



Aan Tweede Kamercommissie IenW / woordvoerders MIRT.

BOZ.MIRT-19

Zeehavens en bereikbaarheid.

De bereikbaarheid van de Nederlandse zeehavens bepaalt het vestigings- en investeringsklimaat en daarmee het binden van toegevoegde waarde en verdienvermogen aan Nederland. En daarover hebben zorgen: we signaleren een toenemende congestie in de regio en op onze achterland-verbindingen. 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 in 2040 het wegvervoer nog met 5 tot 30% zal toenemen, 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.

De logistieke sector draagt jaarlijks voor 65 mld euro bij aan het bruto nationaal product en is goed voor 673.000 banen, zo blijkt uit de Goederenvervoeragenda van IenW. In het logistieke systeem nemen de in de Branche Organisatie Zeehavens (BOZ) samenwerkende zeehavens van Groningen, Amsterdam, Moerdijk, Rotterdam en North Sea Port een centrale plaats in. Voor de Nederlandse havencomplexen is een goede zeewaartse toegankelijkheid, een haven-ontsluitende bereikbaarheid per spoor, weg, water en buisleiding met ons achterland van bepalend belang.

Tegen deze urgente achtergrond vragen de BOZ-partners bij de behandeling van het MIRT op 25 nov 2019 specifiek de aandacht van de Tweede Kamer voor de volgende voorstellen:

Investeren in infrastructuur.

In het Regeerakkoord was 2 miljard euro aan extra investeringen in infrastructuur opgenomen. Eind 2018 heeft de minister van IenW 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. Uit het begrotingsonderzoek van de rapporteurs van de Tweede Kamercommissie IenW (Kröger en van Eijs) blijkt dat deze onderuitputting in 2019 oploopt tot 1.4 mld euro en doorloopt in de jaren 2020 en 2021, terwijl in de motie Dijkstra-Kröger gepleit wordt voor een extra programmering. Tegen deze achtergrond van enerzijds een dreigend mobiliteitsvraagstuk en anderzijds een stijgende onderuitputting presenteren de BOZ-zeehavens per regio prioritaire en uitvoerbare projecten, die toekomstgericht bijdragen aan bereikbaarheid en verdienvermogen:

- Groningen Sea Ports: verlenging van de zeesluis Delfzijl.
- Port of Moerdijk: walradardekking langs de Dordtse Kil.
- Havenbedrijf Amsterdam: herontwikkeling van de Noordersluis.
- North Sea Port: goederenspoorverbinding Terneuzen–Gent.
- Havenbedrijf Rotterdam: ruimte voor het spoorgoederenvervoer op de Brabantroute en door de realisatie van de Noordtak.

Prioriteit Spoorgoederenvervoer.

De BOZ-zeehavens vragen van Kabinet en Kamer specifieke aandacht voor het verbeteren van het spoorproduct van en naar onze zeehavens. Op het bestaande spoorwegnet dreigt door een groeiend personen- én goederenvervoer een ernstig capaciteitstekort. BOZ onderschrijft het Maatregelenpakket SGV: zonder aanvullende en gerichte spoor-investeringen dreigt reverse modal split en port-shift en daarmee het verlies van toegevoegde waarde en werkgelegenheid. Een tijdige realisatie van de door de BOZ-zeehavens genoemde prioritaire spoorprojecten draagt bij aan het voorkomen van stagnatie op het spoorwegnet.

Buisleidinginfrastructuur als gangbare modaliteit.

BOZ vraagt tevens uw aandacht voor de buisleidingen. Deze ondergrondse infra-verbindingen zullen een belangrijke rol spelen bij het realiseren van de klimaatdoelstellingen van Parijs. Het aanleggen 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 partijen en private investeringen kan worden overgelaten. We bepleiten vanwege de maatschappelijke baten een reguliere investeringsrol voor de Rijksoverheid, zoals gangbaar is bij de andere transportmodaliteiten van weg, water en spoor. Een gecombineerde inzet van publieke én van private middelen biedt mogelijkheden om te komen tot een betekenisvolle PPS-investeringsimpuls, die past bij noodzaak en urgentie van energietransitie en klimaatbeleid.

Gericht investeren voor borgen toegevoegde waarde.

Aansluitend op de breed ervaren urgentie bepleit BOZ de verwachte mobiliteitsgroei tegemoet te treden met een gericht investeringsprogramma om tijdig knelpunten weg te werken en bovenal kansen te bieden voor ons toekomstig verdienvermogen. BOZ biedt Kabinet en Kamer een brede analyse en lijst met concrete investeringsmogelijkheden aan ([link](#) naar brief BOZ). Met deze analyse en voorstellen reikt BOZ haar input aan voor de nieuwe Havennota, de aanwending van beschikbare AGVV-ruimte, de prioritering van de middelen in MIRT en Mobiliteitsfonds en voor het Investeringsfonds Structuurversterking.

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