

## Antwoord van Gedeputeerde Staten op vragen van

E.D. van Engel (VVD) en D.P.A.X. van Splunteren (VVD)  
(d.d. 15 juni 2026)

Nummer  
4419

Onderwerp  
Rotterdamse haven verdient vaart, ruimte en bestuurlijke steun

### Aan de leden van Provinciale Staten

#### *Toelichting vragensteller*

*De Rotterdamse haven is de motor van de Zuid-Hollandse economie, de poort naar de wereld en een ruggengraat van onze nationale welvaart. Voor een exportland als Nederland is een sterke, concurrerende en goed bereikbare haven geen luxe, maar pure noodzaak.*

*De VVD Zuid-Holland is trots op onze haven. Maar trots alleen houdt geen bedrijven vast, lost geen netcongestie op, versnelt geen vergunningen en voorkomt geen congestie op het spoor, de weg of het water.*

*De Rotterdamse haven verkeert in zwaar vaarwater. Bedrijven willen investeren en verduurzamen, maar lopen vast op trage vergunningverlening, hoge stroomkosten, een overvol elektriciteitsnet, stikstofproblematiek, ruimtegebrek en een ongelijk speelveld ten opzichte van het buitenland. De VVD Zuid-Holland heeft eerder al opgeroepen tot daadkrachtig en stabiel industriebeleid, een beter investeringsklimaat, snellere vergunningen, oplossingen voor netcongestie en verdere verkenning van zeewaartse uitbreiding, waaronder een Derde Maasvlakte.*

*Daar komt nu een nieuw waarschuwingssignaal bij. Volgens Nieuwsblad Transport<sup>1</sup> is Rotterdam in de Container Port Performance Index 2025 van de Wereldbank meer dan honderd plekken gezakt: van plek 197 in 2024 naar plek 333 in 2025. De score daalde van +4 naar -38. Andere Europese havens daalden ook, maar Rotterdam zakte verder weg dan het Europese gemiddelde. Als oorzaken worden onder meer schepen die niet op tijd aankomen, congestie, gewijzigde vaarschema's, vertraagde zeeschepen en geopolitieke omstandigheden zoals de Rode Zee-crisis genoemd.*

*De Wereldbank benadrukt dat havenprestaties niet alleen gaan over snelheid, maar ook over betrouwbaarheid, veerkracht, ketenstress en het vermogen om verstoringen op te vangen. Langere verblijftijd van schepen in de haven werkt door in internationale handelsketens, beperkt effectieve scheepscapaciteit en kan vertragingen verder verspreiden.*

---

<sup>1</sup> <https://www.nt.nl/havens/2026/06/11/havenrotterdam-daalt-100-plekken-op-wereldranglijst-efficiente-havens/>

*Voor de VVD is dit een duidelijk signaal. Stilstand is achteruitgang. De provincie kan niet achteroverleunen en doen alsof de haven zichzelf wel redt. Zuid-Holland heeft goud in handen, maar dan moeten we ook handelen alsof dat zo is.*

1. *Herkent het college het beeld dat de concurrentiepositie van de Rotterdamse haven onder druk staat door een combinatie van congestie, ruimtegebrek, trage vergunningverlening, netcongestie, hoge energiekosten, stikstofproblematiek en een ongelijk internationaal speelveld?*

#### Antwoord

Het college heeft kennisgenomen van de Container Port Performance Index (CPPI) 2025 van de Wereldbank en S&P Global Market Intelligence.

Het college merkt daarbij op dat de CPPI een relatief jonge indicator is. De index wordt sinds 2021 gepubliceerd en bevat gegevens vanaf het kalenderjaar 2020. Daarnaast zijn in de afgelopen jaren methodologische verfijningen doorgevoerd. De Wereldbank wijst er bovendien op dat resultaten mede worden beïnvloed door mondiale ontwikkelingen, zoals verstoringen van internationale logistieke ketens, geopolitieke ontwikkelingen en veranderingen in scheepvaartnetwerken, die buiten de directe invloedssfeer van individuele havens liggen. De CPPI is geen indicator voor provinciaal beleid en doet geen directe uitspraken over het functioneren van provinciale programma's of instrumenten. De index geeft wel een beeld van de operationele prestaties van containerhavens in internationaal perspectief. Tegelijkertijd beschouwt het college deze ontwikkeling als een relevant signaal. Het Rotterdamse haven- en industriecomplex vormt het grootste bedrijventerrein van Zuid-Holland en is van groot belang voor de regionale en nationale economie. De haven vervult een belangrijke rol voor werkgelegenheid, industrie, energievoorziening, circulaire economie en de internationale concurrentiekracht van Nederland. Daarnaast is de haven een essentiële schakel voor de aan- en afvoer van goederenstromen die van belang zijn voor de Zuid-Hollandse economie, waaronder de greenports, de industrie, de maritieme sector en de logistieke ketens. Het college volgt ontwikkelingen die van invloed zijn op de positie en concurrentiekracht van het Rotterdamse haven- en industriecomplex daarom met belangstelling.

2. *Hoe beoordeelt het college de forse daling van Rotterdam in de Container Port Performance Index 2025 van de Wereldbank?*

#### Antwoord

De Wereldbank geeft aan dat de prestaties van havens in 2024 mede zijn beïnvloed door mondiale ontwikkelingen zoals de Rode Zee-crisis, verstoringen van internationale vaarschema's, beperkingen in het Panamakanaal, congestie in logistieke ketens en veranderende handelsstromen. De Wereldbank benadrukt dat veranderingen in de CPPI daarom niet uitsluitend het gevolg zijn van het functioneren van een individuele haven.

Het college ziet de uitkomsten van de CPPI niet als een directe maatstaf voor deze beleidsterreinen. Wel zijn de ontwikkelingen relevant voor verschillende provinciale opgaven. De Rotterdamse haven vormt niet alleen het grootste bedrijventerrein van Zuid-Holland, maar is ook een essentiële schakel voor de concurrentiepositie van de Zuid-Hollandse economie, waaronder de greenports, de industrie, de maritieme sector en de internationale logistieke ketens. Tegen deze achtergrond werkt de provincie vanuit verschillende programma's en samenwerkingsverbanden aan de versterking van de economische en logistieke positie van Zuid-Holland. Daarbij gaat het onder meer om de inzet binnen de [MIRT-Goederenvervoercorridors](#) en de [NOVEX](#)-aanpak voor de Rotterdamse havenregio. Bovendien werkt de provincie binnen de economische opgave [Haven, Industrie en Maritiem Complex](#) samen met overheden, kennisinstellingen, haven- en industriepartijen aan de transitie

van het Rotterdamse haven- en industriecomplex naar een klimaatneutraal, circulair en concurrerend economisch systeem, met aandacht voor ruimte, energie, grondstoffen, leefomgeving en een aantrekkelijk vestigingsklimaat. Daarbij zijn onderwerpen als netcongestie, stikstofruimte, vergunningverlening, circulaire grondstoffenstromen, energie-infrastructuur en de ruimtelijke ontwikkeling van het havengebied belangrijke randvoorwaarden voor een succesvolle transitie. De aanpak van deze opgaven kunnen we niet alleen. Zie ook de brief [Urgente steun voor Rotterdamse Haven](#) en het [Tienpuntenplan](#) waarin wij met andere partners aangeven bij het kabinet wat nodig is om te komen tot een toekomstbestendige haven.

Het college beziet de ontwikkelingen rond de CPPI daarom niet alleen vanuit het perspectief van havenprestaties, maar ook vanuit het bredere belang van een toekomstbestendig haven-, industrie-, maritiem en logistiek ecosysteem. Daarbij staat een sterke en duurzame mainport Rotterdam in directe relatie tot de concurrentiekracht van de Zuid-Hollandse economie, waaronder de greenports en andere economische clusters in de provincie.

3. *Welke analyse heeft het college gemaakt van de oorzaken van deze daling, specifiek voor zover die raken aan provinciale verantwoordelijkheden zoals bereikbaarheid, ruimte, vergunningverlening, energie-infrastructuur, stikstofruimte en regionale economische ontwikkeling?*

Antwoord

Zie vraag 2.

4. *Is het college het met de VVD eens dat de Rotterdamse haven niet alleen een Rotterdams belang is, maar een direct Zuid-Hollands, nationaal en strategisch belang?*

Antwoord

Ja. De Rotterdamse haven is een belangrijke economische motor voor de regio en voor Nederland, met ook grote betekenis voor het Noordwest-Europese achterland. Ook voor de weerbaarheid van Nederland en Europa vervult Rotterdam een belangrijke rol, voor militaire transporten.

5. *Welke concrete acties onderneemt het college om de bereikbaarheid van de haven over weg, spoor, water en buisleidingen te verbeteren?*

Antwoord

Het college is in gesprek met het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) en de Rotterdamse haven in het kader van het programma Topcorridors en werkt via het 'Realisatiepact Rotterdam en omgeving' (een onderdeel van dat programma) aan het vergroten van het aandeel transport over water en spoor. De verbinding tussen Maasvlakte en de Waal/ Eemhaven over water (binnenvaart) is hier een mooi voorbeeld van.

6. *Welke knelpunten ziet het college op dit moment in de achterlandverbindingen van de haven, waaronder de A15, spoorcapaciteit, binnenvaartverbindingen, buisleidingen en logistieke corridors?*

Antwoord

Het college ziet knelpunten op spoor en water en werkt aan een betere samenwerking tussen binnenhavens binnen Zuid-Holland. In Topcorridorverband wordt met het ministerie van IenW via de Uitvoeringsagenda 2026-2030 gewerkt aan 740meter-emplacementen in de Rotterdamse haven (zodat lange goederentreinen gebruikt kunnen worden), een update van rangeerterrein Kijkhoek en een spoorterminal voor dual use (civiele en militaire transporten) op de Maasvlakte.

Ook spreken we met o.a. provincie Gelderland over het aandeel en de inzet van inland-terminals buiten Zuid-Holland om de capaciteit over spoor en water te verbeteren.

Ten aanzien van de nationale infrastructuur voor buisleidingen, zoals de Delta Rhine Corridor (DRC), is al in 2024 door het kabinet besloten om de DRC verder te ontwikkelen voor waterstof- en CO<sub>2</sub> -buisleidingen. Dit besluit is genomen om ervoor te zorgen dat de aanleg van dit leidingentracé geen verdere vertraging oploopt en de industrie zo snel mogelijk kan verduurzamen. Dit gebeurt in twee afzonderlijke, op elkaar aansluitende projecten met elk een eigen projectprocedure: DRC West van Rotterdam/Moerdijk tot Boxtel en DRC Oost van Boxtel tot aan de Nederlands-Duitse grens bij Venlo.

7. *Wat is de impact van de herstelwerkzaamheden aan de van Brienoordbrug en het uitblijven van aanpak van de A6 corridor? Welke inzet pleegt het college richting het Rijk om te voorkomen dat achterstallig onderhoud, uitgestelde infrastructuurprojecten en capaciteitsproblemen de concurrentiekracht van de Rotterdamse haven verder aantasten?*

Antwoord

Wellicht wordt de A16-corridor bedoeld.

De werkzaamheden door Rijkswaterstaat aan de Van Brienoordbrug zullen de nodige hinder veroorzaken. Om de gevolgen hiervan waar mogelijk te beperken werkt de provincie samen met andere partijen in Zuid-Holland Bereikbaar.

Met de op 16 maart jl. door de bewindspersonen van IenW aangekondigde herprioritering van het Mobiliteitsfonds en Deltafonds staan vrijwel alle beheer- en onderhoudsprojecten, nieuwe aanlegprojecten en investeringen door het Rijk onder druk. Dat geldt ook voor de A6 en voor, waarop u waarschijnlijk doelt, de A16. In onze contacten met het ministerie van IenW benadrukken wij het belang van veilige, goed onderhouden en toereikende infrastructuur voor alle modaliteiten, ook OV en spoor, in Zuid-Holland. Goede bereikbaarheid is een voorwaarde voor de vele opgaven die Zuid-Holland heeft, zoals een duurzame, economisch sterke haven, greenports, kenniscentra en bestaande en nieuwe woningbouwlocaties.

8. *Hoe zorgt het college ervoor dat noodzakelijke investeringen in verduurzaming, energie-infrastructuur, waterstof, walstroom, elektrificatie, CO<sub>2</sub> -opslag en industriële vernieuwing niet onnodig vastlopen in vergunningprocedures?*

Antwoord

Wij hebben u op 21 april jl. [per GS-brief](#) geïnformeerd over hoe wij inzetten op [tijdige en voorspelbare vergunningverlening](#).

9. *Welke bijdrage levert het provinciale investeringsprogramma aan het oplossen van knelpunten rond energie-infrastructuur, netcongestie en economische verduurzaming in en rond de Rotterdamse haven?*

Antwoord

Op 5 juni jl. hebben wij u hierover [per brief](#) nader geïnformeerd: [Nadere toelichting activiteiten investeringsagenda onderdeel Rotterdamse haven: ruimte voor duurzame groei](#)

10. *Is het college bereid om samen met Havenbedrijf Rotterdam, gemeente Rotterdam, Deltalinqs, ondernemers, terminals, netbeheerders en het Rijk een provinciale actieagenda op te stellen voor versterking van de concurrentiekracht van de Rotterdamse haven?*

Antwoord

Versterking van de positie en de concurrentiekracht van de Rotterdamse haven vraagt bij uitstek om een gezamenlijke aanpak. We voeren met het Havenbedrijf Rotterdam, ondernemers vertegenwoordigd in ondernemersvereniging Deltalinqs, de gemeente Rotterdam en het Rijk het

goede gesprek over deze thema's die u aangeeft onder vraag 9. Dit doen we onder meer binnen het samenwerkingsverband NOVEX Rotterdamse Haven, het Deltalinqs Climate Program en de clustertafel Rotterdam-Moerdijk. Zie ook het antwoord op vraag 14.

Daarnaast trekken we samen op met het Havenbedrijf Rotterdam, de gemeente Rotterdam, Deltalinqs en de Economic Board Zuid-Holland om gezamenlijk onze zorgen en lobby punten over het voetlicht te brengen bij het kabinet en de EU. Zie ook het antwoord op vraag 2. Wij zien vanwege deze lopende programma's en processen geen noodzaak voor een aanvullende provinciale actieagenda.

11. *Kan het college daarbij in ieder geval ingaan op:*
- a. versnelling van vergunningverlening;*
  - b. vermindering van congestie op piekmomenten;*
  - c. betere benutting van binnenvaart, spoor en buisleidingen;*
  - d. voldoende fysieke ruimte voor groei en verduurzaming;*
  - e. aanpak van netcongestie en energie-infrastructuur;*
  - f. een gelijk spelveld ten opzichte van concurrerende havens in Europa;*
  - g. digitale samenwerking in de logistieke keten;*
  - h. veiligheid en weerbaarheid tegen ondermijning, cyberdreiging en geopolitieke verstoringen?*

Antwoord

Zie het antwoord op vraag 10.

12. *De VVD Zuid-Holland pleit al langer voor het serieus verkennen van zeewaartse uitbreiding en een uitbreiding van de Tweede Maasvlakte, mede omdat bedrijven ook fysiek ruimte nodig hebben om te kunnen groeien en verduurzamen. Welke stappen zet het college om deze verkenning verder te brengen?*

Antwoord

De [kennisgeving](#) van de verkenning Ruimtegebrek Haven en Impuls Leefomgeving (RILO) is [gepubliceerd](#) op 3 juni 2026 door de minister van IenW als bevoegd gezag van de verkenning. De mogelijkheid tot een zeewaartse uitbreiding van het havenindustriële-complex is in deze verkenning een van de alternatieven die nader wordt onderzocht. De provincie Zuid-Holland is mede-initiatiefnemer van de verkenning en levert met de bijdrage aan de haven uit de provinciale investeringsagenda ook bij aan de versnelde start en uitvoering van de verkenning.

13. *Welke concrete acties heeft het college inmiddels ondernomen naar aanleiding van eerdere oproepen van de VVD Zuid-Holland om vaart te maken met de toekomst van de haven, waaronder snellere vergunningen, minder nationale koppelen op Europese regels, aanpak van netcongestie en voldoende ruimte voor economische ontwikkeling? Is het college in gesprek met de DCMR om ruimte te creëren voor versnelling?*

Antwoord

Met de [brief voortgang Transitie Haven & Industrie en maritiem](#) van gedeputeerde Weverling van 4 november 2025 bent u [geïnformeerd](#) over de concrete acties die wij hebben ondernomen om vaart te maken met de toekomst van de Rotterdamse haven. Op pagina 3 van deze brief vindt u een overzicht van de extra inzet die wij hebben gepleegd naar aanleiding van de economische situatie in de industrie in de Rotterdamse haven. Daarnaast zijn wij in gesprek met DCMR en andere Zuid-Hollandse omgevingsdiensten over de versnelling van de vergunningverlening. Zie

ook het antwoord op vraag 8 over hoe wij samen met omgevingsdiensten inzetten op tijdige en voorspelbare vergunningverlening.

14. *Is het college bereid Provinciale Staten vóór het einde van dit jaar een plan van aanpak te sturen met een samenhangend pakket aan maatregelen om de Rotterdamse haven concurrerend, bereikbaar, veilig, duurzaam en toekomstbestendig te houden?*

Antwoord

Verduurzaming van de industrie is essentieel om de Rotterdamse haven internationaal competitief en toekomstbestendig te maken. De provincie Zuid-Holland kan alleen samen met andere partners vanuit Rijk, regio en bedrijfsleven in de haven werk maken van een toekomstbestendige Rotterdamse haven. Door middel van een aanpak op de ruimtelijke componenten (NOVEX Rotterdamse haven) en een economisch spoor (Nationaal Programma Verduurzaming Industrie Ezk/ Industriebeleid EU) werken we reeds samen aan het concurrerend, bereikbaar, veilig, duurzaam en toekomstbestendig te houden van de Rotterdamse haven en is belegd bij de samenwerking van NOVEX (met rijk en regio). Het programma NOVEX Rotterdamse haven heeft als doel om de haven sterk en toekomstbestendig te houden. Wij zien vanwege de reeds lopende programma's en processen (zie ook het antwoord op vraag 10) geen noodzaak of toegevoegde waarde van een aanvullend separaat provinciaal traject.

15. *Is het college het met de VVD eens dat Zuid-Holland zich geen afwachtende houding kan permitteren, omdat een sterke Rotterdamse haven onmisbaar is voor banen, export, industrie, innovatie, verduurzaming en onze strategische positie in Europa?*

Antwoord

Jazeker.

*De VVD wil een sterke haven. Niet als museumstuk om trots naar te kijken, maar als economische motor die blijft draaien, vernieuwen en winnen.*

*Rotterdam kan de meest duurzame, innovatieve en concurrerende haven van Europa zijn. Maar dan moet de overheid doen wat ondernemers van ons mogen verwachten: ruimte bieden, vergunningen versnellen, infrastructuur op orde brengen, energie beschikbaar maken en zorgen voor een gelijk speelveld.*

*Onze haven verdient geen bestuurlijke traagheid. Onze haven verdient vaart.*

Den Haag, 8 september 2026

Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland,  
secretaris,

voorzitter,

drs. M.J.A. van Bijnen MBA

mr. A.W. Kolff