DECISIO

UPT Erasmus
ERASMUS CENTRE FOR URBAN PORT AND TRANSPORT ECONOMICS



Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Level Playing Field Noordwest-Europese zeehavens

Eindrapportage

Amsterdam/Rotterdam, maart 2020

ECONOMISCH ONDERZOEK EN ADVIES

DECISIO

UPT Erasmus
ERASMUS CENTRE FOR URBAN PORT AND TRANSPORT ECONOMICS

Titel

Level Playing Field Noordwest-Europese zeehavens

Datum

Maart 2020

Status rapport

Eindrapportage

Opdrachtgever

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Projectteam Decisio

Jaap Broer
Ingrid Laane
Martijn Lelieveld
Suzanne Steegman

Projectteam Erasmus Centre for Urban, Port and Transport Economics

Martijn Streng
Bart Kuipers
Niels van Saase

Contactgegevens Decisio | Economisch onderzoek en advies

Valkenburgerstraat 212
1011 ND Amsterdam
T 020 – 67 00 562
E info@decisio.nl
I www.decisio.nl

Inhoudsopgave

Samenvatting en conclusies 1

1. Inleiding 9
   - 1.1 Aanleiding 9
   - 1.2 Onderzoeksvragen 9
   - 1.3 Onderzoeksopzet 10
   - 1.4 Afbakening 11
   - 1.5 Leeswijzer 12
2. Ontwikkelingen Noordwest-Europese zeehavens 13
   - 2.1 Overslag naar type product 15
   - 2.2 Genua, Gdansk en Piraeus 17
   - 2.3 Conclusie 18
3. Financiële stromen per land 19
   - 3.1 Nederland 20
   - 3.2 België 23
   - 3.3 Duitsland 27
   - 3.4 Frankrijk 35
   - 3.5 Implicaties voor financieel resultaat en havengelden 38
   - 3.6 Conclusie 40
4. Bevindingen kernthema's 42
   - 4.1 AGVV 42
   - 4.2 Vennootschapsbelasting: wat is er veranderd? 43
   - 4.3 Klimaatdoelstellingen 45
   - 4.4 Innovatiebeleid 47
   - 4.5 Conclusie kernthema's 48
5. Bevindingen overige thema's 50
   - 5.1 IT-systemen 50
   - 5.2 Tariefstelling achterlandverbindingen 51
   - 5.3 Milieuruimte 53

5.4 Arbeid 55
5.5 Douane en inspectie 57
5.6 Nautische diensten 59
Bijlage 1. Havenspecifieke innovatiesubsidies 60
Bijlage 2. IT-infrastructuur 62
Bijlage 3. Referenties 64

Samenvatting en conclusies

Aanleiding

In opdracht van het Ministerie van I&W hebben Decisio en Erasmus UPT in de periode mei - september 2019 onderzoek gedaan naar het *level playing field* van de Noordwest-Europese zeehavens. Het voorliggende rapport bevat de uitkomsten van dit onderzoek. Dit betreft een update van de studie die in 2014 naar dit onderwerp is gedaan en wordt uitgevoerd in het kader van het Werkprogramma Maritieme Strategie en Zeehavens.

Hoofdvragen

In dit onderzoek staat de vraag centraal *hoe het anno 2019 staat met het speelveld van de belangrijkste zeehavens in België, Frankrijk, Duitsland en Nederland. Is er sprake van een level playing field tussen de zeehavens?*

Aanvullend op deze hoofdvraag zijn twee verdiepende vragen beantwoord:

1. Is er gelet op de verruimde Algemene Groepsvrijstellingsverordening (AGVV) een groeiende tendens van staatssteun zichtbaar?
2. Wat heeft het gefaseerd invoeren van de vennootschapsbelastingplicht (Vpb-plicht) per land betekend voor het level playing field?

Onderzoeksopzet

Om de onderzoeksvragen te beantwoorden zijn statistische bronnen, jaarverslagen, beleidsdocumenten, onderzoeksrapporten en websites geraadpleegd. In aanvulling hierop is met lokale experts gesproken om de onderzoeksresultaten aan te vullen en te valideren. Ook zijn gesprekken gevoerd met diverse Nederlandse havenbedrijven en brancheorganisaties om zowel de onderzoeksopzet als de resultaten te toetsen en aan te scherpen.

Kanttekening

De geraadpleegde bronnen geven een bruikbare inschatting van de ordegrootte van financiële geldstromen, bij wie de geldstromen vandaan komen en de verschillen tussen landen hierin. Er bleken echter verschillen te zijn in de mate waarin landen informatie openbaar maken en wijze waarop geldstromen worden gedefinieerd en uitgesplitst. De cijfers zijn daarom niet altijd een-op-een met elkaar te vergelijken.

Hoofdconclusie

Hoe staat het anno 2019 met het speelveld tussen de belangrijkste zeehavens in België, Frankrijk, Duitsland en Nederland. Is er sprake van een level playing field tussen de zeehavens?

Kijkend naar de verschillende aspecten die het level playing bepalen, concluderen we dat er anno 2019 op een aantal aspecten sprake is van een ongelijk speelveld tussen de zeehavens in België, Nederland, Frankrijk en Duitsland. Dit wordt primair veroorzaakt door de hogere overheidsbijdragen, zowel structureel als incidenteel, van Duitsland en België in vergelijking met Nederland en Frankrijk. Daarnaast werkt de strenge interpretatie die Nederland geeft aan een deel van de arbeidswetgeving marktverstorend volgens de sector. Dit heeft met name een negatief effect op de offshore- en cruise-repair sector. Ook hanteert Nederland in vergelijking met de andere onderzochte landen relatief hoge inspectietarieven bij import en export. Ook deze kostenverschillen dragen bij aan een ongelijk speelveld en verstoren daarmee de concurrentieverhoudingen tussen de onderzochte landen.

Deze hoofdconclusie wordt hieronder nader toegelicht.

Resultaten financiële stromen

In alle onderzochte landen lopen over en weer financiële stromen tussen de zeehavens en de diverse overheden. Dit zijn zowel *structurele* als *incidentele* betalingen. Structurele betalingen betreffen onder meer het baggeren van de rijksvaarwegen, bij incidentele uitgaven kan het bijvoorbeeld gaan om investeringen in toegangsinfrastructuur, zoals zeesluizen. In lijn met de conclusies uit 2014 valt op dat de overheid in Duitsland zowel hogere *structurele* als *incidentele* betalingen doet in vergelijking met Nederland en Frankrijk. In België zijn er voornamelijk hogere *structurele* uitgaven ten opzichte van Nederland. Deze overheidsbijdragen maken het mogelijk om lagere zeehavengelden te hanteren wat concurrentieverstorend kan werken. Uit tabel 3-12 tot en met 3-15 blijkt (bladzijde 30-31) dat de zeehavengelden per ton vooral in Duitsland – en in mindere mate in België – lager liggen dan in Nederland. Of dit daadwerkelijk het gevolg is van hogere overheidsbijdragen, hebben wij niet vast kunnen stellen, omdat niet alle grondslagen voor de havengelden bekend zijn. Desalniettemin is de conclusie dat er op het punt van de financiële stromen nog steeds sprake is van een verstoring van het speelveld tussen de zeehavens in Nederland, België en Duitsland.

Duitsland

De hogere structurele Duitse overheidsbijdragen worden voor een groot deel verklaard door een verschil in verantwoordelijkheden. Duitse zeehavens hebben een publieke eigendomsstructuur waardoor er een sterke overheidsbemoeienis is vanuit de deelstaat. De zeehavens ontvangen vanuit de deelstaten exploitatiebijdragen die, afhankelijk van de betreffende haven, tussen de € 6 en € 26 miljoen per jaar liggen. Daarnaast is er in Hamburg en Niedersachsen sprake van een structureel negatief bedrijfsresultaat dat door overheidsmiddelen gedekt

wordt. Het gaat hierbij om tientallen miljoenen euro's per jaar. Daarnaast lopen er *incidentele* publieke geldstromen naar de Duitse zeehavens. Anders dan in Nederland gaat het hierbij niet alleen om geldstromen voor financiering van de toegangsinfrastructuur, maar ook om financiering van de haveninterne infrastructuur. Aangezien dit in Nederland een taak van het havenbedrijf is, leidt een dergelijke type investeringen tot een verstoring van het speelveld. De totale overheidsuitgaven, zowel structureel als incidenteel, liggen in de onderzochte Duitse havens vanaf 2017 tussen de € 40 en € 144 miljoen per jaar. In 2014 lagen deze bedragen voor alle drie de havens enkele tientallen miljoenen euro's lager.

België

In België ondersteunt het Vlaams Gewest het loodswezen met ca € 20 miljoen per jaar. Deze directe financiële bijdrage aan het loodswezen in de zeehavens is afwijkend van Nederland en leidt daarmee tot een verstoring van het speelveld tussen België en Nederland op het moment dat de tarieven voor loodsen in België lager liggen. Dit lijkt het geval te zijn, al is de onderlinge vergelijkbaarheid lastig door verschillen in tariefgrondslagen. De totale bijdrage door de Vlaamse overheden aan de Belgische zeehavens ligt sinds 2009 tussen € 375 en € 442 miljoen per jaar. Dit zijn de totale Vlaamse overheidsuitgaven, dus zowel incidentele - als structurele overheidsbijdragen. De Belgische havenbedrijven dragen, net als in Nederland, op ad hoc basis bij aan de kosten van sluisinfrastructuur (in België is dit tenminste 15 procent), wat daarmee tot een verstoring van het speelveld kan leiden in het nadeel van België en Nederland ten opzichte van Duitsland en Frankrijk.

Nederland

In Nederland is er in de onderzoeksperiode 2013-2018, naast de relatief beperkte structurele onderhoudskosten, vooral sprake van *incidentele* investeringen in toegangsinfrastructuur – denk aan de zeesluis bij IJmuiden of de spooraansluiting van de Tweede Maasvlakte – waarbij grote bedragen worden geïnvesteerd in de havens. In totaal gaat om ongeveer € 1,6 miljard voor de gevonden projecten; gemiddeld ongeveer € 278 miljoen per jaar in de periode 2013-2018.

Frankrijk

Voor Frankrijk is de beschikbare informatie beperkt, wat ook in 2014 het geval was. Er lopen enkele financiële stromen vanuit vooral de nationale overheid naar de Franse havens. Gezien de relatief beperkte omvang van deze stromen is er geen aanleiding te veronderstellen dat zij leiden tot een verstoring van het speelveld tussen Frankrijk en de overige onderzochte landen. Wel is er sprake van een sterke stijging in de voornaamste directe Franse overheidsbijdrage (*Programme 203*) aan haar *zeven Grand Port Maritimes (*GPM's). Het gaat om een verdubbeling: van € 45

miljoen in 2017, naar € 65 in 2018 en € 94 miljoen in 2019. Ondanks de stijging worden de investeringen vooral gedaan voor renovatie of instandhouding van bestaande infrastructuur. Ook is de totale bijdrage, die verdeeld wordt over de diverse GPM's, relatief laag in vergelijking met de andere onderzochte landen.

Is er gelet op de verruimde AGVV een groeiende tendens van staatssteun zichtbaar?
Op het gebied van de AGVV is er geen sprake van een verstoring van het level playing field. De extra ruimte die de AGVV biedt - voor zeehavens tot € 150 miljoen per project - wordt niet volledig gebruikt door de vier onderzochte landen en leidt daardoor niet tot een verdere verstoring van het level playing field. Als landen in de toekomst verschillend met de extra ruimte omgaan, kan het speelveld tussen de landen mogelijk wel worden verstoord.

Wat betekende het gefaseerd invoeren van de Vpb-plicht per land voor het level playing field?
Het stopzetten van de Vpb-vrijstelling is in Nederland een jaar eerder gebeurd dan in België en Frankrijk. Hierdoor hebben de Nederlandse zeehavens één jaar meer Vpb betaald. De havens van Hamburg en Niedersachsen betalen geen vennootschapsbelasting omdat zij verlieslatend zijn (vennootschapsbelasting wordt alleen geheven bij een positief resultaat). De positie van Antwerpen is onduidelijk: er is winstbelasting betaald door de haven in 2018, maar dit bedrag lijkt te laag voor de verplichtingen die voortvloeien uit de Vpb. In september 2019 werd bekend dat het Europese hof de vrijstelling voor Belgische zeehavens inderdaad als een vorm van staatsteun identificeert, dus dat de vrijstelling terecht was stopgezet. Op dit moment is nog niet bekend of de Belgische havens in beroep gaan tegen dit besluit. In algemene zin heeft de introductie van de vennootschapsbelasting niet geleid tot een verdere verstoring van het level playing field tussen de onderzochte landen. Wel lijkt het erop dat in België meer invulling gegeven wordt aan het voornemen uit de respectievelijke regeerakkoorden om naar oplossingen te zoeken voor lagere belastinglasten.

Resultaten overige thema's
In het voorliggende onderzoek is aanvullend aan de volgende thema's aandacht besteed: klimaatdoelstellingen, innovatiebeleid, investeringen in IT-infrastructuur, tariefstellingen van achterlandverbindingen (case study spoor), milieuruimte, arbeid, douane en inspectie en nautische diensten. Hieruit volgt het beeld dat er voor de tariefstelling op achterlandverbindingen, de investeringen in IT-infrastructuur, de milieuruimte en het haveninnovatiebeleid geen sprake is van een verstoring van het speelveld tussen de landen. Op de volgende aspecten zien wij wel een verstoring:

- Op het vlak van arbeid doet de situatie zich voor dat de Nederlandse arbeidsinspectie een deel van de wetgeving strenger lijkt te interpreteren dan inspecties in andere landen. Dit werkt met name negatief uit voor de offshore- en cruise-repair sector in Nederland. In oktober 2019 heeft de minister van Sociale Zaken en Werkgelegenheid maatregelen aangekondigd waardoor dit probleem voor de Nederlandse cruise-repair sector is opgelost. Anderzijds is voor België de wet-Major minstens zo restrictief op het gebied van generieke arbeidsmarktwetgeving.
- De tarieven voor inspectiekosten bij import en export zijn relatief hoog in Nederland in vergelijking met andere landen.
- Nederland en Frankrijk hebben strengere klimaatdoelstellingen dan België. Nederland al voor 2030, Frankrijk voor 2050. Duitsland heeft recentelijk aangekondigd dat het de ambitie heeft om 55% CO_2-reductie ten opzichte van 2030 te realiseren en heeft hiermee strengere doelstellingen dan de andere drie landen. De strengere doelstellingen kunnen leiden tot een verstoring van het speelveld, waarbij de effecten zowel positief (nieuwe verdienmodellen) als negatief (extra kosten) kunnen uitpakken. Om te bepalen of de strengere doelstellingen nu al verstorend werken is nader onderzoek nodig naar het effect op investeringsbeslissingen en vestigingsplaatskeuze van bedrijven. Op het moment dat er daadwerkelijk sprake is van een ingevoerde Europese Green Deal, zoals recentelijk werd aangekondigd, dan is dat een mogelijkheid voor Europese gelijkschakeling van de doelen.

Summary and conclusions

Commissioned by the Dutch Ministry of Infrastructure and the Environment, Decisio and Erasmus UPT conducted research into the level playing field of the Northwest European seaports in the period May - September 2019. The present report contains the results of this study. This is an update of the study on this topic that was conducted in 2014. An explicit goal of the research was to consider whether these ports receive equal levels of state support (financial and otherwise) and can thus fairly compete with each other.

Research questions

The central question in this study is: Is there a level playing field between the most important seaports in Belgium, France, Germany and the Netherlands?

In addition to this main question, two other questions have been answered:
1. Is there a growing trend in state aid due to the extended General Block Exemption Regulation (GBER)?
2. What did the phased introduction of the corporate tax obligation per country mean for the level playing field?

Research design

In order to answer the research questions, statistical sources, annual reports, policy documents, research reports and websites were consulted. In addition, local experts and various Dutch port companies and sector organizations were consulted.

Limitations

The sources consulted provide a useful estimate of the order of magnitude of financial flows, where the flows originate from and the differences between countries. However, there are differences in the extent to which countries make information public. Therefore the figures are not always fully comparable and it is plausible that there are more financial flows than we have found.

Main findings

Looking at the various aspects that determine whether the market is distorted, we conclude that the playing field between the seaports in Belgium, the Netherlands, France and Germany is disrupted in a number of aspects. This is primarily due to higher financial contributions, both structural and incidental, from the German and Belgium government to their seaports in comparison with the Netherlands and France. In addition, the Dutch strict

interpretation of part of the labor legislation has a disruptive effect on the offshore sector. The Netherlands also requires relatively high inspection rates for imports and exports compared to the other countries surveyed. These cost differences contribute to an uneven playing field and thereby disrupts competition between the countries investigated.

Is there a growing trend in state aid due to the extended General Block Exemption Regulation (GBER)?
We conclude that with respect to the GBER, there is no disruption of the market. The additional financial space that the GBER offers - for seaports up to €150 million per project - is not fully used by the four countries analysed, and therefore does not lead to disruption of competition. If countries would use the additional financial capacity differently in the future, fair competition between the countries may be disrupted.

What did the phased introduction of the corporate tax obligation per country mean for the level playing field?
The withdrawal of the corporate income tax exemption took place a year earlier in the Netherlands compared to Belgium and France. As a result, Dutch seaports paid one extra year of corporate income tax. The ports of Hamburg and Niedersachsen do not pay corporate income tax because they have a structural negative financial position (corporation tax is only levied if the result is positive). The position of Antwerp is unclear: income tax was paid by the port in 2018, but this amount seems too low for the obligations arising from the corporate income tax obligation. In September 2019, it was announced that the European court did indeed identify the exemption for Belgian seaports as a form of state aid. Therefore the Belgium seaports are required, just like other European seaports, to pay corporate income tax. It is not yet known whether the Belgian ports will appeal against this decision. Assuming that this decision will be maintained, the introduction of corporate income tax obligation has not led to a further disruption of the level playing field between the countries surveyed. It seems though that the Belgian government is more active in carrying out the intention to search for lower tax charges.

Findings: non- financial aspects

The study also focuses on other, mostly non-financial conditions that may influence cross border competition between ports. We conclude that there is no disruption of competition with respect to the pricing of rail-hinterland connections, investments in IT infrastructure, exceedances of emissions of harmful substances and port innovation policies. We do see a disruption in the following aspects:

- With regard to labor, the situation arises that the Dutch labor inspectorate gives a stricter interpretation of part of the legislation than inspections in other countries. This is particularly negative for the offshore sector in the Netherlands.

On the other hand is the 'wet-Major' in Belgium more strict than in the other countries for general labor regulations.

- The rates for inspection costs for imports and exports are relatively high in the Netherlands compared to other countries.
- Both the Netherlands and France have higher climate ambitions compared to Belgium. Germany recently announced that it has the ambition to achieve a 55% reduction in CO_2 emissions by 2030 and therefore has the most ambitious target of the four countries. Higher ambitions/targets have a disruptive effect on competition, whereby the effects can turn out to be both positive (new revenue models) and negative (extra costs). In order to determine whether the higher objectives are already disruptive, further research is needed into the effect on investment decisions and location of companies. The introduction of the European Green Deal, as recently announced, gives the possibility for European harmonisation of climate objectives.

1. Inleiding

1.1 Aanleiding

Zeehavens krijgen van oudsher speciale aandacht van overheden: ze worden veelal beschouwd als een nationaal bezit en zijn belangrijk voor de economie vanwege de directe (werkgelegenheid, toegevoegde waarde) en indirecte effecten (doorwerking in andere sectoren) die zij genereren. Zo bedroeg de toegevoegde waarde (direct en indirect) van de Nederlandse havens in 2017 € 42,4 miljard, oftewel bijna 6 procent van het bruto binnenlands product[1]. Vanwege de grote belangen die met havens gemoeid zijn, voeren regio's en landen op verschillende manieren en in verschillende mate beleid om de concurrentiepositie van hun havens te versterken. Sommige van de overheidsingrepen en financiële bijdragen zijn gerechtvaardigd vanuit eerlijke concurrentieverhoudingen, andere vormen een verstoring van het speelveld. Uit onderzoek uit 2014 naar de concurrentieverhoudingen tussen de zeehavens in Duitsland, Frankrijk, Nederland, België en het Verenigd Koninkrijk bleek dat met name de havens in Duitsland en België profiteerden van extra steun vanuit de overheid[2].

Om inzicht te krijgen in de huidige stand van zaken van het level playing field tussen West-Europese zeehavens heeft het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (I&W), in het kader van het Werkprogramma Maritieme Strategie en Zeehavens, Decisio en Erasmus UPT opdracht gegeven om een update uit te voeren van het vorige onderzoek. Speciale aandacht gaat hierbij uit naar twee recente beleidsontwikkelingen:

- In de eerste plaats is in 2017 de Algemene Groepsvrijstellingsverordening (AGVV) verruimd waardoor landen sneller en makkelijker bepaalde vormen van staatssteun kunnen verlenen.
- In de tweede plaats is de Vennootschapsbelasting (Vpb)-plicht voor havenbedrijven gefaseerd ingevoerd, die voorheen onder een vrijstelling vielen.

Daarnaast is wat betreft de niet-financiële factoren aanvullend gekeken naar innovatiebeleid en klimaat- en milieumaatregelen.

1.2 Onderzoeksvragen

Het rapport geeft antwoord op de vraag hoe het staat met het level playing field tussen de belangrijkste zeehavens in België, Frankrijk en Duitsland ten opzichte van de Nederlandse zeehavens anno 2019. Het Verenigd Koninkrijk is buiten beschouwing gelaten om twee redenen. De Britse havens kennen in de eerste plaats een ander governance-/aansturingsmodel in vergelijking met Nederland,

Franrijk, België en Duitsland. Daarnaast concurreren de Britse zeehavens in veel mindere mate dan de Belgische, Duitse en Franse, met de Nederlandse zeehavens qua achterland.

Deze hoofdvraag valt uiteen in de volgende, verdiepende deelvragen:

1. Is er gelet op de verruimde AGVV een groeiende tendens van staatssteun zichtbaar?
   - In welke landen wordt staatssteun gegeven en door welke overheidspartijen?
   - In welke mate wordt er gebruik gemaakt van de AGVV?
   - Wat voor type investeringen wordt (mede) gefinancierd?
   - Worden er andersoortige financiële bijdragen verstrekt (bijvoorbeeld het dekken van operationele kosten of het afdekken van verliezen)?
   - Welke bijdrage leveren de respectievelijke overheden op niet-financieel terrein?
2. Wat heeft het gefaseerd invoeren van de Vpb-plicht per land betekend voor het level playing field?

1.3 Onderzoeksopzet

De onderzoeksaanpak bestond uit de volgende onderdelen.

Gesprekken met stakeholders in de Nederlandse havens

De eerste stap in het onderzoek was een interviewronde langs: Havenbedrijf Rotterdam, Havenbedrijf Amsterdam, Groningen Seaports, Havenbedrijf Moerdijk, Havenbedrijf North Sea Port en Deltalinqs. Doel van deze gesprekken was om een beeld te krijgen van recente ontwikkelingen en om een prioritering aan te brengen in welke ontwikkelingen het grootste effect hebben op het level playing field en overige ontwikkelingen die naar verwachting minder impact hebben of urgent zijn.

Deskresearch financiële - en niet financiële factoren

Om de financiële stromen in beeld te brengen is gebruik gemaakt van jaarrekeningen en jaarverslagen van havenbeheerders en begrotingen en jaarrekeningen van nationale, regionale en lokale overheden. Ook is gebruik gemaakt van Orbis - een internationale database met bedrijfsinformatie, zoals jaarrekeningen en jaarverslagen. Voor de niet-financiële factoren is gebruik gemaakt van openbare bronnen op internet (beleidsstukken, nieuwsberichten etc.).

Bespreking eerste resultaten buitenlandse experts

Vervolgens zijn de eerste resultaten en witte vlekken met onafhankelijke buitenlandse experts op het gebied van zeehavens (verbonden aan de universiteiten van Hamburg, Parijs en Brussel) besproken om lokale kennis en inzicht in het verhaal achter de cijfers te verkrijgen. Daarnaast is op verschillende momenten contact geweest met opdrachtgever en klankbordgroep bestaande uit havenbedrijven, brancheorganisaties en de ministeries van Economische Zaken en Klimaat en Infrastructuur en Waterstaat, waarbij de onderzoeksopzet en -resultaten zijn besproken.

1.4 Afbakening

Dit onderzoek richt zich op de grote zeehavens in de Hamburg-Le Havre range. Tabel 1-1 geeft een overzicht van de onderzochte havens per land. De focus in Nederland lag op de havens van Rotterdam en Amsterdam, van de overige Nederlandse zeehavens van nationaal belang zijn de kerngegevens opgenomen. Ook in Duitsland, Frankrijk en België lag het zwaartepunt bij de grote havens.

Tabel 1-1 Onderzochte havens

Nederland	België	Frankrijk	Duitsland
Rotterdam Amsterdam Groningen North Sea Port Moerdijk	Antwerpen Zeebrugge North Sea Port	Le Havre Duinkerken	Hamburg Bremenports Niedersachsen

Dit onderzoek richt zich op de vraag in welke mate overheden financiële en niet-financiële steun bieden aan zeehavens en de impact hiervan op het speelveld voor deze havens. Het is geen onderzoek naar de concurrentiepositie van de verschillende zeehavens, aangezien deze door meer factoren dan beleid en regelgeving wordt bepaald.

Beperking

Dit onderzoek is primair gebaseerd op deskresearch. Gedurende het onderzoek bleken er aanzienlijke verschillen te zijn in de mate waarin landen informatie openbaar beschikbaar stellen. Zo bleek voor Frankrijk veel informatie niet vindbaar, waardoor het beeld minder diepgaand en compleet is in vergelijking met de andere drie landen. Voor alle landen geldt dat de financiële stromen zo goed mogelijk in beeld zijn gebracht, maar doordat niet alle informatie beschikbaar was en doordat soms onduidelijk was hoe bepaalde geldstromen precies neerdalen vanuit diverse

overheidslagen bij de havenbeheerders, is ook dit beeld niet compleet. Wel geven de gevonden bronnen een goede en voldoende inschatting van de ordegrootte van financiële geldstromen, bij wie de geldstromen vandaan komen en de verschillen tussen landen hierin. Onder andere door onderscheid te maken tussen structurele en incidentele stromen, is de vergelijkbaarheid zo groot mogelijk gemaakt. In de weergegeven aantallen voor België zitten zowel de structurele als de incidentele aantallen, waar voor Nederland, Duitsland en Frankrijk de aantallen meer uitgesplitst in structureel en incidenteel worden gepresenteerd. De cijfers zijn daarom niet altijd een-op-een met elkaar te vergelijken.

1.5 Leeswijzer

Hoofdstuk 2 geeft een beschrijving van de belangrijkste karakteristieken en ontwikkelingen van de diverse zeehavens. Vervolgens worden in hoofdstuk 3 per haven de financiële stromen in kaart gebracht, evenals de organisatievorm. In hoofdstuk 4 worden de bevindingen van de kernindicatoren gepresenteerd:

- Verruiming van de AGVV
- Vennootschapsbelasting
- Klimaatdoelstellingen
- Innovatiesubsidies

Hoofdstuk 5 besteedt aandacht aan de bevindingen van de overige indicatoren, te weten:

- IT-infrastructuur
- Tariefstelling achterlandverbindingen
- Milieuruimte
- Arbeid
- Douane en inspectie
- Nautische diensten

Tot slot worden de effecten van de diverse factoren op het speelveld van de zeehavens in de Hamburg-Le Havrerange gebundeld in het concluderende hoofdstuk en worden de onderzoeksvragen beantwoord.

2. Ontwikkelingen Noordwest-Europese zeehavens

Deze paragraaf geeft een algemene beschouwing van de verschillende zeehavens wat betreft primaire activiteiten, overslag en marktaandeel. Dit beeld vormt achtergrond en context voor de analyse van het level playing field in hoofdstuk 3 tot en met 5. De concurrentiepositie van de havens is namelijk ook in sterke mate afhankelijk van bijvoorbeeld de concurrentie van havens buiten de Hamburg-Le Havre range, het marktsegment waarin ze primair opereren en de mate waarin de havens hierin onderling concurreren.

Naast de havens in de scope van dit onderzoek in de Hamburg-Le Havre range, worden drie 'exotische havens' beschreven: Genua, Gdansk en Piraeus. Naast een korte beschrijving van de haven worden de belangrijkste ontwikkelingen weergegeven, waarna de relatie met de concurrentiepositie en het speelveld wordt gelegd.

Van alle zeehavens in Noordwest-Europa heeft Rotterdam het grootste jaarlijkse overslagvolume met 469 miljoen ton aan- en afvoer van goederen in 2018. De zeehaven van Antwerpen volgt daarop met ruim 235 miljoen ton. Kijken we naar de overslag*groei* dan vallen de havens van Moerdijk en Groningen op. Zij zijn relatief kleine spelers, maar hun overslag is in de laatste jaren wel sterk gestegen.

Gemiddeld groeit de overslag van Nederlandse zeehavens tussen 2013 en 2018 enigszins langzamer dan de overslag in de Belgische en in mindere mate de Franse zeehavens. In Duitsland is de overslag daarentegen sinds 2013 gedaald, met uitzondering van de havens van Niedersachsen. Een mogelijke verklaring daarvoor ligt in een toenemende concurrentie uit de haven van Gdansk in Polen, die sinds 2009 flink is gegroeid doordat grote rederijen als Maersk hun lijndiensten direct vanuit Gdansk met Azië en Zuid-Amerika zijn gaan verbinden. Deze ontwikkeling wordt versterkt doordat sinds 2015 circa € 1,8 miljard geïnvesteerd is in havencapaciteit en haveninfrastructuur om de Poolse haven aantrekkelijker te maken zodat de allergrootste schepen Gdansk kunnen aandoen[3]. Ook het lange uitstel van de verdieping van de Elbe heeft waarschijnlijk bijgedragen aan de achteruitgang van het overslagvolume.

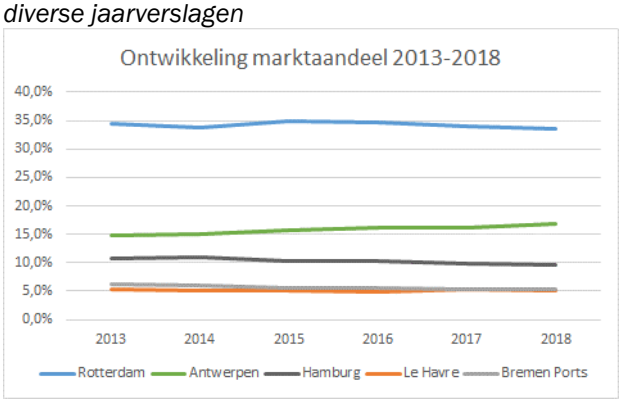
Tabel 2-1 Jaarlijkse maritieme overslag van West-Europese zeehavens, 2013 – 2018

Haven naar land	Overslag in miljoen ton (in- en uitvoer)						Gem. jaarlijkse groei
	2013	2014	2015	2016	2017	2018	
Nederland							
Rotterdam	440,5	444,7	466,4	461,2	467,4	469,0	1,3%
Amsterdam	95,7	97,8	96,5	96,8	100,8	101,8	1,3%
Moerdijk	10	16,8	16,6	10	18,6	18,2	22,2%
Groningen	7,3	10,1	11,4	11,7	12,5	13,8	14,2%
North Sea Port[1]	59,0	61,0	59,4	63,3	65,7	70,3	3,6%
België							
Antwerpen	190,8	199,0	208,4	214,1	223,6	235,3	4,3%
North Sea Port[1]	59,0	61,0	59,4	63,3	65,7	70,3	3,6%
Zeebrugge	42,8	42,5	38,3	37,8	37,1	40,1	-1,1%
Duitsland							
Hamburg	138	145,0	137,0	138,2	136,5	135,1	-0,4%
Niedersachsen	46,0	46,4	51,9	48,6	53,0	49,8	1,9%
Bremen Ports	78,7	78,2	73,4	75,2	74,2	74,0	-1,2%
Frankrijk							
Le Havre	68	67	68,3	65,4	72,6	70,9	0,8%
Duinkerken	43,6	47,1	46,6	46,7	50,2	51,6	3,4%

Bron: Jaarverslagen van diverse zeehavens, 2013-2018. Feiten en cijfers Port of Rotterdam

De marktaandelen zijn relatief stabiel in de periode 2013-2018. Het marktaandeel van Rotterdam, rond de 35 procent, neemt licht af, maar Rotterdam blijft veruit de grootste haven. Antwerpen laat een stijging zien tot bijna 17procent marktaandeel. Dit gaat vooral ten koste van Hamburg, Rotterdam en Zeebrugge.

Figuur 2-1 Marktaandeel overslag zeehavens; bron: diverse jaarverslagen



[1] North Sea Port staat zowel bij Nederland als bij België; aantallen zijn totalen waarbij voor periode 2013-2017 de Nederlandse en Belgische aantallen bij elkaar zijn opgeteld.

2.1 Overslag naar type product

Waar ligt de *core business* van de Noordwest-Europese zeehavens? Zitten ze in elkaars vaarwater, oftewel zijn ze concurrerend op basis van een type product? Per haven gaan we in op de belangrijkste activiteiten en maken we onderscheid of ze zich voor wat betreft logistieke stromen concentreren op bulkgoed, stukgoed of containers.

Figuur 2-2 Verhouding overslag per haven over bulk- en stukgoed

	Bulkgoed		Containers		Stukgoed	
Haven	Hoeveelheid (mln. ton)	% totale overslag	Hoeveelheid (mln. ton)	% totale overslag	Hoeveelheid (mln. ton)	% totale overslag
Rotterdam	294,5	63%	142,6	31%	30,3	6%
Amsterdam	79,1	96%	1,1	1%	2,1	3%
Antwerpen	81,9	38%	117,9	55%	14,4	7%
Le Havre	42,3	58%	28,4	39%	2,0	3%
Duinkerken	29,6	59%	3,2	6%	17,3	35%
Hamburg	45,6	34%	89,4	66%	1,1	1%
Niedersachsen	-	-	-	-	-	-
Bremen Ports	23,6	10%	141,7	58%	74,4	30%

Bron: Jaarverslagen van zeehavens; cijfers over 2016, 2017 of 2018

Rotterdam: bulk en containers en Amsterdam vooral bulkgoederen

De Rotterdamse haven richt zich met name op containeroverslag en bulkgoederen: aardolie, chemicaliën, oliën en ertsen. In 2017 bestaat 31 procent van de totale overslag uit containers, een totaal van ruim 142,6 miljoen ton. Circa de helft van alle lading betreft natte bulkgoederen (46 procent). 6 procent van de lading bestaat uit stukgoed. De havens van Rotterdam en Amsterdam zijn de twee grootste kolen- en petroleumhavens van Europa[4]. Van de steenkolen wordt 70 procent doorgevoerd naar Duitsland. Hoewel olieproducten en steenkool de belangrijkste producten zijn voor Amsterdam, is deze fossiele overslag in het afgelopen jaar gedaald en zijn vooral de agribulk- en containeroverslag sterk gegroeid. De groei van containers komt mede door de nieuwe vaste containerlijndienst van Samskip in 2018 tussen Amsterdam en Hull in Engeland[5]. In verhouding blijven containers een beperkt deel van de overslag in Amsterdam, met slechts 1%.

Antwerpen: containervervoer en chemie

Antwerpen, de tweede grootste haven van Europa, verwerkte in 2018 ruim 235 miljoen ton aan goederen. 55 procent daarvan betrof containervervoer. Naast containervervoer is de haven van Antwerpen een belangrijke speler in de

hoogwaardige chemie en stukgoed. Stukgoed had in 2018 een aandeel van 7 procent in de totale overslag.

Hamburg en Bremerhaven: primair containerhavens

De haven van Hamburg is de grootste haven van Duitsland. De haven ligt op ongeveer 110 kilometer van de monding van de Elbe. Deze rivier moet regelmatig uitgebaggerd worden om de haven toegankelijk te houden en de grootste containerschepen kunnen de haven niet altijd (volgeladen) bereiken, mede vanwege de getijden. In 2017 is het totale overslagvolume in Hamburg ruim 135 miljoen ton. Daarvan bestaat twee derde uit containers. De haven behoort tot de grootste containerhavens in Europa en volgt na Rotterdam en Antwerpen.
De havens van Nedersaksen bestaan uit verschillende kleinere havens: Emden, Norden, Wilhelmshaven, Brake, Cuxhaven en Stade. Deze havens focussen zich met name op het vervoer van bulkproducten als kolen, granen en chemische grondstoffen. De haven van Norden is belangrijk voor passagiersvervoer van en naar de Duitse Waddeneilanden.
Bremerhaven ligt in het noorden van Duitsland en is via de rivier de Wezer verbonden met de Noordzee. De haven heeft in 2017 een totale overslag van 74,2 miljoen ton. Circa 60 procent daarvan bestaat uit containeroverslag. Daarnaast bestaat een vrij groot aandeel (30 procent) van de totale overslag uit de in- en uitvoer van voertuigen, met name personenauto's (gespecialiseerde lading).

Frankrijk: Le Havre bulkgoed en containers, Duinkerken juist stukgoed

De Franse haven Le Havre is een van de twaalf Grand Port Maritimes (GPM's) en na Marseille de belangrijkste haven van Frankrijk. De overslag van ruim 72 miljoen ton wordt vooral bepaald door het vervoer van containers en de overslag van aardolie. De haven van Le Havre bezit bijna 60 procent van het Franse marktaandeel voor het transport van containers. De containeractiviteit is in de laatste jaren sterk gestegen; met een steeds verder toenemende omvang van schepen is Le Havre een van de weinige Noord-Europese havens die in staat is om zeer grote containerschepen te ontvangen.

Van de circa 50 miljoen ton overslag in 2017 in de haven van Duinkerken, is het grootste deel bulkgoederen. De helft van de bulk bestaat uit het vervoer van mineralen en ertsen. Een ander belangrijk marktaandeel betreft het vervoer van RoRo[2], zoals auto's: in 2017 betrof dit een aandeel van 35 procent op de totale overslag.

[2] "Roll-on-Roll-off": lading die op het schip wordt gereden.

2.2 Genua, Gdansk en Piraeus

De 'exotische havens' Genua, Gdansk en Piraeus zijn opkomende havengebieden die zich buiten de directe omgeving van de Hamburg-Le Have range bevinden. Op korte termijn vormen zij geen bedreiging voor de Nederlandse havens. Op de langere termijn echter kunnen deze havens, mede met het oog op trends en ontwikkelingen als het Chinese Belt-Road-Initiative (BRI), wel concurrenten worden van de Nederlandse en andere Noordwest-Europese zeehavens. Een combinatie van geopolitiek en aanzienlijke investeringen maakt ze extra relevant.

Genua

Genua is een van de belangrijke havens in het noorden van Italië met een overslag van ruim 70 miljoen ton in 2018, primair containers en vloeibare bulk. Het havenbedrijf is de Western Ligurian Sea Port Authority, die door de overheid is aangewezen om de haven van Genua te managen. Na de instorting van de brug in Genua is er door de nationale overheid een 'emergency degree' aangenomen waarin een grootschalig investeringsprogramma in de haveninfrastructuur is goedgekeurd.[6] Het gaat hier primair om infrastructuur, baggerwerkzaamheden en herontwikkeling van (lucht)havenlocaties. Van de op dit moment beschikbare € 450 miljoen komt het overgrote deel (€ 435 miljoen) uit publieke bronnen - nationale overheid, havenbedrijf en overige publieke instanties. Dit wijkt dus niet af van de manier waarop dit in andere landen, waaronder Nederland, is georganiseerd. Genua is relevant omdat Italië onderdeel is geworden van het Belt and Road Initiative (BRI) van China, door het tekenen van een memorandum of understanding (MoU) in maart 2019 tussen de nationale regeringen van beide landen. De grote invloed van de Chinese staat in BRI is een potentiële bedreiging voor het level playing field van de Europese zeehavens vanwege de grote infrastructurele investeringen in onder meer containerterminalcapaciteit.

Gdansk

Gdansk is een haven in het Noordwesten van Polen die de laatste jaren sterk gegroeid is, vooral op het gebied van containers. In 2018 haalde de haven een overslagrecord van ruim 49 miljoen ton, waarvan bijna 20 miljoen ton aan containers. Het havenbedrijf dat de haven van Gdansk beheert is een privaat bedrijf met publieke aandeelhouders, zoals in Nederland ook het geval is. Onderscheidend is dat ook de werknemers aandeelhouder zijn van het havenbedrijf. Het havenbedrijf boekte vorig jaar een winst van ongeveer € 17,6 miljoen, wat neerkomt op ongeveer € 0,36 per ton[7]. De afgelopen jaren is een flinke investeringsgolf in de haven van Gdansk zichtbaar, waarin vooral ook veel EU-geld is geïnvesteerd in waterwegen, kades, spoor- en weginfrastructuur en aansluiting op het TEN-T-netwerk.

Piraeus

De haven van Piraeus is een interessante case omdat de haven van Piraeus geprivatiseerd is. 33 procent van de aandelen is in handen van de Griekse overheid en 67 procent van de Chinese staatsrederij Cosco. Overslagvolumes zijn de afgelopen jaren sterk toegenomen in Piraeus; in 2018 was de overslag 4,4 mln. TEU tegenover 3,6 mln. TEU in 2017. Ook op het gebied van havenoperaties en de bijbehorende vergoedingen is Piraeus afwijkend, omdat de havenautoriteit naast de havengelden ook inkomsten krijgt voor het uitvoeren van allerlei havenservices. Qua investeringen is een gemengd beeld te zien waarin de investeringen van Cosco worden aangevuld met investeringen vanuit het overheidsaandeel van de havenautoriteit Het gaat hier om investeringen in (toegangs)infrastructuur, maar ook om investeringen in terminals.

2.3 Conclusie

In de afgelopen jaren zijn vooral de Belgische en, in mindere mate, Franse havens sneller in overslag gegroeid dan de Nederlandse havens, maar blijven de Nederlandse zeehavens - Rotterdam voorop - gezamenlijk veruit de grootste, uitgedrukt in overslagvolume. De Nederlandse havens hebben een marktaandeel van ongeveer 50 procent. Duitse havens blijven in groei achter en in de havens van Hamburg en Bremen is de overslag sinds 2013 licht gedaald. Een van de factoren die daarin een rol speelt, is de opkomende concurrentie uit andere havens, waaronder Gdansk, en de diepgangsproblematiek van de Elbe.

Al met al is er stevige concurrentie tussen de Noordwest-Europese zeehavens. Vooral op het gebied van containeroverslag concurreren Rotterdam, Antwerpen, Hamburg en Le Havre met elkaar. In Hamburg en Antwerpen zijn containers de dominante goederensoort, terwijl in Rotterdam vloeibare bulk de overheersende goederensoort is, met daarnaast een omvangrijke containeroverslag. Maar desondanks is er ook op het gebied van bulkoverslag, vooral vloeibare bulk, sprake van een concurrerende omgeving. Naast de goederensoorten waar concurrentie op plaatsvindt, is ook zichtbaar dat havens zich specialiseren - denk aan cacao in Amsterdam of de Ro-Ro-activiteiten in Zeebrugge en Bremen.

3. Financiële stromen per land

Dit hoofdstuk beschrijft in hoeverre er sprake is van financiële steun van overheden aan de havenbeheerders in de grote zeehavens in de Hamburg-Le Havre range. Per land wordt weergegeven hoe de havens georganiseerd zijn waarna de financiële stromen van verschillende overheidslagen in beeld zijn gebracht. Financiële stromen zijn in grote mate afhankelijk van hoe de verantwoordelijkheden liggen van zowel aanleg als onderhoud van het havengebied en de infrastructuur. Tabel 3-1 geeft een overzicht van deze verantwoordelijkheden, voor zover officieel vastgelegd.

Staatssteun

Staatssteun zijn betalingen die gedaan worden door de overheid (nationaal, regionaal of lokaal) aan de havenbeheerder of betalingen voor zaken die de havenbeheerder normaal gesproken zou moeten betalen. Dit verschilt per land, zie onderstaande tabel. Om van staatssteun te kunnen spreken moet het zo zijn dat de gebruikers van de voorzieningen in de haven niet de kosten ervan dragen.

Tabel 3-1 Verantwoordelijkheden aanleg en onderhoud infrastructuur

	Nederland	België	Duitsland	Frankrijk
Toegangsinfrastructuur ▪ Rijksvaarwegen ▪ Sluizen ▪ Baggeren	Aanleg, onderhoud en baggeren: nationale overheid	Aanleg, onderhoud en baggeren: Vlaams gewest. Vlaamse havenbedrijven betalen minstens 15% aan sluisinfrastructuur[3]	Aanleg, onderhoud en baggeren: nationale overheid	Aanleg: nationale overheid. Baggeren wordt gedeeltelijk door havenbedrijven betaald voor rijksvaarwegen; afwijkend van de andere landen
Interne haveninfrastructuur ▪ Havenbekkens ▪ Kades ▪ Dokken ▪ Kaaimuren ▪ Baggeren	Aanleg en onderhoud: havenbedrijf	Aanleg en onderhoud: havenbedrijf	Aanleg en onderhoud: deelstaat	Aanleg en onderhoud: havenbedrijf
Infrastructuur op haventerrein ▪ Spoor ▪ Wegen	Aanleg en onderhoud: havenbedrijf en gemeente	Aanleg en onderhoud: havenbedrijf en gemeente	Aanleg en onderhoud: deelstaat	Aanleg en onderhoud: havenbedrijf
Suprastructuur ▪ Terminal	Aanleg en onderhoud: private partijen	Aanleg en onderhoud: private partijen	Aanleg en onderhoud: private partijen[4]	Aanleg en onderhoud: private partijen

[3] Het meebetalen van Vlaamse havenbedrijven aan de toegansinfrastructuur is meer op ad hoc basis; er is geen algemene richtlijn of wet.
[4] Formeel zijn private bedrijven verantwoordelijk, in de praktijk blijkt ook de deelstaat te investeren in terminals.

3.1 Nederland

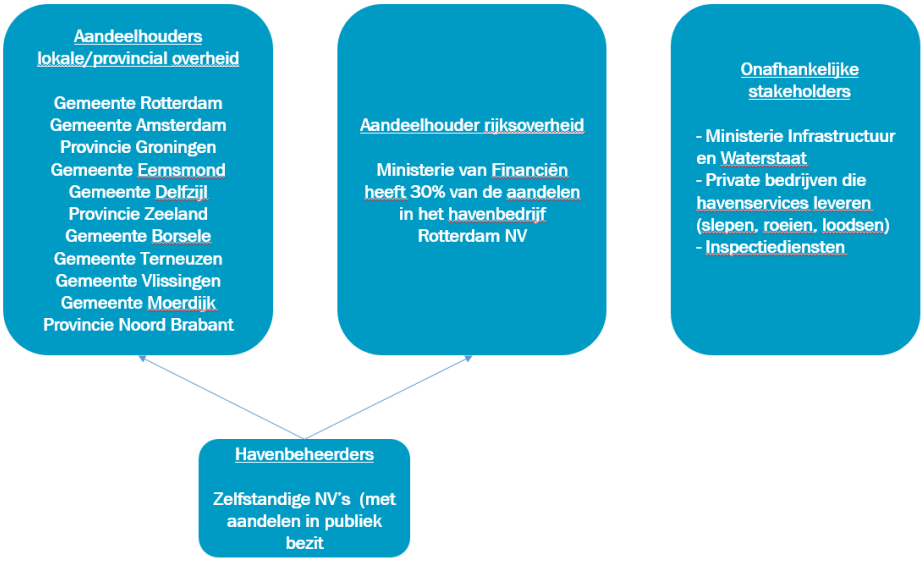
In Nederland zijn havenbedrijven private entiteiten (NV's) met publieke aandeelhouders (gemeentes, provincie, Rijksoverheid). Uitzondering hierop vormt de haven van IJmuiden, maar deze haven valt buiten de scope van dit onderzoek. Figuur 3-1 geeft een overzicht van de organisatiestructuur van de Nederlandse zeehavens. Tussen de aandeelhouders - zowel lokaal/provinciaal als Rijksoverheid én de havenbeheerders bestaat een organisatorische en/of financiële relatie. De zelfstandige NV's zijn in handen van publieke aandeelhouders - gemeenten en provincies. In het geval van Rotterdam is ook het Rijk (Ministerie van Financiën) aandeelhouder.

North Sea Port

North Sea Port heeft een unieke, grensoverschrijdende positie. Er is een overkoepelende holding, gevestigd in Sas van Gent (NL), waar Nederlandse en Belgische publieke partijen beiden 50 procent aandeelhouder van zijn. Belangrijkste aandeelhouders zijn Provincie Zeeland (25 procent), Gemeente Borsele, Terneuzen en Vlissingen (elk 8,3 procent) en Stad Gent (48,52 procent). In totaal zijn er 8 publieke aandeelhouders. Voor beide landen is er een havenbedrijf, North Sea Port NL en North Sea Port Flanders, die beide volledig eigendom zijn van de holding.

Nederlandse havens kennen een landlordmodel. De havenbedrijven zijn eigenaar van de grond, behalve in Amsterdam, waar de lokale overheid eigenaar is van de grond. De grond wordt door het havenbedrijf via concessiecontracten in erfpacht uitgegeven aan bedrijven die er bedrijfsmatige activiteiten op uitvoeren. De overheid zelf voert geen commerciële havenactiviteiten uit. Beheerder van de maritieme toegang, de rijksvaarwegen, is de nationale overheid. De haven-beheerders hebben een eigen financiële verantwoordelijkheid en kunnen niet, zoals bijvoorbeeld de Duitse havenbeheerders, terugvallen op publieke middelen. Niet alle havenbeheerders dragen op dit moment dividend af. Daarnaast is er een aantal onafhankelijke stakeholders rondom de zeehavens; dit zijn publieke of private partijen die investeringen doen in diverse elementen van de zeehavens – waaronder het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat - of partijen die, met een publieke of private doelstelling, diensten leveren in de zeehavens; denk aan de inspectiediensten. Tussen deze onafhankelijke stakeholders en de havenbedrijven bestaat geen directe financiële relatie.

Figuur 3-1 Organisatiestructuur Nederlandse zeehavens



In algemene zin is de nationale overheid verantwoordelijk voor zowel de investerings- als onderhoudskosten voor nautische toegang en het hoofdvaarwegennet. Het gaat hierbij om aanleg en onderhoud van rijksvaarwegen en sluizen. Het baggeren van rijksvaarwegen valt hier dus ook onder. Wel draagt het havenbedrijf Amsterdam via de gemeente Amsterdam bij aan de nieuwe zeesluis bij IJmuiden.[5] Ook zijn de diverse overheidslagen verantwoordelijk voor de fysieke infrastructuur - spoor, weg - in en rondom de haven. Op haventerreinen zelf speelt ook het havenbedrijf een rol. Wat dit betreft is er weinig verschil met de ons omringende landen. Waar wel een verschil zit, is dat de verantwoordelijkheid voor de interne havenstructuur - denk aan kades, dokken en havenbekkens - bij het havenbedrijf ligt, terwijl dit bij omringende landen niet altijd geheel het geval is.

Onderhoudskosten

De totale kosten die de Rijksoverheid maakt voor het beheer en onderhoud van het hoofdvaarwegennet bedroegen in 2018 € 288,8 miljoen, 28 procent (langjarig gemiddelde) hiervan (€ 80 miljoen) gaat naar bodems, waarvan het baggeren van toegangsvaarwegen een belangrijk onderdeel uitmaken. Deze uitgaven classificeren wij als structurele uitgaven door de overheid aan de zeehavens.

Rotterdam

Onderstaande investeringen gerelateerd aan de Rotterdamse haven hebben een overheidsbijdrage ontvangen. Het betreffen zowel investeringen in nautische

[5] Bron: persoonlijke communicatie onderzoekers met Port of Amsterdam

toegang als haveninfrastructuur (spoorwegen). Alle investeringen behalve die in het containertransferium vallen onder de Rijksverantwoordelijkheid, zoals te zien in tabel 3-1. Investeringen in interne haveninfrastructuur hebben geen overheidsbijdrage ontvangen, wat ook in lijn is met de vastgestelde verantwoordelijkheden.

Tabel 3-2 Overheidsinvesteringen haven van Rotterdam tussen 2013 en 2018

Type investering	Project	Bijdrage overheid
Nautische toegang	Verdieping nieuwe waterweg (onderdeel project mainportontwikkeling R'dam)	35 miljoen I&W
Haveninfrastructuur	Spoorwegaansluiting Tweede Maasvlakte	222 miljoen I&W
Haveninfrastructuur	Theemswegtrace (verleggen van 4 km aan spoorweg)	Circa 320 miljoen excl. Btw IenW: 160 miljoen HbR: 96 miljoen Ten-T subsidie: 62 miljoen
Achterland infrastructuur	Containertransferium Alblasserdam	Betaald door I&W (3 miljoen) en Provincie Zuid-Holland (1 miljoen)
Havenbekken	Bijdrage onderhoud buitencontour Maasvlakte 2	RWS: 4,3 miljoen per jaar vanaf 2018 voor een periode van 2018-2023

Amsterdam

In de Amsterdamse haven hebben onderstaande investeringen een overheidsbijdrage ontvangen.

Tabel 3-3 Overheidsinvesteringen haven van Amsterdam tussen 2013-2018

Type investering	Project	Betaald door	Totale bedrag	Bron
Nautische toegang	Zeetoegang IJmond (Noordersluis)	IenW, provincie Noord-Holland, Havenbedrijf Amsterdam, Gemeente Amsterdam	940 miljoen	MIRT 2019 [8]
Havenbekkens	Lichteren Buitenhaven IJmuiden	IenW, provincie Noord-Holland,	65 miljoen	MIRT 2019 [8]

Type investering	Project	Betaald door	Totale bedrag	Bron
		Gemeente Amsterdam		
Rijksvaarwegen	Walradar Noordzeekanaal	IenW	26 miljoen	MIRT 2013
Nautische toegang	De Zaan - Wilhelminasluis	Provincie Noord-Holland, ministerie IenW	€ 13mln subsidie IenW	MIRT 2019 [8]

Opvallend is dat er ook haveninterne investeringen in kades en bekkens door de overheid (mede)gefinancierd worden. Dit terwijl de verantwoordelijkheid hiervoor primair bij het havenbedrijf Amsterdam ligt. Vanuit project 'Lichteren Buitenhaven IJmuiden' wordt een nieuwe insteekhaven gebouwd zodat schepen die gedeeltelijk gelost moeten worden om de Noordersluis te kunnen passeren zo op een snellere en veiligere manier de haven van Amsterdam kunnen binnenvaren. Uitleg bij deze investering is dat er sprake was van bijzondere omstandigheden, waarbij de investering vanuit de overheid met name voor het verbeteren van de nautische veiligheid is ingezet.

3.2 België

De Belgische havens zijn zelfstandige NV's met publieke aandeelhouders (Stad Antwerpen, Stad Brugge, Stad Oostende). North Sea Port, dat zowel Nederlandse als Vlaamse havens beslaat, is eerder besproken. Net als in Nederland zijn het landlordhavens. De gronden zijn publiek eigendom in Vlaanderen en worden uitgegeven door de havenbeheerders via concessieovereenkomsten. Het Vlaams Gewest is verantwoordelijk voor de aanleg en onderhoud van de basisinfrastructuur van havens. Dit is de infrastructuur die niet is bestemd voor commerciële exploitatie zoals zeesluizen, havendammen en rijksvaarwegen. Net als in Nederland dragen de havenbedrijven op ad hoc basis bij aan de kosten van de sluisinfrastructuur; North Sea Port Flanders betaalt 15 procent (€ 140 miljoen van totaal € 934 miljoen[6]) van het Vlaamse aandeel van de zeesluis bij Terneuzen.

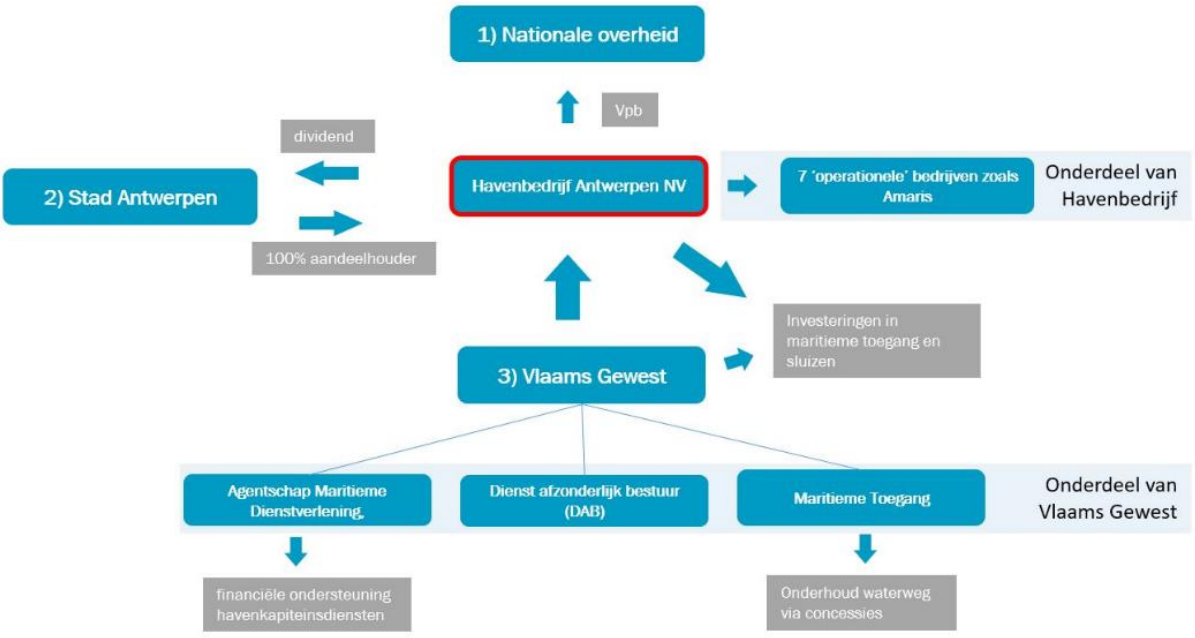
De structuur en verantwoordelijkheden van de haven van Antwerpen[7] is in figuur 3-2 schematisch weergegeven. De drie belangrijkste stakeholders rondom de haven

[6] Website North Sea Port.

[7] De overige Vlaamse havens geven een vergelijkbaar beeld - North Sea Port uitgezonderd - dus de haven van Antwerpen is een representatief voorbeeld.

van Antwerpen zijn de nationale overheid, de stad Antwerpen en het Vlaams gewest. De rol van de nationale overheid is beperkt; de relaties met de stad Antwerpen en het Vlaams gewest zijn veel sterker.
De stad is 100 procent aandeelhouder van het havenbedrijf, in ruil waarvoor het dividend vanuit het havenbedrijf ontvangt; de hoogte van dit dividend is vastgesteld op € 21,3 miljoen per jaar. De rol van het Vlaams Gewest is groot. Het Gewest is verantwoordelijk voor de toegangsinfrastructuur – maritieme toegang en sluizen. Daarnaast verstrekt het gewest een financiële bijdrage aan taken van algemeen belang via ten minste drie onderdelen van het Vlaams Gewest – het agentschap maritieme dienstverlening, de dienst afzonderlijk bestuur en maritieme toegang. Het gaat om diensten die worden aangeboden door het agentschap maritieme dienstverlening en kust en voor zover deze kunnen worden toegewezen aan de verkeersafwikkeling, de veiligheid en de vrijwaring van het milieu; denk bijvoorbeeld aan loodsen en verkeersbegeleiding.

Figuur 3-2 Organisatie rondom de haven van Antwerpen



Enerzijds richt deze financiële stroom van het Vlaams Gewest zich op de verkeersbegeleiding en anderzijds wordt ook het loodswezen hiermee uitgevoerd. De verkeersbegeleiding lijkt niet anders te zijn dan werkzaamheden die Rijkswaterstaat voor Nederland uitvoert. Ook het nautisch toezicht binnen de havenbedrijven zelf lijkt vergelijkbaar. De havenkapiteinsdienst wordt in België deels vanuit de havengelden betaald, maar er komt ook een stuk subsidie bij. Dit

heeft mede te maken met de grotere publieke bevoegdheid wat een stuk landgebonden verantwoordelijkheid met zich meebrengt. In de jaarrekening 2018 van North Sea Port Flanders staat een bedrag van ongeveer € 5 miljoen door de overheid toegekende kapitaalsubsidie. Het is echter niet duidelijk of dit louter voor de havenkapiteinsdienst is. Voor het loodswezen is er wel een verschil met Nederland: loodsen zijn ambtenaren in België. In de begroting voor 2019 is te vinden dat er € 21 miljoen vanuit het Vlaams Gewest naar het agentschap gaat voor het loodswezen. Daarnaast gaat er nog € 18 miljoen voor lonen, werking en toeslagen vanuit de begroting, maar hiervan is niet vast te stellen welk deel voor het loodswezen bestemd is.[8] Deze financiële bijdrage is afwijkend van de situatie in Nederland. Een verstoring van het level playing field treedt op als de Belgische loodsen hierdoor lagere tarieven kunnen vragen. Een korte vergelijking van de tarieven tussen Nederland[9] en België[10] laat een lastige vergelijkbaarheid zien door de andere tariefopbouw. Op basis van deze vergelijking lijkt het dat de tarieven in België lager liggen dan in Nederland, maar een nadere vergelijking wordt aanbevolen door de onderzoekers. Ook is er nog € 26 miljoen begroot voor de DAB-vloot. Dit is de Dienst met Afzonderlijk Bestuur (DAB) die onder andere zorg draagt voor het bebakenen van de vaarwateren, zowel van de Belgische kust als de Westerschelde. Deze bijdrage is qua verantwoordelijkheid vergelijkbaar met de Rijksrederij in Nederland, welke ook vanuit ministeries gefinancierd wordt. De (financiële) relaties tussen de zeehavens en het Vlaams Gewest zijn vastgelegd in het Vlaams Havendecreet.[9]

De Vlaamse Havencommissie, een orgaan dat de Vlaamse regering adviseert over het Vlaamse havenbeleid, is een bruikbare bron van informatie over overheidsbijdragen aan havens. Er is tussen 2009 en 2018 jaarlijks tussen de € 310 en € 490 miljoen uitgegeven aan structurele en incidentele uitgaven in de Vlaamse havens door de overheid.[11] In 2018 was de financiële bijdrage € 431,48 miljoen, waarvan 68,6 procent voor de maritieme toegang zoals te zien in tabel 3-4. Het gaat hier om het totaal aan overheidsbijdragen; hierdoor is het beeld volledige dan het geschetste beeld in Nederland, waar het alleen gaat om overheidsbijdragen aan individuele projecten in de haven van Rotterdam en Amsterdam.

[8] Van deze €18 miljoen is niet te achterhalen hoeveel naar de verschillende taken gaat
[9] Zie: https://www.acm.nl/nl/publicaties/loodsgeldtarieven-stijgen-met-3-procent-in-2020
[10] Zie: https://www.loodswezen.be/trajecten/tarieven
[11] De statistieken die gebruikt zijn, zijn dezelfde als de statistieken die in de rapportage van 2014 gebruikt zijn. Verschil in waardes komt door gebruik prijspeil 2014/2018

Tabel 3-4 Vlaamse overheidsuitgaven in mln € in havens 2009 en 2018 (in prijzen van 2018)

Jaar	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	Totaal
Antwerpen	93,15	80,43	86,80	81,10	114,33	66,08	62,69	67,80	71,38	87,65	811,41
Gent	32,57	33,75	24,43	9,37	4,50	6,34	17,68	4,08	8,19	3,62	144,53
Zeebrugge	34,78	52,34	59,61	32,56	28,36	21,91	18,11	16,63	39,86	9,81	313,97
Oostende	45,63	17,67	8,98	11,13	13,35	17,22	17,35	6,17	5,35	8,57	151,42
Totaal havens	**206,13**	**184,19**	**179,82**	**134,15**	**160,54**	**111,56**	**115,83**	**94,68**	**124,78**	**109,64**	**1.421,3**
Maritieme toegang	227,99	209,82	196,28	241,28	260,09	375,28	162,63	304,31	264,22	296,11	2.538,0
Havenoverschrijdend + diversen[12]	-	-	-	-	-	-	32,27	43,37	40,99	25,73	142,36
Algemeen totaal	**434,13**	**394,00**	**376,11**	**375,43**	**420,63**	**486,84**	**310,74**	**442,36**	**429,98**	**431,48**	**4.101,7**
Maritieme toegang %	*52,5%*	*53,3%*	*52,2%*	*64,3%*	*61,8%*	*77,1%*	*52,3%*	*68,8%*	*61,4%*	*68,6%*	-

Bron: Vlaamse havencommissie

De geldstromen die naar de verschillende havenbeheerders gaan zijn in onderstaande paragrafen per haven toegelicht. Achtereenvolgens behandelen we de haven van Antwerpen en de overige Vlaamse havens (Zeebrugge, Oostende en North Sea Port).

Antwerpen

Tabel 3-5 is een samenvatting van de financiële bijdragen die de haven van Antwerpen ontvangen heeft in een periode van 5 jaar (2014-2018). Hieruit blijkt dat de overheid ruim € 355 miljoen heeft bijgedragen aan de haven van Antwerpen, wat gemiddeld ca. € 71 miljoen per jaar is. Het grootste gedeelte hiervan gaat naar infrastructurele toegang, te weten sluizen. Naar de post 'overig' gaat jaarlijks een bedrag van ruim € 25,5 miljoen; hiervan is ongeveer € 10,4 miljoen voor de havenkapiteinsdienst. Er zijn in de gepresenteerde jaren geen grootschalige – denk aan miljarden euro's – projecten geweest die via of met behulp van overheidssteun tot stand zijn gekomen.

Tabel 3-5 Financiële bijdrage haven van Antwerpen, 2014-2018

Categorie	Bedrag
Sluizen	€ 169,89 mln.
Dokken	€ 20,65 mln.
AMORAS	€ 37,23 mln.
Overig	€ 127,81 mln.

[12] Tot en met 2014 ondergebracht in maritieme toegang.

Totaal	€ 355,59 mln.

Bron: Vlaamse Havencommissie

Overige Vlaamse havens

Ook in de drie overige havens richten de meeste overheidsuitgaven zich op toegangsinfrastructuur (sluizen, dammen, baggeren). Niet bekend is wat er onder de 'overige' bijdragen verstaan wordt, de omvang van die categorie is echter redelijk beperkt (hoogste bijdrage onder 'overig' is ca. € 34 miljoen over 5 jaar), wat niet op grootschalige investeringsprojecten duidt.

Vergelijking met 2014

De totale bijdrage vanuit de Vlaamse overheden aan de Belgische zeehavens zijn al sinds 2009 redelijk constant in een range van ongeveer € 67 miljoen om de € 400 miljoen (€ 375-€ 442 miljoen) – 2014 en 2015 vormen een uitzondering naar boven en naar beneden. Het betreft hier de totale Vlaamse overheidsuitgaven, dus zowel incidentele alsook structurele overheidsbijdragen. Ook de bijdragen(decreetkosten) voor de havenkapiteinsdiensten en de werking van de sluizen is relatief constant ten opzichte van het vorige rapport.

3.3 Duitsland

Ondanks dat er de afgelopen 15 jaar een grotere scheiding is aangebracht tussen de zeehavens en de politiek, wijst het onderzoek erop dat de Duitse overheden zich van de onderzochte landen het meest met de zeehavens bemoeien. Deze bemoeienis speelt zich primair af op deelstaatsniveau, wat in lijn is met de eigendomsstructuur van de zeehavens. Deelstaten zijn namelijk veelal eigenaar van de gronden en verantwoordelijk voor de aanleg en het beheer van de interne haveninfrastructuur. De nationale overheid staat op grotere afstand van de zeehavens en de geldstromen vanuit nationaal niveau zijn dan ook beperkt.

Geldstromen nationale overheid

Vanuit de nationale overheid stroomt er wel geld (via de deelstaten) naar de zeehavens in het kader van het programma '*Finanzhilfen des Bundes'*, waarin de vijf deelstaten met een zeehaven gecompenseerd worden voor de kosten die zij hiervoor moeten dragen door de deelstaten die geen zeehaven(s) hebben. Jaarlijks gaat er € 40 miljoen naar de zeehavens, waarvan Hamburg ca. € 20 miljoen[10] en Bremen ca. € 11 miljoen ontvangen.[11] Dit bedrag is al jarenlang van dezelfde ordegrootte, maar wel wordt dit programma momenteel ter discussie gesteld in de Duitse politiek. Een andere belangrijke kostenpost voor de nationale overheid is het baggeren. Het grootste project voor een vernieuwing van een waterweg dat momenteel loopt is de verbreding en verdieping van de Elbe. Het Belgische DEME is

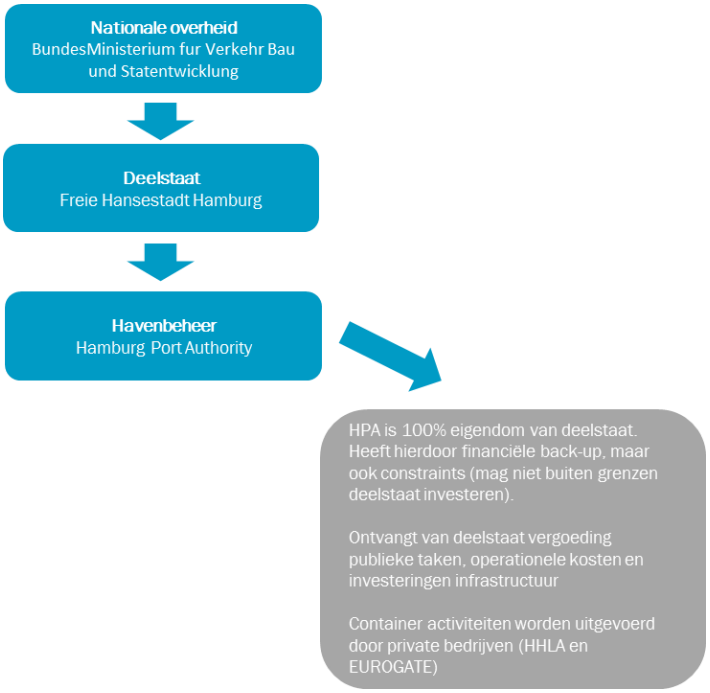
de klus gegund en gaat de 116 kilometer lange Elbe verdiepen. Het contract kent een waarde van € 238 miljoen. De totale projectkosten liggen een stuk hoger en worden momenteel geschat op € 700-800 miljoen.[12] De nationale overheid betaalt hiervan € 500 miljoen en de deelstaat heeft hier ca. € 250 miljoen voor gereserveerd. Ook voert een dochterbedrijf van DEME (Nordsee) momenteel de onderhoudsbaggerwerken uit op de Weser, om zo de vaardiepte naar Bremerhaven te handhaven. In oktober 2017 rondde Nordsee de volledige bagger- en landwinningswerken af voor de uitbreiding van de Europakaai in Cuxhaven. De waarde van deze twee onderhoudscontracten is ons niet bekend.

De geldstromen van de verschillende deelstaten naar de havenbeheerders zijn per haven toegelicht. Achtereenvolgens behandelen we de haven van Hamburg, Niedersachsen en Bremenports (Bremen en Bremerhaven).

Hamburg

In figuur 3-3 is de vereenvoudigde structuur van de haven van Hamburg weergegeven zoals deze uit de jaarverslagen blijkt. De deelstaat is verantwoordelijk voor de investeringen en het beheer en onderhoud van algemene haveninfrastructuur, dit is wettelijk vastgelegd.[2]

Figuur 3-3 Vereenvoudigde structuur van de haven van Hamburg



Hamburg Port Authority (HPA) ontvangt structureel € 24 miljoen voor de (her)ontwikkeling van het haventerrein (programma *Hafenlasten*). Grotendeels komt dit geld van de nationale overheid vanuit de zogenaamde *Finanzhilfen des Bundes.* Daarnaast kent de deelstaat twee programma's waaruit zij de kosten voor de aanleg en onderhoud van straten en spoorwegen op het havenindustrieel complex bekostigt (programma's *Hafenbahn en staßen im Hafen*).[13] In totaal zijn de begrootte bijdragen voor de interne haveninfrastructuur respectievelijk € 61, € 85 en € 78 miljoen in de jaren 2016 -2018.

Daarnaast kent de deelstaat een programma '*Algemeine infrastructuur*', waar onder meer de kosten van het baggeren van de Elbe (het deel van de Elbe dat door het grondgebied van de HPA gaat) onder vallen. Hiervoor is jaarlijks ca. € 40 miljoen begroot (2016: € 40, 2017: € 39, 2018: € 43 miljoen). Daarnaast worden er financiële middelen door de deelstaat ter beschikking gesteld aan de HPA voor Milieu en Energie (2016: € 1, 2017: € 4, 2018: € 4 miljoen). Tot voor kort had de deelstaat eveneens beschikking over de zogenaamde HHLA miljarden, te weten de middelen die verkregen zijn bij verkoop van de aandelen in HHLA wat de deelstaat ca. € 1 miljard opleverde. Dit geld was bedoeld om toekomstige haveninvesteringen te financieren. Voor de jaren 2016 en 2017 was hieruit respectievelijk nog € 16 en € 17 miljoen beschikbaar.[14]

De totale publieke bijdrage voor de jaren 2016-2018 komt daarmee respectievelijk op € 118, € 143 en € 133 miljoen per jaar. Dit is een stijging ten opzichte van de vorige rapportage waarin de deelstaat een bedrag van om en nabij de € 100 miljoen per jaar ter beschikking stelde aan de haven.

Tabel 3-6 Totale publieke uitgaven HPA in mln. euro's

Overheidsuitgaven haven Hamburg (in mln.)	2016	2017	2018
Openbaar toegankelijke infrastructuur			
Programma algemeine infrastructuur	40	39	43
Budesmittel voor renovatie Elbetunnel		1	5
Totaal: openbare infrastructuur	40	40	48
Haven intern			
Hafenlasten	24	24	21
Programma StaBen im Hafen	12	21	26
Programma Hafenbahn	25	40	31
Totaal: haven intern	61	85	78
Overig			
Mittel fur Umwelt en Energie	1	2	4
'HHLA miljarden'	16	17	

Totaal: overig	17	19	4
Totale overheidsbijdrage	**118**	**144**	**130**

In 2014 was er discussie of deze € 100 miljoen een reëel bedrag was aangezien er een aanzienlijk tekort was om de investeringsagenda van de HPA te financieren; de stijging van het bedrag volgt vermoedelijk uit deze discussie. Maar zelfs met deze hogere bijdragen bestaat er nog een begrotingstekort van ca. € 125 miljoen (2016-2018) bij doorgang van alle geplande projecten van de HPA en is de betaalbaarheid van de Hamburgse haven nog steeds een onderwerp van discussie in de Hamburgse politiek[13].

Bovenstaande bijdragen zien we in grote lijnen ook terug in de jaarrekeningen van de HPA.[15] Zo vallen de diverse subsidies vanuit de deelstaat onder de categorie '*other operating income*' (in het Duitstalige jaarverslag '*Sonstige betriebliche Erträge*'). Naast deze investeringssubsidies worden er overdrachtsbetalingen door de deelstaat aan de HPA verstrekt (*Kosten aus Transferleistungen*). Deze zijn in tabel 3-7 weergegeven.

Tabel 3-7 Overdrachtsbetalingen deelstaat aan haven Hamburg, in mln. euro's

Overdrachtsbetalingen deelstaat	2016	2017	2018	2019
Overdrachtsbetalingen (mln.)	80,7	76,9	154,4	117

Bron: Freie und Hansestadt Hamburg Haushaltsplan 2019/2020, Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation

Uit de begroting van de deelstaat blijkt dat de overdrachtskosten onder meer bestaan uit een exploitatiesubsidie[11]

Kijkend naar de jaarrekeningen van de HPA blijkt dat zij structureel verlies leidt. De jaarlijkse tekorten worden bijgelegd uit de kapitaalreserve. Wij hebben niet kunnen vaststellen door wie deze kapitaalreserve precies gevoed wordt, maar gezien de hoogte van de overdrachtsbetalingen en de jaarlijkse fluctuatie lijkt het aannemelijk dat de overdrachtsbetalingen hier gedeeltelijk voor worden gebruikt.

Tabel 3-8 Winst en verliesrekeningen HPA 2012-201, in mln. euro's

Hamburg Port Authority (x mln.)	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Omzet	156,9	280,6	176,2	182,2	184,8	192,0
Andere bedrijfsopbrengsten	72,4	78,9	92,8	161,0	183,3	130,1

[13] https://www.abendblatt.de/hamburg/article210521365/Immer-mehr-Verluste-Im-Hafen-fehlen-200-Millionen-Euro.html

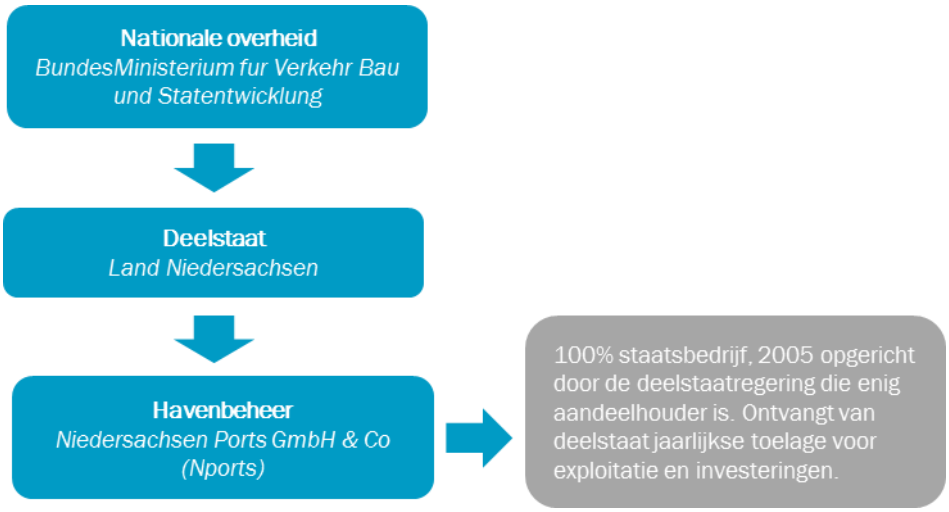
('other operating income')						
Jaarlijks tekort	108,3	86,5	103,8	54,2	37,7	62,4
Overgedragen verlies voorgaande jaar	32,4	26,1	35,5	0,0	6,5	23,4
Opnames uit de kapitaalreserve	114,7	112,6	103,7	47,7	20,9	11,9
Resultaat	-26,1	-0,0	-35,5	-6,5	-23,4	-73,9

Bron: Finanzbericht HPA 2014-2017

Niedersachsen

Onderstaande figuur geeft een vereenvoudigde weergave van de organisatie-structuur rondom de havens van Niedersachsen Ports. Er is vooral een sterke relatie tussen de deelstaat en het havenbedrijf.

Figuur 3-4 vereenvoudigde structuur Niedersachsen Ports



Niedersachsen Ports (Nports) ontvangt van de deelstaat jaarlijks een exploitatiesubsidie van € 6,3 miljoen. Eveneens ontvangt zij een subsidie voor investeringen, die jaarlijks fluctueert. De totale exploitatie – en investeringssubsidie is in tabel 3-9 weergegeven.[16] Opvallend is de sterke stijging in de overheidsbijdrage sinds 2017. Mogelijk dat dit te maken heeft met de tekorten de voortvloeien uit de JadeWeserPort, die commercieel gezien vooralsnog niet succesvol is.

Tabel 3-9 Exploitatie - en investeringssubsidie van deelstaat aan NPorts, in mln. €

Exploitatie + investeringssubsidie	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
deelstaat -> beheerder	8,4	8,4	8,4	8,4	48	40	41

Bron: Haushaltplan 2019 Land Niedersachsen, Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Digitalisierung, kapitel 0830

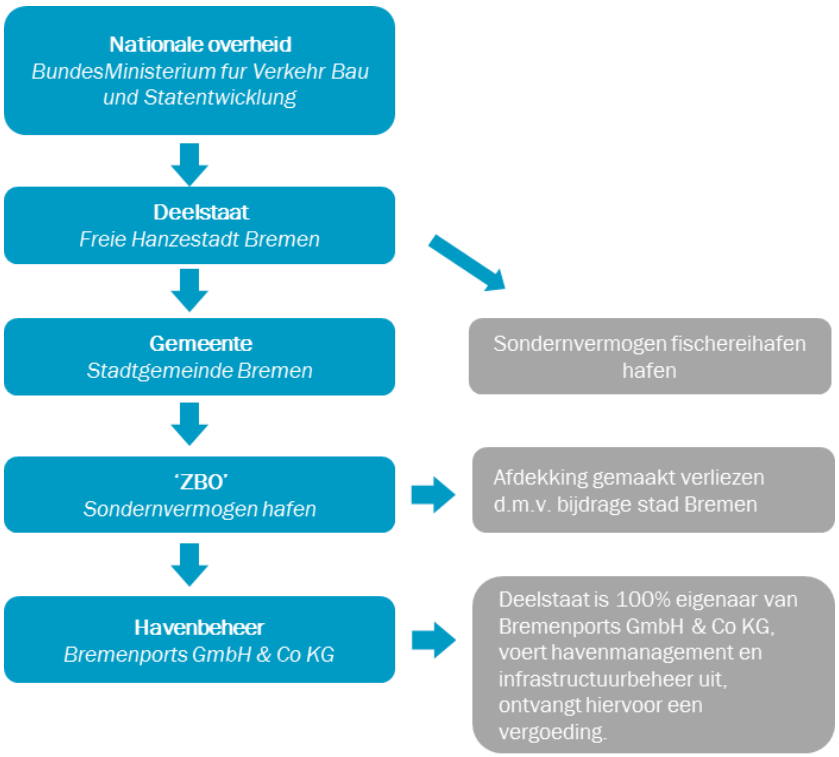
Naast deze subsidie ontvangt Nports een bedrag van ca € 50 miljoen per jaar van de deelstaat voor '*andere investeringsuitgaven en investeringssteunmaatregelen*'. De totale bijdrage van de deelstaat aan de haven ligt hierdoor een stuk hoger dan de bedragen genoemd in tabel 3-9; deze schommelt zo rond de € 90-100 miljoen

per jaar[17]. Hoewel wij niet exact vast hebben kunnen stellen waaraan deze € 50 miljoen is besteed, bestaat het vermoeden – mede gezien het hier een investeringssteunmaatregel betreft -- dat dit geld gedeeltelijk wordt gebruikt voor het afdekken van de verliezen van NPorts. Kijkend naar de jaarrekeningen van Niedersachsen Ports valt namelijk op dat zij al jaren verlieslatend zijn. De verliezen schommelen tussen 2012-2017 tussen de € 26 en 37 miljoen per jaar.
In de toekomstvisie van de haven (*Der Hafen Niedersachsen 2020, Ein Perspektivpapier*) staan de investeringsbijdragen per haven genoemd. Hieruit blijkt dat de investeringen in Cuxhaven en Emden relatief hoog zijn en dat die voornamelijk energie-gerelateerd zijn (offshore-wind). Daarnaast is opvallend dat in deze visie plannen staan voor de aanleg van een tweede container terminal in JadeWeser en indien dit doorgang vindt, is het waarschijnlijk dat -- net als bij de eerste container terminal -- Land Niedersachsen en de Freie Hansestadt Bremen dit gaan financieren.

Bremenports

Bremenports, bestaande uit de haven van Bremen en Bremerhaven, kent een ingewikkelde structuur. In figuur 3-10 is deze schematisch weergegeven.

Tabel 3-10 Vereenvoudigde structuur Bremenports



Het eigendom van de havengebieden en de infrastructuur ligt bij de Stadt (gemeente) en Land (deelstaat) Bremen via het Sondervermögen Hafen, een zelfstandig bestuursorgaan. De havenbeheerder Bremenports GmbH & Co, met de gemeente Bremen als enige aandeelhouder, is verantwoordelijk voor het beheer en de ontwikkeling van de havengebieden. Zij ontvangt hiervoor een management fee van het Sondernvermogen Hafen.
De gemeente (Stadtgemeinde Bremen) ontvangt een kostenvergoeding voor beheer en ontwikkeling van de haven. Dit ligt jaarlijks tussen € 30-40 miljoen. Deze vergoeding wordt betaald door zowel de nationale overheid (€ 11 miljoen) als de deelstaat.

De gemeente verstrekt vervolgens uit deze kostenvergoeding, aangevuld met eigen middelen, een financiële bijdrage aan diverse projecten (hoofdzakelijk container terminals, zie tabel 3-11) en voorziet het 'Sondernvermogen Hafen' van middelen. Naast de projecten die in tabel 3-11 zijn opgenomen die gericht zijn op interne haveninfrastructuur, verstrekt de gemeente ook circa € 16-18 miljoen per jaar aan middelen voor toegangsinfrastructuur (nieuwbouw van de Kaiserscheuse).[18]

Tabel 3-11 Uitgaven gemeente Bremen aan haveninfrastructuur

Uitgaven gemeente haveninfrastructuur (x1.000.000)	2015	2016	2017	2018
Containerterminal III Nord	€ 3,3	€ 2,5	€ 2,3	€ 2,1
Containerterminal III a	€ 2,3	€ 1,4	€ 1,4	€ 1,3
Belasting Container Terminal IV	€ 7,8	€ 7,8	€ 7,8	€ 7,8
Jade-Weser-Port	€ 1,9	€ 1,5	€ 1,5	€ 1,4
Bijdrage SV Hafen Container Terminal III	€ 7,4	€ 7,3	€ 7,1	€ 7,2
Bijdrage SV Hafen Container Terminal IIIa	€ 2,3	€ 2,4	€ 2,4	€ 2,5
Bijdrage SV Hafen Container Terminal - Jade-Weser-Port	€ 1,0	€ 0,9	€ 1,1	€ 1,1
Bijdrage SV Hafen Container Terminal IV	€ 4,0	€ 4,0	€ 4,0	€ 4,0
Financiering Offshore Terminal Bremen (OTB)			€ 32,7	€ 11,0
Totaal	€ 26,8	€ 25,4	€ 57,9	€ 36,4

Bron: diverse gemeentelijke en deelstaat documenten

Dit Sondernvermogen Hafen betaalt een management fee van € 23,4 miljoen aan Bremenports (havenbeheerder). Andere uitgavenposten van het Sondernvermogen zijn gerelateerd aan het in stand houden van en investeringen in de havens die

onder het beheer van het Sondervermögen vallen. Uit de businessplannen van het Sondernvermogen blijkt dat er in 2018 in totaal ongeveer € 42 miljoen is gepland voor infrastructuurmaatregelen:

- Kaiserhafen III-renovatieprojecten voor kades (€ 6,7 miljoen),
- Gedeeltelijke verbouwing en bouw van het Columbusbahnhof (€ 3,7 miljoen)
- Uitbreiding van de havenspoorlijn (€ 11,9 miljoen).

Feitelijk betaalt de gemeente via het Sondervermögen Hafen (indirect) mee aan haveninterne investeringen.

Het tekort van het Sondernvermogen was in 2018 ca. € 96 miljoen en in eerdere jaren schommelde dit tussen de € 70 en € 90 miljoen. Dit bedrag wordt gedekt met algemene middelen uit de begroting van zowel de deelstaat als de gemeente Bremen.[18]

Wat verder opvalt uit de begroting van Stadt en Land Bremen is de volledige financiering (€ 174,5 miljoen) door de deelstaat Bremen van de bouw van een nieuwe offshore-terminal in Bremerhaven waar geen geïnteresseerde marktpartijen tijdens een tenderprocedure voor gevonden waren. De financiering hiervan loopt via het hiervoor opgerichte Sondernvermogen Fischereihafen[18]. Deze investering is in het kader van mededingingsrecht en staatsteun aan de Europese Commissie voorgelegd, genotificeerd en voldoet daarmee aan de eisen die er gesteld worden aan het geven van staatsteun.

Vergelijking met 2014

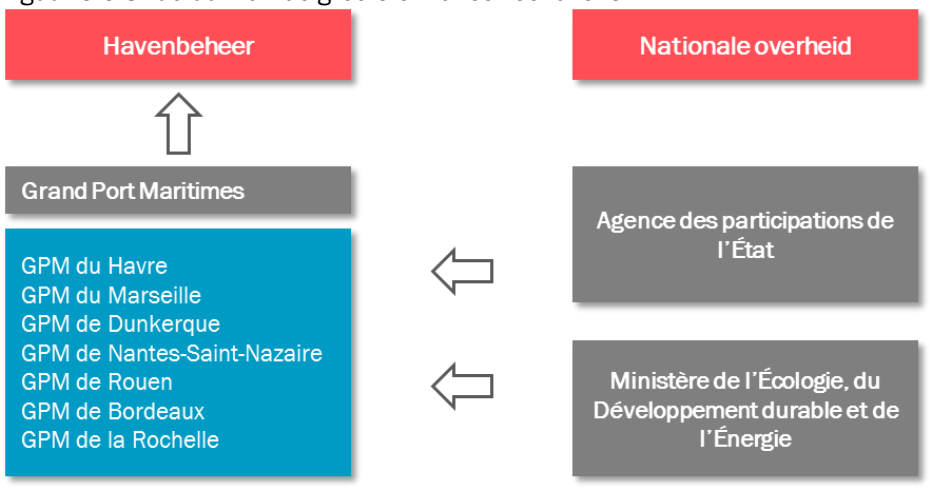
Net als in 2014 wordt in dit onderzoek geconcludeerd dat de havenbeheerders van Hamburg en Bremen al jarenlang verlieslatend zijn. Deze havenbeheerders, beide eigendom van de deelstaten, maken verliezen die bijgepast worden uit algemene middelen. Hoewel er geen verandering heeft plaatsgevonden in het *type* overheidsbijdrage, is de hoogte van overheidsbijdragen wel gestegen de afgelopen jaren. Zo werd in 2014 de overheidsbijdrage aan de HPA op ca € 100 miljoen geschat en is dit in 2018 ca € 130 miljoen.

3.4 Frankrijk

De zeven grootste havens in Frankrijk vormen samen de *Grand Port Maritimes* (ook wel GPM's). De organisatie wordt beheerd door een raad van bestuur, samen met een raad van toezicht. De raad van bestuur wordt aangewezen door de nationale overheid. Lokale autoriteiten en bedrijven leveren via de raad van toezicht hun inbreng, maar hebben geen beslissingsbevoegdheid. Ook Franse havens werken volgens het landlord model. De Franse staat is aandeelhouder van deze havens en

eigenaar van de grond. De Agence des Participations de l'Etat (APE) beheert deze staatsdeelnemingen. Sinds de havenhervormingen van 2008 zijn Franse havens op grotere afstand van de verschillende overheden komen te staan.

Figuur 3-5 Structuur van de grootste Franse zeehavens



Geldstromen nationale overheid

Vanuit de Franse Sénat is het totaal te besteden bedrag aan maritieme en havenbedrijvigheid in 2019 € 257 miljoen. Kredieten worden verdeeld over investeringen in haveninfrastructuur (€ 100 miljoen, ook wel 'Programme 203' genoemd) en de doelstellingen van het ministerie van Écologie, Développement et Mobilité durables (€ 157 miljoen, Programme 205). Deze doelstellingen bestaan onder andere uit het versterken van de maritieme veiligheid en milieubescherming, bevordering van de commerciële vloot en maritieme werkgelegenheid en betere controle van maritieme activiteiten (en dan met name van de visserij).[20]

Investeringsprojecten kunnen gedaan worden door AFITF (Agence de Financement des Infrastructures de Transport de France), de Franse versie van het Infrastructuurfonds, of via regionale overheden met CPER-overeenkomsten. Deze regionale overheden kunnen voor dergelijke projecten contracten afsluiten (voor cofinanciering) met de nationale overheid. Van de begroting voor haveninfrastructuur (programme 203) is 94 procent gereserveerd voor subsidies voor de grote zeehavens. Vooral opvallend is de stijging van deze subsidie sinds 2017. Het gaat om een verdubbeling: van € 45 miljoen in 2017, naar € 65 respectievelijk € 94 miljoen in 2018 en 2019. Ondanks deze stijging in subsidies worden investeringen vooral gedaan ten behoeve van renovatie of behoud van de bestaande infrastructuur. Behalve het project Port 2000 zijn er weinig

grootschalige, actuele uitbreidingsprojecten. De meeste havens zijn in omvang in de afgelopen jaren stabiel gebleven.[21]

Baggerkosten vallen ook onder de begroting van de haventoegangsinfrastructuur. Havens declareren dit bij de staat. De budgetten voor baggeren zijn sinds 2005 achteruitgegaan. Werd in 2005 nog 70 procent van de baggerkosten gedekt, in 2015 was dit nog maar 45 procent. Daardoor waren havens genoodzaakt om de kosten voor baggerwerkzaamheden in de begroting op te nemen. De gedeclareerde kosten voor de jaren 2013 – 2015 zijn jaarlijks € 94,6 miljoen. Daarvan bestond 71 procent uit onderhoud van toegangskanalen en diepte van buitenhavens (baggerwerk), 20 procent uit onderhoud en bediening van toegangssloten en gaat 9 procent naar beschermingsmaatregelen van werken tegen de zee.

Le Havre

GPM du Havre vormt samen met de havens van Parijs en Rouen HAROPA en heeft in 2017 een omzet van ruim € 190 miljoen. Van de totale omzet is 66,8 procent afkomstig uit de inkomsten van havengelden. In totaal gaat dit om een bedrag van € 126,9 miljoen. HAROPA is bovendien voor een derde aandeelhouder van de haven van Le Havre.

De *Communauté de l'agglomération havraise* (CODAH) is de regionale overheid van Le Havre. Zij heeft in 2017 € 5,1 miljoen geïnvesteerd in een recyclingcentrum en € 0,3 miljoen aan een plateau in de haven van Le Havre.[22] Daarnaast ontvangt GPM du Havre jaarlijks publieke investeringen. In 2017 ging dit om € 34 miljoen en in 2016 om € 24 miljoen.[23] Er wordt in het jaarverslag, waar deze gegevens uit afkomstig zijn, niets vermeld over waar dit geld naartoe gaat en van welke overheid dit afkomstig is.

Duinkerken

GPM Dunkerque heeft in 2017 een bruto exploitatieoverschot van € 29 miljoen. Het bruto exploitatieoverschot is een stijging van 14 procent ten opzichte van 2016, dankzij lagere kosten en een betere compensatie voor baggerwerken door de staat. De omzet is niet bekend voor de jaren 2017-2018, maar wel voor 2015-2016: € 79 miljoen. De publieke investeringen in de haven zijn beperkt. In 2017 heeft de haven circa € 10 miljoen ontvangen: € 3,3 miljoen van de nationale overheid, € 2,4 miljoen van de *Hauts de France region* en € 0,5 miljoen van de *Urban Community*. Daarnaast komt € 0,8 miljoen van de Europese Unie en € 3 miljoen van de *UK Border Force*. Daarmee heeft de haven verschillende investeringen gedaan (met een totaal bedrag van € 39,5 miljoen), waarvan de grootste investering ging naar de containerterminal (€ 24,7 miljoen).

Figuur 3-6 Overzicht van financiële hulp aan de haven van Duinkerken



Bron: Dunkerque Port, Rapport d'activité 2018

Vergelijking met 2014

Het beeld dat de publieke bijdragen aan de *Grand Ports Maritimes* beperkt zijn komt overeen met de conclusie uit het onderzoek uit 2014. De voornaamste geldstroom kwam destijds vanuit de nationale overheid in de vorm van een subsidie aan zeehavens (€ 53,5 miljoen in 2014). Dit is nog steeds het geval. Wel is, zoals beschreven, deze subsidie aanzienlijk verhoogd in de afgelopen jaren (€ 94 miljoen 2018).

3.5 Implicaties voor financieel resultaat en havengelden

De verschillen in bekostiging zoals gepresenteerd in paragraaf 3.1 tot en met 3.4 werken mogelijk door in de haventarieven en resultaten van havens. Anders gezegd, relatief hoge overheidsbijdragen kunnen het mogelijk maken om lage zeehavengelden te hanteren. Echter, de grondslagen van de havengelden in de verschillende havens zijn niet bekend waardoor de directe relatie tussen de havengelden en de uitgaven vanuit de overheid in de zeehavens niet met zekerheid kan worden vastgesteld[14].

Desalniettemin is het nuttig om naar de ontwikkeling van het resultaat per ton en de hoogte van de havengelden per ton te kijken. De ontwikkelingen en waarden fungeren als aanvulling op de gevonden stromen zoals gepresenteerd in paragraaf 3.1 tot en met 3.4. Kijkend naar onderstaande tabellen (tabel 3-12 tot en met 3-15), die een samenvatting geven van de havengelden en resultaten per ton, valt een aantal zaken op.

- De havens in Duitsland die verlieslatend zijn (Hamburg en Niedersachsen) kennen in vergelijking met Nederland lage haventarieven per ton.
- De Belgische zeehavens kennen haventarieven per ton die meer in lijn liggen met Nederlandse havens.
- De Franse havens kennen ook relatief lage haventarieven. Wel fluctueren deze bedragen vrij sterk per jaar.

[14] Ook kunnen hogere overheidsbijdragen doorwerken in de grondprijzen op haventerreinen. Dit is echter niet onderzocht in dit onderzoek.

Tabel 3-12 Tonnages en havengelden Nederland

Rotterdam	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Havengeld per ton	€ 0,65	€ 0,66	€ 0,65	€ 0,64	€ 0,62	€ 0,61
Resultaat per ton	€ 0,51	€ 0,48	€ 0,45	€ 0,48	€ 0,40	€ 0,41
Amsterdam	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Havengeld per ton	-	€ 0,63	€ 0,66	€ 0,68	€ 0,69	€ 0,70
Resultaat per ton	-	€ 0,66	€ 0,67	€ 0,91	€ 0,75	€ 0,83
Moerdijk	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Havengeld per ton	€ 0,63	€ 0,51	€ 0,49	€ 0,44	€ 0,47	€0,46
Resultaat per ton	€ 0,72	€ 0,85	€ 1,30	€ 0,74	€ 0,56	€1,13[15]
Groningen	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Havengeld per ton	€ 0,80	€ 0,55	€ 0,64	€ 0,69	€ 0,65	€ 0,49
Resultaat per ton	€ 0,14	€ 0,27	€ 0,31	€ 0,72	€ 0,67	€ 0,11

Bron: jaarverslagen havenbedrijven, bewerking auteurs

Tabel 3-13 Tonnages en havengelden België

Antwerpen	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Havengeld per ton	€ 0,53	€ 0,53	€ 0,53	€ 0,56	€ 0,55	-
Resultaat per ton	€ 0,29	€ 0,45	€ 0,50	€ 0,57	€ 0,26	-

Bron: jaarverslag havenbedrijf, bewerking auteurs

Tabel 3-14 Tonnages en havengelden Duitsland

Bremen	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Havengeld per ton	€ 0,25	€ 0,25	€ 0,29	€ 0,28	€ 0,30	-
Hamburg	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Havengeld per ton	€ 0,35	€ 0,35	€ 0,38	€ 0,38	€ 0,38	-
Resultaat per ton	€ -0,63	€ -0.72	€ -0,4	€ -0,45	€ -0,28	-
Niedersachsen	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Havengeld per ton	€ 0,53	€ 0,56	€ 0,53	€ 0,56	€ 0,52	-
Resultaat per ton	€ -0,82	€ -0,69	€ -0,62	€ -0,55	€ -0,56	-

Bron: jaarverslagen havenbedrijven, bewerking auteurs

[15] De winst van Moerdijk is in 2018 hoger door de positieve post vennootschapsbelasting.

Tabel 3-15 Tonnages en havengelden Frankrijk

Le Havre	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Resultaat per ton	€ 0,34	€ 0,28	€ 0,42	-	-	-
Duinkerken	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Resultaat per ton	€ 0,39	€ 0,38	€ 0,24	-	-	-

Bron: jaarverslagen havenbedrijven, bewerking auteurs

3.6 Conclusie

De inventarisatie van de financiële stromen en verantwoordelijkheden levert een divers beeld op. Qua verantwoordelijkheden vallen in Nederland, België en Duitsland investeringen in de nautische toegangsinfrastructuur *bijna* geheel onder verantwoordelijkheid van de nationale overheid, inclusief financiering. Uitzondering op deze regel is dat havenbedrijven in België minstens 15 procent mee betalen in de bouw van sluizen. In Frankrijk betalen de havenbedrijven gedeeltelijk mee aan de nationale toegangsinfrastructuur.

Qua interne haveninfrastructuur ligt de verantwoordelijkheid – inclusief financiering – in Nederland en Frankrijk geheel bij het havenbedrijf, inclusief het baggeren van havenbekkens. In België is er sprake van beperkte financiële ondersteuning vanuit het Vlaams gewest en in Duitsland ligt de verantwoordelijkheid bij de deelstaat. Een soortgelijke verdeling geldt ook voor de infrastructuur op de haventerreinen. Suprastructuur valt in principe in alle landen onder de verantwoordelijkheid van de private bedrijven in de haven. Een uitzondering zien we in Duitsland waar momenteel vanuit de deelstaat Bremen in een offshore-terminal geïnvesteerd wordt. Deze investering is echter voorgelegd en goedgekeurd door de Europese Commissie.

De analyse van de financiële stromen laat een beeld zien, waarin in Nederland voornamelijk incidentele investeringen in publieke maritieme toegangsinfrastructuur gedaan worden, naast het onderhoud van de rijksvaarwegen. Diverse sluizen, waaronder de zeesluis in IJmuiden, zijn grote investeringen, die maar eens in een lange tijdsspanne gedaan hoeven te worden. De onderhoudskosten van de rijksvaarwegen waren in 2018 € 288,8 miljoen, waarvan ongeveer € 81 miljoen (meerjarig gemiddelde: 28 procent) naar de bodems ging. Voor zover wij hebben kunnen nagaan bestaat een groot deel hiervan uit baggerkosten. De absolute bedragen die in de onderzoeksperiode geïnvesteerd zijn vanuit publieke instanties zijn wel vrij hoog – ruim € 1,6 miljard in de periode 2013-2018, oftewel gemiddeld bijna € 278 miljoen per jaar; dit heeft te maken met

eerder genoemde dure incidentele investeringen als de zeesluis in IJmuiden en daarnaast mogelijk met de afwijkende omvang van het totale hoofdvaarwegennetwerk.

In België werd de afgelopen jaren tussen de € 150 en € 360 miljoen per jaar in de maritieme toegang van de Belgische havens geïnvesteerd. Dit omvat wel een iets breder pakket aan verantwoordelijkheden dan in Nederland. Hiernaast werden er ook rond de € 100 miljoen aan ander soortige investeringen – denk aan sluizen, kades, dokken en Amoras – in de Vlaamse havens gedaan. De havenbedrijven betalen op ad hoc basis in België tenminste 15% mee aan de kosten van sluisinfrastructuur. Ander verschil met Nederland is dat er € 21 miljoen in 2018 voor het loodswezen vanuit het Vlaams gewest kwam. Deze directe financiële bijdrage, doordat de loodsen ambtenaren zijn, aan de zeehavens is afwijkend van Nederland en leidt, op het moment dat lagere tarieven gevraagd worden, tot een verstoring van het speelveld.

In Duitsland is er sprake van een andere situatie dan in Nederland en België. Er lopen substantiële financiële stromen tussen de havens en de betrokken overheden, vooral vanuit de deelstaten. De Duitse havens zijn verlieslatend waarbij deze verliezen in ieder geval gedeeltelijk worden afgedekt door de overheden. De onderzoekers wijten dit aan de publieke eigendomsstructuur van de Duitse zeehavens, wat leidt tot een grotere politieke en financiële betrokkenheid in vergelijking met de andere landen. In Hamburg gaat het om een totale publieke bijdrage voor de jaren 2016-2018 van respectievelijk € 118, € 143 en € 133 miljoen per jaar. Voor Niedersachsen gaat het om een totale bijdrage van de deelstaat (zowel exploitatiebijdrage, investeringen, afdekking van verliezen en enkele overige uitgaven) van rond de € 100 miljoen per jaar. Voor Bremen was het tekort van het Sondernvermogen in 2018 ca. € 96 miljoen. Dit bedrag wordt gedekt met algemene middelen uit de begroting van zowel het de deelstaat als de gemeente Bremen.

Voor Frankrijk is de onderbouwing van het beeld relatief beperkt. Vanuit de Franse Sénat is het totale te besteden bedrag aan maritieme en havenbedrijvigheid in 2019 € 257 miljoen; € 100 miljoen voor investeringen in haveninfrastructuur en € 157 miljoen voor de doelstellingen van het ministerie van Écologie, Développement et Mobilité durables. Daarnaast is er een subsidie beschikbaar voor haveninfrastructuur van € 94 miljoen in 2019. Deze subsidie is flink gestegen de afgelopen jaren, maar ondanks deze stijging in subsidies worden investeringen vooral gedaan ten behoeve van renovatie of behoud van de bestaande infrastructuur. Ook is de absolute hoogte van het bedrag in relatie tot de uitgaven in andere landen relatief beperkt.

4. Bevindingen kernthema's

4.1 AGVV

AGVV: wat is er veranderd?

Er zijn verschillende manieren waarop overheden havens kunnen ondersteunen en één van deze manieren is via de Algemene Groepsvrijstellingsverordening (AGVV). De AGVV stelt bepaalde steuncategorieën vrij van een verplichte voorafgaande aanmeldingsprocedure bij de Commissie waardoor overheden gemakkelijker steun kunnen verlenen conform de staatsteunregels.[25] In 2017 heeft de Europese Commissie het toepassingsgebied van de AGVV uitgebreid met zee-, binnen- en luchthavens. Belangrijkste reden daarvoor is de vermindering van administratieve lasten voor overheden en andere betrokkenen. Daarnaast wordt de rechtszekerheid van investeringen hiermee vergroot.

Wat betekent de verruiming van de AGVV voor zeehavens?

In de verruiming van de AGVV zijn twee categorieën voor staatsteun toegevoegd: luchthavens en zee- en binnenhavens.

Lidstaten kunnen onder bepaalde voorwaarden per project tot € 150 miljoen investeren in zeehavens. Bijvoorbeeld in de vorm van rentesubsidies, leningen, garantiestellingen en risicofinanciering. Op grond van de verordening kunnen overheden bijvoorbeeld ook de kosten dekken van baggerwerkzaamheden in havens en toegangsvaarwegen. De EU-regels stellen de lidstaten tevens in staat de havens te vergoeden voor de kosten van taken van openbare dienst (diensten van algemeen economisch belang).

De maximale steunintensiteit is afhankelijk van de hoogte en type kosten. In de AGVV wordt onderscheid gemaakt tussen haveninfrastructuur, havensuprastructuur en toegangsinfrastructuur.

- Haveninfrastructuur: 100% van de totale kosten van een project van maximaal € 20 miljoen; 80% wanneer de kosten tussen € 20 en 50 miljoen bedragen; en 60% wanneer de kosten >€ 50 miljoen bedragen.
- Toegangsinfrastructuur: bouw, vervanging of modernisering van de toegangsinfrastructuur en baggerwerkzaamheden tot 100% steun.
- Havensuprastructuur valt niet onder de AGVV.
- Bedragen die lager liggen dan € 5 miljoen zijn uitgesloten, mits de steunintensiteit onder de 80% blijft.

Bron: Europese Commissie, 2017; Kenniscentrum Europa Decentraal, 2018.

Bevindingen West-Europese Zeehavens AGVV

Op basis van de financiële stromen die in beeld zijn gebracht in hoofdstuk 3 kan geconcludeerd worden dat de verruiming van de AGVV geen noemenswaardige invloed heeft gehad op de mate waarin overheden financiële steun bieden aan hun zeehavens. De verruiming van de AGVV beïnvloedt hierdoor het level playing field momenteel niet. In zowel Duitsland en Frankrijk is de overheidssteun weliswaar toegenomen met enkele tientallen miljoenen euro's per jaar, maar omdat dit niet om grootschalige investeringsprojecten gaat, die onder de verruimde AGVV gemakkelijker te financieren zijn door overheden, is deze stijging niet het gevolg van de veranderde regelgeving. Ook de offshore-terminal in Bremerhaven is niet het gevolg van de verruimde AGVV, omdat dit project boven de grens van € 150 miljoen uitkomt en hierdoor wél aangemeld en goedgekeurd is door de Commissie.
Kanttekening bij bovenstaande conclusie is dat de tijdsperiode erg kort is. De AGVV is pas sinds 2017 verruimd en de meest recente financiële cijfers die wij tot onze beschikking hebben zijn van 2018. Een mogelijke verklaring voor het beperkte gebruik is dat er weinig financiële ruimte bij overheden is gezien de strenge EU-begrotingseisen. In de toekomstvisie voor de haven van Niedersachsen wordt dit in ieder geval als reden gegeven voor terughoudendheid van de overheid om te investeren. Als landen in de toekomst verschillend met de extra ruimte omgaan, kan het speelveld tussen de landen mogelijk wel worden verstoord.

4.2 Vennootschapsbelasting: wat is er veranderd?

Sinds lange tijd stellen verschillende Europese lidstaten hun zeehavens vrij van het betalen van vennootschapsbelasting: Nederland sinds 1956, Frankrijk sinds 1942 en België sinds 1958. Volgens de Europese Commissie was er hierdoor sprake van onterechte staatssteun. In 2016 trad een wet in werking die overheidsbedrijven verplicht om vennootschapsbelasting te betalen. Sinds 1 januari 2017 zijn Nederlandse havens Vpb-plichtig. De meeste Franse havens, waaronder de Grand Port Maritime's, waren tot 2018 op grond van het Franse recht volledig vrijgesteld van vennootschapsbelasting[26]. Datzelfde geldt voor een aantal zee- en binnenhavens in België: zij betalen een lager belastingtarief vanwege een andere belastinggrondslag. Om concurrentieverstoringen te voorkomen heeft de Europese Commissie in 2017 besloten dat havenexploitanten die winst halen uit economische activiteiten, moeten worden belast op grond van de gewone nationale belastingwetgeving. Vanaf 1 januari 2018 zijn alle havens aan dezelfde vennootschapsbelastingregels onderworpen als andere ondernemingen. Belangrijk criterium is dat vennootschapsbelasting een belasting is over het gerealiseerde positieve resultaat, waardoor in het geval van een negatief resultaat – zoals in Duitsland het geval is – geen vennootschapsbelasting betaald hoeft te worden.

Tabel 4-1 Percentages vennootschapsbelasting per land

Land	Percentage vennootschapsbelasting in 2019
Nederland	19% tot € 200.000, daarboven 25%
Duitsland	Circa 30%
België	20,4% tot € 100.000, daarboven 29,6%
Frankrijk	28% tot € 500.000, daarboven 31%

Bron: Rijksoverheid, 2018; SBB, 2018; Jongbloed, 2018; PwC, 2019.

Vennootschapsbelasting betalingen Noordwest-Europese Zeehavens

Tabel 4-2 geeft een overzicht van de Vpb-betalingen voor zover bekend bij de onderzoekers. Uit de diverse jaarverslagen van de havens is op te maken dat de Nederlandse zeehavens inderdaad sinds 2017 Vpb betalen, net als Zeebrugge. Het jaarverslag van de haven van Antwerpen over 2018 noemt geen vennootschapsbelasting maar alleen een bedrag van € 868.992 aan belastingen op het resultaat; voor 2017 is het bedrag vergelijkbaar laag (€ 1,4 mln.) Gebaseerd op de percentages die genoemd zijn in tabel 4-1 lijkt hier geen sprake te zijn van vennootschapsbelasting. Ook experts vanuit twee Belgische universiteiten en het havenbedrijf hebben ons niet kunnen vertellen of, en zo ja hoeveel het havenbedrijf aan vennootschapsbelasting betaalt. Gezien de wettelijke verplichting, gaan wij ervan uit dat ook Antwerpen Vpb betaald. Eind september werd bekend dat het Europese hof de vrijstelling voor Belgische zeehavens inderdaad als een vorm van staatssteun identificeerden, dus dat de vrijstelling terecht was stopgezet. Zowel Nederland als België heeft de invoering van de Vpb plicht voor zeehavens aangevochten en vervolgens, na afwijzing van dit beroep, gemeld naar oplossingen te zoeken voor lagere belastinglasten voor de zeehavens. Dit zoeken naar oplossingen wordt ook in beide landen in het regeerakkoord genoemd; in België lijkt hier meer invulling aan te worden gegeven dan in Nederland.

Tabel 4-2 Overzicht Vpb-betalingen Nederlandse en Belgische zeehavens

Omschrijving	Rotterdam	Amsterdam	Groningen Seaports	Zeebrugge	Antwerpen	North Sea Port
Vpb 2017	€27.879.000	€ 14.161.395	€ 2.703.000	-	€1.487.839	-
Winst 2017	€ 186.981.000	€ 60.938.572	€ 8.375.000	€ 17.277.149	€64.304.187	-
Vpb 2018	€ 30.282.000*	€ 6.739.658	€ 452.000	€ 2.746.642	€868.992	-
Winst 2018	€ 191.125.000*	€ 68.488.797	€ 1.558.000	€ 12.440.232	€52.649.416	-

* De winst en Vpb over 2018 zijn het 'genormaliseerde' resultaat op basis van opgave door het Havenbedrijf Rotterdam en daarom afwijkend van het jaarverslag 2018.

Duitsland

Duitse havens waren al langer onderworpen aan Vpb. Wat hier echter speelt is dat het om een winstbelasting gaat terwijl de havens van Hamburg en Niedersachsen al jarenlang verlieslatend zijn. Om deze reden vinden er geen afdrachten plaats vanuit deze havens. Voor Bremenports geldt dat zij volgens de jaarrekeningen een vennootschapsbelasting (*Steuern vom Einkommen und vom Ertrag)* van tussen de € 100.00 en € 200.000 duizend per jaar in de jaren 2012-2017 hebben afgedragen.[27]

4.3 Klimaatdoelstellingen

In de afgelopen jaren zijn verschillende klimaatdoelen gesteld voor het terugdringen van de wereldwijde uitstoot van broeikasgassen, met als hoofddoel om klimaatverandering en daarmee gepaard gaande temperatuurstijging tegen te gaan. Deze doelstellingen vinden plaats op verschillende niveaus: van internationaal tot gemeentelijk niveau. Deze paragraaf besteedt aandacht aan de nationale en lokale doelstellingen ten opzichte van de Europese doelstellingen zoals vastgesteld in het klimaatakkoord van Parijs. Anders gezegd: zijn doelstellingen in lijn met de Europese minimum norm of is men nationaal en/of lokaal ambitieuzer? Indien dit laatste het geval is dan brengt dit mogelijk extra kosten met zich mee voor de industrie wat nadelig kan zijn voor het level playing field. Anderzijds kunnen strengere eisen ook leiden tot nieuwe verdienmodellen.

Doelstellingen per land

Tabel 4-3 geeft de doelstellingen per land, en indien aanwezig ook per stad, weer. Hieruit valt op dat zowel Nederland als Frankrijk ambitieuzere klimaatdoelstellingen kennen dan de ondergrens die in het Parijs-akkoord is afgesproken. Ook liggen de doelstellingen hoger in vergelijking met Duitsland. Voor België hebben wij geen officiële doelstelling voor 2050 kunnen vinden. Wel blijkt uit diverse nieuwsartikelen dat zij de ambitie hebben om in 2050 klimaatneutraal te zijn. Deze ambitieuze doelstellingen werken mogelijk nadelig voor de industrie in de desbetreffende landen door de extra kosten die dit met zich meebrengt. Of dit daadwerkelijk zo is, en zo ja in welke mate, hangt af van welke prikkels/heffingen er komen om doelstellingen te behalen. Momenteel is dit nog onbekend. Anderzijds kan het zijn dat deze ambitieuze doelstellingen ook een competitief voordeel opleveren doordat dit een stimulans is voor innovatie en Nederland en Frankrijk hierdoor voorop kunnen lopen in de wereldwijde opgave om broeikasgassen terug te dringen.

Tabel 4-3 CO2-reductie doelstellingen per land

CO2 reductie doelstelling	2030	2050
Nederland	**49%**	**80-95%**
Rotterdam	49%	95%
Amsterdam	55%	95%
België	**40%**	-
Duitsland	**40%**	**80-95%**
Hamburg	40%	80%
Frankrijk	**40%**	**100%**

Bekostiging van doelstellingen

Zoals bovenstaand al kort genoemd hangt de mate waarin de doelstellingen effect hebben op de industrie in sterke mate af van het beleid dat gehanteerd wordt voor de bekostiging ervan. Dit gebeurt op verschillende manieren, zowel via stimuleringsmaatregelen in de vorm van innovatiegelden die beschikbaar worden gesteld door overheden als via het beprijzen van de uitstoot van emissies. In deze paragraaf kijken wij enkel naar het beprijzen van emissies. Momenteel is in Europa het EU ETS-systeem, waarbij emissierechten verhandeld worden tussen landen en het aantal emissierechten per land jaarlijks terugloopt, het primaire systeem voor directe emissie-beprijzing. Uit het onderzoek van Pricewaterhouse Coopers[28] naar de beprijzing van CO_2 in de industrie in Nederland en een selectie van andere landen blijkt dat er momenteel twee Europese landen, Estland en Finland, in aanvulling op het EU ETS, een heffing op CO_2 hanteren voor niet-ETS bedrijven. Deze twee landen vallen verder buien de scope van dit onderzoek; daarom zal dit onderdeel hier niet verder worden verdiept.

Op dit moment is er nog veel onduidelijk over de klimaatdoelstellingen en de impact op het speelveld voor zeehavens. Ambitieuzere doelstellingen dan de Europese regels kunnen een negatieve uitwerking hebben voor de industrie in de zeehavens, anderzijds kan het ook een kans betekenen. Of bedrijven zich in hun besluitvorming over investeringen en vestiging door deze doelstellingen laten beïnvloeden is niet onderzocht waardoor wij niet hebben kunnen vaststellen of dit tot een verstoring van het speelveld leidt. Belangrijke opmerking is dat verder onderzoek nodig is naar de wijze waarop EU richtsnoeren omtrent milieu en klimaat zijn ingebed in de nationale regelgeving in landen. Strengere interpretatie of inbedding kan leiden tot een verstoring van het level playing field.

4.4 Innovatiebeleid

Een andere factor die mogelijk van invloed is op het level playing field tussen havens is het innovatiebeleid dat gevoerd wordt binnen de verschillende landen en dan specifiek het beleid gericht op zeehavens. Innovatiebeleid loopt doorgaans via twee sporen: via subsidies en belastingen (fiscale behandeling). De verschillen tussen de onderzochte landen zijn hierin groot. Nederland kent een sterk fiscaal gericht innovatiebeleid, terwijl een land als Duitsland veel meer directe steun verleend. Frankrijk en België zitten er tussenin. In dit onderzoek is enkel gekeken naar de subsidieprogramma's van overheden die specifiek gericht zijn op de innovatie van de havenindustrie. Het fiscale voordeel, en de geldstromen die hiermee gepaard gaan, is buiten beschouwing gelaten. Dit geldt ook voor de niet-financiële aspecten van innovatiebeleid, zoals onderzoeksprogrammering en valorisatieprogramma's. Voor een volledige beschouwing van dit onderwerp dient hier echter wel rekening mee gehouden te worden. Uit de quick scan naar innovatiesubsidies gericht op zeehavens en de havengerelateerde industrie die de verschillende landen bieden volgt het onderstaande beeld.

- Nederland, Duitsland en België kennen alle drie langdurige subsidieprogramma's van enkele (tientallen) miljoenen gericht op innovatie.
- Sommigen hiervan zijn specifiek op de haven(industrie) gericht, anderen zijn breder (bijvoorbeeld gericht op de gehele logistieke sector). Om deze reden is niet te herleiden hoeveel geld er daadwerkelijk terecht komt in de zeehavens en het havenindustrieel-complex.
- Van de onderzochte landen zijn de Duitse subsidieprogramma's het meest specifiek op havens gericht (haventechnologie). Een voorbeeld hiervan is het IHATEC programma, gericht op haventechnologieën waarvoor van 2016-2020 € 64 miljoen (€ 13 miljoen per jaar) is gereserveerd door de federale overheid. Ook was er van 2011-2017 het Next generation maritime technologies programma, waarin ondersteuning voor Duitse bedrijven op het gebied van ontwikkeling en gebruik van maritieme producten, verbetering van de concurrentiepositie op de wereldmarkt, alsmede behoud van arbeidsplaatsen werd gefaciliteerd. De totale subsidie was € 32 miljoen. In 2018 zijn twee opvolgende programma opgestart, het maritime research programma (€ 32 miljoen) en het real-time technologies for maritime safety (€ 15 miljoen).
- Nederland en België hebben meer algemene subsidies, gericht op logistieke innovaties en subsidies voor topsectoren. In Nederland is de MKB Innovatiestimulering Regio en Topsectoren (MIT) een voorbeeld, waarin innovatie haalbaarheidsstudies en R&D samenwerking gefinancierd wordt. Ook was er vanaf 2010 tot 2014 een specifiek subsidieprogramma voor innovatie in zeehavens op het gebied van duurzaamheid vanuit het ministerie van

Infrastructuur en Waterstaat. In Vlaanderen is een recent voorbeeld de subsidie voor efficiënter goederenvervoer. Het gaat hier om projecten die inzetten op autonoom varen, digitalisering, efficiëntie verhogen van duurzame vervoersmogelijkheden. Het gaat om maximaal € 200.000 per project.[29]

- Het beeld voor Frankrijk is onbekend omdat hier door de onderzoekers op basis van openbare bronnen geen goed beeld van verkregen kon worden.

Voor een compleet beeld zijn de diverse subsidieregelingen per land in bijlage 1 opgenomen. Deze tabel in de bijlage is niet compleet, maar vormt een illustratie van het beschreven beeld in deze sectie in de verschillende landen. Gezien er geen grote verschillen – wel qua vorm maar niet qua resultaat – lijken te zijn tussen Nederland, Duitsland en België op dit vlak wordt er geen verstorend effect van deze factor op het level playing field verondersteld.

4.5 Conclusie kernthema's

Op de vier besproken kernthema's – AGVV, Vpb, Klimaatdoelstellingen en innovatiebeleid – is een redelijk neutraal beeld gevonden wat betreft een verstoring van het level playing field. De extra ruimte die de AGVV biedt voor zeehavens wordt niet volledig gebruikt door de lidstaten en leidt hierdoor momenteel niet tot een verstoring van het level playing field. Echter, wanneer er in de toekomst verschillen ontstaan in de mate waarin landen gebruik maken van de ruimte die de regelgeving biedt, kan dit wél een verstorend effect hebben. Het stopzetten van de vrijstellingen voor de vennootschapsbelasting zorgt ervoor dat alle zeehavens vennootschapsbelasting moeten betalen. De Duitse havens van Hamburg en Niedersachsen betalen geen vennootschapsbelasting omdat zij verlieslatend zijn en de vennootschapsbelasting een belasting over het positieve resultaat is. Uit het jaarverslag van de haven van Antwerpen blijkt dat er wel een belasting op het resultaat is betaald in 2018, maar dat dit bedrag veel lager ligt dan op basis van 29,6 procent vennootschapsbelasting over de winst verwacht zou worden.

Op het gebied van klimaatdoelstellingen valt op dat Nederland en Frankrijk strengere doelstellingen hebben dan België; Nederland al richting 2030, Frankrijk vooral richting 2050. Duitsland heeft recentelijk zelfs 55 procent CO_2-reductie als doelstelling voor 2030 gepresenteerd en heeft daarmee strengere doelstellingen dan de andere landen. De strengere doelstellingen kunnen leiden tot een verstoring van het speelveld, waarbij de effecten zowel positief als negatief kunnen uitpakken. Om te bepalen of de strengere doelstellingen nu al verstorend werken is nader onderzoek nodig naar het effect ervan op investeringsbeslissingen en vestigingsplaatskeuze van bedrijven. De mogelijke Green Deal vanuit de EU biedt de gelegenheid om doelstellingen gelijk te stellen over de verschillende landen. Op het

gebied van innovatiesubsidies voor de havenindustrie zijn er in alle landen programma's om haveninnovatie te stimuleren. In Nederland zijn deze subsidieprogramma's meer fiscaal gedreven, terwijl in andere landen vaak met directe subsidies gewerkt wordt. Het totaalbeeld is echter dat er op dit vlak geen sprake is van een verstoring van het level playing field.

5. Bevindingen overige thema's

Naast de vier kernthema's uit hoofdstuk 4 is er vanuit de actualiteit en vanuit het rapport uit 2014 nog een aantal subthema's onderzocht dat in dit hoofdstuk wordt besproken. Het gaat hier om IT-systemen, tariefstelling van achterlandverbindingen, milieuruimte, arbeid, douane en inspectie. De onderverdeling hoofd- en subthema's is door de onderzoekers in overleg met de stakeholders gemaakt op basis van de prioriteiten en verwachte ontwikkelingen sinds het vorige rapport.

5.1 IT-systemen

De kwaliteit van een haven werd vroeger voornamelijk bepaald door de fysieke infrastructuur, maar tegenwoordig is een optimale digitale infrastructuur minstens zo belangrijk voor de concurrentiepositie. Doordat er mogelijk verschillen tussen de landen bestaan in de mate waarin overheden investeren in de IT-infrastructuur of de port community systemen van hun zeehavens kan dit leiden tot een verstoring van het level playing field. Om dit te onderzoeken is gekeken naar welke IT-infrastructuur en port community systemen in de havens aanwezig zijn en hoe deze gefinancierd zijn, te weten met private of publieke gelden. De diverse systemen en wijze van financiering per land zijn in bijlage 2 opgenomen. Samenvattend komt hieruit onderstaand beeld naar voren.

- Zowel Nederland, Duitsland als België kennen een redelijk goede IT-infrastructuur. Nederland wordt wel gezien als koploper op het gebied van *smart ports* in de Hamburg – Le Havre range. Waar in Rotterdam systemen als Pronto, Navigate, Portbase en Barge Performance monitor zijn ontwikkeld en zelfs een hele afdeling binnen het havenbedrijf, Digital Business Solutions, zich bezig houdt met IT-systemen en digitalisering, zijn in de andere havens minder snelle ontwikkelingen te zien. De triple helix – samenwerking tussen kennispartners, overheid en bedrijfsleven – is een ander voorbeeld van vergaande ontwikkeling in Rotterdam. Deze helix is onder de noemer van SmartPort geïnstitutionaliseerd, waardoor vraagstukken op het gebied van IT-systemen vanuit verschillende perspectieven bij elkaar gebracht kunnen worden.
- In Duitsland wordt IT-infrastructuur vaak door private bedrijven met een winstoogmerk ontwikkeld en gefinancierd. Havens betalen hier vervolgens een *fee* of vergoeding voor. Een voorbeeld hiervan is het port community systeem DAKOSY dat gebruikt wordt door zowel Bremen als Hamburg. Het havenbedrijf van Hamburg is overigens ook wel betrokken bij de ontwikkeling van het port community systeem. Het is een privaat bedrijf met winstoogmerk.[30]

- In Nederland wordt veel IT-infrastructuur vanuit de havenbedrijven ontwikkeld en gefinancierd. Een duidelijk voorbeeld hiervan is Portbase, het port community systeem dat gefinancierd is door zowel het Havenbedrijf Rotterdam als Amsterdam[31]. De ontwikkeling van het port community system vond vanuit een meer publieke doelstelling plaats en vanuit deze basis zijn vervolgens nieuwe exploitatieconcepten ontwikkeld met een meer commerciële doelstelling. De betaalde applicaties voor de containersector zijn hier een voorbeeld van.
- In de Belgische havens worden de port community systemen (C-Point in Antwerpen en Enigma in North Sea Port) eveneens vanuit de havenbedrijven ontwikkeld.
- In de meeste Franse havens wordt het port community systeem georganiseerd via een privaat bedrijf. Dit is meestal een lokaal (of in elk geval Frans) bedrijf waarbij werknemers zowel werkzaam zijn bij dit bedrijf alsmede een rol spelen in de organisatie van de haven.

Op basis van bovenstaand beeld kan geconcludeerd worden dat er in geen van de havens directe financiële bijdragen van overheden aan IT-systemen plaatsvinden. Wel worden de IT-toepassingen in Nederland en België, in vergelijking met Duitsland en Frankrijk meer ontwikkeld voor het publiek belang. Dit komt onder meer tot uiting in het feit dat de bedrijven geen winstoogmerk hebben. Op basis van *expert judgement* is het echter niet de verwachting dat dit een grote impact heeft op het level playing field tussen de zeehavens.

5.2 Tariefstelling achterlandverbindingen

Achterlandverbindingen zijn belangrijk voor het level playing field van zeehavens omdat zij bepalend zijn voor de bereikbaarheid en daarmee de aantrekkelijkheid van zeehavens. Twee zaken zijn hierbij relevant: de omvang van investeringen in achterlandverbindingen en de tariefstelling van achterlandverbindingen. Het eerste aspect, de investeringen van overheden in achterlandverbindingen, valt buiten de scope van dit onderzoek. Hoewel het interessant is om naar het bredere mobiliteitsbeleid van overheden én de investeringen die hiermee gemoeid zijn te kijken is het onderzoek hiernaar te omvangrijk voor deze opdracht. Het tweede aspect, de tariefstelling van achterlandverbindingen, is in overleg met de opdrachtgever wel opgenomen in het onderzoek, waarbij is gekozen voor een case study op de tariefstelling van het spoor. De focus ligt in deze paragraaf op de vraag of door middel van de tariefstelling van spoor-achterlandverbindingen getracht wordt een competitief voordeel te behalen.

Nederland

Spoorvervoerders betalen in Nederland voor het gebruik van het spoor. De hoogte van de te betalen vergoeding hangt af van de volgende factoren: gewicht, aantal kilometers en aantal stations dat wordt aangedaan. De wijze waarop de vergoeding is opgebouwd, is momenteel gebaseerd op het Kostentoerekeningsstelsel 2012. Het uitgangspunt is hierbij dat alleen de kosten in rekening worden gebracht voor het gebruik van het spoor, zoals het spooronderhoud, wisselonderhoud en onderhoud aan de bovenleiding. Kosten voor uitbreiding of aanpassing worden niet doorberekend in de tarieven. De tarieven worden ieder jaar bekend gemaakt in de Netverklaring.[32]

In 2018 is in Nederland door de Spoorgoederentafel een plan opgesteld voor de toekomst van het transport over spoor. Belangrijk onderdeel van dit pakket is een subsidiemaatregel. Deze maatregel houdt in dat van 2019 tot en met 2023 jaarlijks een bedrag van € 12-14 miljoen per jaar subsidie beschikbaar wordt gesteld, zodat de netto gebruiksvergoeding in Nederland op een vergelijkbaar niveau komt met Duitsland. Het hoofddoel van de subsidie is het bevorderen van de modal-shift van weg naar spoor en het in lijn brengen van de spoortarieven met omringende landen. Na deze periode wordt bekeken of de subsidieregeling effect heeft gehad en hoe er verder wordt gegaan. Subsidies voor containertransport zijn hoger dan die voor bulk vanwege de omvang en marktontwikkelingen.

België

Het beeld van België is wat diffuus. TRAINCO en Ecorys hebben in 2015 onderzoek gedaan naar de gebruikersvergoeding van spoor waarin geconcludeerd werd dat de vergoeding in België lager was dan in Nederland en Duitsland. Het beeld op basis van de (beperkt) beschikbare bedragen in de netverklaring en de Belgische expert is echter dat de vergoeding niet veel afwijkt van Nederland en Duitsland. Onderstaande subsidiebedragen zijn ons bekend.

- Structurele subsidie voor spoor van € 30 miljoen per jaar. Dit geld komt vanuit het Vlaams gewest en drie havenbedrijven (Gent, Zeebrugge, Antwerpen).[33]
- Steun voor intermodaal vervoer: waarbij het aantal per individuele wagon gereden spoorkilometers vermenigvuldigd wordt met € 0,57. In de periode 2017 tot en met 2020 gaat dit in totaal om € 53,6 miljoen.[34]

Duitsland

In Duitsland is er al langere tijd sprake van een subsidiëring van het gebruikerstarief. Het gaat om een subsidie van € 350 miljoen die onder andere geleid heeft tot een reductie van 40-45 procent op de gebruikersvergoeding (*track access charges*).[35] De regeling is vergelijkbaar met die van Nederland, behalve dat er in Duitsland geen onderscheid naar bulk- en containervervoer is. Voor de

introductie van de Nederlandse subsidieregeling was er dus sprake van een ongelijk speelveld op dit vlak. Momenteel is dit in ieder geval voor de komende vijf jaar rechtgetrokken.

5.3 Milieuruimte

Vanuit de Europese Unie zijn er twee richtlijnen die ervoor moeten zorgen dat de gezondheid van de bevolking en de bescherming van het milieu worden gewaarborgd, namelijk 1) National Emission Ceiling en 2) Europese Richtlijn 2008/50/EG grens- en streefwaarden voor de luchtkwaliteit. In deze paragraaf zijn de emissieplafonds per land en behaalde resultaten over de afgelopen jaren weergegeven.

Het NEC-Plafond geeft de internationaal afgesproken emissieniveaus weer per land. Deze plafonds worden vastgesteld door de Europese Unie, met inachtneming van het aantal inwoners in een land. Het gaat hier om de emissie van de volgende stoffen: stikstofoxiden (NO_x), zwaveldioxide (SO_2), fijnstof (PM2,5), ammoniak (NH_3) en vluchtige organische stoffen (VOS). In mei 2012 zijn in Geneve afspraken gemaakt over nieuwe emissieplafonds. Deze afspraken zijn vastgelegd in het vernieuwde Gothenburg protocol. In december 2016 heeft de Europese Commissie een nieuwe NEC richtlijn (EU 2016/2284) gepubliceerd waarin de emissieplafonds voor 2020 en 2030 verwerkt zijn.

Het gaat in tabel 5-1 niet zozeer om de absolute aantallen en de vergelijking van deze aantallen tussen de landen (gezien deze sterk afwijken voor de verschillende landen doordat waardes mede op basis van inwoneraantal opgesteld worden), maar om het generieke beeld dat er in Nederland en Duitsland overschrijdingen van het vastgestelde emissieplafond plaatsvinden. Gezien de beperkte omvang van de overschrijdingen is het echter niet aannemelijk dat dit grote impact heeft op het level playing field tussen zeehavens. Daarnaast is onbekend in hoeverre er sancties zijn voor overschrijdingen.

Tabel 5-1 Emissieplafonds en resultaten in 2016 voor Nederland, Duitsland, België en Frankrijk[36]

Nederland	Huidig NEC Plafond	Emissies 2016
Stikstofoxiden (NO_x)	260 mln. kg	253,8 mln. kg
Zwaveldioxide (SO_2)	50 mln. kg	28,5 mln. kg
Fijnstof (PM2,5)	geen	14,1 mln. kg
Ammoniak (NH_3)	128 mln. kg	128,5 mln. kg
Vluchtige organische stoffen (VOS)	185 mln. kg	253,3 mln. kg
Duitsland	Huidig NEC Plafond	Emissies 2016
Stikstofoxiden (NO_x)	1051 mln. kg	1224 mln. kg
Zwaveldioxide (SO_2)	520 mln. kg	319,5 mln. kg
Fijnstof (PM2,5)	geen	100,7 mln kg
Ammoniak (NH_3)	550 mln. kg	681,1 mln. kg
Vluchtige organische stoffen (VOS)	995	1043 mln. kg
België	Huidig NEC Plafond	Emissies 2016
Stikstofoxiden (NO_x)	176 mln. kg	138,6 mln. kg
Zwaveldioxide (SO_2)	99 mln. kg	35,4 mln. kg
Fijnstof (PM2,5)	geen	8,5 mln. kg
Ammoniak (NH_3)	74 mln. kg	65,9 mln. kg
Vluchtige organische stoffen (VOS)	139 mln. kg	81,2 mln. kg
Frankrijk	Huidig NEC Plafond	Emissies 2016
Stikstofoxiden (NO_x)	810 mln. kg	807,2 mln. kg
Zwaveldioxide (SO_2)	375 mln. kg	143,8 mln. kg
Fijnstof (PM2,5)	geen	164,5 mln. kg
Ammoniak (NH_3)	789 mln. kg	606,4 mln. kg
Vluchtige organische stoffen (VOS)	1050 mln. kg	612 mln. kg

Op dit moment is ook de discussie rondom het Programma Aanpak Stikstof en de uitspraak van de Raad van State van eind mei 2019 erg relevant is voor de Nederlandse zeehavens. De Nederlandse overheid werkt op dit moment aan een nieuwe aanpak voor stikstof die erop gericht is om de tot 2030 geplande maatregelen die stikstofreductie opleveren te versnellen, intensiveren en uit te breiden. Dat geldt zowel voor maatregelen voor natuurherstel als voor maatregelen gericht op een structurele verlaging van de stikstofuitstoot in alle sectoren. Op het moment dat er grote verschillen ontstaan tussen landen qua aanpak en bijbehorende normen, dan kan dit een verstorend effect hebben op het speelveld. Op dit moment is dit niet het geval en is er vanuit de milieuruimte geen verstoring. Voor een volgend onderzoek is de interpretatie en toepassing van Europese regels in de nationale context een interessante toevoeging. In het kader van de discussies rondom Programma Aanpak Stikstof (PAS), PFAS en Zeer Zorgwekkende Stoffen

(ZZS) kunnen verschillen optreden in interpretatie. Het strenger interpreteren van de Europese regels kan leiden tot een verstoring van het level playing field.

5.4 Arbeid

Havenspecifieke wetgeving en arbeidspools

Op het werk in de Nederlandse havens is, net als op alle andere werkzaamheden (door Nederlanders en buitenlanders) op Nederlands grondgebied de Arbeidsomstandighedenwet en het Arbeidsomstandighedenbesluit van toepassing. Daarnaast voert het ministerie van SZW een generiek arbeidsmarktbeleid. De rijksoverheid heeft geen rol in specifiek op havenwerk gerichte financiering van werknemers en opleidingen van werknemers. Ook is er geen specifieke, op het havenwerk gerichte wetgeving.

In Duisland en België ligt dit anders. De Duitse (federale) wet uit 1950 regelt een poolsysteem voor havenarbeiders (*Gesamthafenbetrieb* genaamd) waardoor er een constante buffer van havenarbeiders is. De havens van Hamburg, Bremen/Bremerhaven en Lübeck maken gebruik van dit systeem. De bepalingen van de overeenkomst tussen werkgevers en werknemers tot oprichting van de pool verschillen per haven. De arbeidspools in de Duitse havens worden geheel gefinancierd uit bijdragen van de ondernemingen in de havens, de pool betaalt de lonen uit. Naast de voordelen die het systeem kent (snelle beschikking over extra personeel om pieken op te vangen), kent het ook nadelen. Het is relatief duur aangezien werknemers die aangesloten zijn bij een pool recht hebben op een extra toeslag bovenop hun algemene werkloosheidsuitkering, wat tot extra kosten voor de aangesloten bedrijven leidt. Inmiddels hebben de meeste havenarbeiders een vast contract, waardoor het beroep op de pools procentueel afneemt. Door het afnemende belang van Duitse arbeidspools zijn de effecten op het level playing field in de praktijk beperkt.

Er zijn echter elementen in de arbeidsmarktwetgeving die mogelijk wel marktverstorend zijn. In België wordt havenarbeid geregeld door de wet-Major. Zeeschepen mogen in de Belgische havens slechts behandeld worden door *erkende* havenarbeiders. Dit is een gesloten tewerkstellingssysteem, waarbij havenarbeiders slechts tewerk kunnen worden gesteld nadat zij een erkenning van de administratieve commissie hebben ontvangen. Artikel 1 van de wet luidt: *"Niemand mag in de havengebieden havenarbeid laten verrichten door andere werknemers dan erkende havenarbeiders"*.[37] In de wet-Major wordt ook gespecificeerd hoeveel mensen tegen welk tarief ingezet moeten worden; hierdoor ligt de kostprijs van het havenwerk in België hoger dan in omringende landen. Dit

heeft een nadelig effect op het speelveld. In België is door de wet-Major dus sprake van minstens zo restrictieve arbeidsmarkt-wetgeving als in de omringende landen.

Eisen aan bemanningsleden

Ook anders gestelde eisen aan bemanningsleden kunnen een verstorend effect hebben op het level playing field. Internationale bedrijven – denk aan bedrijven in de offshore- en cruise-repair sector – vliegen vaak hun eigen mensen in om werkzaamheden aan boord van schepen te verrichten. Wanneer er verschillen bestaan tussen landen in de regelgeving of de handhaving hiervan heeft dit effect op het level playing field tussen havens, omdat strengere eisen kostenverhogend werken. Vanuit diverse partijen uit de sector wordt gesteld dat Nederland de regelgeving rondom arbeidsinspectie strenger interpreteert dan omringende landen. Zij dragen hiervoor onderstaande twee voorbeelden aan (zie kader). Het nadeel dat de havens hieruit ondervinden blijkt uit het feit dat er de afgelopen vijf jaar geen cruise-repair werkzaamheden meer zijn uitgevoerd in Rotterdam, terwijl dit voorheen wel het geval was volgens geïnterviewde kernstakeholders[16]. Het Ministerie van Sociale Zaken en Werkgelegenheid geeft daarentegen aan dat het Hof van Justitie de Nederlandse overheid in het gelijk heeft gesteld met betrekking tot het uitstempelen van zeevarenden. De casus Oasis of the Seas ligt momenteel voor de rechter. Hier wordt in de loop van 2020 een uitspraak over verwacht.

Uitstempelen van zeevarenden

Bij een groot reparatiewerk aan een offshore platform worden bedrijven uit de regio ingezet, aangevuld met *flying crew*: buitenlandse zeevarenden. Bij aankomst op Schiphol krijgen zij een stempel in hun paspoort. Nadat ze aanmonsteren op het schip krijgen ze een uitreisstempel en hebben zo formeel Schengen verlaten. Dat werd in Nederland toegepast, in lijn met het Schengenverdrag. Door koerswijziging van de zeehavenpolitie Rotterdam is dat niet langer mogelijk. Daarmee lopen deze mensen tegen de grens van de maximale verblijfsduur van 90 dagen aan, zodat ze of een werk- en verblijfsvergunning moeten aanvragen of vroegtijdig Nederland moeten verlaten.

Oasis of the Seas

Een ander voorbeeld is het cruiseschip Oasis of the Seas dat in 2014 enkele weken bij Keppel Verolme in het dok lag voor onderhoudswerkzaamheden en honderden mensen werk bood. De Inspectie SZW heeft een boete uitgedeeld voor het overtreden van de wet arbeidsvreemdelingen. Pijnpunt volgens diverse geïnterviewde stakeholders is dat de inspectie SZW haar werkwijze heeft bijgesteld en nu een strengere interpretatie van de

[16] Oktober 2019 heeft de minister van Sociale Zaken en Werkgelegenheid maatregelen aangekondigd waardoor dit probleem voor de Nederlandse cruise-repair sector is opgelost (Kamerbrief 2019-0000134858)

wet hanteert dan omliggende landen bij de inzet van tijdelijk werk van buitenlandse arbeidskrachten.

5.5 Douane en inspectie

De meeste wet- en regelgeving met betrekking tot douane en inspectie is afkomstig van de Europese Unie. Dit betekent dat voor alle zeehavens dezelfde regels gelden. Wel kan de handhaving van de regels verschillen tussen landen evenals de bekostiging van de controles. Omdat dit aspect uitgebreid is beschreven in het onderzoek van Ecorys en Erasmus UPT uit 2014, is hier slechts gekeken of er veranderingen of relevante ontwikkelingen hebben voorgedaan sindsdien. Indien er geen wijzigen hebben voorgedaan sindsdien, dan is de conclusie uit 2014 overgenomen.

Er zijn geen signalen dat er in de Nederlandse havens aanvullende eisen gesteld worden bovenop de geldende wet- en regelgeving ten aanzien van douane-inspecties. Wel investeren Nederlandse havens al jarenlang in procesverbeteringen die een snelle, efficiënte en veilige containerafhandeling, inclusief controles en inspecties, garanderen. Voorbeelden hiervan in de haven van Rotterdam zijn de Rijks Inspectie Terminal (RIT) op de Maasvlakte die onder meer remote scanning mogelijk maakt waardoor containers bij de eigen terminal gescand kunnen worden wat de controles versnelt. Daarnaast werkt het Havenbedrijf Rotterdam aan een verbinding tussen de containerterminals en overige containerlocaties op de Maasvlakte en de RIT: de Container Exchange Route (CER). Doel is dat containers documentloos over deze CER worden getransporteerd, wat de logistiek vereenvoudigt en de kosten reduceert. Naar verwachting is de CER in 2020 operationeel. Daarnaast kent de Rotterdamse haven al enige jaren 24-uurs openingstijden rondom de Maasvlakte. De haven van Antwerpen hanteert sinds 2014 ook een 24-uurs douanedienst. Deze dienst is in de gehele haven van toepassing en alle schepen kunnen er gebruik van maken.[2]

Het onderzoek van Ecorys en Erasmus UPT uit 2014 concludeerde dat de Franse douane inzette op kostenbesparingen. Dit bleek onder meer uit het feit dat in Le Havre een verouderde containerscan niet vervangen werd. Ook werd de inspectiesnelheid verhoogd waardoor minder grondige controles plaatsvonden. Momenteel lijkt de Franse overheid weer meer te investeren in haar douanediensten. Wel lijkt dit voornamelijk het gevolg te zijn van de naderende Brexit.[38]

Extra overheidsuitgaven door Brexit

Een ontwikkeling die van invloed is op de douanediensten in Noord-Europese havens is de Brexit. Zo heeft de Franse overheid in januari 2019 aangekondigd om € 50 miljoen te investeren in versterking van de grenscontroles ter voorbereiding op een no-deal Brexit. Tot de te nemen maatregelen behoren de werving van 600 nieuwe personeelsleden, met inbegrip van douanebeambten en veterinaire controleurs, en de voorbereiding van nieuwe parkeerplaatsen en tijdelijke gebouwen in de havens. Ook in Nederland werft de douane 900 nieuwe medewerkers. Ook heeft de Nederlandse Voedsel en Warenautoriteit in totaal 140 vacatures door de Brexit. De Nederlandse douane wordt gefinancierd uit de begroting van het ministerie van Financiën, inclusief eventuele overschrijdingen. Aangezien Brexit een uitbreiding van het takenpakket en werkzaamheden met zich meebrengt, is het aannemelijk dat ook deze extra personeelskosten door de overheid gefinancierd worden. Aangezien de douane in andere landen ook uit publiekelijke middelen gefinancierd wordt, inclusief eventuele extra uitgaven ten gevolge van de Brexit, lijkt dit niet tot een verstoring van het level playing field te leiden. Sterker nog, wanneer er door de overheid niet geanticipeerd zou worden op de extra werkzaamheden door een mogelijke Brexit, zal dit tot een verstoring van de concurrentiepositie leiden.

Kosten inspecties

In alle vier de landen worden de directe douane-inspectiekosten niet aan de klant gefactureerd. Wel moet de containereigenaar de scan of controle door de douane mogelijk maken. Aan de handelingen die daarvoor nodig zijn, zijn kosten verbonden doordat zij uitgevoerd worden door derden. Het gaat hierbij om[39]:

- meting gevaarlijke gassen
- lossen en laden bij de controle
- coördinatie en administratie.

Wanneer landen de gemaakte kosten niet volledig doorberekenen in de tarieven leidt dit mogelijk tot concurrentieverstoringen. Op deze manier kunnen landen hun controles immers goedkoper aanbieden. Uit onderzoek van Buck Consultants International (2015)[40] blijkt dat de Nederlandse zee- en luchthavens bij 6 van de 8 importvoorbeeldzendingen de hoogste gemiddelde toezicht- en inspectietarieven doorberekenen aan het (haven) bedrijfsleven. Deze tarieven liggen in Rotterdam 45 procent tot 72 procent hoger dan in Antwerpen, afhankelijk van het product. De verschillen met Hamburg zijn minder groot, de tarieven zijn daar 22 procent lager tot 6 procent hoger. Dit is het gevolg van het Nederlandse uitgangspunt om alle toezicht- en inspectiekosten via retributies (bijdragen van importerende bedrijven) door te berekenen, terwijl in omliggende landen de toezicht- en inspectiekosten soms deels gefinancierd uit algemene middelen of sector brede heffingen. Uit

onderzoek van PricewaterhouseCoopers (2016)[17] naar de inspectiekosten van de Nederlandse Voedsel en Warenautoriteit (NVWA), blijkt echter dat ook Nederland niet alle inspectiekosten gerelateerd aan import en export retribueert en dat een deel uit algemene middelen wordt betaald. Dit laat onverlet dat ook zij concluderen dat Nederland relatief duur is in vergelijking met andere landen doordat de gemiddelde toezichtskosten naar verhouding hoog zijn in Nederland. Deze kostenverschillen dragen bij aan een ongelijk speelveld en daarmee aan een mogelijke verstoring van de concurrentieverhouding tussen landen.

5.6 Nautische diensten

Zoals in het onderzoek van 2014 door Ecorys en Erasmus UPT eerder is geconcludeerd zijn nautische diensten vaak onderwerp van regulering en is er soms sprake van subsidiering. Onder nautische diensten wordt verstaan: de slepers, roeiers, loodsen, scheepsmelding en verkeersbegeleiding. In principe zouden de kosten van deze diensten geheel voor rekening van de gebruikers moeten komen. Er zijn met uitzondering van België dan ook geen directe betalingen bekend aan het loodswezen. In België valt het loodswezen onder de havenkapiteinsdiensten die gesubsidieerd worden door de overheid. Gezien er zich geen grote wijzigingen in organisatiestructuur hebben voorgedaan sinds het onderzoek uit 2014 gelden de conclusies die hier getrokken zijn nog steeds, te weten[2]:

- Loodswezen: België kent in vergelijking met Nederland, Frankrijk en Duitsland het meest publiek georganiseerde loodswezen, met een financiële bijdrage vanuit de overheid. Het Vlaams Loodswezen is een overheidsdienst met een grote autonomie (Dienst van Algemeen Belang). De Nederlandse, Franse en Duitse loodsdiensten zijn onderling vergelijkbaar georganiseerd, waarbij de loodsdiensten in de loop der tijd zijn verzelfstandigd (daarvoor waren het overheidsdiensten) en een grote mate van zelfstandigheid kennen. Wel wordt met de overheid onderhandeld over de tarieven.
- Sleepdiensten worden in alle landen door private partijen aangeboden, behalve in Antwerpen, waar het deels publiek is. Maar uit de jaarrekeningen van sleepondernemingen blijken ook in België geen financiële bijdrages van overheden, waardoor geen effect op tariefstelling verondersteld wordt.
- Scheepsmeldingen over verwachte en vertrekkende schepen worden in Rotterdam verzorgd door een private partij. Voor zover bekend is dit ook in de overige landen bij een private partij belegd.

[17] PricewaterhouseCoopers (2016), Internationale vergelijking kosten keuring en toezicht NVWA en toets aan Maat Houden

Bijlage 1. Havenspecifieke innovatiesubsidies

Nederland en België	Subsidiebedrag	% projectkosten vergoed	Periode
Zeehaven Innovatie Project (ZIP) door IenW	€ 5 miljoen	Max. 60%	2010-2014
DRV Subsidieregeling Verduurzaminghavenlogistiek Rotterdamse Haven	€ 5 miljoen	Max. 50%	2014
TKI Dinalog Logistieke innovatie subsidie	€ 0.9 miljoen	Max. 50%	2018
Provincie Zuid-Holland Subsidieregeling Regionale Netwerken voor Innovatie Zuid-Holland (RNIZ)	€ 2,5 miljoen; tussen € 50.000 en € 500.000 per project SmartPort krijgt € 0,5 miljoen van RNIZ verspreid tussen 2019-2023	Max. 50%	2019
NWO & TKI Dinalog Duurzame Living Labs, focus op topsector Water & Maritiem en Topsector Energie	€ 12,8 miljoen beschikbaar	Vast 33%	2019
MIT Innovatiestimulering Regio en Topsectoren	€ 16,31 miljoen (totaal NL voor alle onderdelen)	Variabel, afhankelijk van type studie	2019 - ...
Startups en MKB stimuleringsregeling: Proeftuin op de Noordzee	€ 375.000; max. € 25.000 per project	Max. 50%	Tot 2021
Vlaamse Overheid: subsidie efficiënter goederenvervoer	Max. € 200.000 per project		2019-2022

Duitsland	Omschrijving	Totale subsidie	Subsidiebedrag per jaar
Länder Scheme for the Improvement of Regional Economic Structures (GRW)	Sinds 1996, breed nationaal programma, financiering voor regio's die structureel zwak zijn. Via dit programma kan ook infrastructurele staatssteun aan havens gegeven worden. Ook bijdragen aan innovatieve haven-technologieën	Onbekend welk deel van programma naar havens gaat. De haven gerelateerde projecten hebben subsidie van tonnen tot enkele miljoenen	

Duitsland	Omschrijving	Totale subsidie	Subsidiebedrag per jaar
Next-generation maritime technologies	Ondersteuning van Duitse bedrijven voor ontwikkeling en gebruik van maritieme producten, verbetering van de concurrentiepositie op de wereldmarkt, alsmede behoud van arbeidsplaatsen	€ 32 mln. (2011-2017)	Ca € 4,6 mln. per jaar
IHATEC	Innovative hafentechnologien	€ 64 mln. (2016-2020)	Ca. € 13 mln. per jaar
Maritime research programma	Opvolger van Next-generation maritime technologies	€ 32 mln. (2018-2022)	Ca € 6,4 mln. per jaar
Real-time Technologies for Maritime Safety	Opvolger van Next-generation maritime technologies	€ 15 mln. (2018-2022)	€ 3 mln. per jaar

Bijlage 2. IT-infrastructuur

Nederland	Wat is het?	Afkomstig van markt of overheid?	Wie financiert?
Pronto	Applicatie voor informatieuitwisseling tussen rederijen, agenten, terminals en anderedienstverleners	HbR	100% HbR
Portbase	Het Port Community System (PCS) van Portbase is de digitale verbinding tot de slimme havens van Nederland.	HbR , HbA Portbase heeft geen winstoogmerk	75% HbR, 25% HbA
HaMIS	Havenmanagement systeem	HbR	
Portmaster	Havenmanagement systeem	DBS	100% HbR
Port InsightB.V.	Volgsysteem duwbakken in Europa	HbR (60%)	60% HbR, 40% TWTG
OnTrack	Systeem dat inzicht geeft in trein ETA`s	DBS (100%)	100% HbR
Navigate	Applicatie die overzicht geeft over meest efficiënte route via Rotterdam	DBS (100%)	100% HbR
Streamline	Digitaal platform dat de uitwisseling van containers tussen depots, terminals (deepsea en shortsea) en andere stakeholders faciliteert door te matchen met de beschikbare transport capaciteit van Achterland operators.	DBS (100%)	100% HbR
Nextlogic	Platform dat integrale planning biedt aan containerbinnenvaart in Rotterdam	Opgericht via MHR	100% HbR

België	Wat is het?	Afkomstig van markt of overheid?	Wie financiert?
Nxtport	Data delen tussenketenpartijen	HbA heeft het overgenomen, voorheen private partij	HbA 75%, FPIM 25%
C-Point	Platform voor digitale communicatie tussen spelers in en rond de haven	HbA	HbA 100%
APICA	Digital twin HbA	HbA	HbA 100%
PortXL	Platform vooracceleratie startups in de maritieme sector	HbA sluit partnership met PortXL	-
BE-GATE	Douane platform	(Lucht)havens	Brussels Airport, LiegeAirport, de

			havens van Zeebrugge en Antwerpen
Centraal Boeking Platform (CBP)	Centraal boekingsplatform achterland transport.	Vanuit HbA, maar gestopt wegens te kleine volumes. Concurrent van TEUbooker in Nederland.	HbA 100%
HAKKA	Digitaal platform dat lege vrachtwagen ritten uitspaart	Marktinitiatief	HbA levert bijdrage van € 1,4 miljoen over 3 jaar

Hamburg	Wat is het	Afkomstig van markt of overheid?	Wie financiert?
DOKOSY	Port communication system	Markt, private owned company	Privaat: the Seaport Industry of Hamburg
PRISE (port river information system Elbe)		Software company DAKOSY met Hamburger Hafen und Logistik AG (HHLA), EUROGATE, the Elbe Pilots Association, the HPA	Privaat: The platform was initiated and financed by the two terminal operators, HHLA and EUROGATE.

Bremen Ports	Wat is het	Afkomstig van markt of overheid?	Wie financiert?
DOKOSY	Port communication system	Markt, private owned company	Privaat: seaport Industry of Hamburg
Bremer Hafentelematik (BHT)	Het Centrale port community system is operated by dbh and is the central communication platform used by the ports in Bremen.	DHB, private company (software bedrijf)	
Wilhelmshaven Telematik (WHT)	Het centrale port community system for Jade Wesser Port	DHB, private company (software bedrijf)	

Bijlage 3. Referenties

1. Van der Lugt et al. (2017), Havenmonitor 2017 – Erasmus UPT
2. Erasmus UPT – Ecorys (2014), Level playing Field, Onderzoek naar concurrentieverstoringen tussen zeehavens
3. Financieel Dagblad, via https://fd.nl/economie-politiek/1145746/gdansk-wil-het-rotterdam-van-oost-europa-zijn#
4. Environmental Justice Atlas. Resistance against Rotterdam and Amsterdam fossil fuel ports, the Netherlands.
5. Port of Amsterdam, Persbericht op 1 maart 2018. Samskip start containerlijndienst tussen Amsterdam en Hull.
6. Ports of Genoa (2019), via https://www.portsofgenoa.com/en/development-strategies/investment-programme-emergency-decree-for-genoa.html
7. Port of Gdansk Authority (2019), via http://www.portgdansk.pl/en
8. Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (2019), via https://www.rijksoverheid.nl/onderwerpen/ruimtelijke-ordening-en-gebiedsontwikkeling/meerjarenprogramma-infrastructuur-ruimte-en-transport-mirt
9. Vlaamse Havencommissie (2019) via https://www.vlaamsehavencommissie.be/vhc/pagina/objectivering-vlaams-havenfinancieringsbeleid
10. HAUSHALTSPLAN 2019/ 2020, Einzelplan 7, Freie Und Hansestadt Hamburg
11. HAUSHALTSPLAN 2018 / 2019, HAUSHALTSGESETZ, GESAMTPLAN, Freie Hansestadt Bremen
12. https://www.hamburg.de/contentblob/11504684/fdcc8a3b3b81f648c368bc6858430b8b/data/7-0.pdf
13. Zie beantwoording vragen aan de senaat van de BÜRGERSCHAFT DER FREIEN UND HANSESTADT HAMBURG, Drucksache 21/2368, 22-12-15
14. Zie beantwoording vragen aan de senaat van de BÜRGERSCHAFT DER FREIEN UND HANSESTADT HAMBURG, Drucksache 21/2368, 22-12-15 en HAUSHALTSPLAN 2019/ 2020, Einzelplan 7, Freie Und Hansestadt Hamburg
15. Finanzbericht HPA 2014-2017, via https://www.hamburg-port-authority.de/
16. Haushaltplan 2019 Land Niedersachsen, Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Digitalisierung
17. Haushaltplan 2018/2019, DER SENATOR FÜR WIRTSCHAFT, ARBEIT UND HÄFEN, Freie Hansestadt Bremen
18. Wirtschaftsplan 2018/2019 für sonstige Sondervermögen
19. http://ec.europa.eu/competition/elojade/isef/index.cfm
20. Forum de la Performance, Annexes budgétaires programme 205, 2019.
21. Gespreksverslag met Franse havenexpert, Decisio 2019

22. Jaarverslag CODAH (2017)
23. HAROPA, Rapport d'activité (2016; 2017)
24. Nieuwsartikelen: https://www.francebleu.fr/infos/economie-social/taxe-fonciere-le-bras-de-fer-entre-elus-et-grands-ports-maritimes-1421686947 en https://www.lantenne.com/Taxe-fonciere-la-Ville-du-Havre-refuse-d-exonerer-son-port_a22545.html
25. Europa Decentraal, 2017. Verruiming AGVV: betere regelgeving in de praktijk.
26. Europese Commissie, 2017. Staatssteun: Commissie vraagt België en Frankrijk belastingvrijstelling voor havens te stoppen. Persbericht van 27 juli 2017.
27. Orbis database
28. Pricewaterhouse Coopers (PwC), De effecten van een nationale heffing op broeikasgas in de industrie, maart 2019
29. Vlaamse overheid (2019) via https://www.vlaanderen.be/subsidies-voor-een-efficienter-goederenvervoer-projectoproep
30. Inter-American Development Bank, International case studies and good practices for implementing Port Community Systems, May 2019
31. www.portbase.com
32. www.prorail.nl
33. European Commision (2018) state aid database: http://ec.europa.eu/competition/state_aid/cases/275891/275891_2026101_168_2.pdf
34. FOD mobiliteit (2017) via https://mobilit.belgium.be/nl/mobiliteit/goederenvervoer/subsidies
35. https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Publikationen/StV/masterplan-schienengueterverkehr.pdf?__blob=publicationFile
36. https://ieep.eu/uploads/articles/attachments/94e567c5-7636-4522-89c4-3be1ebb51695/2.3_National_emission_ceilings_-_final.pdf?v=63664509873 en https://www.eea.europa.eu/data-and-maps/dashboards/necd-directive-data-viewer-2
37. https://www.parlementairemonitor.nl/9353000/1/j9vvij5epmj1ey0/vi3amie7zkyj
38. https://www.independent.co.uk/news/world/europe/brexit-no-deal-france-ports-airports-customs-border-control-theresa-may-edouard-philippe-a8732191.html
39. https://www.belastingdienst.nl/wps/wcm/connect/bldcontentnl/belastingdienst/douane_voor_bedrijven/naslagwerken_en_overige_informatie/andere_onderwerpen/douanecontroles/kosten_x_ray_scan/
40. Buck Consultants International (2015), Hoogte van (lucht)havenaanloop- en doorvoerkosten (waaronder tarieven voor inspectie en toezicht) in Noordwest-Europese zee- en luchthavens