

Vergaderjaar 2009–2010

29 862

Nationaal Zeehavenbeleid 2005–2010

Nr. 21

BRIEF VAN DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 28 juni 2010

In deze brief treft u, mede namens de ministers van Economische Zaken en Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, mijn reactie aan op het briefadvies Gateway Holland: een «fundamentele keuze voor een welvarend Nederland» van de Raad voor Verkeer en Waterstaat.¹ Het is aan het nieuwe kabinet om een integrale reactie te geven op dit advies, mede op basis van overleg met de Nationale Havenraad. Toch wil ik, met de meest betrokken ministers, graag op enkele punten onze visie geven.

Wij delen de visie van de Raad dat de Nederlandse zeehavens de potentie hebben om één van de toekomstige groeimotoren van de Nederlandse economie te blijven. Dat is ook het uitgangspunt van het staande beleid. Die potentie kan alleen gerealiseerd worden als de nodige investeringen worden gedaan. In het MIRT staan investeringen gepland of in onderzoek die de maritieme toegang en de achterlandverbindingen van de zeehavens zullen verbeteren.

Wij delen ook de visie dat zeehavens moeten worden benaderd in onderlinge samenhang, en in samenhang met het netwerk van achterlandterminals en -verbindingen. Dat is de kern van de «Economische visie op de langetermijnontwikkeling van Mainport Rotterdam», die het kabinet in 2009 naar de Tweede Kamer heeft gestuurd (kamerstuk 24 691, nr. 101). Dat is ook praktisch ingevuld, onder andere – in het kader van Randstad Urgent – met het Containertransferium Rotterdam.

Terecht vraagt de Raad om een sterke inzet op een gelijk speelveld. De Nederlandse regering vraagt de Europese Commissie al jaren om richtsnoeren staatssteun voor zeehavens, die duidelijkheid en eerlijkheid moeten brengen over (on)geoorloofde overheidsinvesteringen in haveninfrastructuur. Dat zal ook de komende jaren een belangrijk actiepunt blijven.

¹ Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer.

Wij delen echter niet het pleidooi van de Raad voor internationale afspraken over beheerste capaciteitsontwikkeling in Noord-West Europa

en de rol die de Raad hierbij ziet weggelegd voor de rijksoverheid. In Nederland zijn de havens zelf verantwoordelijk voor hun capaciteitsbeleid binnen het beschikbare havengebied. Van belang is hierbij dat dit meer in afstemming met andere havens geschiedt. Wij zetten daarom primair in op samenwerking binnen het Nederlandse zeehavengebied, gericht op het verhogen van de Nederlandse welvaart. Doel daarbij is te komen tot efficiënt ruimtegebruik in vooral de Randstad, optimale benutting van de infrastructuur en versterking van de concurrentiepositie van onze zeehavens. Uiteraard blijven bij het garanderen van die concurrentiepositie ook investeringen in de bereikbaarheid van de maritieme toegang en de achterlandverbindingen noodzakelijk. Daarnaast blijven, in het kader van duurzame havenontwikkeling, aandacht voor klimaatveranderingen en een goede relatie tussen havens en de omringende stedelijke regio's van groot belang.

De Raad ziet de rijksoverheid graag het voortouw nemen bij de formulering van een Nationale Havenstrategie; in deze strategie zou het Rijk een belangrijke rol spelen bij het verdelen van de goederen over de havens. Ook vraagt de Raad aan het Rijk om de samenwerking tussen Nederlandse zeehavens, en daarbinnen met name tussen die Rotterdam en Amsterdam, zodanig te structureren dat paralleliteit van belangen ontstaat. De wens tot meer samenwerking en paralleliteit spreekt aan, maar wij kunnen niet meegaan in de dwingende rol die de Raad ziet voor het Rijk. Vergaande verdeling van lading over de zeehavens kan al snel leiden tot strijdigheid met EU-mededingingsregels.

Op dit moment werken wij in de Havenalliantie met de zeehavenbeheerders van Rotterdam, Amsterdam, Zeeland en Groningen aan intensivering van de samenwerking tussen zeehavens. We onderzoeken de mogelijkheden voor samenwerking en specialisatie. Daarnaast zijn deze zeehavenbeheerders in een proces van verzelfstandiging. Op termijn creëert dit de mogelijkheid van wederzijdse deelnemingen, waarmee de paralleliteit van belangen versterkt wordt. Wij steunen en faciliteren dit proces, en zien daarin bouwstenen voor meer samenwerking en specialisatie.

Het is aan het nieuwe kabinet om, net als voorheen, kritisch te beoordelen of en waar nieuwe ruimte voor havenontwikkeling en investeringen in maritieme toegang en achterlandverbindingen nodig zijn. Wij herkennen ons niet in de voorstelling van de Raad als zouden momenteel regionale belangen hier leidend zijn. We hebben sinds 2004 (Nota Zeehavens) hiervoor een nationaal afwegingskader, en kijken per project op basis van een Maatschappelijke Kosten-Baten Analyse naar het belang voor de nationale welvaart. De resultaten van bovengenoemde onderzoeken in het kader van de Havenalliantie naar samenwerking en specialisatie zullen daarbij in de toekomst ook een rol spelen.

Op dit moment wordt, in het kader van de doorlichting van het begrotingsartikel voor zeehavens, het beleid zoals vastgelegd in de Nota Zeehavens geëvalueerd. Het is aan het nieuwe kabinet om, op basis van de resultaten van die doorlichting en uw briefadvies, te bezien of het nationale havenbeleid herijkt dient te worden.

De minister van Verkeer en Waterstaat,
C. M. P. S. Eurlings