

**MOTIE VAN HET RAADSLID MARTEN JAPENGA (CHRISTENUNIE), PETER MEIJ (CDA)  
EN LOUIS VAN DER SPOEL (VVD) INZAKE HAVENVISIE 2030**

Voorgesteld: 3 november 2011

Nr. 2011 –

De gemeenteraad van Ridderkerk, bijeen ter bespreking van het voorstel van burgemeester en wethouders, Gemeentestukken: 2011 - 127, agendapunt 5, tot het vaststellen van de Programmabegroting 2012-2015;

constateert dat:

- het college van Ridderkerk nog geen reactie heeft gegeven op de ontwerp-Havenvisie 2030 van de gemeente Rotterdam;

overweegt dat:

- de haven van Rotterdam een belangrijke motor van de Nederlandse economie is en aan velen werkgelegenheid biedt;
- het vervoer van en naar de haven van Rotterdam verder zal intensiveren en dat een belangrijk deel van dat vervoer over de A15 en A16 langs en door Ridderkerk zal gaan;

spreekt uit dat:

- de gemeente waar mogelijk moet inzetten op vermindering van het verkeer langs en door Ridderkerk;
- de naderende vaststelling van de Havenvisie door de gemeenteraad van Rotterdam eind 2011gebruikt moet worden om de verkeersproblematiek en de daarmee samenhangende problemen van luchtvervuiling en geluidoverlast voor Ridderkerk expliciet onder de aandacht te brengen;
- Dat de rijksweg A4 Zuid en de westelijke oeververbinding verlichting geeft op de ontsluiting;

verzoekt het college:

- nog deze maand aan de opstellers van de Havenvisie 2030, het college van burgemeester en wethouders en de gemeenteraad van Rotterdam met een brief de grote zorg van de raad en het college van Ridderkerk over te brengen over de toename van (vervuilende) vervoerbewegingen langs en door Ridderkerk;

en gaat over tot de orde van de dag.

Het raadslid,

Marten Japenga (ChristenUnie)

Louis van der Spoel (VVD)

Peter Meij (CDA)

Arianne Ripmeester (PvdA)

**NB. aan achterzijde meer info over de Havenvisie**

## **Bereikbaarheid**

De grootste bottleneck voor het realiseren van de Havenvisie is volgens Hans Smits de bereikbaarheid van de regio: “Ik weiger te accepteren dat we niet weten te voorkomen dat we over tien jaar in de file staan. Ten eerste moeten we het wegennet beter benutten door verkeersmanagement toe te passen. De Verkeersonderneming voor de A15 moet daartoe veel meer zeggenschap krijgen om het verkeer te reguleren. Ten tweede moet het Rijk herprioriteren en geld vrijmaken voor projecten als de Blankenburgtunnel en de A4-Zuid. Ten derde stel ik voor dat we in deze regio het gebruik van de weg gaan beprijsen. Overal in de wereld is dat een goed middel om het wegverkeer te verminderen en beter te spreiden over de dag.” (President-directeur Hans Smits van het Havenbedrijf)

## **“Komende 20 jaar staan in teken van groei en transitie”**

**De Rotterdamse haven groeit de komende 20 jaar en maakt tegelijkertijd een aantal structurele veranderingen door. “De raffinage en chemische industrie staan aan de vooravond van transitie naar meer biobased productie, energie wordt in 2030 schoner opgewekt en op basis van meer verschillende bronnen, en in het transport wordt de container steeds belangrijker”, aldus president-directeur Hans Smits van het Havenbedrijf. “Om die containers probleemloos te kunnen verwerken moet de efficiency van het transport omhoog en moet een netwerk van logistieke knooppunten in binnen- en buitenland ontwikkeld worden. Onze ambitie is dat de haven in 2030 wereldwijd koploper is op het gebied van efficiency en duurzaamheid.”**

Het Havenbedrijf doet deze uitspraken op basis van een studie naar de lange termijn ontwikkeling van het haven- en industriecomplex. Smits ziet zowel voor de logistieke als de industrie kant van de haven een gezonde toekomst. “Die twee versterken elkaar. In onze visie is de haven in 2030 een combinatie van wat we noemen een Global Hub en Europe’s Industrial Cluster. De Global Hub staat voor de draaischijf voor goederen binnen Europa en tussen Europa en andere continenten. Het gaat daarbij om nu al in Rotterdam aanwezige goederensoorten zoals containers en olieproducten, maar ook om nieuwe als LNG, biomassa en CO<sub>2</sub>. De Rotterdamse haven kan zijn positie als belangrijkste Europese draaischijf voor goederen versterken als het goed omgaat met de kansen en vooral als we met de logistieke sector het transport slimmer en efficiënter weten te organiseren.” Dat betreft vooral de ontwikkeling van de containersector waarin de volumes de komende twintig jaar minimaal verdubbelen en wellicht verdrievoudigen.

## **Mondiale concurrentie**

In de olie- en chemiesector vormen niet de andere Noordwest-Europese havens de concurrentie, maar productielocaties in Houston, Singapore en steeds vaker het Midden- en Verre Oosten. “Willen we zorgen dat Rotterdam ook in 2030 een vitaal petrochemisch cluster heeft dan moeten we zorgen dat de industrie hier kan concurreren op dat mondiale niveau. Dat vereist het opschroeven van de efficiency en daarbij is verknoping tussen bedrijven in Rotterdam en Antwerpen noodzakelijk. De industrie in de regio kan dan functioneren als één geïntegreerd complex. Transitie naar meer biobased productie is nodig om ons voor te bereiden op het post-aardolietijdperk.”

De haven krijgt ook een belangrijker functie in de zorg voor de beschikbaarheid van energie. Wordt nu nog 15% van de Nederlandse elektriciteit in Rotterdam opgewekt, in 2030 is dat 25%. Smits: “Maar dat moet wel duurzamer, dus met afvang en opslag van CO<sub>2</sub>, en ook op basis van biomassa en LNG. De haven vervult zo een spilfunctie in de energiezekerheid van Nederland en Noordwest-Europa.”

## **Duurzaamheid**

De visie zet nadrukkelijk in op een duurzame ontwikkeling van de haven. Zo is er de ambitie

om te zorgen dat logistieke ketens die via Rotterdam lopen de efficiëntste ter wereld zijn en mede daardoor de laagste ecologische footprint per tonkilometer hebben. In de industrie vindt de komende decennia een transitie plaats naar meer productie van tweede generatie biobrandstoffen en de ontwikkeling van biobased chemie. Daarbij worden onder andere algen en enzymtechnologie ingezet. De energieproductie wordt minder afhankelijk van fossiele brandstoffen door de inzet van biomassa, wind- en zonne-energie. Kolen blijven nodig voor de energiezekerheid, maar door afvang van CO<sub>2</sub> bij de elektriciteitscentrales wordt de klimaatverandering tegengegaan. Hans Smits: "Groeï is de beste stimulans voor ontwikkeling en innovatie. Daarom ben ik ervan overtuigd dat transitie naar een duurzamer haven én groei hand in hand gaan."

De ontwikkeling van de haven vindt natuurlijk plaats binnen de kaders van de wet- en regelgeving. Daar bovenop stelt de Ontwerp-Havenvisie dat de grootste overlastpunten voor de omgeving moeten worden aangepakt.

### **Tempo**

Het Havenbedrijf beschrijft in de Ontwerp-Havenvisie dat het op basis van de huidige prognoses, ondanks de toename van de economische activiteit, in 2030 geen Maasvlakte 3 nodig heeft. De haven moet dan schoner, stiller en veiliger zijn. Door proactief, dynamisch verkeersmanagement en het aanleggen van met name de Blankenburgtunnel en de A4-Zuid kunnen de files veel minder zijn. De scheepvaart zal efficiënter verlopen. De haven zal (direct en indirect) zo'n 25.000 banen meer bieden dan nu die gemiddeld om een hoger opleidingsniveau vragen. En het internationale bedrijfsleven zal de komende twintig jaar zo'n € 25 tot € 35 miljard investeren in het gebied. Daarbij is ook aanpassing en een sterke vereenvoudiging van de regelgeving een harde noodzaak. Het tempo waarmee we in dit land dingen realiseren moet drastisch omhoog." Om de realisatie te monitoren heeft de Ontwerp-Havenvisie een uitvoeringsagenda waarvan de voortgang jaarlijks zal worden gerapporteerd.

### **Waarde voor de BV Nederland**

De haven van Rotterdam is van grote betekenis voor Nederland. Het huidige economische belang laat zich uitdrukken in een (in)directe toegevoegde waarde van € 22,2 miljard (3,3% van het BNP) en een (in)directe werkgelegenheid voor 145.000 personen. Daarnaast is er een strategische waarde die vooral bestaat uit de bijdrage aan de internationale bereikbaarheid en daarmee de versterking van Nederland als handelsland. De internationaal toonaangevende bedrijven in de haven stellen hoge eisen aan hun toeleveranciers. Dat leidt ertoe dat bedrijven buiten de haven ook kunnen beschikken over die hoogwaardige diensten. In 2010 werd in de haven 430 miljoen ton goederen overgeslagen. Het Havenbedrijf anticipeert met de Ontwerp-Havenvisie op een overslag van 675 tot 750 miljoen ton goederen in 2030 en een vergroting van de (indirecte) werkgelegenheid met zo'n 25.000 banen.

### **Ontwerp**

Het Havenbedrijf Rotterdam heeft de Ontwerp-Havenvisie 2030 geschreven. De gemeente Rotterdam heeft volop meegedacht en meegewerkt. Ook verschillende ministeries en Deltalinqs hebben meegedacht. Er is gesproken met kennisinstututen als het CPB, een groot aantal bedrijven in de haven, gebruikers van de haven, de DCMR Milieudienst Rijnmond en een aantal natuur- en milieuorganisaties. Tenslotte is er gediscussieerd met bewoners uit gemeenten rond de haven over de toekomst van de haven tijdens een serie bijeenkomsten. De nu gepresenteerde versie is een ontwerp. In de periode eind mei – begin juli 2011 organiseert het Havenbedrijf een brede discussie met klanten, overheden en maatschappelijke organisaties over Port Compass om de visie aan te scherpen. Het is de bedoeling dat de gemeenteraad van Rotterdam de Havenvisie 2030 eind 2011 vaststelt.