

Vergaderjaar 2019–2020

**31 409**

**Zee- en binnenvaart**

**34 244**

**Logistiek en goederenvervoer**

**Nr. 274**

## **BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 30 maart 2020

Hierbij doe ik uw Kamer de ontwerp Havennota 2020 – 2030 toekomen, samen met de onderliggende onderzoeksrapporten<sup>1</sup>. In het Algemeen Overleg Maritiem van 28 november 2019 (Kamerstuk 29 684, nr. 199) heb ik toegezegd om de Havennota in het eerste kwartaal van 2020 naar uw Kamer te sturen, in vervolg op mijn eerdere toezegging om met een integrale visie in te gaan op de toekomst van de Nederlandse zeehavens en de mainport Rotterdam. Mijn constatering is dat de havens zich in een goede uitgangspositie bevinden, maar dat de vanzelfsprekendheid voorbij is vanwege de fundamentele uitdagingen die op de havens afkomen. Meer samenwerking is noodzakelijk om de vooraanstaande positie van de Nederlandse havens in Europa en de wereld te behouden. Het perspectief van de Havennota is een geïntegreerd systeem van samenwerkende havenbedrijven om de systeemsprong naar een duurzame en digitale haven economie te maken.

De Havennota kent geen formele inspraakprocedure. Desondanks bied ik uw Kamer de nota graag als ontwerp aan zodat uw leden de gelegenheid hebben om zich over de inhoud uit te spreken. Op basis van de zienswijzen van uw Kamer en eventuele actuele ontwikkelingen zal ik de Havennota definitief afronden. Daarbij zal ik ook ingaan op de effecten van de huidige crisis als gevolg van het coronavirus (COVID-19). De toestand waar we ons momenteel in bevinden is dermate acuut ingetreden dat deze ontwerp nota daar nog geen rekening mee heeft gehouden. Duidelijk is dat deze pandemie en de wereldwijd getroffen maatregelen hun weerslag zullen hebben op de vraag naar maritiem vervoer en de overslag in havens, echter de omvang en daarmee de economische schade kan op dit moment nog onvoldoende worden bepaald. Met de aanbieding van de ontwerp Havennota geef ik ook invulling aan de motie van het lid Kröger (Kamerstuk 31 409, nr. 211) waarin uw Kamer de regering verzoekt een visie te ontwikkelen op de rol van de havens in zowel de klimaat- als de

<sup>1</sup> Raadpleegbaar via [www.tweedekamer.nl](http://www.tweedekamer.nl)

circulaire transitie. Verder hebben de leden Snels en Kröger de regering per motie (Kamerstuk 28 165, nr. 314) verzocht om samen met lokale overheden te onderzoeken wat de aard, omvang en effecten van transitierisico's en -kansen zijn voor de haven van Rotterdam, en met aanbevelingen te komen hoe hierop geanticipeerd kan worden. Zoals mijn collega Minister Hoekstra tijdens het VAO Staatsdeelnemingen (respectievelijk op 21 november (Kamerstuk 28 165, nr. 318) en 18 december 2019 (Handelingen II 2019/20, nr. 38, item 15)) heeft aangegeven, gaat onder andere deze Havennota hier nader op in. Ook de herijkte Havenvisie Rotterdam, die de gemeenteraad van Rotterdam onlangs heeft vastgesteld, besteedt hier aandacht aan. Tot slot heeft de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat (huidig Minister voor Milieu en Wonen) in de Kamerbrief van 19 juni 2018 over het maatregelenpakket spoor (Kamerstuk 29 984, nr. 782) een herijking van het terminalbeleid aangekondigd. In de Goederenvervoeragenda (Kamerstuk 34 244, nr. 2) is benoemd dat het terminalbeleid vanuit breder perspectief, inclusief binnenvaart, zal worden gezien. De ontwerp Havennota schetst het bredere perspectief van het terminalbeleid.

### *Zeehavens, binnenhavens en achterlandverbindingen zijn belangrijk*

De Nederlandse zeehavens met het logistieke netwerk van binnenhavens en achterlandverbindingen over weg, water en spoor zijn belangrijk voor de economie en werkgelegenheid van Nederland. Veel mensen in ons land kennen de Rotterdamse haven als de grootste haven van Europa. Enkele decennia geleden was de mainport Rotterdam zelfs de grootste haven ter wereld. Met de opkomst van vooral Chinese havens is die tijd voorbij, maar met een overslag van bijna 605 miljoen ton in 2018 (bron: CBS) zijn de Nederlandse zeehavens gezamenlijk nog steeds een factor van belang. In Nederland, in Europa en in de wereld. De gunstige ligging van ons land in een delta met grote, natuurlijke rivieren en een omvangrijk Europees achterland heeft er mede toe geleid dat onze zeehavens tot volle wasdom zijn gekomen. Daarnaast beschikt ons land over zeer goede infrastructuur zoals ook het World Economic Forum al meerdere malen heeft bevestigd. Daarmee is en blijft de uitgangspositie goed. Toch komt er veel op de havens af.

### *De uitdagingen zijn fors en de vanzelfsprekendheid is voorbij*

De klimaat- en energietransitie is fundamenteel voor de toekomst van de havens en zal ervoor zorgen dat goederenstromen in ieder geval veranderen en mogelijk minder worden. Ook klimaatverandering en de zeespiegelstijging kunnen op termijn een grote impact hebben op het functioneren van de zeehavens en het achterlandnetwerk. Verder zijn er ontwikkelingen die leiden tot een nieuwe manier van werken, zoals de circulaire economie, schaalvergroting en verdere integratie in de achterlandketen, met mogelijk behoefte aan andere kennis en vaardigheden.

Daarnaast zorgt de economische en politieke orde die mondiaal aan verandering onderhevig is, voor uitdagingen die de overheid en havens samen moeten omzetten in kansen. Voorbeelden hiervan zijn de Brexit, het toenemend protectionisme in de wereld of de invloed van China op logistieke ketens en goederenstromen. Tegelijkertijd neemt het belang van logistiek en digitalisering verder toe. Digitalisering en automatisering dragen bij aan de efficiëntie, kwaliteit en betrouwbaarheid van havenprocessen en daarmee aan concurrentiekracht en groei van de handel. De keerzijde is dat het gepaard kan gaan met vormen van cybercriminaliteit en kan leiden tot een afname van traditionele (haven)werkgelegenheid. Gelet op de forse uitdagingen is de vanzelfsprekendheid van de krachtige positie van de Nederlandse zeehavens voorbij. Voor het behoud en het

versterken van de economische waarde van de havens voor ons land is het van belang om adequaat op de veranderingen in te spelen.

#### *Uitdagingen omzetten in kansen voor versterken van het verdienvermogen*

De ontwerp Havennota wil in de periode 2020 – 2030 inspelen op de uitdagingen en kijkt meer dan voorheen naar het gehele logistieke systeem van zee- en binnenhavens en goederenvervoercorridors. Nederland heeft immers de grootste binnenvaartvloot van Europa en een sterk netwerk van kanalen en rivieren dat we tot in de haarvaten moeten blijven benutten, daarin zijn we onderscheidend ten opzichte van andere landen. Bovendien is er op het water nog voldoende capaciteit en kan meer vervoer per binnenvaart helpen om de wegen te ontlasten. Met de Goederenvervoeragenda (Kamerstuk 34 244, nr. 2) zet ik maatregelen in om vervoer over water te stimuleren. Daarnaast blijven infrastructurele maatregelen voor een goede bereikbaarheid van de havens belangrijk. Met het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT) geef ik hier onverkort invulling aan, zowel voor de maritieme toegang tot de havens als op de multimodale achterlandverbindingen en goederenvervoercorridors. De Havennota gaat voor deze investeringen uit van vijf havens van nationaal belang: Rotterdam, Moerdijk, Amsterdam/ Noordzeekanaalgebied, Groningen (Eemshaven en Delfzijl) en North Sea Port (in Nederland Vlissingen en Terneuzen). De mainport Rotterdam heeft hierin een bijzondere positie vanwege de economische omvang en schaalgrootte. De voorrangpositie van de mainport zal meer dan voorheen in samenhang met de Brain- en Greenports en het logistieke systeem van zee- en binnenhavens worden gezien.

#### *Systeemsprong naar een duurzame en digitale havenconomie*

De Havennota zet in op thema's als veiligheid, verduurzaming, bereikbaarheid en ruimte en biedt mede de randvoorwaarden voor doorontwikkeling van de havens. Het is aan de havenbeheerders en het havenbedrijfsleven om de omslag te maken van een havensysteem dat is gebaseerd op fossiele grond- en brandstoffen naar duurzaam, circulair en koolstofarm. Dit betreft een transitie die niet van de ene op de andere dag is gerealiseerd, maar vraagt om vele stappen over een langere periode. De havens zullen nieuwe goederenstromen en andere inkomstenbronnen aan moeten boren om het verdienvermogen op peil te houden om te kunnen blijven investeren in de haven van de toekomst en om maatschappelijk waarde en een duurzame «license to operate» te behouden. Een publiek-private aanpak kan de systeemsprong beter haalbaar, betaalbaar en schaalbaar maken. Innovatie en samenwerking zijn hierin sleutelbegrippen. De omslag van fossiele goederenstromen naar duurzame en CO<sub>2</sub>-arme energiedragers is een fundamentele uitdaging die de belangen van individuele havens overstijgt en meer samenwerking noodzakelijk maakt.

De Brancheorganisatie Zeehavens (BOZ) onderschrijft de noodzaak om de onderlinge samenwerking te versterken. Havensamenwerking is vanuit een maatschappelijk perspectief aantrekkelijk omdat het tot betere marktprestaties en meer efficiëntie kan leiden. Een gezamenlijke havenregie zal zich richten op een minimaal ruimtebeslag en een optimale benutting van infrastructurele capaciteit en publieke middelen. Ook kan meer samenwerking helpen om toenemende concurrentie van buitenlandse havens het hoofd te bieden. Daarbij is van belang dat het aandeelhouderschap van de Nederlandse havenbedrijven in publieke handen blijft om voldoende regie en sturing te kunnen houden op havenbeheer om de vitale maatschappelijke en economische belangen van de havens voor

ons land te kunnen bewaken. Het gezamenlijke perspectief van IenW en de havenbeheerders is dat de zeehavens toegroeien naar een geïntegreerd systeem van samenwerkende havenbedrijven. Met een dialoog tussen overheid, wetenschap en havens wil ik inzichtelijk maken hoe de toekomst van de zeehavens zich verder kan ontwikkelen. Op basis van afwegingen van nut en noodzaak kan een innovatie- en/of transitieroging voor zeehavens in beeld komen, om net als in Duitsland innovatieve haventechnologieën te stimuleren in de omslag naar een digitale en duurzame haven economie.

*In de havens kan voor ons land het verschil worden gemaakt*

De havens vervullen een spilfunctie in de transitie naar een duurzame en digitale economie. Juist in de havens met concentraties van logistiek, industrie en bedrijvigheid komen de opgaven samen en kunnen we het verschil maken. Op digitaal terrein wil ik stappen zetten in lijn met de digitale transport strategie (Kamerstuk 26 643, nr. 581). De overheid beschikt samen met de havens over een informatiepositie die op basis van een data delen infrastructuur kan leiden tot meer logistieke efficiëntie. Dit is noodzakelijk voor het optimaal afwickelen van grootschalige goederenstromen. Ik verken daartoe een bijdrage aan de ontwikkeling van NextLogic. Dit integrale planningsinstrument kan containercongestie in de containerbinnenvaartketen verder verminderen. Ook op het gebied van veiligheid gebeurt van alles. Nog deze kabinetsperiode zal ik uw Kamer een beleidskader maritieme veiligheid doen toekomen dat uitgaat van meer risico-gestuurde inzet op nautische veiligheid en (cyber)security om samen met de havens en maritieme sector meer doelgericht veiligheidsrisico's aan te kunnen pakken. Uiteraard is ook verduurzaming een urgente opgave. Met de Green Deal Zeevaart, Binnenvaart en Havens en de uitvoering van het Klimaatakkoord spannen overheid, havens en maritieme sector zich hier hard voor in. Ook de Europese Green Deal zoals de Europese Commissie deze heeft medegedeeld gaat een rol van betekenis spelen. De concrete voorstellen moeten nog volgen, maar duidelijk is dat de zee- en binnenvaart verder moeten verduurzamen. Havens spelen daar een rol in met walstroomvoorzieningen, gunstige haventarieven voor schone zeeschepen en inzet op een modal shift naar water en spoor. Daarmee wordt ook milieugebruiksruimte gecreëerd voor activiteiten die al dan niet tijdelijk «op slot» zitten, zoals de stikstof problematiek of met pfas verontreinigd bagger illustreren. Het kabinet werkt met veel urgentie aan een structurele aanpak voor de stikstofproblematiek. De inzet is om op basis van lopende onderzoeken te komen tot een definitief handelingskader voor hergebruik van pfas-houdende grond en baggerspecie. Een gezamenlijke inzet op verduurzaming met tegelijkertijd (milieu)ruimte om activiteiten te kunnen ontplooiën is van groot belang voor het vestigingsklimaat en de concurrentiepositie. De huidige onzekerheid leidt tot uitstel of afstel van investeringen in vernieuwing.

Overheid, havens en (haven)bedrijfsleven zullen in de jaren 20 van deze eeuw gezamenlijk de weg vooruit moeten bewandelen om te komen tot een toekomstbestendig, duurzaam en digitaal havensysteem. Daar zit zoals in de ontwerp Havennota beschreven uiteindelijk de toegevoegde waarde en werkgelegenheid voor ons land.

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,  
C. van Nieuwenhuizen Wijbenga