



Aanbevelingen van de BOZ-zeehavens voor het Tweede Kamer verkiezingsprogramma 2021-2025.

BOZ.AVP-21

Aan de Voorzitter en Leden van de Commissie Verkiezingsprogramma,

De vijf in de Branche Organisatie Zeehavens (BOZ) samenwerkende Nederlandse zeehavens richten zich graag tot uw commissie met enkele aanbevelingen voor de verkiezingsprogramma's voor de Tweede Kamerverkiezingen in maart 2021.

Gezamenlijk bieden de BOZ-zeehavens de Nederlandse economie en samenleving een directe toegevoegde waarde van 42 mld euro per jaar, zijnde 5.8% van het BBP en 350.000 banen, daar komen de voorwaartse economische effecten voor de andere regio's in Nederland nog bovenop.

Tijdens de coronacrisis heeft het Kabinet de zeehavens van vitaal belang genoemd: in deze periode zijn we er in geslaagd de havenbedrijvigheid en de goederenoverslag operationeel te houden.

De unieke clustering van bedrijven en transport in de zeehavengebieden stelt ons in staat om betekenisvolle klimaatprojecten uit te voeren. En door klimaatprojecten versneld uit te voeren, kunnen we bijdragen aan een versneld economisch herstel van Nederland.

Doorbraak in stikstofbeleid essentieel voor groene investeringen

Voor investeringen in klimaatprojecten en het verduurzamen van de haven-economie is van het van bepalend belang dat het stikstofbeleid weer ruimte biedt. Sinds de vernietiging van het PAS stagneert de vergunningverlening.

Voorbeeld Groningen: door de stikstofcrisis is de bouw van een ultra moderne Green Steel Mill in de Eemshaven uitgesteld. Hiermee komt niet alleen een project met een directe werkgelegenheid voor 300 mensen tot stilstand, maar ook de ontwikkeling van een staalfabriek en walsenrij, die wereldwijd de standaard moet worden op het gebied van circulariteit en duurzaamheid.

Voorbeeld Moerdijk: vanwege de stikstofcrisis heeft een buitenlands verwerkingsbedrijf zich teruggetrokken, dat kost 150 banen. Dit bedrijf wilde afval(stoffen) omzetten in nieuwe producten, zoals biobrandstoffen voor de scheepvaart. Deze bedrijfsontwikkeling past perfect bij de doelstelling van de Green Deal Zeevaart, Binnenvaart en havens van IenW en maritieme sector.

Het ontbreken van beleidsruimte en een gestagneerde vergunningverlening schaadt het investerings- en vestigingsklimaat. Dit raakt ook de uitvoering van noodzakelijke klimaatprojecten, zoals we die in het Klimaat Akkoord hebben

ingebracht. Voor innovatie en zeehavenontwikkeling is het essentieel dat het stikstofbeleid weer ruimte biedt.

BOZ bepleit het stikstofbeleid weer in beweging te brengen:

- Voor de uitvoering van de in het Klimaat Akkoord genoemde projecten in de zeehavens wordt ruimte vrijgemaakt uit de nationale ontwikkelreserve.
- De BOZ-zeehavens van nationaal belang kunnen op basis van zowel intern als extern salderen een stikstofbank per havengebied opzetten.
- In de vergunningverlening wordt voor alle stikstof-uitstotende sectoren de Best Beschikbare Technieken (BBT) toegepast, zoals nu al in de industrie verplicht is, zodat economie-breed een voortgaand proces van innovatie en verduurzaming in gang wordt gezet.

Zeehavens onmisbaar voor een CO2 neutrale toekomst

De concentratie van bedrijven in onze zeehavengebieden biedt een unieke kans om innovatieve klimaatprojecten uit te voeren, die een betekenisvolle invulling geven aan de ambities van het Klimaat Akkoord. Juist in de havenclusters kunnen we restwarmte gebruiken, CO2 afvangen en onder de Noordzee opslaan, schone transportbrandstoffen ontwikkelen, waterstof importeren en met windstroom waterstof produceren. En daar werken de Nederlandse zeehavens allemaal aan.

Voorbeeld klimaatprojecten: Rotterdam wil met het Porthos-project CO2 afvangen en onder de Noordzee opslaan. Dit CCS-project kan worden uitgebreid naar Chemelot-Ruhrgebied en Gent-Antwerpen en worden gecombineerd met buisleidingen voor waterstof. Amsterdam, Groningen en Den Helder werken als Hydroports samen aan het noordelijke deel van de backbone voor het transport van waterstof. En in Zeeland werkt Hydrogen Delta aan de productie van groene waterstof, de realisatie van een waterstofbackbone en aan het CCS-project Carbon Connect Delta. Met onderlinge aansluitingen en connecties met buurlanden krijgt Nederland zo een waterstof-rotonde. Daarmee geven we volume aan het klimaatbeleid.

Voor het energie- en klimaatbeleid hebben de zeehavens buisleidingen nodig, zowel voor het verbinden van de industriële clusters in Nederland als met onze buurlanden. Deze buisleidingen dragen tevens bij aan de concurrentiekracht van de Nederlandse industrie en maakt Nederland aantrekkelijk voor bedrijfsvestigingen en investeringen. Investeren in buisleidingen kunnen we niet alleen aan private partijen overlaten, aanvullend zijn publieke middelen nodig en Rijksbeleid voor ruimtelijke reserveringen van buisleiding-bundels. De overheid financiert van oudsher in de aanleg van weg-, spoor- en waterinfrastructuur, maar niet in buisleidingen. BOZ bepleit dat de overheid ook bijdraagt aan investeringen in buisleidingen in publiek-private samenwerking.

Voor een toekomstgericht klimaatbeleid vragen de BOZ-zeehavens van het nieuwe Kabinet:

- Publiek-private investeringen in buisleidingen.
- Veiligstellen van de voorzieningszekerheid en verzwaring van de elektriciteitsinfrastructuur voor de elektrificatie van de industrie.
- Versneld ontwikkelen van grootschalige windparken op de Noordzee voor de productie van duurzame energie en groene waterstof.

Zeehavens hebben milieugebruiksruimte nodig

In de havenclusters kunnen innovatieve projecten worden gerealiseerd, die netto milieuwinst in de keten opleveren en leiden tot efficiënt grondstoffen-gebruik. Zo kunnen bedrijven elkaars restwarmte en restproducten gebruiken, daarmee ontwikkelen we een circulaire economie. De fysieke ruimte hiervoor is in de zeehavens beschikbaar, maar de milieugebruiksruimte wordt veelal

beperkt door knellende regelgeving. We maken dit duidelijk met twee voorbeelden, maar deze problematiek speelt in alle havengebieden.

Voorbeeld Moerdijk: In de Pyrolyse Proeftuin worden reststromen succesvol verwaard tot nieuwe grondstoffen, maar de overgang van een proefopstelling naar grootschalige installaties wordt belemmerd door regelgeving die ontoereikend is voor nieuwe (bio) grondstoffen.

Voorbeeld North Sea Port: Met het Steel2Chemicals project worden innovatieve technieken ingezet waarbij ArcelorMittal zijn afvalgassen aan Dow Chemical levert, zodat de staalproducent zijn CO₂-uitstoot vermindert en het chemiebedrijf zijn afhankelijkheid van olie beperkt.

Voor het nieuwe landelijke verkiezingsprogramma stelt BOZ voor:

- Biedt bedrijven in de zeehavengebieden met passende wet- en regelgeving ruimte voor innovatie en groene investeringen.
- Zeehavens hebben milieugebruiksruimte nodig met een internationaal gelijkloend beleid voor geluid, veiligheid en gevaarlijke stoffen.

Bereikbaarheid zeehavens cruciaal voor benutten economische kansen

Om te zorgen dat Nederland voor bedrijfsvestigingen en industriële investeringen aantrekkelijk blijft en de zeehavens hun toegevoegde waarde en verdienvermogen toekomstgericht kunnen borgen, is een goede logistieke ontsluiting en verbinding met het achterland cruciaal. De BOZ-zeehavens bepleiten dat de overheid gericht en effectief investeert op het tijdig bieden van voldoende capaciteit op de belangrijkste nationale en grensoverschrijdende transportcorridors. En in voldoende capaciteit voor het spoorgoederenvervoer. In de Green Deal van de Europese Commissie wordt ook gepleit voor een verschuiving van weg naar binnenvaart en spoor en voor het stimuleren van het grensoverschrijdend spoorgoederenvervoer. BOZ bepleit dat de positie van het spoorgoederenvervoer (SGV) ook binnen de organisatie van Prorail wordt geborgd via een directeur-SGV en een gebruikersraad.

Voorbeeld spoorvervoer: Recente onderzoeken over het spoorvervoer kennen een opmerkelijke overeenkomst. In de Marktvisie van de Spoorgoederentafel van sector en IenW wordt geconcludeerd: het bieden van ruimte aan het reizigersvervoer in de Randstad vergt het verleggen van het goederenspoorvervoer naar Betuweroute en een Noordtak in Oost-Nederland. Uit het capaciteitsonderzoek van ProRail en het Toekomstbeeld OV komt hetzelfde beeld naar voren. BOZ onderschrijft deze urgentie en bepleit een strategische investering vanuit het Groeifonds en Mobiliteitsfonds.

En zoals bij de klimaat-voorstellen al is aangegeven, zijn publiek-private investeringen in buisleidingen nodig voor zowel de energietransitie als voor een schoon en veilig mobiliteitsbeleid.

De BOZ-zeehavens bepleiten in het nieuwe Regeerakkoord:

- Een gericht investeringsprogramma voor de belangrijke transportcorridors tussen de zeehavens en economische centra in Nederland en Europa. Dit langs de lijnen van de ambitie op Zuid-Oost-Corridor, Oost-Corridor en de Zuid-Corridor.
- Een stimulerend modal shift van weg naar binnenvaart en spoor.
- Investeren in het tijdig bieden van voldoende capaciteit voor het spoorgoederenvervoer.
- Een stevige positie voor het spoorgoederenvervoer binnen Prorail.
- Het publiek-privaat investeren in buisleidingen.
-

Graag rekenen we er op dat uw politieke partij in haar nieuwe verkiezingsprogramma deze voorstellen wil opnemen ten gunste van een toekomstgericht zeehavenbeleid. Vanzelfsprekend zijn we bereid om onze voorstellen nader toe te lichten.

Namens de in BOZ samenwerkende havenbedrijven van Port of Rotterdam, Port of Amsterdam, Groningen Sea Ports, Port of Moerdijk en North Sea Port.

Met vriendelijke groet,

Jaap Jelle Feenstra
Algemeen Secretaris BOZ
Mob 06-511.74.876
Mail jj.feenstra@portofrotterdam.com