



**Gemeente
Rotterdam**

Stadsontwikkeling
Haven, Economie, Horeca, Bestuur (wijken en
kleine kernen)
Robert Simons

Bezoekadres: De Rotterdam
Wilhelminakade 179, Rotterdam
Postadres: Postbus 70012
3000 KP Rotterdam
Internet: www.rotterdam.nl

Van: Patricia Timmerman
Telefoon: 14 010
E-mail: bbo@rotterdam.nl
Ons kenmerk: M2310-2694 – 23bo008881

Onderwerp: Intrekken toegangsbepaling
binnenvaart CCR-II.

Datum: B&W 28 novemer 2023

Aan de gemeenteraad

Op welke gronden deze brief?/Waarom nu voorgelegd?

Met deze brief informeren wij u over het besluit over het buiten werking stellen van de toegangsbepaling CCR-II uit de Havenverordening Rotterdam 2020 (versie januari 2023).

Relatie met het coalitieakkoord/collegewerkprogramma/eerder aangenomen moties en gedane toezeggingen:

N.v.t.

Toelichting:

Bij het opstellen van het bestemmingsplan van Maasvlakte 2 werd uit de milieueffectrapportage (2007) duidelijk dat op een aantal plekken de wettelijke normen voor luchtkwaliteit zouden worden overschreden, als gevolg van aanleg en het gebruik van Maasvlakte 2. Om deze overschrijdingen te voorkomen werden maatregelen afgesproken die zouden bijdragen aan het reduceren van de emissies door de binnenvaart en het wegverkeer. Dit is vastgelegd in de Overeenkomst Luchtkwaliteit MV2 (OVL). Deze overeenkomst is door de gemeente Rotterdam (GR), Havenbedrijf (HbR), Havenmeester Rotterdam en het ministerie van I&W getekend. De toegangsbepaling voor de binnenvaart is één van deze maatregelen.

De toegangsbepaling is in 2010 opgenomen in paragraaf 13 van de havenverordening. Destijds is gekozen om de toegangsbepaling per 1 januari 2025 te laten ingaan. Aangenomen werd, met de inzichten van toen, dat op die datum het merendeel van de (Europese) binnenvaart op basis van de gemiddelde vervangingsinvesteringen zou voldoen aan de CCR-II bepaling.

Uit een evaluatierapport van Expertise- en Innovatie Centrum Binnenvaart (EICB) en HbR van maart 2022 blijkt dat 'slechts' 34 % van de binnenvaartschepen die Rotterdam aandoet voldoet aan de emissie-eisen van CCR II-motoren, of schoner. Dat de verschoning van de binnenvaart (te) traag verloopt constateert ook het PBL (Planbureau voor de Leefomgeving) in zijn rapport van 28 april 2023, getiteld 'emissieramingen luchtverontreiniging 2030'.



Op dit moment zijn er geen overschrijdingen meer van de huidige wettelijke normen voor luchtkwaliteit en is er ook geen juridische basis meer voor de instandhouding van de toegangsbepaling voor de binnenvaart.

De Europese Richtlijn voor luchtkwaliteit wordt op dit moment herzien en zal naar verwachting leiden tot aanscherping van de normen. Het is goed denkbaar dat om tijdig aan de nieuwe normen te voldoen het ook noodzakelijk is dat de binnenvaartsector gaat verschonen. Het wegverkeer is de afgelopen jaren al fors verschoond, dit in tegenstelling tot de binnenvaart. Een extra impuls voor verschoning van de binnenvaart is daarom nog steeds noodzakelijk. Een noodzaak die ook voorkomt uit de doelstellingen van het stikstofdossier.

Een alternatief voor de lokale toegangsbepaling is dus noodzakelijk. Het alternatief bestaat uit een lokale aanpak die aansluit bij de landelijke aanpak zodat ze elkaar versterken en de sector een langetermijnperspectief biedt. Vanuit het Rijk wordt gewerkt aan een uitvoeringsagenda voor de verduurzaming en transitie in de binnenvaart, zoals is beschreven in de brief 'Toekomstvisie binnenvaart' van de minister van I&W (30-11-2022).

In de lokale aanpak concentreren we ons op het nemen van lokale maatregelen om emissies van de binnenvaart naar de lucht in het Rotterdamse gebied te verminderen. De aanpak van de binnenvaart is onderdeel van het Klimaat Actieplan Rotterdam. De aanpak bestaat uit de volgende onderdelen:

1. **Walstroom binnenvaart.** Inzet is om walstroom voor de binnenvaart in Rotterdam te intensiveren en robuust te maken voor de toekomst. Het betreft het verhogen van de efficiency van bestaande voorzieningen, het upgraden van bestaande voorzieningen. Daarnaast wordt bekeken voor welke locaties het nog zinvol is om deze van walstroom te voorzien.
2. **Verschoning vloot HbR.** Voor de 'emissies van de vaartuigen waaronder de (patrouille)vaartuigen, is ambitie om vanaf 2025 emissie loze vaartuigen in de vaart te nemen. Na 2025 vindt in de periode tot 2035 geleidelijk vervanging plaats van vaartuigen. De inzet hierbij is zo snel mogelijk tot een emissieloze vloot te komen.
3. **Aanbestedingsbeleid gemeente Rotterdam en HbR.** Het HbR en in mindere mate de gemeente Rotterdam fungeren regelmatig als opdrachtgever voor werken waarbij inzet van (binnenvaart)schepen is vereist. Door eisen te stellen aan de emissieprestatie van de in te zetten vaartuigen boeken we milieu- en klimaatwinst.
4. **Aanpak doelgroepen/locaties.** Onderzoeken van de mogelijkheden en het ontwikkelen van een aanpak voor de groep schepen die verantwoordelijk is voor een relatief groot deel van de emissies in Rotterdam. Dit kunnen schepen zijn met sterke en verouderde motoren, maar ook schepen die redelijk schoon zijn maar langdurig in de regio actief zijn. Hierbij wordt ook (mogelijk) synergie gezocht met de inzet genoemd onder punt 5.
5. **Inzetten van financiële prikkels/ differentiatie binnenhavengeldtarieven** HbR hanteert al geruime tijd een effectief tariefsysteem voor de binnenvaart, waarmee kortingen worden gegeven op het binnenhavengeld voor schepen die relatief weinig schadelijke stoffen uitstoten (PM en NOx). Schepen die relatief veel emissies veroorzaken betalen juist meer (10%). Het Havenbedrijf werkt aan een update van dit systeem om de financiële prikkels nog effectiever in te zetten voor het stimuleren van verschoning van de binnenvaart.



Met deze aanpak verwachten we de uitstoot van de binnenvaart in de komende jaren te verminderen.

Financiële en juridische consequenties/aspecten:

Artikel 13.4 uit de Havenverordening Rotterdam 2020 geeft het college de mogelijkheid om de toegangsbepaling (artikel 13.3) buiten werking te stellen. Paragraaf 13 kan bij een eerstvolgende herziening uit de Havenverordening Rotterdam 2020 worden gehaald. Het vaststellen van een herziening van de Havenverordening is een bevoegdheid van de Raad.

Hieraan zijn geen financiële consequenties verbonden.

De secretaris,

V.J.M. Roozen

Burgemeester en wethouders van Rotterdam,

De burgemeester,

R.A.C.J. Simons, l.b.

Een kopie van deze brief zal worden verzonden aan de Koninklijke Binnenvaart Nederland (KBN) en de Algemene Schippers Vereniging (ASV).