



**Aan de Leden van de commissie voor Infrastructuur en Milieu.
Tweede Kamer der Staten-Generaal
Postbus 20018
2500 EA DEN HAAG**

**Betreft: reactie van de Branche Organisatie Zeehavens BOZ op brief en
onderzoek I&M over staatsteun in buurlanden en het mislopen van lading door
de Nederlandse zeehavens.**

Voor: Algemeen Overleg Scheepvaart, dinsdag 10 juni 2014, 16-18h.

Rotterdam, 6 juni 2014

BOZ-SZB2

Geachte Leden,

De Nederlandse zeehavens lopen lading mis doordat de havens in Vlaanderen en Duitsland structureel gesubsidieerd worden door hun overheden. Dat bleek uit de brief van de minister van I&M van 6 maart 2014 aan de Tweede Kamer en uit het onderzoek naar het 'Level playing field', dat RHV-Erasmus Universiteit en Ecorys in opdracht van het ministerie van Infrastructuur en Milieu hebben uitgevoerd.

In Hamburg, Wilhelmshaven, Bremerhaven, Antwerpen en Zeebrugge betalen de lokale en regionale overheden structureel fors mee aan haveninvesteringen, die in Nederland door de havenbedrijven volledig zelf worden gefinancierd. Deze praktijk betekent dat deze buitenlandse havenbedrijven aan hun klanten lagere tarieven kunnen doorberekenen. Hierdoor lopen de Nederlandse havens lading, werk en inkomsten mis. De onderzoekers becijferen dat door deze oneerlijke concurrentie alleen Rotterdam al 1 miljoen TEU containers per jaar misloopt. De Nederlandse economie mist daardoor een toegevoegde waarde van € 300 miljoen per jaar. Als de baggerwerkzaamheden op kosten van de overheid voor het op diepte houden van Elbe, Maas en Schelde niet meegeteld worden, dan ontvangen de Vlaamse havens € 0,54 per ton per jaar van de overheid, de Duitse € 0,81 en de Nederlandse zeehavens niets.

Verontrustende voorbeelden

In het onderzoeksrapport worden voorbeelden genoemd van hoe buurlanden meebetalen aan hun havens;

1. Zo kostte de aanleg van het Antwerpse Deurganckdock voor containeroverslag in de periode 1996-2012 € 570 miljoen, waarvan volgens de onderzoekers ruim driekwart is betaald door het Vlaams Gewest.
2. In Noord-Duitsland betaalt de overheid ook mee aan haveninfrastructuur en passen de deelstaten de jaarlijkse verliezen van de havenbedrijven bij uit de algemene middelen.

Deze praktijk staat in schril contrast met de gang van zaken in Nederland. Hier financieren de havenbeheerders de investeringen in de haveninfrastructuur helemaal zelf én betalen ze daarbovenop ook nog dividend uit aan de overheid. Het Havenbedrijf Rotterdam keerde vorig jaar € 86 miljoen dividend uit aan de gemeente en het Rijk, het Havenbedrijf Amsterdam maakt dit jaar € 50 miljoen over naar de stad.

Nederlandse havens houden eigen broek op

De Nederlandse havenbedrijven ontwikkelen en exploiteren hun havens zonder de subsidies die de concurrenten wel krijgen.

Het Havenbedrijf Rotterdam legde de Tweede Maasvlakte voor eigen rekening en risico aan. Daarbij heeft Rotterdam wel gebruik kunnen maken van een bijdrage van het Rijk, maar aangezien dit bedrag met een marktconforme rente moet worden terugbetaald, is dat dus bepaald geen subsidie.

En als bijvoorbeeld Zeeland Seaports een containerterminal wil realiseren dan krijgt het ook geen financiële steun van de overheid, zoals in het slechts 30 km verderop gelegen Vlaanderen wel gebruikelijk is.

Uitgangspunt in Nederland is dat havens business case gestuurd ontwikkeld worden. Dat is economisch gezien een verstandig uitgangspunt. Maar dit zet de Nederlandse havens in een open Europese markt wel op achterstand als de buurlanden hun havens financieel fors steunen. Zonder een gelijk speelveld is de concurrentie niet fair.

Natuurlijk, als het Rijk de Nederlandse havens nu een vergelijkbaar subsidiebedrag toeschuift, is het speelveld ook weer gelijk. Maar realiteitszin en overtuiging vergen dat wij als zeehavens bepleiten dat de Europese Commissie en de lidstaten nu voortvarend werk maken van het organiseren van een gelijk speelveld in Europa. Wij hanteren als uitgangspunt dat een vitale economische sector geen subsidiering vergt.

Voorkom verder concurrentienadeel

Het onderzoek geeft ook aan dat het buitengewoon onverstandig is om de nu toch al benadeelde Nederlandse publieke havenbeheerders ook nog vennootschapsbelasting te laten betalen, zoals de Europese Commissie aan Nederland heeft opgedragen. Andere landen gaan met deze verplichting "handig" om en betalen in de praktijk geen of nauwelijks vennootschapsbelasting. Alleen al voor het Havenbedrijf Rotterdam zou dit een extra lastenverzwaring en dus een verder concurrentienadeel van ongeveer € 50 miljoen per jaar kunnen betekenen. Wij menen dan ook dat de staatsecretaris van Financiën in zijn wetsvoorstel voor de modernisering van de vennootschapsbelastingplicht terecht een uitzondering voor de zeehavenbeheerders heeft opgenomen, onder verwijzing naar het internationale speelveld.

Europese regelgeving voor een open Europese markt is een goede zaak. Maar bij de nationale vertaling daarvan moet voorkomen worden dat het Rijk er een nationale kop bovenop zet. Ook hier zijn concrete voorbeelden van te noemen;

1. Op basis van dezelfde Europese regelgeving geldt in Duitsland een vergunningplicht bij een stikstof-emissies die zeven maal zo groot is als in Nederland (1 mol/ha/jr) en wordt vanwege het niet kunnen aantonen van significante effecten in de voor natuurwaarden relevante deposities het optrekken van deze grens naar een twintig maal hogere grens overwogen. Zo'n verschil in vergunningverlening maakt investeren over de grens al snel eenvoudiger en goedkoper.
2. Wij ervaren dagelijks dat het spoorvervoer in de Duitse en Vlaamse havens aantrekkelijker wordt gemaakt met subsidies.
3. En in Vlaanderen wordt slechts een deel van de inspectiekosten aan de sector doorberekend, terwijl Nederland als uitgangspunt hanteert dat de inspectietarieven volledig kostendekkend zijn. Een graniet-importeur is voor dezelfde lading in Nederland € 35.000 per jaar aan inspectiekosten kwijt en in

Antwerpen € 500. Bij de import van vlees en plantaardige materialen stijgen in Nederland eveneens de tarieven in vergelijking met de buurhavens.

Dit soort verschillen leidt tot het uitwijken van schip, lading, werk in de havens en in de keten en tot verlies aan meerwaarde voor de Nederlandse economie. Al deze posten samengevoegd schaden merkbaar de concurrentiepositie van de Nederlandse havens.

Het is van groot belang voor de concurrentiepositie van de Nederlandse havens, voor de Europese economische ontwikkeling en voor het draagvlak voor de Europese samenwerking, dat Nederland aanstuurt op realisatie van een gelijk speelveld voor de Europese havens.

Daarbij bepleiten wij een tweesporen beleid van enerzijds transparantie en afbouw van staatsteun aan zeehavens in Europa én anderzijds het opstellen van een gericht beleidspakket voor de versterking van de positie van de zeehavens in Nederland door:

- 1) een gerichte prioritering van de investeringsmiddelen van het Rijk ten gunste van het verdienvermogen van Nederland in de zeehavens, onder meer door binnen het MIRT tijdig de kwaliteit en kwantiteit van de achterlandverbindingen van de Nederlandse zeehavens op orde te hebben. De Nederlandse zeehavens beschikken over een sterke ontsluiting via de binnenvaart, maar de buurlanden winnen positie door investeringen in spoor, hetgeen een toekomstgerichte impuls voor het Nederlandse spoorproduct alleszins rechtvaardigt.

- 2) versnellen van de besluitvorming (CHW, Omgevingswet, pilot havenkoepel) en stroomlijnen van de vergunningverlening,

- 3) voorkomen van nationale koppen in wetgeving, normstelling, uitvoering en handhaving bij internationale verplichtingen,

- 4) beperken van de juridisering van informatiedocumenten en monitoringsverplichtingen bij vergunningverlening (zie PGS),

- 5) beperken van de doorberekening van inspectiekosten aan sectoren tot een met het buitenland vergelijkbaar kostenniveau.

Deze reactie wordt onderschreven door de in de Branche Organisatie Zeehavens BOZ samenwerkende havenbeheerders van Amsterdam, Groningen, Moerdijk, Rotterdam en Zeeland.

Graag zijn wij bereid onze voorstellen nader toe te lichten.

Hoogachtend,



Jaap Jelle Feenstra
Algemeen Secretaris
Branche Organisatie Zeehavens.