

A portrait of Prof. dr. Harry Geerlings, a middle-aged man with short, light-colored hair, wearing a dark suit, white shirt, and a patterned tie. He is smiling slightly and looking towards the camera. The background consists of vertical stripes in various colors including blue, yellow, red, and green.

## Werken aan bereikbaarheid in de Rotterdamse haven; duurzaamheid als strakke randvoorwaarde

Prof. dr. Harry Geerlings is als (haven)hoogleraar verbonden aan de Erasmus Universiteit Rotterdam. Al meer dan 25 jaar is Geerlings gespecialiseerd in onderzoek op het gebied van duurzaam transport, de interactie met omgeving en ruimtelijke ordening en de behoefte aan verandering. Verder is hij lid van Smart-Port 2.0, een samenwerking tussen de Rotterdamse havengemeenschap, de Erasmus Universiteit Rotterdam en andere belangrijke stakeholders in haven gerelateerd onderzoek. Speciaal voor Port of BUSINESS schreef Geerlings het interessante artikel over bereikbaarheid om de Rotterdamse haven.

De bereikbaarheid van de Mainport Rotterdam is van groot belang voor de regionale en nationale economie. Dagelijks worden grote stromen goederen en personen van en naar het Rotterdamse havengebied vervoerd. Zo werden in 2018 zo'n 15 miljoen containers (TEU) overgeslagen. Bijna dagelijks wordt duidelijk dat de capaciteit van het wegennet in het havengebied zeer kwetsbaar is en op sommige momenten ontoereikend is (in het bijzonder tijdens de ochtend- en avondspits) om aan de grote vraag te voldoen. Dit wordt vooral zichtbaar door files op de A15, de centrale as door het Rotterdamse havengebied. Mede door de doorgaande groei van de wereldhandel en verdere uitbreiding van logistieke bedrijvigheid van de Rotterdamse haven, is de verwachting dat

het goederen- en personenverkeer verder zal groeien. Het Havenbedrijf voorziet dan weliswaar geen groei meer in de containeroverslag van 15 miljoen nu tot 33 miljoen containers in het jaar 2033 zoals men eerder had voorspeld, maar een groei naar 22 miljoen TEU is nog steeds aanzienlijk. Door de voortgaande groei van het verkeer zal de bereikbaarheid van het havengebied verder onder druk komen te staan. Maar het zal ook haar neerslag hebben op de duurzaamheid en leefbaarheid van de regio die steeds meer onder druk staat. Hoe gaan we deze uitdaging oplossen?

### Naar een nieuwe aanpak

Goede achterlandverbindingen zijn cruciaal voor het functioneren van de Mainport Rotterdam. De

wegbeheerder, Rijkswaterstaat, heeft in 2012 al ruim 1,4 miljard euro geïnvesteerd in de verbetering van de snelweg A15 en ook de havenspoorlijn wordt onder handen genomen. Maar ondanks deze inspanning is de algemene verwachting dat de capaciteit weer tegen zijn grenzen aan loopt. Dit vormt een bedreiging voor de bereikbaarheid van het Rotterdamse havengebied. Bovendien worden toenemende problemen verwacht met betrekking tot de luchtkwaliteit, geluidsbelasting en externe veiligheid. Met een verdere overschrijding van normeringen zal de leefbaarheid in de woongebieden nabij de A15 nog meer onder druk komen te staan.

De verwachting is dat deze problemen op de lange termijn zonder een ingrijpend pakket van maatregelen niet opgelost zullen zijn. De ernst en complexiteit van de te verwachte verkeerskundige en maatschappelijke problemen waren voor de Erasmus Universiteit aanleiding om op zoek te gaan naar een geïntegreerde benadering van oplossingen voor de problemen die zich op de termijn, de periode zullen aandienen. Het onderzoek richt zich op de middellange termijn bereikbaarheid (2025-2033) van het Rotterdamse havengebied maar wel binnen strakke duurzaamheidsrandvoorwaarden. Hier zijn dus duurzaamheid en bereikbaarheid onlosmakelijk aan elkaar verbonden. Het project heeft geresulteerd in innovatieve en duurzame oplossingsrichtingen, gericht op een transportefficiënte en bloeiende haven, die een dynamische gelijker tijd economie faciliteert, maar ook een economie die gelijk optrekt met duurzaamheidsrandvoorwaarden.



### **Alles moet uit de kast worden gehaald"**

De uitkomsten zijn zeer interessant. Het wegvervoer speelde een belangrijke rol in het project vanwege de directe hinder voor de omgeving maar er is nadrukkelijk gekozen voor een integrale aanpak. Een belangrijk deel van het goederen- en personenverkeer van en naar het havengebied wordt via de snelweg A15 afgehandeld. Dat zal zo blijven. De binnenvaart en het railvervoer spelen eveneens een belangrijke rol in het Rotterdamse havengebied, maar die blijven achter in hun ontwikkeling en prestaties. Daarom zijn andere oplossingsrichting ook noodzakelijk: "alles moet uit de kast worden gehaald."

### **De oplossingsrichtingen**

De afgelopen jaren is er al een veelheid aan initiatieven voorgesteld op het vlak van duurzame mobiliteit. Helaas wordt dit proces nogal gekenmerkt door versnippering en weinig doorzettingskracht als het op de realisatie en moeilijke c.q. pijnlijke keuzen aankomt. Hierdoor verdampen soms coalities die met veel energie waren opgezet om interessante vernieuwingskansen te verzilveren. Er is hierdoor steeds meer behoefte aan doorzettingsmacht, maar paradoxaal genoeg kan dit weer leiden tot nieuwe versnippering en traagheid. De discussie over de transitie naar duurzaam transport moet dus minder gaan over de noodzaak innovatief en toekomstgericht te handelen, maar meer over de noodzaak om regie en daadkracht op innovaties te organiseren. We hebben behoefte maatregelen om zowel de bereikbaarheid als de leefbaarheid van het Rotterdamse havengebied te verbeteren. Daartoe is een 3D-aanpak noodzakelijk. Duurzaam, Dynamisch, geDurfd.

### **Duurzaam**

Duurzaamheid moet de belangrijkste randvoorwaarde die aan de maatregelen worden gesteld om de haven ook in de toekomst bereikbaar te houden. Het is een license to operate! Dit vraagt om maatregelen waarbij de ambities hoger is dan duurzaamheid alleen als randvoorwaarde te zien: duurzaamheid is een strategische kans is voor de toekomstige ontwikkeling van de haven. Zonder serieuze aandacht voor duurzaamheid is er straks geen draagvlak meer voor de haven en de havengebonden industrie

### **Dynamisch**

De haven van Rotterdam is een knooppunt dat moet inspelen op onvoorspelbare en dynamische ontwikkelingen in de wereldeconomie of de doorwerking van maatregelen als gevolg van het Akkoord van Parijs. De infrastructuur van de haven naar het achterland moet garanderen dat de haven uitstekend bereikbaar blijft—ook als sprake is van onvoorziene omstandigheden. Er zullen winnaars zijn, maar helaas ook verliezers.

### **GeDurfd**

Er is behoefte aan opzienbarende en aansprekende maatregelen, in een ambitieuze en samenhangende lange termijnvisie gegoten. Dit vraagt lef en doorzetting. Wie durft dat aan? Waarom wordt de roep tot vermindering van mobiliteit altijd negatief gezien?

## De uitwerking

In samenwerking met meerdere stakeholders uit de Rotterdamse havengemeenschap is een breed pakket aan maatregelen voor de afwikkeling van mobiliteit op duurzame wijze ontwikkeld. Dit zijn maatregelen die vooral relevant zijn voor een duurzaam bereikbare haven op de lange termijn (2025-2033). Vervolgens zijn aanbevelingen gedaan die passen in de 3D-aanpak. We moeten gaan omdenken: we moeten naar een nieuwe opvatting over mobiliteit toe. (zie figuur 1).

INNOVATIEVE MAATREGELEN D-3	
Duurzame doorvoer	o.a. optimaliseren samenspel containerterminals en infrastructuur achterland
Transportpreventie	o.a. thuiswerken en SWAP-arrangementen industrie
Ruimtelijke ordening	o.a. geconcentreerd ontwikkelen van kantoren en bedrijfstreinen
Duurzaamheidsmarkt	o.a. marktplaats voor toegang tot wegen en terminals
Organisatorische-innovatie	o.a. mainport manager

Maar belangrijker nog zijn de drie kernboodschappen die de lezer zich moet realiseren. Dit zijn:

### *Kernboodschap 1: Duurzaam transport = bereikbaarheid en verduurzaming*

Transport moet in de toekomst krachtig steunen op twee poten: een toekomstgerichte bereikbaarheidsstrategie en een even toekomstgerichte strategie gericht op verduurzaming van transport. Partijen in de regio zullen een tandje bij moeten schakelen om de transitie naar een duurzaam transportsysteem aan te jagen. Zo zijn verkeer en vervoer, milieu, ruimtelijke ordening en leefbaarheid nog te veel gescheiden werelden die vanuit een eigen logica handelen. Kansrijk is daarbij de ambitie om duurzaam transport te verbinden met ambities op het terrein van duurzame economie, duurzaam ruimgebruik en een goede leefomgeving, niet alleen beleidsmatig maar ook in concrete afspraken. Dat kan gaan om grote keuzen, maar ook om de concrete vraag: waarom doet een bedrijf nog niets aan mobiliteitsmanagement voor haar werknemers? Moeten we erop wachten dat het een verplichting wordt?

### *Kernboodschap 2- Transitie vergen stimulering en dwang*

De toekomst is zeer ongewis. Wat doen we met fossiel als het gaat om mobiliteit? Wat betekent Parijs voor het transport in deze regio? Wat betekent de Brexit voor onze in- en export? Gezien de grote onzekerheden over de toekomst is een

flexibel en rijk pakket aan maatregelen nodig en voorhanden om een transitie naar duurzaam transport te waarborgen. Het is daarbij de kunst om de verschillende investeringshorizonten van bedrijven en overheden aan elkaar te koppelen. En minstens zo belangrijk: eigenlijk hebben we de laatste jaren weinig bereikt want we willen mobiliteit geen beperking opleggen. Dat geldt voor de haven maar evenzeer voor Schiphol. Dwangmaatregelen en niet-vrijblijvende afspraken zijn nodig om bedrijven de goede kant op te duwen en hun ondernemerschap en creativiteit te prikkelen, anders lukt het niet.

### *Kernboodschap 3- Het gaat om de combinatie van techniek en organisatie*

Nieuwe technologie (logistieke ICT-concepten, informatiesystemen, brandstoftechnologie etc.) vraagt om nieuwe organisatievormen (nieuwe samenwerkingspartners, convenanten, nieuwe spelregels, etc.) en omgekeerd: nieuwe samenwerkingspartners vragen om nieuwe technologie. Die wisselwerking luistert nauw en vraagt om visie en maatwerk. Inmiddels is duidelijk dat de transitie naar duurzaam transport dus net alleen het ontwikkelen van nieuwe technologie (de techware) betreft, maar minstens zo belangrijk zijn nieuwe governance-arrangementen (de orgware) is. Aan de transitietafels wordt daarover dan ook gesproken. Daarbij gaat het om nieuwe contractvormen, nieuwe coalitiemodellen en nieuwe samenwerkingsvormen tussen partijen. En iedereen is daarbij nodig. Denk daarbij aan: verladers, expediteurs, reders, terminaloperators en transportondernemingen. Of: marktpartijen en overheden. Of: de verschillende bestuurslagen en burgers en weggebruikers. Of: de beleids-, onderzoeks- en praktijkwereld. Heeft u uzelf herkend? Zo niet, dan is het lijstje niet volledig want iedereen moet een bijdrage leveren.

## Aan de slag

We hebben dus behoefte aan meer regie, meer doorzettingsmacht en harde afspraken over duurzaamheidsrandvoorwaarden nodig als tegenwicht voor de vele versnipperde en verkokerde initiatieven die we nu kennen. Een ieder moet zich ervan bewust zijn dat het loont om over de grens van afgebakende verantwoordelijkheden, korte termijn agenda's en kennisgebieden heen te kijken, willen we de bedrijvigheid in de Rijnmond-regio, de nationale economie en onze kinderen en kleinkinderen een dienst bewijzen door ze een mooie toekomst te bieden. Aan de slag.