

BIJLAGE Producten van het gezamenlijke Werkprogramma Zeehavens 2014-2016 'Alle hens aan dek'

Havenbedrijven en ondernemersverenigingen startten in 2014 samen met het Rijk het werkprogramma met een diversiteit aan acties die bijdragen aan versterking van het vestigings- en ondernemingsklimaat in de zeehavens en daarmee de concurrentiepositie.



Deze bijlage bevat de uitkomsten van de acties uit het werkprogramma tot november 2016. De acties zijn ondergebracht in de thema's:



1. Nederlandse zeehavens en Europa;
2. Bereikbaarheid en logistiek;
3. Ondernemerschap en arbeidsmarkt;
4. Duurzaamheid en innovatie;
5. Zeehavens en hun omgeving;
6. Havensamenwerking en borging nationale publieke belangen.
7. ICT




De partners streven gezamenlijk naar een Europees gelijk speelveld voor alle zeehavenbeheerders en het zeehavenbedrijfsleven. Sinds 1992 heeft de Europese Commissie meerdere malen toegezegd duidelijkheid te verschaffen over de (on)geoorloofdheid van staatssteun aan zeehavens. Tegelijkertijd is het voorstel voor een EU-havenverordening behandeld in het Europese Parlement. Daarin wordt (onder meer) de toegang tot havendienstverlening en financiële transparantie van havenbeheerders geregeld. Daarnaast neemt Nederland het initiatief richting andere lidstaten om richtsnoeren staatssteun aan zeehavens te verkennen. Over het vervallen van de vrijstelling van de vennootschapsbelasting (VPB) voor de Nederlandse zeehavens is uw Kamer geïnformeerd in een brief dd 14 september 2016 met een reactie op de moties naar aanleiding van het debat over het vervallen van de vrijstelling (TK 34003, nrs. 18, 19 en 23).

Om beschikbare Europese budgetten te benutten voor (co-)financiering vanuit Brussel voor belangrijke Nederlandse infrastructurele projecten zijn diverse acties uitgevoerd. Er is een maritiem loket voor zeehavens gerealiseerd. Daar draagt RVO actief informatie uit over voor de havens relevante tenders en subsidies en mogelijkheden voor cofinanciering. Middels twee onderzoeken is verder inzicht verkregen in de potentieel voor de Nederlandse zeehavens belangrijke buitenlandse projecten op TEN-T corridors. Beide onderzoeken zijn afgerond na afstemming met de Nederlandse zeehavens. Op basis hiervan hebben Rijk en Havenbedrijf Rotterdam ieder afzonderlijk een formele reactie op het Duitse concept-Bundesverkehrswegenplan (BVWP) gegeven teneinde aandacht te vragen voor de, vanuit Nederlands belang gezien, belangrijkste infrastructurele projecten in het BVWP. Dit betreft o.a. de verdieping van de Rijn in Duitsland. De conclusies van het onderzoek zijn tevens gebruikt voor de Nederlandse reactie aan de Europese Commissie voor de herziening van de TEN-T werkprogramma's (i.c. Rhine-Alpine, Northsea-Med, Northsea-Baltic). Voorts zijn de onderzoeken gebruikt voor de strategische afwegingen in de voorbereiding op bilaterale overleggen met Duitsland, Zwitserland, Vlaanderen en de EC. Voor Connecting Europe Facility (CEF) cofinanciering zijn vier projecten gehonoreerd die direct betrekking hebben op de zeehavens en drie die betrekking hebben op de achterlandverbindingen: Zeetogang IJmond, Theemsweg Rotterdam, Nieuwe sluis Terneuzen; Maasroute.

BIJLAGE Producten van het gezamenlijke Werkprogramma Zeehavens 2014-2016 'Alle hens aan dek'

Acties	Producten	Illustraties
<p>1-a, b en c Bevorderen richtsnoeren staatssteun aan zeehavens</p> <p>Actief ondersteunen initiatieven EC</p> <p>Level playing field agenderen tijdens EU-voorzitterschap 2016</p>	<ul style="list-style-type: none"> . Beroep beëindiging vrijstelling VPB; . Uitstel met een jaar van de VPB-plicht per 1 januari 2017 in plaats van de door de EC gewenste 1 januari 2016; . Analyse invoering VPB-plicht Nederlandse zeehavens, door Erasmus Universiteit RHW en Ecorys, 23 mei 2016; . Inbreng bij de EC van het standpunt van Nederland voor richtsnoeren staatssteun aan zeehavens; . Compromis t.a.v. de EU Havenverordening tijdens het NL voorzitterschap; . Kritische reactie van Nederland op EC-consultatie naar de toevoeging van zeehavens aan de Algemene Groepsvrijstellingsverordening. 	 <p>The screenshot shows a news article from the European Parliament website. The title is "Europees Parlement verbetert ontwerp Havenverordening". The date is "dinsdag 08 maart 2016 16:20". The article discusses the improvement of the port regulation draft, mentioning Peter van Dalen's role and the involvement of the ECR and liberal groups.</p>
<p>2a Delen kennis van aanvragen; RVO krijgt zeehaven / maritiem 'loket'</p>	<ul style="list-style-type: none"> . Maritiem loket met een RVO-contactpersoon voor zeehavenpartijen en maritieme sector. . Voorlichtingsbijeenkomsten: <ul style="list-style-type: none"> - nationaal over Ten-T; - regionaal, bij ZSP, over diverse voor zeehavens en aanverwante sectoren relevante regelingen, subsidies en mogelijkheden voor cofinanciering vanuit Brussel voor projecten; . Afstemming activiteiten Zeehavenloket met de liaisons van de Topsectoren Maritiem, Water en Energie; . Ondersteuning van zeehavenpartijen en maritieme sector langs andere kanalen, zoals de Europese Investerings Bank (EIB) via het Netherlands Investment Agency (NIA). 	 <p>The screenshot shows a presentation slide from the Rijksdienst voor Ondernemend Nederland. The slide is titled "CEF Transport/TEN-T Informatie- en netwerkbijeenkomst" and "WORKSHOP 3 Zeehavenloket". The background image shows a port scene with a red container and a worker.</p>
<p>2b</p>		

BIJLAGE Producten van het gezamenlijke Werkprogramma Zeehavens 2014-2016 'Alle hens aan dek'

<p>Steun voor verbeteren achterlandverbindingen in andere lidstaten</p>	<ul style="list-style-type: none"> . Inventarisatie van de potentieel voor NL belangrijke buitenlandse projecten op de 4 relevante achterland TEN-T corridors, die bijdragen aan verbetering achterlandverbindingen van NL zeehavens. . Validatie en verdieping door Panteia van en aanvulling op reeds geïdentificeerde projecten. . Agendering ogv het rapport van enkele voor NL belangrijke onderwerpen in internationale bilaterale overleggen. . Onderzoek door Panteia naar de gevolgen voor de concurrentiepositie van Nederlandse zeehavens van buitenlandse infrastructurele investeringen, die zijn opgenomen in alle 9 TEN-T goederencorridors en de werkprogramma's Motorways of the Sea en ERTMS. 	<p>"Ich halte es für wichtig, dass in diesen Wasserstrassen der in den TEN-V CEF-Richtlinien vorgesehene Tiefgang von 2,50 m auf möglichst vielen Strecken abschnitten realisiert wird. Insbesondere ist mir an der Vertiefung des Rheins zwischen Duisburg und Koblenz auf 2,80 m sowie der Vertiefung zwischen Koblenz und Wiesbaden auf 2,10 m und langfristig ebenfalls auf 2,50 m gelegen."</p> <p>Uit de brief van 10 juni 2016 van minister Schultz aan de Federale verkeersminister Dobrindt over het concept Bundesverkehrswegeplan</p>
<p>2c Koppelen geplande infra 3 corridors aan TEN-T ondersteuning</p>	<ul style="list-style-type: none"> . Vertegenwoordiging NL in Corridor Forums en Motorways of the Sea Conference. . Minister van IenM gastvrouw TEN-T Days te Rotterdam (juni 2016) . Minister heeft op TEN-T Days NL belangen aangekaart bij mw. Trautmann (North Sea – Baltics corridor coordinator) en dhr. Wochiekowsky (Rhine-Alpine corridor coördinator) . Gehonoreerde aanvragen CEF-cofinanciering (Connecting Europe Facility) die direct betrekking hebben op de zeehavens: Zeetoegang IJmond, Theemstracé Rotterdam, Nieuwe sluis Terneuzen en Maasroute 	
<p>3 Ondersteuning acties 1 en 2 door havenbeheerders en bedrijfsleven</p>	<p>Afstemming op onderwerpen zoals havendienstenverordening, staatssteun en white paper transport.</p>	

BIJLAGE Producten van het gezamenlijke Werkprogramma Zeehavens 2014-2016 'Alle hens aan dek'



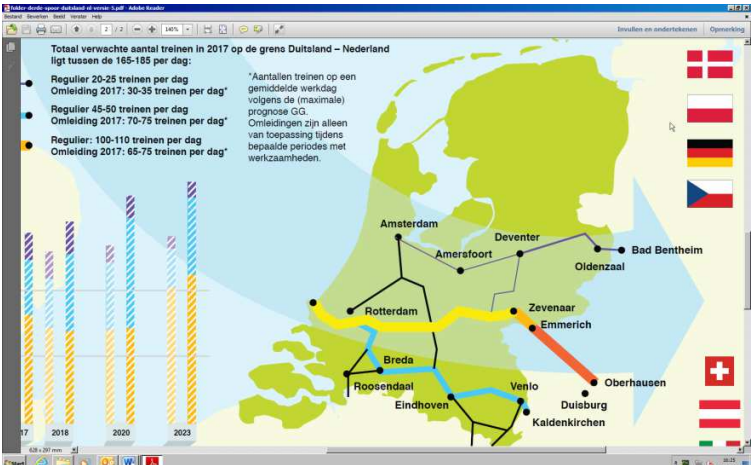
Thema 2 Bereikbaarheid en logistiek

Gezien de verwachte groei van de goederenstromen is een blijvend goede bereikbaarheid essentieel voor het functioneren van de Nederlandse zeehavens. De partners in het werkprogramma hebben dan ook 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. Om die reden hebben de partners - aansluitend bij de acties vanuit de topsector Logistiek, de Meerjarenprogrammering Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT), de Lange Termijn Spooragenda en de Bereikbaarheidsagenda – in het werkprogramma initiatieven genomen om de huidige en toekomstige bereikbaarheid van de zeehavens te versterken.

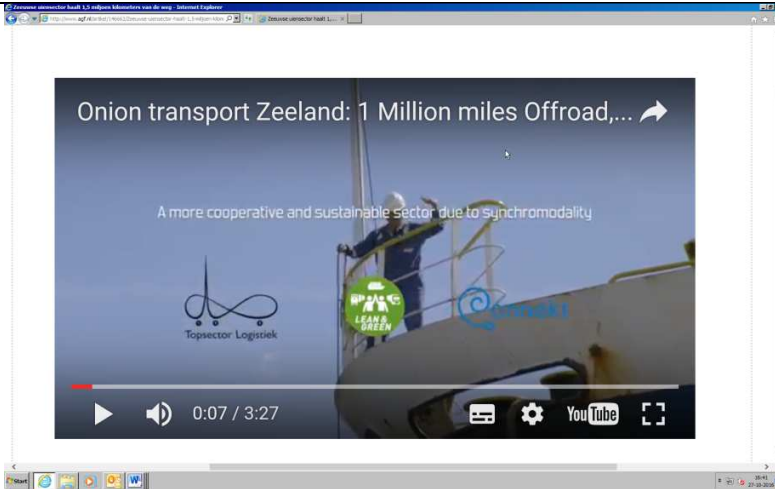
De Goederencorridoronderzoeken Oost en Zuid/Zuidoost worden afgerond. Begin 2017 stelt de Bestuurlijke Regiegroep van MIRT onderzoek Goederencorridors de definitieve rapportage met een gezamenlijke visie en actieprogramma vast. Op dat moment start een actieprogramma Goederencorridors Oost en Zuid/Zuidoost waarin op basis van wederkerigheid opgaven adaptief worden opgepakt. Tijdens het strategisch werkbezoek van Minister en Staatssecretaris (voorjaar 2017) zal op basis van de uitkomsten van het MIRT onderzoek Goederencorridors een nadere invulling van het multi-modaal programma worden gegeven. Ook worden dan afspraken over de governance structuur gemaakt. Zoals in de Lange Termijn Spoor Agenda deel 2 is aangekondigd kreeg de sector een aanspreekpunt voor goederenvervoer. Deze one-stop-shop is in de beheerconcessie van ProRail voor de periode 2015 - 2025 opgenomen. Het ministerie van Infrastructuur en Milieu zet zich als voorzitter van de stuurgroep derde spoor Duitsland in om samen met alle betrokken partijen (ProRail, Keyrail, SPL, verladers, vervoerders, havenbedrijven en overheden) de hinder als gevolg van de aanleg van het derde spoor in Duitsland zo gering mogelijk te houden.

Actie	Producten	Illustraties
4 Corridor Rotterdam-Arnhem/Nijmegen-Duitsland (Oost) Corridor Rotterdam-Brabant-Noord-Limburg-Duitsland (Zuid)	. Vaststelling Plannen van Aanpak voor Corridors Oost en Zuid.	
5a Keyrail wordt ketenregisseur; maakt	. Een one-stop-shop is ingericht bij ProRail voor goederenvervoer per 07-2015. Hier	

BIJLAGE Producten van het gezamenlijke Werkprogramma Zeehavens 2014-2016 'Alle hens aan dek'

<p>pva voor verbeteren regie</p>	<p>kunnen partijen met verzoeken en vragen over goederenvervoer bij een loket terecht.</p>	
<p>5b Streven naar internationaal concurrerende tarieven</p>	<p>. Het Operationeel Spoor Concept Goederenvervoer (OSCG) is opgesteld en doorvertaald naar een nieuw werkprogramma met concrete acties (fase 1). Implementatie van de acties (fase 2) vindt plaats;</p> <p>. Toets van het OSCG aan het Operationeel Spoorconcept Reizigers.</p>	<p><i>"Een aantal van de samenhangende set operationele afspraken is al in gang gezet, bijvoorbeeld de acties rond het verbeteren van de logistiek in de haven waardoor de flexibiliteit voor verladers wordt verhoogd en de kosten worden verlaagd. De winst van het OSCG zit in de samenwerking van belanghebbenden in de operatie en de samenhang in de uitvoering van maatregelen."</i> Uit: kamerbrief 29.984 nr.611)</p>
<p>5c Minimaliseren hinder aanleg 3e spoor in Duitsland (relatie met 6b)</p>	<p>. Opstelling Maatregelenpakket Stuurgroep Derde Spoor Duitsland (oktober 2014 TK geïnformeerd);</p> <p>. Implementatie Maatregelenpakket waardoor omleidingperiodes in 2015 en eerste helft 2016 over het algemeen succesvol zijn verlopen.</p> <p>. Besluitvorming over te nemen infrastructurele aanpassing Heerlen-Herzogenrath zoals benoemd in het maatregelenpakket van de Stuurgroep Derde spoor Duitsland (juli 2016 TK geïnformeerd).</p>	 <p>Totaal verwachte aantal treinen in 2017 op de grens Duitsland – Nederland ligt tussen de 165-185 per dag:</p> <ul style="list-style-type: none"> Regulier: 20-25 treinen per dag Omliding 2017: 30-35 treinen per dag* Regulier: 45-50 treinen per dag Omliding 2017: 70-75 treinen per dag* Regulier: 100-110 treinen per dag Omliding 2017: 65-75 treinen per dag* <p>*Aantallen treinen op een gemiddelde werkdag volgens de (maximale) prognose GG. Omlidingen zijn alleen van toepassing tijdens bepaalde periodes met werkzaamheden.</p> <p>Betere aansluiting Betuweroute - Oberhausen. IenM, Prorail, maart 2016</p>
<p>6a Afspraken over bijdragen van partijen bij het werkprogramma</p>	<p>. De Havenwereld is betrokken in het topteam en in de actielijnen van de Topsector logistiek.</p>	

BIJLAGE Producten van het gezamenlijke Werkprogramma Zeehavens 2014-2016 'Alle hens aan dek'

		 <p>Binnen de actielijn van de Topsector Logistiek Lean & Green Synchronomodal werken Zeeland Connect, Zeeland Seaports, Kloosterboer en uienexporteurs samen.</p>
<p>6b Gezamenlijk beperkingen door aanleg 3e spoor (multimodaal) oplossen</p>	<p>. Het bedrijfsleven is betrokken via stuurgroep Derde Spoor Duitsland. Zie 5c.</p>	



Thema 3 Ondernemerschap en arbeidsmarkt

Een ondernemersklimaat in onze zeehavens waarin bedrijven internationaal kunnen concurreren vraagt om goede voorzieningen voor sterke clusters, vermindering van regeldruk, een gelijk speelveld in de EU voor wat betreft regelgeving en voldoende kwantitatief en kwalitatief aanbod van havenwerkers.

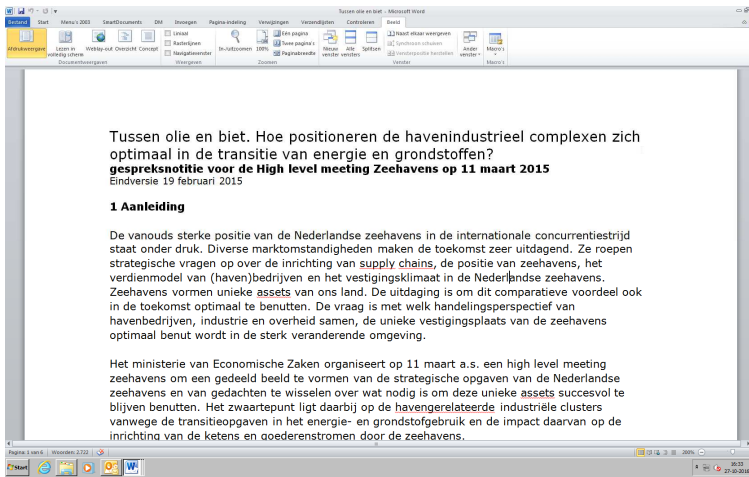
De rijksoverheid werkt aan een verdere terugdringing van de administratieve en toezichtlasten voor het bedrijfsleven, onder meer door een verdere uitwerking van de maatwerk aanpak regeldruk waarin bedrijven in de zeehavens ook participeren. Voor versterking van de

BIJLAGE Producten van het gezamenlijke Werkprogramma Zeehavens 2014-2016 'Alle hens aan dek'

concurrentiepositie van de havenindustriële complexen is verder zoeken naar hoe wet- en regelgeving optimaal ruimte geeft aan een gebiedsbenadering van belang. Naast en in het verlengde van mogelijkheden waarmee diverse zeehavens experimenteren in de Crisis en Herstelwet, kijken de partners naar aanknopingspunten in andere regelgeving voor een meer gebiedsgerichte aanpak. Het Chemieloket en het team Ruimte in Regels bekijken de door de zeehavens geïnventariseerde regels die transitie naar een circulaire economie belemmeren.

Er zijn diverse sectorplannen opgesteld die relevant zijn voor aansluiting van het onderwijs op de arbeidsmarkt in de havens. Het onderwerp 'aansluiting onderwijs op de arbeidsmarkt' vergt een maatwerkeraanpak door regionale (en sociale) partners. Er is in de afzonderlijke havenregio's veel gebeurd op dit punt. De partners van het werkprogramma delen hun relevante ervaringen.

Sommige acties kregen het afgelopen uitvoeringjaar al een vervolg. Zo gaf de high level meeting op 13 maart 2015 over de concurrentiepositie van zeehavens een impuls aan versterking van het industriecluster in Rotterdam en Moerdijk. Bedrijven zijn er gemobiliseerd om gezamenlijk te werken aan behoud, versterking en vernieuwing van clusters. Er is begin dit jaar een visie met actieplan gepresenteerd. De minister van Economische Zaken informeerde u daarover in een Kamerbrief van 14 januari 2016 in het kader van een ronde tafel chemie. Verder richtte het zgn. Schieblockberaad zich na de high level meeting zeehavens vooral op havencases. Dit beraad is een overleg over uitvoeringsregelgeving van de Omgevingswet vanuit mijn ministerie met de Milieudienst Rijnmond, het Planbureau voor de Leefomgeving en Inspectie Leefomgeving en Transport.

Actie	Producten	Illustraties
<p>7 High level meeting</p>	<ul style="list-style-type: none"> . High level meeting met verslag; . Aanlevering na de meeting van een vraagstuk door Mainport R'dam rond regie warmterotonde, vormde aanleiding voor aanjagen van het traject Versterking Industriecluster Rotterdam - Moerdijk; . Behandeling havencases in Schieblockberaad en -ateliers onder de thema's warmte, circulaire economie en koepelgedachte; . aanbod van minister van EZ voor verkenning van behoefte aan een Green Deal voor de Haven van Amsterdam rond regels die transitie naar circulair en biobased belemmeren. 	 <p>Tussen olie en biet. Hoe positioneren de havenindustriële complexen zich optimaal in de transitie van energie en grondstoffen? gespreksnotitie voor de High level meeting Zeehavens op 11 maart 2015 Eindversie 19 februari 2015</p> <p>1 Aanleiding</p> <p>De vanouds sterke positie van de Nederlandse zeehavens in de internationale concurrentiestrijd staat onder druk. Diverse marktomstandigheden maken de toekomst zeer uitdagend. Ze roepen strategische vragen op over de inrichting van supply chains, de positie van zeehavens, het verdienmodel van (haven)bedrijven en het vestigingsklimaat in de Nederlandse zeehavens. Zeehavens vormen unieke assets van ons land. De uitdaging is om dit comparatieve voordeel ook in de toekomst optimaal te benutten. De vraag is met welk handelingsperspectief van havenbedrijven, industrie en overheid samen, de unieke vestigingsplaats van de zeehavens optimaal benut wordt in de sterk veranderende omgeving.</p> <p>Het ministerie van Economische Zaken organiseert op 11 maart a.s. een high level meeting zeehavens om een gedeeld beeld te vormen van de strategische opgaven van de Nederlandse zeehavens en van gedachten te wisselen over wat nodig is om deze unieke assets succesvol te blijven benutten. Het zwaartepunt ligt daarbij op de havengerelateerde industriële clusters vanwege de transitieopgaven in het energie- en grondstofgebruik en de impact daarvan op de inrichting van de ketens en goederenstromen door de zeehavens.</p>
<p>8a Vaststellen knelpunten + aanpak voor Maatwerkeraanpak</p>	<ul style="list-style-type: none"> . Actieagenda MAR Logistiek met ook voor de havens relevante acties; 	<p>De CHW is bedoeld voor versnelling, maar vertraagt in sommige gevallen. Na wijziging van de Crisis en Herstelwet (15 mei 2014) zijn</p>

BIJLAGE Producten van het gezamenlijke Werkprogramma Zeehavens 2014-2016 'Alle hens aan dek'

Regeldruk	. Chemieloket betrokken bij aanpak metalijst (zie 11c).	industriegebieden als ontwikkelingsgebied aangewezen. Een omgevingsvergunning milieu daarvoor, kan pas worden verleend nadat burgemeester en wethouders geen bedenkingen hebben (indien de provincie bevoegde gezag is). Aanvraag van een verklaring van geen bedenkingen (VVGB) duurt geen 8 weken, maar 6 maanden. Casus die veel is ingediend bij chemieloket
8b Geen nationale koppen op EU-regelgeving; streven naar doelvoorschriften	. Vergelijkend onderzoek door Arcadis naar verschillen tussen Duitsland, België/Vlaanderen en NL op het gebied van omgevingsregelgeving en handhaving daarvan, en naar de impact van de geconstateerde verschillen op de grensoverschrijdende concurrentie tussen de zeehavens en het havenbedrijfsleven in die landen. (Zie kennisvraag 2)	"De economische gevolgen van deze verschillen blijken, zeker vergeleken met de gevolgen van verschillen in staatssteun beperkt. Het Rijk en de havensector blijven de huidige en toekomstige ontwikkelingen in onderhavige wet – en regelgeving toetsen op consequenties voor het level playing field van de zeehavens." Minister Schultz in TK brief van 29 juni 2015
8c (combi met 11) Inv. belemmeringen duurz. Businesscases; IenM streeft wegnemen na	. Metalijst waarin belemmerende regels zijn opgenomen zoals gesignaleerd in diverse trajecten in de verschillende zeehavens: clusterversterking Eemdelta en R'dam, het Oram/Deltalinqs onderzoek naar level playing field, het plan voor een freezone in de haven van A'dam, een meeting voorjaar 2016 over Ruimte in Regels in Moerdijk en enkele losse signalen vanuit Zeeland; . Concretisering van de lijst met cases van bedrijven, waar nog ontbrekend; . Het Ruimte in Regels team en het chemieloket zijn met concrete knelpunten aan de slag (zie 8a).	Olie-afval van schepen mag in Nederland niet verwerkt worden tot transportbrandstof. Hierdoor zijn er slechts beperkte afzetmogelijkheden in Nederland en wordt dit afval in veel gevallen uitgevoerd. Om investeringen in verantwoorde verwerking tot transportbrandstof in Nederland mogelijk te gaan maken, werkt IenM in 2016 aan einde-afval-criteria.
9a Jaarlijkse bespreking in Rijkshavenmeesteroverleg	Er vindt periodiek overleg plaats (operationeel, tactisch en strategisch) tussen beleid, uitvoering en handhaving over eenduidige regelgeving en de interpretatie daarvan bij de uitvoering van de inspectietaken op het terrein van infrastructuur, leefomgeving en transport.	
9b Jaarlijkse bijeenkomst Rijk-BRZO+	Zodra casussen over ongewenste regionale verschillen in toezicht en handhaving (vanuit actie 11) ontvangen zijn, wordt bekeken wat	Tot op heden is geen casuïstiek aangeleverd over regionale verschillen binnen Nederland in toezicht en handhaving.

BIJLAGE Producten van het gezamenlijke Werkprogramma Zeehavens 2014-2016 'Alle hens aan dek'

	de leer/verbeterpunten zijn voor de diverse toezichthouders en welke acties genomen kunnen worden om meer gelijkheid te krijgen tussen de toezichthouders en handhavers.	
<p>10a, b en c Zoeken mogelijkheden voor scholing en arbeidsmobiliteit in sectorplannen</p> <p>Versterken regionale crossectorale arbeidsmarktinitiatieven</p> <p>Aanbevelingen voor onderwijsinstellingen over perspectief arbeidsmarkt</p>	<p>. Diverse regionale sectorplannen van sociale partners (in de havenregio) zijn afgesloten met cofinanciering vanuit SZW:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Mainport Rotterdam, - Maritiem Drechtsteden; - Groningse op voorsprong; - Containersector Rotterdam. <p>. Delen van de ervaringen met overleg tussen ondernemersvereniging en ROC's uit Mainport R'dam, indien andere zeehavenregio's daar behoefte aan hebben.</p>	<p>"In de Rotterdamse containersector komt door ladingverschuivingen de noodzaak van transitie van werknemers aan de orde. Op de langere termijn is sprake van mogelijke boventaligheid van personeel maar op de korte termijn is er een tekort aan personeel. Werkgevers en vakbonden hebben daarom een sociale dialoog opgezet met als belangrijkste ambitie om zich tot het uiterste in te spannen om de werkzekerheid te behouden voor alle werknemers in de containersector. De dialoog heeft geleid tot een set aan innovatieve instrumenten die ervoor moet zorgen dat in deze transitiefase de werknemers voor de containersector (inclusief de verharende sector) behouden blijven."</p> <p>www.stvda.nl/.../sectorplannen/.../20160518-Samenvatting-sectorplan-containersector</p>
<p>11 Verzamelen casussen ongewenste verschillen toezicht en handhaving (NL en int)</p>	<p>. Oram en Deltalinqs hebben casussen verzameld rond level playing field en leverden deze aan Rijk (zie 8c). Het gesprek hierover is opgestart en in sommige gevallen wordt aan een oplossing gewerkt.</p>	<p>"Werken aan concurrentiekracht is ook inzetten op versterking van de positieve kant, Niet alleen focussen op belemmeringen."</p> <p>Oram, in toelichting op de aangeleverde cases op 24 maart 2016</p>



Thema 4 Duurzaamheid en innovatie

Met dit werkprogramma worden maatregelen genomen om de verschillende initiatieven met betrekking tot duurzame energie en de transitie naar een biobased economy binnen de Nederlandse zeehavens te ondersteunen en faciliteren. In dit verband worden eveneens activiteiten ontplooid om de aansluiting van de zeehavens op het wetenschappelijke netwerk te versterken. In het huidige werkprogramma loopt een actie (actie 13) over een energieactieplan zeehavens. Onderzocht is wat de bijdrage van de zeehavens is aan de doelen van het Energieakkoord. Het energieactieplan richt zich op het creëren van de juiste randvoorwaarden voor investeringen in energiebesparing,

BIJLAGE Producten van het gezamenlijke Werkprogramma Zeehavens 2014-2016 'Alle hens aan dek'

uitbreiding wind-, zon- en bio-energievermogen en productie op grote schaal van biobrandstoffen voor transport. De havenbeheerders vragen daarbij om duidelijkheid over relevante regelgeving van de overheid. Het actieplan is ingebracht in de energiedialoog. Daarnaast is er een actieplan opgesteld dat is gericht op biobased economy. Dat richt zich vooral op de mogelijkheden die een haven biedt om vanuit grootschalige chemie, energie, biomassa, voedselindustrie en handel biobased bedrijven te ontwikkelen. Ook op circulair gebied zullen havens een belangrijke rol spelen.

In het kader van de Energiedialoog in het tweede kwartaal van 2016 is verder in een specifieke zeehavensessie op 28 juni 2016 verkend hoe de transitie naar een CO2-neutrale havenwereld, die energiezuinig en schoon is en die een grotere mix van ladingstromen kent, het beste vorm kan krijgen. Belangrijkste uitkomst is dat een strategie die inzet op nieuwe duurzame sectoren en verduurzaming van bestaande sectoren nodig is, omdat met het laatste het geld nog vooral verdiend wordt. Verder is opgemerkt dat bemiddeling en bundeling van kleinere vergroeningsprojecten belangrijk is om interessant te zijn voor private financiers.

Actie	Producten	Illustraties
<p>12a Workshop kansen/bedreigingen dematerialisatie en grondstoffenschaarste</p>	<p>. Verkennende werksessie op 12 februari 2015, georganiseerd door TheRockGroup over kansen en bedreigingen van grondstoffen schaarste en dematerialisatie. De vijf havenbedrijven, IenM, EZ en BuiZa en TNO namen deel.</p> <p>. Input van betrokkenen tijdens de zeehavensessie in het kader van de energiedialoog dd. 28 juni 2016</p>	<p>"Er is bij havens goede mogelijkheid om via innovatie te komen tot opschaling." George Wurpel (IMSA) tijdens de sessie op 12 februari 2015</p>
<p>12b Opstellen handreiking privaatrechtelijke duurzaamheidsnormen voor havenbeheerders</p>	<p>. Workshop in 2015 met havenbeheerders, bedrijfsleven, IenM en EZ. Het eindrapport is in september 2015 opgeleverd. Follow-up is verdieping op het thema ketenverantwoordelijkheid met als doel tot</p>	<p>DILEMMA Wil je in je haven ladingstromen faciliteren zoals kolen en palmolie, waarbij de winning in de herkomstlanden niet altijd duurzaam (genoeg) wordt gevonden op het gebied van arbeidsomstandigheden, mensenrechten of</p>

BIJLAGE Producten van het gezamenlijke Werkprogramma Zeehavens 2014-2016 'Alle hens aan dek'

	<p>een afwegingskader te komen bij welke ethische kwesties havens engagement tonen en hoe dat effectief kan worden ingevuld.</p>	<p>milieueffecten? En hoe welkom is een lading walvisvlees?</p>										
<p>13a,b en c BOZ & havenbedrijfsleven stellen gezamenlijk actieplan Energie op</p> <p>Studie naar bevordering van het toepassen van smart grids/oprichten platform implementatie circulaire economie</p> <p>Uitwerken 'roadmap biobased ports' als opmaat tot gezamenlijk beleidskader</p>	<ul style="list-style-type: none"> . Actieplan Energie Nederlandse Zeehavens Royal Haskoning DHV, 2016. . Roadmap Biobased Ports Nederlandse Zeehavens Royal Haskoning DHV, 6 oktober 2016. . Zeehavensessie op 28 juni 2016 in Amsterdam in het kader van de Energiedialoog. 	<p>HERNIEUWBAAR (2014, 41PJ)</p> <table border="1"> <caption>Data for Figure 3.4: Renewable energy production in Dutch ports (PJ, 2014)</caption> <thead> <tr> <th>Energy Source</th> <th>Production (PJ)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Windenergie</td> <td>18,0</td> </tr> <tr> <td>Afvalverbranding*</td> <td>14,9</td> </tr> <tr> <td>Biogas</td> <td>7,2</td> </tr> <tr> <td>Houtverbranding</td> <td>0,9</td> </tr> </tbody> </table> <p><i>Figuur 3.4 Hernieuwbare energieproductie zeehavens in PJ (2014), totaal 41 PJ, exclusief productie bio transportbrandstoffen</i> <i>* Betreft het biogene deel uit afval</i> <i>(Bronnen: CBS, WAR, berekening en inschatting Royal HaskoningDHV, zie ook bijlage A1)</i></p> <p>Zonne-energie (PV en thermisch) en omgevingsenergie (warmtepomp) spelen nog geen rol van betekenis, maar opschaling van zon PV wordt momenteel wel actief opgepakt binnen de zeehavens. Van waterkracht en geothermie is nog geen sprake. In bijlage A1 is achtergrondinformatie te vinden over de productie van hernieuwbare energie in de zeehavens.</p> <p>Figuur 3,4 uit Actieplan Energie</p>	Energy Source	Production (PJ)	Windenergie	18,0	Afvalverbranding*	14,9	Biogas	7,2	Houtverbranding	0,9
Energy Source	Production (PJ)											
Windenergie	18,0											
Afvalverbranding*	14,9											
Biogas	7,2											
Houtverbranding	0,9											
<p>14 Opstellen gezamenlijke innovatie-kansenkaart</p>	<ul style="list-style-type: none"> . Aansluiting roadmap van SmartPort op TKI van de topsector Logistiek. 	<p>INDEEP: Innovation Network Design Enables Excellent Ports</p> <p>Het doel van INDEEP is om de randvoorwaarden en het mechanisme vast te stellen om effectief en succesvol een innovatietraject te doorlopen, specifiek voor de logistieke sector met haar eigenschappen. Het innovatieproces staat daarmee centraal in deze aanvraag. Een aantal reeds gehonoreerde TKI-projecten van de SmartPort roadmap 'logistieke connectiviteit' gebruiken wij als casuïstiek om een toolkit te genereren met best practices en lessons learned.</p> <p><i>Projectleider: Prof. dr. R.A. Zuidwijk, Erasmus Universiteit Rotterdam, Rotterdam School of Management</i> <i>Partners: TNO Delft (Mobiliteit en Logistiek), Smartport Rotterdam, Deltalings, Port of Rotterdam (Corporate Strategy), Technische Universiteit Delft (Faculteit Techniek, Bestuur en Management Policy Analysis).</i></p> <p>De logistiek dienstverlener als financieel ketenregisseur</p> <p>Het aanbieden van financiële diensten door logistiek dienstverleners biedt grote commerciële kansen. Er is echter een gebrek aan bewustzijn van deze kansen bij logistiek dienstverleners en de ketens waar zij deel van uitmaken.</p>										

BIJLAGE Producten van het gezamenlijke Werkprogramma Zeehavens 2014-2016 'Alle hens aan dek'



Thema 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. 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. Verder is input voor de EU-fitnesscheck Vogel- en Habitatrichtlijn vanuit de zeehavens onderling besproken.

Daarnaast worden initiatieven genomen om tot een effectief zeehaven overstijgend 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, maar ook de andere zeehavengebieden kunnen zich hierbij aansluiten. De zeehavenbeheerders verkennen de mogelijkheden om de benutting van de beschikbare fysieke en milieuruimte binnen en tussen de Nederlandse zeehavens te optimaliseren.

Acties	Producten	Illustraties
<p>15a, 15b, 16a, 16b, 17 Monitoren gebruik PAS-instrumentarium</p> <p>Beïnvloeding EU natuurbeleid- en regelgeving</p> <p>Uitwisselen best practices tbv beheerplannen N2000</p> <p>Kennisdeling knelpunten procedures/processen stroomlijnen</p> <p>BOZ-verkenning specifieke ruimtelijke kwaliteiten zeehavens</p>	<p>Uitwisseling van:</p> <ul style="list-style-type: none"> . de eerste inzichten t.a.v. de nieuwe Omgevingswet en bijbehorende uitvoeringsregelgeving. . ervaringen die opgedaan zijn met de PAS in het kader van de vergunningverleningen, de ontwikkelingen t.a.v. de beheerplannen en de ontwikkelingen van rekeninstrument AERIUS Monitor 2016; . ervaringen met een milieu-informatiemanagement systeem; . ervaringen met het instrument 'veiligheidscontour' binnen het thema Externe Veiligheid; . ervaringen met de huidige (ontwerp)beheerplannen N2000; 	<p>Werken de uitvoeringsregels van de Omgevingswet ook in de praktijk? Dat onderzocht IenM met andere overheden, bedrijven en maatschappelijke organisaties in zgn. botsproeven. Havenbedrijf Rotterdam nam deel en benadrukte dat het de uitdaging is om de samenhang van belangen te zien en om het ook echt eenvoudiger en beter te maken voor het bedrijfsleven. Bron: You Tube 29 jun. 2015</p> <p>Er komt een windmolenpark van Eneco op terreinen van Groningen Seaports: vijf op de Pier van Oterdum en veertien en op de Schermdijk. Een van de vergunningsvoorwaarden is de inrichting van een 'broedvoorziening', een stukje land op de Pier van Oterdum, dat aantrekkelijk wordt gemaakt voor het visdiefje en de noordse stern om er te gaan broeden. Voor de inrichting en het beheer heeft Eneco samengewerkt met lokale natuurgroepen, als Avifauna en het Groninger Landschap. Het terrein van zo'n 2400 m2 van zand en kleigrond is recentelijk ingericht, met een toplaag van grind en schelpen. Ook staat er een fijnmazig stroomraster om te voorkomen dat jonge vogels een te makkelijke prooi worden voor ratten en vossen. Bron: Groningen Seaports.</p>

BIJLAGE Producten van het gezamenlijke Werkprogramma Zeehavens 2014-2016 'Alle hens aan dek'

	<ul style="list-style-type: none">. de ervaringen met het meetinstrument e-nose;. mogelijkheden voor een beheerinstrument of 'koepelbenadering' stikstof;. de meeuwenproblematiek in de havens en de mogelijkheden voor een gezamenlijke, toekomst vaste aanpak met een win-win voor natuur en economie. Opzet van een separaat project, waarin het Havenbedrijf Rotterdam, het Havenschap Moerdijk en Zeeland Seaports samenwerken.. Input in 2015 voor de Fitness Check van de Vogel- en Habitatrichtlijn;	 <p>Inbreng havencasus Natuurmanagementplan Moerdijk in onderzoek in het kader van de Fitnesscheck Vogel- en Habitatrichtlijn. foto: Havenschap Moerdijk</p>
--	---	--



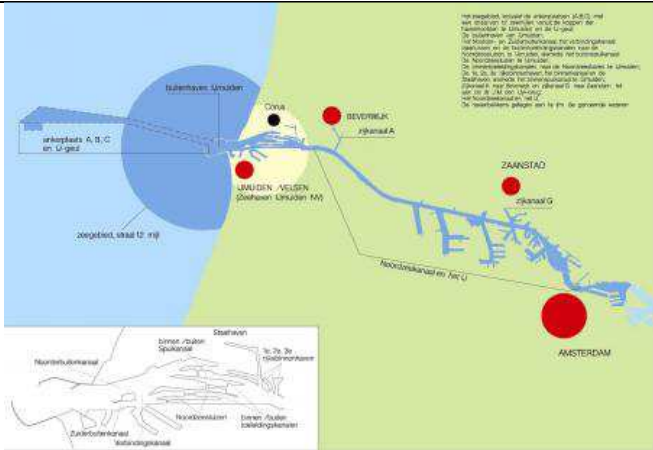
Thema 6 Havensamenwerking en borging nationale publieke belangen

Havensamenwerking is een noodzakelijke 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 is een beleidskader uitgewerkt waarin de te borgen nationale publieke belangen zijn beschreven en zal worden gezien of nieuwe deelnemingen in zeehavens opdoorn zijn.

Actie	Producten	Illustraties
<p>18a en b Formulering beleidskader</p> <p>Bezien of aandeelhouderschap Rijk in HbA meerwaarde heeft</p>	<p>. Borgingskader publieke belangen zeehavens (Kamerstuk 29863 nr. 26) In dit borgingskader is een beoordelingssystematiek neergelegd waarmee een (nieuwe) staatsdeelneming in zeehavens kan worden beoordeeld. . De gemeente Amsterdam heeft vooralsnog geen voorstel gedaan voor een aandeelhouderschap van het Rijk en er is voor de Staat geen aanleiding om zelf actief op een nieuwe deelneming aan te sturen.</p>	<p>"Een vergelijkbaar borgingskader was voorheen alleen beschikbaar voor de Mainport Rotterdam. In de Structuurvisie Infrastructuur en Milieu zijn de havens van Rotterdam, Amsterdam, Zeeland, Moerdijk en Groningen aangewezen als zeehavens van nationaal belang. Met dit borgingskader worden de met die zeehavens gemoeide nationale publieke belangen beschreven alsook de wijze waarop die belangen worden geborgd." minister Schultz in aanbiedingsbrief van 18 mei 2015</p>

BIJLAGE Producten van het gezamenlijke Werkprogramma Zeehavens 2014-2016 'Alle hens aan dek'

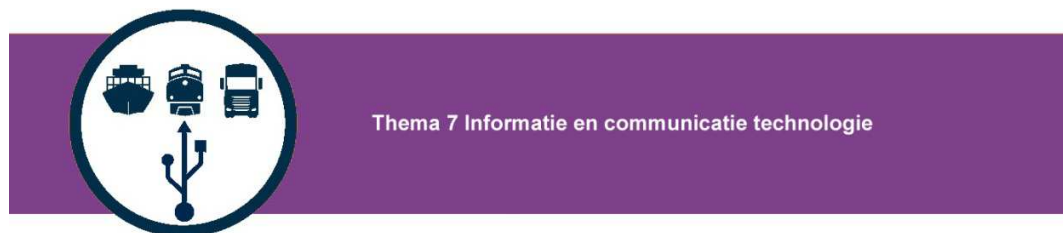
<p>19-1 Coördinatie havenbeheer NZKG</p>	<p>. Samenwerkingsovereenkomst tussen Zaanam en Havenbedrijf Amsterdam getekend op 22 april 2015 om operationele samenwerking t.a.v. nautische en commerciële processen te versterken.</p> <p>. De gemeente Zaanstad en Havenbedrijf Amsterdam hebben een operationele samenwerking op het gebied van riviercruise, havengelden en marketing en acquisitie. De mogelijkheden voor havensamenwerking in en met het IJmondgebied worden verder verkend. De gemeenschappelijke regeling Centraal Nautisch Beheer biedt een stevige basis voor verdere nautische samenwerking.</p>	 <p>Centraal Nautisch Beheer</p>
<p>19-2 Vlaams Nederlandse Delta /verzelfstandiging Moerdijk: samenwerking met R'dam, Antw.</p>	<p>. Besluitvorming in juli 2016 over de verzelfstandiging van het Havenschap Moerdijk per 1 januari 2017 door de provincie Noord-Brabant, gemeente Moerdijk en Raad van Bestuur Havenschap Moerdijk, vastgelegd in een verzelfstandigingsovereenkomst.</p> <p>. Aanbeveling over havensamenwerking van Zeeuwse havens met de haven van Gent en de Mainport Rotterdam in 'Zeeland in stroomversnelling', Advies Commissie Balkenende over Economische Structuur Versterking in Zeeland.</p> <p>. Op 7 november 2016 intentieverklaring getekend over intensieve samenwerking en fusieverkenning ZSP en Haven van Gent, mogelijk leidend tot fusiebesluit in april 2017.</p> <p>. Verkenning van havensamenwerking door Mainport Rotterdam met Zeeland en met Groningen.</p>	<p>"Door de verzelfstandiging ontstaat ruimte voor een verdere verzakelijking en professionalisering van de organisatie, en versterking van de (internationale) acquisitie van bedrijven en goederenstromen. Ook ontstaan betere mogelijkheden om de samenwerkingsrelaties met omliggende havens en andere partners in en buiten de regio te intensiveren. Verder moet verzelfstandiging bijdragen de verdiencapaciteit te versterken om de nieuwe investeringsopgaven uit de Havenstrategie te kunnen financieren." Bron: https://www.brabant.nl</p> <p>"De Zeeuwse havens dienen zich als relatief kleine speler een positie te verwerven binnen grotere havenplannen waar ook de havens van Gent en Rotterdam onderdeel van zijn." Uit: Zeeland in stroomversnelling, Adviescommissie Balkenende over structuurversterking en werkgelegenheid Zeeland, 2 juni 2016</p> <p>"Een intensief samenwerkingsverband levert naar onze overtuiging alleen voordelen op. Voordelen voor de bestaande en nieuwe bedrijven die een stevige partner zullen vinden om hen te ondersteunen, voordelen voor de betrokken regio's die met een gecombineerd havenbedrijf tot de top van Europa zullen behoren en voordelen voor de beide havenbedrijven en hun medewerkers die met een grotere kritische massa nog professioneler zullen kunnen opereren. Dit zal ongetwijfeld een nieuwe dynamiek creëren in de Vlaams-Nederlandse Delta." Jan Lagasse, CEO Zeeland Seaports, 7 november 2016</p>

BIJLAGE Producten van het gezamenlijke Werkprogramma Zeehavens 2014-2016 'Alle hens aan dek'

		 <p>Ondertekening intentieverklaring, 7 november 2016</p>
<p>19-3 Groningen Seaports - Duitse havens Eemsgebied</p>	<ul style="list-style-type: none"> . Overeenstemming over één VTM systeem Eems; . Pilot Gezamenlijke Loodsdienst Eemsgebied; . Gesprekken over samenwerking baggeren GSP-Emden. 	<p>Om het vervoer veilig te kunnen laten verlopen is ook besloten om verkeersbegeleiding via het zogenoemde Vessel Traffic Management (VTM) systeem toe te voegen aan het MIRTproject Verruiming Vaarweg Eemshaven – Noordzee. Daar bereiken Panamax schepen tot een diepgang van 14 m de haven veilig en vlot kunnen. Dit levert een belangrijke bijdrage aan het ontstaan van een aantrekkelijk vestigingsklimaat voor energiegerelateerde bedrijvigheid. http://www.mirtoverzicht.nl/projecten/eemshaven-noordzee-vaarweg</p>
<p>19-4 BES-havens en BOZ</p> <p>VOORWERK: Intentieverklaring IenM-OLB (mei '14) Quickscan Saba, RWS (sept. '14) Fact finding, RWS-DGB (juli '15) Variantenonderzoek, HbA (okt. '15) Onderzoek golfbreker, OLS (maart '16) Onderzoek pieren Bonaire (mei '16)</p>	<ul style="list-style-type: none"> . Detachering vanuit ZSP tbv verbetering van het haven- en tarievenbeheer op beide Bovenwindse eilanden. . Kwartiermakeronderzoek over lange termijn verbintenis HbA en OLB om te komen tot verbeterd havenbeheer . IenM financiering: € 9 mln voor Bonaire en € 3 mln voor Saba. Al uitgevoerd: <ul style="list-style-type: none"> - Spoedreparatie op Bonaire; - Haven Saba op ontwerpdiepte gebracht eind '15. 	

BIJLAGE Producten van het gezamenlijke Werkprogramma Zeehavens 2014-2016 'Alle hens aan dek'

Marktconsultatie		Uitgevoerde noodreparatie bovenzijde RoRo ramp
<p>20</p> <p>a Opstellen gemeenschappelijke kennisagenda; verspreiden onderzoeken</p> <p>b Organisatie jaarlijkse wetenschapsdag</p>	<p>. De onderstaande kennisvragen 1 en 4 (zie kennisagenda) zijn verwerkt in de programmering van de BOZ Wetenschapsdag.</p> <p>. De eerste BOZ Wetenschapsdag is gehouden op 18 dec. 2015 bij Connekt te Delft. Deze bijeenkomst is samen met SmartPort opgezet en kende 83 deelnemers.</p>	 <p>Uitnodiging: Wetenschapsdag van de Branche Organisatie Zeehavens (BOZ) op vrijdagmiddag 18 dec 2015 van 13-16h bij Connect in Delft.</p> <p><i>Wat betekent een spoorlijn naar China, het verkopen van de Griekse havens en nieuwe vaarwegen langs de Noordpool voor de Nederlandse havenconomie? Hoe kan de groeiende containerstroom in de toekomst het meest efficiënt verwerkt worden? Wat betekenen data en ICT als vijfde modaliteit voor de toekomst van de Nederlandse zeehavens? Wat is de toekomstige rol van de Havenbedrijven?</i></p> <p>De wereld van de zeehavens verandert snel. Schepen worden groter, reders werken samen, door geopolitiek en innovatie veranderen logistieke stromen en energievormen.</p>



In de eerste voortgangsrapportage is het belang van digitalisering in de zeehavens genoemd. Na een oriëntatie op het thema in twee sessies op 10 september en 10 december 2015 zijn enkele acties rond ICT toegevoegd aan het werkprogramma.

De maritieme transportketen is van oudsher ingericht op het delen van informatie met 'slechts' de partij voor en de partij na een schakel in de keten. Met het beschikbaar komen van meer data en steeds eenvoudiger data-uitwisseling ontstaan ook in complexe en kapitaalintensieve sectoren innovaties en nieuwe businessmodellen. Verdienmodellen en best passende communicatiestandaarden voor de zeehavens zijn verkend in de eerste helft van 2016. De Nederlandse Zeehavens krijgen te maken met substantiële disruptie in de logistieke ketens. Digitalisering biedt verladers nieuwe mogelijkheden en geeft nieuwe partijen invloed op ladingstromen. Om de positie van Nederland te behouden en uit te bouwen is het nodig om te investeren in de digitale infrastructuur voor transactie gebaseerde logistieke dataservices. Dit is nodig om zowel de rol als knooppunt te behouden, als om de verdien capaciteit op peil te houden wanneer digitale platformen in toenemende mate bepalend worden voor planningen en nieuwe diensten. Standaarden spelen een cruciale rol in de mogelijkheden voor

BIJLAGE Producten van het gezamenlijke Werkprogramma Zeehavens 2014-2016 'Alle hens aan dek'

disruptieve ontwikkeling. In de digitale wereld bestaan standaards op data niveau, netwerk niveau, data interactie niveau en business model niveau. De meeste standaards in de logistieke wereld focussen op data en uitwisseling alleen, maar standaards die commerciële integratie en/of financiële integratie stimuleren hebben de meeste impact. De meest kansrijke standaards zijn Blockchain, UETP and CCL. Tijdige adoptie van bovengenoemde standaards in de strategie rond het centrale Portbase systeem zal het innovatievermogen van de havens vergroten. De logische voorafgaande stap ligt in de API standaard.

In het najaar van 2016 zijn de havens aangesloten op het platform Maritime Single Window (MSW) voor de elektronische berichtuitwisseling tussen maritieme marktpartijen en overheidsinstanties.

Koppeling van data uit het Internet of Things, Big Data, historische productiedata en sensordata biedt verder kansen voor slim onderhoud in procesindustrie en scheepvaart.

Actie	Producten	Illustraties
<p>ICT 1 Verkenningen naar best passende: a) Verdienmodellen b) Communicatie Standaarden</p>	<p>Aan de hand van de Profit & Loss van Havenbedrijven en de Trends van Digitalisering (Pantheia, 2015) is een eerste analyse gemaakt van de potentiële verdienmodellen voor Nederlandse havens. De input uit deze verkenning is gebruikt om focus aan te brengen in een eerste analyse van de ontwikkeling (functioneel en technisch) van communicatie standaarden. Deze analyse is gemaakt aan de hand van interviews in meerdere zeehavens en bij het rijk (RWS en NLIP).</p> <p>Verkenningen: . Revenu models ICT and Data . Ports and IT - value through communication standards . Summary for Stuurgroep Zeehavens</p>	<p>"The most effective way to accelerate use of data to make the Dutch Seaports more competitive is through the investment in a commercial platform for data exchange. With some urgency, the Dutch Seaports should move ahead with the initiative to stay ahead of other parties in the chain to ensure a future role in the digital logistics infrastructure"</p> <p>"The Dutch Seaports should focus on cooperation that facilitates commercial sharing of data by partners in the logistics value chain. New platforms will inevitably arise in the ecosystem of ports, but... to stay ahead, the Dutch Seaports should take the lead, accelerate and build an open integration platform."</p> <p>Uit: Revenu models ICT and Data en Ports and IT - value through communication standards</p>
<p>ICT 2 Verbinden van Havenbedrijf en/of bedrijven in de haven met aanjagers van diverse relevante field labs.</p>	<p>Koppeling van diverse initiatieven/vraagstukken aan het Smart Industry-beleidsinstrument fieldlabs. Dat zijn praktijkomgevingen waarin bedrijven en kennisinstellingen doelgericht oplossingen ontwikkelen, testen en implementeren alsmede een omgeving waarin mensen deze oplossingen leren toe passen. Ook versterken ze verbindingen met onderzoek, onderwijs en</p>	

BIJLAGE Producten van het gezamenlijke Werkprogramma Zeehavens 2014-2016 'Alle hens aan dek'

	<p>beleid op een specifiek Smart Industry thema.</p> <p>. HbR is in contact gebracht met de aanjager vanuit Innovation Quarter van field lab Smash over predictive maintenance in maritieme hoek;</p> <p>. Akzo Nobel is in contact gebracht met fieldlab Campione over 100% voorspelbaar maken van onderhoud.</p>	<p>"3D printing is promising, but also complex. Developments are appearing in rapid succession. There are few companies with sufficient expertise and resources to start working with 3D metal printing on their own. This is why we are taking the initiative to create a Fieldlab that companies and knowledge institutes can join."</p> <p>Allard Castelein, CEO Port of Rotterdam</p>
<p>ICT 3 Met de dialoogmethode in de casus Tata en de procesontwikkeling van de brandweer in A'dam inzicht verkrijgen in optimaler delen van (bedrijfs-) informatie uit e-nose.</p>	<p>. Interviews met een bedrijf uit de haven van R'dam, DCMR, VRR en HbR. Vragen hierbij waren: van wie is de data, wie doet de analyses, hoe is de openbaarheid van de gegevens geregeld en hoe moeten partijen omgaan met de verantwoordelijkheid die het hebben van deze informatie met zich meebrengt.</p> <p>. De resulterende generieke bevindingen (dus zonder verwijzing naar specifieke voorvallen dan wel bedrijven) worden meegenomen in de werkgroep voor thema 5 van het WP zeehavens. Zij bespreken olv de trekker van deze actie een voorstel voor verbreding van de oplossingsrichting naar de andere zeehavens.</p>	<p>"De safety deal is een soort nutsvoorziening voor het delen van data in een gemeenschappelijk netwerk van bedrijven, hulpverleners en data-aanbieders. Eerst worden hun voorwaarden machine readabele vastgelegd. Dan worden gegevens over autorisatie en identificatie in het model gestopt. Tenslotte worden technische systemen aangesloten. De trigger voor de machine is bijvoorbeeld een signaal van de alarmcentrale over brand ergens. Er rolt uit: bij incident zus en zo krijgen partij x en y recht op informatie A en/of B. Het principe is dat de data bij de partijen zelf blijft. Het wordt alleen op specifieke momenten op maat opgehaald. Indien deze proef slaagt is het de bedoeling snel op te schalen."</p> <p>Barry van 't Padje, brandweer Amsterdam-Amstelland in de projectgroepvergadering WP Zeehavens op 23 maart 2016.</p>
<p>ICT 4 NL koploper maken in scheepvaart met ICT door koppeling van samenhangende innovaties zoals autonoom varen en zelfaanmerende schepen.</p>	<p>. IenM Steunbrief aan STW programma autonoom varen (o.a. Marin, TNO, NL universiteiten) is verstuurd.</p>	<p>"Autonomous shipping is the future of the maritime industry. As disruptive as the smart phone, the smart ship will revolutionize the landscape of ship design and operations"</p> <p>Mikael Makinen, president Rolls-Royce Marine</p> <p>Rijkswaterstaat wil de komende jaren proeven doen met schepen die zijn uitgerust met een autopilot, waarmee ze vrijwel onbemand kunnen varen. Volgens de dienst kan dat de efficiency en de veiligheid in de binnenvaart bevorderen en de doorstroming verbeteren.</p> <p>Uit: Onbemand varen komt er aan http://www.nieuwsbladtransport.nl 26 juli 2016</p>

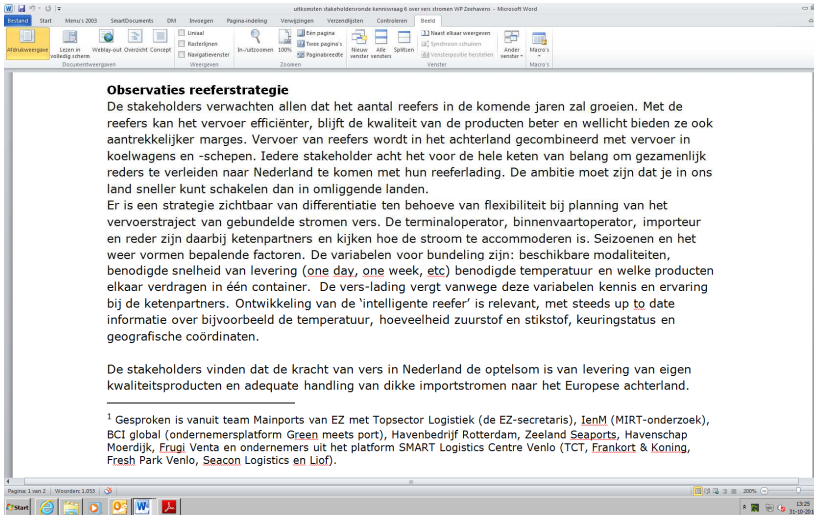
Kennisagenda

BIJLAGE Producten van het gezamenlijke Werkprogramma Zeehavens 2014-2016 'Alle hens aan dek'

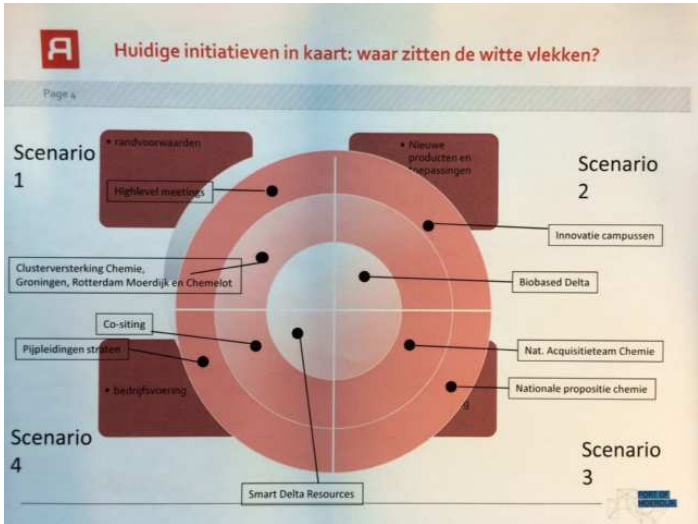
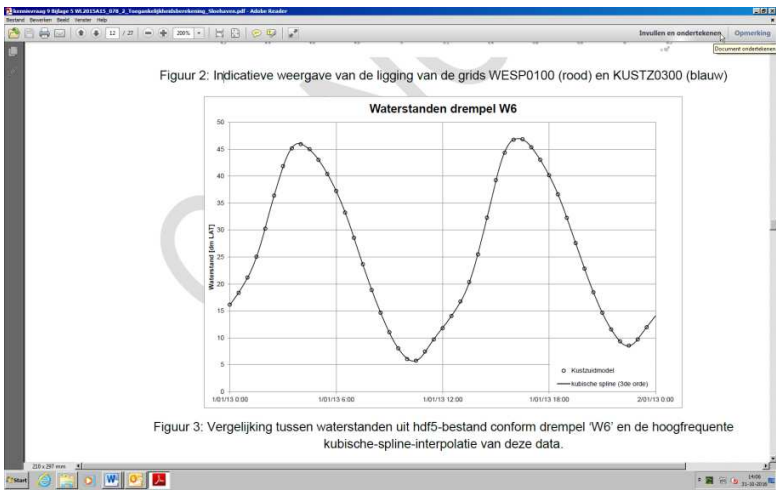
De onderzoeken over ongelijk speelveld, havendoorvoerkosten en de gevolgen van het schrappen van de vrijstelling van vennootschapsbelasting scherpen de discussie aan.

Vraag	Product	Illustraties
<p>1 Waar zitten de kwetsbaarheden voor de concurrentiekracht NL zeehavens?</p>	<p>. Besproken op Wetenschapsdag 18 december 2016, zie ook actie 20a.</p>	
<p>2 Verschillen in implementatie Eur. verplichtingen NL-B-D-F</p>	<p>. Rapport 'Verschillen in omgevingsrecht tussen Nederland, België en Duitsland en de gevolgen voor de concurrentiepositie van zeehavens' Arcadis, mei 2015. De uitkomsten van dit onderzoek rechtvaardigen niet direct ingrijpende vervolgacties. Wat betreft de verschillen in uitvoeringspraktijk wordt dit al opgepakt binnen het werkprogramma (actie 11)</p>	<p>"De economische gevolgen van deze verschillen blijken, zeker vergeleken met de gevolgen van verschillen in staatssteun beperkt. Er bestaat verschil op het vlak van vergunningplicht ten aanzien van stikstofdepositie, echter vanaf 1 juli 2015 is met de Programmatische Aanpak Stikstof (PAS) de vergunningverlening vereenvoudigd en is op voorhand ontwikkelingsruimte gereserveerd voor de Nederlandse zeehavens. De PAS zal worden gemonitord. Het Rijk en de havensector blijven de huidige en toekomstige ontwikkelingen in onderhavige wet – en regelgeving toetsen op consequenties voor het level playing field van de zeehavens." Minister Schultz in TK brief van 29 juni 2015</p>
<p>3 Quick scan havenaanloop- en doorvoerkosten NL-VI-D</p>	<p>. Internationaal vergelijkend onderzoek van Buck Consultants International naar de havenaanloop- en doorvoerkosten in de belangrijkste Noord-Europese zeehavens en luchthavens, juni 2015. . 2 juli jl. motie De Boer en Jacobi waarin zij vragen te onderzoeken hoe de toezicht- en inspectiekosten in Nederland naar beneden kunnen worden bijgesteld (TK 31409, 87). . Brief FENEX, brancheorganisatie van expediteurs en logistieke dienstverleners, over ladingverschuiving. . Internationale vergelijking kosten keuring en toezicht NWWA en toets Maat Houden, PWC, oktober 2016.</p>	
<p>4 Quick scan inspelen op onzekerheden in mondiale ontwikkelingen?</p>	<p>. Geagendeerd op Wetenschapsdag 18 december 2015. Zie ook actie 20a.</p>	

BIJLAGE Producten van het gezamenlijke Werkprogramma Zeehavens 2014-2016 'Alle hens aan dek'

<p>5 Effect NL staatssteun op TW zeehavens aan NL economie en effect op Staatskas</p>	<p>. Eerste theoretische analyse door SEO van de kosten en baten van investeringen in zeehavens.</p> <p>. Vervolganalyse beschikbare rapportages over de multipliereffecten van investeringen in zeehavens door het KIM.</p>	<p>"Aan onderzoeksbureau SEO is gevraagd te proberen een multiplier voor investeringen in Nederlandse havens te berekenen. In de kern komt de vraag erop neer wat het effect is van een investering van € 1,- in een Nederlandse haven op de Nederlandse economie? Dat effect vertaalt zich samenvattend tot een stijging van de Nederlandse economie met € 1,60. Oftewel een multiplier van 1,6." Minister Schultz in Kamerbrief van 10-12-2015</p>
<p>6 Verkenning kansen en opiniepeiling rond importstromen van vers</p>	<p>. Verslag van een stakeholdersronde over een reeferstrategie. Op grond van signalen uit deze ronde is geen nader onderzoek geformuleerd, omdat de topsector logistiek en de markt al veel hebben opgepakt.</p>	 <p>Observaties reeferstrategie</p> <p>De stakeholders verwachten allen dat het aantal reefers in de komende jaren zal groeien. Met de reefers kan het vervoer efficiënter, blijft de kwaliteit van de producten beter en wellicht bieden ze ook aantrekkelijker marges. Vervoer van reefers wordt in het achterland gecombineerd met vervoer in koelwagens en -schepen. Iedere stakeholder acht het voor de hele keten van belang om gezamenlijk reeders te verleiden naar Nederland te komen met hun reeferlading. De ambitie moet zijn dat je in ons land sneller kunt schakelen dan in omliggende landen.</p> <p>Er is een strategie zichtbaar van differentiatie ten behoeve van flexibiliteit bij planning van het vervoerstraject van gebundelde stromen vers. De terminaloperator, binnenvaartoperator, importeur en reder zijn daarbij ketenpartners en kijken hoe de stroom te accommoderen is. Seizoenen en het weer vormen bepalende factoren. De variabelen voor bundeling zijn: beschikbare modaliteiten, benodigde snelheid van levering (one day, one week, etc) benodigde temperatuur en welke producten elkaar verdragen in één container. De vers-lading vergt vanwege deze variabelen kennis en ervaring bij de ketenpartners. Ontwikkeling van de 'intelligente reefer' is relevant, met steeds up to date informatie over bijvoorbeeld de temperatuur, hoeveelheid zuurstof en stikstof, keuringstatus en geografische coördinaten.</p> <p>De stakeholders vinden dat de kracht van vers in Nederland de optelsom is van levering van eigen kwaliteitsproducten en adequate handling van dikke importstromen naar het Europese achterland.</p> <p>¹ Gesproken is vanuit team Mainports van EZ met Topsector Logistiek (de EZ-secretaris), IenM (MIRT-onderzoek), BCI global (ondernemersplatform Green meats port), Havenbedrijf Rotterdam, Zeeland Seaports, Havenschap Moerdijk, Fruji Venta en ondernemers uit het platform SMART Logistics Centre Venlo (TCT, Frankfort & Koning, Fresh Park Venlo, Seacon Logistics en Liof).</p>
<p>7 Potentie GSP ontsluiten nieuwe markten D/NO-Eur; betekenis voor infra?</p>	<p>. Verkenningen door GSP op dit vlak.</p> <p>. Aanvraag en toekenning CEF-T subsidie voor Wunderline van Groningen naar Bremen (8,3 miljoen euro).</p>	<p>"De Wunderline zorgt voor verbinding tussen Noord-Nederland en Noord-Duitsland, groei en ontwikkeling in het noorden, zowel economisch als maatschappelijk, uitwisseling van wetenschappelijke en creatieve ideeën tussen Noord-Nederland en Noord-Duitsland." Uit: wunderline.nl over wunderline</p> <p>"Het project Groningen-Bremen (Wunderline) staat mede als gevolg van het lobbytraject met Nederlandse en Duitse Europarlementariërs en ondersteund door het ministerie van Infrastructuur en Milieu, op de Brusselse agenda. De aanvraag [...] is positief beoordeeld, wat betreft maatschappelijke relevantie heeft dit project de hoogst mogelijke score gekregen. Dit project is voor Brussel een zgn. <i>Flagship-project</i>" Brief van 29 september 2015 van de provincie aan de Groningse gedeputeerde Van Kesteren</p>

BIJLAGE Producten van het gezamenlijke Werkprogramma Zeehavens 2014-2016 'Alle hens aan dek'

<p>8 Hoe complementariteit van industriële clusters in VND te versterken?</p>	<p>. Onderzoek complementariteit chemie en procesindustrie zeehavens, in opdracht van Havenschap Moerdijk, 30 juni 2015 Rebelgroup.</p> <p>Geconcludeerd is door de BOZ dat er geen behoefte is aan verder onderzoek. De fysieke infrastructuur (pijpleidingen) is reeds aanwezig. Voor promotie functioneert er een nationaal acquisitieteam (met NFIA). Samenwerking op het niveau van processen en diensten biedt kansen.</p>	
<p>9 Verkenning benodigde infra voorzieningen in en rondom Zeeuwse havens</p>	<p>Zeeland Seaports liet verkenningen doen:</p> <p>. Hoeveelhedenberekening baggerwerk inclusief kostenraming aanleg maatwerkgeul Wielingen 180 m VNSC werkgroep Wielingen, 29 september 2015;</p> <p>. Toegankelijkheidsberekening Sloehaven, Impact geoptimaliseerd diepteprofiel op toegankelijkheid 16.5 m, Waterbouwkundig Laboratorium, oktober 2015;</p> <p>. Optimale nautische toegang Sloehavens: MKBA van een maatwerkvariant, Ecorys, 11 november 2015;</p> <p>. MKBA's Spoorverbinding Kanaalzone Gent-Terneuzen (KGT) en VEZA-verbinding, Quickscan analyse, Ecorys in opdracht van ZSP, 24 juli 2015;</p> <p>. Verkenningen Verbetering spoorontsluiting Kanaalzone Gent Terneuzen en Herijking VEZA, Optimalisatie van de achterlandverbinding per spoor, Movares, 14</p>	

BIJLAGE Producten van het gezamenlijke Werkprogramma Zeehavens 2014-2016 'Alle hens aan dek'

	juli 2015; . VEZA, Tracé en infrastructuur, Bijlage bij Verkenning en herijking VEZA Zeeland, 14 augustus 2015.	
10 Biedt gezamenlijke promotieaanpak NL zeehavens voordelen voor NL economie?	Bij gelegenheid werken de zeehavens samen aan promotie van hun haven en bedrijven in het buitenland. Ook zijn zeehavens betrokken bij promotieactiviteiten vanuit andere sectoren en organisaties.	"Samen met haar leden en (regionale) partners maakt Nederland Distributieland zich sterk voor het aantrekken van ladingstromen en logistieke investeringen naar Nederland. [...] Op basis van gedegen marktonderzoek wordt in kaart gebracht voor welke sectoren en thema's en in welke landen voor de Nederlandse logistieke sector de beste kansen liggen om leads te genereren. NDL werkt hierbij nauw samen met logistiek bedrijfsleven, (regionale) overheid en de mainports." Artikel op portstream.nl Over ondertekening op 1 juli 2016 door Nederland Distributieland van het raamcontract 'Buitenlandpromotie logistiek acquisitie'.