

WERKPROGRAMMA ZEEHAVENS 2014 - 2016

“Alle hens aan dek!”





Inhoud

1	Werkprogramma	4
1.1	Leidende principes en prioriteiten	9
1.2	Prioriteiten	9
1.3	Slotbepalingen	12
1.4	Ondertekening	14
2	Uitvoeringsprogramma	17
Thema 1	Nederlandse zeehavens en Europa	18
Thema 2	Bereikbaarheid en logistiek	21
Thema 3	Ondernemerschap en arbeidsmarkt	23
Thema 4	Duurzaamheid en innovatie	27
Thema 5	Zeehavens en hun omgeving	29
Thema 6	Havensamenwerking en borging nationale publieke belangen	31
3	Kennisagenda	36

1 Werkprogramma

De Rijksoverheid, de vijf in de Branche Organisatie Zeehavens verenigde zeehavenbeheerders, het in die zeehavens actieve zeehavenbedrijfsleven en het Topteam Logistiek / Strategisch Platform Logistiek spannen zich individueel en gezamenlijk in om de economische concurrentiepositie van de zeehavens en het zeehavenbedrijfsleven te versterken. Al staan ze internationaal hoog aangeschreven: de keuze van verladers en investeerders voor de Nederlandse zeehavens is niet vanzelfsprekend. De slag om de lading is hevig, de (petro)chemie heeft het zwaar. De internationale energiemarkt is in transitie en dat heeft z'n repercussies op de Nederlandse zeehavens. De ambitie om deze bedreigingen het hoofd te bieden vertaalt zich in een voortschrijdend werkprogramma dat periodiek de prioriteiten en inzet van alle partners beschrijft. Daarbij maken de partners vanuit hun onderscheiden rollen en verantwoordelijkheden optimaal gebruik van de beschikbare kennis, toekomstvisies, ambitiedocumenten en lopende beleidsinitiatieven van de deelnemers.

Voor u ligt het eerste werkprogramma dat de inzet in de periode juli 2014 – december 2016 weergeeft. Met dit werkprogramma versterken de rijksoverheid, de havenbeheerders, het havenbedrijfsleven en het Topteam Logistiek / Strategisch Platform Logistiek de concurrentiepositie van de Nederlandse zeehavens. De ambitie van deze partijen is dat de Nederlandse haveninfrastructuur de beste van de wereld blijft, het marktaandeel van de Nederlandse havens in de Hamburg-Le Havre range groeit en dat de toegevoegde waarde van de Nederlandse zeehavens toeneemt.

Urgente bedreigingen voor de Nederlandse zeehavens...

Dit werkprogramma richt zich op de urgente uitdagingen waarvoor de Nederlandse zeehavens, het zeehavenbedrijfsleven en de overheid zich gesteld zien. Het beoogt een antwoord te geven op de voortdurende onzekerheid in de internationale economische ontwikkelingen waar de Nederlandse zeehavens en het zeehavenbedrijfsleven dagelijks mee worden geconfronteerd en die de positie van Nederland als logistieke wereldspeler en als 'Gateway to Europe' bedreigen. Deze bedreigingen raken zowel aan de knooppuntfunctie van de havenregio's als aan hun functie als vestigingsplaats voor de industrie.

Voor de knooppuntfunctie geldt dat vooral in het containervervoer de concurrentie toeneemt door schaalvergroting van schepen en terminals, alliantievorming onder reders, flexibelere mondiale handelsroutes, de opkomst van Zuid Europese zeehavens en de optimalisering van vervoersketens. Voor het industriële cluster geldt dat in de petrochemie en de chemische procesindustrie vooral een dreiging uitgaat van de hogere (energie)kosten in Europa door de winning van schaliegas in de Verenigde Staten, de lage CO₂-prijs en toenemende raffinagecapaciteit in het Middenoosten. Voortbordurend op lopende trajecten en besprekingen vanuit het ministerie van Economische Zaken met de sectoren organiseert dat ministerie een high level meeting, om te bespreken hoe havenregio's op deze laatste ontwikkelingen adequaat kunnen inspelen.

Dit gezamenlijke werkprogramma bevat acties die door alle partners zijn aangedragen. Deze acties versterken vergelijkbare initiatieven die zijn benoemd in de programma's voor de Topsectoren en in het SER Energieakkoord voor Duurzame Groei.



De actuele trends en bedreigende ontwikkelingen vergen van alle partners een gerichte en onderling gecoördineerde aanpak. Daarbij richt het Rijk zich op een herkenbare en betekenisvolle prioriteitstelling om een gelijk speelveld ten opzichte van de zeehavens in de buurlanden mogelijk te maken, op snelle en eenduidige kaders voor besluitvorming en vergunningverlening, op toereikende investeringen in benodigde infrastructuur en achterlandverbindingen en op een eenduidig en krachtig industrie- en energiebeleid. De zeehavenbeheerders bieden reders en bedrijven met een toekomstgerichte havenontwikkeling een aantrekkelijke aanloop- en vestigingsplaats, waar het havenbedrijfsleven gebruik kan maken van een kwalitatief hoogwaardige dienstverlening met co-siting, een soepele multi-modale ontsluiting en een hoogwaardige ICT-omgeving.

De Nederlandse zeehavens opereren op een internationaal speelveld en concurreren met andere buitenlandse zeehavens in de Hamburg – Le Havre range maar ook met opkomende zeehavens in Zuid en Oost-Europa. Het is van belang dat daarbij gelijke spelregels in wetgeving, normstelling, handhaving en fiscaliteit worden gehanteerd. Het gelijke speelveld verdient de komende jaren nadrukkelijk de aandacht. Het Rijk zal zich in de EU inzetten voor transparantie en afbouw van staatsteun in Europa, want een economisch gezonde sector behoeft geen ondersteunende overheidsfinanciering. Bovendien worden acties ondernomen die tussentijds voor de Nederlandse zeehavens de negatieve effecten van staatsteun aan buurhavens dempen. Dit betreft onder meer inzet op een tijdige realisatie van achterlandverbindingen (Betuwelijn, derde spoor Duitsland), een versnelling van de besluitvorming via de CHW (pilot havenkoepelvergunning), participatie in de Maatwerk-aanpak Regeldruk, onderzoek naar het internationale level playing field voor inspectielasten in zeehavens, waaronder de doorberekening van inspectiekosten, en het voorkomen van nationale koppen op Europese en internationale regelgeving. Dit betekent onder meer aandacht voor het verminderen van middelvoorschriften ten faveure van doelvoorschriften. Hierbij is het 'gelijkwaardigheidsbeginsel' het uitgangspunt.



Het werkprogramma geeft ook invulling aan de aanbevelingen van de OECD om een betere balans te vinden tussen de baten en lasten die een zeehaven voor de havenstad en regio met zich meebrengt. Dit doen de partners bij dit werkprogramma door actief te werken aan meer toegevoegde waarde, een betere aansluiting van de stad op de havens, een verdere professionalisering van de Nederlandse zeehavens en vergroting van hun slagkracht.

De maatregelen uit het werkprogramma zijn gericht op het bieden van de noodzakelijke ontwikkelruimte voor de zeehavens in de komende decennia en op het verminderen van de milieudruk van de zeehavens voor de omliggende leef- en natuurgebieden. Bijzondere aandacht gaat daarbij naar de Programmatische Aanpak Stikstof (PAS).

De maatregelen uit het werkprogramma worden gericht ingezet om de positie van de zeehavens in de logistieke keten en op de achterlandverbindingen te versterken. Nederland beschikt over de beste haveninfrastructuur ter wereld, maar daarin moet voortdurend worden geïnvesteerd om op tijd de benodigde capaciteit en kwaliteit te behouden en congestie te voorkomen. Deze prioriteit komt tot uitdrukking in de benodigde infrastructurele investeringen binnen het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport en in de activiteiten van de Topsector Logistiek. In het bijzonder de ontwikkelingen rondom het spoorgoederenvervoer hebben de komende jaren expliciete aandacht en ondersteuning nodig. Met de Lange Termijn Spooragenda en het Aanvalsplan Spoorgoederenvervoer zijn daarvoor de lijnen uitgezet. De bereikbaarheid van de havens vergt ook een brede, samenhangende en multimodale aanpak, zoals die in de

nieuwe bereikbaarheidsaanpak wordt vormgegeven, met een nadrukkelijke focus op innovatieve manieren om bestaande infrastructuur beter te benutten en zo nodig te versnellen.

Tot slot besteedt dit werkprogramma aandacht aan de vele initiatieven en ontwikkelingen in de zeehavens op het gebied van (industriële) transitie, innovatie en verduurzaming. Deze zijn van belang om de ecologische footprint van het zeehavenbedrijfsleven te beperken en daarmee haar licence-to-operate te versterken, maar bieden tevens economische kansen. Daarmee kunnen zeehavens kraamkamers van innovatie zijn die doorwerken in de rest van de Nederlandse economie.

Voor al deze uitdagingen wordt in dit werkprogramma aangegeven welke initiatieven de partners ieder voor zich en in gezamenlijkheid willen ontplooiën om de juiste randvoorwaarden te creëren en belemmeringen weg te nemen ten gunste van een verdere versterking van de Nederlandse zeehaven economie.

...maar ze hebben een sterke positie...

Nederlandse havens doen het in internationaal perspectief goed. Dit blijkt onder meer uit de hoge ranking in de 'Global Competitiveness Report' en de 'Enabling Trade Index' van het World Economic Forum. De zeehavens vormen een vitale infrastructuur voor de Nederlandse economie en huisvesten belangrijke industriële clusters. Mede daarom zijn de zeehavens van Rotterdam, Amsterdam, Zeeland, Groningen en Moerdijk in de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte aangemerkt als havens van nationale betekenis. Gezien het Europese economische belang behoren de havens van Rotterdam en het Noordzeekanaalgebied, respectievelijk de eerste en vierde haven van Europa, tot de Europese 'core network' havens. Daarbij heeft de haven van Rotterdam als grootste Europese zeehaven en als mainport een bijzondere positie. De zeehavenbeheerders en het zeehavenbedrijfsleven geven uitvoering aan hun eigen strategische visies en agenda's. Vanuit haar specifieke verantwoordelijkheden en mogelijkheden versterkt het Rijk met de hierna beschreven gerichte prioriteitstelling en inzet van haar instrumentarium de positie en de ontwikkelingsmogelijkheden van het zeehavencluster voor de Nederlandse economie en samenleving.

De sterke positie van de Nederlandse zeehavens is echter geen vanzelfsprekendheid. Door internationale economische en geopolitieke ontwikkelingen zijn ladingstromen volatieler dan ooit, is de onzekerheid toegenomen en heeft ook de procesindustrie in de Europese havens te kampen met hevige internationale concurrentie. Dat vraagt om blijvende aandacht en actie van het havenbedrijfsleven, van de havenbeheerders en van overheden om de sterke positie te behouden en waar mogelijk te versterken. Dat kunnen afzonderlijke partijen niet alleen. Het realiseren van een maximaal economisch rendement uit onze zeehavens vergt een gecoördineerde inzet van het havenbedrijfsleven, de havenbeheerders en de Rijksoverheid. Met dit werkprogramma, dat bestaat uit 6 concrete prioriteiten met daaraan gekoppeld een gerichte uitvoeringsagenda en een kennisagenda, wordt aan die ambitie voor de komende twee jaar concreet invulling gegeven. De minister van Infrastructuur en Milieu zal tezamen met de minister van Economische Zaken in de komende jaren een coördinerende en waar nodig initiërende rol vervullen in het oppakken van de uitdagingen die voor ons liggen.

... en zijn van groot belang voor Nederland...

De Nederlandse zeehavens en het Nederlandse zeehavenbedrijfsleven zijn van groot belang voor de Nederlandse economie en de arbeidsmarkt. In de laatste Havenmonitor werd de toegevoegde waarde van de Nederlandse zeehavens becijferd op 6% van het bruto binnenlands product (36,2 miljard) en de directe en indirecte werkgelegenheid op 284.000 arbeidsplaatsen. In een onderzoek door Buck Consultants uit 2013 waarbij – in afwijking van de Havenmonitor – ook gekeken is naar de voorwaartse indirecte effecten van de zeehavens kwamen deze cijfers nog hoger uit: 8,8% van het bruto binnenlands product en ruim 395.000 arbeidsplaatsen komen voort uit de zeehavens. In 2013 sloegen de gezamenlijke Nederlandse zeehavens 600 miljoen ton goederen over.

Zeehavens zorgen voor een goede internationale bereikbaarheid van de Nederlandse economie en dragen daarmee bij aan het versterken van het vestigingsklimaat in en de concurrentiekracht van Nederland. De zeehavens creëren een wereldwijde connectiviteit, die voor bedrijven en burgers bijdraagt aan leveringszekerheid en kostenbesparing. De Nederlandse zeehavens hebben elk in hun eigen marktsegmenten een goede concurrentiepositie door hun zeewaartse toegankelijkheid, de hoogwaardige en efficiënte organisatie in het havencomplex en de kwaliteit van multimodale netwerken die hen met het Europese achterland verbinden. Naast deze 'hub' functie zijn zeehavens ook economisch van nationale betekenis door de industriële clustervorming van hoogwaardige bedrijven uit de topsectoren van (petro)chemie, energie, logistiek en water. De Nederlandse zeehavens behoren tot de meest gediversifieerde havens van Europa en zijn daardoor goed in staat om schommelingen in economische omstandigheden op te vangen. Juist in de havenregio's waar diverse sectoren samen komen zijn er volop kansen voor crosssectorale samenwerking die leidt tot intensief grondgebruik, co-siting en kostenreductie. Clustervorming biedt unieke kansen voor innovatie en verduurzaming.

...wat vraagt om voortdurende aandacht.

De ontwikkelingen in de zeehavens staan niet stil en de belangen voor de Nederlandse economie zijn groot. Dit werkprogramma moet worden gezien als een momentopname waarbij met de huidige inzichten gezocht is naar acties om de meest urgente uitdagingen gezamenlijk op te pakken. Ontwikkelingen volgen elkaar echter dermate snel op, dat deze tot tussentijdse aanpassingen of aanvullende maatregelen vragen. Gelet op deze dynamiek is niet gekozen voor een beleidnota voor de komende 10 jaar, maar voor een voortschrijdend werkprogramma voor steeds een periode van 2 jaar. Dat biedt de partners bij het werkprogramma de mogelijkheid om actuele ontwikkelingen te volgen en de gemaakte afspraken daarop zo nodig aan te passen.



1.1 Leidende principes en prioriteiten

We zoeken in dit werkprogramma een optimale balans in het samen optrekken met drie ‘leidende principes’: meerwaarde creëren door samenwerking, versterking van het ondernemerschap in de zeehavenregio’s en een goede wisselwerking tussen de zeehavens en de daar gevestigde bedrijven en de leefomgeving. Daarbij is gekozen voor een beperkte afsprakenlijst waarbij is geselecteerd op urgentie, haalbaarheid binnen de scope van dit werkprogramma (juli 2014 – december 2016) en het bieden van toegevoegde waarde ten opzichte van reeds lopende initiatieven. De nadere uitwerking gebeurt in overeenstemming met de mededingingsregels, waaronder staatssteun.



Met deze prioritering is niet gezegd dat andere lopende (beleids)initiatieven minder belangrijk zijn of daarmee komen te vervallen. Integendeel. De in dit programma beschreven afspraken vormen juist een aanvulling op de lopende initiatieven vanuit het Ministerie van Infrastructuur en Milieu zoals de uitvoering van de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte, het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport, de Lange Termijn Spooragenda, Beter Benutten en Eenvoudig Beter. Ook is er relevant lopend beleid vanuit het Ministerie van Economische Zaken zoals modern industriebeleid in de vorm van het bedrijfslevenbeleid met de topsectorenaanpak, het duurzame energiebeleid en het SER Energieakkoord. Verder zijn er acties gaande ter versterking van de concurrentiepositie van de topsector Chemie en de raffinagesector.

De acties in dit werkprogramma beogen in een relatief kort tijdsbestek focus en versnelling aan te brengen in het economisch herstel in de Nederlandse zeehavens in de komende jaren. De door de partners gezamenlijk overeengekomen prioriteitstelling sluit aan bij enerzijds het belang van de zeehavens voor de Nederlandse economie en anderzijds de urgentie van de actuele uitdagingen waarvoor de zeehavens zich gesteld zien.

1.2 Prioriteiten

Vanuit de leidende principes, hebben de partners bij het werkprogramma voor de komende twee jaar een aantal prioriteiten aangewezen. Aan deze prioriteiten zijn in de uitvoeringsagenda en kennisagenda van dit werkprogramma concrete acties en kennisvragen gekoppeld.



1. Nederlandse zeehavens en Europa

De partners streven gezamenlijk naar een Europees gelijk speelveld voor alle zeehavenbeheerders en het zeehavenbedrijfsleven. In dat verband worden acties ondernomen, vooral richting de Europese Commissie, om te komen tot richtsnoeren staatssteun voor zeehavens en de vaststelling van het Europese havenpakket (met daarin financiële transparantie tussen overheden en havenbeheerders). Ook zullen de partners gezamenlijk initiatieven ondernemen om zoveel mogelijk de beschikbare Europese budgetten te benutten voor (co-)financiering vanuit Brussel voor belangrijke Nederlandse infrastructurele projecten.



2. Bereikbaarheid en logistiek

Het Rijk heeft de afgelopen jaren fors geïnvesteerd in de maritieme toegang en de achterlandverbindingen van de Nederlandse zeehavens en blijft dat ook de komende jaren doen. Het MIRT projectenboek bevat een overzicht van actuele projecten in verschillende fasen van verkenning, planuitwerking en uitvoering die ten goede komen aan de ruimtelijke ontwikkeling en bereikbaarheid van de zeehavens. Binnen de geldende MIRT-kaders wordt met prioriteit geïnvesteerd in het verdienvermogen van Nederland en als zodanig in de bereikbaarheid en ontsluiting van de Nederlandse zeehavens. Met de Crisis- en Herstelwet en straks met de Omgevingswet wordt de besluitvorming en realisatie van havenrelevante projecten geoptimaliseerd. Nu de economie de eerste, voorzichtige tekenen van groei laat zien, moeten we ons voorbereiden op een versnellingseffect op de groei van de goederenstromen van en naar de havens en toekomstige stagnatie en filevorming tijdig voorkomen. De partners bij dit werkprogramma hebben een gemeenschappelijk en bovenlokaal belang bij goede en bereikbare verbindingen voor alle modaliteiten – te weten: weg, water (binnenvaart en shortsea), spoor en buisleiding met het achterland. Aansluitend bij de acties vanuit de topsector Logistiek, de Meerjarenprogrammering Infrastructuur, Ruimte en Transport, de Lange Termijn Spooragenda en de nieuwe Bereikbaarheidsagenda ondernemen de partners initiatieven om de huidige en toekomstige bereikbaarheid van de zeehavens te versterken. Via de kennisagenda worden enkele infrastructurele knelpunten nader onderzocht.



3. Ondernemerschap en arbeidsmarkt

Door de rijksoverheid wordt gewerkt aan een verdere terugdringing van de administratieve en toezichtlasten voor het bedrijfsleven, onder meer door een verdere uitwerking van de maatwerkaanpak regeldruk logistiek en door stroomlijning van het toezicht door de regionale uitvoeringsdiensten. Daarbij zal het gebruik van doel- in plaats van middelvoorschriften in regelgeving nadrukkelijk worden bevorderd. Daarnaast worden door het havenbedrijfsleven in samenwerking met Rijk, decentrale overheden en sociale partners opleidings- en arbeidsmarktinitiatieven ontplooid, teneinde de aansluiting van het arbeidspotentieel in de steden op de

(toekomstige) behoefte in de havens te stimuleren. Daarbij wordt aangesloten op de Human capital agenda's van de topsectoren en het Techniekpact.



4. Duurzaamheid en innovatie

Met dit werkprogramma worden maatregelen genomen om de verschillende duurzaamheidsinitiatieven met betrekking tot duurzame energie en de transitie naar een biobased economy binnen de Nederlandse zeehavens te ondersteunen en faciliteren. Verder zal door zeehavenbeheerders, havenbedrijfsleven en relevante topsectoren de raakvlakken op het vlak van innovatie in kaart worden gebracht. Aan de hand van deze kanskaart worden gezamenlijke innovatietrajecten zo mogelijk gekoppeld en kennis uitgewisseld. Deze kanskaart richt zich op verduurzaming en innovaties die de concurrentiepositie van Nederlandse zeehavens versterken, zoals logistieke optimalisering, gebruik van restwarmte (Deltaplan energie-infrastructuur), benutting en opslag van CO₂ (CCS ROAD) en alternatieve transportbrandstoffen zoals LNG. In dit verband worden eveneens activiteiten ontplooit om de aansluiting van de zeehavens op het wetenschappelijke netwerk, waaronder Smartport en het NWO-programma het Groene Brein, te versterken.



5. Zeehavens en hun omgeving

De Nederlandse zeehavens opereren zonder uitzondering in de nabijheid van woon-, recreatie- en natuurfuncties en zoeken actief naar balans in de regio tussen economie en ecologie. Om het gebruik van de schaarse ruimte te optimaliseren worden best practices en knelpunten in de omgang met Natura2000 in kaart gebracht. Natura2000 problematiek rondom zeehavens wordt in samenspraak tussen havenbeheerders, havenbedrijfsleven en overheden onderzocht en aangepakt. Daarnaast vraagt de stikstofproblematiek in de zeehavens om voortdurende aandacht. De partners bij dit werkprogramma zijn actief betrokken bij de totstandkoming van de Programmatische Aanpak Stikstof (PAS) met het oog op het mogelijk maken van voorziene groei van zeehavens onder de PAS. Zij willen het gebruik van het PAS-instrumentarium voor zeehavens in de toekomst monitoren.

Daarnaast worden initiatieven genomen om tot een effectief zeehavenoverstijgend gebruik van fysieke ruimte en milieugebruiksruimte te komen. Daarbij wordt ingezet op het effectief benutten van de mogelijkheden in de Crisis en Herstelwet. In dit kader zijn experimenten aangewezen voor een gebiedsgerichte aanpak in Rotterdam en Delfzijl – Eemshaven waarop ook de andere zeehavengebieden zich kunnen aansluiten. De zeehavenbeheerders verkennen de mogelijkheden om de benutting van de beschikbare fysieke en milieuruimte binnen en tussen de Nederlandse zeehavens te optimaliseren.



6. Havensamenwerking en borging nationale publieke belangen

Havensamenwerking is een belangrijke voorwaarde om de in dit werkprogramma geschetste uitdagingen effectief te adresseren en om de internationale concurrentiepositie te versterken. In dat verband worden lopende initiatieven om te komen tot structurele vormen van samenwerking binnen en tussen de onderscheiden havengebieden, ook grensoverschrijdend, verder geïntensiveerd.

De grote nationale belangen die met de zeehavens zijn gemoeid rechtvaardigen een nadere bezinning op de betrokkenheid van de Rijksoverheid bij die zeehavens teneinde die nationale belangen te borgen. Binnen de geldende kaders van de Nota deelnemingenbeleid rijksoverheid 2013 zal een beleidskader worden uitgewerkt waarin de te borgen nationale publieke belangen worden beschreven en zal worden gezien of nieuwe deelnemingen in zeehavens opportuun zijn.



1.3 Slotbepalingen

Met het ondertekenen van het werkprogramma onderschrijven partijen de visie en ambitie zoals deze zijn beschreven. Deze visie en ambitie zijn in concrete werkafspraken uitgewerkt in de uitvoeringsagenda en de kennisagenda. Partijen verbinden zich aan deze afspraken voor zover dat past binnen hun rol en verantwoordelijkheden. Partijen stemmen in met de in de uitvoeringsagenda en kennisagenda aangewezen rolverdeling bij de onderscheiden acties. Trekkerschap impliceert verantwoordelijkheid voor de uitvoering van de desbetreffende actie, het optimaal betrekken van benoemde partijen en periodieke rapportage over voortgang en effecten daarvan.

Naast de Partijen bij het werkprogramma kan ook de betrokkenheid van derden noodzakelijk zijn bij de uitvoering van het werkprogramma. Het gaat hierbij onder meer om betrokkenheid van decentrale overheden en brancheorganisaties die waar mogelijk ook bij de totstandkoming van dit werkprogramma zijn geconsulteerd. Formele afstemmingsmomenten met decentrale overheden zijn in de uitvoering onontbeerlijk gelet op de belangen op het terrein van onder andere ruimtelijke ordening, milieu, natuur, verkeer en vervoer en (in sommige gevallen) de rol als aandeelhouder. Het is de verantwoordelijkheid van de bij iedere werkafpraak genoemde eerstverantwoordelijke partij om deze partij(en) tijdig te betrekken. De afspraken in dit werkprogramma zijn niet in rechte afdwingbaar.

Looptijd

Dit werkprogramma treedt in werking op 1 juli 2014 en eindigt op 31 december 2016. Partijen starten najaar 2015 een traject om de uitvoering van dit werkprogramma te evalueren en om te besluiten over een actualisatie en voortzetting van dit werkprogramma voor de periode na 31 december 2016.

Governance

De projectgroep die namens de partners heeft gewerkt aan de totstandkoming van dit werkprogramma, wordt belast met de uitwerking, prioritering en het monitoren van de uitvoering van de afspraken zoals opgenomen in de Uitvoeringsagenda bij dit werkprogramma. Het ministerie van Infrastructuur en Milieu coördineert en voert het secretariaat over de uitvoering van het werkprogramma.

De projectgroep komt één keer per kwartaal bij elkaar om de voortgang van de uitvoering te bespreken. De projectgroep beslist naar bevind van zaken over de te volgen aanpak in geval van knelpunten in de uitvoering van de afspraken zoals opgenomen in het werkprogramma. Mochten tussentijdse ontwikkelingen aanleiding geven tot een bijstelling van dit werkprogramma, dan treden partijen daarover met elkaar in overleg en kan aanpassing van de gemaakte afspraken plaatsvinden.

De zakelijke inhoud van dit werkprogramma wordt in de Staatscourant bekend gemaakt.



Aldus overeengekomen op 25 juni 2014 te Rotterdam

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU
mede namens de minister en de staatssecretaris van
Economische Zaken,

Havenbedrijf Rotterdam NV
DE PRESIDENT-DIRECTEUR

drs. M.H. Schultz van Haegen

drs. A.S. Castelein

Havenbedrijf Amsterdam NV
PRESIDENT-DIRECTEUR

NV Zeeland Seaports
CHIEF EXECUTIVE OFFICER

drs. D. Meijer

mr. J.P.D.M. Lagasse

Havenschap Moerdijk
DE DIRECTEUR

Groningen Seaports NV
DE ALGEMEEN DIRECTEUR

F.J. van den Oever

H.D. Post

Aldus overeengekomen op 25 juni 2014 te Rotterdam

Vereniging Deltalinqs
DE VOORZITTER

Ondernemersvereniging ORAM
DE VOORZITTER

mr. S.W.A. Lak

mr. P.E. Wevers

Brabants-Zeeuwse Werkgeversvereniging
DE VOORZITTER

Vereniging Samenwerkende Bedrijven Eemsdelta
DE VOORZITTER

ir. P. Struik

C.G. Zijderveld

Topteam Logistiek /
Strategisch Platform Logistiek
DE VICE-VOORZITTER

drs. T.H. Huges



Thema 1 Nederlandse zeehavens en Europa



Thema 2 Bereikbaarheid en logistiek



Thema 3 Ondernemerschap en arbeidsmarkt



Thema 4 Duurzaamheid en innovatie



Thema 5 Zeehavens en hun omgeving



Thema 6 Havensamenwerking en borging nationale
publieke belangen

2 Uitvoeringsprogramma

Thema 1	Nederlandse zeehavens en Europa	18
Thema 2	Bereikbaarheid en logistiek	21
Thema 3	Ondernemerschap en arbeidsmarkt	23
Thema 4	Duurzaamheid en innovatie	27
Thema 5	Zeehavens en hun omgeving	29
Thema 6	Havensamenwerking en borging nationale publieke belangen	31

De Rijksoverheid, zeehavenbeheerders, zeehavenbedrijfsleven en het Topteam Logistiek / Strategisch Platform Logistiek spannen zich individueel en gezamenlijk in om de economische concurrentiepositie van de zeehavens en het zeehavenbedrijfsleven te versterken. De positie van de Nederlandse zeehavens als logistieke wereldspeler en als ‘Gateway to Europe’ is niet vanzelfsprekend en wordt bedreigd. Het is voor de Nederlandse economie en arbeidsmarkt van groot belang dat de zeehavens de huidige sterke positie behouden. Dit doel uit zich in deze uitvoeringsagenda met daarin verdeeld over de zes beschreven thema’s 20 concrete acties - 10 voor het Rijk en 10 voor de havenbeheerders, het havenbedrijfsleven en het Topteam Logistiek / Strategisch Platform Logistiek - die in gezamenlijkheid worden uitgevoerd. Voor alle partijen bij dit werkprogramma is het de komende 2 jaren alle hens aan dek.



Actie 1 Eerlijke grensoverschrijdende concurrentie tussen zeehavens

Actie Rijksoverheid

De Nederlandse Rijksoverheid maakt zich hard voor het terugdringen van (ongeoorloofde) staatssteun aan zeehavens in de ons omliggende landen en voor gelijke belastingregimes. In dat verband bevordert de Nederlandse Rijksoverheid actief de totstandkoming van richtsnoeren staatssteun voor zeehavens, onder meer door het doen van concrete voorstellen richting de Europese Commissie en samen op te trekken met gelijkgestemde lidstaten. De Nederlandse Rijksoverheid treedt in dat verband actief op in het vervolg op de questionnaire van de Europese Commissie naar de juridische status van de belangrijkste Europese zee- en binnenhavens, de publieke middelen (steun) die zij ontvangen en de belastingen die op hen van toepassing zijn.

De Nederlandse Rijksoverheid zal verdere initiatieven van de Europese commissie om te komen tot meer financiële transparantie en een eerlijke grensoverschrijdende concurrentie tussen zeehavens actief ondersteunen.

De Nederlandse Rijksoverheid maakt zich hard om tijdens haar voorzitterschap van de EU in 2016 een gelijk speelveld te agenderen en bereidt dat onder meer samen met de zeehavens en het zeehavenbedrijfsleven voor.

Trekker

Ministerie van Infrastructuur
en Milieu

Betrokken

Allen

Wanneer gereed

Doorlopend

Actie 2 Europese cofinanciering

Actie Rijksoverheid

Rijksoverheid, havenbeheerders en havenbedrijfsleven gaan de kennis en ervaring met het aanvragen van Europese cofinanciering als TEN-T en CEF middelen (en waar zinvol andere Europese fondsen zoals EFRO, Interreg en Horizon 2020) delen en bundelen. Daarmee willen partijen de aanvragen vanuit de Nederlandse zeehavens beter coördineren en de kans op Europese cofinanciering van individuele projecten vergroten. Bij de Rijksdienst voor Ondernemend Nederland wordt bestaande ondersteuning en informatievoorziening gebundeld ten behoeve van zeehavens. Jaarlijks wordt een bijeenkomst georganiseerd om kennis en deskundigheid (publiek en privaat) van Europese subsidiestromen en (potentiële) programma's binnen de zeehavencomplexen bijeen te brengen.

Trekker

Ministerie van Economische Zaken

Betrokken

Allen

Wanneer gereed

Doorlopend (waaronder een jaarlijkse bijeenkomst)

Daar waar andere EU lidstaten werken aan het verbeteren van de achterlandverbindingen die voor de Nederlandse zeehavens van belang zijn, zal Nederland steun geven aan de desbetreffende lidsta(t)(en) binnen de coördinatieplatforms die per corridor worden ingesteld.

Nederland neemt een centrale plaats in binnen het Trans-European Transport Network (TEN-T)-programma. Via drie TEN-T corridors:

1. Amsterdam/Rotterdam-Marseille;
2. Amsterdam/Rotterdam –Genua;
3. Amsterdam/Rotterdam – Baltic.

Trekker

Ministerie van Infrastructuur en Milieu

Betrokken

Ministerie van Economische Zaken

Wanneer gereed

Doorlopend

Het ministerie van Infrastructuur en Milieu zet zich om ook op Europees niveau het belang en onbelemmerde toegang van deze corridors, blijvend te bewerkstelligen. Geplande infrastructuur wordt voor zover gelegen op de drie internationale TEN-T vervoerscorridors en het internationale kernnet (Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte) in dit kader zoveel mogelijk gekoppeld aan TEN-T ondersteuning.

Trekker

Ministerie van Infrastructuur en Milieu

Betrokken

Wanneer gereed

Doorlopend

Actie 3 Europese cofinanciering

Actie zeehavenbeheerders en zeehavenbedrijfsleven

In de contacten vanuit de zeehavenbeheerders en het zeehavenbedrijfsleven richting de Europese Commissie, het Europees Parlement, Kabinet en Tweede Kamer worden de onder 1 en 2 genoemde acties van de Rijksoverheid ondersteund.

De partners wisselen hun activiteiten in dit verband uit en stemmen dat waar mogelijk af in het bestaande periodieke 'Europa-overleg' waarin het ministerie van Infrastructuur en Milieu, de zeehavenbeheerders en het zeehavenbedrijfsleven vertegenwoordigd zijn.

Trekker

Havenbedrijf Rotterdam (als voorzitter Europa-overleg)

Betrokken

Zeehavenbeheerders en Zeehavenbedrijfsleven

Wanneer gereed

Doorlopend





Actie 4 Achterlandnetwerk

Actie Rijksoverheid

Het Rijk heeft de afgelopen jaren fors geïnvesteerd in de maritieme toegang en de achterlandverbindingen van de Nederlandse zeehavens en blijft dat ook de komende jaren doen. In het MIRT projectenboek is een overzicht van actuele projecten in verschillende fasen van verkenning, planuitwerking en uitvoering die ten goede komen aan de ruimtelijke ontwikkeling en bereikbaarheid van de zeehavens. Samen met regionale overheden en het bedrijfsleven worden door het ministerie van Infrastructuur en milieu in twee MIRT-onderzoeken de kansen en belemmeringen voor het goederenvervoer in kaart gebracht:

- op de corridor Rotterdam – Arnhem/Nijmegen – Duitsland;
- op de corridor Rotterdam – Brabant – Noord-Limburg – Duitsland.

Alle modaliteiten (spoor, vaarwegen en wegen) en multimodale knooppunten worden meegenomen. Daarnaast worden via de kennisagenda enkele infrastructurele knelpunten nader onderzocht. De studies sluiten aan bij diverse initiatieven uit de regio's.

Trekker

Ministerie van Infrastructuur en Milieu

Betrokken

Havenbedrijf Rotterdam,
Deltalinqs en nader te bepalen partijen

Wanneer gereed

Oost medio 2016
Zuid eind 2016

Actie 5 **Spoorgoederenvervoer**

Actie Rijksoverheid

Voor de groei van het spoorgoederenvervoer is een ketenregisseur op het spoornetwerk van groot belang. Keyrail heeft aangeboden deze rol op zich te willen nemen. Deze rol zal in 2015 verder ingevuld worden en er zal een plan van aanpak uitgevoerd worden om de ketenregie op hoger niveau te tillen.

Trekker	Betrokken	Wanneer gereed
Ministerie van Infrastructuur en Milieu	Havenbeheerders van Rotterdam en Amsterdam	2015

De Lange Termijn Spooragenda en het Aanvalsplan Spoorgoederenvervoer zetten in op een internationaal logistiek transportsysteem, dat concurrerend is met dat van de ons omringende landen. Het ministerie van Infrastructuur en Milieu streeft in het licht van deze ambitie ook naar concurrerende tarieven.

Trekker	Betrokken	Wanneer gereed
Ministerie van Infrastructuur en Milieu		2015

Het ministerie van Infrastructuur en Milieu zet zich samen met alle betrokken partijen in om de hinder als gevolg van de aanleg van het derde spoor in Duitsland zo gering mogelijk te houden. Het ministerie van Infrastructuur en Milieu spant zich in voor het realiseren van adequate oplossingen om de overlast en lastenverzwaringen ten gevolge van de aanleg van het 3e spoor te voorkomen. Ook de havenbeheerders, het havenbedrijfsleven en spoorvervoerders hebben hierbij een rol.

Trekker	Betrokken	Wanneer gereed
Ministerie van Infrastructuur en Milieu	Allen	Doorlopend

Actie 6 **Bereikbaarheid en logistiek**

Actie zeehavenbeheerders, zeehavenbedrijfsleven en het Topteam Logistiek

Alle partijen bij het werkprogramma worden betrokken bij de uitvoering van het programma van de topsector Logistiek, in het bijzonder bij de acties die zijn gericht op een efficiënte logistiek afwikkeling, het benutten van ICT en NLIP en daarmee ook bij de verbetering van de bereikbaarheid. Topsector Logistiek en het ministerie van Infrastructuur en Milieu zullen voor het eind van 2014 met de partijen afspraken maken over de concrete bijdragen van de partijen die in de periode tot eind 2016 gerealiseerd zullen worden.

Trekker	Betrokken	Wanneer gereed
Topteam Logistiek	Allen	Afspraken gereed eind 2014; gerealiseerd eind 2016

De havenbeheerders en het havenbedrijfsleven werken gezamenlijk aan oplossingen om de tijdelijke beperkingen in het spoorgoederenvervoer als gevolg van de aanleg van het derde spoor in Duitsland zo goed mogelijk op te vangen onder meer door optimaal gebruik van andere modaliteiten.

Trekker	Betrokken	Wanneer gereed
Zeehavenbeheerders en zeehavenbedrijfsleven		Doorlopend



Actie 7 High level meeting

Actie Rijksoverheid

Voor het industriële cluster geldt dat in de raffinage, petrochemie en procesindustrie onder meer een dreiging uitgaat van hogere (energie)kosten in Europa door de winning van schaliegas in de Verenigde Staten, overcapaciteit van verouderde raffinaderijen in Europa en nieuwe raffinagecapaciteit in het Midden Oosten. Voortbordurend op lopende trajecten en besprekingen vanuit EZ met de sectoren organiseert het ministerie van Economische Zaken een high level meeting, om te bespreken hoe havenregio's op deze laatste ontwikkelingen adequaat kunnen inspelen en vast te stellen welke beleidsaanpak passend is.

Trekker

Ministerie van Economische Zaken

Betrokken

Branche Organisatie Zeehavens
en havenbedrijfsleven

Wanneer gereed

Eind 2014

Actie 8 Knelpunten regeldruk en vergunningverlening

Actie Rijksoverheid

De overheid gaat samen met het havenbedrijfsleven in gesprek om vast te stellen welke knelpunten en voorstellen voor aanpak daarvan kunnen worden meegenomen binnen lopende trajecten van de Maatwerk-aanpak Regeldruk. Het gaat daarbij om de aansluiting op de TNO-inventarisatie van knelpunten aangaande regeldruk rond invoer en achterlandvervoer van zeevracht (containers) voor de topsector Logistiek, de activiteiten in het kader van de Maatwerkeraanpak Regeldruk in de topsector Chemie en het advies van Actal over de regeldruk in de metaalsector.

Trekker

Ministerie van Infrastructuur en Milieu (logistiek), Ministerie van Economische Zaken (chemie en metaal)

Betrokken

Branche Organisatie Zeehavens en havenbedrijfsleven

Wanneer gereed

Voorjaar 2015

Het ministerie van Infrastructuur en Milieu zal gerichte aandacht geven aan het voorkomen van 'nationale koppen' bovenop Europese regelgeving. Daarbij wordt gestreefd naar het verminderen van middelvoorschriften ten faveure van doelvoorschriften. Hierbij is het 'gelijkwaardigheidsbeginsel' (zoals verwoord in de diverse PGS richtlijnen) het uitgangspunt. Hierdoor krijgen bedrijven meer flexibiliteit en mogen zij in plaats van erkende maatregelen ook zogeheten gelijkwaardige maatregelen nemen. Het is uiteraard aan het bevoegd gezag om hieraan in de vergunning en het toezicht daarop invulling te geven.

Trekker

Ministerie van Infrastructuur en Milieu

Betrokken

Branche Organisatie Zeehavens en havenbedrijfsleven

Wanneer gereed

Doorlopend

Er is specifiek aandacht voor duurzame industriële clustervorming waarbij soms wordt aangelopen tegen belemmeringen bij de planvorming en/of vergunningverlening. Zeehavenbeheerders en havenbedrijfsleven leveren in 2014 concrete belemmeringen en mogelijke oplossingsrichtingen aan (bijvoorbeeld CHW, koepel-aanpak, Omgevingswet) ten aanzien van bestaande en nieuwe duurzame businesscases. Het ministerie van Infrastructuur en Milieu zal met betrokken partijen nagaan hoe deze belemmeringen weg zijn te nemen.

Trekker

Ministerie van Infrastructuur en Milieu

Betrokken

Branche Organisatie Zeehavens en havenbedrijfsleven

Wanneer gereed

Voorjaar 2015

Actie 9 Toezichtlasten

Actie Rijksoverheid

Het ministerie van Infrastructuur en Milieu zal overleg entameren tussen de rijkshavenmeesters en de Inspectie Leefomgeving en Transport om gezamenlijk te komen tot eenduidige regelgeving en een eenduidige interpretatie daarvan bij de uitvoering van de inspectietaken. Resultaten worden jaarlijks besproken in het Rijkshavenmeesteroverleg.

Trekker

Ministerie van Infrastructuur en Milieu

Betrokken

Inspectie Leefomgeving en Transport en Rijkshavenmeesters

Wanneer gereed

Jaarlijks

Het Rijk zal de door het havenbedrijfsleven te verzamelen casussen van ongewenste verschillen in toezicht en handhaving (zie actie 11) aan het BRZO+, de vereniging omgevingsdienst.nl en andere betrokken toezicht-houders voorleggen teneinde te trachten in het toezicht en de handhaving meer uniformiteit aan te brengen. De vereniging omgevingsdienst.nl zal worden gevraagd in dit kader best practices te verzamelen, te verspreiden en aanbevelingen te formuleren met het oog op gewenste uniformiteit. Structureel worden best practices uitgewisseld met regionale uitvoeringsdiensten. Eén maal per jaar neemt het ministerie van Infrastructuur en Milieu het initiatief voor een specifieke bijeenkomst met alle regionale uitvoeringsdiensten. Het ministerie van Infrastructuur en Milieu zal gerichte voorstellen doen hoe de ongewenste verschillen weg te nemen.

Trekker

Ministerie van Infrastructuur en Milieu

Betrokken

Allen

Wanneer gereed

Jaarlijkse bijeenkomst

Actie 10 Aansluiting op opleidings- en arbeidsmarkt

Actie zeehavenbeheerders en zeehavenbedrijfsleven

Het havenbedrijfsleven en havenbeheerders nemen het initiatief om, samen met de Rijksoverheid, sociale partners en decentrale overheden in de voor hen relevante sectorplannen, mogelijkheden te zoeken voor scholing en (intersectorale) arbeidsmobiliteit, teneinde de aansluiting van het arbeidspotentieel in de steden op de (toekomstige) behoefte in de havens te borgen. Ook zoekt het havenbedrijfsleven aansluiting bij de Human capital agenda's van de topsectoren en het Techniekpact.

Trekker

Havenbedrijfsleven en havenbeheerders

Betrokken

Sociale partners en decentrale overheden

Wanneer gereed

Doorlopend

Het havenbedrijfsleven brengt bij de bestuurders die betrokken zijn bij de haven onder de aandacht wat ze kunnen doen aan regionale crosssectorale arbeidsmarktinitiatieven. Havenbedrijven en bestuurders uit de verschillende havenregio's wisselen relevante succesvolle aanpakken uit.

Trekker

Havenbedrijfsleven

Betrokken

Bij de havens betrokken bestuurders

Wanneer gereed

Doorlopend

De havenbeheerders en het havenbedrijfsleven zullen onderwijsinstellingen aanbevelingen meegeven over het perspectief op de arbeidsmarkt bij de keuze voor vervolgopleidingen en vakkenpakketten.

Trekker

Havenbeheerders en
havenbedrijfsleven

Betrokken

Wanneer gereed

Doorlopend

Actie 11 Toezichtlasten

Actie zeehavenbeheerders en zeehavenbedrijfsleven

Het havenbedrijfsleven zal concrete casussen verzamelen waarin ongewenste verschillen in toezicht en handhaving tussen de toezichthouders binnen Nederland (met name de omgevingsdiensten) en daarbuiten leiden tot een ongelijk speelveld binnen Nederland en tussen Nederland en omliggende landen, dan wel andere ongewenste effecten hebben.

Trekker

Havenbedrijfsleven

Betrokken

Allen

Wanneer gereed

Doorlopend





Actie 12 Duurzaamheid

Actie Rijksoverheid

Om de potentiële negatieve gevolgen voor zeehavens van dematerialisatie en grondstoffenschaarste te keren wordt in relatie met het Europees beleid North Sea Mediterranean Corridor een aanpak op hoofdlijnen afgesproken. Het ministerie van Economische Zaken organiseert samen met de Branche Organisatie Zeehavens een (inter)nationale workshop over de kansen en bedreigingen voor zeehavens van dematerialisatie en grondstoffenschaarste, dat wil zeggen de rol van Nederlandse zeehavens in een “resource constrained world”.

Trekker	Betrokken	Wanneer gereed
Ministerie van Economische Zaken	Branche Organisatie Zeehavens en havenbedrijfsleven	2014

Havenbeheerders nemen in hun vestigingsvoorwaarden voor nieuwe en bestaande bedrijven steeds vaker privaatrechtelijke duurzaamheidsnormen op. Daarmee worden de duurzaamheidsinitiatieven van het bedrijfsleven zelf versterkt en ondersteund, zie bijvoorbeeld clustervorming en modalsplit-beleid. Het kent echter ook keerzijden. Om van elkaar te leren wordt door het ministerie van Infrastructuur en Milieu en de Branche Organisatie Zeehavens een handreiking opgesteld met best practices en valkuilen.

Trekker	Betrokken	Wanneer gereed
Ministerie van Infrastructuur en Milieu	Branche Organisatie Zeehavens en havenbedrijfsleven	Medio 2015

Actie 13 Duurzaamheid

Actie zeehavenbeheerders en zeehavenbedrijfsleven

De Branche Organisatie Zeehavens en het havenbedrijfsleven stellen een gezamenlijk actieplan Energie op om de implementatie van het nationaal Energieakkoord voor duurzame groei te faciliteren. Het Energieakkoord voor duurzame groei is bij het opstellen van dit gezamenlijke actieplan leidend. Het gezamenlijke actieplan zorgt voor kennisuitwisseling en samenhang tussen (lopende) individuele projecten van zeehavens, zoals het Deltaplan Energieinfrastructuur in Rotterdam en zoals het in samenhang faciliteren van offshore wind door verschillende zeehavens. Zo kunnen voor offshore wind de zeehavens van onder meer IJmuiden, Zeeland en Groningen een rol spelen in productie en assemblage, terwijl vanuit de haven van Den Helder de ervaring met bevoorrading van olie en gas productieplatformen ook benut kan worden.

Trekker	Betrokken	Wanneer gereed
Branche Organisatie Zeehavens	Ministeries van Infrastructuur en Milieu en Economische Zaken, havenbedrijfsleven	2015

De Branche Organisatie Zeehavens werkt een studie uit naar het toepassen van smart grids en nieuwe energiedragers als waterstof te bevorderen en het oprichten van een platform voor creatieve oplossingen voor de implementatie van een circulaire economie.

Trekker	Betrokken	Wanneer gereed
Branche Organisatie Zeehavens	Ministeries van Infrastructuur en Milieu en Economische Zaken, havenbedrijfsleven	2015

Wat nodig is voor een succesvolle biobased economy strategie is het tijdig maken van de juiste keuzes. Dat vergt voor klanten een aantrekkelijk en meerjarig robuust beleid vanuit de overheid en door de havenbeheerders, met clustervorming in havencomplexen en logistieke excellentie in het netwerk. Om deze positie te bereiken werken de Branche Organisatie Zeehavens, havenbedrijfsleven en de ministeries van Economische Zaken en van Infrastructuur en Milieu een 'roadmap biobased ports' uit als opmaat naar een gezamenlijk stimulerend beleidskader.

Trekker	Betrokken	Wanneer gereed
Branche Organisatie Zeehavens en havenbedrijfsleven	Ministeries van Infrastructuur en Milieu en Economische Zaken, havenbedrijfsleven	2015

Actie 14 Innovatie

Actie zeehavenbeheerders en zeehavenbedrijfsleven

Zeehavens, havenindustrie en relevante topsectoren (met name Logistiek, Chemie, Water en Energie) brengen ieders innovatieopgaven, doelstellingen, programma's en trajecten die nauw aan elkaar raken in kaart (o.a. innovatiekracht op het gebied van duurzaamheidsvraagstukken of ketenvoordelen). Aan de hand van deze innovatie kansenkaart worden innovatietrajecten waar mogelijk gekoppeld en/of kennis uitgewisseld.

Trekker	Betrokken	Wanneer gereed
Branche Organisatie Zeehavens	Allen	2 ^e helft 2014; Uitvoering: 2015-2016



Actie 15 Natuurbeleid

Actie Rijksoverheid

Het ministerie van Economische Zaken streeft in nauw overleg met zeehavens naar een robuuste PAS met oog op het mogelijk maken van voorziene groei van zeehavens onder de PAS. De partners bij dit werkprogramma monitoren het gebruik van het PAS-instrumentarium voor zeehavens.

Trekker

Ministerie van Economische Zaken

Betrokken

Branche Organisatie Zeehavens
en havenbedrijfsleven

Wanneer gereed

Doorlopend

Het ministerie van Economische Zaken levert input voor de beïnvloeding van EU natuurbeleid en –regelgeving (via de door de EU voorgenomen ‘fitnesscheck’). Het ministerie vraagt in dat licht zeehavenbeheerders en natuurorganisaties inhoudelijke, bestuurlijke en operationele knelpunten en kansen in kaart te brengen rond de afweging van economie en ecologie.

Trekker

Ministerie van Economische Zaken

Betrokken

Branche Organisatie Zeehavens en
natuurorganisaties

Wanneer gereed

2016

Actie 16 Omgang met natuur

Actie zeehavenbeheerders en zeehavenbedrijfsleven

De Branche Organisatie Zeehavens gaat best practices uitwisselen over een inhoudelijke procesaanpak met inbreng van gebiedskennis om te komen tot optimale beheerplannen N2000.

Trekker

Branche Organisatie Zeehavens

Betrokken

Natuurorganisaties en Ministerie van Economische Zaken en havenbedrijfsleven

Wanneer gereed

Eind 2014, begin 2015

Havenbedrijven gaan actief kennis en casussen delen over natuur- en milieuprocedures (waaronder vergunningverlening) en specifieke juridische procedures (waaronder milieuregelgeving en PAS). Het ministerie van Economische Zaken zal de casussen rond knellende vergunningverlening vervolgens aan provincies voorleggen ten einde te verkennen hoe processen rond vergunningverlening op diverse bestuurlijke niveaus - waarbij het Rijk gebieden aanwijst en de provincie vergunningen verleent en beheert - te stroomlijnen zijn.

Trekker

Branche Organisatie Zeehavens

Betrokken

Ministeries van Economische Zaken en Infrastructuur en Milieu

Wanneer gereed

Zomer 2015

Actie 17 Effectief gebruik van de fysieke ruimte en milieugebruiksruimte

Actie zeehavenbeheerders en zeehavenbedrijfsleven

De Branche Organisatie Zeehavens verkent de specifieke ruimtelijke kwaliteiten van de zeehavens, waarbij in ieder geval gekeken wordt naar:

- mogelijkheden voor verhogen van efficiëntie in de energie-infrastructuur;
- het optimaal benutten van industriële symbiosemogelijkheden;
- een verkenning van de mogelijkheden om de benutting van de beschikbare fysieke en milieuruimte vanuit de specifieke sterktes van de Nederlandse zeehavens te optimaliseren.

Trekker

Branche Organisatie Zeehavens

Betrokken

Rijk, decentrale overheden en Havenbedrijfsleven

Wanneer gereed

Zomer 2015

6 Havensamenwerking en borging nationale publieke belangen



Actie 18 Borging nationale publieke belangen

Actie Rijksoverheid

Het ministerie van Infrastructuur en Milieu formuleert in 2014 in overleg met de ministeries van Financiën en van Economische Zaken een beleidskader dat het (met het aandeelhouderschap) te borgen publieke belang expliciteert. Dit beleidskader is noodzakelijk geworden met de nieuwe Nota Deelnemingenbeleid Rijksoverheid 2013, waarin de deelneming in het Rotterdamse havenbedrijf, gelet op het belang van de haven als strategische infrastructuur voor de Nederlandse economie, is ingedeeld in de categorie permanente deelnemingen. Het te formuleren beleidsinhoudelijk kader geeft nadere invulling aan het te borgen publieke belang, waardoor het ministerie van Financiën als aandeelhouder in staat wordt gesteld om het bestaande, vooral op rendement gerichte, aandeelhouderschap - binnen de wettelijke kaders - een bredere beleidsmatige invulling te geven.

Trekker

Ministerie van Infrastructuur en Milieu

Betrokken

Ministeries van Financiën en van Economische Zaken

Wanneer gereed

2014

Het ministerie van Infrastructuur en Milieu ondersteunt het initiatief van de gemeente Amsterdam om het aandeelhouderschap van het Havenbedrijf Amsterdam open te stellen aan andere publieke partners, waaronder de Staat, decentrale overheden en andere havenbeheerders. Het ministerie van Infrastructuur en Milieu volgt deze ontwikkeling en zal deze periode benutten om, vanuit het te formuleren beleidskader, te bezien of een mede-aandeelhouderschap van de Staat in het Havenbedrijf Amsterdam (of een nieuw te vormen samenwerking binnen het Noordzeekanaalgebied) een gepaste ondersteuning kan bieden aan de

te behartigen publieke belangen. Het beschouwen van de eventuele meerwaarde die het aandeelhouderschap met zich mee kan brengen zal gebeuren binnen de uitgangspunten van de Nota Deelnemingenbeleid Rijksoverheid 2013.

<i>Trekker</i>	<i>Betrokken</i>	<i>Wanneer gereed</i>
Ministerie van Infrastructuur en Milieu	Ministerie van Financiën, Gemeente Amsterdam, Havenbedrijf Amsterdam	2016

Actie 19 Havensamenwerking

Actie zeehavenbeheerders en zeehavenbedrijfsleven

Gedurende de looptijd van dit werkprogramma zullen de partners bij dit werkprogramma in een case-by-case-benadering de voor- en nadelen van verdergaande samenwerking analyseren en bestuurlijk voorleggen, met als doel dat in 2016 op meer onderdelen wordt samengewerkt:

1. De samenwerking in het benutten van het NZKG als één economische zone en de gezamenlijke inzet voor dit gebied als economische motor van de Metropoolregio Amsterdam, vindt plaats in het Bestuursplatform NZKG. Dit platform, waar ook het Rijk deel van uitmaakt, zet zich in op het verder versterken van de regionale samenwerking. Binnen het kader van dit bestuurlijk platform zal de Rijksoverheid aandacht vragen voor de noodzaak om te komen tot een coördinatie van het havenbeheer in het Noordzeekanaalgebied en een gedragen vorm van samenwerking tussen de havenbeheerders van Amsterdam, Zaanstad, Beverwijk, Velsen en IJmuiden.
2. Onder de noemer 'Vlaams Nederlandse Delta' wordt reeds samengewerkt tussen de Nederlandse en Vlaamse bedrijven en zeehavens (Rotterdam, Moerdijk, Zeeland Seaports, Antwerpen, Gent, Zeebrugge). Op basis van concrete projecten kan het Rijk daar waar nodig ondersteuning bieden. Met de beoogde verzelfstandiging van het Havenschap Moerdijk zal ook de samenwerking tussen deze haven en de Mainport Rotterdam alsook met de haven van Antwerpen een nieuwe impuls kunnen krijgen.
3. Samenwerking tussen Groningen Seaports en de Duitse havens in het Eemsgebied. De overheid zet zich in om samen met Duitsland tot de gezamenlijke loodsdiensdiensten in het Eemsgebied te komen. Groningen Seaports neemt het initiatief om samen met de haven van Emden samen te werken op het gebied van baggeren. Het ministerie van Infrastructuur en Milieu neemt het initiatief om samen met de Duitse overheid en de havens van Groningen Seaports en Emden ten behoeve van veilig en vlot verkeer op de Eems te streven naar de invoering van één Vessel Traffic Management systeem.
4. In het kader van de versterking van de havens van Bonaire, Sint Eustatius en Saba (BES) wordt vanuit de partners actief kennis en kunde ingebracht en waar mogelijk gekeken naar concrete vormen van samenwerking tussen (individuele) BES-havens door Branche Organisatie Zeehavens (of individuele Nederlandse zeehavens).

<i>Trekker</i>	<i>Betrokken</i>	<i>Wanneer gereed</i>
Branche Organisatie Zeehavens en afzonderlijke havenregio's (in samenwerking met het Ministerie van Infrastructuur en Milieu)	Allen	Doorlopend

Actie 20 Aansluiting op wetenschappelijke netwerk

Actie zeehavenbeheerders en zeehavenbedrijfsleven

De Branche Organisatie Zeehavens neemt het initiatief om samen met de andere partners bij dit werkprogramma te komen tot een gemeenschappelijke kennisagenda en om de onderzoeksresultaten binnen de Branche Organisatie Zeehavens te verspreiden. Een eerste gemeenschappelijke kennisagenda wordt eind 2014 gepresenteerd en vervolgens jaarlijks geactualiseerd.

Trekker

Branche Organisatie Zeehavens

Betrokken

Allen

Wanneer gereed

2014 / 2015

Eén keer per jaar (te beginnen in 2015) organiseren de Branche Organisatie Zeehavens met het ministerie van Infrastructuur en Milieu een gezamenlijke wetenschapsdag waarin alle havenwetenschappers bijeen komen, kennis wordt gedeeld en nieuwe kennisvragen worden getoetst.

Trekker

Branche Organisatie Zeehavens

Betrokken

Ministerie van infrastructuur
en Milieu

Wanneer gereed

2015, daarna jaarlijks





3 Kennisagenda

De onderstaande kennisagenda is een selectie van de belangrijkste kennisvragen die op dit moment bij de partners van het werkprogramma zijn geïnventariseerd. De vragen adresseren zoveel mogelijk havenoverstijgende vraagstukken en zijn relevant voor de havenontwikkeling in de komende jaren. Daarnaast is ook een aantal kennisvragen opgenomen die een meer regionale achtergrond kennen. De primaire aandacht gaat uit naar de nationale vraagstukken die ook aansluiten bij actuele en urgente ontwikkelingen.

De zeehavens opereren in een dynamische omgeving, waarin de actualiteit om flexibiliteit vraagt. Ook de kennisagenda is daarmee niet statisch. De partners bij dit werkprogramma en het wetenschappelijke netwerk zullen dan ook periodiek de kennisvragen op hun actualiteitswaarde en urgentie toetsen en zullen de kennisagenda dan ook bijstellen aan de hand van de laatste inzichten. De hieronder geformuleerde kennisvragen zullen voor het eerst eind 2014 in de aangekondigde kennisagenda (zie actie 20) opgaan en vervolgens (ten minste) jaarlijks worden geactualiseerd.

Vraag 1

Waar zitten de (externe) kwetsbaarheden voor de concurrentiekracht van de Nederlandse zeehavens? De Nederlandse zeehavens staan er goed voor. Tegelijkertijd is er veel dynamiek in de markt met mogelijke grote consequenties voor de zeehavens en de Nederlandse economie. Zo zien we marktconcentratie bij de grote internationale reders, is de energietransitie in volle gang, en lijkt de groei in Europa zich met name te manifesteren in Oost-Europa. Rustig achteroverleunen kan dus niet. Vergelijkbaar met de stresstest van de bankensector is het verstandig inzichtelijk te maken waar de kwetsbaarheden voor de Nederlandse zeehavens liggen. De resultaten kunnen gebruikt worden voor een mogelijk vervolg van het werkprogramma na 2016. Ook kan dit inzicht ondersteuning geven bij de uitvoering van de verschillende havenvisies. De Erasmus universiteit zal gevraagd worden deze (kwantitatieve) analyse uit te voeren.

Opdrachtgever

Branche Organisatie Zeehavens

Betrokken

Ministeries van Infrastructuur en Milieu en van Economische Zaken en havenbedrijfsleven

Planning

Augustus 2014 – december 2014

Vraag 2

Wat zijn de verschillen in implementatie van Europese verplichtingen in zowel regelgeving als uitvoering, handhaving en toezicht tussen Nederland, Frankrijk, België, Duitsland en Verenigd Koninkrijk? Doel van dit onderzoek is inzicht te krijgen in de verschillen tussen de onderscheiden lidstaten en de effecten in beeld te brengen voor de Nederlandse zeehavens. Het onderzoek richt zich op regelgeving, uitvoering, toezicht en handhaving op het gebied van stikstof (PAS), geluid, veiligheid, security, luchtkwaliteit, waterkwaliteit en arbeidsveiligheid alsmede de doorberekening van (inspectie)kosten aan het bedrijfsleven. De resultaten kunnen bijdragen aan de nationale en Europese discussie over het level playing field voor zeehavens.

Opdrachtgever

Ministerie van Infrastructuur en Milieu

Betrokken

Ministerie van Economische Zaken, Branche Organisatie Zeehavens en havenbedrijfsleven

Planning

Oktober 2014 – maart 2015

Vraag 3

Quick Scan: havenaanloop en doorvoerkosten (waaronder inspectie- en toezichtskosten) in Nederland, Vlaanderen en Duitsland. De havenbeheerders en het havenbedrijfsleven stellen dat de inspectie en toezichtskosten in Nederland aanzienlijk hoger liggen dan in de ons omliggende landen en daarmee bijdragen aan een ongelijk speelveld en het verleggen van ladingstromen naar buitenlandse havens. Om die reden zal een quick scan naar de havenaanloop en doorvoerkosten in Duitsland, Nederland en Vlaanderen worden uitgevoerd. Daarbij wordt inzichtelijk gemaakt welke prijs onder toezicht gestelden daarvoor betalen, de duur van het oponthoud van het logistieke proces als gevolg van dat toezicht plaatsvinden en de omvang van deze kosten in relatie tot de overige havenaanloop en doorvoerkosten. Ook wordt daarbij de geleverde kwaliteit van de te onderzoeken zeehavens meegenomen. De betere kwaliteit heeft een positief effect op de markt(werking). Selectie van de hierbij te betrekken ladingstromen zal gebeuren in overleg met het zeehaven- en luchthavenbedrijfsleven. Dit onderzoek geeft inzicht in de mate waarin de markt wordt verstoord.

Opdrachtgever

Ministerie van Infrastructuur en Milieu

Betrokken

Ministerie van Economische Zaken, Branche Organisatie Zeehavens en havenbedrijfsleven

Planning

Medio 2014

Vraag 4

Quick Scan: hoe kunnen zeehavens effectief omgaan met en inspelen op onzekerheden in mondiale ontwikkelingen? De Wetenschappelijke Raad voor het Regeringsbeleid heeft in de afgelopen maanden onderzoek afgerond met betrekking tot "De lerende economie" en is een webpublicatie verschenen over het vraagstuk waarmee Nederland over 20 jaar zijn geld verdient. De WRR beschrijft de toenemende onzekerheid in mondiale ontwikkelingen en de noodzaak om als bedrijfsleven flexibel en effectief met die onzekerheden om te kunnen gaan. De WRR noemt dit 'responsiviteit': de vaardigheid om snel en adequaat in te spelen op nieuwe omstandigheden. Havenbedrijvigheid kenmerkt zich door kapitaalintensieve en langjarige investeringen die de responsiviteit van de zeehavens beperken. De vraag die voorligt is hoe de zeehavenbeheerders en het zeehavenbedrijfsleven met inachtneming van die specifieke kenmerken de responsiviteit kunnen verhogen. De quick scan biedt een inhoudelijke basis om over dit thema een speciale bijeenkomst tussen havenbeheerders, havenbedrijfsleven en WRR te organiseren in 2015.

Opdrachtgever

Branche Organisatie Zeehavens

Betrokken

Ministerie van Infrastructuur en Milieu en havenbedrijfsleven

Planning

2015

Vraag 5

Welk effect heeft (geoorloofde vormen van) overheidssteun aan Nederlandse zeehavenbeheerders en zeehavenbedrijfsleven op de toegevoegde waarde van de zeehavens aan de Nederlandse economie (directe en indirecte economische baten) en hoeveel van deze steun vloeit via belastingen of anderszins terug in de Staatskas?

Opdrachtgever

Ministerie van Infrastructuur en Milieu

Betrokken

Ministeries van Financiën en van Economische Zaken, Branche Organisatie Zeehavens en havenbedrijfsleven

Planning

Januari 2015 – augustus 2015

Vraag 6

Verkenning van kansen rond importstromen van vers (zoals bananen en sinds kort bijvoorbeeld avocado's) en een opiniepeiling over hoe in de Nederlandse havendelta de havens, greenports en logistieke knooppunten in het achterland elkaar kunnen versterken bij het inspelen op versstromen. Versstromen lijken een niche waar Nederland goed op kan inspringen vanwege de omvangrijke productie van aardappelen, groente en fruit in eigen land, de grote import van versproducten zoals bananen, een traditie als handelsnatie en de goede achterlandverbindingen. Vervoer in koelcontainers vormen vooral een groeisegment. Een reeferstrategie op het schaalniveau van een landsdeel kan leiden tot toegevoegde waarde vasthouden (en uitbreiden) en versterking van de greenports en zeehavens.

Opdrachtgever

Ministerie van Economische Zaken

Betrokken

Ministerie van Infrastructuur en Milieu, havenbeheerders en havenbedrijfsleven

Planning

2015

Vraag 7

Welke potentie heeft Groningen Seaports als haven in het bereiken en ontsluiten van nieuwe markten in Duitsland en Noord-Oost Europa en wat betekent dat voor de beschikbare ontsluitingsmogelijkheden.

Opdrachtgever

Groningen Seaports

Betrokken

Ministerie van Infrastructuur en Milieu

Planning

Start januari 2015

Vraag 8

Hoe versterk je complementariteit van Industriële clusters, zoals petrochemie Rotterdam/Moerdijk/Antwerpen in de Vlaams Nederlandse Delta?

In de petrochemische en procesindustrie vindt per continent verdere concentratie en schaalvergroting plaats van productiefaciliteiten. Deze ontwikkeling zal zich naar de toekomst toe verder doorzetten, ook in Europa. De productiefaciliteiten in de VND, verbinden en complementair aan elkaar, worden op mondiaal niveau steeds meer als één geïntegreerd complex gezien. Daarmee is de VND een in belang toenemende vestigingslocatie. Moerdijk ambieert deze positie van een hoogwaardig en duurzaam industrieel chemisch complex, in complementariteit met andere complexen binnen de VND. Dit versterkt niet alleen het cluster in Moerdijk, maar zorgt ook voor een sterke positie op mondiaal niveau van de VND als geheel.

Opdrachtgever

Havenschap Moerdijk

Betrokken

Ministeries van Infrastructuur en Milieu en van Economische Zaken en havenbedrijfsleven

Planning

Start medio 2015

Vraag 9

Er wordt een verkenning uitgevoerd naar de benodigde infrastructurele voorzieningen in en rondom de Zeeuwse zeehavens, onder meer met het oog op de diepgang in de Wielingen en de spoorontsluiting richting Antwerpen (met aandacht voor de verbinding Sloegebied – Antwerpen en de lijn Axel-Zelzate). De verkenning is erop gericht knelpunten nader in kaart te brengen en de kosten en baten van de infrastructurele voorzieningen nader te onderbouwen.

Opdrachtgever

Zeeland Seaports

Betrokken

Ministerie van Infrastructuur en Milieu

Planning

Start eind 2014, gereed voorjaar 2015

Vraag 10

Onderzocht zal worden of een gezamenlijke promotie-aanpak van de gezamenlijke Nederlandse havens, gericht op specifieke landen buiten Europa, voor de Nederlandse Economie voordelen biedt. Daarbij zal aangesloten worden op de initiatieven die binnen de relevante Topsectoren Chemie, Energie, Water en Logistiek zijn genomen.

Opdrachtgever

Havenbedrijfsleven

Betrokken

Branche Organisatie Zeehavens en Ministeries van Infrastructuur en Milieu en van Economische Zaken

Planning

Medio 2015



colofon

Dit is een uitgave van het
Ministerie van Infrastructuur en Milieu
Postbus 20901 | 2500 EX Den Haag

www.rijksoverheid.nl/onderwerpen/zeevaart-en-zeehavens/zeehavens

Juni 2014

Foto's: IenM Beeldbank (p. 2, 10, 20, 26), ECT (p. 5, 40), Havenschap Moerdijk (p. 2, 11, 13) Zeeland Seaports (p. 2), Havenbedrijf Rotterdam (p. 8, 34-35), Havenbedrijf Amsterdam (p. 6, 12), Groningen Seaports (p. 9)

Vormgeving en opmaak: DPI / zootz, Den Haag