

Reactie Havenbedrijf Rotterdam op kabinetsvoorstel klimaatakkoord: brief van CEO Havenbedrijf aan minister EZK, september 2019

Het Havenbedrijf Rotterdam werkt in partnership met bedrijven aan een reeks projecten die bijdragen aan de energietransitie. De CO₂-reductie door deze projecten telt op tot ca. 12 mton. De doelstelling van het kabinet is om in Nederland in 2030 in totaal 48,7 mton CO₂ te reduceren. Dat betekent dat we met deze Rotterdamse projecten 20 à 25% van de totale Nederlandse ambitie kunnen realiseren.

Op 28 juni verscheen het kabinetsvoorstel voor het Klimaatakkoord. Ik heb een aantal kanttekeningen bij dat stuk, maar zal me hieronder vooral richten op wat nodig is van de kant van het Rijk om die 20 tot 25% CO₂-reductie hier te realiseren en tegelijkertijd te werken aan de vernieuwing van onze economie en zo het verdienvermogen in stand te houden.

Visie: in drie stappen

Klimaatverandering is een urgent mondiaal vraagstuk dat vraagt om een doortastende aanpak. Klimaatbeleid raakt industrie en transport en daarom heeft het Havenbedrijf na het sluiten van het Klimaatakkoord van Parijs onderzoek laten doen naar transitiepaden voor de Rotterdamse industrie (2017) en het verduurzamen van transport van en naar Rotterdam (2018). Dat onderzoek, gecombineerd met de kennis van hier gevestigde bedrijven, wetenschap, ngo's en lokale en regionale overheden, was de basis voor het in het voorjaar van 2018 gemaakte rapport 'In drie stappen naar een duurzaam industriecluster Rotterdam-Moerdijk'. Dit rapport was de inbreng van de regionale industrietafel voor het nationale Klimaatakkoord.

Het rapport beschrijft hoe de industrie stap voor stap kan omschakelen. Stap 1 is dat de bestaande industrie efficiency-maatregelen neemt, restwarmte wordt gebruikt om woningen en kassen te verwarmen en CO₂ wordt afgevangen en opgeslagen onder de Noordzee. Hiervoor, en ter voorbereiding op stap 2, is infrastructuur nodig, met name buisleidingen. Stap 2 is het veranderen van het energiesysteem: in plaats van olie en gas te gebruiken voor verhitting, kan de industrie overstappen op elektriciteit en waterstof. Waterstof wordt nu gemaakt uit aardgas, maar kan ook met (groene) stroom worden gemaakt uit water. Blauwe waterstof is een tussenstap, nodig omdat er voorlopig onvoldoende groene stroom beschikbaar is. Stap 3 is het vervangen van fossiele grondstoffen (voor het maken van chemieproducten en transportbrandstoffen) door biomassa, door recycling van 'afval' en door gebruik van CO₂ en duurzaam geproduceerde waterstof. Het spreekt voor zich dat voor stap 2 en 3 nog veel onderzoek en pilots nodig zijn.

De afgelopen jaren is in Rotterdam hard gewerkt aan projecten die passen in deze drie stappen en zo de energietransitie concreet vorm geven. Veel van deze projecten bevinden zich nog in de voorbereidende fase, een aantal wordt nu gerealiseerd of is al operationeel.

Kabinetsvoorstel Klimaatakkoord: CO₂-heffing

Het hoofdstuk 'Industrie' van het kabinetsvoorstel voor het Klimaatakkoord telt 30 pagina's. Een kwart daarvan gaat over de beoogde CO₂-heffing. De heffing zou in 2021 in moeten gaan, terwijl de mogelijkheden voor bedrijven om op zo korte termijn hun CO₂-uitstoot te reduceren buitengewoon beperkt zijn. CO₂-reductie maatregelen vergen vaak aanpassingen van processen waarmee investeringen van tientallen, soms honderden miljoenen euro's gemoeid zijn, kennen een lange voorbereidings- en uitvoeringstijd en bovendien kunnen industrieën grote ingrepen in hun productieprocessen doorgaans alleen doen tijdens grote onderhoudstops die eens in de gemiddeld vijf of zes jaar plaatsvinden.

Net zo belangrijk is dat veel maatregelen niet genomen kunnen worden zolang de noodzakelijke randvoorwaarden, zoals infrastructuur er nog niet zijn. Zoals consumenten hun benzineauto niet inruilen voor een elektrische auto als er geen oplaadinfrastructuur is, zo kunnen bedrijven bijvoorbeeld niet overschakelen van aardgas op waterstof als er geen infrastructuur voor waterstof is en het aanbod ontbreekt. De overheid legt bedrijven al per 2021 een extra heffing op als ze onvoldoende verduurzamen, maar verzuimt gelijktijdig de mogelijkheden te creëren om CO₂-uitstoot terug te dringen. Ik merk dat dit met name op veel hoofdkantoren van internationale bedrijven onredelijk gevonden wordt. Wil de overheid een betrouwbare partner zijn en investeringen van het bedrijfsleven stimuleren, dan dient een CO₂-heffing pas ingevoerd te worden als bedrijven daadwerkelijk de mogelijkheden hebben om te switchen naar duurzamer productiemethoden. Het is met name deze voorgestelde CO₂-heffing die leidt tot zorgen over de

internationale concurrentiepositie. Als Nederland deze als enige invoert in een Europa met vrij verkeer van goederen dan verslechtert dat direct de positie van het bedrijfsleven.

Kabinetvoorstel Klimaatakkoord: overig

Het kabinetvoorstel voor het klimaatakkoord kent, naast het uit de pas lopen van CO₂-belasting en mogelijkheden voor bedrijven om hun uitstoot te reduceren, nog een aantal zwakke punten zoals de onduidelijkheid over de hoogte van de CO₂-heffing en wat er met de opbrengsten gebeurt, de cap op CCS en biomassa en de mededeling dat per 2035 geen subsidie meer gegeven wordt voor CCS. Vooral het op voorhand beperken van CCS in omvang en tijd is onverstandig, zeker gelet op de ontwikkeling van blauwe waterstof waarvoor CCS randvoorwaardelijk is. Ik begrijp dat dit soort schotten en inperkingen een politieke ratio hebben, maar ze zijn contraproductief in het tegengaan van klimaatverandering en het bouwen aan een CO₂-neutrale economie.

Commitment bedrijven

Ik constateer dat bedrijven van harte bereid zijn om te verduurzamen. Voorbeeld daarvan is het hier gevestigde LyondellBasell dat op dit moment € 150 miljoen investeert in verhoging van de efficiency van het productieproces, wat leidt tot een vermindering van het energieverbruik en daarmee de CO₂-uitstoot van zo'n 20%. De Rotterdamse raffinaderijen stootten in 2018 20% minder CO₂ uit dan in 2005 toen het ETS werd ingevoerd (bron: NEA), terwijl ze meer producten maken. Dit soort uitstootreducties zijn het gevolg van het vergroten van de efficiency van bestaande processen en toepassing van best-available-technology. Het zijn projecten binnen de hekken van de bedrijven. De uitdaging waar we nu voor staan is het ontwikkelen en opschalen van nieuwe technieken en het realiseren van (regionale) infrastructuur als onderlegger van de transitie. Dat vraagt bij uitstek om een integrale clusteraanpak.

In Rotterdam zijn we ervan overtuigd dat we dit industriecluster koploper kunnen maken in de energietransitie. Dat wordt onderschreven door grote, hier gevestigde internationale bedrijven. We kunnen koploper zijn en blijven door concrete projecten uit te voeren langs de lijnen van 'in-3-stappen-duurzaam'. Dit past ook naadloos in het kabinetvoorstel dat veel waarde toekent aan een clusteraanpak, ontwikkeling van infrastructuur en de combinatie van elektrificatie en waterstof.

Projecten

Hieronder volgt een overzicht van een aantal projecten waar nu aan wordt gewerkt in de regio Rotterdam, die naadloos in de 'in-3-stappen-duurzaam' aanpak passen en volledig in lijn zijn met het kabinetvoorstel. Realisatie van deze projecten geeft concreet invulling aan het kabinetvoorstel en zorgt direct voor reductie van de CO₂-uitstoot in Nederland. Met deze projecten kan de Rotterdamse haven 20 tot 25% van de totale Nederlandse ambitie voor CO₂-reductie in 2030 realiseren. Havenbedrijf en bedrijfsleven hebben voor deze projecten de afgelopen jaren al flink wat werk verzet, zodat op korte termijn voortgang geboekt kan worden. Maar in alle projecten is een actieve rol van de overheid nodig om ze tot concreet resultaat te brengen.

Sommige van deze projecten zijn vooral gericht op het terugdringen van de uitstoot van CO₂ naar de atmosfeer, andere meer op de transitie naar een klimaatneutrale economie. Beide zijn onmisbaar om de Nederlandse klimaatdoelstellingen te helpen realiseren en voor de transitie van onze economie. Het 'in-3-stappen-duurzaam' is daarom een gebalanceerde mix: nu doen wat we kunnen om uitstoot naar de atmosfeer kostenefficiënt te verlagen en tegelijkertijd bouwen aan een vitale CO₂-neutrale economie die zorgt voor werkgelegenheid en toegevoegde waarde. Dit laatste is cruciaal om het Rotterdamse haven- en industriecomplex, goed voor 385.000 banen in Nederland en een toegevoegde waarde van 6,2% van het BNP (bron: EUR), ook op lange termijn van waarde te laten blijven voor de BV Nederland. Daarom moeten we niet alleen op tonnenjacht, d.w.z. kijken waar hoeveel CO₂ valt te halen, maar ook investeren in de toekomst. Net zoals de overheid elektrisch rijden (ca. € 2.000,- per vermeden ton CO₂) niet stimuleert om CO₂-uitstoot op korte termijn te reduceren maar om een lange termijn transitie naar duurzame mobiliteit aan te jagen.

In stap 1 (efficiency en infrastructuur) gaat het om de volgende projecten:

- 1) CCS-project Porthos. Het kabinetvoorstel zet terecht in op CCS omdat hiermee relatief snel veel CO₂ tegen lage kosten (enkele tientallen euro's per vermeden ton CO₂) uit de atmosfeer gehouden kan worden. Concrete vraag aan de Rijksoverheid is om voor tempo te zorgen aan de kant van de voorbereidingen door de overheid en te zorgen dat de SDE++ regeling zodanig vormt krijgt dat CCS mogelijk wordt gemaakt. Havenbedrijf, Gasunie, EBN en de bedrijven die

zich nu voorbereiden op deelname aan Porthos door CO₂ af te vangen en te leveren, investeren op dit moment al fors in engineering en vragen zoveel mogelijk zekerheid en duidelijkheid over de bijdrage van het Rijk. Porthos richt zich nu op opslag van 37 mton CO₂ in een eerste leeg gasveld. Bij een groter aanbod van CO₂ wordt naar een tweede leeg gasveld onder de Noordzee gekeken om dat te vullen. Doorgroei naar een tweede veld is mede belangrijk om productie van blauwe waterstof mogelijk te maken. Dit vraagt eveneens om een positieve en actieve rol van het Rijk. Ook kan het Porthos-systeem bedrijven elders in Nederland en in het buitenland mogelijkheden bieden om CO₂ uit de atmosfeer te houden. Overigens wordt ook verkend wat er nodig is om CO₂ meer te benutten als grondstof voor de industrie en groeiversneller in de glastuinbouw.

- 2) Stoomnetwerk Botlek. Sommige bedrijven in de Botlek zetten als stoom vrijkomende energie om in elektriciteit. Daarbij gaat energie verloren. Tegelijkertijd maken bedrijven in de directe omgeving met aardgas stoom omdat ze die nodig hebben voor hun productieproces. De SDE+ kent subsidie toe voor de realiseren van bioboilers die stoom maken met biomassa. Een 'common carrier' voor stoom lijkt een logische oplossing om vraag en aanbod bij elkaar te brengen, maar dit project kent een onrendabele top. Deze is per vermeden ton CO₂ 15 tot 25 keer lager dan de bijdrage van het Rijk aan bioboilers. Financiering van de onrendabele top is dus veel goedkoper voor het Rijk en zorgt dat er meer geld voor andere projecten beschikbaar is. De huidige regelgeving laat dit echter niet toe. Concrete vraag aan het Rijk is linksom of rechtsom de onrendabele top voor het stoomnetwerk Botlek voor haar rekening te nemen en zo te voorkomen dat onnodig veel subsidie voor bioboilers wordt verstrekt. Aanleg van een stoomnetwerk in de Botlek zorgt voor 0,1 tot 0,15 mton minder CO₂-uitstoot naar de atmosfeer vergeleken met de huidige situatie
- 3) Benutting van restwarmte van de industrie door de gebouwde omgeving en de glastuinbouw. Een belangrijke stap is deze week door het Rijk gezet door in totaal € 90 miljoen vrij te maken voor de Leiding door het Midden (LdM) en de Vondelingenplaat-leiding voor de aanvoer van warmte van de verschillende bedrijven. Daarmee komt deze belangrijke stap in de ontwikkeling van een regionaal warmtenet binnen handbereik. Benutting van industriële restwarmte kan in totaal 2 tot 3 mton CO₂-besparing per jaar opleveren. Vraag aan de Rijksoverheid is om, als in de toekomst bij de verdere ontwikkeling van het regionaal warmtenet weer sprake is van een onrendabele top, net als nu te kijken naar een bijdrage van het Rijk.

Ligt in stap 1 de focus op verlaging van de CO₂-footprint van de bestaande industrie op korte termijn, in stap 2 (een nieuw energiesysteem) gaat het vooral om projecten op het gebied van elektrificatie en waterstof waarmee we stappen zetten op weg naar een CO₂-neutrale energievoorziening.

- 4) Wind op zee is een belangrijke duurzame energiebron voor de industrie. Op dit moment wordt jaarlijks door landen rond de Noordzee 2 GW opgesteld vermogen toegevoegd. Dit moet naar 7 GW om in de toekomst voldoende hernieuwbare energie beschikbaar te hebben. Is er onvoldoende hernieuwbare energie dan kan de industrie simpelweg onvoldoende verduurzamen. Concrete vraag aan het Rijk is te zorgen dat het tempo van aanleg van windparken op de hele Noordzee omhoog gaat naar 7 GW per jaar en dat het Rijk een lange termijn visie ontwikkelt op wind op zee inclusief de mogelijke realisatie van energie-eilanden en daartoe afspraken maakt met met name Duitsland en Denemarken. Dit langs de lijnen van de plannen van het North Sea Wind Power Hub consortium van TenneT, Energinet, Gasunie en Havenbedrijf.
- 5) Aanlanding van wind op zee. Een substantieel deel van deze wind op zee moet in Rotterdam aanlanden omdat de industrie anders onvoldoende groene stroom heeft om te kunnen verduurzamen. Concrete vraag aan het Rijk is om niet alleen Hollandse Kust Zuid (1,4GW) in Rotterdam aan te landen, maar ook IJmuiden Ver (2GW) en daarnaast een extra tender voor wind op zee (2GW) te realiseren die direct gekoppeld wordt aan de productie van groene waterstof in Rotterdam. Zie ook punt 9).
- 6) Verzware van het elektriciteitsnet in het havengebied is een randvoorwaarde voor de industrie om processen te kunnen elektrificeren. Havenbedrijf, TenneT en Stedin hebben een studie gedaan naar deze noodzakelijke verzware van het net. Daaruit blijkt dat al op korte termijn gestart moet worden met het realiseren van nieuwe hoogspanningsstations, omdat het bestaande netwerk vrijwel geen ruimte meer biedt voor extra elektriciteitstransport. Om die aanpassingen tijdig en tegen de laagst mogelijke maatschappelijke kosten te kunnen uitvoeren

is andere regelgeving nodig. Verzwaring van het net kan op dit moment met name op regionaal niveau onvoldoende vanuit een lange termijn visie gedaan worden. Concrete vraag aan de Rijksoverheid is hierin actief mee te werken. Elektrificatie van de industrie heeft, exclusief waterstofproductie en de potentie van elektrochemie na 2030, een potentiële CO₂-reductie van 2 tot 2,5 mton per jaar.

Waterstof wordt alom gezien als duurzaam alternatief voor aardgas, zowel als energiebron als grondstof. Het kabinetsvoorstel schrijft dat Nederland de ontwikkeling van waterstof voortvarend moet oppakken.

- 7) Rotterdam is voortvarend bezig met H-vision. 16 partijen hebben een haalbaarheidsstudie gedaan naar blauwe waterstof waarbij aardgas en raffinagegas (dat vrijkomt bij de raffinage van ruwe olie en gebruikt wordt voor verhitting) worden omgezet in waterstof en de vrijkomende CO₂ wordt opgeslagen onder de Noordzee. CCS-project Porthos is randvoorwaardelijk voor H-vision. Door te starten met blauwe waterstof ontstaat ook de infrastructuur voor groene waterstof. Het kabinetsvoorstel stelt dat blauwe waterstof "nodig" is. Concreet verzoek aan de Rijksoverheid is actief mee te werken aan het vervolgfase van H-vision. Productie van blauwe waterstof kan 2,2 (in 2026) tot 4,3 mton (in 2031) CO₂ per jaar reduceren.
- 8) Groene waterstof. Nouryon, BP en Havenbedrijf verrichten nu een haalbaarheidsstudie naar de ontwikkeling van een 250 MW electrolyser voor het maken van groene waterstof ter vervanging van grijze waterstof in het raffinaderijproces. Dit leidt direct tot een reductie van 0,36 mton CO₂ als alleen hernieuwbare energie wordt gebruikt. Ook andere bedrijven studeren op de productie van groene waterstof in Rotterdam maar hebben dat nog niet publiek gemaakt. Deze projecten zijn belangrijk voor de opschaling van elektrolyse. Het Kabinetsvoorstel spreekt van 3 tot 4 GW opgesteld vermogen in 2030. Op de weg daar naartoe is dit soort projecten essentieel. Concreet verzoek aan de Rijksoverheid is in het kabinetsvoorstel genoemde 'zeer gewenste versnelling' van de ontwikkeling van groene waterstof concreet in te vullen in deze projecten.
- 9) 2 GW conversiepark en infrastructuur voor waterstof. Voor de overschakeling van aardgas op groene waterstof is beschikbaarheid van grote hoeveelheden waterstof tegen een redelijke prijs voor de industrie een sine qua non. Het Havenbedrijf onderzoekt daartoe de ontwikkeling van een 2 GW conversiepark voor omzetting van wind op zee naar waterstof en vervolgens transport daarvan per pijplijn naar bedrijven in het havengebied. Het concept van dit conversiepark is dat verschillende waterstofproducenten op dezelfde infrastructuur kunnen inpluggen waardoor de kosten substantieel dalen. Een directe koppeling met een windpark lijkt essentieel om te komen tot de laagste maatschappelijke kosten voor grootschalige productie van groene waterstof. Hoe lager de kosten, hoe sneller deze opschaling van groene waterstof zal slagen. Wordt waterstof gemaakt met 2 GW aan electrolyzers die groene stroom gebruiken, dan komt er jaarlijks 2,88 mton CO₂ minder in de atmosfeer dan wanneer grijze waterstof gemaakt wordt op basis van aardgas. Concreet verzoek aan de Rijksoverheid is actief mee te werken aan deze ontwikkelingen, bijvoorbeeld met een extra tender voor wind op zee (2 GW) die rechtstreeks voor conversie naar waterstof in Rotterdam wordt ingezet.

Met de projecten in stap 2 (elektrificatie en waterstof) bouwen we aan het energiesysteem van de toekomst. In stap 3 (een nieuw grondstoffensysteem: circulaire productieprocessen) gaat het om de volgende projecten:

- 10) Waste-to-chemicals is een project waarin vijf bedrijven (Air Liquide, Enerkem, Nouryon, Shell en het Havenbedrijf) samen een geavanceerde 'waste-to-chemicals'-installatie in Rotterdam ontwikkelen. Het is de bedoeling dat dit de eerste installatie van dit type in Europa wordt die niet-recyclebare afvalstoffen omvormt tot waardevolle chemicaliën en biobrandstoffen. De investeringsbeslissing kan binnen een half jaar genomen worden. Deze fabriek bespaart 0,3 mton CO₂ per jaar en is een concrete stap op weg naar een circulaire economie. Concrete vraag aan het Rijk is de onrendabele top in de businesscase van waste-to-chemicals weg te nemen (ordegrootheid € 25 per vermeden ton CO₂) en z.s.m. hiervoor goedkeuring te vragen aan Brussel (procedure geoorloofde staatssteun).
- 11) Bio-kerosine. Het Havenbedrijf is in gesprek met bedrijven voor ontwikkeling van de productie van kerosine uit andere grondstoffen dan ruwe olie. Productie hiervan is essentieel om op relatief korte termijn de luchtvaart te kunnen verduurzamen. Bestaande subsidieregelingen zijn niet van toepassing op de productie van bio-kerosine omdat uitstoot door de luchtvaart niet wordt meegeteld. Dat maakt voor het klimaat echter niet uit. De vraag aan de overheid is dan ook om een actieve rol op zich te nemen in toename van de productie van bio-kerosine. Er loopt

op dit moment een acquisitietraject voor een concrete vestiging van zo'n fabriek in Rotterdam. Daarin is op korte termijn een positieve bijdrage van het Rijk dringend gewenst.

Naast de twee bovenstaande projecten die passen in stap 3 zijn meerdere bedrijven bezig met het projecten voor pyrolyse en de productie van synthetische brandstoffen.

Behalve aan verduurzaming van de industrie werkt het Havenbedrijf ook aan verduurzaming van het transport.

- 12) Verwisselbare batterijcontainers voor de binnenvaart is een van de projecten waarin het Havenbedrijf met een groep bedrijven optrekt. Concrete vraag aan het Rijk is de energiebelasting voor elektrische binnenvaartschepen af te schaffen, het ombouwen van bestaande binnenvaartschepen met een verbrandingsmotor naar volledig elektrisch onder subsidieregelingen te laten vallen, vanuit bestaande subsidieregelingen bij te dragen aan de aanschaf van batterijcontainers, en actief mee te werken aan de ontwikkeling van een landelijk netwerk voor het opladen en wisselen van batterijcontainers.
- 13) Voor verduurzaming van de zeescheepvaart heeft het Havenbedrijf een stimuleringsregeling gecreëerd. Mede hierdoor zijn in Rotterdam dit jaar voor het eerst zeeschepen gebunkerd met biobrandstoffen. Concrete vraag aan het Rijk is deze ontwikkeling te stimuleren door aan te haken bij deze stimuleringsregeling.

Vrijwel alle in het kabinetsvoorstel beoogde ontwikkelingen behoeven nog veel uitwerking in de vorm van beleidskaders, routekaarten, regelgeving etc. Daarmee dreigt veel tijd verloren te gaan. Bovenstaande Rotterdamse projecten reduceren concreet CO₂ en geven daarmee invulling aan de ambitie van Nederland om 49% CO₂ te reduceren in 2030 t.o.v. 1990. Ze passen binnen 'in-3-stappen-duurzaam' dat gemaakt is voor de Industrietafel en zijn 'no-regret' maatregelen. Essentieel is mijns inziens ook dat realisatie van deze projecten inspirerend is voor de samenleving en laat zien dat het Nederland en Rotterdam menens is met de ambitie om koploper te zijn in de energietransitie.

20 tot 25% van de nationale ambitie

Zoals in het begin van deze brief gesteld, telt de CO₂-reductie door deze projecten op tot ca. 12 mton. Dat is zo'n 20 tot 25% van de doelstelling van het kabinet om in Nederland in 2030 in totaal 48,7 mton CO₂ te reduceren. Dit terwijl het Rotterdamse industriecluster momenteel verantwoordelijk voor 'slechts' ruim 16% van de Nederlandse CO₂-uitstoot een gebied beslaat van 0,3% van het oppervlak van Nederland. CCS en blauwe waterstof leveren de grootste bijdrage aan de beoogde reductie. Maar ook andere projecten zijn cruciaal omdat ze in de loop van de tijd opgeschaald kunnen worden, zoals waste-to-chemicals en groene waterstof. Als het door het kabinet beoogde stoppen met het gebruik van kolen voor elektriciteitsopwekking wordt meegeteld, dan kan in het Rotterdamse havengebied tot 2030 zo'n 40% van de nationale CO₂-reductie plaatsvinden.

We moeten klimaatverandering tegengaan en dus de CO₂-uitstoot verminderen, maar tegelijkertijd bouwen aan een nieuw energiesysteem en een circulaire economie. Dat tweede is cruciaal voor het slagen van de transitie: niet afbouwen, maar zorgen dat de bijdrage van de Rotterdamse haven aan de Nederlandse economie op peil blijft, zorgen dat we nieuwe bedrijfsactiviteiten tot ontwikkeling brengen en investeringen aantrekken. Ik ben ervan overtuigd dat dat kan, maar ook dat dat vraagt om een actieve rol van het Rijk, een lange termijn beleid en een hechte samenwerking tussen de overheid, het Havenbedrijf en het private bedrijfsleven.

Voorstel voor organisatie clusteraanpak

Dit noodzaakt mijn inziens een gerichte regionale aanpak, waarbij de opgave integraal wordt benaderd, systeemoptimalisatie leidend is en we gezamenlijk monitoren en bijsturen waar nodig. De aandacht van de rijksoverheid gaat nu vooral uit naar het nationale niveau en nationale beleidskaders, terwijl de grote industrieclusters, Rotterdam voorop, juist behoefte hebben aan maatwerk op clusterniveau. Dat maatwerk betekent dat het beleidsinstrumentarium van de overheid adequater en doelgerichter, minder generiek moet zijn. Nu doet zich nog regelmatig de situatie voor dat projecten vertragen omdat het Rijk eerst een visie of beleidskader wil opstellen. Het centraal stellen van het cluster moet ook een versnipperde aanpak van de kant van de overheid (verschillende ministeries, provincie, gemeente) tegengaan. Naast het kabinetsvoorstel pleit ook het SER-advies 'Nationale klimaataanpak voor regionale industriële koplopers' voor een gerichte benadering van industriële clusters door het Rijk. Ook verschillende grote bedrijven in deze regio zijn voorstander van een gerichte clusterbenadering.

Het kabinetsvoorstel stelt *“Met deze ambitie zet Nederland erop in om eerder dan andere landen de transitie in te zetten die noodzakelijk is om de in Parijs afgesproken doelen te realiseren.”* Om deze ambitie te concretiseren naar een integrale clusteraanpak voor Rotterdam (en het potentieel van 20 tot 25% van de nationale CO₂-reductie te realiseren) stel ik voor om vanuit het Rijk een organisatiestructuur op te zetten die als counterpart voor ons projectteam energietransitie kan functioneren. Dat moet zorgen voor een integrale benadering en tijdig signaleren c.q. oplossen van knelpunten. Zo kunnen we gezamenlijk Rotterdam tot ‘fieldlab, frontrunner en flagship’ van de energietransitie maken.

Ik nodig u graag uit om de organisatie van zo’n regionale clusteraanpak samen verder uit te werken.