

Nieuwe containerterminal wordt minder milieuvervuilend

# "Duurzaamheid is een van de kernwaarden van Rotterdam World Gateway"

Door Ingrid Rompa

**Onze containerterminal wordt de technisch meest geavanceerde terminal ter wereld, vertelt Frank Keizer, projectdirecteur van het consortium Rotterdam World Gateway (RWG). "Bovendien is hij minder milieuvervuilend dan bestaande containerterminals." De terminal wordt in 2013 geopend op de Tweede Maasvlakte.**

Er is een containerterminal ontworpen met 1,9 kilometer deepsea-kade en 550 meter binnenvaart/feederkade. Bij elkaar is dat goed voor een capaciteit van 4,25 miljoen teu (20 voetscontainer) per jaar. "Wij zijn twintig meter diep, dus we kunnen de grootste zeeschepen ontvangen." De productiviteit van de terminal is heel hoog, meldt Keizer. "Het volledige terminalproces wordt zó ingericht dat beschikbaarheid en betrouwbaarheid tegen acceptabele kosten zijn gegarandeerd."

De terminal is in staat de nieuwste generatie megacontainerschepen in een zo kort mogelijke tijd af te handelen. "De containerterminal heeft straks de meest vergaande graad van automatisering. Dat wil dus zeggen dat de kadekranen de containers semi-geautomatiseerd uit het schip halen. Daarna komen ze op een geautomatiseerd horizontaal transport terecht, en zullen ze geautomatiseerd in stack worden gezet en eruit worden gehaald. We gaan werken met Super Post Panamax Kranen. De containerkranen hebben een reikwijdte van circa 22 rijen containers. Dat betekent dat ze de grootste schepen aankunnen die de komende jaren in de vaart komen."



ROTTERDAM WORLD GATEWAY



Frank Keizer, projectdirecteur van het consortium Rotterdam World Gateway



## Twee fasen

De terminal op de Tweede Maasvlakte wordt in twee fasen opgeleverd. "De eerste fase in 2013 is 1000 meter kade en de tweede fase is 900 meter. De oplevering van de tweede fase is mede afhankelijk van de markt. We moeten kijken hoe dat past bij de economische ontwikkelingen in de komende jaren."

Als alles volgens planning verloopt, worden de eerste schepen in 2013 afgehandeld. "Onze containerterminal wordt ontwikkeld volgens de modernste technieken; ook op het gebied van duurzaamheid. Duurzaamheid is een van de kernwaarden van Rotterdam World Gateway. En dan bedoel ik onder meer op het gebied van energieverbruik."

Als voorbeeld noemt Keizer het gebruik van hybride AGV's (automatisch transport) in plaats van dieselmotoren. "We hebben bovendien veel andere voertuigen rijden. Die zouden sowieso allemaal op diesel moeten rijden. We proberen ze zo hybride mogelijk te maken, zodat we de uitstoot en het geluidsniveau kunnen terugbrengen. De gebouwen krijgen bovendien Warmte/Koude Opslag."

Ook veiligheidsmaatregelen vormen een belangrijk aspect, meldt Keizer. "De terminal wordt ontworpen met een zero accidentfilosofie. Dat wil zeggen dat als een systeem faalt, dit niet mag leiden tot een onveilige situatie. Alle systemen worden uitgevoerd met een dubbele beveiliging."



## 900 miljoen

Het consortium steekt meer dan 900 miljoen euro in de ontwikkeling van de terminal. De aandelen zijn verdeeld onder vijf aandeelhouders: Terminal operator DP World (30 procent) en vier rederijen: MOL (20 procent), Hyundai Marine Merchants (20 procent), Neptune Orient Lines/APL (20 procent) en CMA CGM (10 procent). "De rederijen met ieder 20 procent aandelen hebben een samenwerkingsverband genaamd de New World Alliance."

Rotterdam World Gateway moet de belangrijkste toegangspoort worden voor de Benelux en het Europese achterland. "En we worden tevens een draaischijf voor feederactiviteiten", aldus Keizer. "Dat betekent dat containers van grote containerschepen uit Azië en Amerika bij ons worden overgezet op zeeschepen voor de kleine zeevaart, de shortsea." Op de kade wordt mogelijk gebruik gemaakt van een nieuw Lift AGV systeem, waardoor bij het laden minder tijdverlies optreedt.

De terminal wordt ook voorzien van een barge-/feeder-terminal en een spoor aansluiting. "Behalve de zeevaart gaan we ons tevens richten op de binnenvaart en het goed afhandelen daarvan. Ook de modellsplit – de manier waarop containers worden afgevoerd naar het achterland – gaat veranderen, verwacht Keizer. "Nu is het nog zo dat 60 procent per vrachtwagen wordt afgevoerd. Bij ons zal dat percentage in de loop van de tijd worden teruggebracht naar 35 procent en lager. De rest gaat per rail en binnenvaart."



## Projectteam

Projectdirecteur Keizer is op dit moment druk bezig zijn projectteam op te zetten. "Vanaf voorjaar 2010 zullen we op volledige sterkte aan de projectrealisatie gaan werken." Keizer is civiel ingenieur en is afkomstig van Dura Vermeer. "Het neerzetten van de containerterminal van Rotterdam World Gateway is een heel interessant project. Het is echt een uitdaging."

Keizer houdt van een stevig projectmanagement. "We zullen volgens strakke processen het project doorlopen, waarbij we onszelf in staat stellen flexibel op veranderingen in te gaan. Tegelijkertijd komen we tot een zeker projectresultaat qua tijd, kwaliteit en budget." Het terminalconcept wordt uitontwikkeld in nauwe samenwerking met DP World.

**Rotterdam World Gateway**  
**Stationsstraat 57**  
**3161 GH Rhoon**  
**The Netherlands**  
**T +31 (0)10 50 61 970**  
**E [info@rwg.nl](mailto:info@rwg.nl)**  
**I [www.rwg.nl](http://www.rwg.nl)**

