

Doe nog maar een overslagterminal in Rusland erbij!
Lennart Booij en Bas Jacobs

De Amsterdamse haven investeert in de ontwikkeling van de haven van Coevorden. Daar moet vracht uit het Westelijk Havengebied worden overgeslagen op treinen die naar Duitsland en Oost-Europa vertrekken. Een zoveelste voorbeeld van Amsterdamse grootheidswaan, vinden Lennart Booij, ondernemer en programmamaker, en Bas Jacobs, econoom aan de Universiteit van Amsterdam.

Het is weer zo ver. Het Amsterdamse Havenbedrijf heeft, na het doorslaande succes van de Amsterdamse containerterminal (kosten voor de Amsterdammers ongeveer 150 miljoen euro en nog geen klanten), de spectaculaire terugkoop van het Nissan-terrein voor 82,7 miljoen euro (na de oorspronkelijke verkoop aan Nissan voor 250 duizend euro), nu aangekondigd dat het gaat betalen voor faciliteiten bij het Rail Overslag Centrum in Coevorden, aldus Het Parool van vorige week woensdag. De precieze kosten zijn nog niet bekend, maar we spreken hier natuurlijk niet over een paar duizend euro's.

Wie groot wil denken moet niet op een euro meer of minder kijken. Zo blijkt. Maar dan zijn de Amsterdammers ook zeker van het feit dat de Rotterdammers het nakijken hebben. De wedstrijd tussen de Rotterdamse en Amsterdamse haven is nog maar net begonnen.

Keer op keer weten de Amsterdammers iedereen te verrassen. Ogenschijnlijk is Amsterdam een simpele verwerkingshaven, maar oordeel niet te vlug. Er wordt nijver gewerkt aan een ambitieuze agenda die de haven laat opstomen in de vaart der volkeren.

Zo is de concurrentie met Rotterdam aangegaan omtrent de containeroverslag. Na een enorme investering van de stad Amsterdam kunnen zeeschepen aan beide zijden worden gelost in deze stad. Helaas is er sinds de opening van de terminal, een jaar geleden, nog geen klant ontvangen. Maar dit komt waarschijnlijk door ontbreken van een grote zeesluis bij IJmuiden. Deze een miljard euro kostende mammoetsluis zal Amsterdam zeer aantrekkelijk maken bij de grote reders. Het is daarom dat het rijk, de provincie en wederom de stad Amsterdam er miljoenen voor reserveren.

Alsof dat nog niet genoeg is, gaat het Gemeentelijk Havenbedrijf de concurrentie aan met de Betuwespoorlijn, die in 2006 zal worden geopend. De lijn verbindt de Rotterdamse haven met het Duitse achterland. Tineke Netelenbos schrapte als minister van Verkeer en Waterstaat de verbinding met deze lijn vanuit Amsterdam vanwege de hoge kosten. Maar geen nood. Amsterdam, alom bekend om zijn volle portemonnee, betaalt nu mee aan een railoverslag in Coevorden die volgens de heer Egbertsen van het havenbedrijf 'de Betuwelijn overbodig maakt voor goederentransport naar Duitsland, Oost-Europa en Rusland.' Bovendien denkt de haven de concurrentie met andere havens in Europa aan te gaan door vracht naar Amsterdam te lokken.

Dit is een ongelooflijk staaltje handelskunst. In Amsterdam schakelen ze concurrent Rotterdam uit op de internationale handelslijnen, concurreren ze oneigenlijk met

havens in Europa en maken de toch al niet erg rendabele Betuwelijn plotsklaps overbodig. We zien een nieuwe Gouden Eeuw naderen.

Gotspe

Het is natuurlijk een gotspe dat door een gebrek aan nationale regie miljarden over de balk worden gesmeten. De economische bodem onder de mooie praatjes van het havenbedrijf verdwijnt als sneeuw voor de zon als men weet dat de gemeente dit bedrijf zwaar subsidieert door het bewust laag houden van de grondprijzen. Het Nissan-terrein is hiervan het meest schrijnende voorbeeld, zoals Bas Amelung van de Stichting Noordzeekanaalgebied Sterk, Schoon en Slim, een week geleden al op deze pagina beschreef. Het havenbedrijf kan door de kunstmatig lage grondprijzen uitstekend niet-rendabele projecten financieren en oneigenlijk concurreren met andere havens.

Stel, om de redenering maar eens te maken, dat er knelpunten zijn in het transport van zee naar het Oost-Europese achterland. Hoe deze knelpunten op te lossen? Bouw dan bijvoorbeeld overslagterminals in Oost-Europa. Een stukje dichterbij Rusland zou je denken. Zo denkt de Wereldbank er ook over. Die financiert, mede met hulp van nettobetaler Nederland, de bouw van een containerterminal in Tallinn, Estland.

Blijkbaar heeft het havenbedrijf niet nagedacht over alternatieven. Sterker, er zijn waarschijnlijk helemaal geen dringende of onoplosbare knelpunten in het transport van de Noord- of Oostzee naar Vladivostok.

Er is dus weinig fantasie voor nodig om te bedenken dat de opbrengsten van het vervoer en overslag de exploitatiekosten van de Coevorden-terminal bij lange na niet dekken. Laat staan de aanlegkosten. Net als bij de Betuwelijn. Het gevaar van een negatief rendement op de investering is levensgroot. Toekomstige generaties draaien dan jaar in, jaar uit op voor de exploitatieverliezen. Geen wonder dat het havenbedrijf financieel geen openheid van zaken geeft.

Verder kun je je afvragen of de gemeente zich sowieso van haar taken heeft gekwetend. Had niet duidelijk moeten zijn wat het doel van deze hele operatie is? Ook had gevraagd moeten naar een maatschappelijke kosten-baten analyse. Bijvoorkeur uitgevoerd door het onafhankelijke CPB. Dan wordt niet alleen gekeken naar het wel en wee van het Gemeentelijk Havenbedrijf, maar naar alle kosten en alle baten. Dus ook voor derden.

Krokodillentranen

Het is nu te hopen dat de wethouders van Amsterdam, die keer op keer krokodillentranen huilen bij het zoveelste project dat wegens geldgebrek niet of slechts in afgedankte vorm doorgang kan vinden (Stedelijk Museum, achterstallig schoolonderhoud, huisvesting en stadsvernieuwing), nu ingrijpen. Het publieke belang verdient beter. Dus eerst een heldere doelstelling van de investering. Dan een deugdelijke kosten-baten analyse. En vervolgens niet-rendabele operaties afblazen.

Het zou mooi zijn als ze niet weer hun onzinnige werkgelegenheidsargumenten van stal halen om toch geld uit te geven. De werkgelegenheid is alleen gebaat bij het

uitgeven van publiek geld aan rendabele projecten. Als die er niet zijn, geef het geld dan terug aan de burgers.

De werkgelegenheid neemt af als de overheden, en niet de mensen zelf, bepalen waaraan geld wordt uitgeven. Als de dames en heren politici actie nalaten kan niemand zich nog beroepen op het gebrek aan geld, dan rest alleen het gebrek aan visie.

Het Parool – December 12, 2002 – Meningen p. 11