

KLANTWERVING

EERSTE KADE VOOR ROTTERDAM WORLD GATEWAY

De eerste containerterminal die op Maasvlakte 2 in gebruik komt, is uitgegeven aan het consortium Rotterdam World Gateway. Dit maakte president-directeur Hans Smits van het Havenbedrijf Rotterdam bekend kort nadat hij de winnaar op de hoogte had gesteld van dit besluit. Rotterdam World Gateway is een samenwerkingsverband van stuwadoor DP World (Dubai) en de rederijen Mitsui OSK Lines (MOL, Japan), Hyundai Merchant Marine (HMM, Korea), APL (Singapore) en CMA CGM (Frankrijk).

In april 2005 bood het Havenbedrijf geïnteresseerden de mogelijkheid deel te nemen aan een open beoordelingsprocedure voor de exploitatie van de eerste containerterminal op Maasvlakte 2. Veertien rederijen en stuwadoors meldden zich voor deze terminal van 156 ha. Al snel vormden zich consortia, waardoor partijen samen een beter bod konden uitbrengen. Het Havenbedrijf heeft nu gekozen voor de aanbidding die zowel financieel als op het gebied van duurzaamheid de verwachting overtrof.

CRITERIA

Het Havenbedrijf hanteerde vier criteria bij de beoordeling van de bidingen: financiën, strategie & marketing, techniek en duurzaam-

heid. Op het punt van duurzaamheid is het Havenbedrijf bijzonder tevreden met het resultaat van het aanbestedingsproces. Hans Smits: 'Zowel op het gebied van de luchtvervuiling door de terminal als de modal split hebben we zwart op wit afspraken gemaakt die voor zover wij weten verder gaan dan welke Europese terminal ook. Het nieuwe havengebied wordt dus echt duurzaam. Zonder aanbesteding waarin consortia weten dat ze met elkaar concurreren om een fel begeerde terminal, is het veel lastiger zowel een goede prijs als een duurzame bedrijfsvoering af te dwingen.' Aspecten van duurzaamheid zijn onder andere de 'modal split' (verhouding spoor, binnenvaart, truck in het

achterlandvervoer), de uitstoot van de terminal zelf en de visie op duurzaam ondernemen. De afspraken die daarover gemaakt zijn in het contract gaan vergezeld van boetes ingeval het consortium tekort zou schieten.

TERMINAL

De terminal krijgt een capaciteit van ca. 4 miljoen TEU (standaardmaat voor containers) en wordt in 2013 operationeel. Het overslagterrein krijgt een 20 meter diepe zeekade van 1.900 meter lengte, een kade voor binnenvaart- en feedershippen van 550 meter en een eigen railterminal met aansluiting op de Betuweroute. Vanaf de tweede helft van 2013 kan het terrein gefaseerd in gebruik worden

genomen. Kort daarna start ook APM Terminals, dat vorig jaar een (toekomstig) terrein op Maasvlakte 2 verwierf. In totaal is nu zo'n 40% van Maasvlakte 2 uitgegeven, hoewel het eerste terrein pas over zes jaar in gebruik komt.

AANLEG

Eind dit jaar wordt duidelijk welk consortium van aannemers Maasvlakte 2 gaat aanleggen. In de laatste fase van het aanbestedingsproces daarvoor strijden twee kandidaten om het contract. De landaanwinning kost in totaal € 2,9 miljard. Op dit moment lopen tal van vergunningprocedures. De start van de aanleg staat gepland voor medio 2008. Tot in 2013 de eerste container op Maasvlakte 2 over de kade gaat, kan de containersector nog groeien in het bestaande havengebied. Zo komt volgend jaar de Euromax-terminal in gebruik met een totale capaciteit van ongeveer 3 miljoen TEU. In deze terminal neemt een combinatie van de rederijen Cosco, 'K'-Line, Yang Ming en Hanjin deel.



ROTTERDAM WORLD GATEWAY

Het in Dubai gevestigde DP World nam in 2006 P&O Ports over en verzekerde zich daarmee van een positie als derde grootste 'global terminal operator'. De vier rederijen bevinden zich in de top van wereldwijd actieve containerrederijen. De rederijen APL, HMM en MOL werken operationeel nauw samen in 'The New World Alliance' terwijl CMA CGM zowel zelfstandig opereert als met partners in specifieke vaargebieden.

BEANTWOORDING

INSPRAAKREACTIES OP KOMST

De inspraak op onder meer een nieuw bestemmingsplan voor Maasvlakte 2 en de milieueffectrapporten voor Aanleg en Bestemming heeft 66 reacties opgeleverd. Dat heeft het Inspraakpunt, die de reacties verzameld heeft, bekend gemaakt. De bevoegde overheden werken nu aan beantwoording van de reacties. Bedoeling is dat na behandeling in het Rotterdamse College van Burgemeester en Wethouders de Nota van Antwoord begin september beschikbaar komt. In die nota zijn alle inspraakreacties samengevoegd en voorzien van een antwoord of toelichting. Alle insprekers krijgen een exemplaar toegestuurd. De nota komt ook op de websites van de verschillende betrokken partijen te staan. Onder meer op: www.maasvlakte2.com

NIEUWE RONDE INSPRAAK

Een nieuwe ronde inspraak op de plannen voor Maasvlakte 2 gaat medio oktober van start. Rijkswaterstaat en de gemeente Rotterdam leggen dan ontwerpen ter inzage van vergunningen en bestemmingsplannen die volgend jaar verleend of vastgesteld kunnen worden. Het gaat onder meer om vergunningen om zand te winnen in zee, een landaanwinning te realiseren, aanpassing van het bestemmingsplan voor de huidige Maasvlakte en een ontwerpbestemmingsplan voor Maasvlakte 2. In kranten en nieuwsbladen volgt na de zomer meer informatie over deze inspraakronde. Kijk daarvoor ook op: www.maasvlakte2.com

RWG BLIJ MET MAIN HUB

Blij met deze beslissing, blij met Rotterdam en blij met deze plek op Maasvlakte 2. Dat is de eerste reactie van het consortium Rotterdam World Gateway (RWG) nadat bekend werd dat RWG het contract voor de eerste operationele terminal op Maasvlakte 2 in de wacht had gesleept. Topman Mohammed Sharaf van DP World verwacht dat de nieuwe terminal een rol gaat spelen bij het terugdringen van de huidige congestie op overslagterreinen. Henri Archambeaud van CMA CGM verwacht dat de RWG-terminal een nieuwe standaard wordt voor de behandeling van de toekomstige mega-containerschepen. 'Als onze main hub in Europa draagt deze terminal bij aan de snelheid, schaal-grootte en flexibiliteit die klanten tegenwoordig van ons verlangen. Deze investering is een bijzonder welkome aanvulling op ons wereldwijde netwerk in de containersector,' aldus Ronald D. Widdows van APL in zijn eerste reactie.

PRESIDENT-DIRECTEUR HAVENBEDRIJF ROTTERDAM:

'DUURZAME MAASVLAKTE 2 KRIJGT NU INHOUD'



Hans Smits, president-directeur van het Havenbedrijf Rotterdam, is bijzonder blij met de komst van het consortium Rotterdam World Gateway naar Maasvlakte 2. Hij vindt het een topaanbieding die het duurzame karakter van de havenuitbreiding nog sterker maakt.

WAS HET EEN MOEILIJKE KEUZE TUSSEN DE AANBIEDINGEN VAN DE LAATSTE TWEE KANDIDATEN?

'Ja, zonder meer. Topaanbiedingen waren het, allebei. Op alle onderwerpen hebben beide kandidaten ons meer geboden dan we hadden verwacht. Het was de optelsom van gescoorde punten die de doorslag heeft gegeven. Het was dan ook een close finish.'

BENT U BLIJ MET DE CONCURRENTIE ZOALS DIE ZICH NU MANIFESTEERT?

'Concurrentie in de haven is geen doel op zich. Het is een middel om bedrijven tot grootse prestaties te laten komen en Rotterdam een haven van topkwaliteit te laten zijn. Het economisch mechanisme van marktwerking en concurrentie heeft ook in deze aanbesteding een goed resultaat opgeleverd. Ik verwacht dat we niet alleen de terreinen op Maasvlakte 2 op deze manier uitgeven, maar ook dat we in het bestaande gebied vaker aanbesteden. Dit is een goede manier om schaarste te verdelen.'



Veel belangstelling voor de officiële opening van de Betuweroute. De spoorlijn voor uitsluitend vrachtovervoer gaat een belangrijke rol spelen bij het transport van containers die vanaf 2013 op Maasvlakte 2 Europa binnenkomen. Minder over de weg en meer op het spoor en via binnenvaart is het beleid. Dat krijgt nu al gestalte in de contracten die het Havenbedrijf sluit met overslagbedrijven die zich op Maasvlakte 2 gaan vestigen.

HOE HEBBEN DE KANDIDATEN DE DUURZAAMHEID VAN HUN PLANNEN AANGETOOND?

‘Op het vlak van duurzaamheid ging het in de aanbiedingen vooral om de emissies die de terminal en de bedrijvigheid eromheen veroorzaken. Die emissies zijn in de voorstellen lager dan wij hadden verwacht. Ook de modal split komt in het eindjaar 2033 beter uit dan wij in de milieu-effectrapporten hebben berekend. En dat is beslist geen wishfull thinking van het consortium. Men garandeert het en onderschrijft tevens de boeteclausules die in het contract staan. Daarnaast is in het contract opgenomen dat de terminal operator service agreements gaat afsluiten met de binnenvaart en de railvervoerders. Hier bestaat echt geen ruimte meer voor interpretatie. De duurzame Maasvlakte 2 krijgt nu concreet inhoud.’

GROTE PROJECTEN WORDEN ALTIJD DUURDER DAN BEGROOT. MAASVLAKTE 2 OOK?

‘Financieel is de business case die we hebben voor Maasvlakte 2 en waar we al deze informatie telkens aan toevoegen, nog altijd positief. Op de lange termijn is Maasvlakte 2 dus voor het Havenbedrijf gewoon een gezonde onderneming.’

KIJKEND NAAR DE TOEKOMST, WAT ZIET U?

‘We gaan in Rotterdam tussen nu en 2033 een groei meemaken in containeroverslag van 3,5 tot 4 keer de volumes die we nu behandelen. Dat betekent een schaalvergroting die alleen mogelijk is met Maasvlakte 2. Ik weet dat er momenteel wereldwijd 55 tot 60 schepen in bestelling zijn die per stuk meer dan 12.000 TEU vervoeren. We staan dus aan de vooravond van een enorme ontwikkeling. Uitmondend in een dagelijks bezoek van zo’n zeereus aan Rotterdam.’

MAASVLAKTE 2 EN BEREIKBAARHEID

Het wordt steeds drukker op de wegen rond Rotterdam. Tijdens de spits zijn files en opstoppingen aan de orde van de dag. Omwonenden vrezen dat de komst van Maasvlakte 2 dit probleem zal verergeren. Onderzoek wijst echter uit dat Maasvlakte 2 naar verhouding slechts een kleine bijdrage zal leveren aan de verkeersproblematiek. Het is vooral de autonome groei van het verkeer in de regio die problemen veroorzaakt.

Of Maasvlakte 2 er nu wel of niet komt, vast staat dat alle verkeer (woon/werk, zakelijk en recreatie) op de snelwegen en doorgaande wegen rond Rotterdam in de toekomst toeneemt. De invloed van Maasvlakte 2 op het geheel is niet zo groot. Het nieuw aan te leggen haven- en industrie-terrein zal in de eindsituatie (2033) 29.100 motorvoertuigrritten per werkdag produceren. Zo’n tweederde hiervan is vrachtverkeer (18.800 voertuigrritten). Ter hoogte van het Vaanplein is de bijdrage van Maasvlakte 2 nog maar twee procent van het totale verkeer (4.400 van de 176.500 motorvoertuigrritten) en zes procent van het vrachtverkeer (3.200 van de 52.100 vrachtritten).

BEREIKBAARHEID HOOG OP DE AGENDA

Ondanks de beperkte invloed van Maasvlakte 2 staat het verbeteren van de bereikbaarheid hoog op de agenda van het Havenbedrijf. Eén van de



mogelijkheden die daarvoor bestaan is een betere spreiding van transport over de beschikbare modaliteiten. Dit wordt modal shift genoemd. Uitgangspunt is het relatieve aandeel van vrachtwagens te verminderen, ten gunste van transport over spoor en water. Uitgaande van de cijfers voor de huidige Maasvlakte stimuleert Maasvlakte 2 een vermindering van transport over de weg van 47% (2005) naar 35% (2035) van het totaal. Transport over het spoor zou moeten toenemen van 13% naar 20% en over het water van 40% naar 45%.

HOE MODAL SHIFT REALISEREN?

Er zijn verschillende manieren om een verschuiving in het transport te bewerkstelligen. Bijvoorbeeld door in contracten met klanten harde afspraken te maken over het aandeel van het wegvervoer ten opzichte van de andere modaliteiten (modal split). Zo is men bij het Havenbedrijf zeer tevreden over de afspraken die onlangs met de exploitant van de eerste te bouwen containerterminal op Maasvlakte 2 zijn gemaakt. “Zowel over de luchtvervuiling als de modal split hebben we zwart op wit afspraken gemaakt die voor zover wij weten verder gaan dan welke Europese terminal ook”, zei directeur Hans Smits hierover.

Een andere manier om de modal split te beïnvloeden ligt besloten in het ontwerp van het nieuwe terrein. Die moet voldoende faciliteiten bieden voor spoor en binnenvaart. Denk hierbij aan wacht- en ligplaatsen voor de binnenvaart, voldoende kadeflengte, railfaciliteiten zoals emplacements, etc. Verder speelt het Havenbedrijf een actieve rol in het verbeteren van het achterlandtransport, bijvoorbeeld door deelname in de Betuwe-route.

WAT DOET DE OVERHEID

Ondertussen zit ook de overheid niet stil. Vanaf 2015 zal de A15 op veel plaatsen verbreed zijn. Een betere doorstroming op de A15 zal ook leiden tot een betere doorstroming op de nabijgelegen N-wegen. Ook staat de A4 Midden Delfland op het programma. Naar verwachting zal Maasvlakte 2 straks ook bereikbaar zijn per openbaar vervoer.

WAT DOET HAVENBEDRIJF ROTTERDAM AAN BEREIKBAARHEID?

- locatiebeleid - voorrang aan bedrijven die veel van hun achterlandtransport via spoor of binnenvaart (of pijpleidingen) laten lopen
- containertransferium in het achterland - waardoor meer containers met binnenvaartschepen kunnen worden vervoerd
- meer gebruik van collectief vervoer door bedrijven in de haven
- inzet van het eigen wegennet van het Havenbedrijf (die voor een deel parallel loopt aan de A15) bijvoorbeeld als calamiteitsroute

DE TOEKOMST IN EIGEN HAND

Create your own future, hebben we twee jaar geleden boven de advertentie gezet waarmee we wereldwijd containerbedrijven opmerkzaam maakten op de mogelijkheden op Maasvlakte 2. We mogen nu concluderen dat die slogan de spijker op zijn kop is. Bedrijven hebben samenwerking gezocht en hebben ons aanbiedingen gedaan om als eerste op Maasvlakte 2 een terminal in bedrijf te kunnen nemen. Het internationale samenstel van bedrijven dat onder de naam Rotterdam World Gateway (RWG) het contract in de wacht heeft gesleept, heeft goed over zijn toekomst nagedacht. En deed ons vervolgens een aanbieding die ook goed is voor de toekomst van Maasvlakte 2 en die van de Rotterdamse haven.

GARANTIE

RWG garandeert bijvoorbeeld een modal split voor de afvoer van containers die ruimschoots voldoet aan onze duurzaamheidseis. Gaat nu zo'n 47 procent van de containers op een vrachtwagen, in 2035 komt niet meer dan 35 procent van de containers afkomstig van Maasvlakte 2 nog

op de weg. De rest vindt via de trein en het binnenvaartschip zijn eindbestemming. Zijn dit holle frasen, denkt u wellicht? Niets daarvan. Keiharde, contractueel vastgelegde afspraken zijn het, inclusief boetes voor het geval dat ...

STANDAARD

Naast deze garantie over de wijze waarop het vervoer wordt aangepakt, geeft RWG ook garanties over de manier waarop zij de bedrijfsvoering op de terminal gaan aanpakken. Modern, efficiënt en uiterst duurzaam, daar is geen twijfel over mogelijk. Zo'n 4 miljoen TEU wil het bedrijf uiteindelijk jaarlijks afhandelen. Op het gebied van uitstoot naar de lucht blijft men daarbij ruim onder de huidige norm. RWG zet hiermee de standaard die van Maasvlakte 2 het meest duurzame haven terrein van Europa maakt. Dat is precies wat we bedoelen als we zeggen: *create your own future!*



Ronald Paul
Directeur
Project-organisatie
Maasvlakte 2

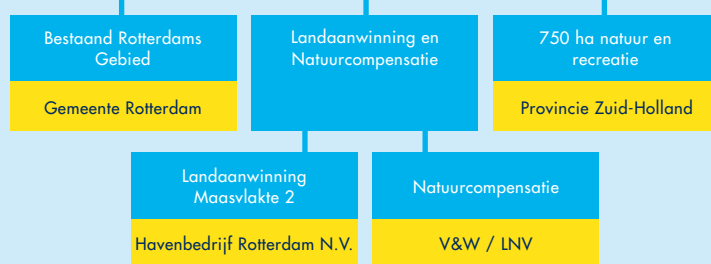
SPEEL EN WIN MET DOCKS!

Sinds een paar maanden zijn op de site www.maasvlakte2.com prijzen te winnen met het online havenspel DOCKS! Maar liefst twee maal achter elkaar won Marco Brugman, 23 jaar, de titel Docksmaster van de maand. In juni scoorde hij een duizelingwekkend aantal van 38.180 punten! Hiermee won hij een gamebon van 50 euro en vrijkaartjes voor het Maritiem Museum. Marco speelt nog steeds regelmatig en verbeterde inmiddels zijn eigen record. Hij maakt hiermee een goede kans om Docksmaster van het jaar te worden, een titel die beloond zal worden met een spelcomputer. Wie kan Marco verslaan?

Tips van de Docksmaster:

- Alles staat in het teken van het milieu, dus zorg dat het milieu bij elk bedrijf 5 sterren heeft.
- Ga niet verder dan 5.000 euro in het rood, anders ga je failliet.
- Probeer zo veel mogelijk te supersizen wat je neerzet.
- Bouw de haven niet te vol, want dan blijft er te weinig tijd over om je geld weer terug te verdienen.

PROJECT MAINPORTONTWIKKELING ROTTERDAM



De aanleg van nieuw havengebied, Maasvlakte 2, maakt deel uit van het Project Mainportontwikkeling Rotterdam (PMR). Dat bestaat verder uit de bij de aanleg behorende natuurcompensatie, aanleg van 750 ha natuur- en recreatiegebied en de verbetering van Bestaand Rotterdams Gebied. PMR is een samenwerkingsverband van de rijks- en regionale overheid en Havenbedrijf Rotterdam. Kijk ook op www.mainport-pmr.nl



Op zoek naar babyvissen (juvenielen) in de Noordzee. Om later te kunnen bepalen of de zandwinning in zee voor de aanleg van Maasvlakte 2 invloed heeft op de groei van jonge vissen. Dat is het doel van dit onderzoek dat vanaf een visserschip op 100 locaties tussen Den Helder en Walcheren voor de kust is uitgevoerd. In de komende jaren herhaalt het Havenbedrijf deze metingen.

COLOFON

UITGAVE

Projectorganisatie Maasvlakte 2
Deze nieuwsbrief verschijnt 4 x per jaar en informeert over de voortgang van het project Maasvlakte 2.

VORMGEVING

Havenbedrijf Rotterdam N.V.

FOTOGRAFIE

Havenbedrijf Rotterdam N.V.
Maarten Hartman / Hollandse Hoogte / Robin Utrecht / ANP Photo / Freek van Arkel
Fotografie Rotterdam

PRODUCTIE EN AFWERKING

PlantijnCasparie, Capelle a/d IJssel

ABONNEMENT

Ontvangt u deze nieuwsbrief liever digitaal? Meld u dan aan op de website. Ontvangt u deze nieuwsbrief liever niet? Mail dan naar: infofmv2@portofrotterdam.com

CONTACT EN MEER INFORMATIE

T +31 (0)10 252 11 11
F +31 (0)10 252 11 00
E info@portofrotterdam.com
W www.maasvlakte2.com