

**Reactie BOZ op concept-Havennota.**

**BOZ.RC-HN**

19 dec 2019

De in de Branche Organisatie Zeehavens (BOZ) samenwerkende zeehavens van Amsterdam, Groningen, Moerdijk, Rotterdam en North Sea Port hebben in het open en constructieve overleg over de concept-versie van de Havennota op dinsdag 19 nov 2019 met u geconcludeerd dat het voorliggende concept nog een behoorlijke bijstelling behoeft. Deze conclusie hebben we direct laten volgen door het aanbod om ons daar gezamenlijk voor in te zetten.

BOZ heeft met name geconstateerd dat de concept-nota nu nog tamelijk algemeen en beschrijvend van aard is, terwijl de urgente vragen en uitdagende ontwikkelingen waar de havensector mee geconfronteerd worden vragen om een toekomstgerichte inzet van het havenbedrijfsleven en de havenbeheerders, maar ook om een actief en gericht overheidsbeleid.

Bedrijfsvestigingen, investeringsbeslissingen en het succesvol en voortvarend kunnen realiseren van transitie-projecten op de terreinen van energie, circulair en digitalisering vergen een daarop zorgvuldig afgestemde en samenhangende privaat-publieke samenwerking van overheden en havenbeheerders, die bijdraagt aan het ontwikkelen van de Nederlandse zeehavens alsof het een geïntegreerd complex is van top-zeehavens, die zijn ingebed in een top-infrastructuur met een uitnodigend vestigingsbeleid en faire concurrentieverhoudingen ten opzichte van de andere zeehavens in Europa. Dit tevens in het licht van de geopolitieke ontwikkelingen.

Wij menen dat een meerjarig robuust en betrouwbaar overheidsbeleid en een weloverwogen keuze voor een geïntegreerde systeem-benadering de Nederlandse zeehavens kansen biedt om de concurrentie in internationaal verband tegemoet te kunnen treden, de kwaliteit van de havencomplexen en haar achterlandverbindingen als bepalende vestigingsfactor te kunnen presenteren en zodoende de toegevoegde waarde van de Nederlandse zeehavens voor de Nederlandse economie en samenleving te kunnen borgen.

**Urgentie**

BOZ vraagt niet alleen aandacht voor de uitdagende transitie rond klimaat, circulair en digitalisering, maar met name ook voor de internationale en geopolitieke ontwikkelingen, die zowel nieuwe kansen kunnen bieden, maar ook verontrustende en zelfs bedreigende effecten voor de Nederlandse haven-

economie kunnen opleveren. Daarbij verwijzen we met name naar de Chinese investeringen in infrastructuur en zeehavens in Europa.

Eveneens vragen de BOZ-zeehavens een gerichte inzet van IenW voor het in internationaal kader verminderen van een ongelijk speelveld en het behouden van een aantrekkelijk vestigingsklimaat en faire concurrentieverhoudingen. Daarbij spreekt BOZ het ministerie van IenW aan op haar functie van coördinerend departement voor maritieme zaken. BOZ meent dat deze positie vergt dat IenW vanuit het havenbelang oplossingsgericht het overleg en de afstemming met de andere departementen dient op te zoeken en actief moet bijdragen aan het voortvarend oplossen van de nu (te) langlopende gelijk speelveld-dossiers, zoals de inspectietaken bij SZW, het uitstempelen bij JenV, het doorberekenen van inspectiekosten bij LNV, het stikstofbeleid bij LNV en het PFAS-beleid bij BenW.

Eveneens bepleit BOZ in de NOVI-Omgevingswet een voldoende en toereikende ruimte te reserveren voor havenontwikkeling, zowel in beleidstermen als in ruimtelijke reserveringen.

En BOZ stelt voor op de TEN-T corridors geen nationale en van EU-verplichtingen afwijkende belemmeringen toe te passen.

De BOZ stelt IenW voor om in de Havennota een scherpe prioriteitstelling en een meerjarig perspectief te presenteren, zowel voor het eigen beleidsterrein als voor de overige departementen, om de majeure nationale belangen waar alle zeehavens, ongeacht hun uiteenlopende overslagvolumes, op vergelijkbare wijze aan bijdragen te kunnen borgen en als ware het een geïntegreerd systeem verder te kunnen ontwikkelen.

De meerwaarde van de Nederlandse zeehavens als top-locaties voor industrie en logistiek kan pas voluit blijken als ze zijn ingebed in een top-infrastructuur. Deze supra-infrastructuur omvat niet alleen de traditionele vormen van infrastructuur van weg, water en spoor, maar ook buisleidingen en ICT-systemen en tevens de voor zeehavens, industrie en logistieke functies beschikbare beleidsruimte. Op het bereiken van deze top-positie zijn onze investeringen gericht, wij vragen van IenW en de andere departementen een gelijkgerichte en betekenisvolle publieke inzet van beleid en publieke middelen. Nodig is een systeemgerichte en sectorbrede inzet, gericht op een optimale bereikbaarheid, het in publiek-privaat verband voortvarend uitvoeren van de energietransitie en het ontwikkelen van een circulaire economie. Hierin onderscheiden de Nederlandse zeehavens zich niet qua belang en noden.

BOZ biedt aan om een voorstel voor een prioritair programma voor de haven-relevante transitie op te stellen, zoals we ook gezamenlijk onze bereikbaarheidsopgaven hebben uitgewerkt en geprioriteerd in het kader van het Werkprogramma Zeehavens. Deze programma-aanpak willen we nader met de departementen uitwerken tot een brede en meerjarige systeem-aanpak. Deze aanpak kan ondersteund worden met de aangekondigde WRR systeemanalyse, waarbij we nadrukkelijk stellen de discussie over de Havennota niet over te doen en bij de programma-uitwerking en uitvoering niet op de WRR-analyse te wachten. BOZ bepleit de benodigde publieke investeringen voor

transities en ook voor bereikbaarheid, zoals benoemd in de BOZ-brief over Bereikbaarheid, al direct mee te nemen in het Investeringsfonds Structuurversterking, het zogenoemde Hoekstra fonds.

In de concept-nota wordt het belang van de Nederlandse zeehavens voor economie en werkgelegenheid benoemd. BOZ stelt voor hier naar analogie van het EUR-onderzoek van dec 2018 over de voorwaartse economische effecten, het zogenoemde Rotterdam-effect, aan toe te voegen, zodat een compleet beeld ontstaat van de economische betekenis van de zeehavens, ook voor bedrijven en consumenten buiten de eigenlijke zeehavengebieden.

### **Havensysteem.**

De Nederlandse zeehavens werken in een open concurrentie op de markt. Zeehavens zijn zowel onderdeel van internationale ketens als centra in de nationale ketens met multimodale verbindingen en in het netwerk met binnenhavens, inland-terminals en economische centra. Daarbij is het ambitie van BOZ-zeehavens om dit nationale netwerk in te bedden in éénvoudige interoperaal hoogwaardige, service-verlenende ICT-omgeving voor alle gebruikers.

De Nederlandse zeehavens kennen tevens een historisch gegroeide, onderscheiden regionale specialisatie, met veelal onderling aanvullende functies. Dit maakt welbegrepen vormen van samenwerking op een generiek niveau en rond bepaalde onderwerpen mogelijk. Daarbij verwijzen we naar het gezamenlijk ontwikkelen en toepassen van beleidskaders, zoals de Havenverordening, van systemen zoals PortBase en van vormen van afstemming zoals blijkt uit de samenwerking in BOZ-kader.

En de Nederlandse zeehavengebieden kennen een onderlinge verwevenheid in goederenstromen en industriële verbindingen. Wij stellen voor in de Havennota een kaartbeeld op te nemen, waarin de onderlinge verbindingen tussen de Nederlandse zeehavens en een robuust netwerk van multi-modale verbindingen tussen deze zeehavens en de economische centra in en buiten Nederland worden weergegeven.

Deze situatie maakt op een generiek niveau samenwerking op basis van elkaar aanvullende taken en functies mogelijk, evenals het samen met de overheid opstellen en uitvoeren van een strategische en toekomstgerichte Haven-systeembenadering. Het publiek en privaat samen uitvoeren van een geïntegreerde haven-agenda alsof er sprake is van één havensysteem biedt een unieke mogelijkheid om met succes de actuele megatrends, uitdagingen, kansen en bedreigingen tegemoet te treden teneinde de toegevoegde waarde van de Nederlandse zeehavens voor economie en samenleving blijvend te kunnen borgen en verantwoord te kunnen ontwikkelen.

De BOZ-zeehavens zeggen toe deze systeembenadering ook in de eigen praktijk te gaan toepassen, door bij actuele projecten en ontwikkelingen zichzelf steeds de vraag voor te houden: wat doe je met andere haven/havens samen?

## **Toekomstgericht havenbeleid.**

De zeehavens staan voor grote uitdagingen, die vragen om forse investeringen van het havenbedrijfsleven en van havenbeheerders. Dit kan het investerings- en vestigingsklimaat raken. Dat vergt ook een goede maatvoering van de overheid met aandacht voor het te voeren tempo en voor het borgen van een gelijk speelveld met de zeehavens in de buurlanden. Een juiste aanpak kan nieuwe economische kansen bieden, hiervoor biedt met name ook de concentratie van bedrijvigheid en cluster-aanpak van de Nederlandse zeehavens unieke mogelijkheden.

Zeehavens hebben eerder aangetoond innovatief te zijn en snel en succesvol te kunnen inspelen op nieuwe ontwikkelingen. Een aansprekend historisch voorbeeld daarvan vormt de container: de eerste container-lading kwam in 1966 op de kade en nu vormt de container een wereldwijd toegepast concept en een beeldbepalende transportwijze in onze havens en op onze achterlandverbindingen. En actuele vormen van innovatie treffen we aan bij de ontwikkeling van digitale diensten. Deze innovatieve traditie is van belang om de transitie op de terreinen van energie, circulair en digitalisering, waar havens nu mee worden geconfronteerd, succesvol te kunnen oppakken en uitvoeren.

BOZ stelt voor met EZK een nieuw, breed en toekomstgericht industriebeleid op te zetten, om daarmee Nederland en haar zeehavens internationaal onderscheidend te kunnen presenteren en bedoeld om innovatie, top-bedrijven en toegevoegde waarde aan Nederland te binden. In zo'n toekomstgericht en innovatief industriebeleid zullen de havencomplexen de energie- en klimaattaakstellingen inclusief verwerken en realiseren.

BOZ waardeert dat IenW in het kader van het WPZ een actualisatie-onderzoek door EUR heeft laten uitvoeren naar het level playing field in Noord West Europa. Uit het concept van het EUR-onderzoek komt ten opzichte van 2014 een vergelijkbaar beeld naar voren voor 2019. Omdat we de kansen op een snelle en effectieve harmonisatie op EU-niveau niet erg waarschijnlijk achten, vergt de scherpe concurrentie in Europa met staatsteun door overheden en Chinese investeringen in Europese zeehavens en infra-projecten om een hernieuwde aandacht voor nationale vormen van compenserend beleid.

Dit vergelijkbare beeld over de periode 2014-2019 uit het concept-EUR-onderzoek zou betekenen dat er in de tussenliggende 5 jaar geen tot weinig voortgang is geboekt bij het harmoniseren van het level playing field. Op basis van deze ervaring roept BOZ de minister van Financiën op om de netto Vpb-opbrengsten van de havenbeheerders en de minister van IenW om de beschikbare AGVV-ruimte strategisch in te zetten om het gelijke speelveld te herstellen. Het terugploegen van de netto-Vpb-opbrengst en een gerichte inzet van AGVV-middelen kan bijdragen om de maatschappelijk gewenste transitie-projecten voortvarend te kunnen uitvoeren.

BOZ roept IenW op vanwege mogelijk staatssteun-vragen ontwikkelingen niet op voorhand stop te zetten. Wij bepleiten om in lijn met de praktijk van Vlaanderen/België publieke vormen van (mede-) financiering transparant bij de

EU aan te melden in afwachting van (mogelijke) honorering van deze notificatieverzoeken. Eveneens bepleiten wij de ruimte die de AGVV biedt voor publieke investeringen in structuurversterkende haven-projecten en -infrastructuur voluit te benutten.

De Chinese investeringen in Zuid Europese havens moeten niet als reguliere marktontwikkelingen worden beschouwd, ze zijn niet gebaseerd op economische overwegingen (investeren op basis van een sluitende businesscase), maar op overwegingen van ideologie en hegemonie. Deze praktijk vergt een inzet van de Rijksoverheid en een beleid van de EC, dat meer gekenmerkt dient te worden door een assertieve en niet-naïeve aanpak, het stellen van reciproke eisen voor markttoegankelijkheid en het robuust versterken van de eigen haveneconomieën.

BOZ ziet naast internationale en geopolitieke uitdagingen en bedreigingen ook nadrukkelijk kansen bij het positioneren van de Nederlandse havengebieden.

De energietransitie stelt ons in staat projecten te ontwikkelen die het havenbedrijfsleven ontzorgen via de afgifte van reststoffen en restwarmte. Digitalisering biedt de mogelijkheid in het eigen havengebied een aansprekende en voorbeeldige ICT-omgeving aan te bieden.

PCS stellen het havenbedrijfsleven en logistieke partners in staat de efficiency te verhogen en bij te dragen aan kostenbesparingen en emissiereducties.

Transitieprojecten kunnen economische kansen bieden, dat geldt zowel voor het ontwikkelen van energie-infrastructuur (CCU/CCS, waterstof) als het maken van verbindingen tussen de zeehavens en industrieclusters, zowel binnen Nederland als naar het Ruhrgebied en Vlaanderen.

Ook innovatie en voorop durven lopen met het ontwikkelen en toepassen van autonoom transportvormen kan nieuwe economische kansen bieden.

Dit perspectief biedt ook het verantwoord benutten van de Noord-passage via de Arctische route, die een korte verbinding kan opleveren tussen China/Azië en de Nederlandse zeehavens. Voor al deze ontwikkelingen geldt dat een passend, uitnodigend en ondersteunend overheidsbeleid geboden is om verantwoorde stappen te kunnen zetten, waarbij als algemeen uitgangspunt geldt, dat de "cost gaet voor de baet uyt".

Bij al deze trends en ontwikkelingen is bepalend dat de Nederlandse zeehavens als systeem in kwaliteit en capaciteit gunstig gepositioneerd zijn en worden in de internationale concurrentie met de Europese zeehavens.

BOZ bepleit het met ambities ontwikkelen van haven-ontsluitende corridors. Dit betreft zowel de Zuid Corridor, waarbij vanaf Amsterdam de corridor via Rotterdam, Moerdijk, Antwerpen en North Sea Port richting Parijs met de Seine Schelde projecten nieuwe kansen biedt voor investeringen in logistiek stromen tussen Nederland en Frankrijk en Noord-Spanje, evenals de Oost- en Zuid-Oost corridor, gericht op het bereiken van de economische centra in Noord en Oost Europa respectievelijk Midden en Zuid Europa.

BOZ bepleit hier nadrukkelijk het tussen overheden en zeehavenbeheerders opstellen van een doorlopende programmatische aanpak, die top-zeehavens via top-infrastructuur met de economische centra verbindt en Nederland daarmee

een onmiskenbaar concurrentievoordeel biedt voor bedrijfsvestigingen en het accommoderen van goederenstromen.

BOZ meent dat de huidige lage/negatieve rente mogelijkheden biedt voor investeringen ten gunste van strategische lange termijn investeringen en structuurversterkende investeringen in de Nederlandse zeehavencomplexen. BOZ biedt aan op basis van haar Bereikbaarheidsbrief voorstellen te zullen aanleveren voor het Investeringsfonds Structuurversterking (Hoekstra-fonds).

### **Bereikbaarheid.**

De kracht van de zeehavens wordt bepaald door haar zeewaartse en landwaartse bereikbaarheid. BOZ spreekt haar zorg uit over een dreigend capaciteitstekort op de haven-ontsluitende infrastructuur door de algehele mobiliteitsgroei. BOZ biedt IenW aan een gezamenlijke programmering op te zetten voor een gerichte inzet van de extra middelen voor infrastructuur uit Regeerakkoord. Verwijzend naar de BOZ-brief over Bereikbaarheid van 30 sept 2019 bepleiten wij een prioritaire inzet van beleid en middelen voor infra-projecten die bijdragen aan tijdig wegnemen van knelpunten en met name het bieden van nieuwe economische kansen.

BOZ waardeert dat IenW in de concept-Havennota een opening biedt om bij het opzetten van het Mobiliteitsfonds ook buisleidingen in aanmerking te laten komen voor Rijksmiddelen, vergelijkbaar met gangbare publieke investeringen uit IF-MIRT voor weg-, water- en spoor-verbindingen. Daarbij bepleit BOZ dat IenW een ruimere toepassing hanteert dan nu in concept-Havennota wordt voorgesteld (alleen onrendabele deel bij vervanging van andere vorm van transport).

Onder verwijzing naar de ProRail-studie, signaleert BOZ een dreigend capaciteitstekort op het gemengde spoorwegnet. Dat raakt de positie van het spoorgoederenvervoer en daarmee een voor de Nederlandse zeehavens cruciale verbinding naar de niet via binnenvaart bereikbare bestemmingen in het Europese achterland. In lijn met de in de Green Deal door de EU gepresenteerde ambitie is een toereikende capaciteit voor binnenvaart en spoorvervoer nodig. In de BOZ-brief over Bereikbaarheid hebben wij concrete voorstellen voor diverse spoorprojecten per havengebied. Wij stellen voor dat IenW deze prioritaire projecten in de Havennota benoemd en verwerkt in de Goederenvervoer-agenda, MIRT en Mobiliteitsfonds.

Helaas dienen we uit te gaan van een omvangrijke vertraging bij de aanleg van het Derde Spoor. Dit zet extra druk op het bieden van voldoende capaciteit voor het spoorgoederenvervoer op het gemengde net en het tijdig realiseren van internationale spoorverbindingen, zoals genoemd in de BOZ-Bereikbaarheidsbrief.

De opleverdatum voor het Derde Spoor schuift voortdurend op, voor het havenbedrijfsleven en de havenbeheerders is werken met een dergelijk wijkend doel lastig, vanuit het belang van planning en bereikbaarheid bepleiten wij duidelijkheid te bieden over versnellingsmogelijkheden, alternatieve routes en de te hanteren opleveringsdatum.

In lijn met de ambities die de EU in haar Green Deal presenteert, biedt BOZ aan met IenW voorstellen te ontwikkelen om te komen tot een effectief en robuust bereikbaarheidsbeleid ten gunste van het maximaal gebruik maken van de beschikbare capaciteit van water en spoor.

### **Nadere afspraken.**

In het overleg over de concept Havennota op 19 nov 2019 is afgesproken dat BOZ op de bepalende hoofdpunten haar reactie op de concept-Havennota aan IenW zal toezenden. Tevens zullen de havenbeheerders aanvullend hun regio-specifieke reacties aan IenW doorgeven. BOZ biedt IenW aan om deze reacties gezamenlijk te verwerken in een volgende concept-versie. Wij hechten nadrukkelijk meer waarde aan goed overleg en afstemming over een volgende concept-versie en het gezamenlijk produceren van een complete en betekenisvolle beleidsnota voor het Nederlandse havensysteem dan aan het vasthouden van een eerder beoogde planning. Voor een volgende formeel moment van overleg en afstemming ontvangen we graag een datumvoorstel.

BOZ stelt IenW voor de eerdere inbreng van BOZ van 25 juni 2019 eveneens te betrekken bij de verdere uitwerking en bijstelling van de Havennota. In dit bericht hebben we de voor de Nederlandse zeehavens bepalende key-issues benoemd, te weten: borg vestigingsklimaat, benut AGVV-ruimte, organiseer gelijk speelveld, verzorg bereikbaarheid en biedt ruimte.

Dit BOZ-bericht is ook toen al aangevuld met regio-specifieke voorstellen van de afzonderlijke havenbeheerders naar aanleiding van de bijeenkomst van 11 juni 2019. Tevens stellen we voor de BOZ-brief van 30 sept 2019 over Bereikbaarheid en de in deze reactie genoemde voorstellen in de volgende versie van de Havennota te verwerken.