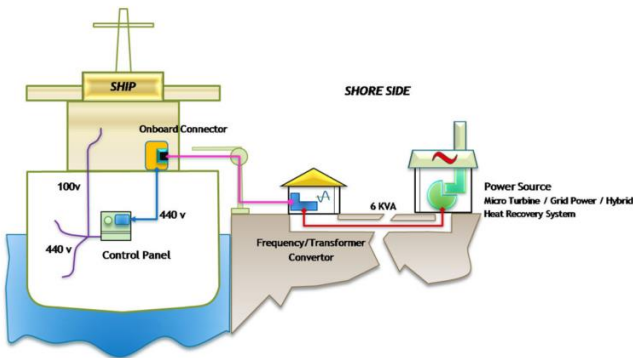


WALSTROOM VOOR DE GROOTSTE CONTAINERSCHEPEN OP MAASVLAKTE



Aanleiding

De zeevaart valt niet onder de klimaatverplichtingen van het Verdrag van Parijs. Om haar emissies te verminderen werken de zeehavens aan de aanleg van walstroom-infrastructuur. Met walstroom kunnen de hulpmotoren van het afgemeerde schip worden uitgezet en wordt stroom vanaf de wal gevoed. Hierdoor wordt CO₂-uitstoot vermeden en de omgevingskwaliteit verbeterd door minder uitstoot van stikstof, fijnstof en geluid.

De havens van Rotterdam, Hamburg, Antwerpen, Bremen en Le Havre hebben een gemeenschappelijke ambitie om voor de grootste containerschepen walstroominfrastructuur aan te bieden. Rotterdam wil daarin vooroplopen. Het doel van dit projectvoorstel is het realiseren van walstroomfaciliteiten op de vijf terminals op de Maasvlakte. Met een publiek-private aanpak versnellen we de uitrol van walstroom, verduurzamen we de zeevaart en verbeteren we de leefkwaliteit en het vestigingsklimaat. Met deze investeringen zal tenminste 150 MW aan walstroominfrastructuur worden aangelegd op de Maasvlakte en tenminste 250GWh per jaar aan walstroom geleverd worden. Dit levert circa 3500 ton aan NO_x-reductie en 200 kton aan CO₂-reductie op (o.b.v. kengetallen).

Het gebruik van walstroominfrastructuur zorgt voor verduurzaming van de havenlogistiek. Belangrijk om de haven van Rotterdam competitief te houden en levert essentiële economische en duurzame ontwikkelingsruimte (zoals NO_x ruimte) waardoor verdere ontwikkelingen en investeringen in het havengebied kunnen worden gegenereerd.

Realisatie van walstroom zorgt voor directe werkgelegenheid en commerciële kansen voor de lokale scheepswerven voor het benodigde walstroom-ready maken van de schepen (een investering van ca 1 mln. euro per schip door de rederijen).

Aanvraag Groeifonds

Het diepzeecontainersegment leent zich voor versnelling van de verduurzaming met een grote stap voorwaarts t.a.v. NO_x en CO₂ besparingen. De kosten voor de aanleg van de infrastructuur aan de wal liggen rond de 40 mln. euro per terminal. Het Havenbedrijf Rotterdam (HbR) zet zich in om, samen met haar partners en in afstemming met de terminals de helft van de financiering rond te krijgen. Aanvullend is publieke financiering nodig, vandaar deze aanvraag voor het Groeifonds - onder pijler 1 (energie)infrastructuur - van 100 mln. euro (5x 40 mln. Euro = 200 mln. euro x 50%).

Het project dient een duidelijk nationaal belang, aangezien de Rotterdamse haven door de stikstofimpasse haar concurrentiepositie dreigt te verliezen. In Hamburg is al 2 jaar geleden een grootschalig gesubsidieerd walstroomprogramma gestart. Hoewel vanuit Europa een sterke ambitie is voor walstroom, ontbreekt het aan maatregelen, waardoor investeringen achterwege blijven. Subsidiepercentages in de ontwikkelingskosten van 50 - 100% blijven essentieel, doordat de maatschappelijke baten (nog) niet worden doorvertaald naar een business case.

Sterke startpositie met lopend programma en projectteam

Gemeente Rotterdam en HbR hebben de afgelopen jaren met diverse partners een walstroomprogramma ontwikkeld. Het programma richt zich op de verschillende scheepvaartsegmenten en is opgebouwd uit 3 pijlers (zie figuur).

Het walstroomprogramma wordt aangestuurd door een projectorganisatie van HbR en de gemeente Rotterdam. Er wordt actief internationaal samengewerkt, zowel in Europa als met internationale koplopers. HbR heeft daarnaast een samenwerkingsverband met Eneco in Rotterdam Shorepower BV. Ook wordt het team ondersteund door vele experts vanuit HbR en haar directe partners.

