



BOZ.GD

Aan : Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat.
Tav : Directeur Maritieme Zaken Brigit Gijsbers en
Projectleider Green Deal Jan Schreuder.

Rotterdam, 3 okt 2018.

Betreft: BOZ-reactie Green Deal Zeevaart-Zeehavens-Binnenvaart.

Geachte mevrouw Gijsbers en heer Schreuder,

In het Regeerakkoord is aangegeven dat er een Green Deal zal worden opgesteld voor de verduurzaming van de zeevaart, binnenvaart en havens.

De Branche Organisatie Zeehavens (BOZ) onderschrijft de inzet van het Kabinet om mogelijkheden voor het verduurzamen van deze keten in beeld te brengen en organisaties met elkaar in contact te brengen als aanzet voor de uitvoering van deze opties.

Tevens delen de in de BOZ samenwerkende zeehavenbeheerders van Amsterdam, Groningen, Moerdijk, Rotterdam en Zeeland met de overheid en de betrokken organisaties de urgentie van het verduurzamen van de keten van zeevaart-zeehavens-binnenvaart. In dat kader verwijzen deze zeehavenbeheerders naar hun bijdragen aan het Energie en Klimaat Akkoord en de opgestelde plannen voor de zeehavenclusters.

Deze BOZ-reactie is gebaseerd op de concepttekst van de juli-versie van de Green Deal en omvat een reactie op hoofdlijnen, met aansluitend een reactie op de afzonderlijke sectorvoorstellen en actiepunten.

Natuurlijk zijn we bereid deze reactie nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

Jaap Jelle Feenstra,
Algemeen Secretaris BOZ.

Reactie op Hoofdlijnen.

BOZ onderschrijft de eerste algemene overweging (pag 3, punt 1):

- Om onze welvaart te behouden is het nodig om het concurrentievermogen van onze economie te versterken en gelijktijdig de belasting van het milieu en de afhankelijkheid van fossiele energie en schaarse grondstoffen te verminderen.

BOZ signaleert echter dat in de voorliggende concept-teksten het energie- en duurzaamheidsaspect is uitgewerkt, maar mist node een nadere uitwerking van eveneens mogelijke en noodzakelijke voorstellen voor concurrentieversterkende maatregelen. BOZ stelt IenW voor om voor de versterking van het concurrentievermogen in de GreenDeal een verwijzing op te nemen naar de in de Maritieme Strategie en Werkprogramma Zeehavens opgenomen acties. Voor de uitvoering van concurrentieversterkende maatregelen bepleit BOZ het gericht benutten van de door de EC toegestane AGVV-ruimte voor publieke investeringen in zeehavens. Wij stellen voor de zich ontwikkelende AGVV-praktijk in de buurlanden actief te volgen en de in dat kader in de EU-lidstaten genomen besluiten en maatregelen in de Stuurgroep-WPZ te agenderen en te beoordelen op vergelijkbare toepassingsmogelijkheden voor de zeehavens in Nederland. Met een gerichte en actieve inzet van IenW en de BOZ-partners moet het mogelijk zijn tijdig effectieve voorstellen te ontwikkelen, die bijdragen aan het versterken van het concurrentievermogen en een gelijk speelveld tussen de Nederlandse zeehavens en de zeehavens in onze directe buurlanden.

In dat kader hecht BOZ veel waarde aan het internationaal uitdragen van de GreenDeal als een bijdrage aan en borging van het gelijke speelveld (pag 5, actie 19). Zodoende kan de grootste duurzaamheidswinst worden gerealiseerd bij de minste verstoring van marktverhoudingen.

Tevens vragen wij van IenW als coördinerend departement voor het maritieme beleid om bij te dragen aan het voortvarend oplossen van reeds langlopende gelijk speelveld kwesties bij andere departementen, zoals uitstempelen JenV, inspectie SZW, tarieven NVWA, vastgoedbeleid RVB.

BOZ onderschrijft dat het een goede zaak is om sector-breed mogelijkheden in een GreenDeal in beeld te brengen, die leiden tot het verduurzaming van de logistieke keten van zeevaart, binnenvaart en zeehavens. De meerwaarde van deze exercitie ligt besloten in een daarop volgende en voortvarende uitvoering. BOZ stelt voor de GreenDeal te laten volgen door een uitvoeringsgerichte agenda, waarbij de kosten-baten-verhouding van benodigde investeringen en opbrengsten in termen van verduurzaming de volgorde van uit te voeren prioritaire acties en maatregelen bepaalt.

BOZ acht het van belang dat partijen in de keten goed op de hoogte zijn van elkaars mogelijkheden en op basis van dit inzicht specifieke vormen van samenwerking aan kunnen gaan, zowel tussen bedrijven onderling als tussen bedrijven en kennisinstellingen, maar ook tussen de sector en de overheid. Voor realisatie van de met de GreenDeal in beeld gebrachte voorstellen is een bepalende factor dat er sprake is van een gezonde businesscase, dit stelt eisen aan de beleidsomgeving. Een beleidsomgeving die de uitvoering mogelijk maakt -en nog beter- die de uitvoering gericht stimuleert vergt een passende betrokkenheid en een strategische inzet van het instrumentarium van de overheden. BOZ bepleit dat de Rijksoverheid waar het moet het proces ook met

een gerichte inzet van publieke middelen ondersteunt (zie AGVV-ruimte en Rijksbudgetten, zoals Klimaat-enveloppe) en waar het kan met beleidsmaatregelen, zoals het gericht bijstellen van wet- en regelgeving voor groene groei (zie pag 3, punten 2 en 3).

BOZ plaatst de Green Deal in het kader van de Maritieme Strategie en het daarin opgenomen Werkprogramma Zeehavens (pag 4, punt 7), dat eveneens gericht is op het versterken van de concurrentiepositie en de verduurzaming van de Nederlandse zeehavens. BOZ gaat er vanuit dat het gezamenlijk uitvoeren en monitoren van acties van de in de GreenDeal genoemde activiteiten en projecten in het kader van het Werkprogramma Zeehavens zal plaatsvinden. BOZ onderschrijft de specifieke overwegingen (pag 3, punt 3), waarin is aangegeven dat het verduurzamen van het havenindustriële complex geen deel van de Green Deal uitmaakt en (pag 3, punt 6) dat daarnaast afspraken gemaakt worden in het kader van het nationale Klimaat- en Energie Akkoord. BOZ sluit zich hierbij aan en bepleit het voorkomen van dubbel werk.

Bij een aantal acties worden nu specifiek bepaalde zeehavens en/of havenbeheerders genoemd. In BOZ-verband hebben we afgesproken dat we hier een verbreding bepleiten naar alle BOZ-zeehavens. Deze verbreding van alle onderstaande acties komt in de plaats van de thans in het concept opgenomen acties van de individuele en gezamenlijk genoemde zeehavens.

BOZ bepleit dat overheid zich gericht inzet om voor innovatieve activiteiten en bedrijvigheid ten minste gelijkwaardige marktomstandigheden te laten ontstaan, zodat sprake is van een gelijk speelveld en het kunnen opzetten van een faire businesscase. Daarbij vragen wij specifiek aandacht voor het schrappen van de energiebelasting, zodat power-to-ship oplossingen (pag 5, punt 17) competitief worden. En wij bepleiten het bieden van een financiële voordelen (bijvoorbeeld in de vorm een gunstig fiscaal regiem) voor biofuels (en het bijmengen van biofuels) ten opzichte van fossiele brandstoffen (pag 5, punt 15). Eveneens bepleiten wij het wegnemen van beleidsmatige belemmeringen voor circulaire activiteiten (wijziging definities, tijdelijke vrijstellingen).

BOZ hecht er veel waarde aan dat het reguleren van de zeevaart bovenal in IMO-kader gaat plaatsvinden. Juist de mondiale zeevaart met haar vele mogelijkheden tot port-shift vergt een internationaal beleidskader voor zowel het behalen van de grootste milieu- en klimaatwinst, als voor het gelijktijdig veiligstellen van de minste verstoring van het gelijk speelveld (pag 4, punt 12). BOZ stemt er mee in om samen met de overheden en inspectiediensten overleg en afstemming met Noordzeelanden te starten over het gezamenlijk en uniform vormgeven van de handhaving IMO-regelgeving.

In lijn met de betreffende passage uit het Regeerakkoord en met het doel om bij te dragen aan het verbeteren van de luchtkwaliteit voor mens en natuur en aan het borgen van een gelijk speelveld, wil BOZ met IenW en partners afspraken maken om via de betreffende publieke en private netwerken initiatieven te ontwikkelen om te komen tot het Europa-breed toepassen van SECA en NECA (pag 4, punt 13).

De BOZ-zeehavens zijn bereid om als opdrachtgever bij te dragen aan het verduurzamen van de uitvoering van baggerwerkzaamheden, waarbij BOZ voorstelt met IenW mogelijkheden hiertoe nader te onderzoeken en afspraken te maken over de daarmee samenhangende financiële consequenties.

Reactie op sectorvoorstellen: Zeevaart.

- BOZ bepleit in plaats van sancties cq heffingen in internationaal verband een voortvarend en stimulerend beleid middels ESI en Green Award te hanteren, zoals aangegeven bij Faciliterende acties (pag 11),
- BOZ wil meewerken aan het internationaal verband afspraken maken over incentiveprogramma's voor CO2-reductie, het instellen van milieuzones in havens (pag 7 bij zeevaart) en het stimuleren van klimaatvriendelijke trade lanes tussen Nederland en het Baltische gebied (pag 8),
- Bij de implementatie van RED-II in de Nederlandse wetgeving en bij de invoering en herziening van het EU-beleid bepleit BOZ in Europees verband incentives voor de inzet van biofuels te onderzoeken en te ontwikkelen in het Sustainable Development Committee van ESPO, inclusief een systeem voor de toerekening van CO2-credits zoals nu voor de luchtvaart van toepassing is,
- Bij het voorzien in bunkerfaciliteiten voor alternatieve brandstoffen past de kanttekening dat de investeringen een zaak is van private partijen, maar de in BOZ-verband samenwerkende zeehavens zijn wel bereid om vanuit hun verantwoordelijkheid als havenbeheerder en -ontwikkelaar initiatieven te bevorderen en waar mogelijk bij te dragen aan de realisatie daarvan (pag 9 bij walinfrastructuur],
- Bij ketenoptimalisatie (pag 5 en 6) geven de BOZ-partners aan digitale tools (verder) te willen ontwikkelen en samenwerking in de keten te willen verbeteren om de efficiëntie in de keten te kunnen verhogen (Port Call Optimization)
- Bij brandstof (pag 8) geven de BOZ-partners aan vernieuwende opschaalbare walstroom concepten te gaan onderzoeken (Power-2 ship) en de marktontwikkeling voor klimaatvriendelijke brandstoffen te willen stimuleren, inclusief LNG als transitiebrandstof, biofuels, batterijen en benodigde infrastructuur. De BOZ-partners zetten zich in om binnen het tijds kader van de Green Deal de thans met walstroom vermeden uitstoot met 50% te verhogen,
- Ter voorbereiding van de waterstof-infrastructuur voor de scheepvaart stimuleren de BOZ-partners binnen het kader de Green Deal de uitrol van elektrolyseprojecten en de (buisleiding-) verbindingen die nodig zijn om waterstof naar bunker/tank-faciliteiten binnen het havengebied te transporteren,
- De BOZ-partners willen verduurzamingsmogelijkheden (pag 7) financieel stimuleren met behulp van ESI en GA,
- BOZ bepleit het ontwikkelen van emissie reducerende maatregelen (zoals CO2-beprijzing, financiering, milieu-zones) af te stemmen en te implementeren in internationaal verband, werken in grensoverschrijdende, grotere geografische regio's combineert de grootste milieu- en klimaatwinst met de minste verstoring van het gelijke speelveld,

- BOZ en Rijk onderzoeken samen of het instellen van 'milieuzones in havens' haalbaar is (toegang voor de meest vervuilende schepen enkel mogelijk na het betalen van een toeslag, mits behoud van internationaal gelijk speelveld tussen havens in Noordwest-Europa).
- De BOZ-partners stimuleren klimaatvriendelijke zeevaart en vragen het Rijk om aan dergelijke stimuleringsmaatregelen bij te dragen.

Reactie op sectorvoorstellen: Binnenvaart.

- In ambitie 11 (pag 6) worden de binnenhavens genoemd, wij stellen voor de Nederlandse Vereniging van Binnenhavens (NVB) als partner bij de ondertekenaars op te nemen,
- Bij binnenvaart voortstuwing (pag 4 punt 11 en op pag 7): voor het verbeteren van de luchtkwaliteit bepleiten de BOZ-zeehavens dat alle binnenvaartschepen in 2030 voldoen aan de STAGE-5-norm, zoals recent door de EU als verplichting is vastgelegd voor nieuwe schepen per 2019/2020. De in bestaande havenbeheersverordeningen opgenomen CCR2-verplichting voor binnenvaartschepen per 2025 dient in dat perspectief en binnen afzienbare tijd te worden heroverwogen,
- Bij het voorzien in bunkerfaciliteiten voor alternatieve brandstoffen past de kanttekening dat de investeringen een zaak is van private partijen, maar de in BOZ-verband samenwerkende zeehavens zijn wel bereid om vanuit hun verantwoordelijkheid als havenbeheerder en -ontwikkelaar initiatieven te bevorderen en waar mogelijk bij te dragen aan de realisatie daarvan (pag 9 bij walinfrastructuur],
- BOZ bepleit het op korte termijn inzetten op het bijmengen van biobrandstoffen, uit directe contacten met aanbieders en gebruikers is ons gebleken dat hier op korte termijn perspectiefvolle stappen kunnen worden gezet. Wij vragen het Rijk om zich in te zetten voor internationale afspraken (minimaal CCR) over een bijmengverplichting voor bio-brandstoffen (bijvoorbeeld B30 in 2021). Eveneens zien wij mogelijkheden om op korte termijn met partners te starten met projecten voor de elektrificatie van schepen, passend in het transitiepad van verbrandingsmotor naar op termijn brandstofcel of accu als energiedrager,
- BOZ ondersteunt het onderzoek met partners van andere alternatieve schone energiebronnen en/of aandrijvingen (zoals mierenzuur en methanol) en de verdere ontwikkeling van schone verbrandingsmotoren voor die situaties waarin elektrificatie en gebruik van een schone energiedrager niet haalbaar is
- De BOZ-partners onderzoeken de mogelijkheden voor de introductie van een nul-tarief voor emissieloze binnenvaartschepen en zullen in ESPO-verband voorstellen ontwikkelen voor een hierop gericht certificaat als standaard-kwaliteitslabel,
- De BOZ-partners bepleiten het onderzoeken van de haalbaarheid van een internationaal verduurzamingsfonds voor de binnenvaart (luchtkwaliteit, klimaat), met bijdragen van de binnenvaartondernemers (bijvoorbeeld via een brandstofheffing), van de Rijnsoeverstaten en de Europese Commissie.