

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

122

Vragen van het lid **Albert de Vries** (PvdA) aan de ministers van Infrastructuur en Milieu en van Economische Zaken over *de beslissing van Verbrugge Terminals om niet in Vlissingen-Oost maar in Zeebrugge te investeren in een containerterminal* (ingezonden 10 september 2013)

Antwoord van minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus** (Infrastructuur en Milieu) mede namens de minister van Economische Zaken (ontvangen 1 oktober 2013)

Vraag 1

Bent u op de hoogte van het besluit van Verbrugge Terminals om € 21,5 mln te investeren in een containerterminal in Zeebrugge, ondanks dat dit bedrijf tegen Omroep Zeeland heeft verklaard dat zij een eerste voorkeur had om deze investering in de haven van Vlissingen-Oost te doen?¹

Antwoord 1

Ja.

Vraag 2

Bent u bekend met de uitspraken van gedeputeerde Schönknecht van Zeeland, die stelt dat de keuze van Verbrugge Terminals «niet was tegen te houden» omdat Zeebrugge zeer gunstige tarieven kan bieden die mogelijk zijn door subsidies van de Vlaamse overheid?²

Antwoord 2

Ja.

Vraag 3

Realiseert u zich dat met het besluit van Verbrugge Terminals niet alleen de voorgenomen investering van € 21,5 voor Nederland verloren gaat, maar dat ook de reeds aangekondigde vervolginvesteringen die het bedrijf voor 2017 heeft voorzien aan Nederland voorbij zullen gaan?

¹ <http://www.omroepzeeland.nl/nieuws/2013-09-05/516618/verbrugge-bouwt-containerterminal-zeebrugge#.UirnPtvnHA4>

² PZC, 7 september 2013, uitspraak gedaan in Statencommissie economie

Antwoord 3

Ja, die kans is er. Maar het ligt genuanceerder, want uit een verklaring van Verbrugge Terminals in de media blijkt dat de Verbrugge Container Terminal in Vlissingen-Oost niet van de baan is.

Vraag 4

Bent u bekend met het feit dat de Vlaamse regering jaarlijks ca. € 300 mln staatssteun verleent aan de Vlaamse havens? Deelt u de mening dat een dergelijke omvangrijke staatssteun de concurrentieverhoudingen tussen havens ernstig verstoort en niet past in het beleid van de Europese Commissie om oneerlijke concurrentie te bestrijden? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 4

Ja. Sinds 1989 trekt de Belgische/Vlaamse overheid jaarlijks circa € 350 mln uit voor de 4 Vlaamse zeehavens (<http://www.vlaamsehavenscommissie.be/vhc/page/overheidsuitgaven-voor-havens-miljoen-euro-1989-2011-prijzen-2011>). Ongeveer de helft daarvan is bestemd voor de instandhouding en verbetering van de maritieme toegangswegen. Ook in Nederland geschiedt de instandhouding en verbetering van de maritieme toegangswegen (openbare infrastructuur) voor rekening van de rijksoverheid. Op dit onderdeel is er sprake van het door mij gewenste level playing field in de zeehavensector. De andere helft van het Belgisch/Vlaamse overheidsbudget voor de 4 Vlaamse zeehavens is bestemd voor subsidiëring van de kosten van de «havenkapiteinsdienst» en voor de aanleg van haveninterne infrastructuur. De Nederlandse zeehavens nemen deze kosten volledig voor eigen rekening. Hier is geen sprake van het door mij gewenste level playing field in deze sector.

De Vlaamse overheid heeft zijn financieringsregime voor de zeehavens destijds aangemeld bij de Europese Commissie (EC) en deze heeft geoordeeld dat dit regime verenigbaar is met de staatssteunregels van het EU Verdrag. Ik zie mij voornamelijk voor een feit gesteld. Zie verder bij het antwoord op vraag 6.

Vraag 5

Deelt u de mening dat, door deze investeringsbeslissing die gestimuleerd is door een ongelijk speelveld tussen havens, op onevenredige wijze schade wordt toegebracht aan de haven van Vlissingen-Oost, een haven die al zwaar te lijden heeft door de faillissementen van Zalco en Thermphos en de voorziene sluiting van de kolencentrale van Delta? Kunt u becijferen welke schade de beslissing van Verbrugge Terminals om niet te investeren in Vlissingen voor de werkgelegenheid in Nederland en voor de Nederlandse economie oplevert? Welke effecten heeft dit voor de concurrentiepositie van de Zeeuwse havens?

Antwoord 5

De samenloop van gebeurtenissen is voor Vlissingen-Oost inderdaad ongelukkig. Maar het gaat hier om een toevallige samenloop in uiteenlopende marktsegmenten, te weten aluminium, chemie en energie. Hiernaast zijn er ook bedrijven die recent wel al besloten te investeren in het havengebied van Zeeland Seaports, zoals glastuinder Van Adrichem in Biopark Terneuzen.

Feitelijk is er geen schade, omdat de beslissing om niet te investeren in Vlissingen niet genomen was. Ook kan ik niet beoordelen wat de gevolgen voor Vlissingen-Oost zullen zijn van het besluit van Verbrugge Terminals om in Zeebrugge te investeren. Het is niet zeker dat deze nieuwe havenfaciliteit daadwerkelijk lading gaat behandelen die anders in de havens van Zeeland Seaports zou zijn behandeld.

Dat een overslagbedrijf uit een EU lidstaat investeert in een haven in een naburige lidstaat vind ik ook niet ongewenst. Integendeel zelfs. Meer dan eens profiteren Nederlandse zeehavens daarvan. Het Vlaamse overslagbedrijf Katoennatie/Seaport Terminals heeft vestigingen in Amsterdam en aan de Braakmanhaven te Terneuzen. De Vlaamse rederij Cobelfret heeft eigen terminals in Rotterdam en Vlissingen-Oost. Het Vlaamse SealInvest investeert ook in Nederlandse zeehavens, met name Rotterdam.

Vraag 6

Bent u voornemens deze kwestie aan de orde te stellen bij de Europese Commissie? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 6

Nee. Feit is dat de EC het financieringsregime voor de Vlaamse zeehavens verenigbaar beoordeelt met de staatssteunregels in het EU Verdrag. Wel sterkt de kwestie mij in mijn inzet op de voorgestelde EU Havenverordening waarover wij in het Algemeen Overleg op 5 september 2013 spraken en mijn voortdurend aandringen bij de EC om de aangekondigde Richtsnoeren staatssteun aan zeehavens spoedig tot stand te brengen.

In mijn ogen schiet het EU beleid – het beleid dat de lidstaten gezamenlijk met elkaar willen voeren – ter zake van bestrijding van oneerlijke concurrentie tussen zeehavens momenteel tekort. Veel lidstaten zien havenbeheer (het aanbod van haveninfrastructuur) en havendienstverlening (loodsen, slepen, afmeren, lossen/laden, bunkeren, inname afvalstoffen) nog (deels) als publieke taken die (mede) met publieke middelen mogen worden uitgevoerd. Het Nederlandse beeld van havenbeheer en havendienstverlening is een bedrijfsmatige, waarbij de gebruikers volledig en marktconform voor de kosten van de aan hen geleverde producten en diensten betalen. Blootgesteld aan de tucht van de markt en gegeven een Europees level playing field kunnen alle zeehavens hun economische potentie ten volle tot ontwikkeling brengen en optimaal bijdragen aan de gemeenschappelijke Europese economie.

Deze visie bepaalt mijn inbreng in het overleg tussen de EU lidstaten over het voorstel van de EC voor een EU Havenverordening. Deze visie is leidraad bij de beantwoording van de enquête van de EC naar de organisatie van het havenbeheer in Europa, de financiering ervan en de vennootschapsbelastingplicht voor havenbeheerders. Deze visie is de rode draad bij de beïnvloeding vanuit Nederland van in ontwikkeling zijnde Richtsnoeren staatssteun voor infrastructuur (een richtsnoer is een formele interpretatie van de EC van bestaand EU recht).

Vraag 7

Bent u voornemens om alleen in te stemmen met de Europese havenverordening³ als daarin ook regels worden opgenomen voor staatssteun in haveninfrastructuur, en dus heldere regels worden gesteld aan welke investeringen bij vestiging van bedrijven publiek gefinancierd kunnen worden en welke privaat moeten blijven?

Antwoord 7

Naar mijn oordeel is de verplichte transparantie van financiële relaties tussen havenbeheerders en overheden een belangrijk pluspunt van de door de EC voorgestelde EU Havenverordening. Een goede eerste stap naar effectieve aanpak van concurrentieverstorende staatssteun, maar op zich niet voldoende. Adequate richtsnoeren staatssteun voor (haven-) infrastructuur zijn het noodzakelijke sluitstuk. Bij mijn oordeel over de EU Havenverordening weegt ook de wijze waarop het thema staatssteun geregeld wordt mee.

³ Voorstel voor een verordening betreffende een raamwerk voor markttoegang voor havendienstverlening en financiële transparantie van havens (COM (2013) 296)