

# OPLOSSEN KNELPUNT MAASVLAKTE

**ProRail**

 **Port of  
Rotterdam**

# Aanleiding

Motie Koerhuis, april 2022

- Rotterdamse haven zorgt voor een goed vestigingsklimaat voor bedrijven
- Het is van belang om de Rotterdamse haven bereikbaar te houden voor het achterland
- Verzoekt de regering om te onderzoeken hoe het knelpunt van de infrastructuur op de Maasvlakte voor goederen vervoer op te lossen en de Kamer hierover voor het najaar dit jaar te informeren

In deze presentatie wordt het knelpunt Maasvlakte toegelicht en er wordt een voorstel gedaan hoe dit kan worden opgelost om de groei te faciliteren

# Oplossing knelpunt Maasvlakte

## Infrastructuur aanleggen om de groei te faciliteren

- Emplacement Zuid
- C2-bocht

## Elektrificatie distridriehoek & buitencontour

- Oplossing t.b.v. het stikstofplafond om de 2<sup>e</sup> bundel op Maasvlakte zuid aan te kunnen leggen
- Belangrijke maatregel zodat de infrastructuur beter benut kan worden (C2-bocht, emplacement Maasvlakte West en Zuid)

HbR plant een investering van 175 miljoen tot 2030 om knelpunt Maasvlakte op te lossen. Op basis van de huidige trendlijn is op dit moment vanuit I&W 130 miljoen nodig.

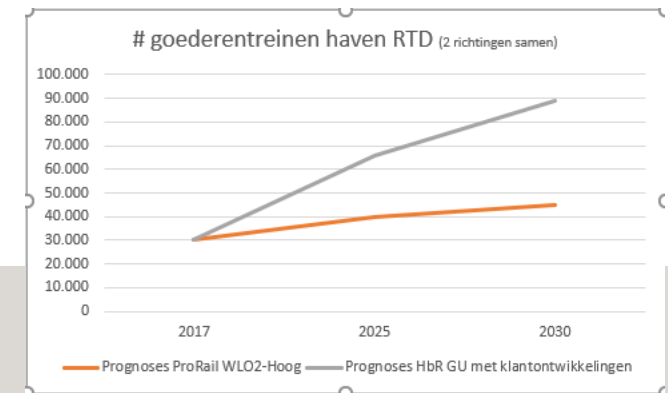
# Inhoudsopgave

1. Achtergrond & context
2. Prognoses
3. Groei/realisatie spoorgoederenvervoer
4. Knelpunt Maasvlakte
5. Oplossingen
6. Kosten-baten
7. Conclusie

# Achtergrond & context

- Het spoorgoederenvervoer in NL groeit flink: van 42 mio ton in 2021 naar 69 mio ton in 2040 (WLO2 hoog). Let op: de prognoses van HbR liggen hoger, zie volgende sheet.
- 75% van het huidig vervoerd gewicht is afkomstig uit de Rotterdamse haven
- Spoorvervoer is de meest duurzame vervoersmodaliteit, daarom zijn er nationaal het Klimaatakkoord en Europees de Greendeal/FF55 gericht op een verdere modal shift van weg naar spoor
- Gezien de laagwaterproblematiek in 2018 en de huidige situatie in 2022 wordt spoor een steeds belangrijker alternatief voor de binnenvaart
- Om de verwachte groei op te vangen zijn zowel infrastructurele en procesmaatregelen (beter benutten van de huidige infrastructuur) noodzakelijk

# Prognoses



- I&W/ProRail en HbR hanteren hun eigen prognoses
- Deze prognoses fungeren als uitgangspunt voor beide organisaties, waardoor een bandbreedte in capaciteitsanalyses ontstaat
- ProRail voert op dit moment (in opdracht van I&W) een marktverkenning uit in aanvulling op de IMA. Deze is in oktober gereed.
- In I&W prognoses zit geen modal shift, port shift of energietransitie verwerkt.

## Onderkant bandbreedte ProRail Prognoses (RPGV 2021)

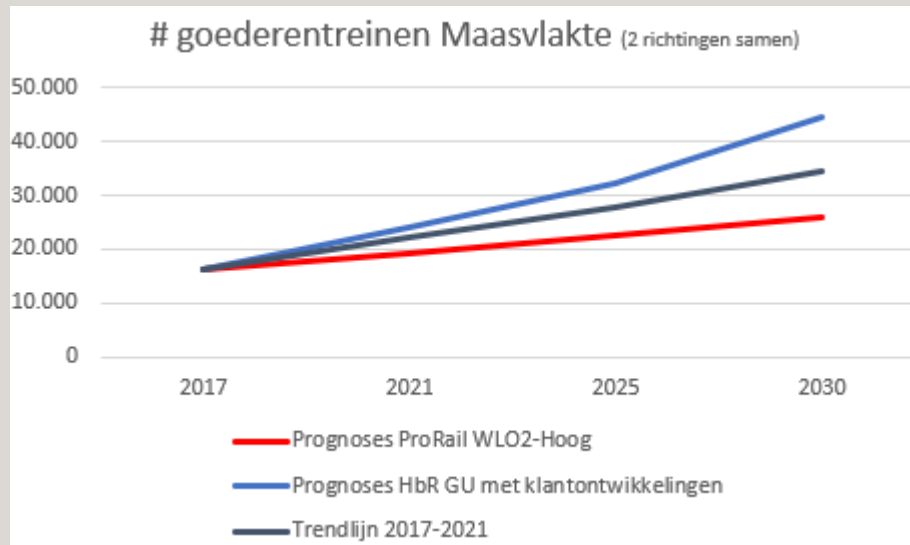
De prognoses van ProRail zijn gebaseerd op de WLO2 scenario's voor de economische ontwikkelingen in Nederland. WLO2 kent een 'laag' en een 'hoog' scenario. Deze scenario's zijn opgesteld door het Planbureau van Leefomgeving en het Centraal Planbureau. ProRail heeft de vervoersprognoses uit deze economische scenario's vertaald naar treinaantallen.

## Bovenkant bandbreedte prognoses Havenbedrijf Rotterdam (GU + klantontwikkelingen) momenteel worden er nieuwe scenario's opgesteld door HbR

De prognoses van het Havenbedrijf Rotterdam zijn afkomstig van een aantal eigen ontwikkelde toekomstscenario's, die getoetst zijn bij het Centraal Planbureau, het instituut Clingendael, Ecorys, en een aantal banken. Uit deze scenario's is het Green Unlimited scenario gekozen. Dit scenario heeft een groeiambitie op het gebied van economie en wereldhandel en is 'duurzaam' op het vlak van energie en klimaat. Het Havenbedrijf Rotterdam heeft de treinaantallen uit dit scenario aangevuld met de verwachte ontwikkelingen van de bedrijven.

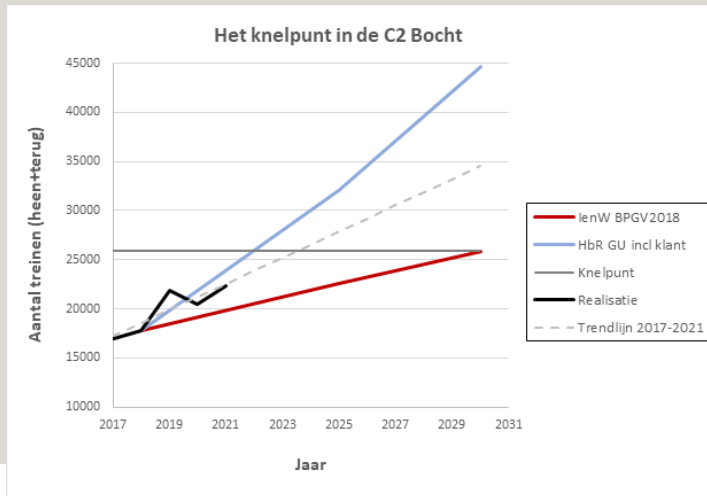
# Huidige groei vd Maasvlakte loopt voor op I&W prognoses

- De huidige groei ligt 'voor' op de I&W prognoses en ligt in lijn met HbR prognoses
  - 2021 10% groei tov 2020
- Capaciteitsknelpunten ontstaan eerder in de tijd



# Er ontstaan capaciteitsknelpunten op emplacement Maasvlakte West en in de C2 bocht

- Op basis van het huidige spoorgebruik is bepaald hoeveel capaciteit er nodig is om de groei uit de prognoses te faciliteren
- Het knelpunt van de C2-bocht verschuift van 2030 naar 2024 als de trend van de afgelopen 5 jaar zich doorzet
- Er is in 2025 behoefte aan 1 bundel om het capaciteitsknelpunt op Maasvlakte West op te vangen en 2 bundels in 2030



Oplossing: infra- en procesmaatregelen doorvoeren



# Infra oplossingen knelpunt Maasvlakte

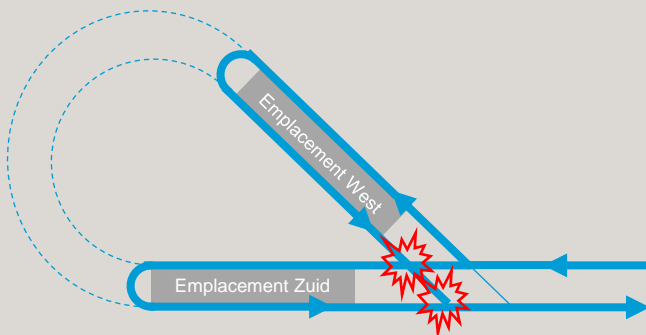
- Aanpassen lay-out C2-bocht
- Aanleg emplacement Maasvlakte Zuid
- Elektrificatie distridriehoek
- Elektrificatie buitencontour



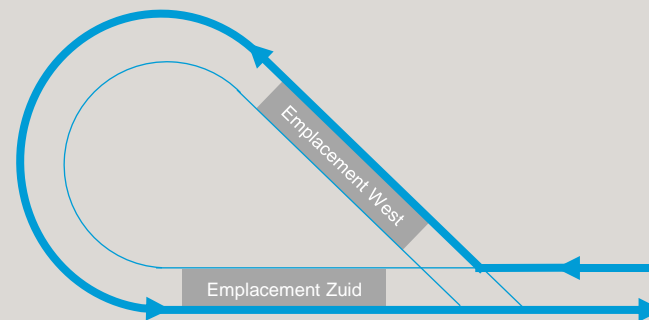
- In 2030 zijn er minimaal 2 bundels nodig om de verwachte groei op te kunnen vangen.
- Er is onvoldoende stikstofruimte beschikbaar om een tweede bundel te realiseren en onvoldoende capaciteit in de C2bocht om de bundel volledig te kunnen benutten.
- Aanleg van de tweede bundel is alleen mogelijk na zowel de elektrificatie van de distridriehoek en buitencontour en de aanpassing van de C2-bocht.
- Elektrificatie en aanpassing C2-bocht levert extra capaciteit op. Om de groei op te vangen dient dit voor 2025 gerealiseerd te zijn.

# Capaciteitsvergroting door carousel rijden na aanpassing van de C2-bocht

- Aanpassen sporenlay-out C2 bocht
- De procesmaatregel *carousel-rijden* is alleen mogelijk indien de inframaatregel het elektrificeren van de distridriehoek wordt uitgevoerd
- Noodzakelijk vanaf 2024 (o.b.v. de gerealiseerde groei van de afgelopen 5 jaar)



Situatie zonder elektrificatie distridriehoek



Carousel rijden met elektrificatie distridriehoek



# Prioritering inframaatregelen

Naast de inframaatregelen zijn procesmaatregelen (beter benutten) noodzakelijk

Maatregel	Prioritering	Investeringskosten (EXCL BTW prijspeil 1-1-2022)	Financier	Te realiseren voor (op basis van huidige groei)	Bijdrage
Emplacement Zuid – bundel 1	1	€ 100 miljoen	Havenbedrijf Rotterdam	2025	Capaciteitswinst
Elektrificatie distri- driehoek	2	€ 20 miljoen	I&W	2024	Capaciteitswinst, stikstof, CO2 reductie, operationele kosten
Aanpassen lay-out C2 bocht (incl. spoor 780)	3	€ 65 miljoen	I&W	2024	Capaciteitswinst
Elektrificatie buitencontour	4	€ 45 miljoen	I&W	2024	Capaciteitswinst, stikstof, CO2 reductie, operationele kosten
Emplacement Zuid – bundel 2	5	€ 50 miljoen	Havenbedrijf Rotterdam	2030	Capaciteitswinst
Doorrijsporen	6	€ 25 miljoen	Havenbedrijf Rotterdam	2030	Capaciteitswinst
Emplacement Zuid – bundel 3 en 4	7	€ 100 miljoen	I&W	2030	Capaciteitswinst

# Kosten-baten positief

Indien het knelpunt niet tijdig wordt opgelost heeft het de volgende effecten:

- Autonome groei stagneert
- Lading verschuift naar andere havens met negatief effect voor BV NL (port shift)
- Gaat meer vervoer naar de weg (reverse modal shift)
- Verhoogde CO2 uitstoot en meer stikstof

Een onlangs uitgevoerde MKBA door Ecorys geeft een positieve kosten-baten ratio (boven de 1). Deze analyse wordt op dit moment verder uitgewerkt.

# Op korte termijn starten noodzakelijk

Het ontwikkelen van nieuwe infrastructuur heeft een minimale doorlooptijd van 5 jaar. Willen we op tijd klaar zijn met de aanpassingen op de C2-bocht en de elektrificatie, moeten we zo snel mogelijk starten, zodat de groei gefaciliteerd kan worden.

# Conclusie

- Huidige groeicijfers (van de afgelopen 5 jaar) liggen ruim boven de I&W prognoses
- (Inter)nationaal klimaatbeleid en laagwaterproblematiek zijn gericht op verdere modal shift naar spoor
- In 2025 ontstaan knelpunten op de Maasvlakte, waarvoor infrastructurele en procesmaatregelen noodzakelijk zijn
- Om de huidige groei op te vangen is het noodzakelijk om **nu** te starten met de volgende inframaatregelen:
  - 1) Realisatie van de elektrificatie distridriehoek & buitencontour en aanpassing van de C2-bocht is noodzakelijk, voor 2024. Hiervoor is I&W verantwoordelijk. Dit levert tevens een belangrijke bijdrage aan het CO2 en stikstof reductie. Vanuit I&W is er een financieringsvoorstel uit het klimaatfonds van EZK gedaan.
  - 2) Realisatie van de 1<sup>e</sup> bundel emplacement MV Zuid noodzakelijk voor 2025. HbR is verantwoordelijk voor de realisatie van de 1<sup>e</sup> bundel op Maasvlakte Zuid en heeft dit gepland.
  - 3) Realisatie van bundel 2 van emplacement MV Zuid is noodzakelijk voor 2030. Hiervoor is HbR verantwoordelijk. De maatregelen genoemd bij punt 1 dienen eerst uitgevoerd te worden.