

GOED VOORNEMEN: VERGROOT UW CYBERWEERBAARHEID

Het is een menselijke eigenschap om dreigend gevaar te bagatelliseren: mij overkomt dit niet. Wie staat er elke dag bij stil dat er in zijn woning kan worden ingebroken? Toch gebeurt dat in Nederland elke dag 65 keer. Soms wordt het inbrekers niet eens moeilijk gemaakt. Dan is de voordeur op het nachtslot maar staat het bovenlichtje achter open. Of staat de tuindeur wagenwijd open terwijl er even - vijf minuten maar - een boodschap wordt gedaan.

Nu vind ik 65 al best veel, maar ik schrok pas echt toen ik laatst cijfers hoorde over hoe vaak bedrijven in onze haven te maken krijgen met pogingen tot inbraak. Kleine en middelgrote bedrijven: tientallen keren per dag. Grote internationale ondernemingen: tot honderdduizend keer per dag.

Honderdduizend! Per dag!

Nee, natuurlijk gaat het hier niet om boeven die met een koevoet het bedrijfspand proberen binnen te dringen. Het gaat hier om indringers in de digitale systemen. Ze komen in verschillende vormommingen en met verschillende motieven, maar ze zijn met velen.

Gelukkig mislukken de meeste pogingen. Maar dat het goed mis kan gaan, hebben we hier in Rotterdam aan den lijve ondervonden toen vijf jaar geleden een cyberaanval een grote containerterminal enkele dagen platlegde. Containers bleven letterlijk tussen wal en schip hangen.

Die aanval leek een duidelijke wake up call. Er is veel van geleerd en er is veel verbeterd. Maar toch vraag ik me af of we met zijn allen niet weer in slaap gesukkeld zijn.

De wereld is er niet veiliger op geworden. Behalve uit de hoek van criminelen die het om losgeld

is te doen, komen cyberaanvallen van de kant van staten die uit zijn op ontregeling van wat zij als de vijand beschouwen. Op de Russische staatstelevisie is de haven van Rotterdam open en bloot als potentieel doelwit genoemd. Noem het digitale oorlogsvoering. Daartegen is digitaal afweergeschut nodig.

Bedrijven hebben daarin zeker een eigen verantwoordelijkheid. Voor zichzelf, om schade aan de processen en de reputatie te voorkomen. Maar ook voor de ander, want in een haven zijn bedrijven met elkaar verbonden in een keten. Een geslaagde aanval op de één kan leiden tot besmetting van een tweede of derde, met grote gevolgen voor het geheel.

Dat lijkt nog niet tot iedereen doorgedrongen. Anders kan ik niet verklaren waarom er nog zo weinig deelnemers zijn in het programma van FERM Rotterdam. FERM is een initiatief van overheid en bedrijfsleven en is bedoeld om onderling kennis uit te wisselen over cyberdreigingen en hoe je je cyberweerbaarheid kunt vergroten.

Er doen nu een kleine 50 bedrijven mee aan FERM. Veel te weinig als je bedenkt dat er duizenden bedrijven actief zijn in het haven-industrieel complex. Of als je weet dat 150 door de overheid als vitaal beschouwde bedrijven in de haven halverwege 2024 moeten voldoen aan strengere Europese regels op het gebied van cybersecurity, de NIS-2 regeling.

Gelukkig is er ook goed nieuws. Door gerichte overheidssteun kunnen deze vitale bedrijven tot eind juni gratis deelnemen aan FERM. Laat dat een aansporing zijn en een goed voornemen voor een digitaal veiliger 2023.



**VICTOR VAN DER
CHIJS,**

voorzitter van
Deltalinqs.

ACHTERBLIJVER

Geen steun voor 'energieslurpers'. Het bericht in Het Financieele Dagblad onlangs dat energie-intensieve sectoren in Nederland niet hoeven te rekenen op compensatie voor de opgelopen gasprijzen, liet me even schrikken. De haven van Rotterdam staat immers vol met zulke energie-intensieve industrie, die - laten we dat niet vergeten - veelal basis- of grondstoffen maakt voor andere industrieën.

Laat bedrijven eerst maar eens vergroenen en verduurzamen en zo hun afhankelijkheid van fossiele brandstoffen verminderen, zo luidde de boodschap in het artikel. Volgens de redenering: een overheid die meebetaalt aan dure fossiele energie, dwarsboomt die verduurzaming alleen maar.

De krant baseerde zich op het traditionele nieuwjaarsartikel van de hoogste ambtenaar op het ministerie van Economische Zaken en Klimaat in het blad voor economen ESB. Benieuwd naar het volledige verhaal, heb ik dat artikel er maar eens op nagelezen.

Inderdaad pleit deze topambtenaar ervoor het beleid van de regering te richten op transformatie naar een duurzame economie. Compensatie voor hoge energieprijzen vindt zij daar niet in passen, want dat ontnemt bedrijven de prikkel om te vergroenen. Dat neemt niet weg, schrijft ze, dat er omstandigheden kunnen zijn waarin het noodzakelijk is dat de overheid wél bijspringt. Bijvoorbeeld als industrieën die belangrijk zijn voor de strategische autonomie dreigen te moeten sluiten. Tijdelijke steun moet dan kunnen.

Volgens mij valt er op deze analyse weinig af te dingen. Maar de politieke praktijk is weerbarstiger. Minister Adriaansens stelt in brieven aan de Tweede Kamer de situatie goed te monitoren. Maar monitoren is iets anders dan proactief

beleid. Hoe beoordeel je welke sectoren wellicht steun behoeven als er geen heldere visie is op de toekomst van de industrie?

Sowieso vraag ik mij af of zij niet al te laat is. Want ik zie het NU al met eigen ogen gebeuren: bedrijven in de haven van Rotterdam die besluiten om productie af te schalen of stop te zetten en te verplaatsen naar elders (lees: de VS, Azië) omdat energie daar goedkoper is. In plaats van productielocatie wordt Rotterdam zo steeds meer importlocatie. Dat is om meerdere redenen slecht voor Nederland. Het raakt onze welvaart omdat we economisch een stap terugzetten. Het doet af aan de schaalvoordelen die Rotterdam altijd zo'n gunstige vestigingsplaats voor dit soort activiteiten maakten. Het betekent een verlies aan kennis die je juist moet inzetten om dit soort productieprocessen te verduurzamen. Het ondermijnt de strategische autonomie en vergroot de afhankelijkheid van andere landen.

Terwijl in de VS president Joe Biden met zijn Inflation Reduction Act de concurrentiepositie van Amerikaanse bedrijven verbetert en in Europa de regeringen van Duitsland en Frankrijk met steunpakketten van miljarden hun industrie overeind houden, blijft Nederland achter. Als het geen onverschilligheid is, of lichtzinnigheid, wat is het dan?

Natuurlijk, het is niet alles kommer en kwel in Nederland. Zeker in Rotterdam heeft een groot aantal bedrijven zich al lang gecommitteerd aan de omslag naar een fossielvrije industrie. Niet alleen door daar kennis en energie in te steken, maar ook door er daadwerkelijk veel geld in te investeren en grote risico's te nemen. Ik zou wensen dat de minister dat onderkent en meer actie onderneemt. De verduurzaming van de belangrijke en vaak cruciale energie-intensieve industrie verdient een duidelijk perspectief.



VICTOR VAN DER CHIJS,

voorzitter van Deltalinqs.

HET VERHAAL VAN ROTTERDAM

De industrie staat er niet altijd even goed op in Nederland. Klimaatactivisten willen de fossiele industrie liever vandaag dan gisteren het land uit. Burgers die de verwarming afgelopen winter een graadje lager hebben gezet spreken schande over de grote winsten die de oliemaatschappijen hebben gemaakt. Als ik de commentaren lees, krijg ik de indruk dat sommigen multinationals liever kwijt dan rijk zijn. De boodschap vanuit de industrie dat het vestigingsklimaat hier onder druk staat, maakt weinig indruk.

Bevalt het je hier niet meer? Dan ga je toch!

Dit sentiment hoor je terug in de politiek. Het is gelukkig nog geen geluid dat alles overstemt. Maar in een tijd dat de overheid pijnlijke keuzes moet maken over de verdeling van de schaarse ruimte voor dit soort economische activiteiten, kan het toch doorklinken in beleid. We zijn nu eenmaal gewend om in Nederland politiek te bedrijven waar iedereen aan bod komt, alles gewikt en gewogen wordt, en belangen links en rechts worden uitonderhandeld.

Polderen: in Nederland kwamen we daar altijd een heel eind mee. Dat lukt ons steeds minder goed. In het buitenland hebben ze er geen boodschap aan. Het internationale bedrijfsleven al helemaal niet.

Of we het nu leuk vinden of niet, op hoofdkantoren in Houston, Londen of Hongkong vinken ze heel zakelijk lijstjes af om te bepalen waar hun investeringen op de lange termijn het beste renderen.

Rotterdam is op dat punt kwetsbaar. Want onze haven heeft nu eenmaal veel van dat soort internationaal aangestuurde bedrijven. Ik merk in gesprekken met lokale managers hier dat die steeds meer moeite hebben om hun hoofdkantoren

ervan te overtuigen dat Rotterdam nog steeds een aantrekkelijke vestigingsplaats is.

Met welk verhaal van Rotterdam kunnen we hen op pad sturen, als we ambiëren dat we als economische motor in de toekomst net zo belangrijk blijven als we nu zijn?

In de brief over het vestigingsklimaat die VNO-NCW onlangs stuurde aan de Tweede Kamer staat het goed verwoord: het vestigingsklimaat van nú gaat over het borgen van de economie van morgen. We moeten aantrekkelijk zijn voor bedrijven die hier willen komen, maar evenzeer voor bedrijven die willen blijven.

Ik vraag het kabinet om visie, maar dan wel om visie die we direct kunnen omzetten in daden. Niet om een lonkend perspectief voor een verre toekomst. Mij bekruipt het gevoel dat niet iedereen beseft dat we aan de vooravond staan van grote investeringsbeslissingen over de energie- en grondstoffentransitie. We kunnen het ons niet permitteren nog een paar jaar door te modderen, want dan zijn we te laat. Het momentum is extreem belangrijk.

Het rijtje problemen is maar al te bekend: stikstof, arbeidsmarkt, fysieke ruimte, netcongestie, fiscale onzekerheid, onduidelijke of ongunstige regelgeving. Wat we nodig hebben is ook bekend: een betrouwbare, efficiënte en effectieve overheid die deze problemen aanpakt en perspectief biedt. Een overheid die vanuit de huidige stilstand de trein in beweging zet en laat versnellen.

Als dat gebeurt, dan heeft Rotterdam een verhaal. Het verhaal van een industrie- en energiecluster dat slim samenwerkt aan de noodzakelijke transitie. En ja, waar ook geld verdiend kan en mag worden. Met dat verhaal heeft Rotterdam goud in handen. En daarmee Nederland ook.



VICTOR VAN DER CHIJS,

voorzitter van Deltalinqs.

WEL WILLEN MAAR NIET KUNNEN

Deltalinqs ondersteunt het Haven Industrieel Complex intensief op weg naar een CO2-vrije en circulaire haven. Ons Climate Program is erop gericht om bedrijven te helpen die werk willen maken van de energie- en grondstoffentransitie die daarvoor nodig is. Wij zijn ervan overtuigd dat die transitie niet alleen goed is voor het milieu en het klimaat, maar ook voor de concurrentiepositie van de haven als cluster van innovatie.

Uiteraard volg ik op de voet wat er in het havengebied op dit gebied gebeurt. Dat durf ik best indrukwekkend te noemen. Vooral de ontwikkelingen op het gebied van waterstof zie ik eruit springen, van de bouw van nieuwe groenwaterstoffabrieken tot de transformatie van bestaande productiefaciliteiten en van de aanleg van pijpleidingen tot de bouw van opslagtanks. Bij elkaar opgeteld lopen er meer dan twintig initiatieven voor de productie en toepassing van deze schone energiedrager.

Maar er is meer dan waterstof alleen. Denk aan de bouw van een fabriek voor biokerosine, een faciliteit voor het recyclen van batterijen, de aanleg van walstroom of het elektrisch varen in de binnenvaart. En dat is dan nog maar een kleine greep.

Alleen al vorig jaar stak het havenbedrijfsleven grofweg 3 miljard euro in dit soort duurzame initiatieven. Het totaalbedrag aan investeringen in gerealiseerde en nog te realiseren projecten ligt nog vele malen hoger. De indruk die weleens wordt gewekt dat de Rotterdamse haven bij de energietransitie op zijn handen zit, vind ik volkomen onterecht.

Maar... er is een grote maar. Het is ook waar dat sommige projecten niet of met vertraging van de grond komen. Daar zijn verschillende redenen voor.

Zoals trage vergunningverlening of schaarste aan elektriciteit. De voornaamste reden is het gebrek aan stikstofruimte, dat in heel Nederland de bouw aan banden legt.

Terwijl de Rotterdamse industrie nauwelijks bijdraagt aan de neerslag van stikstof in de Nederlandse natuur, verhindert dit dat zij op volle kracht bijdraagt aan de vermindering van de Nederlandse CO2-uitstoot, waarin zij wel een groot aandeel heeft. Dat is een absurde situatie.

Nu heeft een ambtelijke adviesgroep (Interdepartementaal Beleidsonderzoek - IBO) onlangs een rapport uitgebracht waarin ze het kabinet aanbevelingen doet voor aanvullende maatregelen om de CO2-uitstoot versneld omlaag te brengen. Ook de industrie moet extra aan de bak, vindt de adviesgroep. Een van de voorgestelde maatregelen is een verhoging van de CO2-heffing.

Natuurlijk, in theorie kan een hogere prijs voor CO2 de uitstoot daarvan verminderen. De praktijk is echter dat bedrijven die daar volop op willen inzetten, vastlopen in het vergunningentraject of jarenlang moeten wachten op een ruimere aansluiting op het elektriciteitsnet. Ze willen wel, maar kunnen niet.

Nota bene het rapport zelf noteert dat tijdige realisatie van energie-infrastructuur en vlotte vergunningverlening 'randvoorwaardelijk' is voor aanvullende beprijzing. Ik raad het kabinet aan juist dit onderdeel van het advies ter harte te nemen.

Van ons als industrie mag worden verwacht dat we onze verduurzamingsplannen waarmaken. Van de overheid mogen we verwachten dat die ons daartoe in stelt staat. Als dat niet lukt, helpt een hogere CO2-prijs ook niet.



VICTOR VAN DER CHIJS,

voorzitter van Deltalinqs.

BOUWEN AAN DE ECONOMIE VAN DE TOEKOMST

Wat is de grootste uitdaging voor uw bedrijf? Wanneer ik bestuurders van bedrijven in de haven deze vraag stel, is het antwoord bijna zonder uitzondering: waar haal ik de juiste mensen vandaan?

De moeizame zoektocht naar arbeidskrachten is allesbehalve nieuw. Al heel lang lopen er initiatieven en programma's om mensen warm te maken voor een baan in de haven. Toch is er iets veranderd. Voorheen lag het probleem vooral op het bordje van de afdeling personeelszaken. Als die maar creatief genoeg waren, zou het wel goed komen, was de geruststellende gedachte. Nu is de situatie met 9.000 vacatures - and counting - zo nijpend dat ceo's zich er zelf tegenaan moeten bemoeien: het is Chefsache geworden.

Dat dwingt ook Deltalinqs tot actie. We ontkomen er niet aan om meer te investeren in het thema arbeidsmarkt. Deze zomer brengen we zwaar geschut in het veld om de ambities die we als haven- en industriegebied op dit vlak hebben, waar te maken. Antje Koster, afkomstig van HES International, begint als programmadirecteur sociale transitie, terwijl Frits Gronsveld, scheidend voorzitter van het Scheepvaart en Transport College (STC) door Deltalinqs is aangesteld als aanjager en versneller van de Human Capital Coalitie Energietransitie (HCCE).

Die coalitie, die we begin dit jaar hebben gesmeed, is een intensieve samenwerking met andere partijen, want natuurlijk, Deltalinqs kan dit niet alleen. We doen het samen met gemeente Rotterdam, Havenbedrijf Rotterdam, Hogeschool Rotterdam, Techniek College Rotterdam en STC. We moeten alle energie en expertise vanuit deze organisaties gebruiken om samen nieuwe wegen te

vinden waarop we dit probleem aanpakken.

Nieuwe wegen zijn noodzakelijk, daar ben ik van overtuigd. Als we blijven proberen wat we altijd hebben gedaan, gaat het ons niet lukken. Bedrijven zullen over oude, ingesleten gewoontes moeten heenstappen. In plaats van onderling te concurreren op arbeid moeten we er collectief voor zorgen dat talent niet naar andere sectoren wegsijpelt maar juist naar ons toe komt.

Dé grote verandering ligt besloten in de naam HCCE. De energietransitie vraagt om personeel met andere skills. Tegelijkertijd is de transitie een bron van nieuwe werkgelegenheid. Ze kan zo maar 10.000 tot 15.000 extra banen opleveren.

Om ervoor te zorgen dat dit geen onvervulde vacatures blijven, zullen we breder naar het arbeidspotentieel moeten kijken. Laten we eerlijk zijn: de haven is toch vooral nog een bolwerk van witte mannen. Vrouwen, leden van de lhbtq+-gemeenschap, Nederlanders met een migratieachtergrond, ze zijn er wel, maar ondervertegenwoordigd.

Zeker bij die laatste groep is het beeld hardnekkig: de haven is de plek waar opa of vader zwaar en vies werk deed. Vanuit dat perspectief is een baan buiten de haven een stap hogerop. Dat de haven van nu vooral op verduurzaming en digitalisering drijft, moeten we veel meer op het netvlies zien te krijgen.

De haven is niet van vroeger, integendeel. Hier gebeurt het: hier bouwen we aan de economie van de toekomst. Laten we dat met enthousiasme blijven uitdragen. Dan heb ik er geloof in dat mensen aan die toekomst mee willen werken.



VICTOR VAN DER CHIJS,

voorzitter van Deltalinqs.

BEWUST KIEZEN

Ik noem de transitie van fossiel naar duurzaam en circulair vaak 'De grote verbouwing'. In Rotterdam, met zijn raffinaderijen, basisindustrie en op- en overslag, is de verduurzamingsopgave extra groot. Het Haven Industrieel Complex moet stevig op de schop. Het goede nieuws is dat we in deze transitie internationaal vooroplopen. Onze bedrijven trekken er hard aan om ervoor te zorgen dat we én de klimaatdoelen halen én concurrerend blijven. De overgang is ingewikkeld, maar biedt ons ook grote kansen.

Er zijn in de Rotterdamse haven nu zo'n 70 transitieprojecten die operationeel zijn, worden uitgevoerd of in de startblokken staan. En dat is nog maar het begin. De verbouwing is pas over zo'n 25 jaar echt afgerond. En dat terwijl de verkoop gewoon door moet gaan, want we blijven ook nog lang afhankelijk van fossiele grondstoffen.

Die langdurige verbouwing vraagt om veel extra mensen. Daarnaast creëren de toegepaste nieuwe technologieën en de voortschrijdende digitalisering ook nieuwe banen. Het aantal vacatures in de haven blijft stijgen. Uit recent onderzoek blijkt dat maar liefst 37 procent van de vacatures rond de energietransitie 'onvervulbaar' is. Daarbij gaat het vooral om technisch geschoolde mensen. Hierdoor dreigt de vaart uit de energietransitie te gaan.

We hebben ons technisch talent harder nodig dan ooit; daarmee overdrijf ik niet. We kunnen er niet omheen draaien: jongeren laten het technisch onderwijs links liggen. Wist u dat Nederland in de top 5 staat van OECD-landen waar jongeren het minst voor een technische of bèta-opleiding kiezen? De afgelopen vijf jaar is de instroom op de technische scholen gehalveerd en een kentering is niet in zicht. Terwijl we weten dat de technici maar ook de IT'ers van de toekomst onmisbaar zijn om de haven van de toekomst te bouwen. We moeten in actie komen.

We, daarmee bedoel ik in de eerste plaats het bedrijfsleven. De tijd dat we rustig achterover konden leunen is allang voorbij. We zullen ons veel meer moeten openstellen, leerlingen naar ons toe halen om te laten zien wat we doen, de stageplekken bieden die nodig zijn. We zullen ze moeten verleiden om bij ons te komen werken.

We zullen dat ook meer collectief moeten doen. Binnenkort lanceren we de website www.werkeninderotterdamsehaven.nl. We willen daar laten zien dat er meerdere goede redenen zijn om bij de studiekeuze aan een baan in de haven te denken. Omdat je dan werkt in de nummer één haven van Europa. Omdat je er een goed salaris kan verdienen met bijbehorende arbeidsvoorwaarden. Omdat je er op veel manieren kunt ontwikkelen. Omdat je een bijdrage kan leveren aan maatschappelijk impactvolle projecten, zoals de energietransitie en digitalisering. Bedrijven uit het gebied kunnen participeren in deze webportal en daarmee hun zichtbaarheid vergroten.

De bedrijven moeten dus aan de bak. Maar ik vind dat hier ook een taak voor het onderwijs en de overheden ligt. Er kiezen immers veel te weinig jongeren voor een technische opleiding. Onbekendheid met de baankansen in de haven en industrie mag daarvoor niet de reden zijn. Stimuleren helpt en daarom mogen leerlingen best geholpen worden met kiezen, zonder overigens de vrijheid van onderwijs ter discussie te willen stellen.

Scholen moeten nog sterker inspelen op wat de maatschappij nodig heeft. We gaan door de belangrijkste transitie sinds misschien wel honderd jaar. Een transitie die veelomvattend is en van iedereen wat vraagt. Daar hoort de verantwoordelijkheid bij om dat verhaal aan de jongeren van nu te vertellen, zodat zij heel bewust de keuze voor later kunnen maken.



VICTOR VAN DER CHIJS,

voorzitter van Deltalinqs.

EEN MOOI UITGANGSPUNT

Een vertrek is altijd een goed moment om terug te blikken en de balans op te maken, maar ook om vooruit te kijken. Wat hebben we achter de rug, hoe staan we ervoor, liggen we op koers?

Vorige maand nam de havengemeenschap afscheid van Allard Castelein als ceo van het Havenbedrijf Rotterdam. Bijna tien jaar lang heeft hij richting gegeven aan de ontwikkeling van de haven. Geen geringe opgave voor wie dan ook, want het Havenbedrijf is zoveel meer dan alleen beheerder en havenmeester. Het moet ook een heldere visie op een gezonde, duurzame toekomst hebben, en vasthouden aan die visie in een context van lokale belangen, nationale politiek en een internationaal speelveld.

Het is geen geheim dat de energietransitie een van de speerpunten was in die visie. De omslag van een haven die drijft op fossiele brandstoffen naar een haven die draait om hernieuwbare energie is noodzakelijk om te voorkomen dat Rotterdam de 'dinosaurus' van de industrie wordt, zoals Castelein het zelf uitdrukte in een van zijn afscheidsinterviews. Met de uitspraak dat er voor de fossiele industrie op termijn geen plaats meer zou zijn in de haven - die niet bij iedereen in die industrie goed viel - zette hij de zaak op scherp. Het moet gezegd: daarmee is veel in beweging gezet.

Het thema energietransitie is zo alomtegenwoordig, dat een andere pijler van de haven soms wat uit het zicht dreigt te raken. We moeten er oog voor blijven houden dat Rotterdam ook de grootste logistieke draaischijf van Noordwest-Europa is. Soms lijkt het

wel of er crises nodig zijn - Brexit, Covid, blokkade Suezkanaal - om ons eraan te herinneren dat logistieke ketens kwetsbaar zijn. Totdat het weer, ik zou bijna zeggen geruisloos, goed gaat.

Dat gebrek aan ruis is natuurlijk schijn. Logistiek is een optelsom van inspanningen van tal van partijen in de keten om de afhandeling zo efficiënt mogelijk te laten verlopen. IT en in toenemende mate AI helpen daarbij. Ook digitalisering is een belangrijk speerpunt voor de toekomst van de haven. De voortdurende ontwikkeling van het port community systeem van Portbase en de lancering van planningstool NextLogic voor de containerbinnenvaart zijn voorbeelden dat ook daarin al grote stappen zijn gezet.

Maar ook de meest efficiënte haven kan niet zonder voldoende capaciteit om de allergrootste containerschepen te ontvangen. Tien jaar geleden was Maasvlakte 2 net gereed en draaiden de nieuwe containerterminals van APM en RWG er proef. Nu moeten die alweer uitbreiden en dat doen ze ook, terwijl ECT en rederij MSC op Maasvlakte 1 hun gezamenlijke terminal grondig gaan vernieuwen. Dat zijn drie megaprojecten waarmee miljarden aan investeringen gemoeid zijn. Eenmaal gereed zal de containercapaciteit in Rotterdam met 40 procent zijn uitgebreid. Ik vind dat indrukwekkend.

AI met al heeft de haven van Rotterdam zich met zowel de industrie als met de logistiek in een mooie uitgangspositie gemanoeuvreerd om zijn leidende positie ook de komende tien jaar te behouden.



VICTOR VAN DER CHIJS,

voorzitter van Deltalinqs.

CRISIS

De beelden van afgelopen zomer zullen niet alleen op mijn netvlies gebrand staan. De verzengende hittegolven in Zuid-Europa, de oplaaierende bosbranden op Rhodos, de verwoestende hagelbuien in Italië. We zien met eigen ogen de directe gevolgen die de klimaatverandering teweegbrengt.

Klimaatverandering, voor sommigen is dat woord een eufemisme. Zij spreken liever van een klimaatcrisis. Hoe dan ook, als nu nog niet iedereen doordrongen is van de noodzaak om uitvoering te geven aan de maatregelen die we met elkaar hebben afgesproken om de opwarming van de aarde tegen te gaan, wanneer dan wel?

Ook in Nederland hebben we daarover afspraken gemaakt. We zullen met zijn allen aan de bak moeten. Het bedrijfsleven heeft zich verplicht de uitstoot van CO2 fors te reduceren. In het Rotterdamse havengebied zijn we volop bezig met de omslag van fossiele naar hernieuwbare energie. De initiatieven in het industriecluster Rotterdam-Moerdijk tellen op tot bijna 40 procent van de nationale klimaatdoelstelling voor 2030.

Maar hoewel inmiddels iedereen de urgentie voelt dat we moeten opschieten met deze transitie, stukt die toch. Daar zijn verschillende redenen voor: wetgeving die uitblijft, vergunningen die niet of niet snel genoeg loskomen, rechterlijke vonnissen die projecten stilleggen, subsidies die te lang op zich laten wachten. Het is alsof er een deken van onvermogen is neergedaald over bestuurlijk Nederland.

Met recht zijn we trots op het poldermodel dat we hier doorgaans hanteren. We praten misschien lang en veel, maar dan komen we er ook uit. Het is de vraag of we ons dat op dit thema nog kunnen permitteren.

Als we inderdaad van een klimaatcrisis kunnen spreken, ligt het dan niet voor de hand dat we daarnaar handelen? We hebben dat eerder gedaan bij de financiële crisis van 2008, die aanleiding was voor de Crisis- en Herstelwet. Die is trouwens nog steeds van kracht en gaat volgend jaar op in de nieuwe Omgevingswet. Ik heb al eens eerder gepleit voor een Transitiewet, specifiek gericht op het tijdig halen van de klimaatdoelen in combinatie met groene industriepolitiek.

Eén ding weten we zeker: als we blijven voortmodderen, gaan we de klimaatdoelen niet of niet op tijd halen. De energietransitie is zo veelomvattend dat we het anders moeten doen, in elk geval tijdelijk. Zodat we als maatschappij sneller die bocht kunnen nemen.

Hou me ten goede: ik pleit hier niet voor het overboord zetten van onze democratische principes. We moeten zuinig zijn op ons stelsel van 'checks and balances'. Wel zouden we kritisch moeten onderzoeken wat er binnen dat stelsel beter, slimmer en sneller kan. Hoe bereiken we een nieuwe balans tussen wat democratisch noodzakelijk blijft en wat een crisis van ons vraagt?

Dat brengt mij op een crisis van geheel andere orde. De kabinetscrisis en de daardoor noodzakelijke verkiezingen zorgen voor nieuwe vertraging in de klimaataanpak. Beleid en uitvoering liggen weer voor maanden stil. Maar ik wil positief afsluiten: als opstellers van verkiezingsprogramma's, campagneleiders en lijsttrekkers er nu eens voor zorgen dat voortvarend klimaatbeleid dit najaar écht een verkiezingsthema wordt, dan groeit uit deze kleine crisis misschien toch iets moois voor de grote crisis.



VICTOR VAN DER CHIJS,

voorzitter van Deltalinqs.

LIEVER GROEN HIER DAN GRIJS ELDERS

Over twee maanden mogen we weer naar het stemhokje. De verkiezingen voor de Tweede Kamer op 22 november beloven ongekend spannend te worden, met een aantal nieuwe partijen hoog in de peilingen en bij sommige traditionele partijen een nieuwe generatie aan zet. Wat de uitslag ook wordt, linksom of rechtsom zullen de winnaars hun stempel op het beleid van de komende vier jaar drukken. Er staat dus veel op het spel.

Ook voor de haven van Rotterdam hangt veel af van een betrouwbare, stabiele en voorspelbare overheid. Natuurlijk, het havenbedrijfsleven is al lang begonnen met de transitie naar een nieuwe economie, gebouwd op hernieuwbare in plaats van fossiele energie. We zijn er zeker nog niet, maar we zijn stevig onderweg, en zo lang dat het geval is, is een stimulerende en ondersteunende rol van 'Den Haag' broodnodig.

Dat stimuleren en ondersteunen kan op verschillende manieren. Bijvoorbeeld door het aantrekkelijker maken van technische studies, want schaarste aan mensen met de juiste kennis en vaardigheden vertraagt de transitie. Door de afvalstoffenregelgeving aan te passen zodat veel meer afval voor recycling in aanmerking komt. Door op grote schaal walstroom aan te leggen in havens. Door buisleidingen voor CO2 en waterstof naar het Europese achterland aan te leggen. Door in te zetten op onderzoek naar nieuwe technologieën. Door sneller vergunningen af te geven.

Dit is nog maar een kleine greep uit de vele maatregelen die noodzakelijk zijn om de positie van het haven- en industriecomplex van Rotterdam tegelijkertijd te verduurzamen en te versterken. Maar daar is wel politieke wil voor nodig en de

bereidheid om te investeren. Ook nu de grenzen van de staatsfinanciën in zicht zijn gekomen.

Voor politici kan het, zeker in campagnetijd, verleidelijk zijn om te verkondigen dat de rekening voor de transitie eenzijdig bij het bedrijfsleven moet worden neergelegd. Dat zou erg onverstandig zijn, juist op het moment dat die bedrijven terecht zijn gekomen in een perfect storm van hoge inflatie die ze niet volledig kunnen doorberekenen, van een stijgende rente die lenen duurder maakt en van hoge energieprijzen die in Europa de concurrentiepositie aantast. En dat alles in een stagnerende economie. Investerings in verduurzaming moeten economisch haalbaar blijven.

Maar het gaat niet alleen om geld. De groene industriepolitiek die Nederland moet voeren is niet los te zien van een internationale context. De regelgeving moet zoveel mogelijk Europees zijn en als het even kan zelfs mondiaal. Verschuiving van maakindustrie naar landen waar de regels minder streng zijn, moeten we zien te voorkomen. Liever groen produceren hier dan grijs elders.

Dat is niet alleen beter voor het klimaat. Het maakt ons - Nederland en in bredere zin Europa - minder afhankelijk van andere delen in de wereld. We moeten ons voorbereiden op een meer zelfstandig Europa, want we weten inmiddels dat zelfs de onvoorwaardelijke steun van de Verenigde Staten niet meer vanzelfsprekend is. Een eigen basisindustrie is essentieel. Laten we de ijzersterke positie die Rotterdam hierin nog steeds binnen Europa heeft niet verspelen, maar koesteren.



VICTOR VAN DER CHIJS,

voorzitter van Deltalinqs.

OOK ZONDER FOSSIELE SUBSIDIES CONCURREREND

Fossiele subsidies, er is veel over ze te doen. Activisten demonstreren continu om ze snel en radicaal af te schaffen. Hoewel een meerderheid van de Nederlanders die acties afkeurt, steunt een even grote meerderheid wel het doel ervan.

Om daar maar direct heel duidelijk over te zijn: ook Deltalinqs vindt dat de fossiele subsidies moeten verdwijnen. Ze dragen immers niet bij aan het versnellen van de energietransitie, die we ook hier in Rotterdam zo snel mogelijk willen realiseren. Tegelijkertijd is het belangrijk dat we goed weten waarover we het hebben, en beseffen welke consequenties afschaffing heeft.

Vorig jaar schatte het kabinet de fossiele subsidies in op ruim 4 miljard euro. Vlak voor Prinsjesdag maakte de regering een nieuwe berekening bekend die uitkwam op maximaal 46,4 miljard euro. Het grote verschil roept de vraag op welk cijfer accuraat is, of dat er nog meer over het hoofd is gezien. Wat wel duidelijk is, is dat het veel uitmaakt op welke basis er wordt gerekend.

Nederland is een van de weinige landen waar nu gedegen onderzoek is gedaan naar de aard en de hoogte van de fossiele subsidies (die overigens strikt genomen geen subsidies maar belastingvrijstellingen of -kortingen zijn). Er is nog weinig zicht op de situatie in andere landen. Toch is die internationale context belangrijk, want Nederland is geen gesloten bolwerk maar een open economie.

Bijna de helft van de financiële vrijstelling voor fossiele brandstoffen ligt vast in internationale verdragen of Europese afspraken. Nederland kan die niet eenzijdig veranderen. Waar dat wel zou kunnen, zijn de gevolgen voor de economie en voor de maatschappij enorm. Want eigenlijk zie je dan af van collectieve uitgaven om productie en consumptie betaalbaar te houden, zolang

duurzame energiebronnen nog ontoereikend zijn. De transitie kan niet zonder pijn. Als we daadwerkelijk de volle prijs betalen, inclusief maatschappelijke kosten en klimaatkosten, betekent dit dat sommige producten veel duurder gaan worden, van het dagelijkse brood bij de bakker tot de benzine aan de pomp. Misschien is dat uiteindelijk ook noodzakelijk, maar daar moeten we het dan wel over eens zijn. Het vraagt van iedereen aanpassingen, niet alleen van bedrijven, maar ook van consumenten.

Bovendien moet consensus daarover Europese consensus zijn. Anders is het risico levensgroot dat Nederlanders gaan shoppen over de grens en bedrijven het land verlaten. Vervolgens moet Europa zijn grenzen sluiten voor producten uit landen die fossiele subsidies nog niet hebben afgeschaft.

Is zo'n eensgezinde Europese politiek realistisch? Sceptici zullen zeggen: dat wordt Sint-Juttemis. Als het al lukt zal het veel te laat zijn om de klimaatverandering binnen de perken te houden.

Wat mij betreft is dat te fatalistisch. De Europese Unie heeft de afgelopen jaren bewezen dat het in crisissituaties - denk aan covid, denk aan Oekraïne - leiding kan nemen en heel besluitvaardig kan zijn.

Natuurlijk blijft het dan aan het Nederlandse en specifiek Rotterdamse bedrijfsleven om te bewijzen dat het innovatief genoeg is om zonder fossiele subsidies toch een gezonde concurrentiepositie te behouden.



VICTOR VAN DER CHIJS,
voorzitter van Deltalinqs.

NIET LANGER PLEISTERS PLAKKEN

Onorthodoxe maatregelen die buiten de gebaande paden gaan. Zo noemde minister Rob Jetten (Klimaat en Energie) zijn voornemens om de krapte op het stroomnet te verlichten. De minister klonk daadkrachtig, getuigend van de ernst van de situatie. Ruimte voor consumenten om zonnepanelen en laadpalen aan te sluiten en voor bedrijven om aansluitingen te vernieuwen of uit te breiden, wordt zeer schaars. Dat is zorgwekkend, want juist grootscheepse elektrificatie moet zorgen voor verduurzaming. Dat geldt in de Rotterdamse haven voor zowel industrie als logistiek.

Het moet gezegd: de aangekondigde maatregelen, zijn inderdaad uitzonderlijk. Zoals de netbeheerders toestaan om met extra geld zonder vergunning alvast te bouwen aan de benodigde infrastructuur. Of om bedrijven met de zachte dwang van prijsprikkels ertoe te bewegen de productie zo aan te passen dat zij zoveel mogelijk buiten de piekuren stroom gaan afnemen.

Ik heb echter slecht nieuws: dit zal voor de haven niet voldoende zijn.

Om te beginnen moeten veel plannen nog op haalbaarheid worden onderzocht. En als ze haalbaar zijn, is het nog onduidelijk wanneer ze in gaan.

Maar goed, stel dat volledige en snelle invoering van de maatregelen de capaciteit van het net verdubbelt. Zijn we er dan? Ik vrees van niet, want nieuwe schattingen over de toename van de elektrificatie wijzen op een vervijfvoudiging van de vraag, of zelfs meer. Voor de energie-intensieve industrie is dit het enige alternatief naast waterstof is om de processen te vergroenen.

Het is duidelijk dat de toekomstige vraag naar stroom lange tijd is onderschat. Door de netbeheerders, maar misschien ook door het bedrijfsleven. Zelfs nu nog hebben we die vraag niet goed in beeld. Dat komt wellicht ook omdat

bedrijven hun kaarten voor zich houden, soms uit concurrentieoverwegingen.

Een jaar geleden hebben het Havenbedrijf Rotterdam en Deltalinqs het Data Safe House opgericht. Het idee achter deze neutrale instantie is dat bedrijven daar vertrouwelijk hun duurzaamheidsplannen en de daarmee samenhangende stroombehoefte kunnen deponeren. Met die informatie krijgen de netbeheerders beter zicht op het totaal van die behoefte en kunnen ze hun investeringen daarop afstemmen.

Zo kunnen bedrijven zelf bijdragen aan de oplossing van dit immense probleem. Zoals ze wellicht ook slimmer zouden kunnen omgaan met pieken in hun energievraag. Al zit daar een grens aan, want veel bedrijven zijn ingericht op volcontinu produceren.

Er wordt veel van de bedrijven gevraagd en verwacht, en dat is terecht. Maar bedrijven kunnen niet leveren als de netbeheerders niet óók leveren. Daartoe zullen de onorthodoxe maatregelen van minister Jetten nog wat onorthodoxer moeten worden.

Je kunt de grootste transitie van de afgelopen vijftig jaar niet oplossen met steeds meer pleisters plakken. Vaker al heb ik gepleit voor een Transitiewet om de energietransitie vlot te trekken. Deze wet moet de hardnekkige problemen radicaal oplossen: de netcongestie, maar evenzeer het stikstofdossier en de trage vergunningverlening. Als uitgangspunt voor de lengte van procedures en de inzet van mensen en middelen moeten overheid en bedrijven het eindresultaat nemen, namelijk het halen van afgesproken klimaatdoelen. Alleen zo blijven die binnen bereik.



VICTOR VAN DER CHIJS,
voorzitter van Deltalinqs.

NEDERLAND, LET OP UW SAECK

Na de verrassende uitslag van de verkiezingen voor de Tweede Kamer wordt naarstig geprobeerd om een regeringscoalitie te smeden. Hoe dat gaat aflopen, weten we uiteraard nog niet; het zou zomaar geruime tijd kunnen gaan duren. Eén ding weten we wél zeker: over economie is het in de campagne nauwelijks gegaan. Laat staan over een toch cruciaal onderdeel daarvan, het ondernemingsklimaat voor het (inter)nationale bedrijfsleven.

Dat geeft te denken en voorspelt weinig goeds voor het regeerakkoord dat partijen - welke dat dan ook moge zijn - op enig moment moeten sluiten.

Kennelijk heeft het vertrek van hoofdkantoren van bedrijven als Shell, Unilever en DSM weinig indruk gemaakt. Integendeel, door voor een belasting op de inkoop van eigen aandelen en een beperking van de fiscale voordelen voor expats te stemmen, heeft de Tweede Kamer het onlangs nog iets onaantrekkelijker gemaakt voor bedrijven om voor Nederland te kiezen - of er te blijven.

Nu is het misschien flauw om net te doen alsof onze volksvertegenwoordigers het vestigingsklimaat van Nederland helemaal niets kan schelen. Het was dezelfde Tweede Kamer die vorig jaar een motie aannam die vroeg te laten onderzoeken wat de redenen zijn voor bedrijven om Nederland te verlaten.

Dat onderzoek, uitgevoerd door Buck Consultants International, is afgelopen zomer gepresenteerd en heeft geen enkele publiciteit gehaald. Toch staan er behartenswaardige dingen in.

Zo zou een geruststellende conclusie van dit onderzoek kunnen zijn dat bedrijven die Nederland hebben verlaten, dat niet in de eerste plaats deden omdat de ondernemingsomstandigheden in Nederland zo slecht zijn. Die kunnen een rol spelen, maar dan als onderdeel van een optelsom aan redenen, waarbij een veranderde strategie van het (moeder)bedrijf en de beperkte beschikbaarheid

van personeel het zwaarste wegen. Ook lagere arbeidskosten elders en het benutten van nieuwe marktkansen worden genoemd als redenen voor vertrek.

Toch geeft dat een te rooskleurig beeld. Inderdaad, weinig bedrijven zullen Nederland ontvluchten en hier hun 'stranded assets' achterlaten. Daar zijn die assets over het algemeen - en zeker in het Rotterdamse havengebied - veel te groot en waardevol voor.

Het sluipende gevaar is dat bedrijven weliswaar blijven, maar niet meer investeren. Of veel minder investeren. Zeker in de huidige tijd van grote transitie, die juist om grote investeringen vraagt, is dat funest.

Bedrijven die investeren doen dat voor de lange termijn, minimaal tien jaar en vaak veel langer. Ze beginnen daar alleen aan als ze ervan op aan kunnen dat in de tussentijd niet telkens de spelregels veranderen. Het is een veeg teken dat in het onderzoek van Buck met name producerende bedrijven aangeven dat zij de overheid in dit opzicht steeds minder als een betrouwbare partner zien. Nieuwe investeringen landen daarom steeds vaker in het buitenland.

O Nederland, let op uw saeck. Politiek Den Haag, trek het u aan dat u bedrijven kopschuw maakt. Bewijs meer dan alleen lippendienst aan een vestigingsklimaat waarin het bedrijfsleven kan floreren. Voer daarom een duidelijk, samenhangend en vooral consistent beleid dat ondernemingen zekerheid biedt. Houd het aantrekkelijk om in Nederland te investeren. Anders krijgt u daar onherroepelijk heel veel spijt van.



VICTOR VAN DER CHIJS,
voorzitter van Deltalinqs.