



## **Inbreng HbR-BOZ over de Positie van de Nederlandse zeehavens voor het Rondetafelgesprek in de Tweede Kamer over de Maritieme Strategie.**

BOZ-RTG-PNZH

Op woensdag 26 oktober 2016 organiseert de Tweede Kamer een rondetafelgesprek over de Maritieme Strategie. Voor het onderdeel over de positie van de Nederlandse zeehavens breng ik namens het Havenbedrijf Rotterdam (HbR) en de in de Branche Organisatie Zeehavens (BOZ) samenwerkende zeehavens van Amsterdam, Groningen, Moerdijk, Rotterdam en Zeeland graag het volgende onder uw aandacht.

### **De Maritieme Strategie en positie van de Nederlandse zeehavens.**

De Maritieme Strategie (jan 2015) is bedoeld om de internationale maritieme topositie van Nederland verder te versterken. Deze positie staat onder druk. Door een veelheid aan factoren ontbreekt een gelijk speelveld tussen de Europese havens:

- **Staatssteun:** de havens in Duitsland en Vlaanderen worden financieel ondersteund door hun overheden. Het verlies van Hamburg wordt door de overheid jaarlijks aangezuiverd, dat maakt dat de tarieven voor containers in Hamburg een derde lager zijn. In Antwerpen heeft het Vlaams Gewest driekwart van de aanlegkosten van het Deurganckdock voor containeroverslag bekostigd (totale kosten 560 miljoen euro). In Nederland financieren de havenbeheerders zelf de investeringen in haven-infrastructuur, deze kosten worden in de haventarieven voor bedrijven en schepen doorberekend.
- **Vennootschapsbelasting (Vpb):** op last van de Europese Commissie moeten de Nederlandse zeehavens per 1 jan 2017 Vpb gaan betalen. De EC is wel procedures gestart in België en Frankrijk, maar daarmee ontbreekt nog jarenlang een gelijk speelveld. BOZ heeft beroep aangetekend tegen het EC-besluit, de Staat voegt zich in ons bezwaar.
- **Inspectiekosten:** de kosten voor inspectie en toezicht worden in Nederland aan bedrijven doorberekend, terwijl ze in onze buurlanden vooral als overheidskosten worden opgevat. Hierdoor dreigen bedrijven de Nederlandse zeehavens te verlaten, dat gaat ten koste van lading, werk en toegevoegde waarde. De Raad van State heeft op 7 sept 2016 bepaald, dat alleen de kosten van vergunningverlening mogen worden doorberekend, niet de kosten van handhaving en toezicht, wij bepleiten de tarieven in lijn met deze RvS-uitspraak te herzien.
- **Uitstempelen:** binnen het Schengengebied heeft VenJ voorgesteld om alleen in Nederland te stoppen met het uitstempelen van bemanningsleden voor het uitvoeren van omvangrijke werkzaamheden aan boord van zeeschepen. Dit leidt

tot administratieve problemen en kosten, hierdoor dreigt verlies aan orders en werkgelegenheid. VenJ heeft in overleg met NML, KNVR en BOZ besloten haar beleid op te schorten om uitspraken in lopende procedures af te wachten, dat is mooi, maar op de wereldwijde markt heeft het bericht al tot veel onrust gezorgd, met het uitwijken van opdrachten voor scheepsreparaties tot gevolg.

### **Inzet Tweede Kamer en boter-bij-de-vis.**

Wij waarderen de betrokkenheid en inzet van uw Kamer, zoals onder meer blijkt uit de motie van de leden De Boer-Jacobi van 2 juli 2015 tegen het verhogen van inspectiekosten, de motie De Boer-Jacobi van 17 dec 2015 voor gelijke spelregels voor zeehavens, de motie Belhaj-Van Vliet van 12 april 2016 voor het herzien van de kosten van het havenbeheer, de motie van de Vries, Groot en Van Vliet van 12 april 2016 voor een plan met concrete maatregelen om de concurrentiepositie te bewaken, de motie Van Vliet van 12 april 2016 voor het versneld afbouwen van staatssteun, de motie Bashir van 12 april 2016 tegen eenzijdige stappen totdat sprake is van een gelijk speelveld en de Kamervragen van Kersten, Monasch en Jacobi van 17 juni 2016 over de verscherpte stempelplicht in de maritieme sector.

Helaas heeft het Kabinet in haar brief van 14 sept 2016 in antwoord op de Kamermoties over de Vpb en de concurrentiepositie nagelaten de positie van de Nederlandse zeehavens structureel te versterken. Dat had het Rijk financieel kunnen doen, binnen de kaders van het mededingingsbeleid, dat had ook vorm kunnen krijgen met beleidsmaatregelen, die geen of weinig geld kosten, bijvoorbeeld door nationale koppen in wetgeving weg te nemen en door versneld besluiten te nemen over strategische projecten op het terrein van innovatie en energietransitie. En aanvullend: investeren in de haven loont, zo blijkt uit het onderzoek over multiplier-effecten dat IenM op 10 dec 2015 aan uw Kamer heeft verzonden: de inzet van overheidsmiddelen in zeehavens levert een positieve bijdrage aan de Nederlandse economie met een multiplier tot 1.8.

Zeehavens zijn clusters van industrie en logistiek. Wij staan voor grote opgaven op het terrein van clusterversterking, energietransitie en digitalisering, die ook om een gerichte inzet vanuit de Rijksoverheid vragen om de toegevoegde waarde van het mainportcomplex te kunnen behouden. Een blijvend ongelijk speelveld raakt het vestigings- en investeringsklimaat, deze situatie is voor het havenbedrijfsleven en voor de havenbeheerders niet straffeloos en jarenlang vol te houden. Zonder gericht ingrijpen dreigt er portshift. Het is van belang om concurrentienadelen weg te nemen en te kiezen voor een toekomstgerichte structuurversterking van de Nederlandse havencomplexen ten behoeve van het behoud van haar toegevoegde waarde voor Nederland  
Ook de gewaardeerde inzet van uw Kamer vergt boter-bij-de-vis!

Jaap Jelle Feenstra,  
Algemeen Secretaris BOZ  
0651174876 / [jj.feenstra@portofrotterdam.com](mailto:jj.feenstra@portofrotterdam.com)