



Aan de voorzitter van de Gemeenteraad van Rotterdam
Stadhuis Rotterdam
Coolsingel 40
3011 AD Rotterdam

Rotterdam, 5 juli 2025

Regeling van Werkzaamheden

Betreft: Problematiek in de logistieke keten van de Rotterdamse haven

De Rotterdamse haven is de motor van onze lokale én nationale economie. Toch is deze onmisbare sector de afgelopen tijd niet alleen onderwerp van discussie, maar vooral reden tot zorg. Niet alleen het discutabel uitgevoerde project van de energietransitie zorgt voor onzekerheid, ook andere structurele knelpunten vragen dringend om aandacht.

Wanneer we spreken over de haven, spreken we automatisch over transport. Goederenstromen naar het achterland, distributie in de regio of elders in het land – alles valt of staat met een goed functionerende logistieke keten. Helaas zien wij dat juist deze keten zwaar onder druk staat. De vervoerders, expediteurs en andere logistieke dienstverleners piepen en kraken onder een toenemende last aan structurele en acute problemen zoals aangegeven in de opsomming onderaan deze aanvraag.

Al geruime tijd wordt er vanuit de sector aan de bel getrokken. Voorbeelden hiervan zijn in overvloed te vinden in de bijlage genaamd “Nieuwsblad Transport_2025-06_combined.pdf”. Helaas lijkt structurele aandacht van het gemeentebestuur uit te blijven. De gevolgen laten zich inmiddels raden: omzetverlies, faillissementen en een toenemende kwetsbaarheid van onze logistieke infrastructuur. Als raad kunnen en mogen wij deze signalen niet negeren.

Hoewel wij erkennen dat het hier deels commerciële bedrijven betreft die zelf verantwoordelijk zijn voor hun bedrijfsvoering, is het in het publieke belang dat de haven als geheel goed blijft functioneren. Zo zijn er in 2025 door het havenbedrijf nieuwe tarieven vastgesteld die resulteren in een verhoging van de kosten van 12 % in 3 jaar met 6% daarvan in dit jaar. Zeker in het licht van de bestaande uitdagingen zoals netcongestie, energietransitie en internationale concurrentiedruk is dit essentieel.

Daarom vraagt Forum voor Democratie middels deze regeling van werkzaamheden om een bespreking van deze problematiek in de commissie Mobiliteit, Haven, Economie en Klimaat. Daarbij verzoeken wij tevens om voorafgaand aan de commissiebehandeling een inspreekmoment te organiseren, waarin vertegenwoordigers van de getroffen sector – zoals vervoerders en expediteurs – zelf hun ervaringen en zorgen kunnen delen.

Wij stellen voor dat in de behandeling onder andere de volgende thema's aan bod komen:

- a) Wachttijden bij het ophalen van containers. Onder andere het tijdslotensysteem en de loscapaciteit zijn hier de oorzaken van.
- b) De gevolgen van een hoger percentage douanecontroles (extra scans i.v.m. drugssmokkel)
- c) Het tijdsloten-systeem en de hieruit voortvloeiende kosten voor vervoerders. Hierbij opgemerkt dat de terminals zelf de prijzen bepalen, het havenbedrijf ondersteunt dit om spreiding te bewerkstelligen echter bepalen de terminals zelf de slots.



Forum voor Democratie

- d) Kosten verbonden aan de toegang tot terminals die tot de dag van vandaag geen verbetering hebben opgeleverd slechts een verhoging van de kosten voor de vervoerders.
- e) Privacyvraagstukken zoals de verplichte gezichtsherkenning rond toegangsprocedures op terminals.
- f) Capaciteitsproblemen bij het lossen van containers. In de haven wordt gewerkt aan de uitbreiding van de loscapaciteit door de bouw van nieuwe kranen. Deze werkzaamheden verlopen traag, waardoor de druk op bestaande infrastructuur aanhoudt.

Deze lijst is niet uitputtend, maar geeft een indicatie van de onderwerpen die wij graag, samen met de betrokken sectorpartijen, aan de orde willen stellen.

Met deze aanvraag beogen we bij te dragen aan het behoud van een gezonde, concurrerende en toekomstbestendige haven.

Bij voorbaat dank!

Ardi Oostdijk
Forum voor Democratie

Thema
MARITIEM

Toeslagen lossen congestie in havens niet op

Files, facturen en frustraties



Klanten van het containervervoer zijn een beetje als chipseters. Zoals chips sinds kort niet meer in zakken worden verkocht maar in dozen – verpakkingen met minder inhoud maar wel hogere prijzen – zo moeten verladers voor het afhandelen van zeecontainers via allerlei toeslagen ook steeds meer betalen terwijl ze daar geen betere service voor terugkrijgen.

Terminals en rederijen verzinnen op bijna Monty Python-achtige wijze allerlei toeslagen. Van het spreidingstarief tot het klimaat tarief. Die eerste toeslag moet zorgen voor meer spreiding in het aan- en afleveren van containers via de weg. Die tweede genoemde extra kostenpost moet bedrijven helpen te verduurzamen. Wat vroeger nog investeren in je bedrijfsvoering heette, lijkt nu steeds sneller direct via een toeslag te worden doorberekend aan de klant. Ondertussen neemt de congestie alleen maar verder toe en komen containers ondanks de speciale tarieven geen seconde sneller de haven uit. Dat hebben ze ook gemerkt bij Berkman Forwarding. Zij hebben een waarschuwing staan voor hun eigen klanten. ‘De havens van Rotterdam en Antwerpen kampen al enige tijd met congestie, waardoor wachttijden oplopen en logistieke ketens onder druk staan. Door middel van tijdsloten pogen de terminals meer orde en een betere doorstroming te verzorgen. Echter blijkt in de praktijk dat er naar verhouding onvoldoende tijdsloten beschikbaar zijn, waardoor vervoersdrukte moeilijk te plannen is. De kosten als gevolg hiervan kunnen snel oplopen, veel vervoersdrukte geven aan de extra lasten niet langer zelf te kunnen dragen en zien zich genoodzaakt deze door te belasten.’

Extra kosten

Meerdere terminals hebben extra kosten in het leven geroepen, waarna klan-

ten zoals Berkman die op hun beurt weer in rekening brengen bij hun eigen klanten.

Zo betaalt een bezoeker bij Hutchison Ports 13,50 euro spreidingstarief per vrachtwagen die op werkdagen tussen 05:00 uur en 19:00 uur de ECT Delta of de ECT Euromax Terminal bezoekt. Daarbovenop komt het klimaat tarief van 2,50 euro. De bedragen zijn per bezoekje, niet per dag. Het bedrijf rekent zelf op de site voor hoe het werkt. ‘Een chauffeur brengt per containertransport twee bezoeken aan de terminal: een keer voor het ophalen van de volle container en een keer voor het terugbrengen van de lege container. Wanneer hij/zij zich dus tweemaal per dag tussen 05:00 uur en 19:00 uur meldt met dezelfde container, dan bedragen de kosten $2 \times €13,50 + 2 \times €2,50 = €32,00$.’ Maar er staat ook iets tegenover die toeslagen, stelt een woordvoerder van Hutchison Ports. ‘Tegelijkertijd is er een spreidingsincentive ingevoerd. Trucks die in de nacht en/of in de weekenden de terminal bezoeken, krijgen een tegemoetkoming per bezoek. Met diverse initiatieven hebben wij eerder geprobeerd een evenwichtigere verdeling van het aanbod van trucks op onze terminals te realiseren.’

Bij RWG, ‘s werelds modernste containerterminal zoals het bedrijf zelf stelt, is het tarief 1 april dit jaar omhoog gegaan. De toeslag om een slot te boeken tussen 06:00 uur ’s ochtends en 17:59 uur ’s avonds van maandag tot en met

RWG op de Maasvlakte wil het wegvervoer meer spreiden, dat is volgens het terminalbedrijf in het belang van ‘de hele keten’.



‘Komende tijd wordt het niet beter bij de terminals’

vrijdag is gestegen van 17,50 euro exclusief btw naar 25 euro exclusief btw.

Meer spreiding

‘De invoering van deze wijziging is een maatregel die RWG heeft genomen in verband met de drukte op de terminal op de desbetreffende tijden. Het is van belang dat er meer spreiding komt in het aan- en afleveren van containers via de weg. Dit is niet alleen in het belang van RWG, maar voor de hele keten’, aldus RWG. Logistiek dienstverlener Contargo heeft sinds deze maand een ‘algemene’ congestietoeslag die de klanten moeten opheffen. De maatregel geldt voor wegvervoer vanaf alle containerterminals in Rotterdam en Antwerpen. De toeslag bedraagt 20 euro per zeecontainer. Maar er is ook nog een verdubbelaar. Er wordt 20 euro extra per container in rekening gebracht voor klanten die containerzendingen via Antwerpse overslagterminals van PSA (Europa Terminal en Noordzee Terminal) laten afwickelen. Het gaat hierbij om de zogeheten ‘spits-toeslag’ die PSA eerder deze maand heeft geïntroduceerd voor containerstromen die overdag worden verwerkt.

Aanzienlijk capaciteitsverlies

Contargo wijst erop dat het door de congestie en lange wachttijden te maken heeft met ‘aanzienlijk capaciteitsverlies’ in de zeehavens. Het bedrijf denkt dat de komende tijd geen verbetering valt te verwachten bij de containerterminals. ‘De laatste tijd zijn de ervaringen matig’, beaamt de eigenaar van een wegtransportbedrijf die niet bij naam wil worden genoemd. ‘Mijn chauffeurs komen in principe bij alle terminals in Rotterdam. Wanneer alles gewoon loopt zoals het hoort, zijn ze meestal met een half uur tot een uur geholpen, maar wanneer er storingen zijn of druktes vanwege een grote lossende boot, zoals bij Evergreen vaak het geval is, dan lossen ze bijna alle containers op dezelfde locatie, waardoor er op bepaalde locaties van de terminal een gigantische drukte ontstaat.’ De wegvervoerder vervolgt: ‘Wanneer er een storting is op een terminal, proberen we andere containers te gaan rijden van andere terminals die wel werken, maar helaas gaat dit niet altijd. Dan gaat het al

snel over honderden euro's per voertuig aan ontstane schade.’

De problemen zijn niet nieuw, haakt de eigenaar van een expediteursbedrijf in. Ook hij wil liever niet bij naam genoemd worden. Maar ook hij ziet dat de situatie vervelender wordt. ‘Ik doe dit al dertig jaar. De spanning tussen terminals, rederijen en vervoerders naar het achterland is van alle dagen, maar de drukte neemt toe. De grote containerschepen worden steeds groter, de capaciteit van de terminals niet snel genoeg. Als het dan ook nog wat minder gaat met de economie, begin je meer wegvervoerders te horen. Dat ze de wagens niet meer rendabel krijgen omdat ze te vaak staan te wachten, maar ondertussen wel moeten dokken voor allerlei toeslagen.’

Modal shift laten slagen

Toch moeten de toeslagen niet alleen maar negatief worden uitgelegd, benadrukt de woordvoerder van Hutchison Ports. ‘Wij hebben de truck charges ingezet met heel duidelijke bedoelingen, zowel beleidsmatig als qua investeringsprogramma. Het betreft een klimaat tarief, een spreidings-toeslag en een spreidingsincentive.’

FOTO: ANP





Het vrachtverkeer ervaart meer drukte en gedoe op de containerterminals. 'De laatste tijd zijn de ervaringen matig.'

Feitelijk is er een extra toeslag in het leven geroepen om de modal shift als nog te laten slagen. 'Het klimaattarief is bedoeld om een modal shift te realiseren en om in bredere zin bij te dragen aan de klimaatdoelen. Al jaren wordt ingezet op het realiseren van een modal shift, waarbij het aandeel wegvervoer moet verminderen ten opzichte van het aandeel vervoer over water en rail. Tot op heden is dit beleid nauwelijks succesvol gebleken. Middels het klimaattarief wil ECT een extra middel inzetten om aan het gewenste doel te werken.' (Het Rotterdamse overslagbedrijf ECT is onderdeel van Hutchison, red.).

Maar het probleem van de congestie is er en zal voorlopig waarschijnlijk niet verdwijnen, beaamt de woordvoerder. 'Wij zien uiteraard ook dat de congestie toeneemt, de belangrijkste reden betreft de enorme toename van het wegvervoer. Zeker op piekmomenten is die vraag van een bijna onwerkbare omvang. Piekmomenten overigens die ook steeds langer worden. Des te meer reden om stevig in te zetten op spreiding.'

En het beleid werpt al vruchten af, stelt de

Hutchison-spreekbuis. 'Wij zien inmiddels een eerste verschuiving van de piekuren naar de daluren op onze terminals.'

Stakingstoeslag

Niet alleen de terminals brengen toeslagen in rekening, de rederijen zitten op dit gebied ook niet stil. Hapag-Lloyd introduceerde eind vorig jaar een stakingstoeslag, de zogenoemde Work Disruption Surcharge. CMA CGM kwam direct met een variant op de proppen, de Local Port Charge. De kosten varieerden

van 1.000 tot 1.500 dollar per teu. Maersk kondigde deze maand de Container Shifting Origin aan, die in Europa vanaf 1 juli 150 euro per container gaat kosten. Het zou de kosten moeten dekken voor het Deense bedrijf als containers opnieuw gestapeld moeten worden als de bestemming of het schip wijzigt. Terminals en rederijen berekenen premium tarieven, maar de service wordt niet altijd op dezelfde waarde geschat. Ter vergelijking: wie een pakketje met een pakketdienst naar de andere kant van de oceaan stuurt, kan zelf kiezen op welk tempo dat gaat. Sneller is duurder, maar wel met garanties en een niet goed, geld terug-optie. Zover is het nog niet in het containervervoer.

Excuusbrief

Neem de 'MSC Adelaide'. Die werd eind april in Rotterdam verwacht. Maar vanwege grote drukte op de terminals in de haven werden de containers vroegtijdig gelost in Antwerpen. Klanten kregen een excuusbrief van de rederij, maar geen tegemoetkoming in de kosten. Tot frustratie van Dennis Stolk van Jorden Logistics. 'We krijgen geen enkele com-

'Op piekmomenten is de vraag bijna onwerkbaar'

‘Zonder oplossing wordt het rampzalig’

pensatie en mogen de containers op eigen kosten uit Antwerpen zien te halen.’ De terminals krijgen van hem een draai om de oren vanwege het toeslagenbeleid. Er is becijferd dat Hutchison Ports elk jaar meer dan vijftien miljoen euro zou hebben opgehaald met de toeslagen. ‘Moeten we ons niet met zijn allen afvragen wat er aan de hand is, in plaats van alleen maar de kosten te laten oplopen en door te berekenen?, vraagt Stolk zich af. ‘Wat is er nou met al dat geld gebeurd?’ Volgens Hutchison Ports zijn de toeslagen helemaal geen goudmijntje voor het bedrijf en wordt bijvoorbeeld de spreidingstoeslag in de praktijk goed benut. ‘Met de opbrengsten investeren wij in het verder vergroenen van onze terminals, een efficiëntere dienstverlening door het invoeren van verbeteringen van de infrastructuur, de inzet van mensen en equipment en verdere digitalisering.’

Congestie

Stolk en veel andere mensen die in de sector werken, hameren er al langer op om minder zwaar in te zetten op

de energietransitie en meer aandacht te geven aan de operationele problemen. Want van alle kanten worden de komende jaren alleen maar meer containers richting Rotterdam verwacht, en wordt dus ook gevreesd voor alleen maar meer congestie. Zowel het Havenbedrijf Rotterdam als de cargadoors verwachten een toename van het containerverkeer.

Goederen die eerder bestemd waren voor de VS, worden de komende maanden mogelijk omgeleid naar Europese havens. ‘Vooruitkijkend zien we dat meer Chinese producten in Europa terecht kunnen komen. In Europese havens zijn hier en daar al verstoringen, maar dat kan over zes weken veel erger worden. Als die havens geen oplossing hebben, wordt het rampzalig’, waarschuwt de analist Peter Sand van het bedrijf Xeneta al eerder.

Als uit de logistieke trukendoos alleen maar nieuwe toeslagen tevoorschijn komen en geen ei van Columbus, kunnen het dus nog zware tijden worden voor de containerbusiness. ■



FOTO: ANP

ECT, oftewel Hutchison, heeft zogenoemde spreidingstarieven in het leven geroepen in de hoop op minder vrachtwagenfiles.