar zijn we nu al mee bezig. Uitgangspunt daarbij is: Geen klant? Dan ook geen Maasvlakte 2! Voor het totale project is een business case opgesteld, een economisch rekenmodel. Recente gegevens over marktontwikkeling, klantvraag, bouwwijze en een heleboel andere zaken stoppen we daarin. Op die manier houden we in het oog of het gewenste rendement op de investering gerealiseerd wordt. Doen we dat niet zo, dan moeten we zelf op de blaren zitten. Dat voorkomen we dus liever!'

### COLOFON

#### UITGAVE

Projectorganisatie Maasvlakte 2  
Deze nieuwsbrief verschijnt 4 x per jaar en informeert over de voortgang van het project Maasvlakte 2.

#### VORMGEVING

Smidswater, strategie > concept > design,  
Den Haag

#### FOTOGRAFIE

Havenbedrijf Rotterdam N.V.  
Freek van Arkel, Rotterdam

#### PRODUCTIE EN AFWERKING

PlantijnCasparie, Capelle a/d IJssel

#### ABONNEMENT

Ontvangt u deze nieuwsbrief liever digitaal? Meld u dan aan op de website. Ontvangt u deze nieuwsbrief liever niet? Mail dan naar: info@portofrotterdam.com

#### CONTACT EN MEER INFORMATIE

T +31 (0)10 252 1111

F +31 (0)10 252 1100

E info@portofrotterdam.com

W www.maasvlakte2.com



Port of  
Rotterdam

Projectorganisatie Maasvlakte 2  
is onderdeel van het Havenbedrijf Rotterdam N.V.