

## BIJLAGE: Position paper BAZ t.b.v. de Havennota 2.0

### 1. Inleiding

- Het is volgens de BAZ heel goed dat er een update van de havennota komt.
- Er liggen immers grote kansen in de zeehavens, bijvoorbeeld om de energietransitie, de weerbaarheid, ons verdienvermogen én de leveringszekerheid (voor tal van producten die uit of via havens komen) te versterken. Door goed publiekprivaat samen te werken kunnen we de vele kansen die er zijn met elkaar verzilveren en investeringen aanjagen.
- Helaas ondervinden ondernemers in de praktijk (ondanks een veelbelovend Coalitieakkoord dat nog grotendeels gestalte moet krijgen) dat het **investeringsklimaat** in de haven- en industriegebieden al geruime tijd onder druk staat door een oneerlijk speelveld (zowel binnen de EU als ten opzichte van bijvoorbeeld China). Dat terwijl zeehavens primair nodig om het toekomstig verdienvermogen van Nederland veilig te stellen.
- Daarnaast zien we veel problemen met de **infrastructuur** op de grote corridors die voor onze havens van belang zijn met steeds meer storingen aan sluizen, een te duur spoorgoederenvervoer en een vastlopend wegennet met hierdoor ca 1,7 miljard aan economische schade per jaar<sup>1</sup>.
- Tegelijkertijd ervaren we dat de **druk op de ruimte** voor zeehavens onverminderd hoog blijft.
- Om alle kansen die er zijn te verzilveren vindt u hieronder enkele aandachtspunten die volgens de BAZ van belang zijn om mee te nemen in de verdere uitwerking van de havennota.

### 2. Alles begint met een gelijk speelveld en een goed investeringsklimaat

- **De bedrijven in de haven- en industrieclusters concurreren internationaal** en in ieder geval op de Europese markt. Dit maakt het voor een stabiel investeringsklimaat in de havens essentieel dat we in vrijwel al het beleid dat havens raakt stilstaan bij het belang van een gelijk speelveld met in ieder geval de belangrijkste Europese buurlanden en liefst de hele EU.
- Belangrijk is bovenal vroegtijdig betrokken te zijn bij nieuwe Europese wet- en regelgeving en daarbij nadrukkelijk de samenwerking te zoeken met het havenbedrijfsleven. Zo kunnen we als Nederland een goed onderbouwd gesprek in Brussel voeren en ervoor te zorgen dat Europese wet- en regelgeving aansluit bij de Nederlandse behoeftes.
- In aanvulling hierop is wat ons betreft een snelle invoering van een *'buurlandentoets'* of *'eerlijk speleveldtoets'* op nieuw beleid (zoals beschreven in het Coalitieakkoord) essentieel voor succesvol beleid. Een dergelijke toets helpt veel ellende op voorhand voorkomen. Nu zien we helaas toch dat we op talloze terreinen alles anders doen dan de buurlanden (door nationale koppen op beleid of een andere timing qua invoering van Europees beleid). Hierdoor zien we dat de productielocaties in Nederland veel hogere variabele kosten kennen ten opzichte van productielocaties in andere landen. Dit zorgt ervoor dat er hier niet geïnvesteerd wordt (terwijl die investeringen juist de motor zijn voor groei en voor bijvoorbeeld de vernieuwing van installaties voor de energietransitie).
- Enkele voorbeelden waar het misgaat qua speelveld in onderstaande tekstbox.

#### Tekstbox: Voorbeelden van een gebrek aan eerlijk speelveld en nationale koppen

- **REDIII & invoeden van Bio LNG**; Bio-LNG mag niet ingevoerd worden op terminals in havens waar dat in buurlanden wel mag met grote kansen juist voor de verduurzaming van de scheepvaart in ons land.
- **REDIII & Bunkeren van brandstoffen** – Nederland heeft de herziene Europese Richtlijn Hernieuwbare Energie (RED III) voor de bunkersector per 2026 strikt geïmplementeerd, waar in een MoU met onze Belgische Zuiderburen was afgesproken dit tegelijk te implementeren. Dit is niet gebeurd (Belgie doet dit naar verwachting pas volgend jaar).

<sup>1</sup> Zie ook dit nieuwe EIB-onderzoek: <https://logistiekealliantie.nl/baanbrekend-eib-onderzoek-veel-aanknopingspunten-voor-beter-infrastructuurbeleid/>

Bovendien verergert Nederland de concurrentieachterstand door gebruikte frituurolie (UCO's) als grondstof lokaal uit te sluiten voor de bunkermarkt, waardoor leveranciers minder flexibiliteit hebben en de kosten in Rotterdam nog verder opgedreven worden ten opzichte van buitenlandse havens. In het eerste kwartaal (Q1) van 2026 [rapporteerde](#) Havenbedrijf Rotterdam een ongekende daling van maar liefst 25% in het bunkervolume ten opzichte van dezelfde periode vorig jaar.

- **Bijmengverlichting voor de industrie voor groene waterstof;** dit doet geen enkele ander land op deze wijze waardoor de ontwikkeling van groene waterstof in gevaar komt. Dit terwijl juist Nederland door zijn infrastructuur een uitstekende uitgangspositie heeft voor de ontwikkeling van groene waterstof.
- **Elektriciteitskosten;** Ondanks goede plannen in het Coalitieakkoord zijn de [elektriciteitskosten](#) en nettarieven voor de basisindustrie in onze havens in de praktijk nog steeds hoger dan over de grens (tot wel ca. 64%) en dit verschil gaat naar verwachting verder toenemen door bijv. de ambitieuze plannen in Duitsland en de olopemde nettarieven in NL. Mede hierdoor zagen we al elektrolyzers uitwijken naar Duitsland. Dit terwijl elektrificatie en lage netkosten essentieel zijn voor de verduurzaming van de industrie en de ontwikkeling van bijv. waterstof of batterijen.
- **De kosten voor het spoorgoederenvervoer zijn hier veel hoger dan in buurlanden;** zie [dit recente onderzoek](#) van ProRail voor alle details. Ter illustratie; zo kost een containertrein van 1.200 ton in 2025 vanuit Rotterdam €1,55 per kilometer, tegenover €0,88 vanuit Antwerpen. Het opstellen van een goederentrein kost in Nederland ongeveer €18 per uur, terwijl dit in België nagenoeg kosteloos is. Voor een chemietrein tussen Rotterdam en Ludwigshafen liggen de infrakosten circa 25 procent hoger dan voor een vergelijkbare rit vanuit Antwerpen (oplopend tot bijna 28 procent in 2026).
- **De uitrol van laad- en tankinfrastructuur voor alternatieve brandstoffen.** De invoering van de zogeheten AFIR verordening geldt als rechtstreeks werkende verordening EU-breed vanaf 2030, maar onzekerheid over voortzetting van de Nederlandse subsidieregelingen en het tempo van de nationale uitvoeringswetgeving kan ertoe leiden dat Nederlandse havens eerder en zwaarder investeren dan havens in lidstaten die de norm minder voortvarend handhaven.
- **De chemie in onze havens weet zich onbeschermd tegen oneerlijke import uit China.** Waar de industrie hier te maken heeft met ETS en veel regelgeving zien we dat o.a. in Azië met staatssteun en veel lagere eisen producten op de markt komen met een veel hogere CO2-footprint dan wat we hier maken.

- Dit zijn slechts enkele voorbeelden hoe we tal van zaken echt anders aanpakken dan buurlanden. Zo waren er afgelopen jaren talloze voorbeelden (van *raffineroute* en de *plasticheffing* tot de *CO2-heffing* bovenop het ETS) van hoe nationale koppen onze positie in gevaar brachten en juist zorgden voor een tegengesteld effect, namelijk het vertrek van investeringen in plaats van dat ze hier daadwerkelijk landden zoals we met elkaar willen.

#### ADVIES BAZ:

- Hou rekening met het feit dat bijna alle markten waar onze bedrijven in actief zijn Europees zijn en handel, transport of industrie zich kan verplaatsen of elders produceert/investeert. Zorg dus voor een **aantrekkelijk investeringsklimaat**. Nieuwe investeringen zijn de motor voor vernieuwing en de transitie van havens.
- Doe op al het nieuwe beleid voor haven- en industrieclusters in het vervolg een **'buurlandentoets'** om te bezien of we niet uit de pas lopen en er een ongelijk speelveld ontstaat voor bedrijven.
- **Verminder regeldruk;** VNONCW werkt op dit moment aan een overzicht van waar veel lenW regelgeving havens in de weg staat. Benut dit om de regeldruk verder terug te dringen.
- **Bestaande industrie is een springplank naar de toekomst.** Veel nieuwe bedrijvigheid rond havens (zie o.a. Avantium, Blue Circle Olefins en bijvoorbeeld de VPR pyrolyse fabriek) heeft ook bestaande industrie, bedrijvigheid en opschaaflfaciliteiten (zie RDM in Rotterdam) nodig om te kunnen opschalen. Onze havens zijn dan ook belangrijke broedplaatsen/ecosystemen voor de nieuwe innovatieve en duurzame bedrijvigheid van de toekomst. Voorkom dus dat bestaande industriële ecosystemen verder worden uitgehold. Zie voor waardevolle beleidslessen daarvoor o.a. dit [rapport](#) van PWC over de basisindustrie in havens en dit rapport van [CIEP](#).

### 3. Een goede infrastructuur is de basis van alles

- Van de bevoorrading van bouwplaatsen met bouwmaterialen tot de bevoorrading van onze winkels tot brandstoffen voor onze straaljagers tot talloze producten uit de basisindustrie. Havens spelen een sleutelrol in de beleving van ons land en het Europese achterland.
- Als BAZ hebben we echter grote zorgen over de infrastructuur rondom havens en op de voor ons belangrijke (achterland) corridors. Nederland investeert volgens de Rekenkamer structureel te weinig. De Rekenkamer signaleert dat alleen om de opgebouwde onderhoudsachterstanden weg te werken

circa €2 miljard per jaar extra nodig is en dan hebben we het nog niet over het weer opstarten van vernieuwings-/uitbreidingsprojecten.

- De problematiek die dit tekort aan middelen oplevert bij RWS en ProRail is bekend en vormt volgens ons inmiddels een gevaar voor de verkeersveiligheid, de leveringszekerheid, onze veiligheid/weerbaarheid én het verdienvermogen van ons land.<sup>2</sup>
- Er moet onzes inziens simpelweg geld bij voor de verbetering van sluizen, het (goedkoper maken van en uitbreiden van het) spoor en de weg. Het betreft investeringen die zichzelf terugverdienen en waarvoor dan ook andere begrotingsregels horen te gelden die investeringen makkelijker mogelijk moeten maken. Met name dit splinternieuwe [onderzoek van het EIB](#) biedt hierbij goede aanknopingspunten waar de exacte problemen zitten op weg, water en spoor die moeten worden aangepakt vanuit zeehaven perspectief:
  - zo zien we op de **weg** grote knelpunten rondom Rotterdam (A15, A4, A16) en bijvoorbeeld op de A2 (Amsterdam-Eindhoven) en andere achterlandcorridors zoals de A1 (Knooppunt Hoevelaken).
  - bij het **spoor** zien we verder capaciteitsgebrek op de havencorridors en achterlandverbindingen (meer ruimte voor goederentreinen en het voldoen aan de TEN-T eisen in 2030 voor langere treinen is nodig) en hoge kosten die vervoer per spoor niet aantrekkelijk maken (zie tekstbox met voorbeelden van een ongelijk speelveld).
  - voor wat betreft de **Binnenvaart** zien we toenemende storingen bij sluizen en gebrek aan alternatieve (omvaar) routes. Met name doen zich problemen voor bij Amsterdam en in Midden-Nederland.

Ook op andere vormen van infrastructuur voor elektra en buisleidingen zien we verschillende risico's:

- **Stroomtekorten vanaf 2028**; het risico is reëel volgens Tennet dat er al vanaf 2028 [stroomtekorten](#) kunnen optreden in Nederland en havens als Rotterdam.
- **Delta Rhine Corridor**; doordat de CO<sub>2</sub>-leiding Europees gezien niet geoormerkt wordt als een leiding van 'algemeen belang' loopt de ontwikkeling van deze leiding t.o.v. van de waterstofleiding achter op schema.
- **Aramis**; De Nederlandse overheid heeft al veel gedaan om de lancering van het Aramis CCS-project te ondersteunen. De geraamde transport- en opslagkosten van Aramis zijn echter fors gestegen in vergelijking met de initiële inschatting. Met het huidige tarief worden klanten geconfronteerd met een gat van ten minste €15–20 per ton CO<sub>2</sub> ten opzichte van de meest recent gepubliceerde SDE++-tarieven. En met een wezenlijk risico dat dit gat groter wordt als de resultaten van de aanbestedingsprocedures voor de aanleg van het systeem hoger uitvallen dan de huidige ramingen. Daarnaast zijn er uitschieters boven de €15–20 per ton CO<sub>2</sub> voor klanten die vanwege hun locatie een langere afstand moeten overbruggen.
- **Walstroom**; Door investeringen in walstroom-installaties worden de prijzen van walstroom soms wel 3x zo hoog dan voorheen. Dit werkt de businesscase van ondernemers, die hogere kosten niet kunnen doorrekenen door een zeer concurrerende markt tegen en dit vertraagt de implementatie van (waterstof) elektrisch aangedreven schepen.

#### ADVIES BAZ:

- **Focus op méér investeringen in weg, binnenvaart en spoor**, vooral in onderhoud en bestaande kwaliteit, maar ook nieuwe projecten die zorgen voor meer capaciteit moeten doorkunnen. Herstel als eerste stap op korte termijn de indexering in het Mobiliteits- en Deltafonds. Zorg daarnaast z.s.m. voor een ruimer en toekomstvast investerings- en financieringslangetermijnplan voor onze infra met ruimere budgettaire mogelijkheden voor investeringen in infra;

<sup>2</sup> Zie ter illustratie bijvoorbeeld: <https://specials.fd.nl/bruggen-sluizen-en-wegen-zijn-in-verval-maar-het-geld-voor-de-hoognodige-reparaties-ontbreekt>

- **Prioriteer projecten met hoogste maatschappelijke en economische opbrengst** en pak de grootste knelpunten aan (o.a. Rotterdam-corridors, spoorcapaciteit, sluisen). Neem goederenvervoer en economische waarde expliciet mee in alle keuzes die worden gemaakt voor havens en infrastructuur;
- **Zit niet stil om havens bereikbaar te houden.** Terwijl er in de infra veel niet kan door een gebrek aan middelen kan er ondertussen ook van alles wel. Zo kunnen we beter data delen, kunnen we *betalen-naar-gebruik* invoeren, kunnen we de super-eco combi toelaten en bijvoorbeeld autonoom rijden in de nacht. Schaal dit soort innovaties op en ruim wettelijke blokkades hiervoor op. Zie ook dit [onderzoek](#) dat hier bij kan helpen. Belangrijk is dat alle publiekprivate partners hier samen de schouders onder zetten komende jaren rondom de verschillende zeehavens zodat we wel blijven innoveren.
- **Heb aandacht voor het achterland en werk constructief samen met buurlanden op het realiseren van grensoverschrijdende trajecten die van belang zijn voor de Nederlandse economie.** Een goede verbinding van de zeehavens naar het achterland is essentieel om de goederenstroom van en naar de zeehavens te voeren. Benoem onder meer de corridor Noord-Oost expliciet in de Havennota en neem bijvoorbeeld de Seine-Scheldeverbinding voor de binnenvaart mee. Met name binnenvaart en spoorgoederenvervoer zijn sterk internationaal gedreven.
- **Versterk de modaliteiten en creëer weerbaarheid/wendbaarheid.** Alleen door de verschillende modaliteiten (weg, water en spoor) substantieel te versterken en het spoor goedkoper te maken zorgen we dat de modal shift echt weer op gang komt in havens. De beweging is nu helaas omgekeerd en er gaat steeds meer naar de weg. Om het systeem weerbaar te maken tegen schokken is het belangrijk ervoor te zorgen dat er in het totale systeem en de losse modaliteiten voldoende redundantie is, zodat essentiële trajecten niet afhankelijk zijn van een enkele weg, spoor of sluis. Zie ook de eerder genoemde analyse van EIB met alle knelpunten in het goederenvervoer.
- **Behoud ruimte havengebonden activiteiten.** Voorkom dat kostbare haveninfrastructuur verdwijnt door transformatie van havengebieden naar woningbouw. Deze infra is te kostbaar om te vervangen op een andere locatie, terwijl woningbouw op veel andere plekken mogelijk is.
- **Geef Rijkswaterstaat brede opdrachten.** Maak de technische staat van een object niet het enige leidende principe. De economische impact van renovaties, vernieuwingen of onderhoud ligt breder dan de technische staat. Zet in op trace-aanpak, zodat traces niet meerdere keren gestremd worden door werkzaamheden aan losse objecten.
- **Voorkom stroomtekorten in onze belangrijke industrieclusters én zorg voor nieuwe infrastructuur voor de energietransitie;** Stroomtekorten zijn te voorkomen door bijvoorbeeld de 'nieuwe' kolencentrales om te bouwen naar biomassa centrales met CO<sub>2</sub>-afvang. Zo zorgen we voor een robuust en duurzaam energiesysteem met onder meer wind op zee, SMR's (straks), batterijen en gascentrales. Juist deze centrales liggen ideaal bij havens, koelwater, aanlanding grondstoffen, etc. Zorg verder dat andere relevante infrastructuur voor de energietransitie (waterstof, CO<sub>2</sub>, warmte, etc) tijdig gereed is, zodat bedrijven tijdig weten waar ze aan toe zijn en daarop kunnen investeren.
- **Werk constructief samen met buurlanden** op het realiseren van grensoverschrijdende trajecten die van belang zijn voor de Nederlandse economie.

#### 4. De energietransitie - Ruimte voor realisme en investeringszekerheid

- De zeehavens en de omliggende industrieclusters zijn de absolute spil in de nationale en Europese energietransitie. Hier landen de grote windparken op zee aan, hier wordt de waterstofeconomie opgebouwd, en hier bevindt zich de energie-intensieve industrie die verduurzaamt én de rest van Nederland moet voorzien van duurzame grondstoffen en brandstoffen.
- De ambitie bij de bedrijven is groot, maar de uitvoering loopt vast op de praktijk. De transitie slaagt alleen als de overheid zorgt voor de juiste randvoorwaarden: voldoende (schone) elektronen en

moleculen, een betrouwbare infrastructuur en wetgeving die investeringen stimuleert in plaats van wegjaagt. Zie onder enkele van de belangrijkste issues die spelen.

### Tekstbox: de energietransitie in de praktijk

- **Van netcongestie en stikstof tot hoge nettarieven.** Ondernemers willen investeren in elektrificatie, waterstofproductie, bio-brandstoffen en circulaire grondstoffen. In de praktijk lopen zij echter aan tegen een stapeling van knelpunten. Van netcongestie tot een gebrek aan vergunningsruimte door stikstof. Plannen voor elektrolyzers worden ondertussen vertraagd of verplaatst naar het buitenland door de combinatie van hoge nettarieven en de onzekerheid over de beschikbaarheid van voldoende groene stroom. Tegelijkertijd dwingt nationale wetgeving (zoals bijmengverplichtingen voor waterstof of de specifieke invulling van REDIII) de Nederlandse industrie in een keurslijf dat in omliggende landen niet bestaat. Dit remt de transitie juist af in plaats van deze te versnellen.
- **Sleutelrol voor koolstofafvang en -opslag (CCS).** Voor de industrie is CCS een onmisbare transitietechnologie om op korte termijn substantiële CO<sub>2</sub>-reductie te realiseren. Projecten zoals Aramis zijn hierin cruciaal, maar de recent fors gestegen transport- en opslagtarieven slaan een financieel gat ten opzichte van de SDE++-subsidies. Zonder aanvullend beleid om dit gat te dichten, dreigen vitale verduurzamingsprojecten te stranden, wat klimaatdoelen in gevaar brengt.
- **Verduurzaming van de scheepvaart en bunkering.** De energietransitie in de havens raakt ook de logistieke keten zelf. De introductie van walstroom is een goede stap, maar de businesscase voor reders en exploitanten staat onder druk door de extreem hoge elektriciteitsprijzen (soms wel factor 3 hoger dan voorheen). Daarnaast zorgt een strengere nationale timing van de REDIII-richtlijn ten opzichte van onze buurlanden nu al voor een verschuiving van de bunkermarkt naar het buitenland. Verduurzaming van de scheepvaart (via bio-LNG, methanol en waterstof) moet synchroon lopen met de regio om weglekeffecten te voorkomen.

### ADVIES BAZ:

- **Werk gebiedsgericht én publiekprivaat samen rond zaken als stikstof, KRW, netcongestie en andere complexe opgaves.** Rondom de haven van Rotterdam is een gebiedsgerichte aanpak rond stikstof in uitwerking. Dit is een interessant voorbeeld van succesvolle publiek-private samenwerking die ook voor andere haven- en industrieclusters interessant is. Ook op andere terreinen als netcongestie en de Kaderrichtlijn water is een dergelijke intensieve PPS-samenwerking noodzaak om te voorkomen dat de boel verder vastloopt tijdens de energie- en grondstoffentransitie.
- **Zorg voor een gelijk Europees speelveld tijdens de transitie:** zie hiervoor het advies in paragraaf 2. Te vaak zien we dat we vanuit de beste intenties in Nederland aan het micromanagen zijn met soms grote gevolgen voor investeringen die afketsen of vertragen. Zorg voor goede randvoorwaarden en een aantrekkelijk klimaat om juist hier te investeren.
- **Garandeer leveringszekerheid en verlaag de netkosten:** Maak havens prioriteit bij de allocatie van netcapaciteit en pak de hoge nettarieven aan. Onderzoek daarnaast proactief marktinitiatieven, zoals het ombouwen van moderne kolencentrales naar biomassa-installaties met CO<sub>2</sub>-afvang (BECCS), om stroomtekorten vanaf 2028 te voorkomen en het net te stabiliseren.
- **Zorg voor meer flexibiliteit in vergunningen.** Vergunningen vormen een blokkade voor veel bedrijven die willen investeren in verduurzaming en decarbonisatie. Bedrijven staan in de startblokken maar worden gehinderd door regels.
- **Dicht het financiële gat voor CCS-projecten:** Zorg dat de SDE++-systematiek of andere stimuleringsmaatregelen flexibel meestijgen met de reële marktconforme tarieven van transport- en opslaginfrastructuur (zoals Aramis), zodat lopende projecten niet stilvallen.
- **Maak alternatieve brandstoffen in havens concurrerend:** Faciliteer een aantrekkelijk tarief voor walstroom en stimuleer de markt voor de invoeding van hernieuwbare brandstoffen (zoals bio-LNG en waterstof) op haventerminals conform de standaarden in onze buurlanden.

### 5. De digitalisering – voortbouwen op wat aantoonbaar werkt

De Nederlandse zeehavens zijn internationaal toonaangevend op het gebied van digitalisering, mede dankzij Portbase als nationaal opererend Port Community System en de jarenlange samenwerking tussen

havenbedrijfsleven, havenbedrijven en de rijksoverheid. Wij vragen lenW in de Havennota 2.0 deze koers te bestendigen: digitalisering in de havens is geen doel op zich, maar een randvoorwaarde voor een efficiënte, veilige en duurzame logistieke afhandeling. Het bedrijfsleven pleit voor een havennota die voortbouwt op bestaande infrastructuur en samenwerkingsverbanden, in plaats van nieuwe, parallelle initiatieven te starten. Onze belangrijkste adviezen op een rij:

#### ADVIES BAZ:

- **Gebruik Portbase als ruggengraat van datadeling.** Portbase heeft zich de afgelopen decennia bewezen als neutrale, publiek-privaat gedragen infrastructuur voor informatie-uitwisseling in de havens. Wij vragen lenW deze rol in de Havennota 2.0 expliciet te erkennen en te ondersteunen, waarbij de beoogde implementatie van de EMSWe-verordening de bestaande samenwerking tussen Havenbedrijf Rotterdam, lenW en Portbase als basis kan dienen. Deze driehoek moet een governance-model bieden waarop overheidsinitiatieven en nieuwe Europese verplichtingen kunnen worden aangesloten, zonder dat hiervoor nieuwe systemen of structuren nodig zijn. Het bedrijfsleven onderschrijft het belang van datadelen tussen logistieke partijen en overheden, maar benadrukt dat dit het meest effectief verloopt via één gezamenlijke, bestaande infrastructuur in plaats van versnipperde, sectorale of door de overheid zelf ontwikkelde platforms.
- **Rol van lenW is faciliteren, niet zelf bouwen.** Haven-logistieke stromen zijn per definitie internationaal: lading, documenten en data bewegen tussen havens, vervoerders en autoriteiten over de hele wereld. Nationale of sectorale Nederlandse platforms staan daarom al snel op gespannen voet met de behoefte aan interoperabiliteit. Wij vragen lenW in de Havennota 2.0 daarom expliciet aansluiting te zoeken bij EU-brede initiatieven en internationale digitale standaarden voor informatie-uitwisseling, zoals het werk van UN/CEFACT (United Nations Centre for Trade Facilitation and Electronic Business), ISO-standaarden zoals die van ISO/TC204 voor Intelligent Transport Systems, in plaats van nationale invullingen te ontwikkelen die elders weer moeten worden geharmoniseerd. In dat licht roepen wij lenW op terughoudend te zijn met het zelf ontwikkelen of aanjagen van nieuwe digitale platforms of tools voor de havensector. Goedbedoelde overheidsinitiatieven leiden in de praktijk vaak tot doublures, extra rapportagelasten en versnippering van data, terwijl marktpartijen en Portbase al in deze behoefte voorzien of hiertoe het beste in staat zijn, en internationale standaarden beter kunnen borgen. De Havennota 2.0 zou daarom als uitgangspunt moeten hanteren dat lenW de markt faciliteert en waar nodig knelpunten in wet- en regelgeving wegneemt, in plaats van zelf marktpartij te worden.
- **Samenwerking met uitvoeringsinstanties verdient verankering.** De ondernemers zien in de samenwerking met Douane, ILT en NVWA op het gebied van digitale grenstoezicht- en controleprocessen een goed voorbeeld van hoe digitalisering en datadeling via Portbase in de praktijk al werken: één informatiestroom die door meerdere uitvoeringsinstanties wordt benut, in plaats van losse, instantie-specifieke systemen. De Havennota 2.0 zou deze werkwijze als uitgangspunt moeten nemen voor toekomstige digitaliseringsopgaven bij de grens, bijvoorbeeld in het kader van aangescherpt veiligheids- en defensiebeleid. De ondernemers vragen lenW zich in te zetten voor structurele afstemming tussen de betrokken uitvoeringsinstanties onderling, zodat nieuwe controle- of rapportageverplichtingen vanaf de start worden ingepast in de bestaande infrastructuur, in plaats van achteraf te worden geïntegreerd.
- **Aanjagen waar nodig, gericht op opschaling.** Tegelijk vragen wij lenW een actieve rol te blijven spelen waar marktpartijen elkaar niet vanzelf vinden, zoals in het verleden is gebleken uit de werkwijze van de Topsector Logistiek. Het gaat dan vooral om het bijeenbrengen van partijen en gerichte cofinanciering om kansrijke digitale toepassingen van pilotfase naar brede toepassing te brengen. De Havennota 2.0 zou hierbij als uitgangspunt moeten nemen dat publieke middelen worden ingezet voor opschaling van bewezen oplossingen binnen de bestaande infrastructuur, niet voor de ontwikkeling van nieuwe systemen.

## 6. Weerbaarheid en wendbaarheid in een onzekere wereld

- Weerbaarheid vraagt om een gezamenlijke investering, publiek-privaat en met gebruik van elkaars kennis. Met name bij de bedrijven in de havens zit een schat aan kennis hoe wendbaar te blijven ook onder onzekere omstandigheden. Benut deze praktijkkennis. Op het terrein van ondermijning hebben we gezien hoe goed dit kan werken als we dit effectief doen.
- Havens organiseren verder zelf weerbaarheidstafels en proberen zich voor te bereiden op ongewisse scenario's als stroomuitval of andere crises. De overheid implementeert via de verschillende vakdepartementen wetgeving zoals de Wet Weerbaarheid Kritieke Entiteiten (Wwke) en ook de Cyberbeveiligingswet (Cbw) zal op korte termijn ingaan. Risico is dat op dit onderwerp bedrijven door de bomen het bos niet zien, of het enkel als een juridische verplichting zien. Het is van belang dat I&W samen optrekt met de BAZ en de afzonderlijke ondernemersorganisaties. Dat vergroot het draagvlak bij de bedrijven en maakt de aanpak effectiever. Coördinatie en goede afstemming vanuit de Rijksoverheid en met de ondernemersorganisaties is daarvoor dus nodig.
- Voor de dual-use investeringen, investeringen die de civiele infrastructuur verbeteren maar ook de nationale veiligheid versterken, is een visie vanuit I&W gewenst, afgestemd met Havenbedrijven en BAZ. Integraliteit is hierin het sleutelwoord. Laten we bij voorkeur inzetten op knooppunten en oplossingen die vanuit meerdere invalshoeken rendement opleveren voor de korte en lange termijn. Dual-use mag ook Economie, logistiek, defensie, duurzame inzetbaarheid, weerbaarheid, het heeft allemaal met elkaar te maken. Dual-use mag ook multiple-use worden.

### ADVIES BAZ:

- **Werk publiekprivaat samen voor wendbaarheid en weerbaarheid.** Het is van belang dat I&W samen optrekt met de BAZ en de afzonderlijke ondernemersorganisaties. Dat vergroot het draagvlak bij de bedrijven en maakt de aanpak effectiever. Coördinatie en goede afstemming vanuit de Rijksoverheid en met de ondernemersorganisaties is daarvoor nodig.

## 7. Maak havens aantrekkelijk voor (nieuw) talent

- Havens leveren zeer goed betaalde banen in industrie en logistiek op allerlei niveaus (MBO, HBO en WO). Ook is veel werk al geautomatiseerd.
- Door de vergrijzing AI en de energietransitie gaat werken in havens echter nog verder veranderen. Dit vereist dat werknemers nieuwe vaardigheden en kennis ontwikkelen, variërend van digitaal kundig tot gespecialiseerde technische kennis.
- Het vergroten van de **instroom van talent** is daarmee een kritische randvoorwaarde voor het realiseren van de duurzame, digitale en circulaire haven. Zonder voldoende vakmensen kunnen bedrijven niet verduurzamen, komen nieuwe productieketens niet van de grond en blijft de internationale concurrentiekracht van havens onder druk staan.
- Het **onderwijs** is een belangrijke speler bij het op peil houden van de arbeidsmarkt. De jongeren (scholieren) van nu zijn de werknemers van de toekomst. De arbeidsmarkt krapte neemt toe door vergrijzing, demografische ontwikkelingen, maar ook doordat er minder jongeren kiezen voor een technische of logistieke opleiding.
- **Innovatie/optimalisatie, AI en vitaliteit:** met alle ontwikkelingen die er zijn op het gebied van technologische innovatie moeten werknemers mee ontwikkelen. Dit vergt veel in een snel veranderende werkomgeving. Voor vitale, gezonde en wend- en weerbare medewerkers is verder goed vitaliteitsbeleid essentieel voor bedrijven, zeker gezien de vergrijzing en minder instroom van jongeren.

- **De bereikbaarheid van havens** is op sommige plekken (zoals Rotterdam) een knelpunt. 85% van de Rotterdamse werkgevers (arbeidsmarktonderzoek 2024) noemt mobiliteit als belangrijke uitdaging. Openbaar vervoer is slecht geregeld en de komende jaren wordt door overbelasting van het wegennetwerk veel vertraging verwacht.

#### ADVIES BAZ:

- **Sterk MBO (en HBO) in de regio.** Benoem het belang van het regionale MBO en zet in op behoud van MBO in de regio.
- **Stimuleer samenwerking tussen bedrijven en onderwijsinstellingen** middels proeffabrieken en campusconstructies.
- Technische en logistieke opleidingen moeten verder ondersteund worden door een **modulair scholingsaanbod**, meer **generieke opleidingen** bij de start en **specialisatie** in het laatste jaar en praktijkonderwijs op locatie bij de bedrijven. Om aantrekkelijkheid te vergroten moet het **schoolgeld** volgens ons worden geschrapt.
- Omdat de werkzaamheden veranderen, is **Leven Lang Ontwikkelen (LLO)** een belangrijk thema, goed geschoolde werknemers zijn flexibeler, makkelijker inzetbaar en verhoogt de arbeidsproductiviteit. Zorg voor een financieel aantrekkelijke regeling voor bedrijven en medewerkers.
- Het is noodzakelijk om **gerichte programma's** in te zetten voor het leren omgaan met digitale technieken (AI), de onbekendheid en dus onzekerheid weg te nemen, schep een **vangnet** voor medewerkers die niet mee kunnen in de ontwikkelingen.

#### 8. De leefomgeving en woningbouw

- Ruimte voor bedrijvigheid, voldoende en kwalitatief goede woningen, een gezonde leefomgeving en voldoende natuur/recreatie in de nabijheid zijn belangrijk voor medewerkers in de haven en industrieclusters.
- Belangrijk is verder dat in haven en industriegebieden een goede dialoog met de omgeving plaatsvindt. Er blijven in Nederland plekken nodig met de zwaarste milieucategorieën en voor bijvoorbeeld recycling, etc. Het belang hiervan wordt met de komst van de circulaire industrie alleen maar groter. Essentieel is dat bewoners en bedrijven goed met elkaar in gesprek blijven.
- Een mooi voorbeeld hoe dit kan is het Convenant Vlaardingen Rivierzone en de nieuwe havendialoog rond Rotterdam. Bedrijven moeten hinder waar mogelijk minimaliseren. Tegelijk moeten we voorkomen dat bebouwing te dicht op bestaande industrie en havenactiviteiten plaatsvindt die daar veelal al decennia actief is en van grote waarde is voor onze economie, onze veiligheid en leveringszekerheid.

#### ADVIES BAZ :

- **Dialoog met de omgeving.** Investeer in goede lokale dialogen tussen bedrijven en omwonenden.
- **Zorg voor voldoende woningen.** Belangrijk is voldoende woonruimte te blijven realiseren voor het aantrekken van talent naar havens en ook voor buitenlandse vakkrachten en internationale medewerkers/kenniswerkers.
- **Ruimte voor bedrijvigheid en ook voor de grondstoffentransitie.** Koester de bestaande havens en voorkom dat havens moeten wijken voor woningbouw. Ruimte die wordt weggenomen uit HMC bedrijventerreinen moet verplicht elders worden gecompenseerd. Reserveer voldoende ruimte voor energietransitie en circulaire economie, evenals dubbel ruimtegebruik tijdens de transitie. Voorkom dat kostbare haveninfrastructuur verloren gaat voor niet-haven functies. Voorkom bij de bouw van nieuwe woningen dat te dicht op belangrijke bedrijvigheid wordt gebouwd die moeilijk te verplaatsen is.

Voldoende terreinen in de hoge milieu-categorieën blijven nodig. Zeker ook met de opkomst van een meer circulaire economie die meer ruimtebeslag vraagt en meer transport.

- **Stapel niet qua milieueisen.** Voorkom ook op het terrein van milieu en leefomgeving nationale of regionale/ provinciale koppen op regels, zoals nu gebeurt met de regels rondom [Financiële Zekerheid](#) (met grote verschillen in uitvoering tussen regionale omgevingsdiensten), gezonde leefomgeving of tankputten. Zorg voor werkbare geluidsplafonds en werkbaar beleid rond Pfas in de bodem door blusschuim.
- **KRW;** met de kaderrichtlijn water moet worden voorkomen dat dit het nieuwe “stikstof” wordt in havengebieden. Zie ook de recente [aanbevelingen](#) van VNONCW in dit kader. Belangrijk is te realiseren dat Nederland een delta is en dus het einde van het ‘afvoerputje’ en we moeten voorkomen dat we opnieuw ‘op slot gaan’. Ook hier is nauwe publiekprivate samenwerking geboden.

## 9. Tot slot

Met deze aanbevelingen hopen we bij te dragen aan sterke havennota waarbij we de enorme potentie die onze zeehavens- en industrieclusters hebben maximaal te benutten. Juist voor een weerbare, duurzame en bedrijvige toekomst is dit van essentieel belang. Voor vragen t.a.v. dit paper kunt u met één van de ondergetekenden contact opnemen.

### Contactpersonen:

Edwin van Scherrenburg (Deltalinqs) 0630417005, Arnoud Verhage (ORAM) 0620615172 en Sten Wennink (SBE) 0633017743