

Vergaderjaar 2008–2009

24 691

Ruimtetekort in mainport Rotterdam

Nr. 96

BRIEF VAN DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 26 september 2008

Conform de Regeling Grote Projecten rapporteer ik uw Kamer elk half jaar over de voortgang van het project Mainportontwikkeling Rotterdam. Hierbij bied ik u de vierde Voortgangsrapportage (VGR4) over de verslagperiode 1 januari 2008 tot en met 30 juni 2008 aan.¹

In deze brief ga ik tevens in op de ontwikkelingen na 30 juni 2008 met een doorkijk naar de tweede helft van 2008.

Uw Kamer heeft diverse malen aangedrongen om versnellingsopties in beeld te brengen en de start van de aanleg van Maasvlakte 2 te vervroegen. Samen met de betrokken PMR-partners heb ik het samenstel van procedures zo ingericht dat deze efficiënt en snel kunnen worden doorlopen met in acht name van de nodige zorgvuldigheid en rechtsbescherming. Zoals ik eerder heb aangegeven was het streven de landaanwinning in de tweede helft van 2008 te starten.

De vergunningen voor de aanleg van Maasvlakte 2 zijn in de verslagperiode aan het Havenbedrijf Rotterdam N.V. verleend na een zorgvuldige en snelle procedure. De gemeente Rotterdam heeft daarbij aan het Havenbedrijf een vrijstelling verleend van het bestemmingsplan Maasvlakte 1981 waarover de Provincie eerder positief heeft geadviseerd. Daardoor is het ook planologisch mogelijk om land aan te winnen in zee aansluitend aan de huidige Maasvlakte.

Ontwikkelingen na 30 juni 2008

De beroepstermijnen van de besluiten voor de realisatie van Maasvlakte 2 zijn inmiddels gesloten. Op de aanlegbesluiten zijn enkele beroepen ingesteld door onder meer Milieudefensie en de Stichting Faunabescherming. De Raad van State en de rechtbank Rotterdam hebben nog geen uitspraak gedaan in deze beroepen. Inmiddels zijn drie vergunningen onherroepelijk geworden, omdat daartegen geen beroep is ingesteld.

¹ Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer.

Het Havenbedrijf heeft de beroepstermijn op de definitieve vergunningen afgewacht. Er zijn tot op heden geen schorsingsverzoeken ingediend. De beroepen zijn voor het Havenbedrijf inhoudelijk geen aanleiding geweest om langer te wachten met de start van de werkzaamheden. Op 1 september jongstleden zijn de werkzaamheden gestart.

Doorkijk tweede helft 2008

De komende periode zal wat betreft Maasvlakte 2 in het teken staan van het afhandelen van de beroepen tegen de aanlegbesluiten en van het goedkeuren van het bestemmingsplan Maasvlakte 2 door de provincie Zuid-Holland.

Kamervraag Algemeen Overleg VGR2

In het Algemeen Overleg over VGR2 is door de Kamer de vraag gesteld wat de mogelijkheden zijn voor boord-boord overslag bij containers (kamerstuk 24 691, nr. 92). In de bijlage treft u mijn antwoord op deze vraag aan.

De minister van Verkeer en Waterstaat,
C. M. P. S. Eurlings

In het Algemeen Overleg van 22 november 2007 over de Tweede Voortgangsrapportage (VGR2) over het Project Mainportontwikkeling Rotterdam (PMR) is een kamervraag gesteld. Hierbij treft u het antwoord aan.

Vraag

Wat zijn de mogelijkheden voor boord-boord overslag bij containers?

Antwoord

Boord-boord overslag van zeeschip naar binnenvaartschip komt in de haven van Rotterdam al veel decennia voor en is goed voor enige miljoenen tonnen overslag per jaar. Het betreft hier met name droge bulk (granen e.d.) en natte bulk (olieproducten). Directe overslag van zeeschip naar binnenvaartschip komt in de containersector eigenlijk alleen op enige schaal in Hongkong voor. In Hongkong is de capaciteit van de overslagterminals beperkt en dientengevolge zijn de overslagkosten zeer hoog. De middelgrote, met name intra-Azië schepen, worden vanwege deze schaarste aan capaciteit op de rede gelost met kleine binnenvaartschepen voorzien van een kraan. De lage overslagsnelheid wordt daarbij voor lief genomen.

In de Europese context betreft het de grote intercontinentale containerschepen die in zeer strakke vaarschema's varen en waarbij de overslagsnelheid steeds hoger moet worden om met de steeds groter wordende schepen dezelfde schema's aan te kunnen houden. De huidige schepen worden vaak al met meer dan vier walkranen tegelijkertijd behandeld. Behalve de tijdsdruk bij de containerschepen die in vergelijking met de bulkvaart veel groter is, is ook de logistiek van de containers veel complexer. Elke container is uniek en heeft een unieke herkomst en bestemming. Bij aankomst in de haven is van een groot deel van de containers de eindbestemming en de vervolgmogelijkheid nog niet bekend bij de stuwadoor. Directe overslag naar binnenvaartschip wordt pas interessant als in de haven van oorsprong, veelal in het Verre Oosten, al gestuwd kan worden op vervolgmogelijkheid en bestemming. Gezien de toch al zeer complexe stuwage van containerschepen en de beperkte informatie die de zeereeder over een groot deel van de containers heeft, lijkt stuwage op achterlandbestemming en modaliteit in de omvang en complexiteit, die hier aan de orde is voorlopig niet mogelijk.

Desondanks heeft het Havenbedrijf Rotterdam N.V. (HbR) samen met de TU Delft en betrokken bedrijfsleven onderzoek gedaan naar de mogelijkheden van de ontwikkeling van een drijvende containerkraan. In het onderzoek, waarvan onlangs de tweede fase is afgerond, is geconcludeerd dat een drijvende containerkraan technisch haalbaar lijkt en ingezet kan worden aan de buitenkant van het containerschip, tussen de vaste kranen van de terminal in. Nader onderzoek en verdere uitdetaillering van het ontwerp is echter nodig.

Verder is geconcludeerd dat met name een combinatie van een drijvende containerkraan met een Container Transferium kansen zou bieden, enerzijds omdat de relatief hoge behandelingskosten op de zeeterminal vermeden worden en het Transferium concept daarmee nog aantrekkelijker wordt, anderzijds wordt de zeeterminal ontlast doordat een stroom direct doorgaat naar het achterland, wat de capaciteit van de terminal ten goede komt. De drijvende kraan levert tevens extra overslagcapaciteit, waardoor de verblijftijd van het grote containerschip in de haven af kan nemen.

Voorwaarde is wel dat de drijvende kraan het hele ruim van een containerschip kan bereiken, wat weer eisen stelt aan de stuwage van het schip bijvoorbeeld in het Verre Oosten.

Ondanks de nodige voorbehouden vindt het HbR de onderzoeksresultaten dermate positief dat het voornemens is met het betrokken bedrijfsleven en de TU verder te gaan met het onderzoek en de ontwikkeling van dit concept.

Samenvattend kan gesteld worden dat additionele directe containeroverslag van zeeschip naar binnenvaartschip vanwege technische, logistieke en organisatorische redenen pas op de langere termijn (> 5–10 jaar) voor een specifiek deel van de containeroverslag directe overslag van zee naar binnenvaartschip wellicht mogelijk zal kunnen zijn.