

Maasvlakte 2 komt boven water

In Rotterdam is een nieuwe fase ingegaan van de aanleg van de Tweede Maasvlakte, de veelbesproken zeewaartse uitbreiding van het havengebied. Terwijl de zandwinningsactiviteiten onverminderd worden voortgezet, wordt er vanaf nu ook werk gemaakt van de aanleg van een harde zeewering aan de noordwestkant van het nieuwe land. Ook de bouw van de eerste kademuur is inmiddels van start gegaan.

Martine Taelman



Januari 2009



Mei 2009



Juli 2009



Oktober 2009



Januari 2010



April 2010

Sinds het begin van de werkzaamheden in januari van 2009 is in de haven van Rotterdam al 129 miljoen m³ zand opgespoten voor de aanleg van de Maasvlakte 2. Dat is ruim de helft van de totale zandwinning die voor de eerste fase van het project tot 2013 moet worden gerealiseerd. Het project ligt daarmee goed op schema.

Aannemerscombinatie PUMA (Projectorganisatie Uitbreiding Maasvlakte), een tijdelijk samenwerkingsverband tussen waterbouwers Boskalis en Van Oord, is nu ongeveer rond met het opspuiten van de kustlijn van het nieuwe havengebied. Sinds vorig jaar zijn er in de uitbreidingszone gemiddeld ongeveer acht sleephopperzuigers van beide ondernemingen aan het werk geweest. Eerder deze maand brachten elf zo'n baggerschepen in één week tijd 3,8 miljoen m³ zand aan in het gebied, waarmee een nieuw wereldrecord werd gevestigd.

HARDE ZEEWERING

Nu er aan de noordwestkant van het nieuwe stukje Nederland een schiereiland van zo'n drie kilometer lang uit het water is gerezen, is het licht op groen gezet voor de aanleg van een harde zeewering. Die is nodig om te voorkomen dat de sterke stroming het pas gewonnen zand opnieuw wegspoelt.

De harde zeewering bestaat uit een steng dijn met een keienstrand en een blokkendam. Deze laatste moet ervoor zorgen dat het steng dijn maar een minimaal onderhoud behoeft. Voor het dijn wordt zo'n zeven miljoen ton steen gebruikt, in heel uiteenlopende maten. Het blokkendam, dat enkele meters verder in zee ligt, wordt opgebouwd met de betonblokken die al ter bescherming van de eerste Maasvlakte werden benut. Die 20.000 blokken met een individueel gewicht van 40 ton worden nu een voor een uit het water



Tegen 2013 moet het eerste containerschip aan de kade van de RWG-terminal (rechts midden) kunnen afmeren.

gehesen, tijdelijk opgeslagen op het opgespoten zand en vervolgens herbouwd in de nieuwe zeewering.

Om de blokken op hun plaats te krijgen, bouwt PUMA nu een speciale kraan die ze vanaf de wal op 15 cm na nauwkeurig kan positioneren. Die "Blockbuster" moet nog deze maand worden afgewerkt en zal vanaf eind juni aan de slag gaan.

KADEMUUR

Sinds februari zijn in het centrale gedeelte van de Tweede Maasvlakte werkzaamheden aan de gang voor de aanleg van de kademuur van de eerste deepseaport containerterminal in de zone, die van de Rotterdam World Gateway (RWG). Dat gebeurt aan de hand van een techniek die eerder al werd beproefd bij de Euromax-terminal. Met behulp van grijpers wordt in het opgespoten zand een sleuf gegraven van 40 meter diep. Doordat de opening gelijktijdig met betoniet wordt gevuld, storten de wanden van de sleuf niet in.

Wanneer het uitgraven is voltooid, wordt het betoniet vervangen door gewapend beton, dat aan de terminalzijde wordt verankerd met vibropalen, een soort schuin geplaatste heipalen. Nadat de terminalvloer is gestort, kan worden overgegaan tot

het wegbaggeren van het zand aan de havenzijde.

Momenteel wordt werk gemaakt van de 1.000 meter lange deepseakade van de RWG-terminal, waar in 2013 het eerste containerschip moet kunnen afmeren. Later komt daar nog een kade van 500 meter voor binnenvaart- en feedersschepen bij. Ook de bouw van de kademuur van de andere geplande containerterminal, die van APMT, gaat binnenkort (in 2011) van start.

RESPECT VOOR HET MILIEU

De uitbreidingswerkzaamheden van de haven zijn uiteraard niet zonder gevolgen voor haar natuurlijke omgeving. Om na te gaan of de negatieve effecten op het milieu binnen de prognoses van de MER-rapporten blijven, heeft het Havenbedrijf Rotterdam een budget van 10 miljoen euro voorzien voor een monitoringsprogramma. Uit de eerste tests die in dit kader werden uitgevoerd, blijkt dat de gevolgen beperkt blijven.

Desondanks wordt er werk gemaakt van een uitgebreid natuurcompensatieprogramma, met onder meer een nieuw zeereservaat, 35 ha duinen voor de Delflandse kust en een milieuzone op de gehele

Maasvlakte (1 en 2), waar naar alle waarschijnlijkheid vanaf 2013 enkel nog vrachtwagens met een Euro VI-motor of trucks jonger dan acht jaar mogen rijden.

TOEKOMSTIGE PROJECTEN

Tot 2014 wordt nog een belangrijk deel van de middelen gereserveerd voor interfaceprojecten, die de aansluiting van het nieuwe havengebied op de bestaande infrastructuur moeten verzekeren. Zo moet er een viaduct worden gebouwd over de toekomstige toegangsweg naar de Maasvlakte 2 en is er een complex knooppunt voorzien voor weg en spoor nabij de N15. Verder wordt in 2012 het laatste gat in de zeewering gesloten, waarna langs de buitenrand van de Tweede Maasvlakte een weg en een spoorlijn worden aangelegd. In een laatste fase wordt een opening gemaakt in de Yangtzehaven, waardoor de nieuwe havenzone bereikbaar wordt voor schepen uit de Maasvlakte 1.

Het totale kostenplaatje van de hele havenuitbreiding is geraamd op zo'n 2,9 miljard euro. Dit jaar alleen gaat er een slordige 350 miljoen naar de uitbreidingswerkzaamheden.