

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

869

Vragen van het lid **De Boer** (VVD) aan de Minister van Infrastructuur en Milieu over *het bericht «Lokale lasten maken onze haven te duur»* (ingezonden 28 november 2014).

Antwoord van Minister **Schultz van Haegen – Maas Geesteranus** (Infrastructuur en Milieu) (ontvangen 17 december 2014).

Vraag 1

Bent u bekend met het bericht «Lokale lasten maken onze haven te duur»?¹

Antwoord 1

Ja.

Vraag 2

Hoe beoordeelt u de opmerking dat bedrijven in de Rotterdamse haven dubbele lasten betalen? In hoeverre liggen de lasten hoger dan bij omliggende landen? Hoe beïnvloedt dit onze concurrentiepositie?

Antwoord 2

De stelling omtrent het dubbel betalen van lasten is onjuist. Onroerend zaakbelasting en precariobelasting zijn algemene belastingen die ten goede komen aan de algemene middelen van de gemeente. Kenmerk van algemene belastingen is dat er tegenover de gedwongen bijdrage van de belastingplichtige, anders dan bij retributies (heffingen en leges), geen rechtstreekse individuele tegenprestatie van de overheid hoeft te staan. Het labelen van deze genoemde lokale lasten aan slechts enkele taken zoals in het bericht gebeurt is daarom niet juist.

De lokale lasten worden vastgesteld door de gemeente Rotterdam. Daarop heb ik geen invloed. Ik wil niet onvermeld laten dat de gemeentelijke bouwleges in Rotterdam in 2015 met 25% worden verlaagd. Ook heeft het college van burgemeester en Wethouders het voornemen geuit om vanaf 2016 het havengebied vrij te stellen van reclamebelasting. In dit opzicht kan gezegd worden dat er ook bij de gemeente oog is voor het argument dat lagere lokale lasten het vestigingsklimaat in de haven zouden kunnen verbeteren. De tarieven van het Rotterdamse havenbedrijf zelf worden

¹ Algemeen Dagblad, 25 november 2014

periodiek in overleg met het havenbedrijfsleven vastgesteld door het Havenbedrijf Rotterdam.

De opbouw van de lasten in de zeehavens in omliggende landen is lastig met elkaar te vergelijken. Door de steun die in omliggende landen aan zeehavens wordt versterkt, zijn de tarieven in Vlaamse en Duitse zeehavens lager dan in Nederland en wordt de concurrentie daarmee verstoord.² Momenteel wordt in het kader van het werkprogramma zeehavens 2014 – 2016 (TK 29 862, 25) vervolgonderzoek verricht naar de verschillen in implementatie van Europese verplichtingen in zowel regelgeving als uitvoering, handhaving en toezicht tussen Nederland, België/Vlaanderen en Duitsland en de mate waarin hiermee de concurrentieverhoudingen tussen deze landen wordt verstoord. Dat Rotterdam om die reden niet de goedkoopste haven is, is bekend. Het is aan alle betrokken partijen, gemeente en havenbedrijf, om te zorgen dat de tariefstelling in de Rotterdamse haven aansluit bij wat de markt bereid is daarvoor te betalen.

Vraag 3

Deelt u de mening dat goederenvervoer veel aandacht en hogere prioriteit verdient, en dat een level playing field tussen havens in Europa daarbij een van de prioriteiten moet zijn?

Antwoord 3

Ik deel de mening dat het goederenvervoer veel aandacht en prioriteit verdient, evenals een level playing field tussen havens in Europa. In het werkprogramma zeehavens 2014–2016 is een aantal acties geformuleerd die daaraan een bijdrage moeten leveren. Grootste winst is daarbij te halen uit het tegengaan van ongewenste steun in de ons omringende landen. Ik dring er bij de Europese Commissie dan ook op aan om richtsnoeren staatssteun voor zeehavens tot stand te brengen.

Vraag 4

Klopt het dat kleine bedrijven wegtrekken uit de Rotterdamse haven? Zo ja, om welke bedrijven gaat het dan? Klopt het ook dat er zich weinig nieuwe bedrijven in de haven vestigen in verband met hoge lasten?

Antwoord 4

Ik heb geen signalen dat kleine bedrijven wegtrekken uit de Rotterdamse haven. Er zijn evenmin signalen dat er zich weinig nieuwe bedrijven in de Rotterdamse haven vestigen als gevolg van hoge lokale lasten. In dat geval zouden er significante verschillen zichtbaar moeten zijn met de vestiging van nieuwe bedrijven in andere zeehavens in Nederland. Daarvan is op dit moment geen sprake.

² Dit is in het onderzoek van Erasmus/Ecorys – dat u 6 maart 2014 van mij ontving (TK 29 862, 24) – aangetoond.