



Branche Organisatie Zeehavens

De Branche Organisatie Zeehavens (BOZ) is een samenwerkende organisatie van havenbedrijven in Nederland. De BOZ heeft als doel de belangen van de havenbedrijven te behartigen en te verdedigen. De BOZ werkt samen met de Rijksoverheid en andere stakeholders om de zeehavensector te ontwikkelen en te verbeteren.

Aan de directie Maritieme Zaken,
Directoraat-Generaal Bereikbaarheid
Ministerie van Infrastructuur en Milieu.
Ter attentie van mr. B. Gijsbers,
Postbus 20901, 2597 JG Den Haag.

BOZ.I-HRZB

Betreft : Inbreng BOZ voor Herijking Rijkszeehavenbeleid.

Geachte mw. Gijsbers,

17 jan 2014.

De in de Branche Organisatie Zeehavens (BOZ) samenwerkende havenbedrijven onderschrijven de wens van de minister van I&M om het zeehavenbeleid van de Rijksoverheid te actualiseren. Het vigerende Rijkszeehavenbeleid is vastgelegd in de Nota Zeehavens van nov 2004. Feitelijk ligt in de publicatie van de Beleidsbrief Duurzame Zeehavens van nov 2008 en de Mainportvisie van juni 2009 al de overweging besloten dat de eerdere beleidskaders van 2004 bijstelling vergen.

Een geactualiseerd beleidskader en een twee-jaarlijks voortschrijdend werkprogramma kan er tevens toe bijdragen dat het zeehavenbeleid een meer prominente plaats op de politiek-bestuurlijke agenda verkrijgt, hetgeen eveneens door de BOZ-deelnemers wordt onderschreven.

Vanuit onze dagelijkse werkzaamheden als havenbeheerders en -ontwikkelaars signaleren wij dat in de afgelopen periode van circa 10 jaar onder meer de volgende, relevante trends en ontwikkelingen zich hebben voorgedaan, die eveneens een actualisatie van het Rijksbeleid rechtvaardigen;

- Organisatie en samenwerking.

Nagenoeg alle zeehavenbedrijven hebben in de afgelopen periode een ontwikkeling van overheidsdienst naar een verzelfstandigde overheids-NV doorlopen. Deze verzelfstandigingsoperatie heeft er toe bijgedragen dat naast de historische lokale oriëntatie van de havenbedrijven er op basis van zakelijke overwegingen nieuwe mogelijkheden voor overleg, afstemming en samenwerking zijn ontstaan, zoals blijkt uit het opbouwen van de havenmanagementsystemen tussen de havenbedrijven, de samenwerking van de havenbeheerders van Amsterdam en Rotterdam in Keyrail en Portbase en uit de oprichting van de BOZ in maart 2012, waarin nu de zeehavenbedrijven van Amsterdam, Groningen, Moerdijk, Rotterdam en Zeeland samen werken.

- Belang publieke beleidskaders.
Het havenbedrijfsleven en de havenbedrijven zijn primair verantwoordelijk voor een profijtelijk en toekomstgericht zeehavenbeleid, maar deze functie kunnen ze alleen succesvol realiseren binnen passende publieke beleidskaders. De oriëntatie van de havenbedrijven is in het afgelopen decennium verder verschoven van een lokaal-regionaal naar een nationaal-internationaal werkveld. Deze opschaling past bij de dominante trends van globalisering, de actuele consolidatie tussen marktpartijen en bij de toenemende schaalvergroting in de transporttechnologie. Deze opschaling positioneert de zeehavens als hubs in wereldomvattende ketens, hetgeen vervolgens ook eisen stelt aan de publieke beleidskaders. Een succesvolle havenontwikkeling op een concurrerende wereldmarkt vergt een gericht en onderling op elkaar afgestemd overheidsbeleid over investeringsklimaat, een economisch gelijk speelveld, tijdige ruimtelijke reserveringen en investeringen in infrastructuur, voortvarende vergunningverlening, etc. Wij menen dat de Herijking van het Rijkszeehavenbeleid op deze opschaling moet aansluiten en noodzaakt tot een internationaal georiënteerd en gecoördineerd overheidsbeleid.
- Samenleving en markt.
Zoals mag blijken uit de diverse (ontwerp) Havenvisies van de havenbedrijven, heeft de afgelopen 10 jaar ook een verbreding van het werkveld van de havenbedrijven met zich meegebracht, waarin naast industrie, energie en logistiek ook nadrukkelijk een herkenbare en ambitieuze inzet voor duurzaamheid en innovatie centraal staat. Zeehavens moeten hun licence-to-operate verdienen door op een gebalanceerde wijze de verder havenontwikkeling te laten aansluiten bij de vereiste omgevingskwaliteiten om zodoende voor hun licence-to-grow, vertrouwen en draagvlak te verkrijgen om nieuwe vormen van bedrijvigheid ruimte te kunnen bieden.
- Meerwaarde-ontwikkeling.
Zoals blijkt uit de jaarlijkse Havenmonitor en het in het kader van de Herijking uitgevoerde onderzoek van Buck, leveren de zeehavens een betekenisvolle toegevoegde waarde aan de nationale economie van totaal 48.5 miljard euro per jaar, zijnde 8.8 % van het BNP en een totale werkgelegenheid van ca 400.000 arbeidsplaatsen. Deze meerwaarde-ontwikkeling ontstaat niet alleen in en rond de havencomplexen, maar komt alle regio's en provincies in Nederland ten goede. Deze meerwaarde-ontwikkeling rechtvaardigt, juist in een periode van bescheiden economische groei, een gerichte versterking van de Nederlandse haven economie.

BOZ sluit zich aan bij de door het Rijk gestelde doelen voor het zeehavenbeleid; streven naar duurzame en concurrerende zeehavens, vergroten economische betekenis voor nationale economie door investeringen in infrastructuur, het wegnemen van belemmeringen en het agenderen van duurzaamheid en innovatie.

BOZ benoemt de volgende prioritaire punten voor de Herijking van het Rijksbeleid om een toekomstgerichte en betekenisvolle zeehavenontwikkeling mogelijk te maken;

- Actief organiseren van Europees gelijk speelveld.
De Nederlandse haven economie ondervindt dagelijks nadeel van de investeringsbijdragen van Noord-Duitse en Vlaamse regionale overheden in de haveninfrastructuur, terwijl Nederlandse havenbeheerders deze investeringen zelf

dragen en moeten doorberekenen in hun haventarieven. Deze verstoring van het gelijke speelveld vertaalt zich in merkbare concurrentieverschillen tussen de Nederlandse zeehavens en de havens in onze directe buurlanden. Deze concurrentieverschillen leiden tot omvangrijke en ingrijpende prijsverschillen voor de Nederlandse industrie. Wij sluiten ons aan bij de beantwoording van minister Schultz op de Kamervragen van VVD en PvdA op 1 okt 2013; de Belgische/Vlaamse overheden trekken jaarlijks 350 mln euro uit voor de 4 Vlaamse zeehavens, terwijl de Nederlandse zeehavens vergelijkbare kosten voor eigen rekening moeten nemen. De minister constateert dat hier geen sprake is van het door haar gewenste level playing field en kondigt overleg met de EU lidstaten aan over de EU-Havenverordening en de vennootschapsbelasting voor havenbeheerders.

BOZ sluit zich bij deze aanpak aan. Daarbij verwijzen we naar de breed onderschreven reactie, die BOZ op 29 aug 2013 heeft gepubliceerd over de EU-Havenverordening en haar gecoördineerde inbreng bij de questionnaire van de EC over het gelijke speelveld, de fiscale lastendruk en het EC-voorstel voor de invoering van de vennootschapsbelasting voor havenbedrijven.

Het concurrentieverschil dat de Nederlandse haven economie ondervindt door de regionale overheidsbijdragen in de buurlanden wordt verder versterkt door nationale beleidskoppelingen bij de implementatie van Europese regelgeving in onze nationale wetgeving. BOZ verlangt van het Rijk dat dergelijke verstoringen van het gelijke speelveld actief worden aangepakt en effectief worden weggenomen. En zolang deze concurrentienadelen als gevolg van nationale beleidskoppelingen nog voortbestaan, de aantoonbare nadelen financieel worden gecompenseerd door het verantwoordelijke beleidsdepartement.

- Coördinatie Rijksbeleid.

Het beleid van diverse departementen is sterk bepalend voor de verdere zeehavenontwikkeling, maar komt veelal geïsoleerd per afdeling en departement tot stand. Zo loopt bijvoorbeeld het gewenste modalsplit-beleid vast op de beschikbare capaciteit van het spoorstelsel en stagneren investeringen in industrie en energie op onzekerheden over natuurbeheersplannen. BOZ bepleit dat I&M de interdepartementale coördinatie op zich neemt ten gunste van een eenduidig en meerjarig robuust strategisch zeehavenbeleid.

- Gerichte beleidsinzet I&M.

Zoals genoemd, is een succesvolle havenontwikkeling bovenal een verantwoordelijkheid van het havenbedrijfsleven en de havenbeheerders. Daarbij stelt de overheid haar randvoorwaardelijke kaders en kent ze haar specifieke en onvervreembare publieke verantwoordelijkheden en mogelijkheden. BOZ bepleit dat I&M haar specifieke publieke inzet gericht hanteert en actief optreedt bij stagnatie (bijv rond vergunningverlening en bij onduidelijkheid over de vaststelling en financiering van de Natura-2000-beheersplannen), bij het verder vorm en richting geven van het intensiveren van de havensamenwerking (zoals ook door de minister op 29 nov 2013 is aangegeven bij het Amsterdamse havendiner), bij het overleg met overheden over grensoverschrijdende infrastructuur (derde spoor Duitsland, spoorcorridor naar Antwerpen) en bij het verwerven van Europese TENT/CEF-middelen voor co-financiering van onderzoeksvoorstellen (zie voorstel Vlaams Nederlandse Delta voor upgraden

spoorstelsel) en investeringsprogramma's (zie uitrol LNG-toepassing voor binnenvaart).

- Versnelde uitvoering haven-infrastructuren SVIR-MIRT.

Voor de zeehavens is een tijdige realisatie van voldoende capaciteit op de haven-ontsluitende infrastructuur-projecten en op de achterlandverbindingen van cruciaal belang. Dit belang is in de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte ook benoemd. BOZ bepleit een voortvarende besluitvorming en realisatie van deze projecten op basis van de Crisis- en Herstelwet en de Omgevingswet en een prioritaire fasering en financiering van deze multimodale projecten in het MIRT. Dat stelt de zeehavens in staat om zich blijvend te presenteren als aantrekkelijke vestigingslocaties en verder bij te dragen aan de meerwaarde-ontwikkeling voor de regionale en nationale economie.

- Wet- en regelgeving.

Voor het vestigingsklimaat is een toekomstgericht en meerjarig robuust overheidsbeleid van groot belang, evenals het versnellen en stroomlijnen van de besluitvorming over vergunningverlening en infrastructurele projecten.

BOZ waardeert de inzet van het Rijk om de besluitvorming te versnellen via de CHW en de Omgevingswet. Aangezien de havenbeheerders op een internationale markt actief zijn en duidelijkheid over investeringsbeslissingen een bepalende vestigingsfactor vormt, adviseren wij de rijksoverheid in de Omgevingswet een target over het tempo van besluitvorming en vergunningverlening op te nemen, die aansluit op de praktijk in onze buurlanden.

De zeehavenbedrijven steunen de pilot om voor het Rotterdamse havengebied een gebiedsgerichte koepelbenadering op te zetten en bepleiten op basis van de daarmee opgedane ervaringen een verbrede toepassing voor alle zeehavengebieden.

BOZ wil graag in overleg met I&M treden om bovengenoemde punten toe te lichten en er actief aan bijdragen om het beleid van de Rijksoverheid en van de havenbeheerders maximaal te richten op een verdere succesvolle ontwikkeling van de zeehaven economie. Daarbij willen wij ook graag gezamenlijk uitvoering geven aan de in het kader van het Werkprogramma Herijking Rijkszeehavenbeleid benoemde thema's en onderzoeken. Daarmee reageert BOZ ook positief op het verzoek van I&M voor deelname aan de projectgroepen en bestuurlijk overleg voor de Herijking van het Rijkszeehavenbeleid.

Met vriendelijke groet,



Jaap Jelle Feenstra,
Algemeen secretaris Branche Organisatie Zeehavens BOZ.