

## Workshop Havens in 2050

Prof. ir. Han Ligteringen, TUDelft  
Ir. Jarit de Gijt, TUDelft/Gemeentewerken Rotterdam  
Ir. David Dudok van Heel, Gemeentewerken Rotterdam  
Ir. Cuno Langeveld, Van Oord

### SAMENVATTING

Rotterdam is een hub als haven door o.a.:

- Goede zeeligging (diep water)
- Goede achterlandverbinding
- Goede railverbinding (Betuwelijn)
- Aanwezige pijpleiding
- Implementatie en aanvoer van nieuwe kennis

De toekomst brengt o.a. volgende bedreigingen en mogelijkheden voor de haven:

- Minder olie als brandstof: zeilen, waterstof, ...
- Beperkte ruimte: dubbel gebruik van ruimte, drijven, ...
- Klimaat: sluizen, aanpassingen, drijvende haven,...
- Logistieke concepten: transport netwerk, grotere schepen, nieuwe terminals, ...
- Concurrentie: andere havens, spoorlijn China - Europa,...

Om de positie als hub te behouden moet er volgens de zaal **meer internationaal samengewerkt worden**. Rotterdam is te klein, de Benelux moet op zijn minst als hub gezien worden. De relatie tussen havens Rotterdam, Amsterdam en Antwerpen is aan het verbeteren. De 'beneluxhavens zouden' zich kunnen bundelen in één havenautoriteit waarbinnen regionale havens een eigen functie en specialisatie hebben.

Rotterdam wil in 2035 ongeveer 2,5 keer het huidige volume doorvoeren. Het treinnetwerk en binnenvaartnetwerk kunnen deze groei aan, de **bottleneck is echter het transport via de weg** (vooral A15).

- Beter verkeersmanagement is hiervoor nodig; er is een samenwerking met de verkeersorganisatie
- 30% van het huidige containervervoer gaat via rail of binnenvaart, doel is om het aandeel te verhogen naar 50% in 2035.
- Qua capaciteit voor binnenvaart zijn de corridors groot genoeg, echter de sluizen zijn limiterende factor.

Mogelijkheid zou zijn om een ring om de haven te bouwen met een container transferium waarnaar de containers gevoerd worden i.p.v. naar de terminal. Daarnaast kunnen drijvende containerkranen in de toekomst rechtstreeks containers overladen van buiten- naar binnenvaartschepen. De Betuwelijn is nu nog een belemmering, maar zal naar verwachting in 2015 op snelheid rijden.

Het publiek voegt hieraan toe dat er meer **back-up systemen** nodig zijn, dat Rotterdam sterk afhankelijk is van één kanaal, één spoorlijn en één weg, maar dat risico's gespreid moeten worden.

Jaarcongres 2009

# Hup Holland Hub



KIVI NIRIA

Rotterdam heeft een **goed serviceniveau**, voor de toekomst is het van belang om de wachttijden te behouden zoals nu. Terminal efficiency loopt achter. Publiek voegt er aan toe dat Rotterdam zijn hub-positie ook te danken heeft aan de **ondernemende cultuur** in Rotterdam. De universiteiten voegen toe dat het innovatieve vermogen wel groter mag zijn, dat visie nog te vaak gericht is op volgend boekjaar. Er is voldoende ondersteuning van en samenwerking met de **overheid**.

## KEY SUCCESFACTOREN SPECIFIEK VOOR DE INDUSTRIE

- Goede zeeligging
- Goede achterlandverbinding
- Goede railverbinding (Betuwelijn)
- Aanwezige pijpleiding

## KEY SUCCESFACTOREN DIE IN HET ALGEMEEN VAN TOEPASSING ZIJN VOOR HUBS

- Internationale samenwerking
- Implementatie en aanvoer van nieuwe kennis
- Goede en betrouwbare infrastructuur
- Goed serviceniveau
- Back-up systemen
- Ondernemende cultuur
- Goede samenwerking met universiteiten
- Goede samenwerking met overheid
- Ondernemend en innovatief vermogen

## MOGELIJKE BIJDRAGE VAN INGENIEURS AAN HET SUCCES VAN NEDERLAND ALS 'HUB'

- Oplossen van dichtslippend wegennet
- Ontwikkelen van innovatieve oplossingen voor vergroten capaciteit sluizen en terminals
- Brug van kennis uit universiteiten naar bedrijfsleven