

Technische vragen bespreking Havenvisie 2050 MHEK 10 december 2025

Fractie	vraag	antwoord
VVD	Welke investeringen in het hoog- en laagspanningsnet zijn nodig om de duurzaamheidsdoelen te halen in 2050? (Graag zowel de financiële als de fysieke inspanningen benoemen)	In een rapport uit 2024 in opdracht van Netbeheer Nederland 241216_fien_eindrapport.pdf wordt geconcludeerd dat de netbeheerders tot 2040 €156 – 282 miljard investeren in energie-infrastructuur om de klimaat- en energieambities van de politiek en de samenleving (mede) mogelijk te maken. Netbeheerders, aannemers en de overheid werken samen om de uitbreiding van het elektriciteitsnet te versnellen. Samen willen ze zorgen voor 5.000 extra technici in 2030. Dit gebeurt via het nieuwe Opschalingsplan 2030, dat daarvoor een subsidie krijgt uit het Klimaatfonds. Netbeheerders en aannemers zetten samen in op 5.000 extra technici voor uitbreiden elektriciteitsnet Netbeheer Nederland In de documenten van de netbeheerders wordt niet specifiek ingegaan op de investeringskosten van de uitbreiding van het elektriciteitsnet in Rotterdam.
VVD	Op welke termijn kan een verzaamd en toekomstbestendig elektriciteitsnet worden gerealiseerd?	Het is nu niet mogelijk een specifiek moment te noemen waarop een toekomstbestendig elektriciteitsnet is gerealiseerd. Onlangs zijn de Investeringsplannen van netbeheerders Stedin en TenneT gepubliceerd. Hiermee is inzicht in de benodigde investeringen in het elektriciteitsnet voor de komende 10-15 jaar. De verwachting is dat na deze periode verdere investeringen nodig zijn om het

		elektriciteitsnet toekomstbestendig te maken. De investeringen van de netbeheerders in de komende 10-15 jaar zijn vooral gericht om de huidige knelpunten op het elektriciteitsnet op te lossen. Daarna zal het beleid gericht zijn op het voorkomen van nieuwe knelpunten.
VVD	Welke energiemix zal de haven in de toekomst voorzien van energie? (verhouding zon vs wind vs kern vs waterstof etc.)	De energie die zal worden ingezet om aan de energievraag van de haven te voldoen zal een mix zijn van elektriciteitsopwek van zon, wind op land en zee en geproduceerde en geïmporteerde waterstof, andere hernieuwbare brandstoffen en mogelijk ook kernenergie voor de inzet van hoge temperatuur warmte en elektriciteit. Dat er nog een restje aardgasverbruik is waarvan CO2 wordt afgevangen, kan niet worden uitgesloten. De verhouding in de energiemix is niet in te schatten, maar geen technologie of bron wordt uitgesloten. Gezien de ambities én de huidige ontwikkeling kan er wel gezegd worden dat wind op zee één van de grootste elektriciteitsbronnen zal zijn.
VVD	Welke werkzaamheden aan infrastructuur kunnen we verwachten tot aan 2050?	Spoor: Aanleg 1e bundel spooreplacement Maasvlakte Zuid (EMZ) (realisatie gestart, operationeel 2e helft 2027) Aanleg 2e spoorbundel EMZ ten behoeve van opheffen emplacement IJsselmonde (financiering rond onder voorbehoud van interne goedkeuringsproces) Aanleg doorrijsporen en vergroten knooppunt ("C2 bocht") Maasvlakte (financiering rond, voorbereiding en uitvoering door ProRail i.o.v. I&W)

		Elektrificatie traject Maasvlakte waar nu diesellocomotieven rijden (financiering nog niet rond) Mogelijk maken 740m emplacementen Europoort, Botlek, Pernis (financiering nog niet rond) Uitbreiding aantal 740m sporen Waalhaven-Zuid (financiering rond, wordt uitgevoerd door Prorail i.o.v. I&W) Vervanging Suurhoffspoorbrug (financiering nog niet rond) Binnenvaart: De Rozenburgsesluis wordt vernieuwd in de komende jaren en er worden werkzaamheden aan wachtplaatsen voor de binnenvaart uitgevoerd. Weg: uitbreiding truckparkeercapaciteit in de haven met 400 plaatsen
VVD	Zijn de Rotterdamse goederencorridors vóór 2030 geschikt voor 740-meter treinen? Welke emplacementen in de haven zijn al geschikt en welke nog niet?	De Betuweroute is geschikt voor 740-meter treinen. De Brabantroute alleen voor een beperkt aantal per dag. De route via Bad Bentheim is niet geschikt voor 740-meter treinen en vraagt forse investeringen, die waarschijnlijk niet haalbaar zijn vóór 2030. De emplacementen Europoort, Botlek en Pernis zijn nog niet geschikt voor 740-meter treinen. Waalhaven-Zuid slechts op twee sporen. Maasvlakte-West is wel geschikt voor 740-meter treinen.

VVD	Welke uitbreidingen van de spoorinfrastructuur in en rond de Rotterdamse haven noodzakelijk zijn om de verwachte groei van het spoorgoederenvervoer te kunnen verwerken, en welke projecten daarbij als eerste prioriteit krijgen?	Zie antwoord op eerdere vraag met overzicht (verwachte) investeringen in spoorinfrastructuur.
VVD	Wat is de verwachte groei aan containers tot 2050?	In de Lange Termijn Overslag Scenario's van het Havenbedrijf wordt een groei verwacht van de huidige (2024) 13,8 MTEU naar ca. 18 MTEU (Protective Markets scenario) tot maximaal 29,4 MTEU in het hoogste scenario (Connected Deep Green) in 2050.
Volt	Wordt er al gekeken naar verder Europese havensamenwerking buiten Noordwest-Europa in 2050, zoals bijvoorbeeld een samenwerking met de haven van Athene (Piraeus)? Wat zijn de redenen om dit wel of niet te doen?	Het Havenbedrijf heeft goede relaties en werkt samen met diverse havens in Noord-, Oost- en Zuid-Europa zoals Gotenburg, Antwerpen en Barcelona. De verwachting is dat samenwerking richting 2050 verstrekt wordt. Daarnaast is er binnen de ESPO (European Seaports Organisation) samenwerking, voornamelijk gericht op beleidsvorming en kennisdeling. Gezien de verwachte opkomst van Afrika en Azië als dominantere handelsregio's worden Zuid-Europese havens strategisch belangrijker voor Rotterdam.
Volt	'We zetten alles op alles om klimaatneutraal in 2050 voor de haven te realiseren en voor de samenleving mogelijk te maken.' Is er overwogen om hierin streefdoelen op te nemen om hiernaartoe te werken? Welke data en doelen zijn hierbij overwogen? Als dit	Klimaatneutraal in 2050 is het einddoel. Tussendoelen zijn overwogen maar de partners hebben samen besloten die niet op te stellen. De afbouw van CO ₂ -uitstoot wordt gereguleerd door de Europese ETS. Binnen de ETS staan de rechten voor de industrie in

	niet past in de havenvisie, waar zien we dit anders terug?	2040 al op 0. Dat is een relevant tussendoel en deze staat wel benoemd in de Havenvisie.
Volt	Is de Europese Unie betrokken bij de opstelling van de havenvisie 2050? En zo ja, op welke manier is de Europese Unie betrokken bij de opstelling van de havenvisie 2050?	De Europese Unie is als instituut niet betrokken geweest bij de opstelling van de Havenvisie. Ontwikkelingen, beleid en regelgeving vanuit de Europese Unie zijn wel heel belangrijk geweest voor de inhoud van alle hoofdstukken.
Volt	Is defensie en de NAVO (bijvoorbeeld in verband met de continuïteit van het Host Nations Support Program) betrokken bij de opstelling van de havenvisie 2050? Zo ja, op welke manier zijn zij hierbij betrokken?	De conceptteksten van de Havenvisie 2050 heeft de projectgroep ook met de NOVEX-partners - en dus ook met Defensie - gedeeld. Er is geen specifieke reactie vanuit Defensie op de teksten gekomen. De relevante defensie-ontwikkelingen, belang van de haven voor defensie en mogelijke ruimtevrage komen terug in de verschillende hoofdstukken.
Volt	Van de werknemers in de haven is nu 22% vrouw. Jongeren geven aan dat vrouwen zich niet aangesproken voelen door het traditionele havenimago. Hoe wordt met deze havenvisie dit imago zo bijgeschroeft dat in 2050 meer dan 22% van de werknemers in de haven vrouw zijn? Hoe wordt hier verder naar gekeken bijvoorbeeld op het gebied van diversiteit?	Op dit moment is dit ondergebracht in het project Inclusieve haven van de HCCE (Human Capital Coalitie Energietransitie). Er is een toolbox, een inclusiescan en er worden workshops georganiseerd om bedrijven inclusiever en meer divers te maken. In de campagnes van werkeninderotterdamsehaven.nl worden vrouwen die nu al in de haven werken in de etalage gezet. De Havenvisie, met focus op o.a. maatschappelijke waarde, duurzaamheid en innovatie, gaat helpen om inzet op en aandacht voor dit onderwerp te behouden.

Volt	Doel voor biodiversiteit voor de havenvisie 2050 is nu ‘versterkt in 2050’. Wat wordt hier bedoeld met ‘versterkt’? Betekend dit ‘toegenomen’?	‘Versterkt’ betekent inderdaad toegenomen.
Volt	Op welke manier wordt het openbaar vervoer in de haven met deze havenvisie in 2050 versterkt?	In de Havenvisie wordt op meerdere plaatsen verwezen naar het collectieve vervoerssysteem dat momenteel in de haven wordt ontwikkeld: een combinatie van vanpooling, carpooling en vraaggestuurd vervoer, de zogeheten “hopper”. Dit systeem vormt de basis voor het publieke vervoer in het havengebied en kan zorgen voor een goede bereikbaarheid, ook voor mensen zonder eigen (auto)vervoer. Op langere termijn zou een nieuw station Charloisse Poort de bereikbaarheid van met name de zuidzijde van de Waalhaven verder kunnen versterken. Het station zou daarbij kunnen uitgroeien tot een knooppunt waar het vervoer richting het verdere havengebied optimaal op kan aansluiten.
GroenLinks	Energie- en waterverbruik van AI wordt, ondanks dat AI veel voorkomt in de Havenvisie 2050, nog niet meegewogen. Op welke manieren worden deze ontwikkelingen in de gaten gehouden, en waar nodig bijgestuurd in de toekomst?	AI staat nog in de kinderschoenen, het is moeilijk om in te schatten wat energie- en waterverbruik van AI in 2050 zijn. Energie en waterverbruik van AI rekenkracht in de haven wordt onderzocht bij aanvragen voor mogelijke vestiging van nieuwe bedrijven.
GroenLinks	Komt er nog een analyse van / reflectie op / behandeling van de (al dan niet behaalde) resultaten	De cijfers staan in de voortgangsrapportage 2024 die bij de stukken zit. Hierbij een korte reflectie:

	van de Havenvisie 2030? Zo ja, in welke vorm? Zo nee, waarom niet?	Voor toegevoegde waarde, werkgelegenheid, publiek-private investeringen, connectiviteit, veiligheid, luchtkwaliteit en de positie van Rotterdam als maritieme hoofdstad liggen we op koers om de doelstellingen in 2030 te kunnen halen. De klimaatdoelstelling voor 2030 dreigen we niet te gaan halen. Er is een aantal lastige belemmeringen voor verduurzaming, die dan ook in de nieuwe Havenvisie worden benoemd. Toch gebeurt er wel veel op het vlak van de energie- en grondstoffentransite van de ontwikkelingen die in de Havenvisie 2030 werden beschreven: grote investeringen in infrastructuur voor waterstof en CO₂, de bouw van elektrolyzers, de opkomst van circulaire bedrijven en een sterk bioraffinagecluster.
GroenLinks	Hoeveel invloed hebben wij als gemeente op bedrijven die gebruik mogen maken van Porthos, en eventuele voorwaarden waar zij aan moeten voldoen?	Porthos heeft vier klanten: Air Liquide, Air Products, ExxonMobil en Shell. De contracten zijn al getekend. Er is geen verdere opslagcapaciteit beschikbaar. De gemeente heeft hier geen invloed op. Aramis, het tweede CO₂-opslagproject van Nederland, heeft nog wel ruimte voor extra klanten. Maar de gemeente Rotterdam heeft geen invloed op welke bedrijven daar onder welke voorwaarden op aan mogen sluiten.
GroenLinks	Er staan zoals bekend veel vacatures open in de haven, de Havenvisie 2050 moet ook rekening houden met banen van de toekomst.	Wat nu openstaat staat zijn veelal technische functies, naast recruitment en banen in de logistiek.

	a. Wat voor soort banen zijn de ca. 6000 momenteel open vacatures vooral? b. Wat zijn de verwachtingen m.b.t banen in de toekomst met de geschetste industrie?	Voor de toekomst verwachten we dat veel van deze functies blijven bestaan, maar wel van karakter veranderen. Hierdoor wordt bijscholing en modulair onderwijs steeds belangrijker.
GroenLinks	Wat is momenteel de verhouding tussen werkzame arbeidsmigranten, mensen uit de regio en mensen uit Rotterdam? Hoe is de verhouding voor in de visie van 2050?	Dat is niet bekend. Waar de medewerkers van de haven wonen is geen openbare informatie.
GroenLinks	Vraag over het heden voor contextvorming: Wat is de verhouding tussen opbrengsten van OZB van niet-woningen uit de haven en uit de stad?	Voor belastingjaar 2024 zijn de opbrengsten voor niet-woningen begroot op € 267 miljoen. Circa 45% van deze opbrengsten is afkomstig uit het havengebied, dat is € 120 miljoen. In de beantwoording van de raadsvragen van 15 oktober 2024 (24bb007041) staat hierover meer informatie.
GroenLinks	a. zijn er bedrijven in de haven vrijgesteld van OZB? Zo ja, welke bedrijven zijn vrijgesteld van OZB? Wat is het beleidskader hiervoor?	Nee, bedrijven in de haven zijn niet vrijgesteld van de OZB. Artikel 220d van de Gemeentewet en artikel 4 van de Verordening onroerendezaakbelastingen noemen een aantal onroerende zaken waarvan de waarde geheel of gedeeltelijk van de belastingheffing is uitgezonderd. Voor de bedrijven in de haven geldt in het bijzonder de werktuigenvrijstelling, zoals genoemd in artikel 220d, lid 1, onderdeel j, van de Gemeentewet en artikel 4, lid 4, onder i van de Verordening onroerendezaakbelastingen). Zie https://lokaleregelgeving.overheid.nl/CVDR727234/1

GroenLinks	b. Zijn er bedrijven in de haven vrijgesteld van overige belastingen of heffingen buiten de verordening om?	Nee, de vrijstellingen zijn limitatief opgesomd in de wet en de geldende verordeningen.
GroenLinks	c. Hoe zitten de erfpachtformules voor niet-woningen in de haven en voor niet-woningen in de stad in elkaar? Zijn deze erfpachtformules voor niet-woningen voor stad en haven hetzelfde?	Deze vraag kunnen wij niet beantwoorden. Het Havenbedrijf Rotterdam NV verhuurt of geeft de gronden in het havengebied in erfpacht uit. De gemeente heeft geen zicht op de erfpachtformules.
GroenLinks	d. We weten dat er een mogelijkheid is voor erpachtkorting voor bedrijven die willen verduurzamen in de haven. Geldt iets vergelijkbaars voor de OZB of andere heffingen?	Nee, de vrijstellingen zijn limitatief opgesomd in de Gemeentewet en de geldende verordening.