

Vergaderjaar 2016–2017

29 862

Nationaal Zeehavenbeleid

Nr. 34

BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 2 december 2016

Met deze brief bied ik u, mede namens de Minister en Staatssecretaris van Economische Zaken, de tweede voortgangsrapportage aan van het Werkprogramma Zeehavens 2014–2016¹.

Het werkprogramma zeehavens blijkt een goed middel om als havenbeheerders verenigd in de Branche Organisatie Zeehavens, het havenbedrijfsleven vertegenwoordigd door de havenondernemersverenigingen en de rijksoverheid te werken aan voorwaarden voor versterking van de concurrentiepositie van de zeehavens.

In de bijlage is een lijst opgenomen met per actie het resultaat². De belangrijkste uitkomsten zijn: cofinanciering van een aantal TEN-T-projecten; inzet op clusterversterking in Mainport Rotterdam-Moerdijk; in dat licht tevens verdiepen van de Nieuwe Waterweg ter hoogte van de Botlek, een energieactieplan van de zeehavens dat zich richt op onder andere energiebesparing en uitbreiding wind-, zon- en bioenergievermogen; verkenning van logistieke digitale communicatiestandaarden en verdienmodellen; koppeling van onderzoek van Smartport aan Topconsortia voor Kennis en Innovatie (TKI). De uitvoering in de eerste periode 2014–2016 is een eerste stap. Veel acties lopen nog door of vergen een follow up.

Gelet op de complexe en dynamische context waarbinnen zeehavens opereren, is vanuit het werkprogramma veel onderzoek gedaan als basis voor de uitvoering van de actieagenda. Er zijn meerdere onderzoeken uitgevoerd naar verschillende aspecten van het Europese level playing field, zoals de hoogte van de inspectietarieven, de economische gevolgen van de milieuregelgeving en van de beëindiging van de vrijstelling van de havenbedrijven van vennootschapsbelasting.

¹ Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl

² Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl

Daarnaast is geïnvesteerd in de uitwisseling en toegankelijkheid van bestaande kennis en ervaringen. Zo zijn bedrijven via een speciaal ingesteld maritiem overheidsloket geïnformeerd over infrastructuurtenders, subsidies en mogelijkheden voor cofinanciering op Europees niveau, zijn concrete cases aangedragen over belemmeringen in regelgeving, en zijn bedrijven gemobiliseerd om samen te werken aan versterking van clusters. Er is onderzoek gedaan naar (regionale) logistieke knelpunten en er is verkend wat energietransitie en digitalisering voor de volle breedte van de zeehavens betekenen. Partijen hebben gezamenlijk inbreng geleverd in de Energiedialoog en input uitgewisseld voor de EU-fitnesscheck van de Vogel- en Habitatrichtlijn. Er zijn dus naast bestuurlijke contactpunten ook inhoudelijke platforms voor uitwisseling ontstaan. De partners in het werkprogramma werken daarbij constructief samen ieder vanuit hun eigen rol en verantwoordelijkheid. Samenwerking hoeft niet beperkt te blijven tot de Nederlandse grenzen. De op 7 november jl gesloten intentieverklaring over een fusie tussen Zeeland Seaports en de Haven van Gent laat zien dat ook havensamenwerking over de grenzen duidelijke meerwaarde kan hebben voor beide partijen.

Twee jaar geleden werd het werkprogramma gelanceerd met als motto «Alle hens aan dek» (bijlage bij Kamerstuk 29 862, nr. 25). Aanleiding voor het werkprogramma waren onzekerheden en zorgen rond de concurrentiepositie van de zeehavens en de behoefte om daar gezamenlijk als havenbeheerders, havenbedrijfsleven en Rijk op in te spelen met een actieagenda. Dit is van belang, omdat de zeehavens als logistiek knooppunt en vestigingsplaats voor de industrie van grote betekenis zijn voor de Nederlandse economie. De ontwikkeling van de zeehavens wordt, meer dan gemiddeld, beïnvloed door economische cycli en is sterk afhankelijk van grote internationale ontwikkelingen zoals geopolitieke onzekerheden, verdergaande schaalvergroting in de containervaart, verandering van ladingstromen en technologische ontwikkelingen. Meer specifiek waren er in 2014 zorgen over de impact van hoge energieprijzen, hoge regeldruk, beperkte milieugebruiksruimte en het ongelijke Europese level playing field.

In die twee jaar bleef de economische groei mondiaal laag, is de geopolitieke spanning er niet minder op geworden, liggen de energieprijzen voor stoom en industrieel gas in de Europese Unie nog steeds hoger dan in de Verenigde Staten, Rusland en China en staat de containermarkt nog steeds onder druk door overcapaciteit in de markt. Verder verloren de Nederlandse zeehavens hun vrijstelling van vennootschapsbelasting.

Dit alles neemt niet weg dat de Nederlandse havens nog altijd zeer goed meedraaien in de top. Nederland heeft, volgens het World Economic Forum (WEF), de beste haveninfrastructuur van de wereld en volgens het meest recente Global Competitiveness Report 2016–2017 is Nederland bovendien de meest concurrerende economie van de EU geworden.

Een belangrijke ontwikkeling, met potentieel ingrijpende gevolgen voor de zeehavens, is dat het mondiale klimaatverdrag van Parijs vorig jaar is getekend. De vraag is niet meer of een energietransitie nodig is, maar welk tempo en welke mogelijkheden haalbaar en optimaal zijn. In de afgelopen periode is ook meer bewustwording gekomen over de potentiële impact van de digitalisering van de economie op de zeehavens. Digitalisering wordt gezien als de actuele *gamechanger* en maakt nieuwe verdienmodellen in de logistieke keten mogelijk. Koppeling van data uit het Internet of Things, Big Data, historische productiedata en sensordata biedt verder kansen voor slim onderhoud in procesindustrie en scheepvaart. Belangrijke aandachtspunten zijn de gevolgen voor de arbeids-

markt, de risico's van cybercrime en de potentiële disruptieve effecten op bestaande bedrijven in de havens.

Op basis van het bovenstaande zijn alle partners van mening dat het werkprogramma een vervolg dient te krijgen.

De zeehavenbranche draagt voor het vervolg van het werkprogramma de volgende vijf thema's aan: 1) gelijk speelveld en vestigingsklimaat, 2) bereikbaarheid (waaronder ontsluiting van de zeehavens naar het achterland), 3) ontwikkelruimte, 4) energie, klimaat & circulaire economie en 5) digitalisering. In de komende maanden wil ik met de partners van het werkprogramma onderzoeken welke verdere handelingsperspectieven er zijn op deze thema's. Het vervolg van het werkprogramma zeehavens bespreken we begin 2017 met de partners in een maritieme werkconferentie, waarin ook de uitvoeringsagenda's van andere sectoren onder de maritieme strategie zullen worden besproken om op die manier tot een complete en voor alle sectoren herkenbare uitwerkingsagenda onder de maritieme strategie te komen.

Het werkprogramma zeehavens is breed, want in de zeehavens komt van alles samen. Bij een vervolg is het de kunst om vanuit de brede blik op de havenregio's samen te bepalen waar kansen op cross sectorale ontwikkeling zich voordoen en waar de leefomgeving en de economie interfereren, en weer acties te agenderen die het verschil maken. Dat is ons inziens het geval waar het specifieke problematiek betreft van havenbeheerders, waar hun gebiedsgerichte rol meerwaarde biedt, waar ze gezamenlijke bottlenecks benoemen voor bereikbaarheid naar het achterland of waar de zeehavens substantieel bijdragen aan energietransitie of digitalisering van de economie. Laten we samen koers houden.

De Minister van Infrastructuur en Milieu,
M.H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus