

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

2573

Vragen van de leden **Albert de Vries** en **Groot** (beiden PvdA) aan de minister van Infrastructuur en Milieu en de staatssecretaris van Financiën over *de ontwikkeling en de internationale concurrentiepositie van de Nederlandse haven* (ingezonden 4 juni 2013).

Antwoord van minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus** (Infrastructuur en Milieu) mede namens de staatssecretaris van Financiën (ontvangen 17 juni 2013)

Vraag 1

Bent u bekend met het onderzoek van de Organisatie voor Economische Samenwerking en Ontwikkeling (OESO) naar de positie van de havens van Rotterdam en Amsterdam?¹

Antwoord 1

Ja.

Vraag 2

Wat is uw reactie op de bevindingen van het OESO-onderzoek als het gaat om de internationale concurrentiepositie van de havens van Rotterdam en Amsterdam?

Antwoord 2

Het onderzoek van de OESO waaraan u refereert is één van de casestudies naar de relatie tussen haven en stad in een breder internationaal onderzoek. Verschillende casestudies moeten nog worden afgerond. In het najaar verschijnt een vergelijkende rapportage op basis van de verschillende deelstudies, die in september in Rotterdam gepresenteerd zal worden. De OESO geeft in de deelstudie geen conclusies ten aanzien van de internationale concurrentiepositie van de havens van Rotterdam en Amsterdam. Wel doet zij aanbevelingen over hoe de baten van de havens – die tot ver in het Europese achterland reiken – en de (milieu)lasten van de havens – die meer lokaal neerslaan – beter met elkaar in balans kunnen worden gebracht. Daarbij richt de OESO zich tot overheden op Europees, nationaal en decentraal niveau. Veel van de aanbevelingen worden onderschreven en opgepakt.

¹ The Competitiveness of Global Port-Cities: The Case of Rotterdam/Amsterdam

Vraag 3

Wat is uw reactie op de bevindingen en aanbevelingen in het OESO-onderzoek als het gaat om het creëren van een aantrekkelijker vestigingsklimaat zodat Rotterdam ook een wereldcentrum kan worden op het gebied van niet direct havengerelateerde maritieme dienstverlening?

Antwoord 3

In de rapportage van de OESO wordt voornamelijk gedoeld op het aantrekken van maritieme hoofdkantoren, verzekeraars, juridische en financiële dienstverleners en consultancy gericht op de maritieme sector. De uitdaging om meer hoofdkantoren en maritiem gerelateerde dienstverlening naar Nederland te halen en het vestigingsklimaat te versterken wordt door dit kabinet en door decentrale overheden onderschreven. Het kabinet spant zich in om buitenlandse investeringen naar Nederland te halen via het Netherlands Foreign Investment Agency (NFIA). NFIA heeft alleen al in 2012 33 buitenlandse hoofdkantoren aangetrokken. De nabijheid van de Rotterdamse haven is daarbij regelmatig een doorslaggevende factor voor buitenlandse bedrijven om zich in Nederland te vestigen. Het kabinet spant zich daarnaast maximaal in voor een uitstekend vestigingsklimaat, zowel in Rotterdam als in heel Nederland.

Het kabinet neemt deze uitdaging verder mee bij het mainportbeleid en de gebiedsgerichte uitwerking van de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte in de gebiedsagenda's. Ook de gemeente Rotterdam werkt samen met omliggende gemeenten en andere partners aan het verbeteren van het vestigingsklimaat. De Rotterdam Investment Agency richt zich in nauwe samenwerking met de NFIA naast acquisitie op behoud en groei van de bestaande internationale en Rotterdamse bedrijven en het faciliteren bij uitbreidingen in de regio Rotterdam. In 2012 hebben 28 internationale bedrijven voor Rotterdam gekozen. Het onderwerp komt tot slot ook terug in de Rotterdamse havenvisie 2030 waarvan de uitvoering door het havenbedrijf Rotterdam, de gemeente Rotterdam en Deltalinqs samen met de Provincie Zuid-Holland en de Rijksoverheid is opgepakt.

Vraag 4

Wat zijn volgens u de gevolgen voor de Nederlandse havenbedrijven van het voorstel van de Europese Commissie om de vrijstelling van de vennootschapsbelasting voor Nederlandse overheidsbedrijven af te schaffen?²

Antwoord 4

Op dit moment wordt gewerkt aan een inventarisatie van (ondernemings)-activiteiten van overheden. In dit kader wordt door het Ministerie van Financiën gesproken met ministeries en belanghebbende partijen, zoals zeehavenbedrijven. Het is op dit moment echter nog niet duidelijk hoe de herziening van de vennootschapsbelastingplicht voor overheidsbedrijven wordt vormgegeven. Ik kan daarom nog niet vooruitlopen op de gevolgen hiervan voor de desbetreffende overheidsbedrijven. Dit geldt ook voor de Nederlandse havenbedrijven. Wel is het kabinet van mening dat het level playing field tussen de Europese zeehavens voor Nederland van groot belang is. Het belang van een level playing field is overgebracht aan de Europese Commissie. Er zijn goede redenen om aan te nemen dat de Europese Commissie dit signaal serieus oppakt.

Vraag 5

Wat is uw visie op de opvatting dat de Nederlandse havenbedrijven niet concurreren met particuliere ondernemingen in Nederland maar met de zeehavens in andere Europese landen?

Antwoord 5

Deze opvatting kan in hoofdlijnen worden onderschreven. Zeehavens concurreren voornamelijk met andere zeehavens nationaal en internationaal en vrijwel niet met andere (binnen)havens. Alleen het beheer van het havencomplex te IJmuiden – het voormalige Staatsvissershavenbedrijf – is in

² <http://www.europadecentraal.nl/nieuwsbrief/commissie-wil-afschaffing-vrijstelling-vennootschapsbelasting-overheidsbedrijven/>

particuliere handen maar vooral gericht op het nabijgelegen staalbedrijf Tata Steel en de visafslag. Alle andere Nederlandse zeehavens, waaronder Groningen Seaports, Haven Amsterdam NV, Havenbedrijf Rotterdam NV, Havenschap Moerdijk en Zeeland Seaports zijn volledig in handen van overheden.

Vraag 6

Bent u bekend met de uitkomsten van het onderzoek van Ernst & Young naar de belastingplicht van andere Europese zeehavens, waarin wordt gesteld dat havenbedrijven in België, Duitsland en Frankrijk niet aan (equivalenten van) vennootschapsbelasting zijn onderworpen?

Antwoord 6

Ja.

Vraag 7

Wat is uw standpunt met betrekking tot het voornemen van de Europese Commissie om concurrentie voor de havens van Rotterdam, Antwerpen en Hamburg te bevorderen door te investeren in kleinere zeehavens?³

Antwoord 7

De Europese Commissie wil met zijn TEN-T beleid short sea shipping bevorderen ten behoeve van intra Europees vervoer, waarmee de verkeersdruk op met name de weginfrastructuur verlicht kan worden. Projecten met aantoonbare Europese toegevoegde waarde kunnen daarvan profiteren, zowel in grote als in kleine havens. Het kabinet ondersteunt dat beleid.

Vraag 8

Bent u van mening dat de invoering van vennootschapsbelasting voor Nederlandse zeehavens en de investeringen in kleinere Europese havens tot gevolg heeft dat er voor de Nederlandse zeehavens een concurrentienadeel ontstaat ten opzichte van andere Europese zeehavens?

Antwoord 8

Zoals hierboven bij de beantwoording van vraag 4 is weergegeven is nog niet duidelijk hoe de herziening van de vennootschapsbelastingplicht voor overheidsbedrijven wordt vormgegeven. Ik kan daarom nog niet vooruitlopen op de gevolgen hiervan. Wel is het kabinet van mening dat het level playing field tussen de Europese zeehavens voor Nederland van groot belang is. Zoals bij antwoord 7 toegelicht, leidt EU cofinanciering van havenprojecten ter bevordering van short sea shipping niet tot een concurrentienadeel voor de Nederlandse zeehavens.

³ <http://www.ad.nl/ad/nl/5597/Economie/article/detail/3445961/2013/05/23/EU-wil-meer-concurrentie-met-haven-Rotterdam.dhtml>