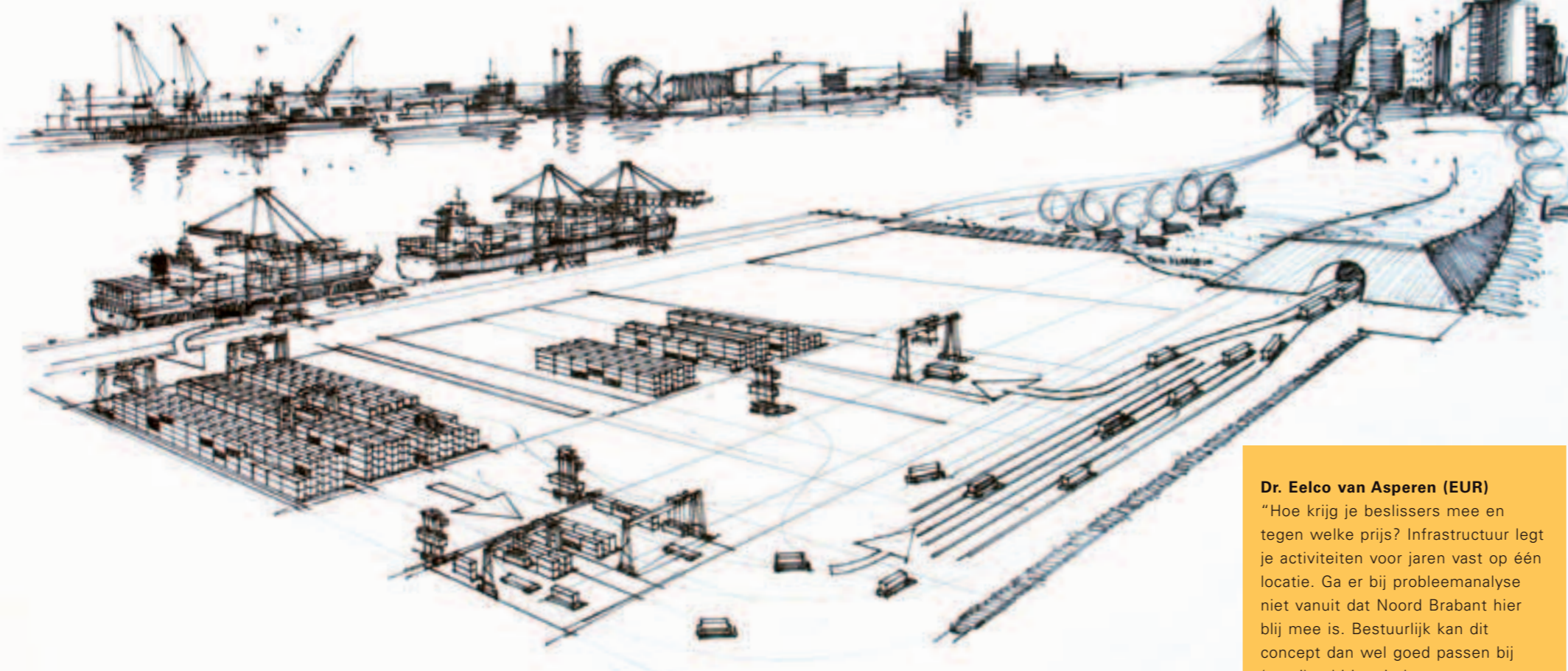


Visie op mobiliteit en ontsluiting Rotterdamse haven na 2030 Verbeteren van leefbaarheid en milieu



Allles draait om het bevorderen van de samenwerking tussen stakeholders. Het doel is de ontsluiting en business van de Rotterdamse haven te verduurzamen. De verkenning richt zich vooral op de omgevingsfactoren. Waarbij ingenieurs verder gaan en streven naar maatschappelijke oplossingen die natuurlijk ook een technische component in zich hebben.

Achtergrond

Dit jaar zijn er vele studies gepubliceerd die de goederenstromen van de toekomst in kaart hebben gebracht. De aanleg van de 2e Maasvlakte (MV2) maakt flinke vorderingen. Tot 2030 is daar voldoende ruimte voor groei. Dat is ook de horizon van de meeste studies. De huidige plannen sluiten prima aan op Europees beleid, doch wie verder kijkt ziet dat de groei na 2030 in de knel komt. Wie de verwachte samenstelling van de goederenstromen rond 2030 en de plannen voor afwikkeling hiervan vanaf de MV2 bekijkt, constateert

dat het milieu in de regio Rotterdam-Dordrecht langzaamaan onleefbaar wordt. In de huidige economische situatie is ver vooruit denken voor veel bedrijven niet opportuun. Dat zou op sommige aspecten wel moeten, want er is iets bijzonders aan de hand. Daar waar in de afgelopen decennia het thema milieu en duurzaamheid slechts invulling kreeg als er geld voor was, zie je thans de roep om duurzaam denken en doen alleen maar sterker worden. Verantwoord omgaan met onze leefomgeving en daarbij vooruit denken wat ons huidige

handelen betekent voor de toekomstige generaties, is de norm geworden. Het loont om eens met een dwarse blik naar de verschillende plannen te kijken en door te denken hoe duurzaam de actuele beleidskeuzes eigenlijk zijn. Voor Lieveense lag hier een zaadje om aan een nieuwe visie te werken, gevoed vanuit haar wortels in de waterbouw en leidingeninfrastructuur.

4e modaliteit

De actuele beleidsplannen over mobiliteit en logistiek hebben volop aandacht voor milieu en duurzaamheid.

Dr. Eelco van Asperen (EUR)

“Hoe krijg je beslissers mee en tegen welke prijs? Infrastructuur legt je activiteiten voor jaren vast op één locatie. Ga er bij probleemanalyse niet vanuit dat Noord Brabant hier blij mee is. Bestuurlijk kan dit concept dan wel goed passen bij (groei)ambities, je brengt er extra verkeersstroom mee op gang en dat kan ook tegenstand opwekken, kijk naar de weerstand tegen de aanleg van de A4”.

De oplossingsrichtingen bouwen voort op “synchro-modaal”. Dat wil zeggen: groei in transport die alleen mogelijk is met het parallel benutten van de modaliteiten wegvervoer, railvervoer en transport over water. Het milieubeleid vraagt om een reductie van de uitstoot van fijnstof en CO₂ wat zich laat vertalen naar een verschuiving van wegtransport naar railtransport en binnenvaart. Deze verschuiving zien we vooral bij de toegenomen goederenstroom naar het achterland. Dat een verschuiving tussen modaliteiten pas plaats vindt bij een groeiend transport-

Emeritus prof. ir. Han Ligteringen (TU-Delft)

“De Betuweroute is nog niet vol, als je daarmee gaat concurreren heb je meteen tegenstanders. Denk ook aan de institutionele weerstand van douane en inspectie ten aanzien van het direct afvoeren van containers naar een inland depot. Dit heeft te maken met het feit dat 50% van de containers bij aankomst nog geen eindbestemming heeft. Denk er ook om dat de terminaloperator geld verdient voor de tijd dat containers in stack op de Maasvlakte blijven staan. Als je de containers zo snel als mogelijk wilt afvoeren naar een terminal in bijvoorbeeld Moerdijk, dan moet je daar eigenlijk dezelfde operator hebben om het verlies aan inkomsten op de zeeterminal te compenseren. Begin wellicht eerst met één tunnel en stuur de wagentjes terug. Dit levert enorme besparing van investeringskosten op en in het begin heb je toch niet gelijk de volledige capaciteit nodig.”

volume, komt vooral doordat de kosten voor de aanleg en het onderhoud van de infrastructuur niet worden doorbelast aan de transporteur van goederen. Hierdoor komt een 4e modaliteit, transport door buisleidingen nauwelijks in beeld bij beleidsmakers en transporteurs. Via buisleidingen worden grote hoeveelheden vloeistoffen en gassen bijna onopgemerkt getransporteerd. Duurzaam en veel veiliger dan transport via weg, rail of water. Recentelijk is dat uitstekend gekwantificeerd voor de Antwerpse situatie. Bijzonder eigenlijk dat de meeste van deze leidingen volle-

dig met privaat geld worden aangelegd. Verwondering is een prachtige inspiratie voor innovatie want denkend vanuit duurzaamheid zou je verwachten dat buisleidingstransport in deze tijd volop in de schijnwerpers zou staan.

Maatschappelijk rendement

In Rotterdam groeit de overslag van zeecontainers sterk. Tegelijkertijd verstopt de ontsluiting naar het achterland, die straks voor de MV2 nodig is. De A15 wordt weliswaar verbreed met het MAVA-project, doch dit blijft een kwetsbare as. Wie

geregeld tijdens de spitsuren via de ring van Rotterdam reist, begrijpt dat nog meer vrachtauto's op die route een weinig aantrekkelijk perspectief is. De Betuweroute wordt gevoed via de Havenspoorlijn en daarin zitten enkele venijnige knelpunten zoals bijvoorbeeld de Calandbrug die geregeld voor de scheepvaart open moet. Als de goederenstroom echt op het niveau van een volledig benutte Betuweroute komt, zal de externe veiligheid op rangeerterrein Kijfhoek ook een

knelpunt zijn. Transport tussen de Rotterdamse- en Antwerpse havens vindt voornamelijk plaats over water. Daar is de capaciteit ook beperkt en daarom zijn er nu al studies naar een dynamisch verkeersmanagement voor de sluisen.

Toepassing van een 4e modaliteit is niet zo gek. Er loopt immers een buisleidingenstraat tussen Rotterdam en Antwerpen. Containers door een buisleiding lijkt vreemd, doch

technisch is het niet eens zo nieuw. Eind vorige eeuw zijn diverse studies verricht naar ondergronds logistieke systemen voor het transport van bloemen van de veiling van Aalsmeer naar Schiphol en voor ondergrondse bevoorrading van winkelgebieden in onze grote steden. De techniek van het boren van tunnels passen we veelvuldig toe. Distributiesystemen voor een stad zijn duur vanwege de korte afstanden met vele aftakkingen. Een 50 km rechttoe rechtaan tunnel

zou wel eens verrassend snel en relatief goedkoop aangelegd kunnen worden. Kortom vervoer van containers vanaf de MV2 via een vrije ondergrondse route naar een "extended gate" in bijvoorbeeld West-Brabant, is technisch niet eens een uitdaging. De winst voor het milieu en leefbaarheid voor de zuidelijke Randstad is groot. West-Brabant, dat zich nu al ontwikkelt als het logistiek kenniscentrum van Nederland krijgt hiermee een extra impuls. Een

containertunnel is een alternatief dat een verdiepingsslag waard is.

Kritische toets

Om deze visie te toetsen heeft Lievense een ronde tafel met deskundigen georganiseerd en hun reacties gevraagd. De bouw van een tunnel is te overzien, de meest kritieke vragen richten zich op het toekomstige gebruik van de tunnel. Hoe groot is de wil om deze tunnel te gaan zien als een nieuwe modaliteit. Om daarop antwoord te krijgen is allereerst gekeken naar de afhandeling van containers op de terminal en de ontwikkelingen die vanuit de logistieke sector zelf komen. Daarnaast is gekeken naar wat de huidige spelers in de logistieke keten thans drijft c.q. waaraan ze hun geld verdienen. Een bloemlezing van kritische reflecties leest u in de kaders.

Bronnen:

- ¹ de Havenvisie 2030, Rotterdam
- ² de dynamische delta 2020 - 2040
- ³ visie goederenvervoer West-Brabant
- ⁴ environmental impact container pipeline transport

Dr. Ekki Kreutzberger (TU-Delft, OTB)

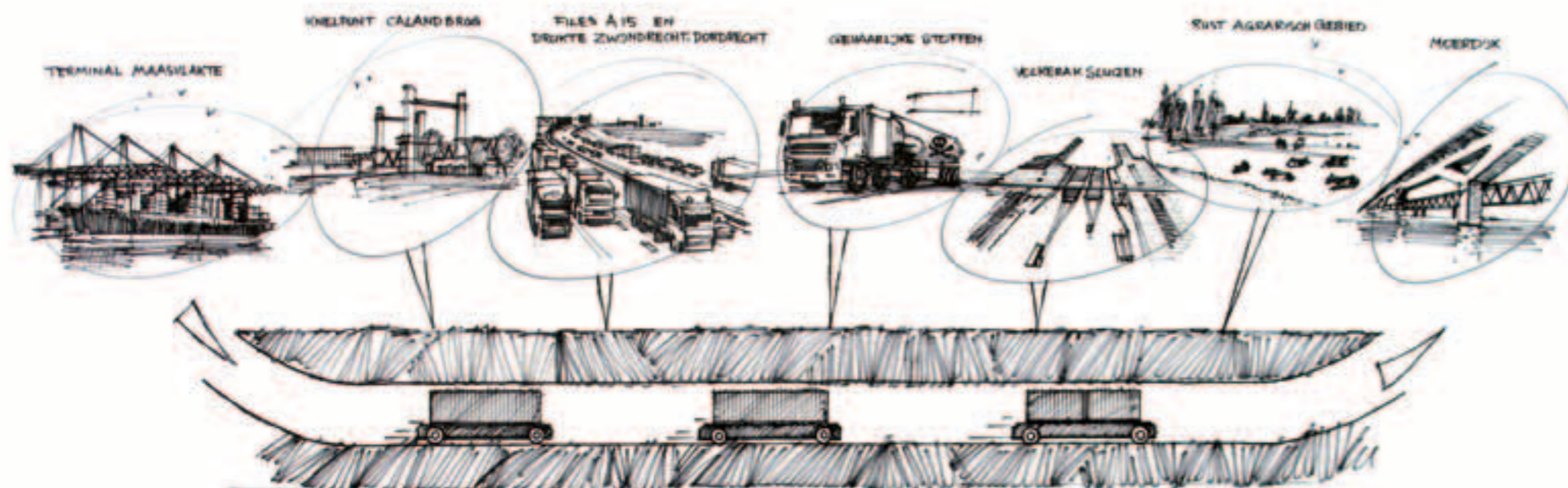
"Heb je zicht op je valkuilen? Logistiek moet het kunnen passen, maar waarom zou het nu wel lukken, waar andere buisprojecten zijn mislukt? Kijk naar technische tekortkomingen van andere eerdere innovatieve voorstellen en kijk of deze al zijn opgelost. Heb je een goed antwoord op de nut en noodzaak vraag? Is er noodzaak?: nee. Is er nut? dat zou wel kunnen als je dit meer als aanvulling op bestaande vervoerssystemen dan als alternatief daarop ziet, b.v. door dit te combineren met een inland hub voor spoor of binnenvaart. Denk er ook aan dat de kosten voor transport door de tunnel laag moeten zijn; hou ter vergelijking transportkosten aan van ruim 1 euro/vrachtauto-km (of het dubbele bij belading in slechts één richting) en 25 euro/trein-km aan. De gegeven kostenindicaties voor een volledig privaat gefinancierde buis liggen aanzienlijk hoger.

Ing. Edwin Dekker (Seaport Group)

"Zorg dat je zoveel mogelijk aansluit bij de huidige wijze van afhandeling van de containers op de terminals, waardoor de inpassing van het systeem een mogelijkheid wordt. Het is belangrijk dat het systeem een eenvoudig alternatief wordt en niet een complexe verbinding, waarbij terminals grote investeringen zullen moeten doen. Wanneer. Het Lievense systeem van 25% (gebaseerd op 4 mil.) van de containers die in Rotterdam aankomen zou hebben, is de geschatte benodigde Terminal Area tussen de 15 Ha en 35 Ha, afhankelijk van het type yard dat we kiezen, logistiek, dwell times, trucks etc.

Conclusie

Er is nog veel uit te zoeken om de complexe puzzel van verschillende belangen te ontrafelen en in de uitwerking van de 4e modaliteit een plaats te geven. Communicatie en samenwerking zijn daarbij sleutelwoorden. De 4e modaliteit maakt een verdergaande groei van containertransport via MV2 mogelijk en verbetert gelijktijdig de leefomgeving en het milieu. Financiering via een PPS constructie biedt volgens ons de meeste kansen. Het komt er nu op aan om van deze visie een uitvoerbaar plan te maken.



Prof. dr. ir. Rommert Dekker (EUR)

"Een interessant idee, het is duidelijk dat er meer nodig is dan de huidige wijze van afwikkeling van containers op de Maasvlakte als Rotterdam na 2030 wil kunnen blijven groeien. Het gebruik van inland hubs is al in gang gezet met onder meer de ontwikkeling van een Terminal in Alblasterdam, Venlo etc. Dit neemt niet weg dat de binnenvaart naar zo'n hub nog verre van optimaal georganiseerd is, er vind daar een enorme concurrentieslag plaats. De A15 blijft bij de huidige wijze van benutting een kwetsbare as, ook na verbreding en als de voorziene extra tunnels onder de Nieuwe Waterweg beschikbaar zijn. De A15 zit tijdens de spitsuren dagelijks verstopt, een interessant alternatief zou de nacht kunnen zijn, dan is er ruime capaciteit beschikbaar. Zolang we in Nederland geen MAUT betalen is het lastig concurreren met wegtransport."

Dr. Johan Visser (ISUFT)

"Goed om een probleemanalyse te doen, word wat jullie signaleren al als een knelpunt gevoeld? Wat zijn alternatieven van de voorgestelde 4e modaliteit, ook boven de grond. Zet dit goed tegen elkaar af, waarbij je de alternatieven niet gelijk wegschrijft maar even zorgvuldig bekijkt als je eigen voorstel. Als je echt denkt dat dit de oplossing is, vind je vanzelf het best passende transportsysteem voor de tunnel,

op dat gebied is al heel veel bekend en uitgezocht. Het zal overigens veel energie kosten om beleidsmakers, die net ingestemd hebben met de besteding van 1 miljard euro aan de verbreding van de A15 hierin mee te krijgen. Kies wellicht eerst voor een korte afstand (pilotproject) om te laten zien dat het systeem werkt, zodat je kan laten zien dat het niet gaat om een extra investering, maar juist om een goedkoper alternatief."