# Haven Amsterdam

Port of Rotterdam

Ministerie van Infrastructuur en Milieu
Mevrouw drs. M.H. Schultz van Haegen
Minister
Plesmanweg 1-6
2597 JG DEN HAAG

| | |
|---|---|
| Datum | 4 november 2010 |
| Ons kenmerk | JWE/lis/10-08150 |
| Behandeld door | |
| Doorkiesnummer | |
| Faxnummer | |

Onderwerp reactie op Gateway to Holland

Geachte Minister,

De Raad voor Verkeer en Waterstaat (RVW) heeft in april 2010 het advies '*Gateway Holland. Fundamentele keuze voor een welvarend Nederland*' uitgebracht.
De aanleiding voor dit advies was voor de RVW gelegen in het feit dat de Nederlandse zeehavens één van de groeimotoren voor het herstel en de modernisering van de Nederlandse economie zijn. Het advies van de RVW sluit aan bij onder andere de Mainportvisie van het Kabinet en een reeks van rapporten en adviezen, zoals het KiM-rapport en het advies van de Commissie Van Laarhoven. Deze recente visies en adviezen wijzen allen op het toenemende belang van de havens voor de economie. En op de maatschappelijke baten die samenwerking tussen de zeehavens kunnen opleveren in het versterken van de internationale concurrentiekracht van de Nederlandse zeehavens en met betrekking tot rijksinvesteringen en een efficiënt gebruik van ruimte en infrastructuur. Geheel in lijn met de beoogde groeimotor-functie van de haveneconomie kan verwezen worden naar het herstel van de volumegroei die de zeehavens momenteel realiseren. Deze groei maakt de bereikbaarheidsproblematiek van de zeehavens urgent. Dit betreft zowel de ongestoorde en voor de toekomst robuuste zeezijdige bereikbaarheid als de ontsluiting richting het achterland. Deze urgentie vergt van de betrokken overheden en zeehavens een gezamenlijke en voortvarende aanpak om hun positie als logistiek knooppunt binnen het internationaal industrieel-logistieke netwerk tijdig te kunnen veiligstellen en uit te bouwen.

In de media heeft de publicatie van het advies tot een ruime landelijke publiciteit geleid, met name door het interview met de voorzitter van het RVW-advies,

de heer Westdijk. In dit interview stelde hij een fusie tussen de havens van Rotterdam en Amsterdam voor. Daarmee is de nadruk op deze mogelijke fusie centraal komen te staan. Deze focus doet echter naar ons idee onvoldoende recht aan de eigenlijke aanbevelingen uit het RVW-advies. Overwegingen met betrekking tot concurrentie, vrije vestigingskeuze en mededingingsbeleid blijven buiten beschouwing. De havenbedrijven van Amsterdam en Rotterdam werken op onderdelen reeds actief samen, zowel bij de exploitatie van de Betuweroute via Keyrail als bij het opzetten en harmoniseren van de ICT-omgeving voor het havenbedrijfsleven via PortBase. Wij hebben als zodanig de meerwaarde van samenwerking voor de "BV Nederland" vanuit de praktijk mogen ervaren. Daarom brengen wij - rekening houdend met onze afzonderlijke posities en bovengenoemde overwegingen - alsnog de drie aanbevelingen van het advies van de RVW onder uw aandacht. Omdat het thema samenwerking een vast onderdeel is van het overleg in de Nationale Havenraad (NHR), sturen wij een afschrift van deze brief aan deze raad.

***Aanbeveling 1***: *De Raad adviseert het Kabinet om de lopende Europese discussie over gelijke regels voor publieke financiering van haveninfrastructuur en gelijkwaardige handhaving van Europese regelgeving te intensiveren en uit te breiden met een overleg gericht op het bewerkstelligen van afspraken gericht op een beheerste capaciteitsontwikkeling in de Hamburg – Le Havre range voor de komende decennia. Dit kan geschieden in TEN-T verband of in direct overleg met België (Vlaanderen), Frankrijk en Duitsland.*

Wij onderschrijven de noodzaak van een level playing field binnen Europa. De NHR heeft meerdere malen op de verschillen tussen de havens in de diverse Europese landen gewezen. In het voorliggende Regeerakkoord wordt aan het belang van een gelijk speelveld en internationaal geharmoniseerde normstelling terecht veel aandacht besteed. De oproep om nationale koppen ten opzichte van de Europese regelgeving op te sporen en te verwijderen heeft onze nadrukkelijke steun. De ontwikkeling van een TEN-network is van groot belang, om zodoende via de zeehavens de verwachte volumegroei multimodaal te kunnen opvangen. Door de congestie voor de landzijdige bereikbaarheid zal er steeds meer vraag zijn naar vervoer over water en per spoor naar het achterland. Wij menen echter dat het TEN-programma niet gebruikt kan en mag worden om tot afspraken te komen voor een beheerste capaciteitsontwikkeling in de Hamburg – Le Havre range. De selectie van met prioriteit uit te voeren TEN-projecten moet aansluiten op de specifieke sterktes van de verschillende havens en hun positionering als onderdeel van het internationale netwerk. Het verkennen en benutten van samenwerkingsmogelijkheden tussen havenbeheerders kent een ander kader en perspectief. Waar mogelijkheden aanwezig zijn, die voor beide havenbeheerders een specifieke meerwaarde opleveren, wordt samenwerking actief nagestreefd. Daarbij verwijzen wij vanuit onze Rotterdamse en Amsterdamse praktijk naar de reeds bestaande samenwerking met betrekking tot KeyRail, PortBase en bijvoorbeeld ook Dinalog. In reactie op de eerste aanbeveling van de Raad bepleiten wij ervoor om langs deze lijnen reële mogelijkheden voor samenwerking te benoemen en te benutten.

***Aanbeveling 2:*** *De Raad adviseert het Kabinet om in samenwerking met de havenbeheerders en de daaraan verbonden lagere overheden een Nationale Havenstrategie voor de komende decennia op te stellen. Deze Nationale Havenstrategie bevat een visie op de Nederlandse zeehavens met een strategie die gericht is op de vergroting van de welvaart van de Nederlandse burgers.*

Wij delen de analyse van de Raad, dat de succesvolle ontwikkeling van de zeehavens in het verleden vooral was gestoeld op een intensieve samenwerking van de gemeentelijke overheden, het havenbedrijfsleven en de havenbeheerder. Voor het verder ontwikkelen van de haveneconomie en de benodigde internationale ontsluiting is nu bovenal een boven-lokale beleidsmatige inzet noodzakelijk. Deze ontwikkeling is door de Raad in een historisch perspectief correct geanalyseerd en beschreven (zie haar bijlage 1). Deze ontwikkeling verklaart de recente Rijksinzet met betrekking tot het zeehavenbeleid, waarbij wij verwijzen naar de Zeehavennota van 2004, de beleidsbrief van 2008 en het Kabinetstandpunt van 2009. Aansluitend bij de stellingname van de Raad over de noodzaak van een bovenlokaal c.q. nationaal beleidskader, delen wij het belang van het opstellen van een gezamenlijke Nationale Havenstrategie. Onze inzet is daarbij om aan te sluiten bij de netwerk-agenda van de Mainportvisie (nota EZ 2009), gericht op het vergroten van het Nederlandse marktaandeel binnen de HLH-range. De havens dragen daardoor sterker bij aan het BBP en de werkgelegenheid. Met de RVW zijn wij ook van mening dat voor het succesvol inspelen op de toekomst een versterkte boven-lokale samenwerking noodzakelijk is. De betrokkenheid van het Rijk daarbij is nodig voor ruimtelijke reserveringen, besluitvorming en financiering van achterlandverbindingen (onder andere via de Wet RO, MIRT en Infrafonds). En ook voor het versterken van het vestigingsklimaat, zoals bijvoorbeeld met betrekking tot het fiscaal klimaat. Resumerend onderschrijven wij de aanbeveling van de RVW om in gezamenlijkheid een Nationale Havenstrategie op te stellen.

***Aanbeveling 3***: *De Raad adviseert het Kabinet en de havenbeheerders om als hart van de Nationale Havenstrategie "Gateway Holland" uit te werken: een strategische alliantie tussen de havens van Rotterdam en Amsterdam, zo mogelijk in te bedden in internationale afspraken over publieke financiering, regelgeving en capaciteitsontwikkeling.*

Hoewel in de media het (te) eenvoudige beeld van een fusie tussen Haven Amsterdam en Havenbedrijf Rotterdam is gehanteerd, gaat de Raad in haar derde aanbeveling uit van een strategische alliantie tussen Amsterdam en Rotterdam. Deze formulering sluit beter aan bij de bestaande samenwerkingspraktijk, waarbij we elkaars positie als onderdeel van het internationale havennetwerk versterken. Deze formulering past ook bij de Letter of Intent die Rotterdam en Amsterdam hiertoe op 26 augustus 2010 hebben gesloten over een verdere samenwerking. Natuurlijk mag vanwege de omvang en de betekenis van de beide havens een grote verantwoordelijkheid bij de havenbeheerders worden verondersteld met betrekking tot samenwer-

king en optimalisatie van de haveneconomie. Wij spreken daarbij wel direct de wens en intentie uit om daar de overige (zee-) havens nadrukkelijk bij te willen betrekken. Ook zij zijn onmiskenbare zwaartepunten binnen het totale industriële en logistieke netwerk. De havenalliantie en de Nationale Havenraad biedt ons inziens het juiste platform voor het ontwikkelen van een lange termijn strategie met betrekking tot de samenwerking tussen de zeehavens. Ook omdat bij deze alliantie en de Nationale Havenraad het Rijk vertegenwoordigd is door de deelname van de ministeries van Infrastructuur en Milieu en Economische Zaken. Binnen de kaders van markt en beleid (mededinging) kan hier de samenwerking binnen de havensector verder vorm krijgen. De strategische focus ligt op: het versterken van de internationale concurrentiepositie van de Nederlandse zeehavens (het zogenaamde vergroten van de taart) en het maatschappelijk verantwoord accommoderen van de te verwachten groei op lange termijn.

***Concluderend***

We sluiten ons aan bij de analyse en de aanbevelingen van het advies van de Raad. De havens zijn potentiële groeimotoren voor de nationale economie. De vier regionale havenclusters met een gezamenlijk achterlandnetwerk en parallelle belangen, bieden kansen om de internationale concurrentie positie te verbeteren en de maatschappelijke welvaart te versterken. Het gezamenlijk ontwikkelen van een toekomst bestendige nationale havenstrategie vergt een directe betrokkenheid van havenbeheerders, lokale en regionale overheden en de Rijksoverheid. Een gezamenlijke inzet en focus kan bijdragen aan een betere concurrentiepositie van de Nederlandse zeehavens en het verhogen van de maatschappelijke welvaart van de Nederlandse burgers. De bestaande samenwerking tussen de NV Havenbedrijf Rotterdam en Haven Amsterdam, en de samenwerking met het Rijk en de andere zeehavenbeheerders in de Havenalliantie en de Nationale Havenraad is hiervoor naar onze mening de juiste weg.

Met vriendelijke groet,

Havenbedrijf Rotterdam N.V.

H.N.J. Smits
President-directeur

Haven Amsterdam

D. Meijer
Algemeen Directeur