

Petitie Marktbijdrage Sluis Kornwerderzand

Waarom onze ondernemers financieel willen bijdragen aan de verbreding van de sluis

Een grotere Lorentzsluis in Kornwerderzand is nodig omdat de scheepbouwsector en de verladers rondom het IJsselmeer op slot zitten. De havens van o.a. Makkum, Lemmer, Urk, Kampen, Lelystad en Wieringerwerf krijgen door de nieuwe sluis een betere ontsluiting. Daardoor wordt het mogelijk om de grotere schepen te bouwen en te ontvangen waar de markt om vraagt. Om die reden willen de ondernemers € 26,5 miljoen aan het project bijdragen. Daarnaast gaan ze zelf grote investeringen doen die een bovenregionale impact op de arbeidsmarkt zullen hebben en de economische positie van Nederland zal versterken. Het project heeft ook een economisch effect op meer dan 1.000 MKB-bedrijven die als ketenpartners met elkaar samenwerken. In september 2018 zijn alle plannen en effecten van het project samengevat en aangeboden in het "Bidbook verbreding sluis Kornwerderzand". Het gaat om tenminste € 110 miljoen aan extra bedrijfsinvesteringen en 3.000 structurele arbeidsplaatsen.

Met de Minister van I&W is in 2019 een akkoord bereikt over de realisatie van de nieuwe sluis met bruggen en vaargeulen. Dit wordt nu uitgewerkt in een bestuursovereenkomst. Provincie Fryslân gaat het project uitvoeren en draagt ook het risico. De totale kosten van het project zijn geraamd op € 199,5 miljoen en afgesproken is dat de regio hier € 88,5 miljoen aan zal bijdragen. De marktbijdrage van € 26,5 miljoen is hier onderdeel van. In 2017 is daarvoor door Hiswa namens alle ondernemers symbolisch een cheque aan de Tweede Kamer aangeboden.

Wat moet er nu dan nog geregeld worden?

Alle scheepbouwers en verladers rondom het IJsselmeer hebben in 2014 in intentiebrieven aangegeven dat de vrijwillige marktbijdrage een percentage moet zijn van de toekomstige extra omzetten die ze door de sluis gaan realiseren. Behoud van het "level playing field" is voor hen een absolute randvoorwaarde. De bedrijven zijn allemaal elkaars concurrent en willen geen risico's op marktverstoring doordat nieuwe partijen niet aan de afspraak gebonden kunnen worden (de zgn. "free riders"). Het maken van vrijwillige onderlinge afspraken is niet mogelijk vanwege de Kartelregels. En toch willen de ondernemers dat iedereen, inclusief nieuwe toetreders op de markt, in de toekomst meedoet met de marktbijdrage. Daarom hadden zij in 2014 al aangegeven dat er een wettelijke basis nodig is voor het afdragen daarvan.

Provincie Fryslân is penvoerder namens de regio en zal als initiatiefnemer de marktbijdrage eerst voorfinancieren. De ondernemers willen direct na de realisatie van de sluis gaan bijdragen door per project een percentage van de projectwaarde te gaan afdragen. Daarvoor is dan wel een formele regeling nodig. Nu het tijd wordt om alle afspraken in een bestuursovereenkomst met de Minister vast te leggen, blijkt uit onderzoek dat de provincie niet gerechtigd is zo'n regeling uit te voeren, tenzij het Rijk daarvoor de wettelijke basis schept. De Minister heeft aangegeven dat zij het initiatief hiervoor aan de Tweede Kamer wil overlaten. Met deze petitie willen de ondertekenende partijen de Tweede Kamer verzoeken om het heffen van de marktbijdrage mogelijk te maken, middels een motie.

Wat vragen we concreet van de Tweede Kamer?

In de motie zou de Minister verzocht moeten worden om, middels een tijdelijke kaderwet, aan de provincie Fryslân de bevoegdheid te geven om de vrijwillige marktbijdrage te gaan innen. De provincie kan dan samen met de ondernemers deze bevoegdheid uitwerken tot een provinciale regeling, op basis waarvan heffing kan plaatsvinden. Deze tijdelijke kaderwet zou uiterlijk in september 2020 gereed moeten zijn, zodat de wet nog in deze zittingsperiode van de Kamer kan worden vastgesteld. De wet kan weer vervallen zodra de marktbijdrage is voldaan.

Aanbieding

Deze petitie is op 4 februari 2020 overhandigd aan de vaste Kamercommissie voor Infrastructuur en Waterstaat en wordt ondersteund door een breed spectrum van maritieme bedrijven, verladers en organisaties waaronder:

VNO-NCW Noord, Netherlands Maritime Technology, MKB-Noord, evofenedex, VNO-NCW Midden, Koninklijke BLN-Schuttevaer, MKB Nederland Midden, Metaal Recycling Federatie, VisNed, Koninklijke De Vries Makkum, Graansloot Kampen, Balk Shipyard Urk, Veka Group Werkendam, Damen Shipyards, Visserij Coöperatie Urk, RDM Hoeben Recycling Kampen, Maritieme Servicehaven Noordelijk Flevoland Urk, Van Wijk & Olthuis Dronten, Dutch Underwater Contractors Urk, Braveheart Marine Urk, Hartman Marine Urk, Tankterminal Zuiderzeehaven Kampen, Scheeps- en jachttimmerij De Flux Urk, Jongert Yachts Wieringerwerf, Feadship Royal Dutch Shipyards, Federatie Nederlandse Vakbeweging FNV, Hoekman Cargoships, Port of Urk, Thecla Bodewes Shipyards Kampen, Hartman Seatrade Urk, Christelijk Nationaal Vakverbond CNV, SBR Urk.

- Laurens de Lange, provinciaal voorzitter VNO-NCW Overijssel
- Sijbrand de Vries, directeur De Vries Scheepsbouw–Feadship, Makkum
- Bert Weever, directeur Graansloot, Kampen
- Daan Balk, CEO Balk Shipyard, Urk
- Joep Berghuis, directie VEKA Group, Werkendam
- Carl Kraijenoord, Senior Secretary Shipbuilding, FNV
- Marnix Krikke, Innovation & Human Capital Director, Netherlands Maritime Technology

Bijlagen

- Bidboek *Verbreiding Sluis Kornwerderzand*