



Aan de gemeenteraad

Op 15 mei 2024 stelde M.Y. Morkoç (GroenLinks) ons een schriftelijke vraag over toename containeroverslag.

Inleidend wordt gesteld:

"In maart 2023 werd bekend dat er fors werd ingezet op het vergroten van de containercapaciteit van de Rotterdamse haven.<sup>1</sup> Zo valt te lezen dat de capaciteit met 50% wordt uitgebreid en er wordt 2,5 kilometer aan kademuur gerealiseerd in de Prinses Amaliahaven. Recent kregen wij ook het bericht<sup>2</sup> dat de totale overslag in de haven gedaald is, en dat er voor het eerst sinds dit kwartaal weer een stijging te zien is. Uit het overzicht van overslag zien we dat er een daling is van kolen, ruwe olie en olieproducten. De overslag van ijzererts, schroot en LNG is toegenomen. De grond in de haven is schaars en we hebben deze hard nodig voor de energietransitie. We moeten bewust keuzes maken over waar we ruimte aan willen bieden in het havengebied, en ook buiten het havengebied zal deze toename effect hebben."

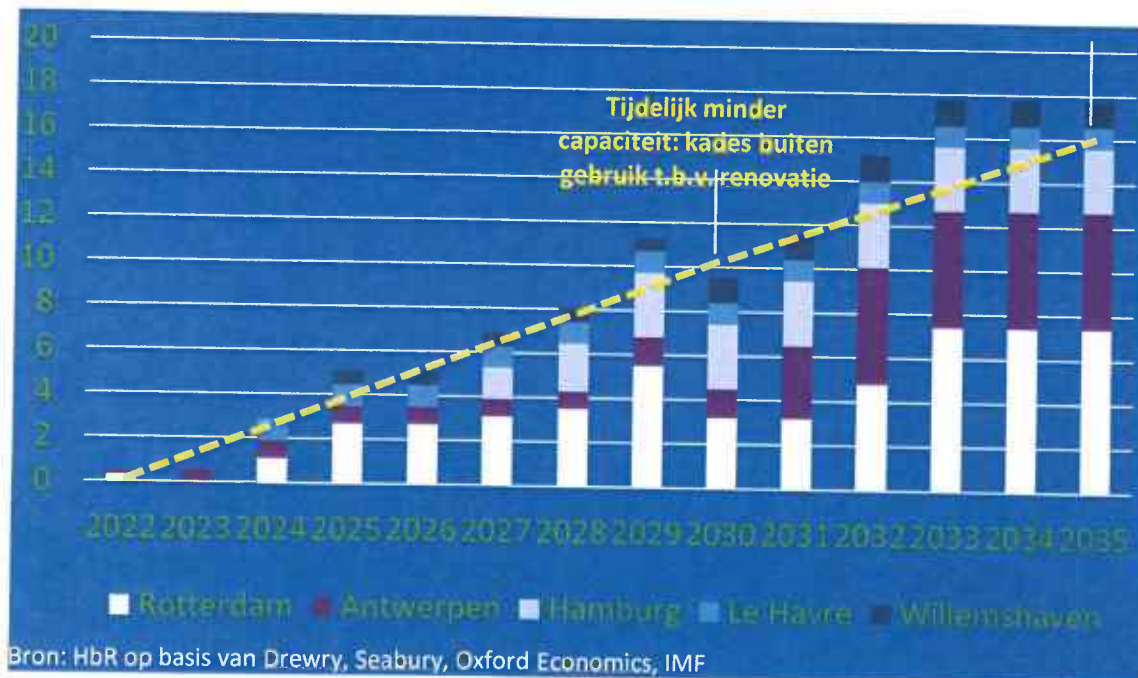
Hieronder volgen de vragen en onze beantwoording:

**Vraag 1:** Wat zijn de huidige en toekomstige ontwikkelingen rondom containercapaciteit in onze haven?

**Antwoord:** Via de haven van Rotterdam passeert 30% van alle containers van en naar Noordwest-Europa. In 2023 was er 13,4 miljoen TEU (Twenty-foot Equivalent Unit, internationale gestandaardiseerde eenheid voor containers) aan containeroverslag. De containeroverslag is belangrijk voor de economie in Noordwest-Europa en met name voor het Nederlandse en Duitse bedrijfsleven. Dit geldt voor de import van grondstoffen, halffabricaten, machines en essentiële goederen, zoals medicijnen en voedsel. En ook voor de export van de hier geteelde en geproduceerde goederen en voedselproducten. De verwachting van het Havenbedrijf en Oxford Economics is dat door economische groei en bevolkingstoename tot 2035 zo'n 16 miljoen TEU extra overslag benodigd zal zijn in Noordwest Europa. In de verschillende toekomstscenario's van het Havenbedrijf is een groei van containers voorzien. In



onderstaande figuur is de verwachte groei van de containeroverslag in NW-Europa afgezet tegen de groei van de capaciteit in de grote containerhavens van NW-Europa. Het witte balkje geeft de groei van de capaciteit in Rotterdam aan.



**Vraag 2.** Hoe reflecteert het college op de uitbreiding van 50% containercapaciteit in relatie tot de huidige klimaatcrisis?

**Antwoord:** Het is belangrijk dat alle drie de sectoren in de haven – logistiek, industrie en energie – zich kunnen ontwikkelen en elkaar kunnen versterken. Daarvoor moeten zij met elkaar en met de omgeving in balans zijn. De vraag naar goederen en diensten in Noordwest-Europa is niet of nauwelijks door Rotterdam te beïnvloeden. Wel kan Rotterdam als grootste Europese haven zijn invloed gebruiken om het transport zo duurzaam mogelijk te laten verlopen. Door de schaalvergroting in de scheepvaart wordt steeds minder CO<sub>2</sub> per container uitgestoten. Om ook de uitstoot van de schepen in de haven te beperken, wordt de komende jaren ook voor deze grote schepen walstroomvoorzieningen aangelegd en worden de processen in de haven middels digitalisering en datadeling verder geoptimaliseerd.

De toenemende vraag naar containeroverslag wordt binnen de daarvoor nu gereserveerde ruimte geacommodeerd (bestaande terreinen en opties). In het bestemmingsplan en de MER van Maasvlakte 2 (2018) is nog uitgegaan van 637 ha aan ruimte voor containerterminals, inmiddels gaan scenario's uit van maximaal 380 hectares. Door naast de gereserveerde terreinen geen andere terreinen te bestemmen voor containeroverslag behouden we op de Tweede Maasvlakte ruimte voor bedrijven die een belangrijke rol kunnen vervullen in de energie- of grondstoffentransitie.

**Vraag 3.** Wat betekent de keuze voor een uitbreiding van containercapaciteit voor verschillende aspecten van brede welvaart?

**Antwoord:** Brede welvaartsaspecten zijn niet in beeld gebracht. De Erasmus Universiteit/UPT (maart 2024) heeft wel onderzoek gedaan naar de economisch effecten



van de containersector. Op basis van dat onderzoek wordt geconstateerd dat de containersector van Rotterdam een toegevoegde waarde genereert van 8,7 miljard euro en een werkgelegenheid van 83.000 mensen in Nederland, waarvan 47.000 mensen in Rotterdam. Daarnaast, zoals ook bij vraag 1 is aangegeven, zijn containers een efficiënt vervoermiddel van veel essentiële goederen die heel belangrijk zijn voor het Nederlandse en Duitse bedrijfsleven en voor de (Nederlandse) consument. Zo bevat een kwart van de importcontainers en veertig procent van de exportcontainers voedsel.

**Vraag 4.** Welke potentiële negatieve effecten op het welzijn voorziet het college? Zoals congestie, ruimtegebruik, uitstoot. Wat zijn de gevolgen voor de stad? In hoeverre profiteert Rotterdam van de uitbreiding?

**Antwoord:** Als aandeelhouder en partner van het Havenbedrijf zien we toe dat er beleid wordt ontwikkeld dat zowel de economie ondersteunt als rekening houdt met milieubelangen en maatschappelijke zorgen. Het Havenbedrijf werkt actief naar CO<sub>2</sub>-neutrale logistiek toe. Er worden initiatieven ontwikkeld door de hele keten om efficiëntie te verhogen en brandstofverbruik te verminderen. Om de negatieve effecten van het transport van en naar het achterland te beperken, wordt ingezet op zoveel als mogelijk verder verduurzamen van de verschillende vervoersmodaliteiten en op een modal shift van weg naar binnenvaart en spoor. Daarnaast worden door het Havenbedrijf en partners laadpleinen gebouwd voor elektrische trucks en wordt de bunkering van alternatieve brandstoffen, zoals methanol voor de scheepvaart mogelijk gemaakt. Wat betreft de congestie op de A15 Vaanplein-Maasvlakte wordt deze voor het overgrote deel veroorzaakt door woon-werkverkeer in de ochtend- en avondspits. Het containervrachtverkeer draagt daar slechts in zeer beperkte mate aan bij (zie ook beantwoording vraag 8)

**Vraag 5:** Hoe worden de keuzes rondom het toekennen van schaarse grond in de haven gemaakt? Welke overwegingen worden hierin meegenomen en hoe zwaar wegen deze mee?

**Antwoord:** De gemeente heeft de grond in het havengebied bij de verzelfstandiging in eeuwigdurende erfpacht aan het Havenbedrijf uitgegeven. Publiekrechtelijk is het omgevingsplan van toepassing (voorheen bestemmingsplan). Het Havenbedrijf baseert zich vervolgens op haar ondernemingsstrategie. De hier genoemde uitbreiding van containers past binnen het bestemmingsplan, zoals dat door de gemeenteraad is vastgesteld. De ruimte was al gereserveerd voor overslag.

In 2023 hebben de NOVEX-partners Rijk (I&W, EZK, BZK, LNV) en regio (provincie Zuid-Holland, gemeente Rotterdam, HbR en omgevingsdienst DCMR) een beeld gevormd van hoe de Rotterdamse haven zich tot 2050 zou kunnen ontwikkelen en wat dat betekent voor het gebruik van de ruimte in de haven. Partijen erkennen dat het beroep op de ruimte in de haven nu al groot is. Binnen de bestaande ruimte kunnen niet alle opgaven en ontwikkelingen worden gerealiseerd. Ook hebben zij afgesproken dat de transitie van de haven voornamelijk positieve effecten op de omgeving van de haven moet hebben. Dat vraagt om doordachte en scherpe keuzes. Daarvoor zijn afwegingsprincipes ontwikkeld. Het Havenbedrijf heeft deze vertaald en toegepast in haar huidige werkwijze. Deze principes zijn:

1. het juiste bedrijf op de juiste plek: is de activiteit clusterversterkend en past het in de haven?
2. Intensiveren en transformeren: bestaande uitgegeven terreinen beter benutten



**Vraag 6.** Wat is het effect op ruimtegebruik in de regio buiten de haven, zoals in de vorm van overslagdepots?

**Antwoord:** De exacte effecten op het ruimtegebruik elders in de regio en daarbuiten zijn slechts globaal te beschrijven. In zijn algemeenheid geldt dat ook in de regio en de rest van Nederland capaciteit in de ketens mee moet groeien om toenemende volumes te kunnen faciliteren. Naast efficiëntere en geoptimaliseerde logistieke operaties is er nieuwe ruimte voor ontwikkeling en daarmee schuifruimte voor bedrijven nodig. Dergelijke ruimte is zowel op korte als lange termijn beperkt beschikbaar op de bestaande bedrijventerreinen in Nederland. Ook hier is zowel de sector als het Havenbedrijf aan het kijken naar duurzame toekomstbestendige mogelijkheden.

**Vraag 7:** In hoeverre wordt, met de uitbreiding van de containercapaciteit, gekeken of de doelstellingen van modal split aangetast worden?

**Antwoord:** In 2008 is het convenant "Visie en Vertrouwen" opgesteld in relatie tot het project Mainportontwikkeling Rotterdam (PMR). In de Tafel van Borging in mei 2024, waar de afspraken uit het convenant worden gemonitord, is afgesproken om de modal split ambities opnieuw te bekijken en is een plan van aanpak daartoe vastgesteld. Over de Tafel van Borging bent u op 28 mei geïnformeerd (24bb003540). In plaats van alleen te kijken naar de containerterminals op Maasvlakte 2, is dit plan van aanpak een havenbrede modal shift aanpak die zowel regionaal (Zuid-Holland), nationaal als internationaal kijkt. Hiervoor zijn nieuwe modal shift doelstellingen opgesteld die verder gaan dan de afspraken uit 2008. De extra shift van weg naar binnenvaart en spoor door deze nieuwe gestelde ambitie bedraagt ruim 620.000 TEU, waarvan bijna 480.000 TEU naar de binnenvaart en 140.000 TEU naar het spoor zou gaan. De autonome modal shift in 2035 van weg naar binnenvaart en spoor was al 400.000 TEU, dus in totaal 1 miljoen TEU minder wegvervoer ten opzichte van de huidige modal split. Zowel het Havenbedrijf als het ministerie van I&W ondernemen verschillende acties om modal shift te realiseren, zoals een subsidieregeling en het mogelijk maken van binnenvaartterminals in Dordrecht, vergroten van de capaciteit in Alblasterdam en optimalisatie van de afhandeling van de binnenvaart en spoor in de haven via projecten als Nextlogic en Rail Connected.

**Vraag 8.** Wat betekent de uitbreiding van de containercapaciteit voor de congestie op de weg?

**Antwoord:** De bijdrage van containervrachtwagens aan de congestie in de ochtend- en avondspits is beperkt. In het hoogste scenario worden in 2035 in de drukste spits (avondspits) gemiddeld ca. 240 zware vrachtwagens per richting per uur extra van en naar de Maasvlakte verwacht volgens het Havenverkeersmodel. Vanwege de opening van de Blankenburgverbinding vindt er vanaf 2025 een behoorlijke ontlasting van de Botlektunnel en Beneluxtunnel plaats. Op de verder weggelegen Van Brienenoordbruggen is door "verdunding" - vrachtwagens verspreiden zich vanaf de Maasvlakte over een steeds groter gebied - slechts een zeer beperkte toename te verwachten. Uit metingen is verder gebleken dat zo'n 70% van de containervrachtwagens van/naar de Maasvlakte een herkomst of bestemming in de haven zelf of in de regio heeft.

Desondanks wordt er in het project Port Alert door het Havenbedrijf samen met de terminals, Transport- en Logistiek Nederland en de vervoerders gewerkt aan het beter spreiden van het wegverkeer over de uren van de dag. Dat gebeurt enerzijds door real time data te delen over congestie bij terminals, waardoor chauffeurs bijtijds hun planning



kunnen aanpassen, anderzijds berekent een aantal terminals op de Maasvlakte inmiddels een toeslag voor vrachtwagens die in de piekuren aankomen.

Burgemeester en wethouders van Rotterdam,

De secretaris,

G.J.D. Wigmans

De burgemeester,

A. Aboutaleb