

# Eindrapportage onderzoek versterking financiële positie North Sea Port

Een analyse naar alternatieven voor invulling van de uitdagingen die op North Sea Port afkomen

Erasmus UPT en Ecorys  
November 2022



## Rotterdam, november 2022

Eindrapportage onderzoek versterking financiële positie North Sea Port, opgeleverd door Erasmus UPT en Ecorys in opdracht van de Provincie Zeeland en North Sea Port.

### Auteurs

Larissa van der Lugt

Marten van den Bossche

Martijn Streng

Onno de Jong

Rosanne van Houwelingen

Rick Janse

## Inhoudsopgave

Samenvatting.....	4
1. Aanleiding onderzoek.....	10
2. Brede verkenning .....	13
2.1 Inleiding .....	13
2.2 Uitgangspositie North Sea Port .....	13
2.3 Drie belangrijke opgaven voor North Sea Port .....	14
2.4 De belangrijkste beleidskaders rondom de drie uitdagingen .....	15
2.6 Conclusie brede verkenning .....	28
3. Overzicht projecten om de strategische opgaven aan te gaan.....	30
3.1 Introductie .....	30
3.2 Projectoverzicht .....	30
4. Inzet afweegkader om strategische opties te bepalen .....	34
4.1 Introductie .....	34
4.2 Structuur en werking van het afweegkader .....	34
4.3 Proces gevolgd om tot invulling te komen .....	36
4.4 Resultaten van het invullen van het afweegkader .....	37
5. Handelingsperspectieven en aanbevelingen.....	41
5.1 Totaalbeeld.....	41
5.2 Invulling strategische opties.....	43
5.3 Afweegkader .....	44
5.4 Perspectief Rijk en Provincie .....	45
5.5 Aanbevelingen.....	45
6. Bijlages.....	46

## Samenvatting

### Aanleiding: Wind in de zeilen

Op 26 juni 2020 hebben het kabinet, Provincie Zeeland, gemeente Vlissingen en waterschap Scheldestromen een bestuurlijk akkoord bereikt over het compensatiepakket dat is opgesteld door speciaal adviseur Bernard Wientjes. Het compensatiepakket is een pakket aan maatregelen om stevig te investeren in Zeeland, zowel op economisch als sociaal gebied. Eén onderdeel van het pakket betrof het 'onderzoek toekomstige positie North Sea Port'.

Naast de "normale" uitdagingen op het gebied van havenontwikkeling, zee- en achterlandbereikbaarheid waarvoor North Sea Port staat, komen er aanvullend ook grote opgaven vanuit de **energie- en klimaattransitie**. Deze opgaven brengen uitdagingen maar ook kansen. Een flink deel van al deze uitdagingen gaat voorbij aan de rolopvatting en het (financiële) kunnen van de organisatie North Sea Port SA zelf. Bij een aantal van de grote opgaven is daarbij nog onduidelijk hoe andere betrokken partijen hun rol daarin (financieel) gaan invullen. Aan Erasmus UPT en Ecorys is gevraagd vanuit een brede stakeholderbenadering te onderzoeken wat de strategische opties voor North Sea Port zijn om haar financiële positie te versterken, zodanig dat de nodige investeringsprojecten die voorvloeien uit de opgaven gerealiseerd kunnen gaan worden.

### Aanpak en -gewijzigde- scope

Dit onderzoek richt zich vooral op de grote opgaven die op North Sea Port afkomen. Vanuit die opgaven worden concrete investeringsprojecten benoemd, waarbij zowel infrastructurele investeringen als andere investeringen, die relevant zijn voor de energietransitie, aan de orde zijn. Vervolgens is bepaald welke rol North Sea Port - in relatie met de andere stakeholders - heeft in deze projecten. Vanuit die rolbepaling is vervolgens voor elk van de binnen dit traject geïdentificeerde investeringsprojecten geanalyseerd hoe deze financieel ingevuld kunnen worden. Hiertoe zijn strategische opties opgesteld.

Het verkennen van de opgaven, het inventariseren en evalueren van de financieringsalternatieven en het opstellen van strategische opties om de financieringspositie de nodige versterking te geven – de kern van het project - is een traject geweest dat anders is gelopen dan vooraf gesteld en overeengekomen. Dat heeft een aantal redenen gehad.

Ten eerste was bij de start van het project nog een grote onzekerheid over de omvang van de investeringsopgaven waar North Sea Port zelf voor zou komen te staan. Dit vanwege onduidelijkheid over de mate waarin betrokken (private) partijen actief zouden instappen met nieuwe projecten en investeringen om de energietransitie vorm te gaan geven. Ook was nog niet duidelijk in welke mate de verschillende overheden financiële middelen zouden gaan alloceren om nieuwe infrastructuren - zoals buisleidingen voor waterstof, CO<sub>2</sub>, maar ook elektriciteitsvoorzieningen – te realiseren. Er is in de loop van het project veel dynamiek geweest bij zowel private partijen als overheden, waardoor de echte grote investeringsopgaven vooralsnog redelijk goed zijn belegd. Hiermee is de grote urgentie tot het versterken van de financieringspositie van North Sea Port zelf om deze opgaven aan te kunnen gaan verminderd.

Ten tweede waren ten tijde van het project zowel de investeringsprojecten alsook de financieringsopties in de vorm van fondsen, directe rijksbijdrage nog sterk in ontwikkeling. Het is daardoor enerzijds niet goed mogelijk gebleken om een gedetailleerde lijst uitgewerkte investeringsprojecten af te bakemen met daarbij een voldoende concrete benoeming van de financiële betrokkenheid van North Sea Port. Anderzijds waren

veel financieringsopties, zowel vanuit het Rijk als binnen Europa nog in ontwikkeling met onzekerheid over omvang en condities. De initieel beoogde diepgang van het te ontwikkelen financiële model, met terugverdientijd, impact op financiële ratio's, bepaling van exacte investeringsopgave per partij en vergelijkbare analyses, welke normaliter onderdeel zijn van een financieel model kon niet worden bereikt. Ten derde is vanuit de begeleidende klankbordgroep met vertegenwoordigers vanuit North Sea Port, ministerie van EZK, Provincie Zeeland, MOW en stad Gent, aangegeven dat er eigenlijk eerst grote behoefte was aan een goed afweegkader dat kan helpen bij prioriteitstelling van projecten, nog voordat de precieze wijze van financiering wordt bekeken. Er spelen vele facetten een rol:

- er is een nieuwe havenstrategie van NSP;
- er zijn provinciale, Europese en nationale ambities;
- er is beleid en regulering;
- er zijn veel partijen op verschillende manieren betrokken bij de nodige investeringen en projecten.

Een goed afwegingskader kan helpen de rolopvattingen van betrokken actoren en North Sea Port zelf te bepalen en vervolgens met de strategische opties ter versterking van de financiering te koppelen.

Daarom is gekozen om in plaats van een gedetailleerd financieel model de scope van het project te wijzigen en een afweegkader te ontwikkelen. Dit afweegkader helpt om alle geïdentificeerde projecten, volgend uit de opgaven, in een prioriteitskader gerelateerd aan de strategische doelen van North Sea Port te plaatsen. Daarnaast zijn de projecten ook gerelateerd aan de rollen en verantwoordelijkheden die andere partijen hebben. Dit afweegkader baseert zich op de strategische doelstellingen van North Sea Port, zoals geformuleerd in de aandeelhoudersstrategie en ook het eigen strategiedocument van North Sea Port. Daarbij zijn criteria opgesteld en gescoord die de relevante kenmerken van de projecten in kaart brengen om op gestructureerde manier tot strategische opties te komen. Dit afweegkader biedt North Sea Port en de overige stakeholders een handvat voor toekomstige rollen van partijen, en tot de vaststelling welk type betrokkenheid van North Sea Port daar het beste bij past. In het afweegkader wordt vervolgens in kaart gebracht hoe North Sea Port het beste strategisch in kan spelen op de investeringsopgaven, gegeven een aantal concrete mogelijkheden om de financiering voor de projecten te realiseren. Het afweegkader zou idealiter de basis moeten vormen om in de toekomst - op reguliere basis - het gesprek tussen North Sea Port, provincie en relevante departementen te blijven/gaan voeren. Hiermee is in overleg met klankbordgroep en werkgroep (met vertegenwoordigers vanuit ministeries IenW, EZK & Financiën, North Sea Port, provincie Zeeland) inhoud en scope van het onderzoek gewijzigd zonder dat daarmee het initiële einddoel van het project uit het oog is verloren.

### Brede verkenning

Een brede verkenning van de relevante rapporten en documenten, aangevuld met een set aan interviews met stakeholders en medewerkers van North Sea Port heeft geresulteerd in overzicht van de opgaven die op het grensoverschrijdende haven- en industriecluster North Sea Port afkomen. Deze laten zich clusteren in drie thema's:

1. energie en industrie
2. mobiliteit, infrastructuur en bereikbaarheid
3. innovatie en digitalisering.

De belangrijkste opgaven in het kader van deze studie zijn de opgaven die binnen het thema energie en industrie liggen. Om de brede context te scheppen voor de financieringspositie zijn alle drie de thema's relevant en daarom meegenomen: de focus heeft echter bij energie en industrie gelegen.

Gerelateerd aan energie en industrie zijn vier relevante thema's te onderscheiden. Dit zijn:

- Waterstof: productie, distributie en gebruik
- Elektrificatie (van de industrie)
- Opslag en transport van CO<sub>2</sub> (CCS en CCU)
- Circulaire industrie

Elk van de 4 gedefinieerde thema's brengen opgaven voor North Sea Port die zich laten vertalen in grote investeringsprojecten. In het Smart Delta Resources programma hebben de relevante stakeholders zich verenigd en met elkaar de nodige projectambities om de energietransitie te realiseren ontwikkeld. Deze ambities zijn in het Cluster Energie Strategie (CES, versie juni 2021) verder aangescherpt, geconcretiseerd en aangeleverd aan het Ministerie van EZK. De in het CES genoemde projecten sluiten logisch aan op de in dit project geïnventariseerde opgaven en hebben een belangrijke basis gevormd voor de projectenlijst die vervolgens in dit onderzoek is gehanteerd. In hoofdstuk 3 zijn de geïdentificeerde projecten opgenomen.

De brede verkenning naar de (theoretische) mogelijkheden om de financieringspositie van NSP voor de investeringsprojecten te versterken heeft een aantal opties opgeleverd:

- Financieren vanuit de eigen capaciteit van North Sea Port
- Opname van de projecten in het al bestaande MIRT (Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport) en het nieuw opgerichte MIEK (Meerjarenprogramma Infrastructuur, Energie en Klimaat)
- Opname in de programmering van overheid gelieerde bedrijven zoals de netbeheerders TenneT, Gasunie, ProRail, waarvoor zij dan ook de financiële middelen beschikbaar hebben
- Financiering vanuit beschikbare fondsen op EU en nationaal niveau. De verkenning heeft een lange lijst met fondsen en subsidies opgeleverd die voor verschillende projecten van toepassing kunnen zijn. Elk wel met eigen condities en mogelijke voorwaarden van co-financiering
- Samenwerking met andere havens
- Versterking kapitaalstructuur door deelneming van de rijksoverheid in North Sea Port

Afhankelijk van het project, haar specifieke kenmerken, de rolopvatting door North Sea Port en andere stakeholders kunnen deze verschillende mogelijkheden van toepassing zijn.

### Strategische opties

Per project zijn projectfiches gemaakt waarin de strategische opties staan vermeld. Op hoofdlijnen zijn er de volgende observaties:

- Die projecten waarvoor North Sea Port een Co-creator rol met Capex rol heeft, vallen vooral binnen de primaire taakopvatting van North Sea Port, waardoor financiering vanuit eigen financiële capaciteit de logische optie is. De onderzoekers hebben niet exact kunnen vaststellen of dit ook helemaal haalbaar is, North Sea Port heeft aangegeven dat dit wel zo lijkt. Het aanleggen van walstroomvoorzieningen vormt een uitzondering; naast het deel dat tot de primaire taakopvatting van North Sea Port behoort, zijn er ook andere logische partijen die hier die hiervoor aan de lat staan. North Sea Port heeft hier ook een logische Capex-rol; de omvang van de nodige investeringen en welke andere partijen dat mede op zullen gaan pakken, is echter nog onduidelijk. Dit geldt ook voor de diverse pijpleidingverbindingen tussen de bedrijven in het havengebied waar North Sea Port ook mogelijk een Capex rol heeft (maar vooral ook de bedrijven zelf aan de lat zullen staan).
- De projecten die onder de grote opgaven van de energie transitie vallen, waar North Sea Port niet direct met Capex in zit maar wel belangenbehartiger is, zijn grotendeels reeds belegd doordat ze zijn

opgenomen in het MIEK, danwel worden opgepakt door de netbeheerders zoals TenneT en Gasunie die daarvoor financiële middelen vanuit de overheid hebben toegewezen. In hoeverre dit volledig voldoende is, is niet 100% zeker, maar de grote urgentie van financiering zoeken voor deze projecten is daarmee bij het huidige beeld nagenoeg verdwenen.

- Het project Rail Gent-Terneuzen krijgt financiering uit het Groeifonds en er wordt toegewerkt naar besluitvorming, waardoor opname in het MIRT mogelijk wordt.
- De optimalisatie nautische toegankelijkheid Kanaal-Gent Terneuzen bevindt zich nog in een onderzoeksfase, waarbij NSP onderzoek doet naar nut en noodzaak kanaalaanpassingen. North Sea Port heeft hier niet het primaat en in beginsel geen rol met Capex. Besluitvorming over het opstarten van een eventueel project rondom kanaalaanpassingen ligt bij IenW en MOW.

## Conclusies

- Afgenomen urgentie tot vinden van financieringsopties

De urgentie van financiering van de grote opgaven zoals genoemd in rapport Wientjes is over de looptijd van het project afgenomen. North Sea Port staat voor een aantal grote transitie en opgaven. Het gaat hier primair om opgaven die voortkomen uit de energie- en klimaattransitie, maar ook op het gebied van digitalisering en de 'meer traditionele opgaven' op het gebied van mobiliteit, infrastructuur en bereikbaarheid. Waar aan het begin van het project nog veel onduidelijk en niet ingevuld was, is in de loop van dit project meer invulling gekomen op de grote opgaven. Doordat er door markt- en overheidspartijen samen projecten actief zijn opgenomen en er door overheden en netbeheerders middelen zijn gealloceerd voor diverse projecten, is een deel van de projecten al ingevuld en belegd. Daarmee is er op dit moment geen financieringsvraag op korte termijn. Mogelijk ontstaat deze wel op de langere termijn

Een opmerking die nog wel gemaakt moet worden is dat de urgentie van de financiële versterking is afgenomen, maar niet de urgentie van de opgaven. De opgaven waar North Sea Port voor staat en de transitie die North Sea Port en de partijen in het havengebied moeten maken zijn substantieel. Ook staan we in veel opzichten pas aan het begin van de transitiepaden en de te zetten stappen. Het nu beleggen van projecten bij partijen en/of het opnemen van projecten in bijvoorbeeld MIEK/MIRT is een belangrijke stap voor het havengebied. Echter, als deze stap(en) -om wat voor reden dan ook- niet geëffectueerd of doorgezet worden, dan is het nodig opnieuw te bekijken of een versterking van de financiële positie nodig is.

### **Actuele context van de studie**

De context waar deze studie in is uitgevoerd is dynamisch van aard. Dit geldt ook voor de toekomst. Op diverse vlakken zijn ontwikkelingen en gebeurtenissen gaande die de mogelijke financiering en invulling van de opgaven waar North Sea Port voor staat constant beïnvloeden. Op moment van opleveren van het rapport is sprake van buitensporig hoge energieprijzen, voornamelijk als gevolg van de oorlog in Oekraïne. Deze ontwikkelingen op de energiemarkt zijn niet expliciet meegenomen in dit onderzoek, maar zijn wel een voorbeeld van de dynamiek in de context om deze studie heen, die tot nieuwe uitgangspunten kunnen leiden. De hoge prijzen hebben namelijk invloed op de besluitvorming van de bedrijven binnen North Sea Port en kunnen de investeringen specifiek voor de energietransitie negatief beïnvloeden. En de energiecrisis maar ook andere crisissen zoals de oorlog in Oekraïne, die er zijn of ontstaan, kunnen ook bij de overheden tot nieuwe en andere besluiten leiden waar het gaat om het alloceren van gelden. De bevindingen en conclusies in deze verkenning kunnen daarom niet als een vaststaand gegeven voor de nabije en verdere toekomst beschouwd worden.

- Monitoren van status en voortgang blijft nodig

Ondanks dat een deel van de projecten voor nu is ingevuld en belegd, laten ervaringen en ontwikkelingen ook wel zien dat nog niet alles even zeker is. Het scherp in de gaten houden van op dit moment belegde projecten of gealloceerde middelen blijft nodig omdat de huidige status nog geen absolute zekerheid biedt (zie kader). Daarnaast is het van belang dat North Sea Port en de (rijks)overheid op bestuurlijk niveau met betrokkenheid van de relevante departementen (op dit moment EZK en IenW) met elkaar in gesprek blijven treden over relevante ontwikkelingen.

- North Sea Port heeft in veel projecten geen investeringsrol

Bij veel van de gedefinieerde projecten ligt het financieel primaat om tot uitvoering te komen bij andere partijen. North Sea Port heeft dan geen investeringsrol (co-creator met capex). Wel heeft zij dan een rol te spelen als matchmaker, belangenbehartiger en/of co-creator zonder capex. Bij projecten die behoren tot de core business van het havenbedrijf van North Sea Port is het logisch dat North Sea Port investeert. Daarnaast zijn er slechts enkele voorbeelden van projecten -denk bijvoorbeeld aan walstroom of het transport per schip naar Rotterdam van de afgevangen CO<sub>2</sub>- waar het havenbedrijf ook een rol als co-creator met capex logischerwijs inneemt.

- De relevante strategische opties verschillen per project. In deze studie onderscheiden wij:

1. eigen capaciteit van North Sea Port
2. direct opnemen in de begroting van het rijk via bijvoorbeeld MIEK of MIRT
3. onderbrengen bij overheidsbedrijven die -op opdrachtbasis- handelen in opdracht van het rijk zoals TenneT, Gasunie of Fluxys
4. tijdelijke financiering (subsidies en fondsen)
5. samenwerking met andere havens
6. private betrokkenheid

- Op fonds en subsidie-gebied komen steeds nieuwe mogelijkheden

Ook op het gebied van de fondsen en subsidies is er sprake van continue ontwikkelingen. Daarom is het zaak om ook hier goed te blijven opletten en scherp in de gaten te blijven houden wat er gebeurt en welke mogelijkheden er zijn.

- De strategische optie van kapitaalverstrekking vanuit de Rijksoverheid mogelijk via een aandeelhouderspositie

De resultaten van het verkennen van de optie 'versterking financieringsstructuur via deelneming door de rijksoverheid', in combinatie met de conclusies van de verminderde urgentie tot het versterken van de financieringspositie van North Sea Port voorbij wat al is gerealiseerd, heeft ertoe geleid dat deze optie op dit moment voor de huidige opgaven niet meer concreet als strategische optie is opgenomen.

- Een goed afweegkader is instrumenteel gebleken in de discussie tussen de stakeholders over prioriteiten, rolopvattingen en strategische opties.

Het vormt idealiter de basis voor toekomstig overleg tussen de stakeholders en met de bestuurders, een overleg welke regulier geprogrammeerd dient te worden, gezien de dynamiek, de omvang en het belang van de opgaven, dat op meerdere schaalniveaus ligt.

[Aanbevelingen](#)



Tot slot doen wij hier nog een aantal concrete aanbevelingen voor initieel het havenbedrijf van North Sea Port:

- Het monitoren van ontwikkelingen rondom -en de voortgang van- de in dit onderzoekskader geïdentificeerde projecten en de daarbij veronderstelde financiering is een noodzakelijk vervolg. Ook het daadwerkelijk effectueren van toezeggingen -en het monitoren daarvan- is een vervolgstap die van belang is.
- Monitor actief hoe budgetten en beleidsprioriteiten zich ontwikkelen. North Sea Port moet vanuit haar rol in het netwerk voortgang op grote transitiedossiers bewaken en verbinding blijven zoeken tussen bedrijfsleven (met transitieopgaven) en de partijen die nodig zijn voor realisatie van deze opgaven (beleidskaders, financiering). Het is ook van belang dat North Sea Port en de (rijks)overheid op bestuurlijk niveau met betrokkenheid van de relevante departementen (op dit moment EZK en IenW) met elkaar in gesprek blijven treden over relevante ontwikkelingen.
- Gebruik de handvatten die de nieuwe strategie en het afweegkader bieden om bij huidige maar ook nieuwe projecten die vanuit de grote uitdagingen op North Sea Port afkomen adaptief deze rol te (her)definiëren. Doe dit periodiek met de relevante stakeholders waaronder ook de bestuurders. Het borgen van het (werken met) afweegkader(s) binnen North Sea Port is daarmee van groot belang. Het is nodig deze regelmatig te actualiseren. Door de onderzoekers is het afweegkader nu eenmalig ontwikkeld en ingevuld, maar wij adviseren het bestuur van NSP dit op te nemen in de reguliere North Sea Port processen. Het kan hiervoor handig zijn voor North Sea Port het afweegkader te verbinden met de wijze van omgaan met diverse stakeholders. Het is van belang blijvend subsidiemogelijkheden in de gaten te houden. Hierbij is het benutten in (vooral) EU verband van de bijzondere positie van North Sea Port als grensoverschrijdend haven-industrieel complex een strategisch element. Wanneer dit opportuun is, adviseren wij aansluiting te zoeken bij bestaande initiatieven (bijv. rondom digitalisering).
- Werk (maatschappelijke) businesscases verder uit om de volgende fase voor nog niet uitgekristalliseerde projecten in te kunnen gaan. Het is van belang om de (bredere) toegevoegde waarde en het belang aan te tonen en de juiste strategische opties te kunnen bepalen.

## 1. Aanleiding onderzoek

Op 26 juni 2020 hebben het kabinet, Provincie Zeeland, gemeente Vlissingen en waterschap Scheldestromen een bestuurlijk akkoord bereikt over het compensatiepakket dat is opgesteld door speciaal adviseur Bernard Wientjes. Het compensatiepakket is een pakket aan maatregelen om stevig te investeren in Zeeland, zowel op economisch als sociaal gebied. Een onderdeel van het pakket betrof het ‘onderzoek toekomstige positie North Sea Port’. Naast de "normale" uitdagingen op het gebied van havenontwikkeling, zee- en achterlandbereikbaarheid waarvoor North Sea Port staat, komen er aanvullend- ook grote opgaven vanuit de **energie- en klimaattransitie**. Deze opgaven brengen uitdagingen maar ook kansen. Een flink deel van al deze uitdagingen gaat voorbij aan de rolopvatting en het (financiële) kunnen van de organisatie North Sea Port SA zelf. Bij een aantal van de grote opgaven is daarbij nog onduidelijk hoe andere betrokken partijen hun rol daarin (financieel) gaan invullen. Aan Erasmus UPT en Ecorys is gevraagd vanuit een brede stakeholderbenadering te onderzoeken wat de strategische opties voor North Sea Port zijn om haar financiële positie te versterken, zodanig dat de nodige investeringsprojecten die voortvloeien uit de opgaven gerealiseerd kunnen gaan worden. Dit rapport geeft de bevindingen van het project.

### Een gewijzigde scope

Het verkennen van de opgaven, het inventariseren en evalueren van de financieringsalternatieven en het opstellen van strategische opties om de financieringspositie de nodige versterking te geven – de kern van het project - is een traject geweest dat anders is gelopen dan vooraf gesteld en overeengekomen. Dat heeft een aantal redenen gehad.

Ten eerste was bij de start van het project nog een grote onzekerheid over de omvang van de opgaven waar North Sea Port zelf voor zou komen te staan. Dit vanwege onduidelijkheid over de mate waarin betrokken (private) partijen actief zouden instappen met nieuwe projecten en investeringen om de energietransitie vorm te gaan geven. Ook was nog niet duidelijk in welke mate de verschillende overheden financiële middelen zouden gaan alloceren om nieuwe infrastructuren - zoals buisleidingen voor waterstof, CO<sub>2</sub>, maar ook elektriciteitsvoorzieningen – te realiseren. Er is in de loop van het project veel dynamiek geweest bij zowel private partijen als overheden waardoor de echte grote opgaven vooralsnog redelijk goed belegd zijn geraakt. Hiermee is de grote urgentie tot het versterken van de financieringspositie van North Sea Port zelf, om deze opgaven aan te kunnen gaan, sterk verminderd.

Ten tweede waren ten tijde van het project zowel de investeringsprojecten alsook de financieringsopties in de vorm van fondsen, directe rijksbijdrage nog sterk in ontwikkeling. Het is daardoor enerzijds niet goed mogelijk gebleken om een gedetailleerde lijst uitgewerkte investeringsprojecten af te bakenen met daarbij een voldoende concrete benoeming van de financiële betrokkenheid van North Sea Port. Het feit dat de onderzoekers geen inzicht kunnen geven in de exacte financiële kerncijfers, zorgt er voor dat er geen exacte financiële conclusies getrokken kunnen worden. Anderzijds waren daarnaast veel financieringsopties, zowel vanuit het Rijk als binnen Europa nog in ontwikkeling met onzekerheid over omvang en condities. De initieel beoogde diepgang van het te ontwikkelen financiële model, met terugverdiendtijd, impact op financiële ratio's, bepaling van exacte investeringsopgave per partij en vergelijkbare analyses, welke normaliter onderdeel zijn van een financieel model kon niet worden bereikt. Ten derde is vanuit de begeleidende klankbordgroep met vertegenwoordigers vanuit North Sea Port, ministerie van EZK, Provincie Zeeland, MOW en stad Gent, aangegeven dat er eigenlijk eerst grote

behoefte was aan een goed afweegkader. Er is een nieuwe strategie, er zijn provinciale, Europese en nationale ambities, er is beleid en regulering en er zijn veel partijen op verschillende manieren betrokken bij de nodige investeringen en projecten. Een goed afwegingskader kan helpen te prioriteren.

Daarom is gekozen om in plaats van een gedetailleerd financieel model de scope van het project te wijzigen en een afweegkader te ontwikkelen. Het afweegkader helpt om alle geïdentificeerde opgaven in een prioriteitskader te kunnen plaatsen, gerelateerd aan de strategische doelen van North Sea Port maar ook gerelateerd aan de rollen en verantwoordelijkheden die andere partijen hebben. Dit biedt North Sea Port en de overige stakeholders dan een handvat voor toekomstige rollen van partijen, en welk type betrokkenheid van North Sea Port daar het beste bij past (stap 1 in het afweegkader). In het afweegkader wordt vervolgens in kaart gebracht hoe North Sea Port het beste strategisch in kan spelen op de opgaven, gegeven een aantal concrete opties om de financiering voor de projecten te realiseren (stap 2 in het afweegkader). Dit afweegkader zou idealiter de basis moeten vormen om in de toekomst - op reguliere basis - het gesprek tussen North Sea Port, provincie en relevante departementen te blijven/gaan voeren.

Hiermee is in overleg met klankbordgroep en werkgroep (met vertegenwoordigers vanuit ministeries IenW, EZK & Financiën, North Sea Port, provincie Zeeland) inhoud en scope van het onderzoek gewijzigd zonder dat daarmee het initiële einddoel van het project uit het oog is verloren.

### Deze rapportage

Deze eindrapportage vormt een overkoepelend document, waarin de verschillende onderdelen samenkomen. Deze rapportage bestaat achtereenvolgens uit vier onderdelen:

- 1) De hoofdlijnen van de verkenning naar de opgaven, strategische opties om deze opgaven aan te gaan en beschikbare fondsen. In deze beschrijving gaan wij kort in op de opgaven waar North Sea Port voor staat binnen de verschillende thema's. De volledige verkenning is opgenomen als bijlage bij deze rapportage (bijlage 1). Als onderdeel van de verkenning is ook een inventarisatie van beschikbare fondsen en subsidies gemaakt. Een volledig overzicht, inclusief de belangrijkste karakteristieken van de fondsen is opgenomen als bijlage bij deze rapportage (bijlage 2).
- 2) De opgaven waar North Sea Port voor staat kunnen worden opgepakt door middel van een set aan projecten. Binnen dit project is een selectie van projecten vastgesteld die ervoor zorgen dat North Sea Port de opgaven die op het havengebied afkomen op kan pakken. In hoofdstuk 3 gaan we per thema een overzicht van de projecten zoals gedefinieerd.
- 3) Derde onderdeel is het afweegkader. De onderzoekers hebben een kwalitatief afweegkader ontwikkeld dat in twee stappen leidt tot strategische opties ter versterking van de financiering en realisatie van de opgaven voor North Sea Port.
  - a. De eerste stap betreft de rolbepaling van North Sea Port in de verschillende projecten.
  - b. De tweede stap betreft – vertrekkend vanuit die logische rol(Ien) het bepalen van de strategische opties ter versterking van de financiering.
- 4) Laatste onderdeel van deze studie is het handelingsperspectief en de aanbevelingen. In deze sectie worden inzichten uit de verschillende stappen samengebracht en worden aanbevelingen om North Sea Port verder te helpen bij monitoren en realiseren van de projecten uit het afwegingskader uiteengezet.

Dit eindrapport is zelfstandig leesbaar, maar bouwt voort op binnen dit project ontwikkelde producten en rapporten. Er zijn 4 onderliggende analyses, waarvan de conclusies verwerkt zijn in deze overkoepelende rapportage. Naast de in dit rapport gebruikte overkoepelende informatie en beelden, bevatten de twee opgenomen bijlages ook nog specifieke informatie en beelden.

## 2. Brede verkenning

### 2.1 Inleiding

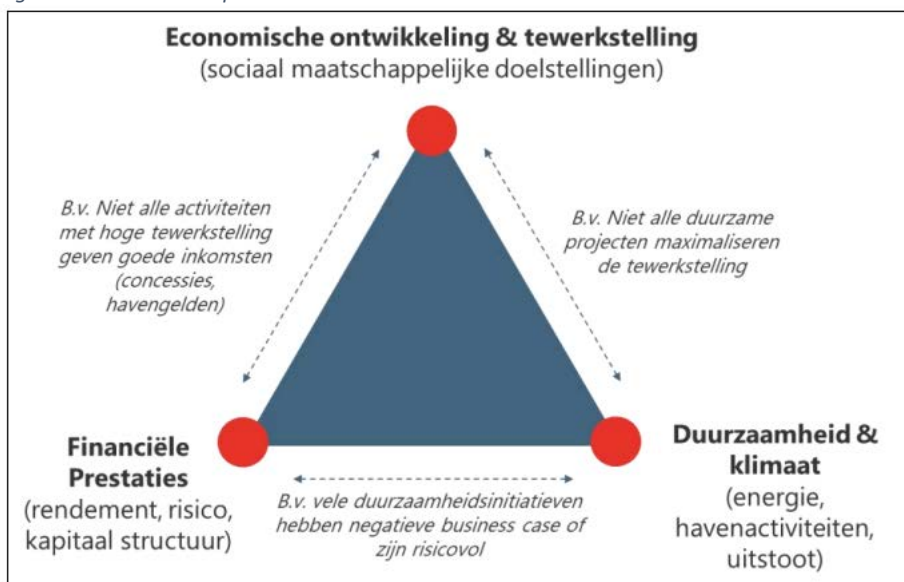
Voor deze studie is een brede verkenning uitgevoerd van de opgaven die op het grensoverschrijdende haven- en industriecluster North Sea Port afkomen. Hieronder geven wij de belangrijkste bevindingen uit de verkenning weer. De uitgebreide verkenning is bij deze rapportage als bijlage 1 toegevoegd. In de uitgebreide verkenning staan we ook stil bij ontwikkelingen aan de Vlaamse kant van de haven, maar gezien het doel van deze studie benoemen we voor deze eindrapportage vooral uitdagingen die het Nederlandse grondgebied van de haven gaan raken.

Vanuit een analyse van de uitgangspositie van North Sea Port (2.2) komen we tot de belangrijkste opgaven waar de haven de komende jaren voor komt te staan (2.3), en bekijken we in welke beleidsomgeving North Sea Port zijn ontwikkelpad succesvol kan vervolgen (2.4). Op basis van de resultaten van de brede verkenning in hoofdstuk 2 kunnen we vervolgens een logische overstap maken naar de belangrijkste projecten die daarbij horen (hoofdstuk 3).

### 2.2 Uitgangspositie North Sea Port

North Sea Port is een middelgrote haven met een top-10 positie in de Hamburg-Le Havre range met als onderscheidend profiel ten opzichte van havens die primair gericht zijn op goederenoverslag een sterk en divers industrieel cluster. North Sea Port is een havenbedrijf met publieke aandeelhouders. In de navolgende figuur maakt North Sea Port duidelijk op welke manier het waarde en impact wil realiseren. Centraal staat het evenwichtig waarde creëren binnen de kaders van economische ontwikkeling, duurzaamheid en financiële prestaties. Deze strategische criteria zullen later ook worden gebruikt om projecten te scoren binnen het afweegkader.

Figuur 1: waarde en impactcreatie North Sea Port



De financiële prestaties betreffen die van het havenbedrijf zelf; duurzaamheid en klimaat wordt in een breder omgevingsperspectief bekeken. De maatschappelijke waarde wordt vooral gerealiseerd door de

bedrijven die zich vestigen in de haven, of die gebruik maken van de haven. Twee belangrijke KPI's op het gebied van economische ontwikkeling en tewerkstelling zijn werkgelegenheid en toegevoegde waarde (direct en indirect).

Tabel 1: toegevoegde waarde en werknemers in 2019 in North Sea Port havens<sup>1</sup>

Haven	Werknemers 2019			Toegevoegde waarde 2019			
	Direct	Indirect	Totaal	Direct	Indirect	Totaal	
North Sea Port NL	20.429	15.331	35.761	2,74	1,29	4,03	Bron: havenmonitor 2020
North Sea Port BE	29.132	34.984	64.116	4,49	4,03	8,52	Bron: <a href="#">Havenmonitor NBB</a>

North Sea Port heeft een aantal functies als havengebied. De belangrijkste is de locatie voor industriële bedrijven, die als geheel een belangrijk aandeel hebben van 45% in de economie van Zeeuws Vlaanderen.<sup>2</sup> Van deze industrie maakt de energie-intensieve basischemie een groot deel uit. North Sea Port huisvest naast het chemische cluster de volgende hoofdclusters: staal, automotive, energie, food en feed, bouwmaterialen en value added logistics. De activiteiten van North Sea Port hebben een sterke regionale focus en zijn onderling ook relatief sterk verbonden, maar hebben door omvang en impact wel een nationaal belang. De potentiële bijdrage in bijvoorbeeld de CO2 reductie is van nationaal belang.

### 2.3 Drie belangrijke opgaven voor North Sea Port

Wij kunnen op basis van onze research de opgaven voor North Sea Port clusteren in een drietal thema's:

1. energie en industrie
2. mobiliteit, infrastructuur en bereikbaarheid
3. innovatie en digitalisering.

Per thema gaan we kort in op de relevante beleidskaders, en op de specifieke opgaven die hieruit voortvloeien:

1. De sterke dominantie van de industriële havenfunctie van North Sea Port zorgt ervoor dat op het vlak van energie- en grondstoffentransitie en het verminderen van uitstoot de grootste uitdaging voor North Sea Port zit. De substantiële aanwezigheid van energie-intensieve industrie, maar ook de positie van North Sea Port als mogelijke locatie voor waterstofproductie, -import en -distributie zorgt enerzijds voor economische kansen voor de haven maar leidt anderzijds ook tot forse opgaven op het gebied van bijbehorende infrastructuur en industrie.
2. Ook als transportknooppunt kent North Sea Port uitdagingen. Havens concurreren traditioneel op zee- en landzijdige bereikbaarheid. Vanuit duurzaamheidsoogpunt is er versterkte aandacht voor modal shift beleid, waarbij het doel is goederen naar meer duurzame vervoersmodaliteiten te verschuiven. Het versterken van de achterlandconnectie via Rail Gent-Terneuzen is daar een illustratief voorbeeld van. Maar ook de momenteel in aanbouw zijnde Nieuwe Zeesluis bij

<sup>1</sup> NB: de in tabel 1 gepresenteerde cijfers zijn niet 1 op 1 op te tellen of te vergelijken door verschillende methodieken en afbakening van welke activiteiten exact havengerelateerd zijn en welke niet.

<sup>2</sup> Kabinetsbrief, Oktober 2020, Visie op de toekomst van de Nederlandse industrie

Terneuzen is een voorbeeld van een (grotendeels gedane) investering in infrastructuur en bereikbaarheid om de havenfunctie van North Sea Port te blijven voorbereiden op de toekomst.

- Op het gebied van het faciliteren van autonoom varen en het faciliteren van de digitalisering van havenprocessen ligt de derde grote opgave voor North Sea Port. De informatie en communicatie systemen moeten een veilige scheepsafhandeling kunnen blijven garanderen ook als schepen remote controlled of in de verdere toekomst autonoom kunnen varen. Deze nieuwe vormen van digitale technieken en technologie zorgen enerzijds voor kansen, maar brengen ook een nieuw risico met zich mee, die een uitdaging vormt voor de havens: cybersecurity. De afgelopen jaren zijn alle grote reders wel een keer doelwit geweest van grote hacks en DDoS aanvallen komen ook regelmatig voor. Hoe meer processen en onderdelen in de havens van North Sea Port verbonden zijn met internet en via technologie informatie uitwisselen, hoe meer onderdelen ook goed beveiligd moeten worden.

Naast de drie thema's die wij hebben onderscheiden ligt in de functie van North Sea Port voor de regio ook nog een uitdaging. Deze uitdaging is thema overstijgend en relevant voor alle drie de thema's. De Nederlandse havens van North Sea Port dragen meer dan 20% van de toegevoegde waarde en meer dan 10% van de werkgelegenheid bij aan het totaal van de provincie Zeeland.<sup>3</sup> Voor de provincie Oost-Vlaanderen liggen deze cijfers iets lager met respectievelijk 15% van de toegevoegde waarde en rond de 10% van de werkgelegenheid.<sup>4</sup> Ook in andere sociaaleconomische indicatoren is het belang van de haven voor de regio duidelijk zichtbaar. Daarbij geldt ook een duidelijke bijdrage in de negatieve externaliteiten, zoals bijvoorbeeld uitstoot van broeikasgassen. De uitdaging om te zorgen dat de haven ook in de toekomst de grote bijdrage aan de welvaart in de regio kan blijven leveren is niet alleen een uitdaging die bij North Sea Port als havenbeheerder op het bord ligt, maar een uitdaging die voor het havencomplex als geheel geldt.

## 2.4 De belangrijkste beleidskaders rondom de drie uitdagingen

### Europese Green Deal ("Fit for 55") als kapstok

In 2015 is het Parijsakkoord gesloten als onderdeel van het klimaatverdrag, een internationaal verdrag om de opwarming van de aarde te beperken. De Europese Commissie heeft aan de hand van de Parijsdoelstellingen in 2019 een Europese Green Deal gesloten om de CO2 uitstoot terug te dringen, waarbij de EU in 2050 klimaatneutraal moet zijn. De overall klimaatdoelstellingen anno 2021 zijn:

- 2030: CO2 uitstoot: -55% (referentiejaar 1990)
- 2050: CO2 uitstoot: -100%, klimaatneutraal (referentiejaar 1990)

De 'EU-klimaatwet' (gepresenteerd door de EC in april 2020), zal de juridische basis vormen voor de Green Deal. Om klimaatneutraliteit te bereiken worden lidstaten verplicht om plannen te maken en maatregelen te nemen. Wanneer lidstaten er niet in slagen om maatregelen te nemen kan de Commissie juridische stappen ondernemen.

<sup>3</sup> Bron: havenmonitor 2020 en

<https://opendata.cbs.nl/statline/#/CBS/nl/dataset/84432NED/table?ts=1625817227393>

<sup>4</sup> <https://dms.oost-vlaanderen.be/download/3854bf24-fd14-4e64-a853-dfcc6f3b9841/Sociaal%20economische%20situatieschets%202020.pdf>

De Green Deal vormt het uitgangspunt voor de beleidskaders van de lidstaten van Europa die vooral vanuit duurzaamheid van belang zijn voor de ontwikkeling van North Sea Port. Deze beleidskaders op zowel Europees, nationaal (Nederland én België) maar ook regionaal niveau geven de opgaven weer voor het havencomplex en daarmee voor North Sea Port. Ze zetten de kaders neer waarbinnen North Sea Port kan opereren, en bieden ook mogelijk financiële ondersteuning voor de nodige ontwikkelingen.

### 2.4.1 Transitie van energie en industrie

Op 5 mei 2021 presenteerde de Europese Commissie de vernieuwde industriestrategie (Fit for 55), zoals eerder opgesteld in 2020. Lessen uit de Coronacrisis zijn hierin meegenomen zoals de impact die een pandemie kon hebben op industriële ecosystemen en wereldwijde value chains.

Twee transities staan centraal binnen de industriestrategie; de overgang naar een **groene** en **digitale** industrie. Dat betekent Europa klaar maken voor een digitaal tijdperk en invulling geven aan de Green Deal. Een leidend beleidsdocument is het strategisch plan 2020-2024 voor het DG GROW. Binnen het Strategisch Plan komt een concrete maatregel naar voren en dat is het “Circular Economy Action Plan”, onderdeel van de Europese Greendeal.

Binnen Nederland is de Green Deal gevat in het Klimaatakkoord en zijn ten behoeve van de industrie en de energietransitie een aantal kabinetsbrieven relevant. De Nederlandse industrie staat voor de gezamenlijke opgave om in 2030 voor 19,4 Mton aan CO<sub>2</sub> te reduceren. In 2021 is het Nationaal Programma Infrastructuur Duurzame Industrie (PIDI) ingesteld dat de bij energie en grondstof-infrastructuren betrokken partijen (industrie, energieproducenten, netwerkbedrijven, regionale overheden) samenbrengt met als doel de besluitvorming over de aanleg van infrastructuur te versnellen. Het PIDI geeft vanuit een integrale afweging verdere invulling aan de clusterenergiestrategieën (CES-en) waarin verduurzamingsvoorstellen van de industrie en daarvoor benodigde energie infrastructuur in beeld worden gebracht. Dit heeft geleid tot een eerste invulling aan het Meerjarenprogramma Infrastructuur Energie en Klimaat (MIEK) (eind 2021) en de uit te voeren verkenningen naar infrastructuur.

Voor de regio Zeeland is de algehele opgave voor de industrie wat betreft de CO<sub>2</sub>-reductie gevat in onderstaande tabel.

Tabel 2: SDR CO<sub>2</sub> reductie tot 2030-2050 per transitiepad (bron: SDR regioplan)

Transitiepad	CO <sub>2</sub> -reductie 2030 (t.o.v. 2019)		CO <sub>2</sub> -reductie 2050 (t.o.v. 2019)	
	%	kT	%	kT
CCS	33	3.900	19	2.200
Elektrificatie	3	400	25	2.850
Waterstof & CCU	2	200	7	800
Overig	9	1.000	23	2.750
<b>Totaal</b>	<b>47</b>	<b>5.500</b>	<b>85</b>	<b>8.600</b>



## Belangrijkste thema's

Gerelateerd aan duurzaamheid en de energietransitie zijn vier relevante thema's te onderscheiden. Dit zijn:

- Waterstof: productie, distributie en gebruik
- Elektrificatie (van de industrie)
- Opslag en transport van CO<sub>2</sub> (CCS en CCU)
- Circulaire industrie

De volgende secties behandelen kort deze thema's waarbij we telkens vanuit de Europese context langs het nationale beleid inzoomen op de regio Zeeland en North Sea Port. Voor de industrie is met name het Regioplan Smart Delta Resources, en de Cluster Energie Strategie voor Zeeland relevant. Het RES (Regionale Energie Strategie) laat de industrie grotendeels buiten beschouwing.

## Waterstof

In de **Europese** waterstofstrategie wordt gesteld dat er in 2050 een volwassen waterstofmarkt is met schone (groene)waterstof.

Het **Nederlandse** waterstofbeleid staat toegelicht in de kabinetsbrief Waterstofvisie. Het kabinet is van mening dat voor een toekomstig energiesysteem dat betrouwbaar, schoon, veilig, betaalbaar en ruimtelijk inpasbaar is, waterstof onmisbaar is.

Voor de **Zeeuwse regio** en North Sea Port levert deze waterstof ambitie op zowel Europees als nationaal niveau een belangrijke en substantiële opgave:

1. Het kabinet heeft Zeeland als een van de vijf energieclusters benoemd die cruciaal zijn voor de ontwikkeling van Nederland als vestigingsplaats voor duurzame basisindustrie. Waterstof moet hierin een grote rol spelen.
2. Met de aanlanding van wind op zee (Borsele I t/m IV, IJmuiden Ver, Nederwiek 1) komt schone energie beschikbaar die gebruikt kan worden voor de productie van waterstof. Voor Nederwiek 1 is het tracé zoveel mogelijk parallel aan IJmuiden Ver A.
3. Op dit moment is de regio al de grootste gebruiker van waterstof in Nederland, met circa 520 kT waterstof is dat 1/3 van het totale gebruik in Nederland. Dit is nog geen groene waterstof. De huidige en toekomstige vraag naar waterstof voor regionaal gebruik is groot. Tevens heeft de regio de intentie om als waterstofhub te gaan fungeren voor enerzijds grootschalige productie, anderzijds voor import en export van waterstof (langere termijn).

Smart Delta Resources (SDR) is de grensoverschrijdende samenwerking tussen industriële en publieke bedrijven samen met de provincies Zeeland en Oost-Vlaanderen. In totaal zijn er rond de vijftien bedrijven betrokken, die allen klimaatneutraliteit binnen de SDR-regio nastreven. In het SDR-regioplan 2030-2050 wordt de ontwikkeling van voldoende waterstofinfrastructuur als een van de speerpunten opgebracht met de ambitie tot realisatie van:

1. Enkele groene waterstof kickstart locaties (op ~ 100-200 MW schaal) in het havengebied. Voor 2025.
2. Ontwikkeling lokale waterstofinfrastructuur in het havengebied Terneuzen - Gent. Voor 2030.
3. Doorgroei van 3 kick-start locaties (Zeeland Refinery, Sloe en Rodenhuize) naar grootschalige waterstofproductie locaties op ~ GW schaal. In 2030 (NB voor een 1 GW fabriek is een concreet

plan: als de EU in 2030 40 GW moet gaan produceren) ligt de mogelijke opgave voor het grensoverschrijdenden havencomplex North Sea Port met nu al een relatief groot gebruik van waterstof zeer waarschijnlijk voorbij deze 1 GW.

4. Aansluiting op landelijke waterstofinfrastructuur van Gasunie. Vanaf 2028.
5. Ontwikkeling van North Sea Port als strategische waterstofhub voor invoer, opslag, gebruik en doorvoer van waterstof (gele waterstof). Vanaf 2030, mogelijk nog wel later.

Deze ambities zijn in het CES (versie juni 2021) verder aangescherpt en geconcretiseerd. Medio 2022 werd bekendgemaakt in brief 1061 van de minister EZK dat Gasunie en Fluxys de handen ineen slaan voor een Nederlands-Belgische verbinding van waterstofnetwerken in North Sea Port. In 2026 moet deze verbinding gerealiseerd zijn.<sup>5</sup>

### Elektrificatie van de industrie

Bij het akkoord over het Klimaat- en Energie Beleidsraamwerk voor 2030 is een Europees bindend doel van 27% hernieuwbare energie afgesproken. In **Nederland** werd begin 2021 een Routekaart Elektrificatie ontwikkeld die een inzicht geeft in de te verwachten elektrificatiemogelijkheden voor de industrie. Energie uit wind moet een grote bijdrage gaan leveren aan de schone energiebehoefte.

**Zeeland** heeft ook een grote rol te spelen in de elektrificatie:

1. Er zijn energie-intensieve industrieën gevestigd die een grote bijdrage leveren aan toegevoegde waarde en werkgelegenheid, die van fossiel om moeten naar schone energie en die actief moeten gaan zijn in gebruik en productie van waterstof, waarvoor veel elektriciteit nodig gaat zijn.
2. Zeeland wekt 3 TWh (11 PJ) aan hernieuwbare elektriciteit op in 2030<sup>16</sup>. Dit is wel grotendeels op land en buiten de havengebieden. Voor wat betreft het grondgebied van Terneuzen is de Zeeuws-Vlaamse Kanaalzone in het provinciaal beleid aangewezen als concentratielocatie voor windenergie.
3. De bestaande Zeeuwse elektriciteitsnetten zitten al wel vrijwel op de top van de capaciteit en er is verzwaring nodig van het nationale net om de verduurzaming van de industrie en diverse aanlandingen van wind op zee te accommoderen. De netten zijn (nog) niet volledig geschikt voor het aansluiten van alle duurzame initiatieven die verwacht worden als onderdeel van de uitvoering van de RES
4. Borsele is al aanlandingspunt voor de windparken Borsele I t/m IV (1,5 GW in 2021) en is ook aangewezen als aanlandingspunt voor Ijmuiden Ver Alpha. Er is ook sprake van dat, naast Ijmuiden Ver, nog meer windparken in Zeeland aan gaan landen, wat leidt tot nog meer vraag naar elektriciteitsinfrastructuur, zoals een extra 380 kV station. Daarmee wordt ook de potentie gecreëerd om grootschalige waterstofproductie te gaan doen en verder ook elektrificatie van industrie en transport. Het is dan wel noodzakelijk dat de juiste elektriciteits-infrastructuur gerealiseerd wordt. Dit gaat dan over 380 kV leidingen naar de havengebieden en zo mogelijk ook door richting België. In het kader van het compensatiepakket Wind in de zeilen is een verkenning

<sup>5</sup> <https://zoek.officielebekendmakingen.nl/kst-1038850.pdf>

afgerond naar deze 380 kV verbinding waarbij ook een verkenning loopt naar een combinatie van deze 'Westerschelde kruising' met een buisleiding in de vorm van een multi-utility kruising. Andere voorwaarde is de ontwikkeling van voldoende vraag vanuit de industrie.

Er is ook mogelijkheid om op grote schaal CO<sub>2</sub>-neutrale energie via de Zeeuwse diepzeehavens te *importeren*. Een voorbeeld hiervan is het importeren van biomassa. Deze optie heeft veel potentieel, maar is echter niet onomstreden. Een andere vorm is om hernieuwbare elektriciteit die elders is opgewekt om te zetten in een CO<sub>2</sub>-neutrale energiedragers (bijvoorbeeld waterstof, methanol etc) en deze vervolgens naar Zeeland te verscheppen. North Sea Port ontwikkelt zich dan als import en export hub voor schone energie. Gesteld wordt dat dit wel een verdere tijdshorizon heeft.

### CCS en CCU

CO<sub>2</sub>-afvang met permanente opslag (CCS) of het gebruik van afgevangen CO<sub>2</sub> (CCU) zijn instrumenten om de uitstoot te verminderen, en beide zijn nodig om de klimaatverandering tegen te gaan. Waar CCU een essentieel onderdeel is van de langetermijnvisie, is CCS noodzakelijk in het streven naar een zo snel mogelijke grootschalige vermindering van de CO<sub>2</sub>-uitstoot. CCS is daarmee minder duurzaam en moet als tijdelijke maatregel gezien worden.

De **Europese Commissie** gaf in 2009 al aan bij de opstelling van Richtlijn Co<sub>2</sub> afvang, transport en opslag dat CCS een noodzakelijke maatregel is, willen de klimaatdoelstellingen worden behaald.

De **Nederlandse overheid** stelt dat CCS een onmisbare schakel in de transitie naar een klimaat neutrale energievoorziening is. De afvang, transport en opslag van door de industrie geproduceerde CO<sub>2</sub> (CCS) wordt door de industrie en door de rijksoverheid gezien als noodzakelijke activiteit om de 2030-doelstelling te behalen.

Ook in **Zeeland** is er de ambitie en noodzaak tot CCS-ontwikkelingen. Het Carbon Connect Delta Programma heeft de ambitie om vanaf 2026 3,3 Mton CO<sub>2</sub> af te vangen, met een doorgroei-potentieel tot 6,5 Mton CO<sub>2</sub> in 2030. Daarmee levert het project potentieel een substantiële bijdrage aan de industriële opgave om in 2030 19,4 Mton per jaar aan broeikasgassen te reduceren. Om de CCS-en ook CCU-projecten te kunnen laten slagen is wel een en ander voor nodig:

1. CO<sub>2</sub> infrastructuur, waarbij er verder onderzoek nodig is naar de optimale manier van het aansluiten van andere clusters (schepen of pijpleiding) en het buitenland. De SDE++ regeling is in dat kader verbreed en biedt hier mogelijk additionele financiering
2. Voldoende gebruikers van de faciliteiten met de nodige investeringen in nieuwe technieken en systemen.

De opgave is dan om:

1. in het North Sea Port havengebied een regionale infrastructuur ten behoeve van grootschalige afvang, hergebruik, transport en opslag van CO<sub>2</sub> te realiseren
2. aansluiting op beschikbare opslagfaciliteiten (lege gasvelden op zee). Dit kan lopen via terminals elders (bijvoorbeeld Rotterdam) waarbij de CO<sub>2</sub> dan per schip getransporteerd wordt. Op de langere termijn zou aansluiting per buisleiding een optie zijn.

In de RES staat ook nog: “In Zeeland staan twee grote gascentrales (in Vlissingen en Terneuzen) die gezamenlijk jaarlijks 2,5 MT aan CO<sub>2</sub> uitstoten. Een veelbesproken maar nog weinig toegepaste techniek is het afvangen van CO<sub>2</sub>-emissies die vrijkomen bij de elektriciteitsproductie van een gascentrale. De CO<sub>2</sub> kan als grondstof worden gebruikt in de industrie (CCU) of in lege offshore gasvelden worden opgeslagen (CCS). Een voorwaarde is wel dat er een CO<sub>2</sub>-infrastructuur aanwezig is. De haalbaarheid hiervan wordt onderzocht binnen Smart Delta Resources.”

### Circulaire industrie

In haar circulair-economy action plan stelt de **Europese Commissie** dat het percentage circulair gebruik van materialen in het komende decennium (lees tot 2030) moet verdubbelen. Op **nationaal niveau** wordt gesteld<sup>22</sup> dat in 2050 de grondstoffen die in de basisindustrie gebruikt worden netto klimaatneutraal en circulair zijn. In de zeehavens vindt veel industriële productie plaats waarvoor circulariteit een goede kans biedt om CO<sub>2</sub> terug te dringen. Daarbij vragen de ‘nieuwe’ stromen van biomassa, gerecyclede producten om logistieke faciliteiten voor aan- en afvoer. Voor de zeehavens is het, naast de bijdrage aan het maatschappelijk vraagstuk economisch aantrekkelijk om internationale circulaire stromen te kunnen blijven faciliteren<sup>23</sup>.

Het RES verwijst naar SDR voor de circulaire opgaven en ontwikkelingen. In het SDR-rapport wordt gesteld dat ‘Het CO<sub>2</sub>-reductiepotentieel hangt direct af van vraag- en aanbodprofielen van betrokken bedrijven en is op voorhand niet te specificeren”.

## 2.4.2 Opgaven mobiliteit, infrastructuur en bereikbaarheid

### Havengerelateerde opgaven rondom verduurzaming scheepvaart en achterlandvervoer

Het whitepaper uit 2011 van de Europese Commissie over het toekomstig vervoerssysteem van de **EU** heeft destijds al de voorziene groei van transport gekoppeld aan de noodzakelijke reductie van emissies van datzelfde vervoer. De ambitie is destijds gesteld op een emissiereductie van 60%. Goederenvervoer langer dan 300 kilometer moet zoveel mogelijk multimodaal gebeuren (waar spoor, binnenvaart en short sea een belangrijke rol spelen). Vanuit de Europese Green Deal is er in 2020 een verdere doorvertaling gemaakt van deze uitdaging en bijbehorende ambities. In 2050 moet het volume goederenvervoer per spoor verdubbeld zijn. Havens spelen in deze plannen een belangrijke rol als schone, multimodale knooppunten. Met het stimuleren van schone brandstoffen wil de EC de invoering van Emission Control Areas (ECA's) als manier om uitstoot in havens en kustgebieden te beperken als prioriteit invoeren<sup>27</sup>. Het aanstaande FuelEU Maritime – Green Maritime Space Initiative richt zich op het bevorderen van het gebruik van alternatieve duurzame brandstoffen in de Europese zeescheepvaart en zeehavens.

Op nationaal niveau is er eveneens een doorvertaling van de landelijke Green Deal gemaakt. Met de Green Deal Zeevaart, Binnenvaart en Havens (2019) is er door de Rijksoverheid met een groot aantal sectorpartijen en medeoverheden afspraken gemaakt over de verduurzaming van de zeevaart en de binnenvaart over het terugdringen van de CO<sub>2</sub>-uitstoot en andere luchtverontreinigende stoffen. Bijzonder relevant voor havens is hierin de uitdaging om alternatieve brandstoffen en walstroom aan te kunnen bieden in havens.

### Infrastructurele opgaven zeezijdige toegang

Reeds in uitvoering is het project om de zeezijdige toegang van het zuidelijke deel van North Sea Port te verzekeren m.b.v. de nieuwe sluis Terneuzen. Hiermee wordt de toegang tot industriële sites in het zuidelijke deel voor schepen tot 15 meter diep en 45 meter breed verzekerd. Om deze schepen ook de haven van Gent te laten bereiken, moet daarnaast het kanaal achter de sluis opgewaardeerd worden.

### Opgaven bereikbaarheid achterland

Relevant hierbij is het **Europese TEN-T** kader dat eisen stelt aan de infrastructuur op de Europese corridors. Opwaardering van achterlandinfra is dus van groot belang om de gewenste modal shift ambities van weg naar spoor en binnenvaart te ondersteunen. De TEN-T regulering wordt op dit moment herzien<sup>28</sup>. Naar verluidt gaat de Europese Commissie in het voorstel voor de herziene TEN-T regulering niet langer uit van 88 urban nodes die, naast de core corridors het kernnetwerk vormen, maar van een veel groter aantal nodes die in aanmerking komen voor funding.

In de **Havennota 2020-2030** van IenW worden (i) een goede zeewaartse toegankelijkheid, (ii) een havenontsluitende bereikbaarheid en (iii) betrouwbare multimodale verbindingen met het achterland als onderscheidende factoren in het vestigings- en investeringsklimaat voor de havens gezien. In de **Goederenvervoeragenda** (2019) van het Ministerie van IenW wordt ook de Corridor Zuid, waar het gebied rondom North Sea Port deel van uitmaakt, benoemd als opgave waar een integrale aanpak van de strategische bereikbaarheid nodig kan zijn. In het **Verkenkend onderzoek naar de noodzaak van een integrale aanpak** is een aantal opgaven voor North Sea Port benoemd. Het gaat hier onder meer om de beperking die de waterhuishouding (spuien) op de sluiscapaciteit in Terneuzen kan hebben. Deze opgave wordt mede veroorzaakt door afwezigheid van een spuisluis. Er wordt verwacht dat dit als gevolg van klimaatverandering vaker voor zal komen.

### Spooropgave North-Sea Port

Mede hierom wordt ingezet op het opwaarderen van de spoorverbinding tussen Gent en Terneuzen. Deze verbinding is formeel onderdeel van de RFC's (Rail Freight Corridor) Rhine-Alpine, North Sea – Baltic en North-Sea Med. De capaciteit op deze verbinding loopt tegen haar grenzen aan, kent inefficiënties door de huidige infrastructuur en er ligt een ambitie om weer reizigers te vervoeren op dit traject. In februari 2021 is een intentieverklaring getekend aan **Nederlandse en Belgische** zijde om invulling te geven aan de Europese ambities. Concrete projecten binnen de opgave Rail Ghent-Terneuzen waar nu in gezamenlijkheid verder aan gewerkt wordt zijn (i) een nieuwe verbinding op de oostoever tussen Axel (NL) en Zelzate (BE), (ii) de uitbreiding en ontsluiting naar het noorden van de spoorbundel 'Zandeken' aan het Kluizendok (B) en (iii) een nieuwe zuid-oostboog in het spoor ten oosten van de Sluiskilbrug (NL). Deze projecten samen moeten zorgen voor een meer robuuste railverbinding. Het project is ook ingediend voor co-funding vanuit het Nationaal Groeifonds.

Specifiek op provinciaal niveau is er in het kader van het Compensatiepakket Wind in de Zeilen een onderzoek verricht naar de Zeeuwse bereikbaarheidsopgaven. Naast de gewenste verbetering van de verbinding Gent-Terneuzen komt hier de opgave van verbetering van de spoorverbinding tussen Vlissingen en Antwerpen weer naar voren. De VEZA-boog die de verbinding tussen de havens van Vlissingen en Borsele en Antwerpen moet verbeteren, wordt nog steeds als ambitie gezien. Overigens moeten deze projecten ook in het licht worden gezien van het totale compensatiepakket, dus in samenhang met de voorgestelde bereikbaarheidsverbeteringen in OV en het creëren van een proeftuin voor slimme

mobiliteit, naast de koppeling met projecten op het gebied van Kennis, Onderwijs en Innovatie, en de nauwere samenwerking ten dienste van de ontwikkeling van de industriële bedrijvigheid in Zeeland.

### (Buis)leidingen als antwoord op modal shift en leefbaarheidsopgave

De klassieke achterlandmodaliteiten worden in de toekomst steeds vaker gecomplementeerd met energie infrastructuur. Van groeiend belang zijn waterstof pijpleidingen en hoogspanningsleidingen die industrieclusters verbinden en het mogelijk maken dat havens een interface zijn tussen importstromen van bijvoorbeeld waterstof of methanol. Tussen deze infrastructuur voor energiedragers en vergroening van transport is een directe koppeling. De verwachting is dat er vanuit binnenvaart en zwaar vrachtvervoer een transitie naar waterstof aandrijving zal ontstaan. Zoals in voorgaande paragraaf is aangegeven zullen havenbeheerders deze transitie in hun beheersgebieden moeten faciliteren. In de RES Zeeland wordt deze opgave verder uitgewerkt. Met het Central Gate concept wordt al een mogelijke invulling van deze opgave gepresenteerd.

Specifiek relevant voor de havens aan de noordkant van de Westerschelde is de leefbaarheidsdiscussie die gevoerd wordt rondom het vervoer van gevaarlijke stoffen per spoor. De afvoer van bijvoorbeeld LPG vanuit de Sloehaven richting het Europese achterland vindt gedeeltelijk plaats per spoor. Dit creëert gepercipieerde veiligheidsrisico's in steden gelegen aan de spoorroutes richting Duitsland en Oost-Europa. Verleggen van deze stromen en toekomstige energie- of productstromen naar buisleidingen kan een oplossing zijn voor dit vraagstuk. Tegelijkertijd is de aanleg van buisleidinginfra complex en kostbaar.

### 2.4.3 Innovatie en digitalisering

Vanuit **Europa** is er weinig specifieke wetgeving over welke vormen van digitalisering verplicht of mogelijk zijn. De European strategy for data zet de ambitie neer dat de EU 'een leidende voortrekker kan worden voor een maatschappij gebaseerd op data om betere beslissingen te nemen'. Binnen deze strategie zijn generieke kaders neergezet die ook voor North Sea Port (in meer of mindere mate) van belang zijn zoals de Regulation on the free flow of non-personal data (FFD), the Cybersecurity Act (CSA) en the Open Data Directive. Vanuit de momenteel in ontwikkeling zijnde Regulation on Maritime Single Window (EMSW Regulation) wordt voorgeschreven hoe het proces rondom een port call eruit moet zien en hoe de eisen rondom een single window eruit zien. Vanuit een wereldwijde (IMO) wetgeving is de ISPS code, waarin maritieme en haven gerelateerde veiligheidseisen worden uitgewerkt, van toepassing en wordt de cybersecurity component hierin belangrijker voor havens als gevolg van de toenemende digitalisering. Enerzijds geven deze beleidsdocumenten richting, standaarden en kaders, anderzijds zijn ze ook vaak generiek van aard en komen er niet heel concrete eisen aan havens en/of havenprocessen uit voort.

Ook op **nationaal niveau** worden vanuit de diverse beleidsstukken weinig elementen heel concreet gemaakt op het gebied van innovatie en digitalisering. De Nederlandse digitaliseringsstrategie 2021 bundelt kabinetsbreed de ambities en doelstellingen voor een succesvolle digitale transitie in Nederland. Ieder jaar bekijkt het kabinet of nieuwe ontwikkelingen een aanpassing van de strategie noodzakelijk maken. De havennota van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat ziet digitalisering als een methode om processen in zeehavens efficiënter en effectiever te laten verlopen en geeft voorbeelden van op welke wijze (alle) havens hiermee te maken hebben. Vanuit de nationale overheid wordt via het "National forum smart shipping: smash!" ingezet op autonoom varen en de infrastructuur daaromheen.

Vanuit de provincie Zeeland wordt er voor het MKB door middel van het programma Digitaal Doen Zeeland ingezet op een digitaliseringslag, al is dit programma pas recent gestart en niet expliciet gericht op de haven.

De uitdagingen en wetgeving op het gebied van digitalisering en innovatie verschillen voor **Zeeland en North Sea Port** niet veel van andere havens. De digitale infrastructuur die de basis vormt voor een slimme haven moet worden aangelegd – denk hierbij aan 5G of slimme kades. Vervolgens worden toepassingen, zoals physical internet of autonoom varen door stakeholders ingevuld, waarbij dit zowel publieke als private stakeholders kunnen zijn. Naast het aanleggen van de digitale infrastructuur kunnen digitale toepassingen als platforms of port community systemen ook het haven- en ketenproces efficiënter laten lopen in de haven. Een element waar North Sea Port zich explicieter op wil richten in het kader van digitalisering is de ‘customer journey’; het begrijpen en faciliteren van ketens door nadrukkelijk breder te kijken dan louter het fysieke havenproces.

### 2.5 Fondsen, programma’s en subsidies

In voorgaande secties zijn de opgaven - zoals die ook worden aangegeven vanuit beleid - behandeld en wat dat qua investeringsrichtingen kan betekenen. Tegelijkertijd ontwikkelen de overheden een financieel instrumentarium om hier ook in te kunnen ondersteunen. Want zowel Europees als nationaal niveau wordt erkend dat de energie transitie een investeringsopgave met zich meebrengt die niet zomaar door bedrijven en lokale overheden kan worden gedaan. Ten eerste vraagt de aanleg van nieuwe infrastructurele netwerken grote voorinvesteringen. Deze projecten kennen een terugverdientijd van enkele decennia. Veel industriële bedrijven willen en kunnen deze risico’s niet dragen en de lange terugverdientijden niet verantwoorden. Daarbij is er soms een onrendabele top die een belemmering vormt en vraagt om steun vanuit de overheid. In deze sectie zetten we de belangrijkste programma’s fondsen en subsidies op een rij, beginnend op Europees niveau en via nationaal niveau naar het regionale niveau. De tabellen bij de verschillende niveaus geven weer of de subsidies en fondsen bijdragen aan onderzoek en analyse of aan investeringen en implementaties. Verder zijn de subsidies en fondsen onderverdeeld in de drie hoofdthema’s voor de opgaven: 1) Industrie en energietransitie, 2) Infrastructuur, mobiliteit en bereikbaarheid en 3) Digitalisering en innovatie. De basis is een Excelsheet met meer dan 100 programma’s, fondsen en subsidies die met behulp van deskresearch zijn geïnventariseerd. Deze is als bijlage 2 bij het rapport beschikbaar.

#### Europees niveau

Op Europees niveau zijn de meeste programma’s en fondsen aanvraag gebaseerd, wat wil zeggen dat partijen financiering voor een initiatief, onderzoek of investering kunnen aanvragen. De belangrijkste programma’s zijn in Tabel 3 weergegeven; onder de tabel worden deze programma’s kort toegelicht.

Tabel 3: belangrijkste fondsen, programma's en subsidies EU

	Onderzoek en analyse	Investerings en implementatie
Industrie en energietransitie	Horizon, LIFE, Clean Hydrogen JC, Interreg	Connecting Europe Facility (CEF), Just Transition Fund (JTF), Interreg, Recovery & Resilience Facility (RRF), EFRO, LIFE, InvestEU, Clean Hydrogen JC
Infrastructuur, mobiliteit en bereikbaarheid	Horizon, Interreg	Connecting Europe Facility (CEF), Interreg, EFRO, InvestEU
Digitalisering en innovatie	Horizon	Connecting Europe Facility (CEF), Recovery & Resilience Facility (RRF), EFRO, InvestEU

- Horizon is het belangrijkste financieringsprogramma van de EU voor onderzoek en innovatie met een budget van € 95,5 miljard. Het doel van het programma is om klimaatverandering aan te pakken en op de Sustainable Development Goals (SDG) te behalen. Daarnaast draagt het programma bij aan het de competitie positie van Europa. De verschillende programma's die onder Horizon vallen zijn uiteenlopend. Het onderzoeksproject van Horizon Green Ports gaat om demonstraties van 'technology readiness' (TRL 6 of hoger) van verduurzamingsprojecten in havens. Dit onderzoeksproject is nu gesloten voor financiering, maar is een duidelijk voorbeeld van een onderzoeks-financieringsinstrument specifiek voor havens in Europa.
- Connecting Europe facility (CEF) is een financieringsprogramma van de EU met als doel om economische groei, werkgelegenheid en concurrentievermogen te stimuleren. Het budget van het programma is €32,65 miljard. Investerings vanuit CEF dragen bij aan Europa's energie transitie, transport en digitalisering. Het financieringsprogramma CEF is verdeeld in drie sectoren; CEF Energy (budget €5,84 miljard), CEF Digital (budget €1,0 miljard) en CEF Transport (€25,81 miljard). De sector CEF Energy draait om het verbinden, digitaliseren en slimmer maken van energiesystemen in Europa voor een krachtig energienetwerk. Het doel van CEF Digital is het ontwikkelen en uitvoeren van veilige, duurzame en grensoverschrijdende digitale infrastructuren. Daarnaast zet het programma ook in op het voorzien van veerkrachtige hogesnelheidsconnectiviteit voor wegen, spoorwegen, zeeroutes en havens, zoals een 5G infrastructuur. CEF Transport heeft als doel om projecten te stimuleren die leiden tot overschakeling op innovatieve energie-efficiënte transporttechnologieën met een lage koolstofuitstoot. Indienende partijen kunnen overheden (rijk, provincies, gemeenten) en bedrijven (havenbedrijven, industriële, logistieke en dienstverlenende bedrijven) zijn.
- Het doel van het Just Transition Fund (JTF) is om de gebieden die het zwaarst door de transitie naar klimaatneutraliteit worden getroffen, te ondersteunen en hen te voorzien van op maat gesneden steun. Het budget van het fonds is €17,5 miljard, hiervan komt €7,5 miljard vrij voor 2021-2027. Nederland kan aanspraak maken op €623 miljoen. Criteria voor JTF zijn gebaseerd op industriële emissies in regio's met een hoge koolstofintensiteit, werkgelegenheid in de industrie en in de mijnbouw van steen- en bruinkool, de productie van turf en olieschalen en het niveau van economische ontwikkeling. JTF in Zeeuws-Vlaanderen en Vlissingen Oost zet in op de volgende drie punten. Ten eerste, investeringen in onderzoek en innovatie. Ten tweede, investeringen in het gebruik van technologie, waaronder systemen en infrastructuur. Tot slot, bij- en omscholing



van werknemers en werkzoekenden. Het gaat met name om het aantrekken van talent voor techniek en chemie. Dit draagt bij aan het toekomst bestendig maken van de arbeidsmarkt.

- Interreg is een financieringsprogramma vanuit de Europese Unie (EU) dat door middel van fondsen samenwerking over grenzen stimuleert. Het doel van deze fondsen is om gezamenlijke uitdagingen met elkaar op te lossen op het gebied van milieu, gezondheid, onderwijs, transport, duurzaamheid en meer. Interreg bestaat uit verschillende programma's, zoals het Interreg North Sea Region. Het doel van dit programma is het beschermen van natuurlijke hulpbronnen en de bevordering van de groene economie. Het gaat hierbij om verschillende thema's, zoals vergroening van transport en mobiliteit, eco-innovatie en duurzaamheid. Het financieringsprogramma is bedoeld voor NGO's, kennisinstellingen en bedrijven. Een ander financieringsprogramma is het Interreg Vlaanderen-Nederland. Dit programma stimuleert grensoverschrijdende projecten die inzetten op innovatie, duurzame energie, arbeidsmobiliteit en milieu en hulpbronnen.
- Het Recovery & Resilience Facility (RRF) is het grootste financieringsinstrument van de EU dat zich inzet voor het herstel en veerkracht gericht op investerings- en hervormingsagenda en landen specifieke aanbevelingen. Voor Nederland is vanuit dit financieringsprogramma €4,7 miljard beschikbaar gesteld. Het kabinet is hierbij verantwoordelijk om een RRF-plan op te stellen dat aansluit bij specifieke aanbevelingen met focus op vergroening/verduurzaming en digitaal. De RRF-middelen worden ingezet voor reeds begrote projecten en uit het coalitieakkoord gedeekte uitgaven/projecten te financieren. RRF zet zich onder andere in voor Groenvermogen waterstof en wind op zee, waaronder een goede inpassing van de stroomaansluiting op land.
- Het Europese fonds voor regionale ontwikkeling, ofwel EFRO, heeft als doel om de economische verschillen tussen Europese regio's te verkleinen. EFRO is vooral bedoeld voor minder ontwikkelde regio's in Europa, maar ook meer ontwikkelde regio's kunnen het fonds gebruiken. EFRO-programma op Zuid is gericht op het stimuleren van het concurrentievermogen in de provincies Zeeland, Noord-Brabant en Limburg. Het budget is €125 miljoen en per project kan de subsidie oplopen tot ruim €1 miljoen. In 2021-2027 zijn de investeringen bestemd om Europa slimmer, groener, socialer en meer verbonden te maken. Het financieringsinstrument is voornamelijk bestemd voor het midden- en kleinbedrijf (MKB) en de versterking van de samenwerking tussen kennisinstellingen, overheden en bedrijven.
- Het LIFE programma is een financieringsmiddel dat zich inzet voor het milieu en het klimaat. LIFE bestaat uit vier deelprogramma's; natuur en biodiversiteit, circulariteit en levenskwaliteit, klimaatmitigatie en -adaptatie en hernieuwbare energie. De innovaties moeten bijdragen aan het oplossen van het natuur-, milieu-, klimaatprobleem en het project moet passen binnen de EU-doelen en regelgeving. Indienende partijen kunnen bedrijven, overheden, NGO's of kennisinstellingen zijn. De bijdrage vanuit de Europese Commissie ligt rond de 1-3 miljoen euro.
- Het Clean Hydrogen Joint Undertaking (JC) is een uniek publiek-privaat partnerschap dat onderzoeks- en innovatieactiviteiten (R&D) ondersteunt op het gebied van waterstof technologieën in Europa. De EU ondersteunt dit initiatief met €1 miljard, mits het gelijkwaardig wordt aangevuld met private investeringen. Het totale budget zou dan neerkomen op €2 miljard.

Voorstellen kunnen momenteel ingediend worden en moeten voldoen aan de prioriteiten weergegeven in Strategic Research and Innovation agenda (SRIA).

- InvestEU is een investeringsplan voor Europa en moet in de periode van 2021-2027 meer dan €372 miljard aantrekken. Het programma richt zich op vier beleidsaspecten, namelijk ‘duurzame infrastructuur’, ‘onderzoek, innovatie en digitalisering’, ‘kleine en middelgrote ondernemingen’, ‘sociale investeringen en vaardigheden’. Projectontwikkelaars moeten rechtstreeks een aanvraag indienen bij de EIB.

#### Nederlands niveau

Op nationaal niveau worden naast (tijdelijke en aanvraag gebaseerde) programma’s fondsen en subsidies ook structurele rijks-investerings-begrotingen opgesteld. Hierin staan alle door een departement geprioriteerde investeringsprojecten. Van belang voor zeehavens is het MIRT (Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport) dat de begroting voor de investeringen van I&W weergeeft. Gerelateerd aan de industrie- en energie transitie is nu het MIEK (Meerjarenprogramma Infrastructuur Energie en Klimaat) in de maak. Hierin gaat het Rijk binnen het PIDI-programma de nodige investeringen voor de energietransitie prioriteren en begroten. Basis hiervoor zijn de Regionale Cluster Energie strategieën (CES’en). De criteria voor de selectie van de projecten uit de CES’en zijn gebaseerd op urgentie, nationaal belang, klimaatadaptatie en robuustheid. Het MIEK wordt elk jaar opnieuw vastgesteld door het kabinet, zodat er jaarlijks ruimte is voor nieuwe projecten en dat de voortgang van bestaande projecten gemonitord wordt. Zeeland valt onder de CES Schelde-Deltaregio. De Zeeuwse projecten die meegenomen zijn voor de selectie voor het eerste MIEK-overzicht van 2021 zijn gericht op waterstofinfrastructuur, CO<sub>2</sub>-infrastructuur, elektriciteit en industriële restwarmte. De projecten met betrekking tot warmte zijn niet meegenomen in het MIEK, de andere thema’s zijn wel meegenomen voor de Schelde-Deltaregio.

Het gemeenschappelijke van het MIRT en het MIEK is dat beide programma’s de afspraken over infrastructuurplannen vastleggen die de regio’s met het Rijk maken. De opbouw van het MIRT en MIEK kent gelijkenis, maar bij het MIRT gaat het over de hoofdinfrastructuur met betrekking tot spoor en (water-)weg van mensen en goederen. Bij het MIEK over de nationale projecten via buizen en leidingen voor energie, CO<sub>2</sub> en circulaire grondstoffen. Bij het MIRT zijn de stakeholders de overheden en bij het MIEK zitten ook private partijen om tafel.

Tabel 4: belangrijkste fondsen, programma's en subsidies nationaal niveau NL

	Onderzoek en analyse	Investerings en implementatie
<b>Industrie en energietransitie</b>	Nationaal Groeifonds, TSE	SDE++, Nationaal Groeifonds, MIA, VAMIL, EIA, MIT, MOOI, HER+, VEKI, MIT DEI+
<b>Infrastructuur, mobiliteit en bereikbaarheid</b>	Nationaal Groeifonds	Nationaal Groeifonds, MIA, VAMIL, EIA, MIT, MOOI, Modal shift subsidies
<b>Digitalisering en innovatie</b>	Nationaal Groeifonds, MIT	Nationaal Groeifonds, MIA, VAMIL, EIA, MIT, DEI+

- Stimulering Duurzame Energieproductie en klimaattransitie (SDE++) stimuleert naast duurzame energieproductie ook CO<sub>2</sub>-reductie De SDE++ subsidie is bedoeld voor bedrijven en (non-

)profitinstellingen die hernieuwbare energie (gaan) produceren of CO2 reducerende technieken gaan toepassen. Voor 2022 is een budget van €13 miljard beschikbaar.

- Het Nationaal Groeifonds investeert in projecten die zorgen voor economische groei op lange termijn, waarmee de komende vijf jaar €20 miljard wordt geïnvesteerd. Hierbij gaat het om gerichte investeringen op drie terreinen, namelijk ‘kennisontwikkeling’, ‘onderzoek’ en ‘ontwikkeling en innovatie’.
- De Milieu investeringsaftrek (MIA) is een fiscaal instrument waarbij er sprake is van een Investeringsaftrek voor de bedrijven die investeren in CO2-reductie, energiezuinige technieken en duurzame energie. 45% van het investeringsbedrag kan in mindering worden gebracht op de winst. Voor MIA is €144 miljoen beschikbaar.
- De Energie-investeringsaftrek (EIA) kunnen ondernemers gebruik van maken als het bedrijf investeert in een bedrijfsmiddelen dat zorgt voor minder CO2-uitstoot, ofwel energiezuinig is. Ondernemers kunnen dan 45,5% van de investeringskosten aftrekken van de winst. Dit verlaagt de fiscale winst voor bedrijven. Voor 2022 kent deze regeling een budget van €149 miljoen.
- De regeling Missiegedreven Onderzoek, Ontwikkeling en Innovatie (MOOI) ondersteunt integrale oplossingen voor klimaatdoelen. Totaal is er €81,4 miljoen beschikbaar gesteld voor deze regeling. De regeling richt zich in 2022 op projectontwikkeling voor industrie (€21 miljoen), gebouwde omgeving (€39,4 miljoen) en elektriciteit (€21 miljoen). Om in aanmerking te komen moet er sprake zijn van een samenwerkingsverband met minimaal drie ondernemingen. Verder moeten mkb'ers en belanghebbenden, zoals leveranciers en afnemers, erbij betrokken worden.
- De Hernieuwbare Energietransitie (HER+) is een regeling voor vernieuwende projecten die leiden tot CO2-vermindering, zoals CO2 afvang en opslag, sommige vormen van waterstofproductie en verschillende opties voor warmteproductie. De HER+ is een opvolger van de hernieuwbare energiesubsidie. De regeling is bestemd voor ondernemingen. Totaal is er een budget €20 miljoen beschikbaar en hierbij geldt first come, first serve.
- Top Sector Energie (TSE) biedt jaarlijks subsidie aan projecten en onderzoek op het gebied van energie-innovaties. Verschillende studies kunnen ondersteund worden; haalbaarheidsstudies, milieustudies en vergelijkbare studies. De missies voor energietransitie en duurzaamheid zijn bepalend voor de prioriteiten voor TSE. Daarnaast verstrekt de TSE subsidies voor ondernemers die CO2 besparende maatregelen willen nemen als onderdeel van het financieringsprogramma Versnelde Klimaatinvestering Industrie (VEKI). Ook verleent de TSE subsidies aan bedrijven die mogelijkheden onderzoeken die bijdragen aan goedkopere, klimaat neutrale en circulaire producten en diensten.
- De Mkb-innovatiestimulering Regio en Topsectoren (MIT) stimuleert innovaties bij midden- en kleinbedrijven. Daarbij stimuleert de MIT dat projecten van het Mkb een aansluiting vinden bij de kennis- en innovatie agenda's van missies voor de toekomst, zoals energietransitie. De MIT-regeling bestaat uit verschillende instrumenten, namelijk kennisvoucher, haalbaarheidsprojecten, R&D Samenwerking en TKI-netwerkactiviteiten of TKI-innovatiemakelaars.

- De Demonstratie Energie- en Klimaatinnovatie (DEI+) regeling is bestemd voor innovatieve pilot- en demonstratieprojecten waarin de ontwikkelde techniek kan bijdragen aan de reductie van CO<sub>2</sub>. De investering is bestemd voor innovaties omtrent hernieuwbare energiebronnen, zoals windenergie, zonne-energie en geothermische energie. De regeling is bestemd voor bedrijven in Nederland. Het totale budget voor deze regeling is €58,6 miljoen.

### Zeeland - Regionaal niveau

Op regionaal niveau zijn twee meest belangrijke programma's kort omschreven:

- Zeeland in stroomversnelling is een subsidieregeling die aangevraagd kan worden voor projecten die de structuur versterken van de Zeeuwse economie doordat zij een bijdrage leveren aan de realisatie van de strategische agenda's van de Zeeuwse sectoren. De subsidieregeling is tweedelig bestaande uit haalbaarheidsstudies en demonstratieprojecten/pilots. De subsidie kan alleen aangevraagd worden door een consortium, bestaande uit drie partijen, waaronder ten minste een onderneming en een kennispartner werkzaam binnen een of meer van de volgende Zeeuwse sectoren: Haven en logistiek, Industrie en Maintenance, Water en Energie, Vrijtijdseconomie, Agrofood/Seafood en zorg.
- Regio deal zeeland houdt in dat het Rijk en de Regio €70 miljoen investeren in het behoud van kennis en werkgelegenheid. Regio deal Zeeland ondersteunt onder andere Zeeland in stroomversnelling. Het financieringsprogramma richt zich op drie thema: Kennis en innovatie (€21 miljoen), Versterken leefbaarheid (€43,3 miljoen), Voorzieningen voor bedrijven (€12 miljoen). Het programma zet zich onder andere in voor technische opleidingen in Zeeland, omdat bedrijven in zeeland technisch geschoold personeel nodig hebben.
- Naast deze regeling is vanuit Zeeland ook een subsidieregeling beschikbaar voor kennis- en innovatienetwerken. Het doel van deze subsidie is het bijdragen aan een sterke koppeling tussen onderwijs en bedrijfsleven. Deze koppeling moet bijdragen aan de vergroting van de innovatiekracht in Zeeland en zorgen voor een toekomstbestendige economie.

### Conclusie fondsen

Op de diverse niveaus en thema's zijn een diversiteit aan fondsen en programma's zichtbaar. Deze fondsen en programma's zijn grofweg te onderscheiden in twee categorieën, namelijk fondsen voor 1) onderzoek en analyse en 2) investeringen en implementatie. Op alle onderscheiden geografische niveaus zijn fondsen en programma's beschikbaar, waarbij de Europese en nationale fondsen in aantal en omvang het grootst zijn. Onderscheidend criterium voor de fondsen is vaak wat voor type partij aanspraak kan maken op de beschikbare gelden.

## 2.6 Conclusie brede verkenning

Het voorgaand schetst de uitgangspositie van North Sea Port, en de drie thema's waarop voor North Sea Port grote uitdagingen te verwachten zijn in het komende decennium: (i) energietransitie en verduurzaming, (ii) zeezijdige en achterlandbereikbaarheid, en (iii) innovatie en digitalisering. Op al deze thema's zijn fondsen en programma's beschikbaar, waarbij de meeste van deze fondsen gericht zijn op

industrie en energietransitie. De grootste fondsen qua omvang (CEF, Nationaal Groeifonds) zijn echter breder en richten zich op alle drie de thema's. Als bijlage bij deze rapportage leveren wij de eerdergenoemde Excelsheet met meer dan 100 programma's, fondsen en subsidies op die met behulp van deskresearch zijn geïnventariseerd. Hierin zijn alle details en karakteristieken van de diverse fondsen en programma's opgenomen. In een dynamische beleidscontext, met talloze initiatieven en ambities op Europees en nationaal niveau, zal het voor North Sea Port de uitdaging zijn om met een goed gekozen participatie in strategische projecten een belangrijke hefboom te zijn bij het borgen van de toekomst van de economische bedrijvigheid in het havengebied. In hoofdstuk drie zetten we uiteen welke projecten we in dat kader hebben geïdentificeerd.

### 3. Overzicht projecten om de strategische opgaven aan te gaan

#### 3.1 Introductie

Voorkomend uit de geïdentificeerde opgaven (hoofdstuk 2) worden in dit hoofdstuk de projecten om de opgaven aan te gaan gepresenteerd. Bij de presentatie van de projecten worden eerste de projecten weergegeven die horen bij de kernactiviteit (corebusiness) van North Sea Port. Daarnaast wordt in dit hoofdstuk de koppeling gemaakt tussen de geïdentificeerde opgaven en bijbehorende projecten. De opbouw van het hoofdstuk is thematisch (per cluster worden de projecten gepresenteerd).

#### 3.2 Projectoverzicht

In navolging van de brede verkenning (hoofdstuk 2 en bijlage 1) is een projectenlijst opgesteld. In totaal zijn er 30 projecten geïdentificeerd. Deze projecten worden per cluster kort beschreven. Tijdens werksessie(s) met North Sea Port zijn de projecten inhoudelijk besproken en gevalideerd.

#### Projecten die tot kernactiviteit van North Sea Port horen

Tabel 5: Projecten die tot kernactiviteit van North Sea Port horen

Cluster	Project
Havenareaal	Gebiedsontwikkeling North Sea Port op Nederlands grondgebied
Algemene haveninfrastructuur	Kade infrastructuur nieuw Nederland
	Overige projecten in het kader van reguliere bedrijfsvoering North Sea Port*

\* Hiertoe behoren onder andere: instandhouding haveninfrastructuur NL, grondwerk NL (sanering in het kader van PFAS), weginfrastructuur/spoor en nutsvoorziening NL, klant specifiek nieuwe infra NL, Groot onderhoud gebouwen/ICT systemen NL

#### Projecten vanuit de 'nieuwe opgaven'

##### Havengerelateerde opgaven rondom verduurzaming scheepvaart en achterlandvervoer

In 2020 is door de EC, vanuit de Europese Green Deal, een verdere doorvertaling gemaakt van uitdagingen en bijbehorende ambities.<sup>6</sup> Concrete uitdagingen die landelijk neerslaan zijn bijvoorbeeld de verplichtingen omtrent alternatieve brandstoffen in de scheepvaart (FuelEU) en walstroom binnen het 'Fit for 55' package. In hoofdstuk 2 hebben we de opgaven rondom verduurzaming van het maritieme domein nader beschreven.

Op basis van deze opgaven zijn voor vier verschillende clusters (waterstof, elektrificatie, CO2 en warmte) projecten geïdentificeerd. Voor het waterstofcluster is onderscheid gemaakt tussen de distributie en opslag, aansluiting op het landelijke netwerk en ontwikkeling/productie van waterstof. Een belangrijke bron voor deze projecten is het Cluster Energie Strategie (CES) in de Schelde Deltaregio.<sup>7</sup>

<sup>6</sup> Europese Commissie (2020) COM 789: Sustainable and Smart Mobility Strategy – putting European transport on track for the future

<sup>7</sup> Smart Delta Resources (2021), Cluster Energie Strategie (CES) - Schelde Deltaregio

Tabel 6: Overzicht van havengerelateerde projecten rondom verduurzaming scheepvaart en achterlandvervoer

Cluster	Project
Waterstof	Waterstof import terminal (opslag, processing)
	Regionale waterstof buisleidingverbindingen (waterstofnetwerk)
	Groene waterstof (fabriek 1 GW en leidinginfra)
Elektrificatie	Aanlanding wind op zee
	380kV Station Haven Vlissingen (werknaam; gelegen nabij Borssele)
	Hoogspanningsverbinding Zeeuws-Vlaanderen (380kV)
	Diverse projecten: windturbines en zonnepanelen
	Walstroom voorzieningen voor zeevaart
CO2	CCS bij diverse industriële spelers, terminals en transport per schip
	CCS Keten integratie in North Sea Port havengebied (bv. pijpleiding verbindingen)
	CCU bij diverse industriële spelers
Warmte	Regionale warmte-buisleidingverbindingen t.b.v. warmtenetten o.b.v. industriële restwarmte Kanaalzone (gemeente Terneuzen) en Sloegebied (gemeente Borsele)
	Fijnmazig warmtenetwerk Terneuzen & Vlissingen Oost (gebouwde omgeving)

### Infrastructurele opgaven zeezijdige toegang

Bedrijven in het havengebied zijn voor de zeezijdige aan- en afvoer in grote mate afhankelijk van de bereikbaarheid per schip. Het belangrijkste zijnde project om de bereikbaarheid per schip in het havengebied te faciliteren is de aanleg van de nieuwe sluis Terneuzen. Dit is een reeds lopend project, waardoor ervoor is gekozen om deze in de studie niet op te nemen. Daarnaast is de optimalisatie van de nautische toegankelijkheid van het kanaal achter de sluis opgenomen.

Tabel 7: Overzicht van een infrastructureel project gerelateerd aan zeezijdige toegang

Cluster	Project
Binnen- en zeevaart	Optimalisatie nautische toegankelijkheid kanaal Gent Terneuzen

### Opgaven bereikbaarheid achterland

In hoofdstuk 2 worden de diverse opgaven op het gebied van de bereikbaarheid van het achterland beschreven. Zo is het de algemene verwachting dat achterlandmodaliteiten een belangrijke rol spelen bij het realiseren van de verduurzamingsambities. Naast de vele Europese en landelijke initiatieven geeft North Sea Port middels het Central Gate concept al een mogelijke invulling van de opgaven omtrent bereikbaarheid.

Tabel 8: Overzicht van projecten gerelateerd aan de bereikbaarheid van het achterland

Cluster	Project
Wegtransport	Central Gate concept Haven Vlissingen

### Spooropgave North Sea Port

In aanvulling op de opgaven rondom bereikbaarheid naar het achterland zijn er een aantal specifieke spooropgaven uitgelicht. Zo werkt men vanuit Nederlandse en Belgische zijde van de grens aan de verdere concretisering van Rail Gent Terneuzen. In het Toekomstbeeld bereikbaarheid Zeeland is eveneens VEZA rail opgenomen.<sup>8</sup>

Tabel 9: Overzicht van projecten gerelateerd aan de spooropgave van North Sea Port

Cluster	Project
Spoor	VEZA rail
	Rail Gent Terneuzen

### Buisleidingen als antwoord op modal shift en leefbaarheidsopgave

In het kader van de logistiek en de leefbaarheidsdiscussie omtrent gevaarlijke stoffen leeft de discussie over transport per buisleiding op. Dit wordt gezien als een toekomst robuuste optie. Zo wordt onderzocht of het mogelijk is om een infrastructurele voorziening onder de Westerschelde aan te leggen waarbij meerdere buisleidingverbindingen worden gecombineerd (Multi-utility verbinding/leidingstraat).

Een specifieke uitdaging voor North Sea Port zijn grensoverschrijdende buisleidingen in het havengebied. Industriële bedrijven zien, met name voor de duurzame energiedragers, richting de toekomst noodzaak om per buisleidingen waterstof, CO<sub>2</sub> en warmte te transporteren. Het Nederlandse en Belgische netwerk zal aan elkaar verknoopt moeten worden.

Tabel 10: Overzicht van projecten gerelateerd aan de modal shift en leefbaarheidsopgave

Cluster	Project
Algemene nutsinfra	Multi-utility kruising/leidingstraat
	Diverse pijpleidingen voor o.a. CO, synthetische nafta, zuurstof, water, syngas

### Innovatie en digitalisering

Havens in het algemeen staan voor de opgave om meer gebruik te maken van digitale infrastructuur en processen. Door gebruik te maken van data zal de logistieke keten transparanter en efficiënter worden. Een zestal projecten zijn opgenomen in het cluster digitale infrastructuur en processen

Tabel 11: Overzicht van projecten gerelateerd aan innovatie en digitalisering

Cluster	Project
Digitale infrastructuur en processen	Aanleg glasvezel backbone
	Volledige 5G-dekking (autonoom, 'remote control') i.c.m. projectfactsheet 5G innovatie North Sea Port
	Technologie ten behoeve van slim asset management en geconnecteerde infrastructuur (bv. autonome voertuigen)
	Havenbeveiligingssysteem voor (autonoom) ISPS-vervoer en haven-/terminaltoegang
	Dataplatform voor dynamische, logistieke optimalisatie van havenprocessen
	Investering cybersecurity

<sup>8</sup> Twynstra Guddé & Decisio (2020) Toekomstbeeld bereikbaarheid Zeeland in opdracht van Speciaal Adviseur Compensatie Marinierskazerne



## Conclusie

In lijn met de opgaven ligt het zwaartepunt van de projecten op het gebied van energietransitie en verduurzaming. Maar ook binnen de meer traditionele core-business van de haven van North Sea Port op het gebied van logistiek en infrastructuur ligt een set aan projecten. De gedefinieerde projecten vormen gezamenlijk een op dit moment compleet pakket om de huidige opgaven waar North Sea Port voorstaat aan te gaan. Om de vraag te beantwoorden welke rol North Sea Port zou moeten oppakken bij deze projecten, maar ook welke strategische opties voor de realisering en financiering van de projecten van toepassing zijn is een afweegkader ontwikkeld door Erasmus UPT en Ecorys. Op basis van een set aan criteria kan de relevante rol voor het havenbedrijf van North Sea Port worden bepaald. In hoofdstuk 4 lichten wij dit afweegkader uitgebreid toe.

## 4. Inzet afweegkader om strategische opties te bepalen

### 4.1 Introductie

Zoals al gesteld in de inleiding van dit rapport maakt de dynamiek in de ontwikkeling van zowel projecten als financieringsmogelijkheden bij overheden ten tijde van deze studie het ontwikkelen van een gedetailleerd financieel model voor de financiering van de projecten zeer moeilijk, zo niet onmogelijk. Echter, een goed afweegkader is in deze fase wel heel instrumenteel om te bepalen welke projecten op welke wijze van belang zijn voor North Sea Port, welke logische rol North Sea Port zou hebben in de verdere ontwikkeling en realisatie van het project en welke strategische opties er zijn om het project goed gerealiseerd en (mede) gefinancierd te krijgen. Dit hoofdstuk bevat het afweegkader dat voor dit doel binnen dit project ontwikkeld is.

### 4.2 Structuur en werking van het afweegkader

De onderzoekers hebben een kwalitatief afweegkader ontwikkeld dat in twee stappen leidt tot strategische opties ter versterking van de financiering en realisatie van de opgaven voor North Sea Port.

- De eerste stap betreft de rolbepaling van North Sea Port in de verschillende projecten;
- De tweede stap betreft -vertrekkend vanuit die logische rol(len)- het bepalen van de strategische opties ter versterking van de financiering.

NB. het vertrekpunt voor dit afweegkader is North Sea Port en haar behoefte tot versterking van financiering.

#### **Stap 1: rolbepaling**

De criteria die in dit afweegkader tot de mogelijke rol(len) van North Sea Port voor de verschillende projecten leiden zijn:

- Mate waarin het project bijdraagt aan de strategische doelstellingen van North Sea Port, die uiteenvallen in economie, duurzaamheid en rendement. Dit wordt ingeschat aan de hand van een aantal sub-criteria die voortkomen uit de strategische visie van North Sea Port (zie afweegkader).
- Bij welke partij het financieel primaat ligt. Met primaat bedoelen we hier de primaire verantwoordelijkheid voor ontwikkeling en realisatie van het project. Dit betekent dat deze organisatie daar ook de financiële middelen voor regelt/aanwendt. Het primaat kan liggen bij: North Sea Port zelf, private partijen (al dan niet al gevestigd in de haven), netbeheerders als Prorail, TenneT, Gasunie, die vanuit overheidsopdracht acteren, lokale, provinciale en nationale overheden (waartoe Rijkswaterstaat dan ook behoort) of formele samenwerkingsverbanden tussen partijen.
- In hoeverre het belang van het project voorbij North Sea Port en het eigen havencomplex zelf gaat en er support van diverse overheidspartijen logisch/gewenst is.
- In hoeverre het project nadrukkelijk de inzet van meerdere partijen vraagt die in gezamenlijkheid het project zouden moeten realiseren, maar die daarbij een zetje nodig hebben om tot die samenwerking te komen. Hierbij is geen directe ontwikkelrol voor North Sea Port.

De criteria kennen een kwalitatieve driepuntschaal als maatstaf. De schaal representeert de scores groot, middelmatig, en beperkt tot geen.

North Sea Port heeft in de verschillende projecten verschillende rollen. Deze mogelijke rollen voor North Sea Port zijn afgeleid van de strategische visie die ontwikkeld is binnen North Sea Port in 2021<sup>9</sup>. Deze rollen zijn:

- Belangenbehartiger: North Sea Port legt het project actief op tafel bij de relevante overheidspartijen die nodig zijn om het project verder te helpen;
- Actieve matchmaker: North Sea Port brengt de partijen bijeen die aan de lat zouden moeten staan voor het ontwikkelen en realiseren van het project: North Sea Port ontwikkelt, realiseert en financiert zelf niet;
- Co-creator maar zonder Capex: North Sea Port is zelf ook actief betrokken bij de vormgeving en ontwikkeling van het project, maar financiert niet;
- Co-creator met Capex: North Sea Port is zelf actief betrokken bij vormgeving en ontwikkeling van het project en financiert (deels) zelf (veelal in combinatie met andere partijen).

De daadwerkelijke stap van de criteria/kenmerken naar de logische invulling van deze rollen van North Sea Port is vervolgens gedaan op basis van een aantal algemene grondslagen:

- Belangenbehartiger: het project is van belang voor economie en/of duurzaamheid, mogelijk ook voor rendement, waarbij het belang duidelijk voorbij de grenzen van North Sea Port gaat en bij regionale danwel (inter)nationale overheden ligt.
- Actieve matchmakerrol: het project is van belang voor de economie en/of duurzaamheid, scoort beperkt voor het rendement van North Sea Port, het primaat ligt bij anderen waarbij een gezamenlijke ontwikkeling door partijen nodig is.
- Co-creator rol maar zonder Capex: het project is van belang voor economie en/of duurzaamheid, scoort beperkt op rendement voor North Sea Port en het primaat ligt bij anderen, maar er is wel ook rol van North Sea Port in vormgeving en ontwikkeling.
- Co-creator met Capex: project is van belang voor economie en/of duurzaamheid maar ook (deels) voor rendement van North Sea Port, het primaat ligt soms bij North Sea Port, maar kan ook bij anderen liggen.

NB. Indien een project in hoge mate bijdraagt aan het rendement van North Sea Port en het primaat ook bij North Sea Port ligt, komt dit project binnen de eigen financieringscapaciteit van North Sea Port te vallen (co-creator met capex).

Voor de concrete toewijzing van de scores verwijzen we naar de handleiding bij het afweegkader.

## Stap 2: schetsen van strategische opties

De uitwerking van de strategische opties grijpt terug op de criteria/kenmerken van de projecten zoals die zijn ingeschat in stap 1 in het afweegkader om tot de rol van North Sea Port te komen. Daarbij wordt nog een aantal specifieke aanvullende criteria/vragen gehanteerd:

- Op welk niveau ligt het belang van de opgave? (regionaal, nationaal, grensoverschrijdend)
- Wordt het project al concreet geprogrammeerd door een andere partij die hier het primaat heeft met daarvoor de nodige financiële middelen gealloceerd? Wie is die partij?
- Is het project al anderszins belegd, bijvoorbeeld in MIEK, MIRT of via een subsidiefonds?

---

<sup>9</sup> Strategie NSP

- Is er een kans dat North Sea Port alsnog benaderd wordt voor (gedeeltelijke) financiering van een project?
- Zijn er voordelen uit samenwerking met andere havens te halen?

Aan de hand van de antwoorden op deze vragen in het afweegkader worden vervolgens strategische opties opgesteld per project. De componenten van deze strategisch uitkomsten zijn:

- Financieren uit eigen capaciteit van North Sea Port;
- Direct opnemen in begroting van het rijk via bijvoorbeeld MIEK of MIRT;
- Opnemen in de begroting/uitvoeringsagenda van overheidsbedrijven die –op opdrachtbasis- handelen in opdracht van het rijk (zoals de netbeheerders TenneT, Gasunie en ProRail);
- Tijdelijke fondsen: diverse nationale en internationale subsidies en fondsen (zoals CEF-E, JIT fund, Recovery and Resilience Fund, Nationaal Groeifonds, SDE++, etc.);
- Financiering delen door samenwerking met andere havens;
- Financiering door (deels) private betrokkenheid.

### 4.3 Proces gevolgd om tot invulling te komen

#### Stap 1. Bepalen van de logische rol(len) van North Sea Port in de projecten

De stap van het scoren van de sub-criteria, onderliggend aan de strategische doelen economie, duurzaamheid en rendement, en ook de invulling van het primaat om vervolgens te komen tot bepaling van de logische rol van North Sea Port bij het project, heeft in een aantal rondes plaatsgevonden:

- Onderzoekers van Ecorys hebben dit in een overleg met drie eigen onderzoekers ingeschat;
- Onderzoekers van Erasmus UPT hebben dit in een eigen overleg met drie eigen onderzoekers ingeschat;
- De resultaten zijn op elkaar gelegd en besproken: waar verschillen zaten is dieper op de projecten ingegaan;
- De resultaten zijn voorgelegd aan zowel medewerkers van North Sea Port als het bestuur van North Sea Port om kritische reflectie te geven. Dit is in twee bijeenkomsten gebeurd. Daarnaast zijn de resultaten besproken in de begeleidende werkgroep om het onderzoek.

De onderzoekers hebben de inschatting op de sub criteria gedaan op basis van:

- Hun kennis van de projecten opgedaan in de verkenningsfase van deze studie waarin alle relevante rapporten zijn bekeken en minstens 10 gesprekken met minstens 15 medewerkers van North Sea Port, maar ook met de verschillende beleidsdepartementen van de verschillende ministeries zijn gevoerd;
- Hun algemene expertise op het gebied van havenontwikkeling;
- Soms specifiek gebruik makend van bij de onderzoekers beschikbare data (bijv. werkgelegenheid en toegevoegde waarde data uit haven- en maritieme monitor om beter gevoel voor de hoogte van werkgelegenheid en TW van verschillende haven gerelateerde economische activiteiten te krijgen).

NB Het gaat hier om projecten die nieuw zijn, waar soms nog het onderzoek voor in gang is en waar vaak nog geen MKBA voor aanwezig is. De onderzoekers hebben derhalve in veel gevallen slechts een zo goed mogelijk inschatting gemaakt op basis van vooral kwalitatieve argumentatie die gebaseerd is op analyse van relevante rapporten, uitgevoerde interviews en eigen expertise.

## Stap 2: Schetsen van strategisch opties per project

De strategische opties zijn vervolgens opgesteld op basis van de ingevulde criteria. Voor het invullen van de criteria en het doorwerken naar strategische opties is dezelfde werkwijze gehanteerd als voor stap 1, waarbij in meerdere rondes, met feedback vanuit medewerkers van North Sea Port. De strategische opties zijn -gestructureerd in factsheets - per project weergegeven.

### 4.4 Resultaten van het invullen van het afweegkader

**Rol North Sea Port** Tabel 8 laat per project de logische rol van NSP zien. Daar waar een 1 staat betekent dat een zeer duidelijke grote rol, 2 is een beperkte rol en leeg betekent geen rol. Duidelijk is dat North Sea Port maar voor een klein aantal projecten ook echt een rol als **Co-creator met Capex**, dus echt als (mede)investeerder, heeft. Dit zijn vooral de projecten waarbij sprake is van assets die tot het primaire domein van het havenbedrijf horen, zoals grond, kades en nautische infrastructurele voorzieningen.

Specifieke projecten die aandacht verdienen binnen deze rol zijn walstroomvoorzieningen, technologieën voor slim (autonoom) assetgebruik en voorzieningen die CCS en CCU bij bedrijven mogelijk maken. North Sea Port is vooral voor de grote opgaven van waterstof en elektrificatie en ook voor CCS **belangenbehartiger**: we hebben het hier over de projecten die voortkomen uit de grote opgaven van klimaatverandering. Daarnaast is North Sea Port nadrukkelijk belangenbehartiger voor grote infrastructuurprojecten zoals Rail Gent- Terneuzen en de Aanpassingen aan het Kanaal Gent-Terneuzen. Deze projecten zijn wat belang betreft veelal North Sea Port overstijgend en liggen daarmee ook logischerwijs deels op het bord van regionale of nationale overheden. Een aantal projecten liggen eerder op het bord van private partijen, North Sea Port speelt hier veelal de rol van **Matchmaker**.

Tabel 12: Overzicht rollen North Sea Port per project

Cluster	Tentative projectlijst	Belangenbehartiger	Actieve matchmaker	Co creator zonder capex voor NSP	(Co) creator met capex voor NSP
<b>Projecten die tot core business North Sea Port behoren</b>					
Havenareaal	Gebiedsontwikkeling North Sea Port op Nederlands grondgebied	1	1		1
Algemene haveninfrastructuur	Kadeinfrastructuur nieuw NL	2	1		1
	Overige projecten in het kader van reguliere bedrijfsvoering North Sea Port (o.a. instandhouding haveninfrastructuur NL, grondwerk NL (sanering in het kader van PFAS), weginfrastructuur/spoor en nutsvoorziening NL, klantspecifiek nieuwe infra NL, Groot onderhoud gebouwen/ICT systemen	2	2		1
<b>Projecten vanuit de 'nieuwe opgaven'</b>					
Waterstof	Waterstof import terminal (opslag, processing)	2	2		
	Regionale waterstof buisleidingen (waterstofnetwerk)	1	1	1	
	Groene waterstof (fabriek 1 GW en leidinginfra)	1	1		
Elektrificatie	Aanlanding wind op zee	1		1	
	380kV station Haven Vlissingen (werknaam; gelegen nabij Borssele)	1		2	
	Hoogspanningsverbinding Zeeuws-Vlaanderen (380kV)	1		2	
	Diverse projecten: windturbines en zonnepanelen	2	1	2	
	Walstroom voorzieningen voor zeevaart	2	1		1
Algemene nutsinfra	Multi-utility kruising/leidingstraat	1	1	2	
	Diverse pijpleidingen voor o.a. CO, synthetische nafta, zuurstof, water, syngas	2	1	2	
CO2	CCS bij diverse industriële spelers, terminals en transport per schip	1			1
	CCS Keten integratie in North Sea Port havengebied (bv. pijpleiding verbindingen)	1	1	1	2
	CCU bij diverse industriële spelers	2	2		
Warmte	Regionale warmte-buisleidingverbindingen t.b.v. warmtenetten o.b.v. industriële restwarmte Kanaalzone (gemeente Terneuzen) en Sloegebied (gemeente Borsele)		2	2	
	Fijnmazig warmtenetwerk Terneuzen & Vlissingen Oost (geb. omgeving)				
Wegtransport	Central Gate concept Haven Vlissingen	2	1		
Spoor	VEZA rail	1	2		
	Rail Gent Terneuzen	1	1		
Binnen- en zeevaart	Optimalisatie nautische toegankelijkheid kanaal gent Terneuzen	1	2		
Digitale infrastructuur en processen	Aanleg glasvezel backbone	2	2		
	Volledige 5G-dekking (autonoom, 'remote control') i.c.m. projectfactsheet 5G innovatie North Sea Port	2	2		
	Technologie ten behoeve van slim asset management en geconnecteerde infrastructuur (bv. autonome voertuigen)		2		1
	Havenbeveiligingssysteem voor (autonoom) ISPS-vervoer en haven-/terminaltoegang				
	Dataplatform voor dynamische, logistieke optimalisatie van havenprocessen	2	1	2	
	Investering cybersecurity	2	2		

## Strategische opties

De strategische opties betreffen de mogelijkheden voor North Sea Port om de nodige versterking van haar financieringspositie binnen die projecten te realiseren. Deze opties staan al eerder genoemd bij de beschrijving van het afweegkader. Voor 28 van de initieel geïdentificeerde relevant projecten zijn projectfactsheets opgesteld.

Op hoofdlijnen doen we de volgende observaties:

- Die projecten waarvoor North Sea Port een Co-creator rol met Capex rol heeft vallen vooral binnen de primaire taakopvatting van North Sea Port, waardoor financiering vanuit eigen financiële capaciteit de logische optie is. De onderzoekers hebben niet exact kunnen vaststellen of dit ook helemaal haalbaar is, North Sea Port heeft aangegeven dat dit wel zo lijkt. Het aanleggen van walstroomvoorzieningen vormt een uitzondering; naast het stuk wat tot de primaire taakopvatting van North Sea Port behoort, zijn er ook andere logische partijen die hier die hiervoor aan de lat staan. North Sea Port heeft hier ook een logische Capex-rol; de omvang van de nodige investeringen en welke andere partijen dat mede op zullen gaan pakken is echter nog onduidelijk. Dit geldt ook voor de diverse pijpleidingverbindingen tussen de bedrijven in het havengebied waar North Sea Port ook mogelijk een Capex rol heeft (maar vooral ook de bedrijven zelf aan de lat zullen staan).
- De projecten die onder de grote opgaven van de energie transitie vallen, waar North Sea Port niet direct met Capex in zit maar wel belangenbehartiger is, zijn grotendeels reeds belegd doordat ze zijn opgenomen in het MIEK, danwel worden opgepakt door de netbeheerders zoals TenneT en Gasunie die daarvoor financiële middelen vanuit de overheid hebben toegewezen. In hoeverre dit volledig voldoende is, is niet 100% zeker, maar de grote urgentie van financiering zoeken voor deze projecten is daarmee bij het huidige beeld nagenoeg verdwenen.
- Het project Rail Gent-Terneuzen krijgt financiering uit het Groeifonds en er wordt toegewerkt naar besluitvorming, waardoor opname in het MIRT mogelijk wordt.
- De optimalisatie nautische toegankelijkheid Kanaal-Gent Terneuzen bevindt zich nog in een onderzoeksfase, waarbij NSP onderzoek doet naar nut en noodzaak kanaalaanpassingen. North Sea Port heeft hier niet het primaat en in beginsel geen rol met Capex. Besluitvorming over het opstarten van een eventueel project rondom kanaalaanpassingen ligt bij IenW en MOW.

## De strategische optie van kapitaalverstrekking vanuit de Rijksoverheid via een aandeelhouderspositie

Bij aanvang van de verkenning is ook het alternatief van kapitaalverschaffing door het Rijk via aandeelhouderschap verkend. Dit is gebeurd bij de haven van Rotterdam ten tijde van de uitbreiding met Maasvlakte II. Het Rijk heeft nog steeds een aandeel in Port of Rotterdam NV. Behalve het bieden van versterking van de financieringspositie ten tijde van het Maasvlakte II project, is er daarmee een directe link tussen de Rijksoverheid en het Havenbedrijf.

De resultaten van het verkennen van deze optie in combinatie met de conclusies van urgentie tot het versterken van de financieringspositie van North Sea Port voorbij wat al is gerealiseerd, heeft ertoe geleid dat deze optie op dit moment voor de huidige opgaven niet meer als component van de strategische opties is opgenomen. Belangrijkste argumenten daartoe:

- Het vigerend deelnemingenbeleid van het Ministerie van Financiën biedt op dit moment voor de huidige opgaven geen duidelijke reden voor het Rijk om een deelneming in North Sea Port te doen;

- Vanwege de fusie met België en de voorwaarden in de statuten omtrent de verdeling van aandelen is een aandeelhouderschap vanuit de Nederlandse Rijksoverheid complex: er moet gelijkwaardigheid in de verhouding blijven bestaan en dat betekent dat ook aan Belgische zijde de nationale overheid aandeelhouder zou moeten worden;
- Vanwege het feit dat op dit moment een groot deel van de gedefinieerde projecten belegd lijkt te zijn of te kunnen worden, is de grote urgentie tot versterking van de financiering op dit moment voor de huidige opgaven verdwenen.

De onderzoekers hebben wel geconstateerd dat vooral bij aanvang van dit onderzoek de afstand te groot was tussen North Sea Port en de nationale overheid. Los van de optie van aandeelhouderschap door het Rijk dat dit, afhankelijk van invulling, (deels) zou kunnen overbruggen - blijft de behoefte om de relatie goed te borgen. Inmiddels neemt North Sea Port deel aan het reguliere overleg met EZK, SDR en provincie en heeft het ministerie van IenW regulier overleg in kader van accounthouderschap met North Sea Port. Het afweegkader biedt daarbij een goede basis voor deze gesprekken waarin de nationale opgaven die regionaal en grensoverschrijdend kunnen worden ingevuld te bespreken Dit geldt niet alleen voor de rijksoverheid, maar ook overheidspartijen die opdrachtbasis werken zoals TenneT of Gasunie.



## 5. Handelingsperspectieven en aanbevelingen

De verschillende onderdelen in deze eindrapportage geven een beeld van de opgaven die op het havengebied van North Sea Port afkomen, de projecten die op dit moment gedefinieerd zijn om deze opgaven aan te gaan en het afweegkader, waarin rolbepaling North Sea Port en eerste aanzet van de strategische opties, zijn bepaald. Gezamenlijk geven deze onderdelen van de positie waarin de haven van North Sea Port zich bevindt om de opgaven aan te gaan en beantwoorden ze de onderzoeksvraag of er een noodzaak is tot versterking van de financiële positie van North Sea Port. In deze afsluitende sectie werken wij een aantal observaties en aanbevelingen uit. Hierin onderscheiden wij vijf perspectieven:

- 1) Observaties met betrekking tot het totaalbeeld
- 2) Observaties met betrekking tot de invulling van de strategische opties
- 3) Observaties met betrekking tot het afweegkader
- 4) Observaties met betrekking tot het perspectief van het rijk en de provincie
- 5) Aanbevelingen

### 5.1 Totaalbeeld

- **De urgentie tot financiële versterking is sterk afgenomen**

De urgentie van financiering van de grote opgaven zoals genoemd in rapport Wientjes is over de looptijd van het project afgenomen. Waar aan het begin van het project nog veel onduidelijk en niet ingevuld was, is in de loop van dit project meer invulling gekomen. Doordat er door markt- en overheidspartijen samen projecten actief zijn opgenomen en er door overheden en netbeheerders middelen zijn gealloceerd voor diverse projecten, is een deel van de projecten al ingevuld en belegd. Enkele voorbeelden:

- De hoogspanningsverbindingen die zijn opgenomen in het MIEK en de 750 miljoen euro die gereserveerd is voor Gasunie om de benodigde voorinvesteringen in waterstofinfrastructuur te kunnen doen
- De voorwaardelijke toekenning van €105 miljoen vanuit het groeifonds voor Rail Gent Terneuzen en de aanlanding van wind op zee zijn nog twee voorbeelden.

Opmerking die nog wel gemaakt moet worden is dat de urgentie van de financiële versterking is afgenomen, maar niet de urgentie van de opgaven. De opgaven waar North Sea Port voor staat en de transities die North Sea Port en de partijen in het havengebied moeten maken zijn substantieel. Ook staan we in veel opzichten pas aan het begin van de transitiepaden en de te zetten stappen. Het nu beleggen van projecten bij partijen en/of het opnemen van projecten in bijvoorbeeld MIEK/MIRT is een belangrijke stap voor het havengebied. Echter, als deze stap(pen) -om wat voor reden dan ook- niet geëffectueerd of doorgezet worden, dan is het nodig opnieuw te bekijken of een versterking van de financiële positie nodig is.

### Actuele context van de studie

De context waar deze studie in is uitgevoerd is dynamisch van aard. Dit geldt ook voor de toekomst. Op diverse vlakken zijn ontwikkelingen en gebeurtenissen gaande die de mogelijke financiering en invulling van de opgaven waar North Sea Port voor staat constant beïnvloeden. Op moment van opleveren van het rapport is sprake van buitensporig hoge energieprijzen, voornamelijk als gevolg van de oorlog in Oekraïne. Deze ontwikkelingen op de energiemarkt zijn niet expliciet meegenomen in dit onderzoek, maar zijn wel een voorbeeld van de dynamiek in de context om deze studie heen, die tot nieuwe uitgangspunten kunnen leiden. De hoge prijzen hebben namelijk invloed op de besluitvorming van de bedrijven binnen North Sea Port en kunnen de investeringen specifiek voor de energietransitie negatief beïnvloeden. En de energiecrisis maar ook andere crisissen zoals de oorlog in Oekraïne, die er zijn of ontstaan, kunnen ook bij de overheden tot nieuwe en andere besluiten leiden waar het gaat om het alloceren van gelden. De bevindingen en conclusies in deze verkenning kunnen daarom niet als een vaststaand gegeven voor de nabije en verdere toekomst beschouwd worden.

- **Op dit moment is er geen concrete financieringsvraag op korte termijn. Mogelijk ontstaat deze wel op de langere termijn**

North Sea Port staat voor een aantal transitie- en opgaven. Het gaat hier primair om opgaven die voortkomen uit de energie- en klimaattransitie, maar ook op het gebied van digitalisering en de 'meer traditionele opgaven' op het gebied van mobiliteit, infrastructuur en bereikbaarheid. Om deze opgaven aan te gaan is een set aan projecten gedefinieerd. Doordat verschillende van de gedefinieerde projecten zijn opgenomen in bijvoorbeeld MIEK of MIRT is er op dit moment op de korte termijn voor de huidige opgaven geen concrete financieringsvraag. Ondanks dat een deel van de projecten voor nu is ingevuld en belegd laten ervaringen en ontwikkelingen ook wel zien dat nog niet alles even zeker is en dat monitoring noodzakelijk blijft. Op het moment dat nu opgenomen projecten of belegde financiële middelen -om welke reden dan ook- niet (kunnen) worden doorgezet, moet de afweging of financiële versterking nodig is opnieuw worden gemaakt.

Daarnaast vraagt een klein aantal van de gedefinieerde projecten op termijn mogelijk nog om additionele financiering, maar deze projecten zijn nog niet uitgekristalliseerd voor wat betreft haalbaarheid, scope en business/value case. Twee voorbeelden hiervan zijn:

- multi-utility kruising
- (onderdelen) van de waterstofinfrastructuur

Het is voor alle betrokken stakeholders goed zichzelf de vraag te blijven stellen in welke situatie en onder welke omstandigheden versterking van de financiële positie wel noodzakelijk zou kunnen zijn. Een scenario waarin een (wettelijke) verplichting op het havengebied van North Sea Port afkomt, waaruit verplichtingen voortvloeien die North Sea Port niet zelfstandig zou kunnen dragen kan een aanleiding zijn. Bij projecten die uit een dergelijke verplichting voortvloeien leidt het afweegkader tot een logische rolbepaling van North Sea Port en de invulling van de strategische opties.

- **Monitoren van status en voortgang blijft nodig**

Ondanks dat een deel van de projecten voor nu is ingevuld en belegd laten ervaringen en ontwikkelingen ook wel zien dat nog niet alles even zeker is. Vrijdag 10 juni 2022 bevestigde minister van Financiën Kaag nog dat het kabinet ruim 2 miljard euro uit drie fondsen (het Nationaal Groeifonds, het klimaatfonds en

het stikstoffonds) haalt om te investeren in defensie<sup>10</sup>. Het scherp in de gaten houden van op dit moment belegde projecten of gealloceerde middelen blijft nodig omdat de huidige status nog geen absolute zekerheid biedt. Daarnaast is het van belang dat North Sea Port en de (rijks)overheid op bestuurlijk niveau met betrokkenheid van de relevante departementen (op dit moment EZK en IenW) met elkaar in gesprek blijven treden over relevante ontwikkelingen.

## 5.2 Invulling strategische opties

- **North Sea Port heeft in veel projecten geen investeringsrol**

Bij veel van de gedefinieerde projecten ligt het financieel primaat om tot uitvoering te komen bij andere partijen. North Sea Port heeft dan geen investeringsrol (co-creator met capex). Wel heeft zij dan een rol te spelen als matchmaker, belangenbehartiger of co-creator zonder capex. Bij projecten die behoren tot de core business van het havenbedrijf van North Sea Port is het logisch dat North Sea Port investeert. Daarnaast zijn er slechts enkele voorbeelden van projecten -denk bijvoorbeeld aan walstroom of het transport per schip naar Rotterdam van de afgevangen CO<sub>2</sub>- waar het havenbedrijf ook een rol als co-creator met capex logischerwijs inneemt.

- **Op fonds en subsidie-gebied komen steeds nieuwe mogelijkheden**

Ook op het gebied van de fondsen en subsidies is er sprake van continue ontwikkelingen. Daarom is het zaak om ook hier goed te blijven opletten en scherp in de gaten te blijven houden wat er gebeurt en welke mogelijkheden er zijn. Enkele voorbeelden:

- In het ingediende plan bij de EU voor het Recovery and Resilience Facility zijn Groenvermogen Waterstof en Wind op Zee genoemd. Of, en zo ja hoe, dit van toepassing is voor North Sea Port vergt nader onderzoek.
- CEF-Energy is sterk in ontwikkeling met recent een nieuwe ronde van calls voor projecten.
- Ook binnen Nederland is het Groeifonds toe aan de derde ronde en kwam midden april 500 miljoen euro extra voor het GroenvermogenNL programma.

Vanuit de diverse (inter)nationale overheden en instanties is momenteel, maar zeker ook de komende jaren, veel geld beschikbaar om de energietransitie en andere opgaven aan te gaan. Het is zaak om goed bij te blijven welke mogelijkheden er zijn om projecten (deels) te financieren.

- **Versterking van financiering via aandelenstructuur is op dit moment en voor de huidige opgaven niet aan de orde als strategische optie**

Gedurende het traject is gebleken dat versterking van de financiering via aandelenstructuur op dit moment en voor de huidige opgaven niet aan de orde is als strategische optie. Gezien de beschikbare strategische opties en de gevraagde karakteristieken zijn andere strategische opties beter geschikt. Versterking van de financiering via staatsdeelneming is een vergaande maatregel en kan alleen worden overwogen bij bedrijven die van strategisch belang zijn voor de gehele Nederlandse economie of vitale infrastructuur beheren. Op dit moment was dat om eerder genoemde redenen niet van toepassing.

- **Strategische opties verschillen per project**

De relevante strategische opties verschillen per project. In deze studie onderscheiden wij:

- 1) eigen capaciteit van North Sea Port

<sup>10</sup> <https://www.rtlnieuws.nl/nieuws/politiek/artikel/5310032/meer-geld-naar-aow-en-defensie-kabinet-snijdt-klimaat-en-stikstof>

- 2) direct opnemen in de begroting van het rijk via bijvoorbeeld MIEK of MIRT
- 3) onderbrengen bij overheidsbedrijven die -op opdrachtbasis- handelen in opdracht van het rijk zoals TenneT, Gasunie of Fluxys
- 4) tijdelijke financiering (subsidies en fondsen)
- 5) samenwerking met andere havens
- 6) private betrokkenheid

Het beeld vanuit de factsheets, waarin wij de strategische opties voor de gedefinieerde projecten hebben ingevuld, laat een divers beeld zien. Waar sommige projecten duidelijk op het bord van het havenbedrijf liggen, is private betrokkenheid bij bijvoorbeeld CCU weer de logische strategische optie. Bij de hoogspanningsverbindingen of elektriciteitsinfrastructuur is opname in de begroting van het rijk via het MIEK weer van toepassing. Vanuit het afweegkader en de daarin opgenomen criteria en elementen volgt een logische invulling van de strategische opties, afhankelijk van de karakteristieken van het project.

### 5.3 Afweegkader

- **Een goed afweegkader is nodig gebleken om de rol van North Sea Port en om de strategische opties voor versterking van financiering te bepalen**

Gedurende het project is de behoefte gebleken om op gestructureerde wijze te kijken naar welke rol voor het havenbedrijf van North Sea Port de logische is om op te pakken in de verschillende projecten. De criteria om te komen tot de rolbepaling zijn:

- Mate waarin het project bijdraagt aan de strategische doelstellingen van North Sea Port Bij welke partij het primaat ligt
- In hoeverre het belang van het project voorbij North Sea Port en het eigen havencomplex zelf gaat
- In hoeverre het project nadrukkelijk de inzet van meerdere partijen vraagt die in gezamenlijkheid het project zouden moeten realiseren

Na het bepalen van de relevante rol(len) wordt op basis van een aantal aanvullende karakteristieken van een project de stap naar de invulling van de strategische opties gemaakt.

Gezamenlijk biedt dit afweegkader een gestructureerde en kwalitatieve wijze om de invulling van projecten te benaderen. Voor de momenteel gedefinieerde projecten is dit in deze studie gebruikt, maar idealiter zou het afweegkader ook de basis vormen onder toekomstige discussies tussen het havenbedrijf en (rijks)overheid. Het niet exacte karakter van het afweegkader zorgt ervoor dat scores kunnen wijzigen door nieuwe inzichten of informatie. Dit zou met regelmaat geagendeerd en besproken moeten worden met elkaar. Maar met het afweegkader is ook een structurele aanpak gerealiseerd die de discussie tussen North Sea Port en haar stakeholders waar het gaat om bespreken wie welke rol en verantwoordelijkheid heeft kan sturen en kan bepalen hoe je met elkaar de nodige opgaven kunt realiseren. Daarnaast is de systematiek van het afweegkader breder dan alleen de huidige toepassing van het aangaan van de opgaven in North Sea Port. De systematiek is ook bruikbaar voor andere (overheids- en private) partijen in Zeeland, maar ook daarbuiten.

## 5.4 Perspectief Rijk en Provincie

- **De opgaven waar North Sea Port voor staat zijn ten dele van regionaal en nationaal belang**

Een deel van de opgaven waar North Sea Port voor staat overstijgen het havengebied en zijn van regionaal of zelfs (inter)nationaal belang. De bijdrage aan verduurzaming door middel van emissiereductie of de aanlanding van wind op zee dragen bij aan doelen die een breder belang hebben dan louter dat van het havenbedrijf of het havengebied. Het is daarom ook logisch dat voor sommige componenten en projecten er vanuit de diverse overheden of overheidsbedrijven die op opdrachtbasis handelen projecten belegd en/of middelen gealloceerd zijn.

## 5.5 Aanbevelingen

Tot slot doen wij hier nog een aantal concrete aanbevelingen voor initieel het havenbedrijf van North Sea Port:

- Het monitoren van ontwikkelingen rondom -en de voortgang van- de in dit onderzoekskader geïdentificeerde projecten en de daarbij veronderstelde financiering is natuurlijk een noodzakelijk vervolg. Ook het daadwerkelijk effectueren van toezeggingen -en het monitoren daarvan- is een vervolgstap die van belang is.
- Monitor actief hoe budgetten en beleidsprioriteiten zich ontwikkelen. North Sea Port moet vanuit haar rol in het netwerk voortgang op grote transitiedossiers bewaken en verbinding blijven zoeken tussen bedrijfsleven (met transitieopgaven) en de partijen die nodig zijn voor realisatie van deze opgaven (beleidskaders, financiering). Het is ook van belang dat North Sea Port en de (rijks)overheid op bestuurlijk niveau met betrokkenheid van de relevante departementen (op dit moment EZK en IenW) met elkaar in gesprek blijven treden over relevante ontwikkelingen.
- Gebruik de handvatten die de nieuwe strategie en het afweegkader bieden om bij huidige maar ook nieuwe projecten die vanuit de grote uitdagingen op North Sea Port afkomen adaptief deze rol te (her)definiëren. Doe dit periodiek met de relevante stakeholders waaronder ook de bestuurders. Het borgen van het (werken met) afweegkader(s) binnen North Sea Port is daarmee van groot belang. Het is nodig deze regelmatig te actualiseren. Door de onderzoekers is het afweegkader nu eenmalig ontwikkeld en ingevuld, maar wij adviseren het bestuur van NSP dit op te nemen in de reguliere North Sea Port processen. Het kan hiervoor handig zijn voor North Sea Port het afweegkader te verbinden met de wijze van omgaan met diverse stakeholders. Het is van belang blijvend subsidiemogelijkheden in de gaten te houden. Hierbij is het benutten in (vooral) EU verband van de bijzondere positie van North Sea Port als grensoverschrijdend haven-industrieel complex een strategisch element. Wanneer dit opportuun is, adviseren wij aansluiting te zoeken bij bestaande initiatieven (bijv. rondom digitalisering).
- Werk (maatschappelijke) businesscases verder uit om de volgende fase voor nog niet uitgekristalliseerde projecten in te kunnen gaan. Het is van belang om de (bredere) toegevoegde waarde en het belang aan te tonen en de juiste strategische opties te kunnen bepalen.

## 6. Bijlages

Dit eindrapport is weliswaar zelfstandig leesbaar, maar bouwt voort op binnen dit project ontwikkelde producten en rapporten. Er zijn 4 onderliggende analyses, waarvan de conclusies verwerkt zijn in deze overkoepelende rapportage. Naast de in dit rapport gebruikte overkoepelende informatie en beelden, bevatten de twee opgenomen bijlages ook nog specifieke informatie en beelden.

De volgende bijlages worden opgeleverd met dit eindrapport:

- **Bijlage 1: Achtergrond verkenning strategische opgaven**  
De rapportage naar de verkenning van de strategische opgaven en strategische opties, inclusief fondsen en subsidies is integraal opgenomen als bijlage 1. De hoofdlijnen zijn uitgewerkt in hoofdstuk 2 van dit rapport, maar volledige rapportage is als bijlage opgenomen.
- **Bijlage 2: Overzicht fondsen en subsidies transitieopgaven**  
Een overzicht van relevante fondsen op de verschillende niveaus (EU, nationaal NL, nationaal BE, provincie Zeeland), inclusief enkele belangrijke karakteristieken.