

Reageren?

Als u wilt reageren op artikelen in deze krant, kunt u schrijven of mailen (met vermelding van uw adres!) naar: Het Parool, Postbus 433, 1000 AK Amsterdam of hetlaatstewoord@parool.nl

het laatste woord

Stop aanleg grote zeesluis IJmuiden

De gemeente Amsterdam beslist deze week over de aanleg van een grote Zeesluis in IJmuiden. Dit project is privaat noch maatschappelijk rendabel. De gemeente moet op zoek gaan naar alternatieven om een financieel-economisch fiasco te voorkomen.

BAS JACOBS

Deze week neemt de gemeente een besluit over de aanleg van een enorme zeesluis in IJmuiden, om zo de allergrootste internationale containerschepen toegang te geven tot het Noordzeekanaal. Overigens kunnen dergelijke schepen met volle belading de Amsterdamse haven nog steeds niet bereiken, aangezien het Noordzeekanaal te ondiep is.

Het Centraal Planbureau (CPB) kraakte de kosten-batenanalyse van het project: 'Opvallend is dat de baten, zelfs in het meest optimistische scenario, waarin zich een aantal zeer gunstige ontwikkelingen voordoen voor de overslag in de havens in het Noordzeekanaalgebied en betrekkelijk optimistische aannames zijn gemaakt over de levensduur van de Noordersluis, maar ternauwernood opwegen tegen de kosten'.

In tegenstelling tot wat de gemeente suggereert, is het volstrekt onaannemelijk dat aanleg van de zeesluis ooit maatschappelijk rendabel zal zijn. Vele veronderstellingen die ten grondslag liggen aan de berekeningen, moeten neerwaarts worden bijgesteld of zijn inmiddels achterhaald. Zoals het hoge groeiscenario, dat door het CPB wordt aangemerkt als 'extreem' en een 'bovenmarge'. De opbrengsten van de sluis worden nu systematisch overschat.

Immiddels is besloten tot aanleg van de Tweede Maasvlakte, waardoor de druk op de Amsterdamse haven vermindert. Alle grote containerlijnen zijn uit Amsterdam vertrokken. Door de daling van de voorziene groei van de containeroverslag zijn de groeiprognoses ook te optimistisch.

Daarnaast komt een groot deel van de groei uit vervoer van olie en kolen. Omdat de voorraden fossiele brandstoffen binnen ettelijke decennia zijn uitgeput, kunnen de groeivoorspellingen op lange termijn tegenvallen. Ook zal het milieuklimaatbeleid de komende decennia worden aangescherpt, met negatieve effecten op het scheepsvervoer van olie en kolen tot gevolg.

De baten van de zeesluis door kortere wachttijden worden volgens het CPB overschat, doordat buiten

beschouwing is gelaten dat bulkgoederen als kolen met de tijd weinig waarde verliezen. Een realistisch inschatting reduceert de baten van het zeesluisproject.

De kosten van de uitbreiding van haventerreinen na 2025 en achterlandverbindingen worden niet meegenomen in de kosten-batenanalyse.

De financieringskosten van het zeesluisproject worden onrealistisch laag ingeschat. Over slechts een derde van de naar voren te halen rijksbudgetten (die pas in 2025 zijn voorzien) wordt rente berekend. De rentekosten vallen daarom driemaal hoger uit dan geraamd.

De havengelden worden in het gunstigste scenario geraamd op 30 procent van de baten van het zeesluisproject. Eerder werd nog gerekend met 8 à 9 procent; het CPB noemt dit een 'opmerkelijk verschil'. Deze opbrengststijging kan alleen met hogere haventarieven worden gerealiseerd, waardoor schepen voor andere havens zullen kiezen.

Bij optimistische cijfers maakt het project 488 miljoen euro verlies

Het alternatief voor aanleg van de zeesluis wordt te ongunstig voorgesteld; het huidige sluiscomplex kan langer in gebruik blijven, al dan niet met betrekkelijk eenvoudige renovaties van bestaande sluisen. Bovendien is in recente jaren al voor meer dan 200 miljoen euro in renovatie geïnvesteerd.

De aannames omtrent opstoppingen voor het Noordzeekanaal zijn afkomstig van bedrijven uit het Amsterdamse havengebied. Zij hebben een commercieel belang om congestieproblemen te overdrijven. Het CPB suggereert dat de huidige sluis capaciteit groter zou kunnen zijn dan algemeen wordt aangenomen.

Differentiatie van de sluisgelden naar omvang lading en tijdstip kan helpen om de sluis capaciteit beter te benutten. Ook helpt een prioriteitssysteem, waarbij bepaalde schepen tegen betaling voorrang kunnen krijgen. Aanleg van een nieuwe zeesluis is dan minder snel noodzakelijk.

Deloitte heeft in opdracht van het havenbedrijf een rentabiliteitsanalyse gemaakt voor de zeesluis. Deze rentabiliteitsanalyse houdt alleen rekening met de kosten en baten voor het havengebied, terwijl een maatschappelijke kosten-batenanalyse kijkt naar (alle) kosten en baten voor heel Nederland. Ook op basis van de rentabiliteitsanalyse kan maar één conclusie worden getrokken: einde oefening zeesluisproject.



Een tanker in de sluis bij IJmuiden. De grote schepen liggen te diep om in één keer naar Amsterdam te varen en moeten eerst deels

De bruto-opbrengst van het project zeesluis – wederom op basis van optimistische veronderstellingen – bedraagt circa 112 miljoen euro. Na aftrek van de investerings- en onderhoudskosten resulteert een verlies van netto 488 miljoen euro. Het is daarom logisch dat geen enkele private financier zich bereid heeft verklaard eigen geld te investeren in het project. Deloitte: 'Vanwege het lage interne rendement is volledige private financiering van dit project zonder garanties vanuit de overheid voorlopig, maar in ieder geval tot 2025, uitgesloten.'

Ook als de gemeente Amsterdam het verlies afwentelt op de Nederlandse belastingbetaler – wat nu gebeurt – blijft het een verliesgevend project. De vraag wie opdraait voor de investeringskosten is namelijk irrelevant voor de beantwoording van de vraag of de investering moet worden gedaan.

Noch in de kosten-baten-, noch in

rentabiliteitsanalyses worden de 'niet-monetair kwantificeerbare baten of kosten' meegewogen. Dan moet met name worden gedacht aan de negatieve gevolgen van de zeesluis voor ecologie, landschap, woonomgeving, natuur en milieu. Het maatschappelijke rendement zal daarom nog negatiever worden.

Wethouders Ossel en Asscher wijzen bij voortdurend op de gunstige

Extra banen in de haven, maar elders zullen er meer verdwijnen

werkgelegenheidseffecten van de zeesluis. Maar omdat de gemeente Amsterdam in een onrendabel project investeert, zal ze meer banen in de rest van Amsterdam en Nederland vernietigen dan nieuwe banen creëren in het havengebied.

Ook wordt maar al te vaak beweerd dat ontwikkeling van het ha-

vengebied noodzakelijk is om mee te kunnen gaan in de vaart der volkeren, te concurreren met Aziatische landen of om te voorkomen dat buitenlandse bedrijven vertrekken. Sectorsteun of industriepolitiek verziekt de internationale concurrentieverhoudingen en verlaagt daarmee de welvaart.

Daarnaast wordt vaak gesuggereerd dat de ontwikkeling van de Amsterdamse haven het havenbedrijf in Rotterdam zou stimuleren en omgekeerd. Alsof Amsterdam en Rotterdam geen concurrenten van elkaar zijn. Nederland is te klein voor twee grote internationale containerhavens op tachtig kilometer afstand van elkaar.

Ook wordt door de havenlobby bij voortdurend gesuggereerd dat geen alternatief zou bestaan voor een grote zeesluis. In het nulalternatief van de eerder genoemde berekeningen wordt uitgegaan van de vervanging van de bestaande Noordersluis in de periode 2030 tot 2035, waarbij het scheepvaartverkeer niet wordt

Olimpische Spelen

69 woorden

Voor alle mensen, onder wie Erica Terpstra en Matthijs van Nieuwkerk, die het nog steeds foutief over 'Olympische' Spelen hebben, hierbij qua uitspraak nog een paar vergelijkbare Griekse woorden: gymnasium, syllabus, sympathiek, hymne, symfonie, pygmee,

lymfeklier en lynchen.

Hoe spreken jullie deze woorden dan uit? En gaan jullie tussen de middag dan lynchen?

'Olympische' spelen dus graag! Ik wens iedereen mooie Olympische Spelen!

Marek van den Born, Amsterdam

Wilt u met uw mening op deze plaats staan, schrijf dan een brief van maximaal 69 woorden. Mail naar 69woorden@parool.nl of ga naar www.parool.nl/69woorden

Brabanderrammers?

De zaterdag door uw journalist Hans van der Beek gemaakte vergelijking van homoseksuelen met 'Brabanders' of 'moeders met een bakfiets' vind ik op z'n minst opvallend. Sinds wanneer worden deze laatste twee 'groepen' gediscrimineerd of in elkaar geramd?

Joke Begeman, Amsterdam

MKB moet vuist maken

'ING eist forse kortingen', stond maandag op de Economiepagina. Puur misbruik van inkoopkracht, maar daar moeten mkb'ers gezamenlijk toch wel een machtsblok tegenover kunnen stellen? Hier ligt een mooie taak voor MKB Nederland: alle rekeningen opzeggen bij deze arrogante bank en als particulier sluit ik mij daar graag bij aan.

Ruud Pelgrum, Amsterdam

Brug over IJ, goed plan

Als Amsterdam ballen heeft, kan tegelijkertijd met de ingebruikname van de Noord/Zuidlijn een brug over het IJ worden opgeleverd, ergens rond 2018 (brief in *Het Parool* van zaterdag).

Als fietser ben je dan niet meer afhankelijk van de pont, waarvan de vaarrichting haaks staat op die van het - toenemende - vaarverkeer op het IJ, met alle risico's van dien.

En tot die tijd ligt de tussenoplossing nogal voor de hand: de tunnel is klaar, de metro rijdt er nog lang niet doorheen, dus laat fietsers deze dan gebruiken! Amsterdam, waar wacht je nog op?

Rodrigo Coesel, Amsterdam

Vraag het een 180-jarige

Uw toelichting bij de uitzending van *Dokument* getuigt van weinig historische kennis. Tachtigplussers van nu zouden de olielamp en de trekschuit nog hebben gekend.

Welnu, in de jaren dertig was elektrisch licht gemeengoed en wat de trekschuit betreft, de Nederlands(ch)e Spoorwegen vierden in 1939 hun honderdjarig bestaan. Voor de trekschuit en de olielamp kan men beter honderdtachtigjarigen raadplegen, maar ja.

Casper Ablij, Nijmegen

De Borenkijf

Wat een gouwehoer over De Borenkijf (zoals jullie dat terecht publiceerden) die verzakt dreigt te raken. Mooi gebouw hoor, maar ik vind de Munttoren van veel meer belang. Niet alleen als monument, maar ook als toeristentrekker. Alle aandacht dient zich hierop te richten: dit gebouw is veel ouder, mooier en fragieler, het behoort tot de juweeltjes van Amsterdam.

Conclusie: denk na of een tunnel boren ter hoogte van de Munt verstandig is; daar en in de Vijzelstraat speelt het oude stadshart pas echt een rol. Het Damrak ziet er toch al niet uit.

Frank Maas, Amsterdam

Karin Spaink



Niet alles is reclame

Sinds september vorig jaar wordt iedereen die een nieuw paspoort aanvraagt, verplicht zijn vingerafdrukken af te geven, die vervolgens centraal worden opgeslagen. De groep Het Nieuwe Rijk vond dat we het daar hoogstnodig over moesten hebben, en verspreidde een nepoverheidsfolder waarin ze satire en overdrijving als stijlmiddelen gebruikten.

De overheid dacht namelijk al fijn vooruit voor ons, legde de folder uit. Was het niet onhandig dat we tegenwoordig overal ons burgerservicenummer moeten invullen, zo'n lang getal dat niemand kan onthouden? Nu: dat BSN konden we voortaan gratis als barcode op onze arm laten tatoeëren, cadeautje van de overheid!

Minister boos. Zulke onfrisse associaties als Het Nieuwe Rijk legde waren ongepast, vond ze, het riekte naar het Derde Rijk, en ze deed aangifte. Het Openbaar Ministerie seponerde die klacht: wellicht was de folder smakeloos, maar er werd niks strafbaars in gezegd: politiek bedrijven en neplogo's gebruiken mag nu eenmaal.

Ook de Reclame Code Commissie had een klacht ontvangen en liet zich over de folder uit. Die uitspraak werd vorige week bekend: de RCC keurde de folder met kracht af. Eh... de Reclame Code Commissie? Het ging toch niet om een advertentie? Waar bemoeien ze zich mee?

Buiten de waard gerekend.

De RCC, een zelfregulerend orgaan, heeft zichzelf nieuwe bevoegdheden aangemeten. Als een idee publiekelijk wordt aanbevolen, volstaat dit volgens hen om het onder hun jurisdictie te laten vallen. 'Nu de Commissie ingevolge artikel 1 van de Nederlandse Reclame Code bevoegd is elke openbare aanprijzing van denkbeelden te toetsen aan de Nederlandse Reclame Code...' et cetera.

Dat het niet om een reclamefolder ging, doet er niet toe. In haar overwegingen stelt de RCC zelfs expliciet dat de fol-

Een verzuim dat de RCC hoogstnodig moet goedmaken. Balkenende die zijn beleid in de Tweede Kamer aanprijst, moet voortaan volledig waarheidsgetrouw zijn - anders sturen we de RCC op hem af, die hem bovendien de oren moet wassen omdat zijn uitlatingen 'onvoldoende als reclame herkenbaar' waren.

We hebben voortaan ook geen commissies-Davids meer nodig: de RCC staat voor ons klaar! De rechtszaak tegen Wilders? Meteen overdoen aan de RCC, die weet daar wel raad mee. Productvergelijkin-

Commissies-Davids hebben we voortaan niet meer nodig: de Reclame Code Commissie staat voor u klaar!

der 'onvoldoende als reclame herkenbaar' was, en telde dat als een punt in het nadeel van Het Nieuwe Rijk.

Elke openbare aanprijzing van denkbeelden is reclame, zelfs als het niet als zodanig herkenbaar is, noch zo is bedoeld? Je hoeft geen product meer te verkopen om voortaan onder het scherpe, deskundige oordeel van het RCC te vallen? Nee maar. Dat biedt perspectief!

En hemel, wat is de RCC dan al die tijd gruwelijk nalatig geweest. Nooit een woord van ze gehoord over de uitzendingen in het kader van de zendtijd voor politieke partijen; daar worden immers bij de vleet denkbeelden aangeprezen en tal van valse claims gemaakt.

gen waren al langer aan strenge regels onderhevig. Ai. Da's de doodssteek voor elke politieke partij die ongefundeerd wil katten op de concurrentie.

En voortaan - dat is nog het beste nieuws - kan elk folder-tje van Scientology linea recta worden aangemeld bij de Reclame Code Commissie, die dan moet oordelen dat het hier ongefundeerde claims betreft.

Jongens toch. De RCC heeft geen enkele bevoegdheid om politieke acties of politieke denkbeelden te beoordelen, en moet zich dergelijke aspiraties ook vooral niet willen aanmeten. Zelfregulering leidt kennelijk gemakkelijk tot zelfoverschatting.

k.spaink@parool.nl



worden gelost.

FOTO OLAF KRAAK/ANP

gestremd. Met aanvullende 'no regret'-maatregelen kan de huidige sluiscapaciteit op peil blijven.

Tot slot, de technische en financiële uitvoering van de plannen is niet goed doordacht. Geen harde afspraken zijn gemaakt over de verdeling van de financieringskosten en of de private sector daarbij nog een rol gaat spelen. Ook zijn geen concrete afspraken gemaakt hoe budgetoverschrijdingen te voorkomen en wie dan de risico's draagt.

In het belang van de belastingbetaler, in het belang van de integriteit van het publieke bestuur en in het belang van het land dient de gemeente het project van een nieuwe grote zeeluis in IJmuiden te staken en op zoek te gaan naar betere alternatieven. Zo niet, dan zal ook het zeeluisproject in IJmuiden in een politiek-bestuurlijk en financieel-economisch fiasco ontaarden.

De auteur is hoogleraar economie en overheidsfinanciën aan de Erasmus Universiteit Rotterdam

Zak

