

Aan de minister van Infrastructuur en Milieu  
Mevrouw drs. M.H. Schultz van Haegen  
Postbus 20901  
2500 EX DEN HAAG

Nationale Havenraad  
Koningskade 4  
Postbus 20906  
2500 EX Den Haag  
T 070 351 76 15  
F 070 351 76 00  
E [info@havenraad.nl](mailto:info@havenraad.nl)  
[www.havenraad.nl](http://www.havenraad.nl)

**Contactpersoon**

**Doorkiesnummer**

**Datum**

4 november 2010

**Bijlage(n)**

-

**Ons kenmerk**

S 031-09

**Uw kenmerk**

VenW/BSK-2010/103595

**Onderwerp**

Briefadvies Raad voor Verkeer en Waterstaat "Gateway Holland"

Geachte mevrouw de minister,

Op 27 april 2010 heeft de Raad voor Verkeer en Waterstaat (RVW) een briefadvies uitgebracht, getiteld "Gateway Holland: een fundamentele keuze voor een welvarend Nederland". Bij brief van 13 september 2010 heeft de minister van Verkeer en Waterstaat (VenW) de Nationale Havenraad verzocht om een reactie op dit advies. De bevindingen van de Raad staan weergegeven in deze brief. Als vertrekpunt geldt naast het briefadvies tevens de door de Raad onderschreven visie van de minister van VenW op dat advies neergelegd in een brief van 28 juni 2010 aan de Tweede Kamer.

**Markt is leidend**

De RVW is van mening dat de nieuwe uitdagingen voor de Nederlandse zeehavens het meest effectief kunnen worden aangegaan als de zeehavens worden benaderd in hun onderlinge samenhang, met het gezamenlijke netwerk van achterlandverbindingen en achterlandterminals, en binnen de internationale context van de 'Hamburg-Le Havre' range. Dit is het uitgangspunt van de Nationale HavenStrategie zoals de Raad voor VenW die beoogt. Met deze strategie moeten op nationaal niveau afwegingen en keuzes worden gemaakt over inzet van publieke middelen. Daarbij zijn criteria, zoals bijdrage aan vergroting van de welvaart van Nederland, efficiënt en marktgericht en een aanvaardbaar rendement, leidend. Dat betekent dat overwegingen op regionaal niveau minder prominent en later in de besluitvorming worden betrokken.

De Raad merkt op dat het sturen of verdelen van ladingstromen door de rijksoverheid een ongewenste ontwikkeling is. De overheid moet niet op de stoel van de ondernemer gaan zitten. Vervoerders zouden niet in hun vrije havenkeuze

moeten worden belemmerd. Ook het maken van afspraken binnen Europa, gericht op het verdelen van ladingstromen tussen Europese havens (een direct gevolg van het maken van Europese capaciteitsafspraken zoals in het rapport wordt aanbevolen) belemmert de concurrentie tussen havens en de ontwikkeling van de markt en is strijdig met zowel het Europees als het nationaal economisch belang.

Voorts voorziet de Havenraad dat mogelijk de regionale belangen van een haven in het geding zouden kunnen raken indien er één (landelijke) havenautoriteit over bijvoorbeeld havenuitbreiding of benodigde haveninfrastructuur gaat beslissen. De Raad vraagt zich af of de risico's bij overheidsingrijpen - door samenwerking tussen havens en regio's te bewerkstelligen - niet groter zijn dan de maatschappelijke opbrengsten? Er kleven risico's aan het *top-down* bewerkstelligen van samenwerkingsvormen. Hierbij valt te denken aan bureaucratisering, te hoge prijszetting, marktdominantie, verwaarlozing van marktniches en het te laat inspringen op marktveranderingen en kansen. De vraag of deze risico's, alhoewel vermeld in het rapport van de door de RVW ingehuurde adviesbureau Buck International, maar nauwelijks genoemd in het hoofdrapport, opwegen tegen de baten van mogelijk hoger rendement op overheidsinvesteringen, komt niet duidelijk naar voren.

#### **Structuur volgt strategie**

Kern van het advies van de RVW is 'Gateway Holland', het eerder genoemde samenhangend netwerk van zeehavens met gezamenlijke achterlandverbindingen en achterlandterminals. Onderdeel hiervan is een strategische alliantie, zo niet fusie van de Rotterdamse en Amsterdamse havens.

De Raad heeft met instemming kennis genomen van het standpunt van HbR en HA op dit punt van nauwe samenwerking tussen hun beide havens. Aanvullend daarop merkt de Raad op dat de nadruk die de RVW legt op de organisatiestructuur van de Nederlandse zeehavens niet nu al aan de orde is. Naar de mening van de Havenraad dient éérs een (nationale) strategie te worden bepaald alvorens sprake kan zijn van aanpassing van de bestaande structuur zoals bijvoorbeeld een fusie van Havenbedrijf Rotterdam en Haven Amsterdam of het creëren van een nationale havenholding. Naar het oordeel van de Havenraad dient de structuur de strategie te volgen.

Opgemerkt wordt daarnaast dat het voorstel tot een strategische alliantie van alleen Rotterdam en Amsterdam met een aparte opgave voor de Zeeuwse en Noordelijke havens tegenstrijdig lijkt met de gedachte van een Nationale Havenstrategie. Slechts het totaal van de Nederlandse zeehavens geeft een adequaat beeld van de bijdrage van de zeehavens aan de nationale economie

#### **Samenwerking en afstemming**

De RVW ziet de Nederlandse zeehavens thans als een "verzameling grote en kleine zeehavens". Dit moet worden samengesmeed tot 'Gateway Holland': het samenhangend netwerk van zeehavens met gezamenlijke achterlandverbindingen en achterlandterminals. Daarbij wijst de RVW er terecht op dat de

goederenstromen in de richting van Noordwest Europa alleen maar zullen groeien en dat de mainports met serieuze bereikbaarheidsproblemen kampen.

De Raad meent dat genoemde problematiek op meerdere manieren tegemoet kan worden getreden: meer aandacht voor achterlandstrategie en bereikbaarheid van de mainports, maar zeker ook meer inzet van het capaciteitspotentieel van de regionale havens. Naast de vanzelfsprekende aandacht voor de mainports, is het ook goed aandacht te besteden aan de regionale havens, vaak motoren van de regionale economie en verantwoordelijk voor niches die de mainports niet kunnen of willen accommoderen. Aldus vervullen de regionale havens hun eigen, specifieke en onmisbare rol in het totaal van de Nederlandse zeehavens.

De Havenraad merkt tot slot op dat de Nederlandse zeehavens in diverse combinaties reeds op allerlei terreinen samenwerken. Voorbeelden zijn Portbase, Keyrail en de ontwikkeling van de Environmental Ship Index. En de Nationale Havenraad zélf is natuurlijk het orgaan bij uitstek dat de samenwerking tussen zeehavens en de gebruikers daarvan bevordert en faciliteert.

Hoogachtend,

drs W.T. van Gelder,  
voorzitter

mr F. Lieben,  
algemeen secretaris