

# THINK GLOBAL, ACT LOCAL: MAASVLAKTE II EN HET MAINPORTCONCEPT (1993-2008).

Dirk M. Koppenol<sup>1</sup>

## 1. Inleiding

Tussen 1993 en 2008 vond het besluitvormingsproces plaats van een havenuitbreiding van de grootste haven ter wereld, Rotterdam.<sup>2</sup> Dit project, Maasvlakte II, dat de haven met 20 procent moest vergroten, vond zijn basis in het mainport-model. Een model dat in Nederland werd uitgevonden en welke ook alleen in Nederland wordt gebruikt. Dit model onderstreepte dat grote intercontinentale vervoersknooppunten de internationale handel zouden gaan domineren. Binnen de Nederlandse context werden deze vervoersknooppunten door de overheid van groot nationale economisch belang geacht.<sup>3</sup> Mainport-projecten moesten de positie van deze grote vervoersknooppunten waarborgen en versterken, waardoor indirect de nationale economie ook een impuls zou krijgen. Maasvlakte II was één van die projecten.

Vanaf de millenniumwisseling kwam het mainport-model onder druk te staan en het woord mainport raakte daardoor in onbruik (zie grafiek 1). Toch werd paradoxaal genoeg in 2008 met brede politieke en publieke steun met de bouw van mainport-project Maasvlakte II begonnen. Om deze paradox te begrijpen is de hoofdvraag van dit artikel: Hoe het mogelijk is dat het mainport-project Maasvlakte II brede steun kreeg, terwijl het mainport-model onder druk kwam te staan?

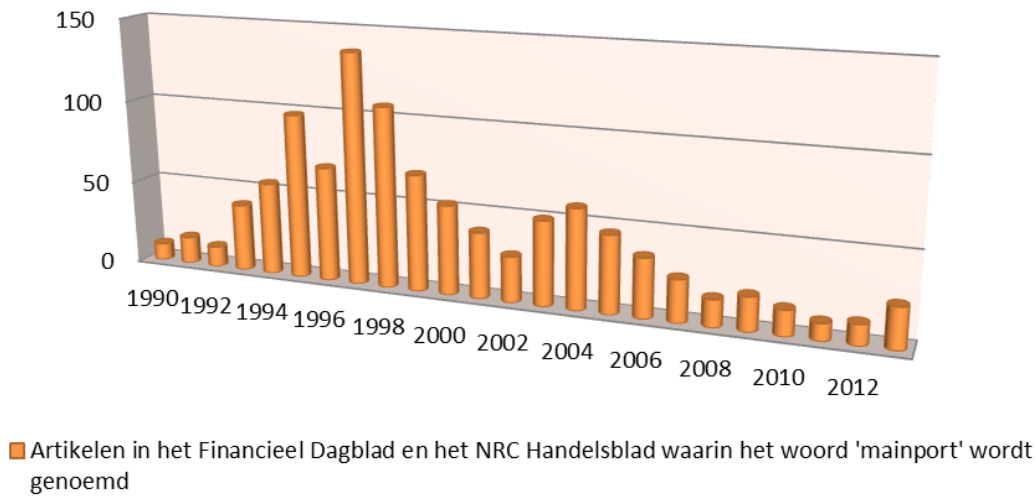
---

<sup>1</sup> Werkzaam aan de Erasmus Universiteit Rotterdam, [koppenol@eshcc.eur.nl](mailto:koppenol@eshcc.eur.nl).

<sup>2</sup> Tussen 1962-2004 was de Rotterdamse haven de drukste in de wereld qua overslag, tot op de dag van vandaag de drukste in Europa.

<sup>3</sup> Definitie van B. Kuipers en W. Manshanden, *Van Mainport naar wereldstadhaven. Belang en betekenis van mainports in 2040 voor de Nederlandse economie* (Delft 2010), 15. Definitie: Een zeer groot intercontinentaal vervoersknooppunt met: (a) een omvangrijke -knooppuntfunctie en hoge mate van 'connectiviteit', (b) een sterke regionale vestigingsplaatsfunctie, (c) een regiefunctie en (d) een significante doorwerking in de nationale economie/productiestructuur.

**GRAFIEK 1: AFNAME VAN DE AANDACHT VOOR HET MAINPORT-CONCEPT IN NATIONALE KRANTEN.**



Het gebruik van het mainport-model kan in drieën worden verdeeld (zie tabel 1).<sup>4</sup> Ten eerste werd het model in de maritieme sector gebruikt als *logistiek concept*, waarmee werd aangeduid dat iets de belangrijkste haven/hub van een continent is waarlangs de meeste goederenstromen werden vervoerd. Daarnaast werd het als politiek en bestuurlijk *beleidsconcept* gebruikt, waarbij Schiphol en de haven van Rotterdam als de twee belangrijkste motoren van de Nederlandse economie worden bestempeld. Ten slotte werd het door onder andere de haven van Rotterdam als *marketingconcept* gebruikt, waarbij de promotie van investeringen ter versterking van de positie van de haven voorop stond. Deze paper richt zich op de laatste twee concepten, omdat deze sterk met elkaar vervlochten waren. Doordat de nationale overheid, Rotterdam bestempelde als de motor van de Nederlandse economie was het uiteraard ook een goed marketingconcept. Toen het mainportconcept op nationaal niveau onder druk kwam te staan, moest het Havenbedrijf echter actief op zoek naar een alternatief marketingconcept.

**TABEL 1: DRIE SOORTEN GEBRUIK VAN HET MAINPORT-CONCEPT.<sup>5</sup>**

	Oorsprong	Inhoud
<b>Logistiek concept</b>	Maritieme sector	Belangrijkste haven/hub van een continent

<sup>4</sup> Ibidem.

<sup>5</sup> Driedeling overgenomen van B. Kuipers, 'The Rise and Fall of the Maritime Mainport', *Association for European Transport* (2002).

<b>Beleidsconcept</b>	Overheid	Rotterdam en Schiphol als motoren van de Nederlandse economie
<b>Marketingconcept</b>	Rotterdam en Schiphol	Promotie van investeringen in mainports

Om de hoofdvraag te beantwoorden, wordt eerst de krachtige opkomst van het mainport-concept uiteengezet, omdat dit de basis legde voor Maasvlakte II. Daarna wordt de groeiende kritiek vanuit de politiek, wetenschap en belangenorganisaties op het mainport marketingconcept en Maasvlakte II uiteengezet. Ten slotte wordt beargumenteerd dat Maasvlakte II brede steun kreeg doordat het mainport-model de bijrol en leefbaarheidsprojecten de hoofdrol kregen.

## 2. Mainport-concept als basis voor Maasvlakte II

Alvorens de opkomst van de mainport-concepten te beschrijven, is het belangrijk om te benadrukken dat het model slechts een verwoording was van de sterke positie die de haven van Rotterdam al had in Den Haag rond 1990.<sup>6</sup> Tot 2004 was Rotterdam de drukste haven in de wereld en daarom was het ondenkbaar dat de haven aan haar lot werd overgelaten. Hier kwam ook bij dat het economische belang groot was. In 1992, was de verhouding van de Rotterdamse haven ten opzichte van het totale Bruto National Product 4,5 procent in termen van werkgelegenheid en 6 procent in termen van toegevoegde waarde.<sup>7</sup> Het mainport-model dat zijn oorsprong vond in de logistiek sector verwoordde alleen voor het eerst een urgentie om te investeren in Rotterdam. Hiermee versterkte het de positie van de haven van Rotterdam.

Het mainport-model werd geïntroduceerd in Nederlands als logistiek concept. Dit vond zijn basis in het onderzoek van de economen prof. dr. G.G.J.M. Poeth en dr. H.J. van Dongen, welke werkzaam waren aan de Erasmus Universiteit van Rotterdam. Midden-jaren tachtig kregen zij de opdracht van de gemeente Rotterdam om onderzoek te doen naar de nieuwe trends in de wereldhandel.<sup>8</sup> Dit viel in de periode dat Rotterdam, maar ook de Rijksoverheid geconfronteerd werd met de

<sup>6</sup> Interview met voormalig Directeur-Generaal Bram Westerduin, 20 November 2012.

<sup>7</sup> Ministerie van Verkeer en Waterstaat, *Haven-economische impactstudies: een evaluatie. Potenties en problemen van economische effectmetingen voor de weergave van het belang van zeehavens* (Rotterdam 1997).

<sup>8</sup> G. G. J. M. Poeth en H. J. Van Dongen, *Rotterdam of de noodzaak van een infrastructuur voor informatie*. (Rotterdam 1985) 9-11.

hoogste werkloosheidscijfers sinds de jaren 30. Om hier het hoofd aan te kunnen bieden werd er gezocht naar sectoren die zouden kunnen dienen als motoren van de economie.<sup>9</sup> In deze context moet hun onderzoek worden geplaatst. In 1985 kwam hun onderzoek uit in het boek: *Rotterdam of de noodzaak van een infrastructuur voor informatie*.<sup>10</sup> Poeth en Van Dongen concludeerden dat: 'alleen die havengebieden (lees: die landen!) die in staat zullen blijken de problemen rond de herstructurering van hun havenbekkens, hun vervoerswegen, hun industrie en hun stadontwikkeling te benaderen vanuit een wel overdacht integratief concept zullen kunnen overleven temidden van de groten'.<sup>11</sup> Het is binnen deze context dat Poeth en Van Dongen het *mainport-verschijnsel* introduceerde. Zij beschreven het als: 'bepaalde activiteiten concentreerden zich in grote, centraal gelegen havens'.<sup>12</sup> Volgens hen was het vooral een trend die zich in het verleden voordeed. De haven van Rotterdam was bijvoorbeeld de grootste haven in de wereld geworden door handelsstromen aan zich te binden. Het Havenbedrijf van Rotterdam zou echter het mainport-verschijnsel ombouwen tot een model voor de toekomst, waarin het Havenbedrijf de actieve manager was in het transport keten. Hiermee ontstond het marketingconcept, want er waren investeringen nodig om competitief te blijven en deze taak te blijven vervullen.

Dit idee dat investering noodzakelijk waren, werd overgenomen door de nationale overheid en hiermee ontstond het politiek/bestuurlijk beleidsconcept dat Rotterdam een van de motoren was van de Nederlandse economie.<sup>13</sup> Bijvoorbeeld in 1988 voltooide het ministerie van Volkshuisvesting Ruimtelijke Ordening en Milieu (VROM) de Vierde Nota voor de Ruimtelijke Ordening waarin de Rotterdamse haven aangewezen werd als een van de mainports van Nederland ofwel een van de motoren van de Nederlandse economie.<sup>14</sup>

Dat het marketingconcept krachtig was, bleek uit hoe snel Maasvlakte II zijn weg vond op de nationale agenda. In 1991 werd in de Vierde Nota over de Ruimtelijke Ordening extra (VINEX), elf regio's aangewezen waarbij de economische

---

<sup>9</sup> Wetenschappelijk voor het Regeringsbeleid, *Publieke Zaken in de Samenleving*, [http://www.wrr.nl/fileadmin/nl/publicaties/PDF-Rapporten/Publieke\\_zaken\\_in\\_de\\_marksamenleving.pdf](http://www.wrr.nl/fileadmin/nl/publicaties/PDF-Rapporten/Publieke_zaken_in_de_marksamenleving.pdf) (18-04-2013) 31.

<sup>10</sup>Ibidem, 9-11

<sup>11</sup> Ibidem, 9-10

<sup>12</sup> Ibidem, 12

<sup>13</sup> L. Van Duinen, *Planning Imagery. The emergence and development of new planning concepts in Dutch national spatial policy*. (Amsterdam 2004) 65-66.

<sup>14</sup> Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, *Vierde nota over the ruimtelijke ordening. Deel c: kabinetsstandpunt* (Den Haag 1988) 8.

ontwikkeling gekoppeld zou worden aan de investering in de leefbaarheid en natuur. Een van die regio's werd de Rijnmond regio, *Ruimtelijk Ordening en Milieu Rijnmond* (ROM-Rijnmond). De gemeente Rotterdam koos hierbij een harde lijn, alleen als het Havenplan 2010 werd gebruikt als uitgangspunt zou er mee worden gewerkt aan het programma.<sup>15</sup> In dit document gaf het Havenbedrijf Rotterdam haar visie op de toekomst van de haven en de benodigde investering om de competitiviteit te versterken.<sup>16</sup> In het Havenplan 2010 werd de verwachting uitgesproken dat het aantal drukke havens per continent zou afnemen. Het idee was dat door schaalvergroting in de scheepvaart het voordeliger werd voor rederijen om slechts een à twee havens aan te doen. Dit werd de 'concentratie op de zogenaamde mainports' genoemd.<sup>17</sup> Welke haven in Hamburg-Le Havre range een van deze mainports zou worden, werd gezien als ongewis.<sup>18</sup> Om die reden was de bouw van Maasvlakte II noodzakelijk, aangezien er de verwachting was dat er op kort termijn een gebrek aan haventerrein zou ontstaan.<sup>19</sup>

De betrokken ministeries accepteerden zonder veel weerstand het voorstel van de gemeente om het Havenplan 2010 als uitgangspunt te gebruiken en hiermee werd Maasvlakte II in 1993 een van de projecten tot versterking van de economie in de Rijnmond regio. Dit was bijzonder aangezien begin jaren negentig Maasvlakte I nog half leeg was en er geen groei van het gebruik van haventerreinen kon worden geconstateerd. Kortom, de havenuitbreiding was in belangrijke mate gebaseerd op visie en niet op de directe vraag vanuit de markt.

### 3. Mainport-concept en Maasvlakte II onder druk

Vanaf 2000, kwam er kritiek te staan op het mainport-model doordat het vooral geassocieerd werd met de containersector. Hoewel dit de sterkst groeiende sector was in de haven tijdens jaren negentig en nu, leverde het relatief weinig banen en toegevoegde waarde op. Zo groeide de overslag met containers tussen 1970 en 1995 met 1067 procent naar 3,2 miljoen containers, maar nam het aantal banen

---

<sup>15</sup> Archief: Havenbedrijf Rotterdam: 124233 *Havenplan 2010 evaluatie 1999-2001, Havenplan 2010 ... een tussenstand Februari 2001*

<sup>16</sup> College van burgemeester en wethouders van de gemeente Rotterdam, *Havenplan 2010* (Rotterdam 1993) 6 en 43.

<sup>17</sup> *Ibidem*, 34

<sup>18</sup> *Ibidem*, 34

<sup>19</sup> *Ibidem*, 54-55

maar toe met 500 procent naar 2500.<sup>20</sup> De miljarden investeringen die nodig waren voor de Betuweroute en Maasvlakte II zorgden voor de vraag of dit wel rendabel was.

In 1997 schreef prof. ir. A.A.J. Pols een rapport voor de Wetenschappelijke Raad voor het Regeringsbeleid waarin hij uithaalde naar het mainport-model.<sup>21</sup> Trouw kopte als gevolg van het rapport op mei 1997: 'Mainports blijken geen motoren van de economie'.<sup>22</sup> Pols argumenteerde dat er geïnvesteerd zou moeten worden in ICT en het onderwijs in plaats van in mainport-projecten zoals de Betuweroute.<sup>23</sup> Daarnaast had hij ook hevige kritiek op de mainport-model zelf en hiervoor gebruikte hij de volume-gulden-paradox.<sup>24</sup> Volgens hem transporteerde Nederland steeds meer, maar werd er steeds minder mee verdiend.<sup>25</sup> Zijn conclusies werden met enige gereserveerdheid ontvangen, maar hadden wel een langer termijn doorwerking. In 2002 zei staatssecretaris van Financiën Wouter Bos in *Vrij Nederland* dat de mainport strategie over zijn hoogtepunt heen was.<sup>26</sup> Net als Pols argumenteerde hij dat de oude economie over zijn hoogtepunt heen was en de ICT en de diensten sector de toekomst hadden. Weerstand tegen het mainport-model deed Harry Welters namens Scheepvaartvereniging Zuid (SVZ) er toe overgaan om tijdens een congres in 2002 op te roepen tot het zoeken van een nieuwe visie op de haven om de overheid te blijven overtuigen van investeringen in de haven.<sup>27</sup> Kortom zowel het idee dat Rotterdam de motor was van de Nederlandse economie en investeringen in de mainports van essentieel belang waren kwamen onder druk te staan.

Doordat het mainport-model aan kracht verloor, kwamen er ook vraagtekens te staan bij het nut en de noodzaak van Maasvlakte II. Allereerst was de vraag of een investering van 3 miljard euro in Maasvlakte II wel opwoog tegen de banen die het zou genereren. Om deze reden keerde bijvoorbeeld in 1997 onder andere FNV-bondgenoten zijn rug naar het project.<sup>28</sup> Daarnaast kwam de vraag op waarom een goedkopere havenuitbreiding niet beter was, bijvoorbeeld in Zeeland. Hiermee werd de mainport gedachte dat Rotterdam de motor was van de Nederlandse economie en

---

<sup>20</sup> G. C. Meeuse en C. Boele, *Rotterdam: een haven 1970-1995* (Rotterdam 1996) 9.

<sup>21</sup> A.A.J. Pols, *International concurrentiekracht en mainport-strategie* (Delft 1997).

<sup>22</sup> Unknown, 'Mainports blijken geen motoren van de economie', *Trouw*, 15 mei 1997.

<sup>23</sup> A. A. J. Pols, 'Alternatieven voor Nederland distributieland', in J. P. Elhorst en D. Strijker (eds.), *Het economisch belang van het vervoer. Verleden, heden en toekomst* (Groningen 1999) 100.

<sup>24</sup> *Ibidem*, 97-98.

<sup>25</sup> *Ibidem*, 97-98

<sup>26</sup> H. Welters, 'Containers en de nieuwe economie', *Maritiem Journaal*, (2000) 116. He refers to *Vrij Nederland*.

<sup>27</sup> Harry Welters, paper preparation harbour debate, December 2002, Scheepvaartvereniging Zuid (SVZ). SVZ is de voorloper van Deltalinqs.

<sup>28</sup> Gert Onnink, 'Vakbond wil afspraken over havengroei', *Rotterdams Dagblad*, 20 november 1998.

competitiviteit verkregen door clustering in twijfel getrokken. Zo werd in 1997 zelfs een parlementaire motie aangenomen waarin het kabinet werd opgeroepen om alle alternatieven voor Maasvlakte II, inclusief een uitbreiding in Zeeland, als gelijken te onderzoeken.<sup>29</sup>

De reden dat deze kritiek niet resulteerde in de verwerpen van het project Maasvlakte II was dat het project al sterk was verankerd. Allereerst was Maasvlakte II al opgenomen in de ambtelijke nota's, waardoor Maasvlakte II niet een kwestie was van wel of niet, maar eerder een kwestie van wanneer. Verder werd in 1998 the Planologische Kernbeslissing van Maasvlakte II gestart, waardoor het politiek bijna onmogelijk was om het proces weer te stoppen. Ten slotte bood Maasvlakte II een positief politiek doel. Midden jaren negentig was er namelijk geïnvesteerd in de Betuweroute, waar veel kritiek op kwam doordat er te weinig gebruik van werd gemaakt. Met de bouw van Maasvlakte II kon een extra stimulans worden gegeven aan het gebruik van dit spoor. Met andere woorden, ook zonder de politieke steun voor het mainport-model, *an sich*, was er steun van een investering in de haven. Toch moest Rotterdam, voor de snelle uitvoering van Maasvlakte II, de marketingstrategie aanpassen om steun te generen voor het project.

#### 4. Alternatief voor het mainport-concept

Rond 1999 werd het Rotterdam steeds duidelijker dat de argumentatie voor Maasvlakte II niet alleen maar gefundeerd kon worden op het mainport-concept, omdat dit politiek niet meer houdbaar was. Vóór 1999 was er in Rotterdam weinig tot geen twijfel dat Maasvlakte II snel gebouwd zou worden. Vooral ook omdat het mainport-beleid van de overheid onderstreepte dat de competitiviteit van de motoren van de economie koste wat kost versterkt moest worden. Vanaf 1999 werd het eenzijdige verhaal dat een investering in Maasvlakte II nodig was omdat Rotterdam een mainport was, werd niet meer geaccepteerd. Het is niet voor niets dat minister of Verkeer en Waterstaat Tineke Netelenbos zich in deze periode beklaagde over de lobby vanuit Rotterdam. In retrospectief zei oud-havenwethouder Peter van Dijk over deze periode: 'Enige nuancering was Rotterdam vreemd, ook als het de financiering van de Tweede Maasvlakte betrof. Het was in het landsbelang dus of het Rijk even

---

<sup>29</sup> <https://zoek.officielebekendmakingen.nl/dossier/24691/kst-24691-7?resultIndex=266&sorttype=1&sortorder=4> (12-09-2014).

wilde betalen.<sup>30</sup> Dit zorgde in 1998 voor weerstand, omdat het Rijk ook geconfronteerd werd met andere belangen en belangengroepen.

De overheid zag investeringen in de haven niet meer als noodzakelijk en om die reden richtte Rotterdam zich op wat vroeger een klein onderdeel was van het Maasvlakte II proces, namelijk de investering in de leefbaarheid in de Rijnmondregio. Zo was Maasvlakte II al vanaf 1993 gekoppeld aan 750 hectare aan nieuwe natuur (1000 voetbalvelden). Vanaf 1999 begon Rotterdam veel harder in te zetten op het evenwichtig investeren in de gehele Rijnmondregio. Dit had verschillende redenen. Allereerst wilde Rotterdam bredere steun genereren voor Maasvlakte II, door de natuur- en milieuorganisaties over te halen om het project te steunen. De reden was dat de invloed van deze organisaties snel was gegroeid. Waar Natuurmonumenten bijvoorbeeld begin jaren negentig nog 300.000 leden had, waren dit bijna een miljoen leden in 2001.<sup>31</sup> Dit hield in dat zij op hun hoogtepunt 1 op 6 Nederlandse gezinnen vertegenwoordigden. Daarom wilden zij ook invloed in het besluitvormingsproces van Maasvlakte II.

Rotterdam zag leefbaarheid ook als een kans. Het rapport van het Centraal Planbureau uit 1997 liet zien dat meer intensief gebruik van de huidige havens, Maasvlakte II op de korte termijn onnodig maakte. Maar vanuit leefbaarheidsoogpunt zou meer intensief gebruik van de havens, welke dicht bij de stad lagen, resulteren in meer geluidsoverlast. Vanuit dit oogpunt werd het verschuiven van havenactiviteiten naar het westen (en een mogelijk Maasvlakte II) logischer. Hier kwam nog bij dat delen van de oude havens konden worden omgebouwd tot nieuw woninggebied waardoor eveneens dure Vinex-wijken onnodig werden.

Deze instelling van Rotterdam resulteerde in 2000 in een convenant met de meest invloedrijke natuur- en milieuorganisaties.<sup>32</sup> In dit convenant werden, naast de creatie van 750 hectare aan nieuwe natuur en haven revitalisering, nog een aantal andere projecten opgenomen tot verbetering van het leefklimaat in de Rijnmondregio. Hoewel in 2005 Rotterdam weer geconfronteerd werd met een vertraging doordat de Raad van State de meeste beroepen gegrond achtte, werd tussen 2005 en 2008 wederom steun gegenereerd met leefbaarheidsprojecten en

---

<sup>30</sup> Unknown, 'Gerrit Zalm kreeg zijn zin', *Het Financieel Dagblad*, 18 november 2003.

<sup>31</sup> <http://www.compendiumvoordeleefomgeving.nl/indicatoren/nl1281-Ledenaantal-particuliere-natuur--en-milieu-organisaties.html?i=19-21> (11-09-2014).

<sup>32</sup> Gemeente Rotterdam, Havenbedrijf Rotterdam, natuurorganisaties, *Visie en Durf* (2000) en *Visie en Vertrouwen* (2008).



niet met het mainport marketingconcept.<sup>33</sup> Zo werd brede steun verkregen voor Maasvlakte II.

De toevoeging van projecten aan het grotere plan voor Maasvlakte II – Project Mainport Rotterdam, kan niet worden afgedaan als een doekje voor het bloeden. De investeringen die werden gedaan waren substantieel. Van het in 2004 toegezegde overheidsgeld voor het gehele project was maar liefst 45 procent gereserveerd voor additionele projecten en 55 procent voor de bouw van Maasvlakte II. Met andere woorden, de nieuwe focus op leefbaarheidsprojecten had een prijskaartje. Daarnaast was de uiteindelijke beslissing voor de bouw van Maasvlakte II door de nationale overheid eveneens gebaseerd op een positieve Maatschappelijk Kosten Baten Analyse van het Centraal Planbureau.<sup>34</sup> Wel werd uit het rapport duidelijk dat elke kostendrukkende maatregel gewenst was om de mogelijk winstgevendheid te verhogen. Onder andere werd voorgesteld om Maasvlakte II in fasen aan te leggen.

Kortom, het economische belang van Maasvlakte II speelde een belangrijke rol in de overweging om de havenuitbreiding te bouwen, maar het waren uiteindelijk de leefbaarheidsprojecten die zorgden voor de steun.

## 5. Conclusie

De hoofdvraag van deze paper was: hoe het mogelijk is dat het mainport-project Maasvlakte II brede steun kreeg, terwijl het mainport-model dat aan de basis van dit project lag onder druk kwam te staan? Allereerst was de vliegende start die het mainport-model gaf van groot belang. Binnen drie jaar na het uitkomen van het boek van Poeth en Van Dongen (1985) had het concept brede steun van het kabinet en dit legde de basis voor een havenuitbreiding van de Rotterdamse haven. In 1993 werd een onderzoek naar Maasvlakte II officieel opgenomen in een nationaal plan voor regionale ontwikkeling. Hiermee was het mainport-model een zeer krachtig model en zoals de bekende schrijver en staatsman Victor Hugo zei: 'greater than the tread of mighty armies is an idea whose time has come'. Vanaf 2000 was deze tijd echter voorbij.

---

<sup>33</sup> Vanaf dat moment nam het verzelfstandigde Havenbedrijf Rotterdam de rol op zich van manager van het project.

<sup>34</sup> Centraal Planbureau, Nederlands Economisch Instituut en Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu, *Welvaartseffecten van Maasvlakte 2: conclusies en samenvatting* (2001) .

Er werden vraagtekens gezet bij het nut van investeringen in mainport Rotterdam, vooral in de context van de groeiende containeroverslag. Deze discussie vergrootte de invloed van de toch al invloedrijke natuur- en milieuorganisaties, welke al vanaf begin jaren negentig probeerden meer invloed te krijgen in het besluitvormingsproces. De reden dat brede steun ontstond voor Maasvlakte II was het gezamenlijke initiatief van Rotterdam en de meeste invloedrijke natuur- en milieuorganisaties om de discussie over het nut en de noodzaak los te laten en de schijnwerpers te zetten op de gebalanceerde ontwikkeling van het Rijnmondgebied. Dit hield niet in dat de nut en noodzaak discussie verdween, maar dat het zwaartepunt verschoof naar de vraag hoe een zo'n goed mogelijke inpassing van Maasvlakte II in het Rijnmondgebied mogelijk was. Hiermee werd brede steun verkregen voor het project, ondanks het feit dat het mainport-model onder druk kwam te staan.

Dit besluitvormingsproces laat duidelijk zien dat het mainport-model als marketingconcept een zeer korte levensduur had. Als logistiek concept is het echter nog steeds springlevend, want nog steeds groeien de containerschepen in grootte waardoor het aantal havens dat aangedaan wordt afneemt. Dit mainport-model was echter publiekelijk en politiek niet meer te verkopen, waardoor ingezet moest worden op leefbaarheidsprojecten. Met andere woorden, Maasvlakte II laat duidelijk zien dat in het motto 'think global, act local' het globale belangrijk was om het project op de nationale agenda te krijgen en het lokale van essentieel belang was voor het slagen van het besluitvormingsproces.

### Literatuurlijst

- Centraal Planbureau, Nederlands Economisch Instituut en Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu, *Welvaartseffecten van Maasvlakte 2: conclusies en samenvatting*, (Den Haag 2001).
- Gemeentelijk Havenbedrijf Rotterdam, *Havenplan 2010* (Rotterdam 1993).
- Gemeente Rotterdam, Havenbedrijf Rotterdam, natuur en milieuorganisaties, *Visie en durf*, (Rotterdam 2000).
- Kuipers, B. 'The Rise and Fall of the Maritime Mainport', *Association for European Transport* (2002).

- Kuipers, B. en W. Manshanden, *Van Mainport naar wereldstadhaven. Belang en betekenis van mainports in 2040 voor de Nederlandse economie* (Delft 2010)
- Meeuse, G. C. en C. Boele, *Rotterdam: een haven 1970-1995* (Rotterdam 1996).
- Ministerie van Verkeer en Waterstaat, *Haven-economische impactstudies: een evaluatie. Potenties en problemen van economische effectmetingen voor de weergave van het belang van zeehavens* (Rotterdam 1997).
- Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, *Vierde nota over the ruimtelijke ordening. Deel c: kabinetsstandpunt* (Den Haag 1988).
- Onnink, Gert, 'Vakbond wil afspraken over havengroei', *Rotterdams Dagblad*, 20 november 1998.
- Poeth, G. G. J. M. en H. J. Van Dongen, *Rotterdam of de noodzaak van een infrastructuur voor informatie*. (Rotterdam 1985).
- Pols, A.A.J., *International concurrentiekracht en mainport-strategie* (Delft 1997).
- Pols, A. A. J., 'Alternatieven voor Nederland distributieland', in J. P. Elhorst en D. Strijker (eds.), *Het economisch belang van het vervoer. Verleden, heden en toekomst* (Groningen 1999) 91-115.
- Unknown, 'Gerrit Zalm kreeg zijn zin', *Het Financieel Dagblad*, 18 november 2003.
- Unknown, 'Mainports blijken geen motoren van de economie', *Trouw*, 15 mei 1997.
- Van Duinen, L., *Planning Imagery. The emergence and development of new planning concepts in Dutch national spatial policy*. (Amsterdam 2004).
- Welters, H., 'Containers en de nieuwe economie', *Maritiem Journaal* (2000) 115-122.
- Welters, H., voorbereidingspaper havendebat, December 2002, Scheepvaartvereniging Zuid (SVZ).
- Wetenschappelijk voor het Regeringsbeleid, *Publieke Zaken in de Samenleving*, [http://www.wrr.nl/fileadmin/nl/publicaties/PDF-Rapporten/Publieke\\_zaken\\_in\\_de\\_marktsamenleving.pdf](http://www.wrr.nl/fileadmin/nl/publicaties/PDF-Rapporten/Publieke_zaken_in_de_marktsamenleving.pdf) (18-04-2013) 31.

