



HAVEN VAN ROTTERDAM TOEGANGSPOORT TOT EUROPA

De Europese Unie staat voor grote uitdagingen om de transitie naar een duurzaam en welvarend Europa waar te maken. Te midden van geopolitieke spanningen en mondiale concurrentie is een sterk Europa nodig om het groene verdienvermogen veilig te stellen. Als wereldwijd verbonden container-, energie- en grondstoffenhub vervult de haven van Rotterdam een cruciale rol voor de economie, verduurzaming en strategische autonomie van Europa. Een competitief investeringsklimaat is de komende jaren noodzakelijk om belangrijke projecten verder van de grond te krijgen op ons continent. Wanneer het goed gaat met de haven van Rotterdam, gaat het goed met de Europese economie.

Afgelopen jaren bleef het logistieke systeem voor Europa, ondanks de Covid-19-pandemie, een oorlog op het Europese continent en hick-ups rond het Suezkanaal, intact. Goederenvervoer is de ruggengraat van de interne markt en stelt bedrijven in staat hun producten over het gehele continent te verkopen. Samenwerking tussen bedrijven en overheden binnen de Europese Unie blijft de sleutel tot een succesvolle logistieke keten. Europese investeringen in infrastructuur en digitalisering zijn doorlopend van belang voor een toekomstbestendige interne markt.

Het Fit for 55-pakket en REPowerEU geven een duidelijke koers aan tot verduurzaming in Europa. Nu staat de uitvoering centraal. Voor een succesvolle energie- en grondstoffentransitie is de komende jaren stabiel beleid en forse stimulering van groene energie en een circulaire economie nodig. In de omslag van fossiele naar hernieuwbare energie spelen uitdagingen rond netcongestie en een vlotte vergunningsverlening momenteel een belemmerende rol. Voorspelbare en competitieve marktomstandigheden voor investeringen in de

verduurzaming van de industrie en de beschikbaarheid van voldoende grondstoffen zijn voor een succesvolle transitie cruciaal.

In Rotterdam bouwen we aan een toekomstbestendige haven. Met een breed portfolio aan energie- en grondstoffentransitie projecten wil de haven van Rotterdam bijdragen aan decarbonisatie en het aantrekken van toekomstbestendige ladingstromen en activiteiten naar Europa. Het Havenbedrijf Rotterdam doet dit samen met internationale bedrijven en publieke partners. Concrete ontwikkelingen zijn recentelijk de start met de aanleg van het eerste Europese waterstofnetwerk en het finale investeringsbesluit voor het CO₂-opslagproject Porthos in de haven. Met de Europese verkiezingen van 2024 voor de deur wil het Havenbedrijf Rotterdam de nieuwe Europese Commissie en de nieuwgekozen leden van het Europees Parlement meenemen in onze prioriteiten en het belang van verdere Europese samenwerking. De haven van Rotterdam wil in de toekomst net zo relevant voor Europa zijn als vandaag de dag, maar dan klimaatneutraal.

HAVEN VAN ROTTERDAM | FEITEN EN CIJFERS



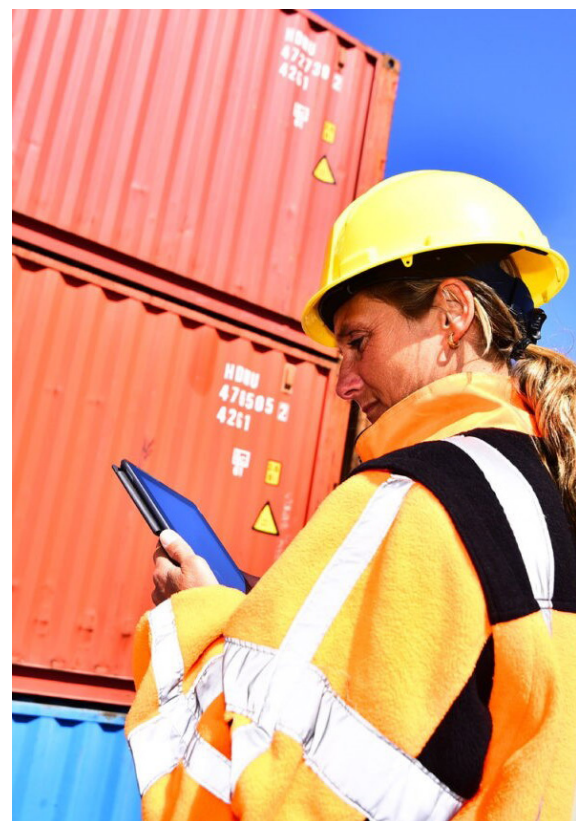
Figuur 1: Haven van Rotterdam - feiten en cijfers 2023

HAVEN VAN ROTTERDAM | SLEUTELPUNTEN VOOR EUROPA

De haven van Rotterdam verbindt Europa met de wereld. Meer dan dertig procent van de containerimport en -export voor Noordwest-Europa gaat via de haven van Rotterdam¹. Hiernaast arriveert in de haven op jaarbasis circa twaalf procent van de energievraag in de Europese Unie². Dit maakt Rotterdam ook een grote energiehaven. De uitdagingen waar Europa voor staat gelden ook voor de haven. De uitdagende geopolitieke situatie, de energie- en grondstoffentransitie, een toekomstbestendige logistieke keten en tot slot innovatie en digitalisering. Het Havenbedrijf Rotterdam wil deze opgaven graag samen met de bedrijven in de haven realiseren en zoekt daarbij nadrukkelijk de samenwerking met, en ondersteuning van, de Europese Commissie, het Europees Parlement en nationale overheden.

In samenwerking zit de sleutel tot succes, dat geldt voor alle grote opgaven van de haven in deze tijd:

1. **De haven als onderdeel van een mondiaal verbonden systeem** waarbinnen Europa een nieuwe plek vindt in de veranderende geopolitieke situatie zonder in te boeten aan een gezond investeringsklimaat. Stimulerende industriepolitiek is hard nodig voor de Europese industrie.
2. **De haven als transitieversneller voor Europa** als het gaat over de energie- en grondstoffentransitie. Om de klimaatdoelstellingen te behalen moet de komende jaren volledige prioriteit worden gegeven aan een vlotte uitvoering van verduurzamingsprojecten.
3. **De haven als logistieke hub voor Europa** waarin wordt gewerkt aan duurzaam transport. Investerings in robuuste infrastructuur op de goederencorridors vraagt structureel aandacht.
4. **De haven als slimme partner voor innovatie** door digitalisering als ondersteunende tool om de verschillende Europese uitdagingen succesvol aan te gaan. Ook met oog voor onze veiligheid en de aanpak van ondermijning.



¹ Erasmus UPT - Eindrapport Havenmonitor 2023.pdf

² Rotterdam-Moerdijk kan belangrijke bijdrage leveren aan klimaatdoelen en Europese leveringszekerheid | Port of Rotterdam

1. DE HAVEN ALS ONDERDEEL VAN EEN MONDIAAL VERBONDEN SYSTEEM

In een wereld waar geopolitieke spanningen en economische onzekerheden mensen in heel Europa zorgen baren, is het noodzakelijk voor Europa haar autonomie te waarborgen. Dit vereist een fundamentele verschuiving in de manier waarop essentiële goederen, grondstoffen, energie en technologieën worden verkregen en beheerd op ons continent. De haven van Rotterdam speelt hierin een belangrijke rol.



Industriepolitiek en investeringsklimaat

Het mondiale speelveld is in beweging. Deze verschuivingen hebben direct invloed op het havenindustriële complex. Om als haven voor Europa succesvol te kunnen functioneren, is een wereld waar mondiale samenwerking en vrijhandel floreert op basis van eensgezinde ambitieuze klimaatambities het meest gunstig. De haven dient als katalysator voor het versterken van energie-onafhankelijkheid en het realiseren van diversificatie van mondiale toeleveringsketens richting Europa. Om diversificatie van energie-importstromen zeker te stellen, sluit de haven van Rotterdam wereldwijd overeenkomsten af voor de levering van groene waterstof naar Noordwest-Europa. Geopolitieke stabiliteit is voor de haven van groot belang om als sterke container-, energie- en grondstoffenhub voor Europa te dienen.

Landen buiten Europa stimuleren bedrijven momenteel om investeringen te doen in industrie en hernieuwbare energie. Wanneer Europa hier geen sterke industriepolitiek tegenover stelt, lopen we in ons continent belangrijke bedrijfsactiviteiten mis. Hiermee gaat niet alleen een bron van welvaart en werkgelegenheid verloren, het maakt Europa ook afhankelijker van derde landen in de energie- en grondstoffentransitie. Nu al zien we binnen de chemische industrie de import van producten vanuit andere continenten toenemen.

Competitieve havens en een sterke industrie vereist een Europese inzet

Een gezond investeringsklimaat binnen een mondiaal speelveld vraagt de komende jaren een sterke Europese industriepolitiek. ETS en CBAM vormen instrumenten om de industrie verder te verduurzamen en maken tegelijkertijd werk van een gelijkwaardig mondiaal speelveld, maar een bredere industriepolitiek is nodig

in het nieuwe mandaat. Voor onze strategische autonomie is het van groot belang dat de maritieme en chemische industrie blijft investeren in Europese havens.

Eind 2023 is het rapport 'Building a comprehensive European port strategy' vanuit het Europees Parlement gepubliceerd. Hierin worden uitdagingen voor havens geïdentificeerd die de Europese Commissie moet uitwerken in een toekomstige havenstrategie. De ontwikkeling van een brede Europese havenstrategie valt niet los te zien van het grotere debat over strategische autonomie. Containers die in Europese zeehavens worden overgeslagen, komen veelal uit niet-Europese landen en bevatten tal van belangrijke producten die een wezenlijk onderdeel uitmaken van verschillende productie- en consumptieketens. De logistieke ketens bepalen uiteindelijk de afhankelijkheden en havens en terminals zijn daarin een schakel. Het is belangrijk dat een potentieel toekomstige Europese havenstrategie een alomvattend beeld over havens schetst, waarbij zaken als ondermijning, cybersecurity, maritieme cabotage en verticale integratie worden geadresseerd. Ook moet de belangrijke rol van havens in de energie- en grondstoffentransitie in een potentiële Europese havenstrategie worden geborgd.



Het Havenbedrijf Rotterdam pleit voor:

1. Het voeren van een sterkere Europese industriepolitiek om de industrie binnen haar eigen grenzen te helpen verduurzamen en daarmee ook haar strategische autonomie te borgen.
2. Mondiale inzet voor een ambitieus emissiehandelsstelsel (ETS) om hierdoor ook een gelijkwaardig speelveld voor haar eigen industrie te garanderen.
3. Aandacht voor de belangrijke rol van havens in de energie- en grondstoffentransitie. Een potentiële Europese havenstrategie moet de concurrentiekracht van havens in brede zin adresseren.

2. DE HAVEN ALS TRANSITIEVERSNELLER VOOR EUROPA

Centrale plek voor de haven in de energietransitie

Europa zet in op een nieuw energiesysteem. De haven van Rotterdam wil hieraan voor Europa een bijdrage leveren. De klimaatdoelstellingen voor de haven van Rotterdam zijn helder: minimaal 55% CO₂-reductie in 2030 ten opzichte van 1990 en klimaatneutraliteit richting 2050³. In de haven van Rotterdam gaan bedrijven van planvorming naar investeringsbeslissingen en naar realisatie van verduurzamingsprojecten zoals de energieproductie vanuit wind op zee, de opslag van CO₂ onder de zeebodem, de productie en import van groene waterstof en de uitbreiding van circulaire industrie⁴.

Het energiesysteem van de haven is sterk internationaal verweven. De energie-intensieve industrie in Noordwest-Europa is binnen het Antwerp-Rotterdam-Rhine-Ruhr-area (ARRRA) cluster sterk onderling verbonden. Via de haven van Rotterdam wordt dan ook drie keer zoveel energie getransporteerd als in geheel Nederland wordt verbruikt. De transitie vraagt hierdoor samenwerking tot ver buiten de haven, waarbij een ondersteunende regie vanuit Europa cruciaal is om de energietransitie verder op weg te helpen de komende jaren.

Belang van energie-infrastructuur

Energie-infrastructuur in de haven zelf en verbindingen naar het achterland zijn cruciaal om de verduurzaming voor Europa te faciliteren. Belangrijke internationale infrastructuurprojecten als het waterstofnetwerk en de Delta Rhine Corridor (DRC) moeten daarom zo snel als mogelijk worden aangelegd om belangrijke industriële clusters te kunnen voorzien van duurzame energie. Voor de Europese industrie is het cruciaal dat het waterstofnetwerk tijdig sterk geïntegreerd is binnen een grensoverschrijdend waterstofsysteem.

Forse investeringen in het elektriciteitsnet van de haven zijn parallel hieraan urgenter dan ooit voor de grootschalige verduurzaming van de industrie en scheepvaart. Het elektriciteitsnet vormt de basis van het nieuwe energiesysteem. Europese initiatieven als het 'EU Action Plan for Grids' zijn daarom hard nodig. Het elektriciteitsnet in de haven van Rotterdam moet de komende jaren fors worden verzaamd om alle verduurzamingsprojecten te kunnen faciliteren.

Een succesvolle inzet van carbon capture and storage (CCS) infrastructuur voor de industrie vraagt ook Europese aandacht. CCS vanuit de haven van Rotterdam helpt de Europese industrie decarboniseren en kan daarmee een belangrijke



bijdrage leveren aan de Europese klimaatambities. Begin 2024 start de bouw van Porthos-infrastructuur in de haven. Met Porthos wordt circa 37 Mt CO₂ opgeslagen onder de Noordzee over een periode van 15 jaar⁵. Hiernaast is het grotere CCS-project Aramis ook in ontwikkeling. CCS-projecten zijn economisch levensvatbaar als er een business case is voor de gehele waardeketen, inclusief het transport van CO₂. CCS-infrastructuur moet krachtig worden erkend en ondersteund binnen de Europese klimaatdoelen.

Om de energie-infrastructuur op orde te hebben, vraagt het Havenbedrijf Rotterdam aandacht voor:

1. De inzet van Europese fondsen als het Innovation Fund en Connecting Europe Facility ter ondersteuning van een snellere opbouw van de hernieuwbare energieketens.
2. Het verzwaren van het elektriciteitsnet als de basis voor een succesvolle transitie. Europese steun om de uitrol van de energie-infrastructuur te versnellen is cruciaal de komende jaren.
3. Zekerheid op gebied van regelgeving en investeringsmogelijkheden voor de uitbreiding van CCS. Dat is van groot belang voor het behalen van de klimaatdoelen.



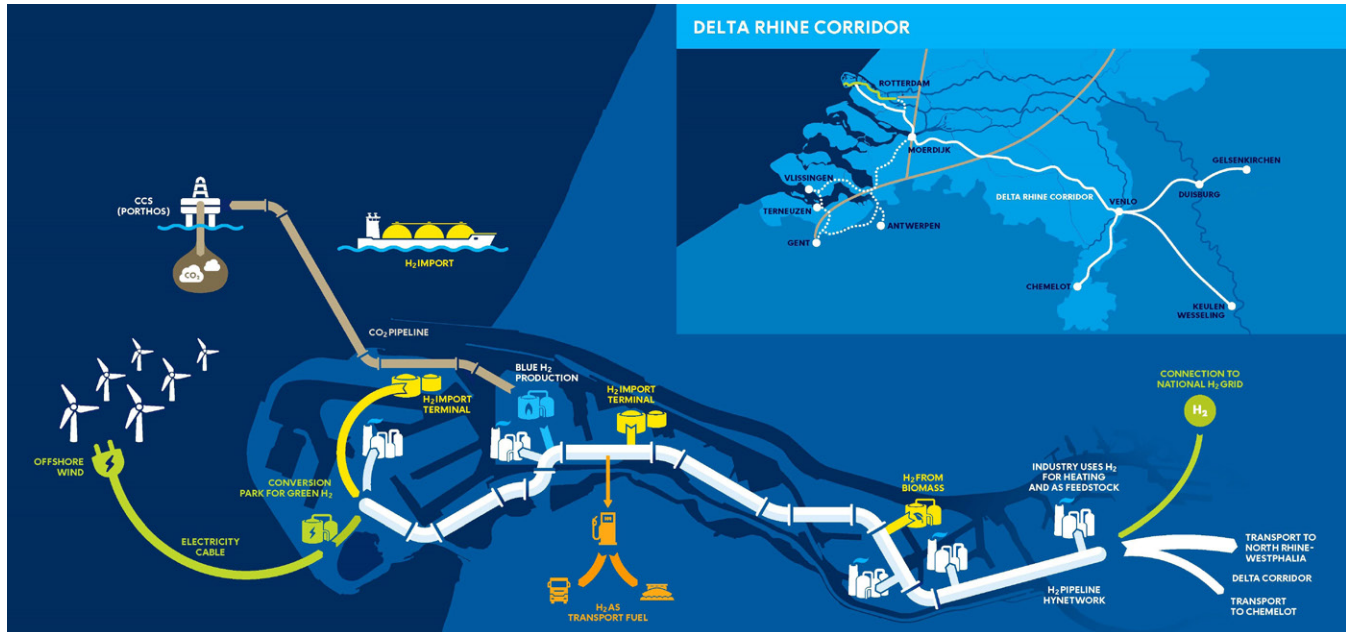
³ Strategie en onderzoek | Port of Rotterdam

⁴ Lopende projecten energietransitie | Port of Rotterdam

⁵ CO₂-reductie door opslag onder de Noordzee - Porthos (porthosco2.nl)

Stabiel en aantrekkelijk investeringsklimaat cruciaal voor de waterstofeconomie

Om de Europese waterstofambities te kunnen realiseren is een gezonde markt voor groene waterstof cruciaal. Verschillende initiatieven zoals de herziening van de REDIII leggen hiervoor de basis, maar verdere actie is nodig. In een nieuw mandaat is het belangrijk dat de Europese Unie vraag en aanbod van groene waterstof beter aan elkaar koppelt via onder andere de Hydrogen Bank en H2Global.



Figuur 2: Haven van Rotterdam - Europa's waterstofhub

De vraag naar groene waterstof in Europa zal op termijn echter zo groot zijn dat Europa zelf niet genoeg groene energie kan opwekken om de waterstof te produceren. Daarom zet de haven van Rotterdam parallel in op de import van groene waterstof. Die groene waterstof moet voor een groot deel worden doorgevoerd naar Europese industrieën in bijvoorbeeld Duitsland. Rotterdam wil voor Europa de haven voor alle dragers van waterstof zijn, dus ammoniak, liquid organic hydrogen carriers (LOHC) en vloeibare waterstof. Hierdoor stimuleert de haven diversificatie van terminals en leidingen voor de verschillende energiedragers. De vele waterstofontwikkelingen in Rotterdam tonen aan dat de havenindustrie zich actief inzet voor de transitie naar een hernieuwbaar Europees waterstofsysteem⁶. Een voorbeeld hiervan is de bouw van Europa's grootste groene waterstoffabriek Holland Hydrogen I in de haven van Rotterdam. De waterstoffabriek moet rond 2025 operationeel zijn.

Om de waterstofmarkt op gang te helpen, is het de komende jaren van belang om ook in te zetten op de productie van blauwe waterstof. Op de korte termijn zijn de kosten van groene waterstof nog fors hoger, mede door de schaarste van groene elektriciteit. Blauwe waterstof, door het opvangen en opslaan van CO₂, helpt in de tussentijd om de uitstoot van de industrie te reduceren.

Voor een gezonde waterstofeconomie vraagt het Havenbedrijf Rotterdam aandacht voor:

1. Het actief ondersteunen van waterstofimport (hernieuwbaar en low-carbon) om de klimaatambities te realiseren en energiezekerheid te garanderen.
2. Het dichten van de financiële kloof tussen het gebruik van hernieuwbare & koolstofarme waterstof en zijn derivaten in vergelijking met de huidige CO₂-uitstotende alternatieven.
3. Certificering van waterstof om ervoor te zorgen dat geïmporteerde waterstof wordt erkend en financieel gestimuleerd als onderdeel van de oplossing in de energietransitie.
4. Parallele ontwikkeling van publieke en private waterstofinfrastructuur en een vlotte en betrouwbare vergunningsverlening voor waterstofprojecten.
5. Faciliteren van ammoniak als belangrijke drager voor de import van groene waterstof.



Figuur 3: Haven van Rotterdam - potentie waterstofimport wereldwijd

⁶ Waterstof in Rotterdam | Port of Rotterdam

Transitie naar een geïntegreerd energie- en grondstoffensysteem

De energietransitie staat al nadrukkelijk op de Europese agenda, maar de samenhang met de grondstoffentranitie vraagt meer aandacht. Een succesvolle en onafhankelijke circulaire grondstoffeneconomie vraagt een geïntegreerde aanpak en samenwerking van partijen door de gehele productieketen.

Binnen het ARRA-cluster, waar 40 procent van de petrochemische productie in de Europese Unie is gevestigd, speelt de haven van Rotterdam een centrale rol⁷. De havenindustrie, als begin- en eindpunt van grondstoffenketens, zal daarom mee moeten in de transitie naar een Europese circulaire economie. Het Havenbedrijf Rotterdam werkt samen met ketenpartners aan de ontwikkeling van nieuwe circulaire waardeketens in de haven, bijvoorbeeld rond de chemische recycling van plastics en hergebruik en recycling van batterijen⁸. De haven is tot slot ook goed gelegen voor de aanvoer van kritieke grondstoffen vanuit derde landen naar ons continent. De haven van Rotterdam wil als Europees grondstoffencluster op deze manier een bijdrage leveren aan de grondstoffentranitie.

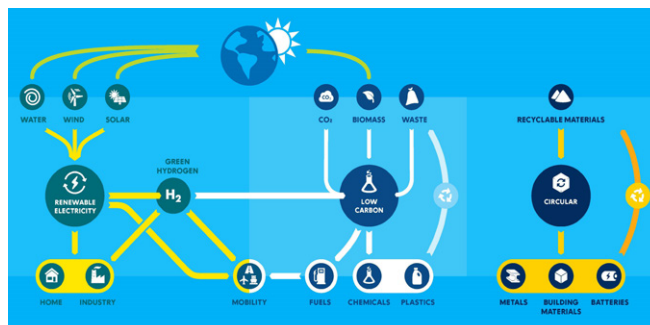
Om de circulaire economie een boost te geven is het de komende periode cruciaal om:

1. Op Europees niveau innovatie in recyclingtechnologieën te stimuleren en de overgang naar het gebruik van gerecyclede en hernieuwbare materialen te bevorderen.
2. Werk te maken van beleid dat de productie en verwerking van dergelijke materialen en producten binnen de eigen grenzen veiligstelt.

Ruimte voor natuur en transitie

De Rotterdamse haven ligt in een dichtbevolkt gebied. De komende jaren neemt het belang van het vinden van een goede balans tussen de diverse functies in de regio toe. De transitie naar hernieuwbare energie en een circulaire economie wordt hier vormgegeven terwijl het huidige energie- en grondstoffensysteem nog operationeel is.

De grotere ruimteclaim bij de opbouw van het nieuwe systeem moet hand in hand gaan met een slimme afbouw en ombouw van het huidige systeem. In deze overgang is het nodig zowel fysieke als beleidsruimte te creëren. Ook moeten we oog houden voor een gezonde, veilige leefomgeving inclusief de biodiversiteit in het gebied. In het huidige Europese beleid en de wettelijke procedures is nog nauwelijks voorzien in het bieden van schuifruimte om de transitie mogelijk te maken. De energie- en grondstoffentranitie kan hierdoor vertragen en dit zet het investeringsklimaat om duurzame investeringen in Europa te laten plaatsvinden momenteel onder druk. Het is daarbij ook van belang dat de uitvoering van Europese milieuriichtlijnen in industriële gebieden zoals havens werkbaar blijft.



Figuur 4: Haven van Rotterdam - samenhang energie- en grondstoffentranitie

Het Havenbedrijf Rotterdam pleit daarom voor:

1. Het wegnemen van tegenstrijdigheid tussen energiebeleid en milieubeleid om de energie- en grondstoffentranitie op tempo te houden de komende jaren.
2. Het in Europa, in analogie van hetgeen in RED III en REPowerEU voor hernieuwbare energie is afgesproken, werk maken van een gebiedsgerichte versnellingsaanpak voor de energie- en grondstoffentranitie in industriële clusters zoals havens.
3. Doorlopende Europese investeringen in een innovatieve technische onderwijssector en arbeidsmarkt. De beschikbaarheid van talent vormt tenslotte het fundament voor de realisatie van verduurzamingsprojecten.



⁷ Raffinage en chemie | Port of Rotterdam

⁸ Een nieuw grondstoffen- en brandstoffensysteem | Port of Rotterdam

3. DE HAVEN ALS LOGISTIEKE HUB VOOR EUROPA

Met een overslag van bijna 14 miljoen in TEU (standaardmaat container) per jaar is de haven van Rotterdam een centrale spil in de wereldhandel⁹. Het merendeel van de containers in de haven van Rotterdam bevat voor Europa essentiële goederen als voedsel, medicijnen, halffabricaten, grondstoffen en machines. De distributieketen voedt zo de welvaart en bestaanszekerheid van veel Europeanen. De gevraagde capaciteit voor containeroverslag in Noordwest-Europa zal gaan groeien, wat ook gaat leiden tot een flinke toename aan benodigde capaciteit in de haven van Rotterdam. Nu al worden voorbereidingen getroffen door het uitbreiden van innovatieve CO₂-neutrale containerterminals. Aandacht voor robuuste goederencorridors naar het achterland is van groot belang voor een sterke Europese interne markt. Investerings in toekomstbestendige infrastructuur zijn hard nodig. Door klimaatverandering en de staat van de infrastructuur komt de beschikbaarheid van de Europese goederencorridors onder druk te staan.



Verduurzaming transport

Door de Europese bijmengverplichtingen is de vraag naar biobrandstoffen de afgelopen jaren gestegen. Als grootste bunkerhaven van Europa en als voorloper in bio-bunkereren is het doel de transportactiviteiten in de haven versneld te bewegen tot verduurzamen. Het Havenbedrijf Rotterdam verleent bijvoorbeeld korting op havengelden wanneer een schip duurzame brandstof bunkert¹⁰.

Ook speelt de uitrol van walstroom een belangrijke rol voor de verduurzaming van het transport. Walstroom draagt bij aan de klimaatdoelstellingen, vermindert de stikstofdepositie en verbetert de leefomgeving rond de haven. Inmiddels zijn de eerste voorbeelden van de implementatie van walstroom voor schepen in de haven van Rotterdam zichtbaar. Een Europese energiebelastingvrijstelling op walstroom is belangrijk om een bredere ontwikkeling op dit vlak in de havens verder op weg te helpen.

Als havenautoriteit voelen wij ook de verantwoordelijkheid de gehele toeleveringsketen te optimaliseren en verduurzamen; van het faciliteren van efficiëntere intercontinentale havenaanlopen tot het aanbieden van duurzame scheepvaart-brandstoffen binnen de haven. Een grote uitdaging is het verduurzamen van zeeschepen. Het Havenbedrijf Rotterdam heeft hiervoor al meerdere groene corridor projecten geïnitieerd, waaronder tussen Rotterdam en Singapore.

Dit is één van de drukste handelsroutes en verbindt twee grote bunkerhavens in de wereld. De corridor brengt rederijen, havens en brandstofleveranciers vanuit de gehele logistieke keten samen met als doel om in 2027 duurzame scheepvaart op deze route te realiseren¹¹. De inzet om een geïntegreerde en duurzame goederenketen efficiënter op elkaar aan te sluiten vraagt Europese samenwerking met mondiale focus.

Toekomstbestendige Europese logistiek

Het Havenbedrijf Rotterdam wil ook een partner zijn in het zero-emissie achterlandtransport. Door de Rijn-corridor en een groot spoornetwerk is de haven van Rotterdam voor veel Europese achterlandbestemmingen momenteel de meest duurzame optie in het goederenvervoer.

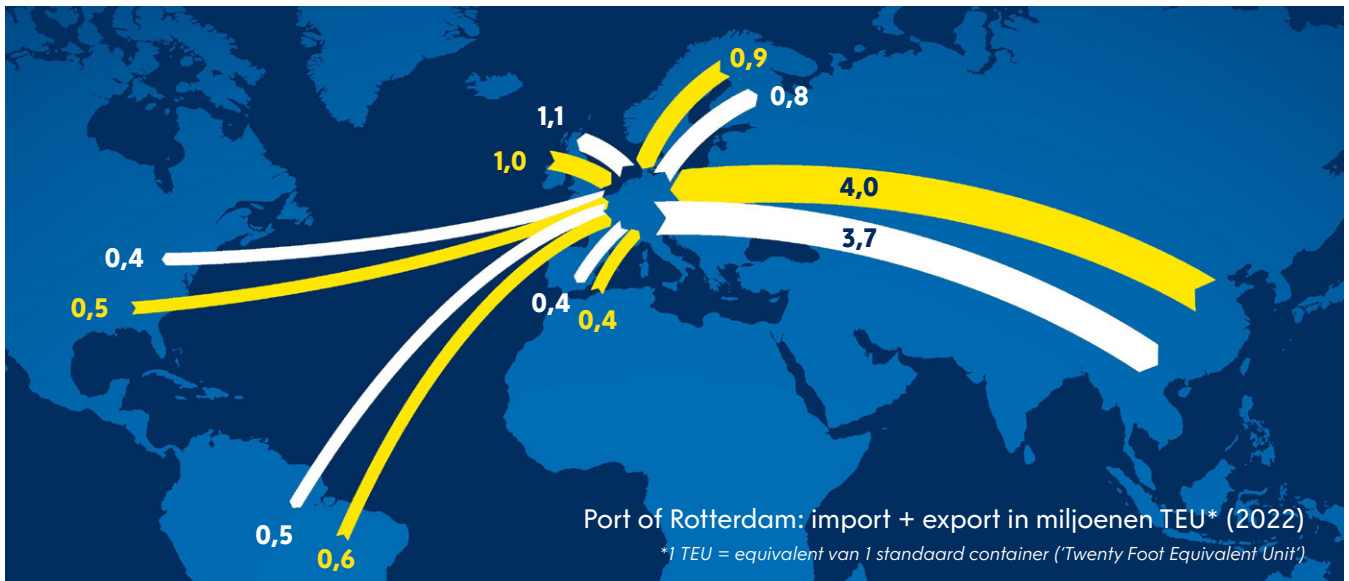
Het Havenbedrijf Rotterdam is zich ervan bewust dat er nog verdere stappen gezet moeten worden binnen het gebruik van deze modaliteiten. Om als belangrijke Europese containerhub succesvol te functioneren is een uitgebreid spoornetwerk naar het achterland cruciaal. Als havenautoriteit werken wij daarom actief mee aan het toekomstbestendig maken van het TEN-T netwerk in Europa. De haven van Rotterdam is daarnaast partner binnen initiatieven zoals HyTrucks, CONDOR en RH2INE met als doel het vrachtvervoer richting het achterland te vergroenen door de inzet van waterstof. Deze ontwikkelingen vragen vanuit Europa verdere stimulering. De inzet van financieringsmechanismen, zoals het Innovation Fund en Connecting Europe Facility, zijn waardevol om het Europese infrastructuurnetwerk van kwalitatief hoog niveau te houden.



⁹ Overslagcijfers | Port of Rotterdam

¹⁰ Havenbedrijf Rotterdam steunt ZEMBA-initiatief met extra impuls voor duurzame scheepsbrandstoffen | Port of Rotterdam

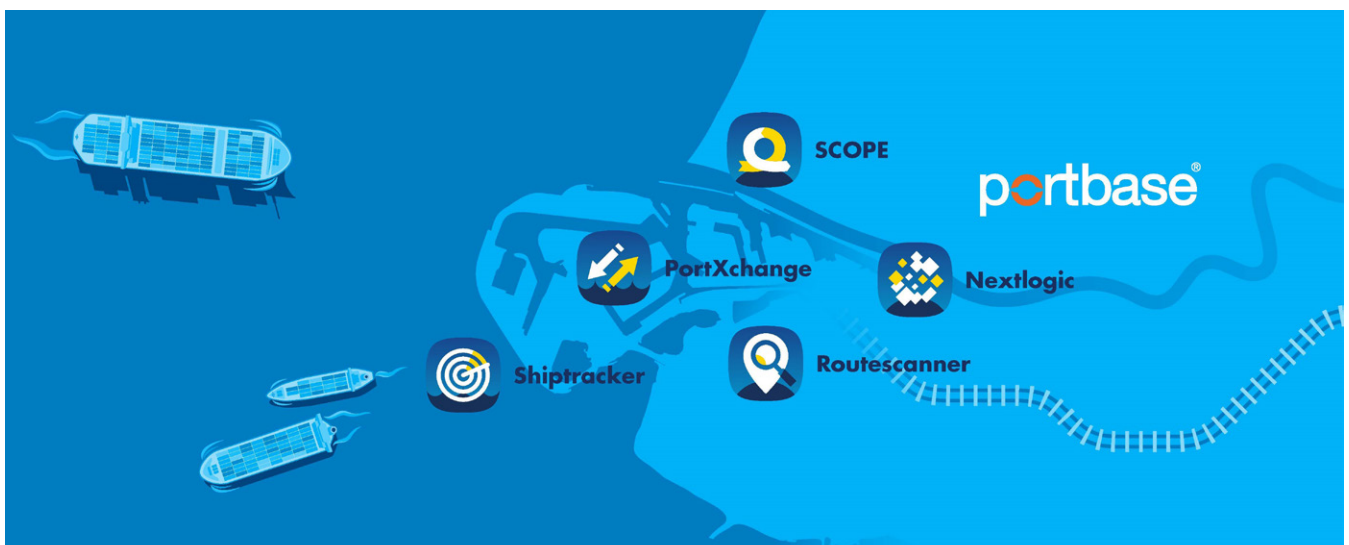
¹¹ Partners ondersteunen emissiereducties op de Green & Digital Shipping Corridor Rotterdam-Singapore | Port of Rotterdam



Figuur 5: Haven van Rotterdam - logistieke hub voor Europa

Een Europese inzet voor duurzaam transport moet aandacht hebben voor:

1. Het voorkomen van 'carbon leakage' en 'business leakage' door in te zetten op beleid met een grotere reikwijdte, waardoor duurzaam bunkeren ook buiten de Europese Unie wordt gestimuleerd. Wij zien een instrument voor het beprijzen van scheepsbrandstoffen bij voorkeur via de International Maritime Organization (IMO) afgesloten worden.
2. Prijsprikkels om hernieuwbare brandstoffen voor de binnenvaart competitiever te maken naast een verplichte CO₂-reductie voor brandstoffen. Voor een versnelde verduurzaming van de binnenvaart pleit het Havenbedrijf Rotterdam ervoor het nultarief voor duurzame brandstoffen te behouden.
3. Een Europees verduurzamingsfonds voor de binnenvaart. Op deze wijze worden hernieuwbare brandstoffen sneller concurrerend en komen er extra middelen beschikbaar voor het versneld vergroenen van deze sector.
4. Het beter in beeld brengen van emissies van de binnenvaart. Het Havenbedrijf Rotterdam vraagt daarom om een geharmoniseerd Europees labelsysteem voor de emissie-uitstoot via de Centrale Commissie voor de Rijnvaart. Hierdoor kan er beter gestuurd worden op de emissies van de binnenvaart.
5. Het bereiken van een betere verdeling tussen de verschillende transportmodaliteiten (modal shift) om het achterland efficiënt te kunnen bedienen. Uitbreiding van spoor- en binnenvaartcapaciteit moet hierin centraal staan.



Figuur 6: Haven van Rotterdam - innovatie en digitalisering logistieke keten

4. DE HAVEN ALS SLIMME PARTNER VOOR INNOVATIE

Een efficiëntere logistieke keten

Innovatie en digitalisering moeten Europa in staat stellen om de logistieke ketens transparanter, efficiënter en duurzamer te maken. Berekend is dat containerschepen hun CO₂-uitstoot met 14% kunnen reduceren door gebruik te maken van just-in-time aankomsten¹². Het Havenbedrijf Rotterdam zet in op innovatie met als doel een slimme partner te zijn in efficiënte goederenketens. Een basisbeginsel hiervoor is dat logistieke data op een veilige en efficiënte manier gedeeld kan worden.



Europa kan een leidende rol spelen door de randvoorwaarden voor digitale transformatie krachtig te ondersteunen. Een goed voorbeeld zijn de door de Europese Commissie en lidstaten geïnitieerde European Digital Infrastructure Consortia (EDICs), waarmee federatieve vormen van datadelen kunnen worden uitgerold binnen de aanvoerketens van Europa. In de haven van Rotterdam zijn veel innovatieve projecten in ontwikkeling. Via het Portbase Port Community System wordt bijvoorbeeld transportdata gedeeld om de afhandeling van het goederenvervoer beter op elkaar af te stemmen¹³. Hiernaast wordt met het platform Routescanner live de snelste en meest duurzame route voor de mondiale scheepvaart getoond¹⁴. Het is van belang dat Europa uitbreidingen van innovatieve initiatieven verder aanmoedigt de komende jaren, alsook het delen van data in de gehele logistieke keten actief stimuleert.

Aanpak ondermijning en cyberveiligheid

Voor het verminderen van drugsgerelateerde ondermijnende criminaliteit in de haven kan digitalisering en innovatie ook uitkomst bieden, bijvoorbeeld door het mogelijk maken van informatie-uitwisseling tussen overheid en bedrijfsleven. In 2022 startte het project 'virtueel hek' in de haven, waarmee opsporingsautoriteiten scherper toezicht kunnen houden met slimmere camera's en de inzet van drones. Een succesvolle aanpak van drugscriminaliteit vraagt om nauwe samenwerking tussen Europese havens. De 'Roadmap to fight Drug Trafficking and Organised Crime' is een goede aanzet voor aanvullende Europese actie.

Naast de kansen die digitalisering biedt, is de haven van Rotterdam door de vergrote inzet van digitalisering ook kwetsbaarder voor cyberaanvallen. Om ervoor te zorgen dat Europese havens zich kunnen weren tegen digitale aanvallen is het van belang dat de Europese Unie cybersecurity centraal op de agenda houdt. In het afgelopen mandaat is de NIS2-richtlijn aangenomen. Bezien moet worden of er aanvullend beleid nodig is om havens als kritieke infrastructuur beter te beschermen, zoals de herziening van de ISPS-code uit 2004.

Het Havenbedrijf Rotterdam vraagt Europese inzet voor:

1. Een leidende rol van Europa in het stimuleren van innovatie door de randvoorwaarden voor digitale transformatie op orde te brengen, onder andere voor het delen van data in de logistieke keten.
2. Verdere uitwerking van een Europese aanpak tegen drugscriminaliteit met aandacht voor digitalisering als belangrijke ondersteuning binnen een havenbrede aanpak.
3. Het beschermen van havens tegen digitale aanvallen gezien hun belangrijke rol in de kritieke infrastructuur. Digitalisering mag nooit ten koste gaan van cyberveiligheid.



¹² Tot 14% minder CO₂-uitstoot door containerschepen met 'Just-In-Time'-aankomsten | Port of Rotterdam

¹³ <https://www.portbase.com>

¹⁴ <https://www.routescanner.com>

HAVEN VAN ROTTERDAM | CONCLUSIE

In Europa is het de komende jaren cruciaal om heldere keuzes te maken die de weg vrijmaken voor de uitvoering van innovatieve projecten en de energie- en grondstoffentransitie. Het Havenbedrijf Rotterdam werkt graag samen met Europa verder aan een duurzame en slimme haven met het vizier op een toekomstbestendige welvaart. De haven van Rotterdam heeft de afgelopen jaren structureel bijgedragen aan een sterk Europa. U kunt uiteraard op ons blijven rekenen in de toekomst.



CONTACTGEGEVENS

Willemijn Westerlaken

European affairs manager
aw.westerlaken@portofrotterdam.com
+31 (0)6 3967 7645

Marien van den Berg

External affairs adviseur
mt.berg@portofrotterdam.com
+31 (0)6 5016 1216