



Amsterdam | Groningen | Moerdijk | Rotterdam | Zeeland

Branche Organisatie Zeehavens

Aan Minister C. van Nieuwenhuizen,
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat,
Rijnstraat 8, 2515 XP Den Haag.

Onderwerp: Bereikbaarheid Zeehavens.

BOZ.NBZ-JJF

Geachte Minister,

Rotterdam, 3 sept 2019.

Op 10 juli 2019 hebt u de "Goederenvervoeragenda, agenda voor een robuust, efficiënt en duurzaam transportsysteem" aan de Tweede Kamer verzonden. In de begeleidende brief hebt u aangegeven: succesvol ondernemen in Nederland staat of valt met een kwalitatief hoogwaardige logistieke dienstverlening. En goederenvervoer en logistiek vormen belangrijke pijlers van de Nederlandse economie. De in de Branche Organisatie Zeehavens (BOZ) samenwerkende zeehavenbeheerders onderschrijven dit.

In de Goederenvervoeragenda benoemt u het belang van de logistieke sector, die voor 65 mld euro bijdraagt aan het bruto nationaal product en goed is voor circa 673.000 banen. En internationaal kent Nederland een sterke positie, met een zesde plaats voor logistieke systemen en een tweede plaats voor de kwaliteit van de infrastructuur. Maar zoals u ook al aangaf, deze positie is bepaald niet gegarandeerd.

De BOZ-zeehavens delen deze ervaring: onze zeehavens ontwikkelen zich voorspoedig, maar we signaleren een toenemende congestie in de regio en op onze achterlandverbindingen. Deze ontwikkeling neemt urgente proporties aan, zeker als we er in slagen om de groeiscenario's uit de NMCA-Goederenvervoer van 1 mei 2017 te realiseren, waarbij het wegvervoer nog met 5 tot 30% zal toenemen in 2040, het spoorvervoer met 51 tot 88% en de binnenvaart met 13 tot 28%. Ook in IenW-brief van 13 mei 2019 over de Voortgang vorming Mobiliteitsfonds is sprake van een grote verwachte toename van mobiliteit in de stedelijke gebieden en op de goederencorridors.

Voor het verder ontwikkelen van de Nederlandse havencomplexen is een goede zeewaartse toegankelijkheid, een haven-ontsluitende bereikbaarheid en multimodale verbindingen met ons achterland (en visa versa) een factor van existentieel belang. Een efficiënt en concurrerend, aantrekkelijk en klantgericht goederenvervoerproduct via diverse transportmodaliteiten bepaalt ons vestigings- en investeringsklimaat en daarmee het binden van toegevoegde waarde en verdienvermogen aan Nederland.

Investeren in verdienvermogen

Met een gerichte en samenhangende aanpak van de verschillende transportmodaliteiten kan de toegevoegde waarde van onze havenclusters verstevigd worden. Bijgevoegd treft u ons voorstel aan voor een pakket aan maatregelen dat essentieel is om te waarborgen dat de bereikbaarheid van zeehavens robuust, concurrerend en toekomstgericht is en blijft.

Met deze notitie geven wij uitwerking aan de betreffende actie uit het Werkprogramma Zeehavens, waarvoor BOZ zich als trekker had aangeboden. De in deze brief en de bijgevoegde notitie door BOZ gehanteerde analyse en urgentie treffen we ook aan in het Ambitiedocument "Logistiek en Goederenvervoer in 2050" van IenW, de Topsector Logistiek en de Logistieke Alliantie en het rapport "Visie handel en logistiek in 2040" van de Logistieke Alliantie (beiden gepubliceerd op 4 juli 2019).

In het Ambitie-document wordt aangegeven het van algemeen belang is om het logistieke systeem toekomstbestendig te houden, niet alleen voor de zeehaven economie en de logistieke dienstverleners, maar juist ook als enabler voor de algemene economie van handels- en productiebedrijven. En dus voor de consument en de burger. Ook in het Ambitiedocument wordt uitgegaan van een sterke toename van het goederenvervoer de komende jaren. De maximaal benutbare capaciteiten zullen worden bereikt en congestie en verliesuren dreigen. Natuurlijk, investeren in capaciteitsuitbreiding kost geld, maar dat geldt ook voor stagnatie, zowel in termen van imago en vestigingsbeleid als in rechtstreekse filekosten, zo berekende TLN en Evofenedex op 21 nov 2018 de filekosten in 2017 tussen de 983 mln en 1.300 mld euro. BOZ sluit zich aan de oproep van de partners van het Ambitie-document om tegen deze achtergrond met name te kijken naar capaciteitsuitbreidingen bij (NMCA-) knelpunten.

In het breed onderschreven Visierapport wordt uitgegaan van een optimale aansluiting tussen de belangrijkste economische centra van ons land: de main-, brain- en greenports, terminals, distributiecentra en de grote steden, onderling en via de internationale logistieke netwerken met het buitenland.

Aansluitend op de gedeelde urgentie en ambities presenteren de in BOZ samenwerkende zeehavenbeheerders een zevental concrete voorstellen en benoemen we per regio enkele prioritaire projecten, die bijdragen aan het structureel verbeteren van de bereikbaarheid van de zeehavens. Wij realiseren ons dat deze projecten niet per direct opgeleverd zullen worden, maar bieden aan om samen met overheden en stakeholders voortvarend uitvoering te geven aan een gericht programma van investeringen in infrastructuur om de toegevoegde waarde van de zeehavens voor Nederland te kunnen borgen.

Investeren in infrastructuur

In het Regeerakkoord was 2 miljard euro aan extra investeringen in infrastructuur opgenomen. Eind 2018 heeft u besloten een kwart hiervan (500 mln euro) terug te laten vloeien van het MIRT naar het Infrafonds, met als overweging dat er onvoldoende direct uitvoerbare projecten voor handen zouden zijn. Dit vonden we een gemiste kans. Wij zouden graag zien dat de beschikbare rijksmiddelen van zowel MIRT als de beschikbare AGVV-ruimte worden aangewend voor strategische investeringen in infrastructurele projecten die leiden tot het versterken en verbeteren van de haven economie en als zodanig bijdragen aan het verdienvermogen, toegevoegde waarde en vestigingsklimaat.

Vanwege het brede perspectief dat in deze brief en notitie uiteen wordt gezet en aansluitend op de breed ervaren urgentie en noodzaak om tijdig te investeren in infrastructuur, presenteren de BOZ-zeehavens onze topprioriteit per havenregio om een herhaling van deze situatie te vermijden.

1. Groningen Seaports
 - Verlenging zeesluis Delfzijl.
2. Port of Moerdijk
 - Realisatie walradar dekking met verkeersbegeleiding Dordtse Kil (incl. splitsing met Hollandsch Diep).
3. Port of Amsterdam
 - Herontwikkeling Noordersluis.
4. North Sea Port
 - Realisatie goederenspoor Terneuzen – Gent.
5. Port of Rotterdam
 - Waarborgen van voldoende capaciteit voor het spoorgoederenvervoer: hiervoor wordt gedurende de bouw van het Derde Spoor de Brabantroute bestemd als omleidingsroute en wordt voor groei en kansen van het SGV de verbinding Noordtak gerealiseerd.

Aansluiting Corridorbenadering

Met het BOZ-Bereikbaarheidsvoorstel zoeken de zeehavens ook nadrukkelijk de aansluiting bij de Europese corridorbenadering. Hierin is een mix van maatregelen essentieel. Aansluitend op de integrale aanpak van de Goederencorridors oost en Zuidoost en in navolging van uw ambitie in de Goederenvervoeragenda, stelt BOZ voor ook de Goederencorridor Zuid tussen Amsterdam – Rotterdam - Parijs en de Goederencorridor Noord naar Noordwest Europa vergelijkbaar integraal uit te werken.

Illustratief voor deze mix is ook het tijdig organiseren van noodzakelijke bypasses voor situaties dat een modaliteit tijdelijk minder capaciteit kan bieden, daarbij verwijzend naar de laagwater-periode voor de binnenvaart en de bouwperiode voor het Derde Spoor in Duitsland voor het spoorgoederenvervoer. Het tijdig en synchromodaal kunnen aanbieden van een alternatieve routing voor weg-, water- en spoortracés is essentieel. Daarnaast dragen de door ons voorgestelde projecten en maatregelen bij aan het realiseren van de modal shift van weg naar spoor en binnenvaart en aan het verduurzamen van het transportsysteem.

Prioriteit Spoorgoederenvervoer

Specifiek vragen we uw aandacht voor het verbeteren van het spoorproduct van en naar onze zeehavens. Gebruikers beoordelen het spoorgoederenvervoer (SGV) als niet voldoende efficiënt en concurrerend met de omliggende landen. Hierdoor lopen we het risico dat ladingstromen naar havens in andere landen verschuiven (portshift) of kan een reverse modal split optreden. En BOZ vraagt uw aandacht voor het intraportuair stimuleren van modal shift.

BOZ onderschrijft het Maatregelenpakket SGV en de inzet van de Spoorgoederen-tafel. Zonder aanvullende en gerichte investeringen in het Nederlandse spoorgoederenproduct dreigt deze modaliteit op achterstand te raken. Dit heeft zijn weerslag op de positie van de Nederlandse zeehavens, de betekenis voor duurzaamheid en leefbaarheid én de bijdrage van industrie en transportsector in termen van toegevoegde waarde en werkgelegenheid.

Buisleidinginfrastructuur als gangbare modaliteit

BOZ vraagt specifiek uw aandacht voor de buisleidinginfrastructuur. Deze ondergrondse infra-verbindingen zullen een belangrijke rol spelen bij het realiseren van de klimaatdoelstellingen van Parijs. Het aanleggen, uitrollen en onderling verbinden van regionale leidingnetten voor CO₂, H₂, warmte en stoom achten wij van cruciaal belang. De BOZ-zeehavens menen dat de realisatie van buisleidingen niet alleen aan private beslissingen en private investeringen kan worden overgelaten. We bepleiten vanwege de maatschappelijke baten en betekenis een reguliere investeringsrol voor de Rijksoverheid, zoals gangbaar is bij de andere transportmodaliteiten. Het verdient aanbeveling dit via specifieke investeringsenveloppes in het kader van het bestaande MIRT en het op te zetten Mobiliteitsfonds evenals specifieke klimaat-budgetten en -maatregelen te realiseren. Een gecombineerde inzet van publieke én van private middelen in nieuwe PPS-constructies biedt mogelijkheden om te komen tot een betekenisvolle investeringsimpuls, die past bij noodzaak en urgentie van energietransitie en klimaatbeleid.

Gericht investeren voor borgen toegevoegde waarde

Ten gunste van het gericht investeren in ons toekomstig verdienvermogen biedt BOZ derhalve deze brede analyse en lijst met concrete investeringsmogelijkheden aan, waarbij we tevens onze topprioriteit per havenregio hebben benoemd. Met deze analyse en voorstellen reikt BOZ haar input aan voor het overleg met IenW voor de nieuwe Havennota, de aanwending van beschikbare AGVV-ruimte, de prioritering van de middelen en beleidsinzet bij MIRT en Mobiliteitsfonds en voor voorstellen voor een mogelijk op te zetten Investeringsfonds Structuurversterking.

Aansluitend op de breed ervaren urgentie bepleit BOZ de verwachte mobiliteitsgroei tegemoet te treden met een gericht investeringsprogramma in prioritaire infra-projecten ten gunste van de bereikbaarheid van de om zodoende haar toegevoegde waarde voor Nederland te kunnen borgen.

Vanzelfsprekend zijn wij graag bereid ons voorstel in een gesprek nader toe te lichten.

Hoogachtend, BOZ.

Bijlage: notitie Bereikbaarheid Zeehavens BOZ-NBZB.