

Vergaderjaar 2020–2021

**31 409**

**Zee- en binnenvaart**

**Nr. 306**

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

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 26 november 2020

Hierbij doe ik uw Kamer de definitieve Havennota 2020–2030 toekomen, samen met de onderliggende onderzoeksrapporten<sup>1</sup>. Eerder heb ik uw Kamer op 30 maart 2020 de ontwerpversie van de Havennota toegezonden (Kamerstuk 31 409, nr. 274) en de schriftelijke vragen van verschillende van uw leden beantwoord (Kamerstuk 31 409, nr. 278).

Zoals ik in de ontwerpnota al constateerde, bevinden de Nederlandse havens zich in een goede uitgangspositie, maar is de vanzelfsprekendheid voorbij vanwege de fundamentele uitdagingen die op de havens afkomen. De definitieve Havennota geeft ten opzichte van de ontwerpversie een nadere verdieping aan de thema's veiligheid, bereikbaarheid, digitalisering en verduurzaming. In de slag van ontwerp naar definitieve nota zijn verschillende actualisaties doorgevoerd, zoals de toegevoegde waarde cijfers van de havens aan de Nederlandse economie op basis van de Havenmonitor 2020. Daarnaast is er meer aandacht voor de aanpak van de stikstofproblematiek en de integrale opgaven gerelateerd aan de leefomgeving die in NOVI kader samenkomen in de havens. Begin 2020 brak bovendien de Covid-19 pandemie uit, met een forse impact op economie, productie en logistiek. De definitieve Havennota gaat hier nader op in. Vrijwel direct na de uitbraak hebben de havens verschillende crisisstructuren ingericht om hun logistieke en operationele processen zoveel als mogelijk doorgang te laten vinden. En tot op de dag van vandaag zijn de havens volledig operationeel gebleven. De voor ons land vitale afwikkeling van goederenstromen kon daarmee op gang worden gehouden. Mijn complimenten daarvoor gaan uit richting de havens, het havenbedrijfsleven, de havendienstverleners en de maritieme en logistieke sector.

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

## *Gevolgen van de coronacrisis*

Toch kampen de havens als gevolg van de Covid-19 crisis met een sterke terugval in op- en overslag. Uit recente cijfers van het CBS<sup>2</sup> blijkt dat de overslag van goederen in de Nederlandse zeehavens in het eerste half jaar van 2020 met bijna 10 procent is gedaald. Deze terugval leidt tot verlies aan inkomsten. In opdracht van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) heeft de Erasmus Universiteit onderzoek gedaan naar de impact van de coronacrisis op de Nederlandse maritieme sectoren. De onderzoekers signaleren dat het geruime tijd kan duren voordat de toegevoegde waarde van de havens en de zee- en binnenvaart weer op het niveau is van vóór de crisis. Deze achterblijvende toegevoegde waarde heeft effect op de investeringskracht, juist ook met het oog op de noodzakelijke investeringen in verduurzaming en energietransitie. Een van de aanbevelingen van de onderzoekers luidt dan ook om herstel in de Nederlandse zeehavens te realiseren door proactief te investeren in omvangrijke projecten die de transitie naar duurzame ontwikkeling versnellen. Ook belanghebbenden zoals de Brancheorganisatie Zeehavens (BOZ), de Nederlandse Vereniging van Binnenhavens (NVB) en Nederland Maritiem Land (NML) bepleiten herstel van de coronacrisis door publiek-privaat te investeren in een digitale en duurzame toekomst voor de zee- en binnenhavens. Voor investeringen in verduurzaming is voor de BOZ-havens ook de aanpak van stikstof een topprioriteit. Met het Nationaal Groeifonds zet het kabinet actief in op publieke investeringen die bijdragen aan het versterken van het verdienvermogen van Nederland. Ook Europese fondsen, zoals de EU Recovery and Resilience Facility (RRF), bieden de nodige aanknopingspunten. Daarnaast investeert IenW met het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT) tot 2030 substantieel in de bereikbaarheid van de zeehavens, zowel in de maritieme toegang tot de havens als de achterlandverbindingen over weg, water en spoor. En met het Mobiliteitsfonds komen buisleidingen meer in beeld als onderdeel van het mobiliteitssysteem.

## *Perspectief en ambitie*

De Havennota schetst vanuit een publiek perspectief de kaders en uitgangspunten aan de hand waarvan de havens een systeemsprong kunnen maken naar een digitale en duurzame haven economie. Samen met de havens wil ik de ambitie van de Havennota waarmaken: «*de krachtige positie van de Nederlandse havens behouden, in de economie van de toekomst die duurzaam, digitaal en verbonden is*». Met name de grondstoffen- en energietransitie overstijgt de belangen van individuele havens. De havens zullen gezamenlijk moeten optrekken om tot betere (markt)prestaties en meer efficiëntie te komen, ook in het aanbodprofiel van alternatieve brandstoffen en inspelend op de vraagbehoefte in sectoren als industrie en mobiliteit. Bovendien kan havensamenwerking vanuit een publiek perspectief bijdragen aan efficiënt ruimtegebruik en optimale benutting van infrastructurele capaciteit. Meer samenwerking is daarom een speerpunt van de Havennota met als doel een geïntegreerd systeem van samenwerkende havenbedrijven. Ter uitvoering van dit voornemen werk ik samen met de havens aan een stappenplan havensamenwerking. Ik ben voornemens uw Kamer hier in het voorjaar van 2021 nader over te informeren. Met het stappenplan wil ik ook uitvoering geven aan de motie van de leden Remco Dijkstra en Postma (Kamerstuk 31 409, nr. 283), die de regering oproept om in het stappenplan onderzoek te doen naar de mogelijkheden voor het waarborgen van de (inter)nationale

<sup>2</sup> <https://www.cbs.nl/nl-nl/nieuws/2020/43/forse-daling-goederenoverslag-zeehavens-eerste-helft-2020>

belangen van de Amsterdamse haven, in afstemming met het havenbedrijfsleven.

### *Veiligheid*

In de ontwerpversie van de Havennota heb ik bij uw Kamer aangekondigd dat nog deze kabinetsperiode een beleidskader maritieme veiligheid zal volgen. Het beleidskader zet uiteen op welke wijze veiligheid meer risico-gestuurd kan worden bevorderd. De risico-gerichte aanpak is opgezet naar voorbeeld van de luchtvaart en omvat zowel nautische veiligheid als maritieme beveiliging (security). Buiten de context van het maritieme beleidskader vereist ook de veiligheid van mensen die wonen en werken in de omgeving van de havens (omgevingsveiligheid) blijvende aandacht. Een voorbeeld is de omgang met gevaarlijke stoffen en de overgang naar het gebruik van duurzame energiedragers, zoals waterstof. De definitieve Havennota gaat nader in op de omgevingsveiligheid in havengebieden waar veel industriële en chemische bedrijven zijn gevestigd. Blijvende inzet van overheid, havens en havenbedrijfsleven op het verminderen van veiligheidsrisico's voor de omgeving is noodzakelijk, zowel wat betreft de vestiging van nieuwe bedrijven als bij de uitbreiding van activiteiten van bestaande bedrijven. De bedrijven in de havens zullen zich op basis van de geldende wet- en regelgeving moeten inspannen om deze risico's verder te beperken.

### *Bereikbaarheid*

Eerder informeerde ik u al dat de Havennota voor investeringen in bereikbaarheid uitgaat van vijf havens van nationaal belang, te weten 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. Voor het bepalen van de economische omvang gaat lenW uit van de leidende economische gegevens die zijn opgenomen in de Havenmonitor. De Havenmonitor 2020 met de economische kengetallen over het jaar 2019 is in november 2020 uitgebracht<sup>3</sup>. Wat betreft de toekenning van middelen wil lenW meer dan voorheen de samenhang bezien tussen de mainport en de verdere ontwikkeling van andere belangrijke economische clusters en het logistieke systeem van zee- en binnenhavens. Mainport Rotterdam heeft en houdt een bijzondere positie die op basis van een bredere economische beschouwing vanuit nationaal perspectief wordt bezien. De inzet op een geïntegreerd systeem van samenwerkende havenbedrijven sluit hierop aan. In de Goederenvervoeragenda van juli 2019 (Kamerstuk 34 244, nr. 2) is verder aangegeven dat het terminalbeleid vanuit een breder perspectief, inclusief binnenvaart, beschouwd zou worden. Dit moet meer mogelijkheden voor intermodaal vervoer opleveren, waarbij de terminals als overslagpunten in intermodale vervoersdiensten fungeren (Kamerstuk 29 984, nr. 782). De herijking van het terminalbeleid is opgenomen in de Havennota en sluit aan bij de bestaande kabinetsinzet om meer goederen van de weg over het spoor en het water te transporteren waarbij overslagvoorzieningen een belangrijke rol spelen. Het onderliggende onderzoeksrapport gaat in detail in op de herijking.

### *Digitalisering*

Een Basis Data Infrastructuur waarbij data tussen havens, bedrijven en overheidsdiensten op een efficiënte en veilige manier kan worden gedeeld, kan leiden tot nieuwe logistieke systeemtoepassingen en

<sup>3</sup> <https://havenmonitor.nl/>

innovaties. De havens kunnen hiermee een bepalende voorsprong opbouwen ten opzichte van de Europese en internationale concurrentie. De digitale planningstool NextLogic waaraan IenW in de opstartfase heeft bijgedragen, zit in de pilot fase en gaat binnenkort live. Een integrale planning op basis van gedeelde data moet de wachttijden in de Rotterdamse haven verder verminderen. Dit is belangrijk voor de aanpak van congestie in de Rotterdamse haven wat mijn doorlopende aandacht heeft. Onder aanvoering van Havenbedrijf Rotterdam en met medewerking van de voltallige containerbinnenvaartketen en IenW is een combinatie van digitale, logistieke en infrastructurele maatregelen ingezet, zowel voor de korte als de lange termijn. Het is duidelijk dat de zeer grote containerschepen voor grote pieken en dalen zorgen, duizenden containers worden in korte tijd op de kade gezet. En zeeschepen varen lang niet altijd volledig op schema, dat beïnvloedt de planning. Voor just-in-time sailing en het belang van adequate informatie-uitwisseling heb ik in Europa aandacht gevraagd, in lijn met de motie van uw Kamer (Kamerstuk 35 377 nr. 10). Dit kan bijdragen aan CO<sub>2</sub>-reductie en zorgen voor een optimaal functionerende logistieke keten. De zeescheepvaart verzorgt immers 80% van het internationale goederenvervoer en vormt samen met de havens een belangrijke schakel in de mondiale waardeketens.

### *Beschikbaarheid van milieugebruiksruimte*

Het besef dat verduurzaming een absolute noodzaak is, is alom aanwezig in de havens. De havens willen en kunnen hierin hun verantwoordelijkheid nemen. Tegelijkertijd wijzen de havens erop dat zij milieugebruiksruimte nodig hebben, juist om te kunnen investeren in verduurzamingsprojecten, het faciliteren van aanleg van windmolenparken, productie van waterstof of aanleg van warmte- en waterstofnetwerken. Aangescherpte milieueisen en wijzigingen in wet- en regelgeving kunnen ertoe leiden dat afgifte van natuur- en milieuvergunningen stil komt te liggen of moeizaam verloopt. Hierdoor worden vestiging en uitbreiding van bedrijven bemoeilijkt en kunnen ook investeringen in duurzaamheid worden vertraagd. Dit beïnvloedt het vestigingsklimaat en de mogelijkheid om te ondernemen. In het proces van stakeholderparticipatie rondom totstandkoming van de Havennota hebben de havens en het havenbedrijfsleven te kennen gegeven dat de aanpak van de stikstofproblematiek voor hen een topprioriteit is. De inzet van het kabinet richt zich op natuurherstel en maatregelen voor het terugdringen van stikstofdepositie.

Verder heeft het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KIM) onderzoek gedaan naar het maatschappelijk belang van de Nederlandse zeehavens. Uit de verkenning<sup>4</sup> blijkt dat in de periode 2000 tot en met 2017 vrijwel alle emissies naar lucht in zeehavens zijn gedaald, met uitzondering van CO<sub>2</sub>. De bijdragen van aan de zeehaven gerelateerde activiteiten aan de Nederlandse economie zijn fors hoger dan de in geld uitgedrukte milieukosten. Op grond van onder andere de afspraken in het Klimaatakkoord over het terugdringen van de uitstoot van broeikasgassen is de verwachting dat de ingezette daling van de emissies in de zeehavens verder doorzet.

### *Integrale opgaven komen samen in de havens*

Op 11 september 2020 heeft de Minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties (BZK) mede namens mij de definitieve Nationale Omgevingsvisie (NOVI) naar uw Kamer gezonden (Kamerstuk 34 682 nr. 53). Daarbinnen zijn acht voorlopige NOVI-gebieden aangewezen,

<sup>4</sup> <https://www.kimnet.nl/publicaties/rapporten/2020/06/18/verkenning-maatschappelijk-belang-van-de-nederlandse-zeehavens>

waaronder de haventransities Rotterdam en Amsterdam, Zeeuws-Vlaamse Kanaalzone en Groningen (inclusief haven). Samen met de regionale partijen en de ministeries van BZK en EZK zet IenW zich in NOVI-kader in voor Rijkscöördinatie op integrale en complexe opgaven voor de lange termijn, waarbij korte termijn opgaven niet uit het oog mogen worden verloren. In de NOVI-gebieden kunnen integrale vraagstukken omtrent ruimtelijke ordening, milieu, geluid en andere maatschappelijke opgaven samen met de havens worden opgepakt. Dit kan helpen de noodzakelijke keuzes te maken bij de grondstoffen- en energietransitie, de inrichting van een duurzame leefomgeving en totstandkoming van een circulaire economie. Ook de havens zijn nauw betrokken en willen volledig inspelen op de ontwikkeling van een circulaire manier van werken, met als kern dat goederenstromen voor hergebruik toenemen. De havens hebben daarmee alle potentie om een brede circulaire economie tot stand te laten komen.

Het belang en de waarde van de Nederlandse havens voor ons land is onbetwist. De Havennota 2020–2030 wil deze krachtige positie behouden en zo mogelijk versterken. Met de Havennota wil ik samen met de havens de grote uitdagingen en kansen van deze tijd aangaan. Ik heb daar alle vertrouwen in.

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