



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

**Betreft: advies Branche Organisatie Zeehavens BOZ voor het debat op
donderdag 5 september 2013 over het Behandelvoorbehoud EU-
Havenverordening.**

Rotterdam, 29 augustus 2013

BOZ-EHV

Geachte Leden,

Op 23 mei 2013 publiceerde de Europese Commissie het voorstel voor een Verordening ter vaststelling van een structuur voor toegang tot de markt voor havendiensten en financiële transparantie van havens. Deze Verordening heeft betrekking op alle TEN-T-havens. Met de Verordening wordt het beginsel van vrijheid van dienstverlening van toepassing verklaard op alle vormen van dienstverlening in havens. De overslag van goederen en passagiersdiensten zijn hiervan uitgezonderd. De Verordening richt zich vooral op de klassieke maritieme dienstverleners zoals slepers, roeiers (vastmakers) en loodsen.

In de Verordening wordt aangegeven dat de financiële relatie tussen de overheid en de havenbeheerder transparant dient te zijn. Het moet volstrekt helder zijn welke financiële overheidssteun er aan havenbeheerders wordt gegeven en waar deze middelen voor worden aangewend. Het voor de Nederlandse havens zo noodzakelijke level playing field in de EU komt hiermee in beeld.

De Nederlandse zeehavens ervaren dagelijks de druk die uitgaat van de publieke bijdragen die de overheden in Duitsland en België/Vlaanderen vrijmaken voor investeringen in de haven-infrastructuur, terwijl de Nederlandse havenbeheerders deze investeringen geheel zelf moeten bekostigen en doorberekenen in de haventarieven aan het havenbedrijfsleven.

Deze praktijk werd reeds in het rapport van de Werkgroep Financiering van de Nationale Havenraad van november 2001 benoemd (*De werkgroep stelt vast dat de bijdragen van overheden in Europa aan investeringen ten behoeve van zeehavens aanzienlijk verschilt, dat er op dit punt nog allesbehalve sprake is van een level playing field in Europa. In Nederland laat de rijksoverheid de investeringen in haveninfrastructuur geheel over aan de havenbeheerders, daar is dus sprake van een duidelijk verschil in behandeling, dus in concurrentiepositie, waarvoor op Europees niveau een oplossing moet worden gevonden*) en is recent herhaald in de studie van het Europees Parlement van december 2011 (*In a Common Market with a level playing field for all seaports, the need for a transparent approach tot State Aid is pressing*).

De verplichte transparantie van overheidsfinanciering in Europese havens is een eerste stap in de richting van de aanpak van de staatssteun ten gunste van een gelijk speelveld.

De met de Verordening beoogde vrijheid van dienstverlening in havens is in de Nederlandse havens staande praktijk. Er bestaan geen formele beperkingen en er is een vrije markt. Teneinde de kwaliteit van de dienstverlening in deze markt te borgen stellen de havenbeheerders van de Nederlandse zeehavens via de (lokale) havenverordeningen kwaliteits- en beschikbaarheidseisen aan dienstverleners. Door het formuleren van deze randvoorwaarden wordt in de praktijk een optimaal veilig en efficiënt nautisch proces in de Nederlandse havens gegarandeerd. Hoewel de voorgestelde Verordening voor het stellen van kwaliteitseisen voldoende ruimte laat, lijkt dit voor het stellen van beschikbaarheidseisen niet het geval. Dit laatste is voor de Nederlandse havens niet acceptabel. Tenminste dient deze garantie ondubbelzinnig te kunnen worden gegeven, omdat anders het principe van een op kwaliteit en beschikbaarheid geconditioneerde vrije marktwerking in gevaar kan komen.

De huidige in de havenverordeningen gestelde voorwaarden hebben betrekking op de kwaliteit van dienstverlening en materieel, de opleiding van personeel en de beschikbaarheid. In het verlengde hiervan dient ook de verplichting tot het aanbieden van de diensten aan alle klanten, de samenwerking met andere nautische dienstverleners en het onderling en systematisch uitwisselen van planningsinformatie als eis te kunnen worden gesteld. Elke dienstverlener in de haven vormt een schakel in een nautische keten, waarbij het niet alleen van belang is dat elke schakel afzonderlijk goed functioneert: juist ook het geheel aan schakels - de keten - moet optimaal functioneren.

In de Verordening is aangegeven dat Havenbeheerders een heffing voor het gebruik van de haven- infrastructuur (zeehavengeld) vragen. Via een in de regeling uitgewerkte structuur moet de hoogte voor deze heffing worden vastgesteld. Miskend wordt dat de uiteindelijke vaststelling van de haventarieven het resultaat is van een onderhandelingsproces tussen havenbeheerder en klanten van de haven. Op dit punt dient de Verordening te worden aangepast teneinde de moderne en ondernemende havenbeheerder zijn rol in de markt te kunnen laten spelen en verder te ontwikkelen. Een terugval van de grote verzelfstandigde Nederlandse havenbeheerders naar een klassieke overheidscontext en de daarmee verbonden regelgeving en overheidsheffingen mag niet gebeuren.

Het laatste deel van de Verordening betreft het toezicht op de uitvoering van de Verordening. Het benoemen van een onafhankelijke toezichthouder in elke lidstaat met aparte bevoegdheden brengt een groot risico met zich mee. Wij vrezen dat de door de EU beoogde invoering van expliciete en nieuwe toezichtmaatregelen zal leiden tot bureaucratisering en langdurige juridische procedures. Het moge duidelijk zijn dat het investeringsproces in de Nederlandse havens hiermee niet is gediend. De marktgeoriënteerde ontwikkeling die de Nederlandse havens het afgelopen decennium doormaken en dat door de Europese Commissie als lichtend voorbeeld voor de andere Europese havens wordt gehanteerd, zal hierdoor zeker worden belemmerd. Natuurlijk is het zo dat bij havens die als enige aanbieder in de markt van haveninfrastructuur opereren er van deze positie geen misbruik kan worden gemaakt. Hiertoe is het algemene mededingingsrecht (nationaal en Europees) voldoende geëquipeerd.



Het bovenstaande standpunt van de in de Branche Organisatie Zeehavens BOZ samenwerkende havenbeheerders van Amsterdam, Groningen, Moerdijk, Rotterdam en Zeeland aangeboden wordt mede-ondersteund door:

- Brabants Zeeuwse Werkgeversvereniging,
- Deltalinqs, de ondernemersvereniging van het Rotterdamse havenbedrijfsleven,
- Nationale Bootlieden Vereniging,
- Nederlandse Loodsencorporatie,
- ORAM, de ondernemersvereniging van het Amsterdamse havenbedrijfsleven,
- Samenwerkende Bedrijven Eemsdelta.

Graag zijn wij bereid onze voorstellen nader toe te lichten.

Hoogachtend,

Jaap Jelle Feenstra
Algemeen Secretaris
Branche Organisatie Zeehavens.

