

Vragen gesteld door de leden der Kamer, met de daarop door de regering gegeven antwoorden

118

Vragen van de leden **Bosman** en **De Boer** (beiden VVD) aan de Minister van Infrastructuur en Milieu over *het artikel «Havenbaronnen kapen onze bedrijven weg»* (ingezonden 10 september 2013)

Antwoord van Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus** (Infrastructuur en Milieu) (ontvangen 1 oktober 2013).

Vraag 1

Heeft u kennisgenomen van het artikel «Havenbaronnen kapen onze bedrijven weg»?¹

Antwoord 1

Ja.

Vraag 2

Klopt het dat Belgische havens financiële steun krijgen van de overheid? Zo ja, op welke wijze is er sprake van financieel bijspringen van de Belgische overheid? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 2

Ja. Sinds 1989 trekt de Belgische/Vlaamse overheid jaarlijks circa € 350 mln uit voor de 4 Vlaamse zeehavens (<http://www.vlaamsehavencommissie.be/vhc/page/overheidsuitgaven-voor-havens-miljoen-euro-1989-2011-prijzen-2011>). Ongeveer de helft daarvan is bestemd voor de instandhouding en verbetering van de maritieme toegangswegen. Ook in Nederland geschiedt de instandhouding en verbetering van de maritieme toegangswegen (openbare infrastructuur) voor rekening van de rijksoverheid. Op dit onderdeel is er sprake van het door mij gewenste level playing field in de zeehavensector. De andere helft van het Belgisch/Vlaamse overheidsbudget voor de 4 Vlaamse zeehavens is bestemd voor subsidiëring van de kosten van de «havenkapiteinsdienst» en voor de aanleg van haveninterne infrastructuur. De Nederlandse zeehavens nemen deze kosten volledig voor eigen rekening. Hier is geen sprake van het door mij gewenste level playing field in deze sector.

De Vlaamse overheid heeft zijn financieringsregime voor de zeehavens destijds aangemeld bij de Europese Commissie (EC) en deze heeft goedgekeurd

¹ PZC, 7 september 2013.

dat dit regime verenigbaar is met de staatssteunregels van het EU Verdrag. Ik zie mij voornamelijk voor een feit gesteld.

Vraag 3

Is er sprake is van staatssteun door de Belgische lokale, gewestelijke, Vlaamse, Waalse of de federale overheid? Zo ja, heeft u hierover contact gehad met uw collega's binnen het Belgische bestel?

Antwoord 3

De bij 2 bedoelde uitgaven drukken op het budget van de Vlaamse overheid, evenals het bijpassen van het exploitatietekort van het Vlaamse loodswezen. De financiering van de leegloop in de arbeidspools van de Vlaamse zeehavens geschiedt in overeenstemming met een federale wet – «Wet Major» genoemd – en voornamelijk ten laste van het federale werkloosheidsfonds. Ik heb hierover geen directe contacten met mijn Belgische/Vlaamse collega's.

Vraag 4

In hoeverre is hier sprake van het ontbreken van een level playing field? In hoeverre is het voor Nederlandse havens, zeker in de omgeving van de Belgische havens, onmogelijk om te concurreren met deze semi-overheidshavens? Voorziet de EU-regelgeving inzake havens volgens u in voldoende mogelijkheden om een level playing field te bewerkstelligen in Europa?

Antwoord 4

In het algemeen geldt dat een havenbeheerder die subsidie ontvangt meer financiële armslag heeft om klanten tegemoet te komen dan havenbeheerders die uitsluitend beschikken over inkomsten uit havengeld en terreinexploitatie, zoals de Nederlandse zeehavens. Ik kan in dit individuele geval niet beoordelen of en in welke mate van deze extra armslag gebruik is gemaakt.

Dat een overslagbedrijf uit een EU lidstaat investeert in een haven in een naburige lidstaat vind ik ook niet ongewenst. Integendeel zelfs. En meer dan eens profiteren Nederlandse zeehavens daarvan. Het Vlaamse overslagbedrijf Katoennatie/Seaport Terminals heeft vestigingen in Amsterdam aan de Braakmanhaven te Terneuzen. De Vlaamse rederij Cobelfret heeft eigen terminals in Rotterdam en Vlissingen-Oost. Het Vlaamse SealInvest investeert ook in Nederlandse zeehavens, met name Rotterdam. Ondanks de in Vlaanderen verstrekte overheidsfinanciering zijn de Nederlandse zeehavens dus succesvol.

Niet de bestaande EU regelgeving noch de jurisprudentie bieden voldoende mogelijkheden om een level playing field in Europa te bewerkstelligen. Daarom sta ik in beginsel positief tegenover de voorgestelde EU Havenverordening. Die schrijft in ieder geval transparantie van financiële relaties tussen havenbeheerders en overheden voor. Een goede eerste stap. Maar eenduidige Richtsnoeren staatssteun infrastructuur/zeehavens blijven het noodzakelijke sluitstuk.

Vraag 5

Heeft u deze, vermeende, handelwijze besproken binnen EU-verband? Zo ja, hoe werd daarop gereageerd? Zo nee, wanneer gaat u dat aanhangig maken?

Antwoord 5

De negatieve effecten van de grote verschillen tussen de EU lidstaten op het gebied van financiering van zeehavens zijn van Nederlandse zijde op Europees niveau meerdere malen ter sprake gebracht. Algemeen bekend is dat veel lidstaten havenbeheer (het aanbod van haveninfrastructuur) en havendienstverlening (loodsen, slepen, afmeren, lossen/laden, bunkeren, inname afvalstoffen) nog (deels) zien als publieke taken die (mede) met publieke middelen mogen worden uitgevoerd. Het Nederlandse beeld van havenbeheer en havendienstverlening is een bedrijfsmatige, waarbij de gebruikers volledig en marktconform voor de kosten van de aan hen geleverde producten en diensten betalen.

Blootgesteld aan de tucht van de markt en gegeven een Europees level playing field kunnen alle zeehavens hun economische potentie ten volle tot ontwikkeling brengen en optimaal bijdragen aan de gemeenschappelijke Europese economie. Deze visie bepaalt mijn inbreng in het overleg tussen de

EU lidstaten over het voorstel van de EC voor een EU Havenverordening en is de rode draad bij de beïnvloeding vanuit Nederland van in ontwikkeling zijnde Richtsnoeren staatssteun voor infrastructuur.