



Voorstel verdubbeling containervervoer Rotterdam-Meppel

De fracties van GroenLinks in Rotterdam en Meppel willen dat (bulk)goederen zoveel mogelijk over het water van de wereldhaven Rotterdam naar de regionale haven van Meppel worden vervoerd en doen in dit voorstel een aantal aanbevelingen om een verdubbeling van het transport over water tussen beide steden te bereiken.

De Meppeler haven kan schepen behandelen tot maximaal 3000 ton. Dat staat gelijk aan ongeveer 125 vrachtwagens. Intensiever gebruik van binnenlandse containerterminals leidt direct tot minder files, tot minder wegeaanleg (voorkomt vernietiging van het landschap en aantasting van de leefomgeving) en tot minder uitstoot van schadelijke stoffen zoals fijn stof en stikstofoxiden en tot minder uitstoot van broeikasgassen.

Achtergrond

Zo'n 35 procent van het containervervoer in Nederland vindt plaats met binnenvaartschepen. Per jaar gaat het om zo'n 3,2 miljoen stuks. In Nederland ligt inmiddels een uitgebreid netwerk van ruim 25 binnenvaartcontainerterminals en de realisering van een aantal nieuwe terminals is in volle gang. Meppel heeft ook een terminal voor het laden en lossen van containers en lost nu ongeveer 28.000 containers per jaar. In Meppel zijn meerdere havens waar bulkproducten gelost kunnen worden. De stad is een belangrijk kruispunt op gebied van water en spoor. Bovendien is er nog voldoende ruimte voor uitbreiding van watergebonden bedrijvigheid en overslag en wordt de nieuwe keersluis in het Meppelerdiep breder, dieper en veiliger, waardoor het goederenvervoer vanaf 2015 verder kan groeien.

Nederland heeft met 6500 schepen de grootste binnenvaartvloot van Europa. Het achterland van Rotterdam biedt veel vrije capaciteit aan vaarwegen. De maatschappelijke kosten voor vervoer over water zijn relatief laag en de mogelijkheden nog verre van uitgeput. Door aanleg van de Tweede Maasvlakte wordt de overslagcapaciteit van Rotterdam ongeveer verdubbeld en worden naar verwachting uiteindelijk zestien miljoen extra containers vervoerd vanuit de haven naar het achterland. Zestig procent van de containers gaat ongeopend het land weer uit. Een ander deel is bestemd voor de binnenlandse markt of er wordt eerst waarde toegevoegd voordat producten weer worden geëxporteerd.

De komst van de Tweede Maasvlakte leidt naar verwachting tot 18.800 extra vrachtwagens per dag en tot een stijging van de totale Nederlandse uitstoot van klimaatgassen met vijf tot acht procent. Het Havenbedrijf maakt daarom afspraken met nieuwe bedrijven op de Tweede Maasvlakte om meer containers via het spoor en de binnenvaart te vervoeren. De ambitie is om het percentage goederen dat per vrachtwagen wordt vervoerd te laten dalen van 50 procent nu naar 35 procent in 2035. Dat is nodig, want nu al is de lucht in Rotterdam flink vuiler dan elders in Nederland. Dat leidt tot gezondheidsklachten bij inwoners en tot minimaal

zesduizend vroegtijdige sterfgevallen per jaar. Met Milieudefensie zijn aanvullende afspraken gemaakt over het verschonen van de scheepvaart. Denk aan verplicht gebruik van walstroom, aan hogere havengelden voor vuilere schepen en aan een ruimere milieuzone in het havengebied voor vrachtwagens. In de Milieueffectrapportage (MER) staan ook een aantal maatregelen genoemd om op andere plekken in de Rijnmond de extra luchtvervuiling door aanleg van de Tweede Maasvlakte te neutraliseren.

De transportsector in Nederland blijft de komende jaren verder groeien. Het aandeel van het binnenlands goederenvervoer in de totale Nederlandse uitstoot van broeikasgassen is in 2020 naar verwachting opgelopen tot twintig procent. In 2050 dreigt de transportsector de volledige ruimte voor CO₂-uitstoot van heel Nederland voor zijn rekening te nemen. GroenLinks wil onnodig transport daarom zoveel mogelijk voorkomen. Het restant aan transport moet zo efficiënt en schoon mogelijk worden afgehandeld. Wij denken bijvoorbeeld aan gebundeld goederenvervoer (onder meer door samenwerking binnen thematisch soortgelijke sectoren), stadsdistributie, een ambitieuze modal shift van weg naar vervoer over water en spoor, een drastische verschoning van scheepsmotoren- en brandstof en aan gebruik van walstroom.

Aanbevelingen

GroenLinks wil het containertransport tussen Rotterdam en Meppel in de komende tien jaar tenminste verdubbelen, ten koste van vrachttransport over de weg. Ook willen de fracties in Rotterdam en Meppel dat de scheepvaart schoner wordt. We doen de volgende aanbevelingen om dit doel te bereiken:

- Het Havenbedrijf Rotterdam spreekt met Rotterdamse distributiebedrijven een inspanningsverplichting af over het percentage vracht dat naar watergebonden bedrijventerreinen en containerterminals vervoerd kan worden (modal shift).
- Rotterdam en Meppel stellen dezelfde voertuigeisen aan vrachtwagens (milieuzone) en schepen (differentiatie havengelden en gebruik van groene walstroom) en voeren een gezamenlijke lobby richting andere gemeenten met een binnenlandse containerhaven om dezelfde standaarden in te voeren.
- Het Havenbedrijf Rotterdam inventariseert met Prorail en in samenspraak met de binnenlandse containerhavens, zoals Meppel, de mogelijkheden om spooraftakkingen naar (watergebonden) bedrijventerreinen te revitaliseren.
- De gemeenten Rotterdam en Meppel stellen bij de uitgifte van watergebonden bedrijfskavels eisen over het gebruik van de waterwegen voor goederenvervoer, zodat een watergebonden kavel niet verloren gaat aan een bedrijf dat daarvan geen gebruik wil of kan maken.
- Het Havenbedrijf Rotterdam en de Havendienst Meppel zetten in samenwerking met bijvoorbeeld de Kamer van Koophandel een wervingsproject op om bedrijven in het Meppeler achterland te informeren over de mogelijkheden van aanvoer- en afvoer van producten via het water.

Arno Bonte, fractievoorzitter GroenLinks Rotterdam
Willie Oldengarm, fractievoorzitter GroenLinks Meppel