

Vergaderjaar 2012–2013

29 862

Nationaal Zeehavenbeleid 2005–2010

Nr. 23

BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 26 maart 2013

Per 1 april 2013 verzelfstandigt de Gemeente Amsterdam haar havenbedrijf. Ik wil u met deze brief graag informeren over deze belangrijke stap die goed past in de strategie van dit en de vorige kabinetten om de kansen voor de zeehavens te vergroten en daarmee het marktaandeel van de Nederlandse havens van 45 naar 50% in de Hamburg–le Havre range te brengen.

Overwegingen om tot verzelfstandiging over te gaan

Graag wil ik bij deze mijn overwegingen geven waarom verzelfstandigde zeehavens bijdragen aan mijn zeehavenbeleid. Allereerst kan een havenbedrijf met een Raad van Commissarissen snel en commercieel slagvaardig opereren. Investerings in andere havens of gezamenlijk met andere havens zijn sneller en minder complex uit te voeren. Daarnaast is er meer ruimte voor externe financiering. In het kader van de samenwerking tussen de Nederlandse zeehavens kan regionaal worden toegewerkt naar een havenbedrijf voor het gehele Noordzeekanaalgebied en kan wereldwijd meer gebundeld worden geopereerd om de toekomstige groei en ruimtebehoefte efficiënt op te kunnen vangen. Ook voor een optimaal gebruik van de achterlandverbindingen is samenwerking bij voortzettende groei noodzakelijk om de efficiënte afwikkeling van die goederenstromen blijvend te garanderen.

Verzelfstandigingsproces

Op basis van de gesprekken en onderzoeken, die in 2008 zijn aangevraagd, is de gemeente een zorgvuldig en gedetailleerd proces gestart, dat uiteindelijk dus heeft geleid tot de juridische en politieke afsplitsing van het havenbedrijf. Ook in uw Kamer is hierover meermalen gedebatteerd. Ik heb vertrouwen in toekomst van het havenbedrijf. Er bestaat immers een succesvol voorbeeld: de verzelfstandiging van het havenbedrijf van Rotterdam in 2004. Nu bijna 10 jaar later kan worden geconcludeerd dat het havenbedrijf Rotterdam NV floreert, waarde genereert en de

vleugels wereldwijd uitspreidt. De publieke havenmeestertaken zijn in de NV goed geborgd met de publieke en private taken binnen één bedrijf, maar met eigen bevoegdheden en verantwoordelijkheden.

Het is tegen deze achtergrond dat ook Haven Amsterdam is verzelfstandigd en als Havenbedrijf Amsterdam NV verder gaat. Voorlopig blijven de aandelen bij de Gemeente liggen. De komende jaren worden deelnemingen van gemeenten rondom het Noordzeekanaal of door andere zeehavens niet uitgesloten. Op termijn kan een havenbedrijf ontstaan dat in samenwerking met de andere zeehavens de gehele regio beheert. Op die wijze kan de positie van het Noordzeekanaalgebied op een efficiënte en effectieve wijze worden uitgebouwd zonder dat dit ten koste gaat van de beperkte (milieu)ruimte in het gebied en worden de beperkte financiële middelen optimaal benut. De verbeterde toegankelijkheid van het Noordzeekanaal met de nieuwe zeesluis te IJmuiden – die naar verwachting medio 2019 gereed kan zijn als de thans lopende planstudie positief wordt afgesloten – past hier goed in.

Publieke havenmeestertaken en havenmeesterconvenant

Bij de verzelfstandiging van het Havenbedrijf Rotterdam in 2004 is zeer veel zorg besteed aan de borging van de publieke belangen. Het fysiek en organisatorisch scheiden van de publieke havenmeestertaken (de zorg voor de veilige en vlotte verkeersafwikkeling) en de meer commerciële haventaken (beheer en exploitatie van haventerreinen) leidt echter tot onoverkomelijke efficiëncyp Problemen. Opname van de nautische sector binnen het havenbedrijf is dus gewenst, echter zodanig dat de commerciële dienstverlening de zorg voor de veilige, vlotte en milieuverantwoorde afwikkeling van het scheepvaartverkeer op geen enkele wijze overvleugelt. In het havenmeesterconvenant is geregeld dat de (Rijks)-havenmeester een eigenstandige rol heeft binnen het havenbedrijf en onder toezicht staat van gemeente en Rijk met nauw omschreven rapportageverplichtingen (zowel nautisch als financieel) die driemaandelijkse worden besproken. Een taakverwaarlozingsregeling complementeert het geheel.

Ook in Amsterdam is gekozen voor een constructie met een havenmeesterconvenant, waarbij de havenmeester binnen het verzelfstandigde havenbedrijf onafhankelijk opereert. Daarnaast zijn voor het Noordzeekanaalgebied concrete werkafspraken gemaakt om het groeiende scheepvaartverkeer met steeds grotere schepen, gegarandeerd veilig de primaire zeekeuring, die de schutsluizen in IJmuiden óók zijn, te laten passeren. Het ligt in de bedoeling om de taken en bevoegdheden van de Rijkshavenmeesters in dienst van havenbedrijven wettelijk te verankeren in de te wijzigen Scheepvaartverkeerswet.

De minister van Infrastructuur en Milieu,
M.H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus