

**Actief aandeelhouderschap,
waarborg mainportbelang**

Over de borging van nationale
publieke belangen bij de
verzelfstandiging van het Havenbedrijf
Rotterdam

Uitgave

Raad voor Verkeer en Waterstaat
Jan van Nassastraat 125, 2596 BS Den Haag
Postbus 90653, 2509 LR Den Haag
070 – 35196 25
070 – 35196 26
secretariaat@raadvenw.nl
www.raadvenw.nl

Informatie

Bert Verkooijen
070 – 351 96 27

Datum

12 december 2005

1	Adviesvraag	5
2	De first opinion: kernelementen van het kabinetsvoornemen	7
2.1	Hoe ziet de eindsituatie eruit?	7
2.2	Waarom is borging van de publieke belangen nu aan de orde?	8
2.3	Welke publieke belangen zijn volgens de Contourennota in het geding ("wat-vraag")	9
2.4	Hoe worden de publieke belangen in de Contourennota geborgd ("hoe-vraag")	9
2.5	Hoe zit het met de beleidsagenda?	10
3	Second opinion: Kern van het raadsadvies	11
3.1	Samenvatting	11
3.2	De wat-vraag: focus op continuïteit van de haven en efficiënte marktverhoudingen	11
3.3	Vergelijking van de haven van Rotterdam met de luchthaven Schiphol	12
3.4	Actief aandeelhouderschap en borging publieke belangen kunnen hand in hand gaan	13
3.5	De hoe-vraag: aanvullende publieke regelgeving i.v.m. verzelfstandiging niet nodig	14
3.6	Geen noodzaak tot aanvullend bestuurlijk overleg i.v.m. de verzelfstandiging	17
4	Overige aandachtspunten en aanbevelingen	19
	Bijlage: verantwoording werkwijze	21

1 Adviesvraag

Op 23 mei 2005 heeft de minister van Verkeer en Waterstaat, mede namens de ministers van Financiën, VROM en de staatssecretaris van EZ, de zogenoemde "Contourennota Borging Nationale Belangen Mainport Rotterdam" aangeboden aan de Tweede Kamer.

Per brief van 4 juli 2005 verzoekt de minister de Raad voor Verkeer en Waterstaat een second opinion te geven over de vraag "of de publieke belangen rond de Mainport Rotterdam met het in de Contourennota geschetste borgingskader én de voorgenomen beleidsagenda naar de mening van de Raad voldoende zijn geborgd."

De minister vraagt de Raad in de second opinion mede aandacht te besteden aan de voorziene bestuurlijke samenwerking. Tevens stelt de minister het op prijs als de Raad aandacht besteedt aan de te ontwikkelen kabinetsvisie voor het tariefbeleid van de Rotterdamse haventarieven.

In de adviesaanvraag stelt de minister dat het Rijk in samenwerking met de gemeente Rotterdam en het Havenbedrijf Rotterdam N.V. tot de conclusie is gekomen dat, los van eventuele marktordeningsaspecten, het huidige publieke kader met aanvullende afspraken afdoende mogelijkheden biedt om, zonder nieuwe wetgeving, de nationale publieke belangen duurzaam veilig te stellen. Dit mede in het licht van het voornemen van het Rijk als aandeelhouder toe te treden tot het Havenbedrijf Rotterdam N.V. Wel dienen volgens de minister de borgingsinstrumenten op een aantal punten verder te worden uitgewerkt. Daartoe is een beleidsagenda opgesteld die door rijk en gemeente is overeengekomen.

2 De first opinion: kernelementen van het kabinetsovoornemen

2.1 Hoe ziet de eindsituatie eruit?

De eindsituatie zoals die in de Contourennota door het rijk en de gemeente Rotterdam beoogd wordt kent de volgende elementen:

- Er is een volledig verzelfstandigd Havenbedrijf Rotterdam N.V., met als statutaire missie: "het uitoefenen van het havenbedrijf en in dat kader de positie van het Rotterdamse haven- en industriecomplex in Europees perspectief zowel op de korte als op lange termijn te versterken".
- De aandelen van dit bedrijf zijn voor 2/3 in handen van de gemeente Rotterdam en voor 1/3 in handen van het rijk.
- Beide aandeelhouders zijn in "joint control" bij een aantal met name genoemde belangrijke beslissingen, d.w.z. zij kunnen alleen in unanimitieit besluiten nemen t.a.v. cruciale zaken als benoeming/ontslag directie, benoeming/ontslag commissarissen, aangaan van investeringen, aangaan/opzeggen erfpacht, e.d.
- Het Havenbedrijf heeft de grond in het havengebied van of via de gemeente in erfpacht.
- De grond van de Maasvlakte II blijft in eigendom bij het rijk berusten en wordt in erfpacht doorgegeven aan de gemeente Rotterdam, de gemeente Rotterdam is eigenaar van de overige gronden in het havengebied.
- Bij ernstig disfunctioneren van het Havenbedrijf kunnen de gemeente en het rijk besluiten om de erfpacht geheel of gedeeltelijk in te trekken.
- De bedrijfsplanning en uitvoering van het Havenbedrijf dienen te passen in nationale en regionaal-lokale beleidskaders, vastgelegd in beleidsdocumenten zoals de Nota Zeehavens, en een meerjaren Havenbeleidsplan van de gemeente Rotterdam.
- De continuïteit van de havenvoorzieningen wordt door rijk en gemeente bewaakt via het aandeelhouderschap, de erfpachtovereenkomsten en de (inter)nationale en regionale beleidskaders; er worden in dit verband geen specifieke wettelijke regelingen getroffen.
- Bij eventueel misbruik van marktmacht door het Havenbedrijf gelden de algemene mededingingsregels, d.w.z. toezicht door en klachtmogelijkheden bij de Nederlandse Mededingingsautoriteit.
- Voor de borging van de publieke belangen inzake (nautische) veiligheid, duurzaamheid, e.d. gelden bestaande algemene en havenspecifieke wetten en regelingen; de borging van deze nationale publieke belangen wordt niet beïnvloed door de verzelfstandiging van het Havenbedrijf.

Het rijk beraadt zich nog op een visie inzake het tarievenbeleid van de haven en op de wenselijkheid en mogelijkheid van periodiek breed bestuurlijk overleg tussen de belangrijkste betrokkenen.

Op deze beide punten is dus in feite nog geen sprake van een "first opinion"

De Raad gaat hieronder respectievelijk in op de volgende kernvragen inzake de onderscheiden publieke belangen en het voorgenomen borgingskader:

1. Waarom is borging van publieke belangen nu aan de orde?
2. Welke publieke belangen zijn volgens de Contourennota in het geding ("wat-vraag")?
3. Hoe worden de publieke belangen in de Contourennota geborgd ("hoe-vraag")?
4. Hoe zit het met de beleidsagenda?

2.2 Waarom is borging van de publieke belangen nu aan de orde?

De formele aanleiding om de publieke belangen te formuleren en te borgen is de verzelfstandiging van het Gemeentelijk Havenbedrijf Rotterdam (GHR), die per 1 januari 2004 heeft plaatsgevonden. De activiteiten van het GHR zijn op die datum ondergebracht in een nieuwe vennootschap, het Havenbedrijf Rotterdam N.V. (HbR). De gemeente Rotterdam heeft daarin vanaf januari 2004 100% van de aandelen.

Het rijk heeft in het najaar van 2003 aan het College van B&W laten weten geen bezwaren tegen de verzelfstandiging te hebben mits er een effectief kader voor sturing, toezicht en verantwoording wordt vastgesteld. Aan de Kamer is aangegeven dat het daarbij gaat om het borgen van publieke belangen.

Het rijk ziet die borging mede als taak voor het rijk aangezien de Rotterdamse haven van grote betekenis is voor de nationale economie. De Rotterdamse haven is met name van strategisch belang voor het vestigingsklimaat in Nederland. Het rijk voert daarom een actief mainportbeleid. Dit beleid is verankerd in onder meer de Nota Ruimte, de Nota Mobiliteit, de Nota Zeehavens en de nota Pieken in de Delta.

Hoewel de verantwoordelijkheid voor HbR nu nog geheel bij de gemeente Rotterdam ligt zal het rijk de publieke rijksbelangen borgen via een juridisch kader voor sturing, toezicht en verantwoording, zo schrijft de minister in 2003 aan de Kamer.

De discussie over de borging van publieke belangen is sterk verweven met de (wens tot) medezeggenschap van het rijk in de haven. In april 2002 heeft de Kamer tijdens het debat over de PKB+ PMR, deel 3 met algemene stemmen de motie-Feenstra aangenomen. Daarin wordt verzocht "te voorzien in een blijvende en geëigende rol voor het rijk binnen de toekomstige organisatievorm voor de Mainport Rotterdam, gelet op het belang van de ontwikkeling van de Rotterdamse haven voor economie, ruimtegebruik en infrastructuur, milieukwaliteit en leefbaarheid". Bij deze motie speelde mee de wens te komen tot een "betere balans" in de bevoegdheden van de bestuurslagen ten aanzien van de mainport Rotterdam.

Conform het Staatsdeelnemingenbeleid zal het rijk zijn aandeelhoudersbevoegdheden uitoefenen als normaal aandeelhouder, dus gericht op het behartigen van de zakelijke belangen. Dat betekent dat de betrokken publieke belangen via een publiek kader zijn of worden geborgd, aldus het kabinet.

De materiële aanleiding voor de deelneming van het rijk in HbR is de wijze van medefinanciering van de Tweede Maasvlakte. Het rijk heeft er voorkeur voor om revenuen terug te zien van de omvangrijke rijksinvesteringen in en rond de Tweede Maasvlakte, boven een medefinanciering à fond perdu. Medefinanciering van de aanleg van de Tweede Maasvlakte vindt daarom deels plaats in de vorm van participatie in HbR.

Zo is de discussie over de nationale publieke belangen dus ook gekoppeld aan de totstandkoming van de Tweede Maasvlakte. In het Bestuursakkoord PMR (Project Mainport Rotterdam) dat alle betrokken bestuurslagen in 2004 hebben gesloten is bepaald dat het rijk een publiekrechtelijk kader bevordert "waarin de nationale belangen gericht op met name continuïteit en kwaliteit van de havenvoorzieningen en uit de Planologische Kern Beslissing-plus (PKB+) voortvloeiende eisen van de inrichting en exploitatie van de haven worden geborgd". In het Algemeen Overleg van de minister met de Vaste Commissie voor Verkeer en Waterstaat van 17 december 2004 over dat Bestuursakkoord heeft de Kamer verzocht om een toelichting en concretisering van de borging van publieke belangen. De minister heeft daarop toegezegd de Kamer te

informereren met een Contourennota alvorens een go/no go-beslissing te nemen over deelneming van het Rijk in HbR.

2.3 Welke publieke belangen zijn volgens de Contourennota in het geding ("wat-vraag")

In de Contourennota worden vier publieke belangen onderscheiden:

1. *Continuïteit en kwaliteit van de Rotterdamse havenvoorzieningen*
Het verzelfstandigde Havenbedrijf Rotterdam is volgens de Contourennota een vitale schakel in de mainport. Continuïteit en kwaliteit van de havenvoorzieningen hangen enerzijds af van het functioneren van het Havenbedrijf, anderzijds van het door het rijk en de gemeente gevoerde havenbeleid.
2. *Efficiënte marktverhoudingen*
Men onderscheidt in de Contourennota twee componenten.
 - a. Toegang tot de infrastructuur
De Contourennota duidt een vrije toegang tot de infrastructuur van de haven aan als publiek belang. De markttoegang dient transparant en non-discriminatoir te zijn.
 - b. Eerlijke mededinging
Het gaat om een goede mededinging voor alle havenbedrijven.
3. *Nautische veiligheid*
Nautische veiligheid betekent ordelijk en veilig verloop van alle activiteiten in het natte en droge havengebied. Het betreft regulering en begeleiding van scheepvaartverkeer, maar ook orde en veiligheid op openbare wegen.
4. *Duurzaam ruimtegebruik*
Het publieke belang betreft een zorgvuldige besluitvorming in het kader van de bestemming van de grond en het zorgvuldige gebruik ervan. Specifiek voor de gemeente is de verhouding van de havenontwikkeling tot de stedelijke ontwikkeling van belang.

2.4 Hoe worden de publieke belangen in de Contourennota geborgd ("hoe-vraag")

Bij de vormgeving van de borgingsarrangementen hanteert het kabinet 4 uitgangspunten:

1. "Decentraal wat kan, centraal wat moet"
Dit uitgangspunt sluit aan bij de sturingsfilosofie van het rijk zoals geformuleerd in de Nota Ruimte en de Nota Mobiliteit. Bovendien is dit uitgangspunt in lijn met het internationaal gangbare subsidiariteitsprincipe op het terrein van havenbeheer. Havenaangelegenheden worden op het laagst bestuurlijke niveau afgedaan.
2. Transparantie van overheidsoptreden
Het borgingskader moet transparant en voorspelbaar zijn zodat er geen schade voor de bedrijfsvoering optreedt als gevolg van onzekerheid.
De Staat zal zijn aandeelhoudersrechten benutten en wel ten behoeve van het zakelijk belang, zoals continuïteit en winstgevendheid van de onderneming.
3. Internationaal level playing field
Het rijk zal geen nieuwe randvoorwaarden introduceren die stringenter zijn dan internationale normen voorschrijven, tenzij een specifiek Nederlands probleem of nationaal publiek belang een specifiek Nederlandse oplossing vergt.
4. Terughoudendheid met administratieve lasten
Er is slechts regelgeving als de behartiging van publieke nationale belangen daartoe noodzaakt. Er wordt gekozen voor zoveel mogelijk maatschappelijke zelfsturing, decentralisatie en aansluiting bij internationale regelgeving.

Voorgenomen borging continuïteit en kwaliteit Rotterdamse havenvoorzieningen

De Contourennota onderscheidt twee borgingswijzen:

1. privaatrechtelijke borgingsarrangementen
2. beleidskaders

Conform het vigerende staatsdeelnemingenbeleid wil de Staat de publieke belangen in publieke kaders borgen en **niet** door het aandeelhouderschap. Het belangrijkste privaatrechtelijke instrument om de publieke belangen anders dan door aandeelhouderschap te regelen is dan het opzeggen van de *erfpacht* bij taakverwaarlozing door HbR. Volgens het Bestuursakkoord PMR besluiten Staat en gemeente gezamenlijk over de erfpacht.

Bij de beleidskaders staat de trits Nota Zeehavens– Havenplan 2020– Bedrijfsplan HbR centraal. Hierbij wordt ervan uitgegaan dat het Havenplan 2020 in overeenstemming is met de Nota Zeehavens van het rijk, terwijl het Havenplan 2020 op zijn beurt kaderstellend is voor het (5-jaarlijks op te stellen) bedrijfsplan van HbR.

Voorgenomen borging efficiënte marktverhoudingen

Voor de *toegang tot de markt van havendiensten* zoekt de Contourennota aansluiting bij de concept-richtlijn Markttoegang Havendiensten, waarover in EU-verband overleg plaats vindt.

Om eerlijke *haventarieven* en eerlijke *grondprijzen* te borgen ontwikkelt het kabinet op advies van de NMa een visie op het tariefbeleid. Terughoudendheid met sectorspecifieke regelgeving is daarbij een belangrijk uitgangspunt.

Voorgenomen borging nautische veiligheid

VenW bereidt een wijziging van de Scheepvaartverkeerswet voor. Doel is het publieke belang te borgen bij uitoefening van taken en bevoegdheden van rijkshavenmeesters die deel uitmaken van een privaatrechtelijke organisatie. Het Havenmeesterconvenant van december 2003 loopt hierop vooruit.

Voorgenomen borging duurzaam ruimtegebruik

De borging verloopt via twee lijnen:

- De ruimtelijke ordeningslijn op grond van de Wet op de Ruimtelijke Ordening (WRO). De PKB werkt door in ruimtelijke plannen van decentrale overheden.
- De projectenlijn; in het Bestuursakkoord is afgesproken dat de PKB doorwerkt in concrete projecten ter uitvoering van de PKB.

Hierbij merkt de Contourennota op dat de eerste lijn zijn beperkingen kent. Die kunnen echter door het projectenspoor worden ondervangen.

2.5 Hoe zit het met de beleidsagenda?

In de beleidsagenda van de Contourennota staat de samenwerking van rijk en gemeente centraal. Het rijk en de gemeente Rotterdam achten eenheid van overheidsbeleid wenselijk. Om dat te bereiken zullen gemeentelijke beleidsplannen pas na consultatie van het rijk worden vastgesteld en rijksplannen pas na consultatie van de gemeente. Men acht het gewenst dat beide partijen tot een gezamenlijke (middel)langetermijnvisie komen voor de Mainport Rotterdam.

Men wil de bestuurlijke samenwerking in het havengebied eventueel gestalte geven door het Bestuurlijk Overleg Mainport Rotterdam (BOM) te reactiveren. Het BOM richt(te) zich op vergroting van de samenhang, effectiviteit en efficiency van beleid en regelgeving om zo de transparantie van het overheidsoptreden te versterken.

3 Second opinion: Kern van het raadsadvies

3.1 Samenvatting

Actief aandeelhouderschap en beleidskaders zijn effectieve instrumenten om continuïteit haven te waarborgen

Gegeven de materiële aanleiding, namelijk het verkrijgen van rendement op rijksinvesteringen in de Tweede Maasvlakte, acht de Raad het aandeelhouderschap van het rijk een vanzelfsprekend en effectief instrument om ook het publieke belang "continuïteit van de haven als schakel in de mainport" te borgen. Door de wijze waarop de statutaire missie van het HbR geformuleerd is vallen het langetermijnbedrijfsbelang en het publieke continuïteitsbelang in strategisch opzicht samen. Door de zogenoemde "joint-control"-afpraak heeft het rijk evenveel zeggenschap in strategische kwesties als Rotterdam. Dit vereist een actief aandeelhouderschap.

Samen met de geformuleerde beleidskaders (Nota Zeehavens) heeft het rijk afdoende instrumenten om het nationale publieke belang van continuïteit van de Rotterdamse havenvoorzieningen te borgen.

De joint control afspraken tussen de gemeente Rotterdam en het rijk komen in feite neer op een eis van unanimiteit. De Raad beveelt aan om nadere procedureafspraken te maken over hoe te handelen als de stemmen mochten staken.

Zelfreguleringsafspraken en algemeen mededingingstoezicht zijn afdoende om misbruik van marktmacht te voorkomen

De Raad pleit er voor dat HbR, in vervolg op de recentelijk gegroeide praktijk, de tarieven in overleg met de klanten op een transparante manier vaststelt. Desgewenst kunnen de betrokken partijen afspraken over de wijze van tariefvaststelling vastleggen in een convenant. Aanvullende regelgeving en sectorspecifiek toezicht vooraf is volgens de Raad niet nodig. Mochten er zich in de praktijk desondanks problemen voordoen, dan biedt het bestaande kader van de mededingingswet en de NMa voldoende waarborg voor een effectieve aanpak van misbruik van marktmacht.

Maak effectief gebruik van bestaand overleg en creëer geen nieuwe vorm van bestuurlijke samenwerking

De Raad bepleit effectief gebruik te maken van bestaande vormen van bestuurlijke samenwerking en overleg. Er zijn, mede in verband met de afstemmingsactiviteiten rond de tweede Maasvlakte, voldoende gremia waarin de belangrijkste betrokkenen uit de diverse bestuurslagen elkaar op topniveau ontmoeten. Een nieuwe vorm van samenwerking, bijvoorbeeld door revitalisering van het Bestuurlijk Overleg Mainport Rotterdam, acht de Raad niet alleen overbodig maar zelfs ongewenst. Waak vooral voor onnodige nationale, bestuurlijke drukte rond activiteiten die in belangrijke mate beïnvloed worden door internationale marktontwikkelingen.

3.2 De wat-vraag: focus op continuïteit van de haven en efficiënte marktverhoudingen

De Raad richt zich in zijn advisering vooral op de publieke belangen *continuïteit en kwaliteit van de Rotterdamse havenvoorzieningen* en *efficiënte marktverhoudingen*, omdat deze belangen het meest worden beïnvloed door de verzelfstandiging van het Havenbedrijf. De borging van de andere genoemde publieke belangen, *nautische veiligheid, veiligheid in ruimere zin, duurzaam ruimtegebruik en milieu*, vraagt om voortdurende aandacht, maar de wijze van borging van deze belangen wordt door de verzelfstandiging van het Havenbedrijf niet of vrijwel niet beïnvloed. Waar dat mogelijk

wel het geval is zijn relatief eenvoudige en volgens de Raad afdoende voorzieningen getroffen om de publieke belangen te borgen. De Raad denkt hierbij aan de scheiding binnen het Havenbedrijf tussen de commerciële taken en de publieke taken op het terrein van de nautische veiligheid en aan de afspraken over duurzaam ruimtegebruik in het Bestuursakkoord PMR. Om het publieke belang te borgen bij uitoefening van taken en bevoegdheden van rijkshavenmeesters die deel uitmaken van een privaatrechtelijke organisatie bereidt VenW een wijziging van de Scheepvaartverkeerswet voor. Het Havenmeesterconvenant van december 2003 loopt hierop vooruit.

3.3 Vergelijking van de haven van Rotterdam met de luchthaven Schiphol

Bij onze beide mainports, de haven van Rotterdam en de luchthaven Schiphol, is er op dit moment discussie over de eigendomssituatie en de borging van nationale publieke belangen. Het ligt daarom voor de hand beide situaties te vergelijken.

Vergelijking mainport Rotterdam met mainport Schiphol

Eigendomssituatie

Bij de Rotterdamse haven zullen voorsnog alle aandelen in overheidshanden blijven. Daarbij zal Rotterdam 2/3 van de aandelen hebben en de Staat 1/3. Bij de luchthaven Schiphol zal een minderheid van de aandelen naar private partijen gaan.

Bij Rotterdam zal de grond in het bestaande havengebied in eigendom zijn bij de gemeente. Het rijk krijgt het eigendom over de Tweede Maasvlakte. Bij Schiphol gaat het eigendom van de grond naar het rijk.

Publieke belangen en borging daarvan

Bij de Rotterdamse haven en de luchthaven Schiphol worden, zij het onder ietwat afwijkende benamingen, in hoofdlijnen dezelfde publieke belangen onderscheiden namelijk *publieke belangen inzake milieu, (nautische) veiligheid, gezondheid en ruimtelijke ordening, toegang tot de infrastructuur c.q. markttoegang, voorkomen van misbruik van marktmacht en continuïteit van de lucht- of zeehaven als vitale schakel in de mainport.*

Bij Schiphol worden de publieke belangen inzake milieu, veiligheid en ruimtelijke ordening, het voorkomen van misbruik van marktmacht en de continuïteit allemaal geborgd via specifieke wet- en regelgeving voor de luchthaven Schiphol. Aan de groei van de Luchthaven Schiphol zijn expliciete milieu-randvoorwaarden gesteld (die op dit moment onderwerp van evaluatie zijn).

Bij de Rotterdamse haven is geen sprake van specifieke wet- en regelgeving ter borging van publieke belangen. De milieubelangen worden geborgd via de algemene milieuregelgeving. De ruimtelijke belangen via de WRO en door afspraken in het Bestuursakkoord PMR. De nautische veiligheid is geregeld in het Havenmeesterconvenant. Voor de mededinging (voorkomen van misbruik van marktmacht) wordt door het kabinet nog onderzocht of sectorspecifieke regelgeving nodig en gewenst is. De continuïteit van de haven voorzieningen wordt tenslotte geborgd door privaatrechtelijke borgingsinstrumenten (statuten en erfpachtsvoorwaarden) en publieke beleidskaders.

Financiële betrokkenheid van het rijk

De N.V. Luchthaven Schiphol financiert zelf alle investeringen in luchthaveninfrastructuur. Bij Rotterdam draagt het rijk in aanzienlijke mate bij in de investeringen in de zeehaveninfrastructuur. Bij de aanleg van de Tweede Maasvlakte draagt het rijk zowel bij door directe financiering als door deelneming in het bedrijf HbR.

Een essentieel verschil tussen beide mainports is dat bij Schiphol het kabinet, in verband met internationale marktontwikkelingen, heeft besloten een minderheidsaandeel te vervreemden. Het kabinet heeft er, met het oog op die partiële privatisering van Schiphol, naar het oordeel van de Raad terecht voor gekozen de publieke belangen van continuïteit en voorkomen van misbruik van marktmacht te regelen via specifieke wettelijke regelgeving.

3.4 Actief aandeelhouderschap en borging publieke belangen kunnen hand in hand gaan

Conform het vigerende staatsdeelnemingenbeleid wil de Staat de publieke belangen primair via publieke kaders borgen en **niet** via het aandeelhouderschap.

De Raad onderschrijft het principe dat de overheidsaandeelhouder zich niet "met een beleidspet op" in de dagelijkse bedrijfsvoering moet mengen. Het aandeelhouderschap van een overheids-N.V. mag zeker niet oneigenlijk voor publieke zaken worden gebruikt. Dit betreft alle publieke belangen waarvan de borging in wet- en regelgeving is vastgelegd. Symbolisch en haast legendarisch in de geschiedenis van de Rotterdamse haven als gemeentelijke dienst van Rotterdam is ook de "wipkip van Feijenoord". Hiermee wordt bedoeld op het onttrekken van middelen aan een publiek bedrijf ten behoeve van, op zich zeer nuttige, andere publieke zaken zoals wijkverbetering.

Met de invoering van de nieuwe governancestructuur (boek II van het BW) heeft de aandeelhouder in bedrijven een sterkere rol gekregen. In N.V.'s waar alleen sprake is van overheidsaandeelhouders geldt voorts het zogenoemd verzwakt structuurregime. Dat betekent dat de aandeelhouder nog meer invloed heeft. Die invloed uit zich in het niet alleen kunnen benoemen en ontslaan van de Raad van Commissarissen maar ook van de Raad van Bestuur. De aandeelhouder heeft niet alleen meer invloed maar wordt uit een oogpunt van good governance bovendien geacht actief invulling te geven aan het aandeelhouderschap. Zo dient ook de rijksoverheid, die in het verleden nogal een terughoudende rol speelde als aandeelhouder, het aandeelhouderschap thans actief in te vullen.

Een actieve invulling van het aandeelhouderschap van gemeente en rijk in het Havenbedrijf Rotterdam betekent dat de algemene vergadering van aandeelhouders zich terdege bemoeit met de strategische bedrijfsbeslissingen. Strategische beslissingen over de koers van het bedrijf zoals het ontwikkelen van activiteiten in het buitenland die van invloed kunnen zijn op de activiteiten in Rotterdam, in Nederland of in onze regio in Noordwest-Europa, zijn beslissingen waar de aandeelhouders expliciet op kunnen en moeten sturen. Zij zullen dat primair vanuit het langetermijnbedrijfsbelang doen.

Bedrijfsbelang en het publieke continuïteitsbelang zullen bij het Havenbedrijf in de praktijk niet ver uiteen liggen. Het Havenbedrijf heeft immers, zoals in de Statuten te lezen valt, als missie: "het uitoefenen van het havenbedrijf en in dat kader de positie van het Rotterdamse haven- en industriecomplex in Europees perspectief zowel op de korte als op lange termijn te versterken". Deze missie loopt nagenoeg parallel aan het publieke belang *continuïteit en kwaliteit van de Rotterdamse havenvoorzieningen*. De Raad acht daarom bij het Rotterdamse havenbedrijf het aandeelhouderschap een vanzelfsprekend en effectief instrument om de continuïteit van de haven als schakel in de mainport te borgen. Aandeelhouders kunnen en moeten de directie immers aanspreken op het uitvoeren van de missie van het bedrijf. Die missie is dusdanig geformuleerd dat de korte- en langetermijnstrategie gericht dienen te zijn op positieversterking in Europees perspectief. En dat is een andere manier van omschrijven dat de haven een vitale schakel in het Nederlandse mainport-concept dient te blijven. Het langetermijnbedrijfsbelang en het publieke continuïteitsbelang vallen in strategisch opzicht in belangrijke mate samen. En bovendien zijn rijk en gemeente Rotterdam via

de joint control-afspraken overeenkomen, dat het rijk, ondanks een minderheidspositie, als aandeelhouder bij strategische beslissingen evenveel zeggenschap heeft als Rotterdam.

Joint control kan echter wel inhouden dat als de beide aandeelhouders het niet eens worden er geen besluit kan worden genomen. De aandeelhouders doen er volgens de Raad goed aan om procedureafspraken te maken hoe men zal omgaan met een situatie waarin de stemmen staken.

Een ander aandachtspunt is de invulling van het aandeelhouderschap aan rijkszijde. Er is in dit verband, naar de indruk van de Raad, een praktijk aan het groeien naar een "natuurlijke" rolverdeling tussen de ministeries. Zoals ook bij andere overheidsbedrijven gebruikelijk is zal de uitvoering van wet- en regelgeving en de beleidsmatige bescherming van publieke belangen primair vanuit de vakdepartementen plaats vinden, in dit geval de Ministeries van V&W, VROM, en Economische Zaken. Het uitoefenen van de aandeelhoudersrol zal primair vanuit het Ministerie van Financiën plaatsvinden. Het ligt echter voor de hand dat het Ministerie van Financiën als rijksaandeelhouder – in geval van essentiële strategische bedrijfsbeslissingen die het publieke belang van de continuïteit van de haven als schakel in de mainport raken – in vooroverleg treedt met de vakdepartementen. Daarmee wordt voorkomen dat een op zichzelf gezonde functiescheiding tot uiteenlopende standpunten op rijksniveau zou leiden bij belangrijke strategische kwesties die het nationale publieke continuïteitsbelang betreffen.

3.5 De hoe-vraag: aanvullende publieke regelgeving i.v.m. verzelfstandiging niet nodig

Borging continuïteit en kwaliteit van de Rotterdamse havenvoorzieningen

In 3.3. is betoogd dat het aandeelhouderschap bij het borgen van de continuïteit van de Rotterdamse haven een effectief instrument is, omdat de statutaire missie van het Havenbedrijf zo geformuleerd is, dat zij feitelijk ook het publieke belang "continuïteit als vitale schakel in de mainport" afdekt. Daarnaast wordt er in de Contourennota nog een tweetal andere instrumenten genoemd: de *erfpacht* en de *beleidskaders*.

a. Erfpacht

De grond in het havenbedrijf is in handen van de gemeente respectievelijk, in het geval van Maasvlakte II, in handen van het rijk. Het rijk geeft de grond van Maasvlakte II in erfpacht aan de gemeente. De gemeente geeft vervolgens de grond in de hele haven in erfpacht aan het Havenbedrijf Rotterdam N.V. Gemeente en rijk kunnen op basis van de erfpachtvoorwaarden in geval van grove taakverwaarlozing de erfpacht aan het Havenbedrijf opzeggen. Gemeente en rijk hebben afgesproken hier in gezamenlijkheid over te beslissen: de zogenoemde joint control.

Het opzeggen van de erfpacht moet volgens de Raad wel uitdrukkelijk gezien worden als een allerlaatste redmiddel. Het is in theorie een stok achter de deur maar in de praktijk zal dit instrument niet ingezet kunnen worden zonder grote bijkomende schade aan het publieke belang dat men er mee beoogt te beschermen. De schade aan het internationale imago en de positie van de Rotterdamse haven zou immers enorm zijn. Het opzeggen van de erfpacht is derhalve net als het intrekken van de exploitatievergunning bij Schiphol een te bot wapen om de continuïteit van de haven als schakel in de mainport te waarborgen. Het zal voor gemeente en rijk als aandeelhouders, bij ernstig disfunctioneren van het Havenbedrijf, in de praktijk eenvoudiger en effectiever zijn om de directie en/of Raad van Commissarissen naar huis te sturen.

b. Beleidskaders

Bij de beleidskaders gaat het om de samenhang tussen de Nota Zeehavens van het rijk, de Havennota 2020 van de gemeente Rotterdam en het Bedrijfsplan van het Havenbedrijf. Het rijksbeleid zoals opgenomen in de Nota Zeehaven is kaderstellend voor de gemeente. Er vindt dan ook afstemming tussen rijk en gemeente plaats bij de opstelling van de Nota Zeehavens. De rijkskaders zijn vervolgens terug te vinden in het Havenplan van de gemeente. Dit Havenplan werkt op zijn beurt door in het Bedrijfsplan van het Havenbedrijf.

In "normale" omstandigheden zijn de beleidskaders zoals hiervoor geschetst effectief. Goed overleg tussen rijk en gemeente en vervolgens met het Havenbedrijf zal er toe leiden dat de beleidskaders van rijk en gemeente op strategisch niveau medesturend en voorwaardenscheppend zijn voor het bedrijfsbeleid van het Havenbedrijf Rotterdam. In meer bijzondere gevallen, zoals een eventueel voornemen tot het verleggen van activiteiten naar het buitenland, zijn de beleidskaders geen effectief instrument om de continuïteit van de haven in Rotterdam te borgen. Hier zal dan ook per situatie een expliciete toets door de Raad van Commissarissen en de Algemene Vergadering van Aandeelhouders aan de missie en aan het langetermijnbedrijfsbelang noodzakelijk zijn.

Als wij alle mogelijkheden overzien om ervoor te zorgen dat de Rotterdamse haven zijn functie voor de Nederlandse economie blijft vervullen dan zijn wij van mening dat het publieke continuïteitsbelang in deze afdoende is geborgd. De Raad is het daarom met het kabinet eens dat aanvullende publieke kaders niet nodig zijn om de continuïteit van de Rotterdamse haven te borgen.

Borging efficiënte marktverhoudingen

a. Toegang tot de infrastructuur

De toegang tot de haveninfrastructuur voor aanbieders van havendiensten kan volgens de Contourennota in bepaalde deelmarkten beperkt moeten worden om redenen van ruimte, milieu en leefomgeving, veiligheid en havenontwikkelingsbeleid. Gezien de schaarste in bepaalde deelmarkten dient het publieke belang van een goede markttoegang geborgd te zijn, zo stelt men verder, door transparante en non-discriminatoire procedures.

De Europese Commissie heeft in oktober 2004 een definitief voorstel gedaan voor een richtlijn inzake toegang tot de markt voor havendiensten. In deze richtlijn wordt bepaald dat alle verleners van havendiensten moeten werken op basis van een door de bevoegde instantie verleende vergunning. Ook voor zelfafhandeling moet een vergunning worden verstrekt. In het geval dat er sprake is van beperking van het aantal dienstverleners geeft de richtlijn een selectieprocedure. De richtlijn geldt voor technisch-nautische diensten, slepen en afmeren en allerlei soorten vrachtafhandeling en passagiersdiensten. Havenindustriële diensten vallen niet onder de richtlijn. De richtlijn is thans in procedure bij de Raad en het Parlement. Hoewel de doelstellingen van het voorstel van de Europese Commissie worden onderschreven is er veel kritiek op de uitwerking. Ook Nederland is niet gelukkig met de gekozen aanpak. Het is daarom niet te verwachten dat de richtlijn spoedig de instemming van het Europese Parlement en de Europese Raad zal krijgen.

De Raad is er ondanks de problemen met het huidige voorstel van de Europese Commissie met het kabinet voorstander van om de markttoegang in Europees kader te regelen.

b. Eerlijke mededinging.

De NMa komt in een onderzoek tot de conclusie dat het Havenbedrijf Rotterdam vooral bij de haventarieven misbruik van zijn marktmacht zou kunnen maken. De NMa heeft het kabinet dan ook geadviseerd een visie op het tariefbeleid te ontwikkelen. De

minister heeft in haar adviesaanvraag de Raad speciale aandacht voor dit punt gevraagd.

In zijn advies *Hoezo marktwerking...? (2004)* heeft de Raad de volgende passage opgenomen:

“Effectieve vormen van zelforganisatie tussen vragers en aanbieders zijn in beginsel veruit te prefereren boven geïnstitutionaliseerd toezicht en overheidsregulering. Geïnstitutioniseerd toezicht leidt niet alleen tot een verregaande formalisering en juridisering van verhoudingen, het haalt vooral ook het tempo uit ontwikkelingen. En de verdragingen die daarvan het gevolg zijn blijken bijna altijd in het voordeel van bestaande aanbieders die al vanouds een sterke (markt)positie hebben.”

Anders gezegd, als specifiek toezicht en specifieke sectorregulering niet strikt noodzakelijk zijn, is het beter te vertrouwen op zelfreguleringsafspraken en op algemeen mededingingstoezicht. In het geval van het Rotterdamse Havenbedrijf gaat het er, preciezer gesteld, om of er naast de algemene mededingingsregels en toezicht achteraf ook nog een noodzaak is tot aanvullende sectorspecifieke regelgeving en toezicht vooraf.

In het verleden waren de tarieven niet transparant en werd niet tot nauwelijks met bedrijven over de tarieven overlegd. Voorts werden in het verleden uit de opbrengsten van het havenbedrijf ten dele ook activiteiten gefinancierd elders in de stad die geen directe relatie met de haven hadden. Geschetste situatie is de laatste jaren, aanzienlijk veranderd, met name na de verzelfstandiging van het havenbedrijf en de recente directiewisseling. De klanten van het Havenbedrijf Rotterdam N.V. melden de Raad dat de tarieven thans op een veel transparantere wijze tot stand komen en dat over tariefwijzigingen door het Havenbedrijf vooraf met hen overleg wordt gevoerd. Met de komst van het rijk als aandeelhouder is voorts uit de statuten ook expliciet de doelstelling geschrappt dat opbrengsten van het Havenbedrijf (anders dan dividend) kunnen worden gebruikt voor bredere Rotterdamse activiteiten die geen directe relatie met de haven hebben. Verder is van belang dat met de verzelfstandiging bij het Havenbedrijf sprake is van een meer professionele sturing van het bedrijf.

De Raad komt tot de conclusie dat er op dit moment geen dwingende redenen zijn om tot aanvullende regelgeving en sectorspecifiek toezicht vooraf over te gaan. De Raad adviseert het Havenbedrijf om de inmiddels gegroeide praktijk van consultatie van het havenbedrijfsleven en transparantie rond tariefwijzigingen vast te leggen in een door betrokken partijen te ondertekenen convenant. De Raad heeft er vertrouwen in dat op die wijze aan belangrijke voorwaarden voldaan zal worden om misbruik van marktmacht door het Havenbedrijf te voorkomen. Mochten er zich in de praktijk desondanks problemen voordoen, dan biedt het bestaande kader van de mededingingswet en de NMa voldoende waarborg voor een effectieve aanpak van misbruik van marktmacht.

Borging nautische veiligheid en overige veiligheidsaspecten

De nautische veiligheid is een publieke taak. Aan de Havenmeester van Rotterdam zijn publiekrechtelijke bevoegdheden van rijk en gemeente toebedeeld. In het Havenmeesterconvenant is een strikte scheiding tussen de publieke en private (commerciële) taken van het Havenbedrijf geregeld. Verder is bepaald dat de minister van VenW een wijziging van de Scheepvaartverkeerswet zal bevorderen. Daarin worden de Rijkshavenmeesterbevoegdheden vastgelegd. Het wetsvoorstel heeft mede als doel het publieke belang van de nautische veiligheid te borgen in gevallen waarin de Rijkshavenmeesters deel uitmaken van een privaatrechtelijke organisatie. De Raad acht in principe combinatie van publieke taken en commerciële activiteiten ongewenst. De Raad heeft uit gesprekken met de diverse betrokkenen echter begrepen dat de huidige situatie goed werkt. Zowel HbR als de klanten hebben er belang bij dat de havenmeestertaken onderdeel van HbR blijven uitmaken, om redenen van efficiency

en knowhow. Voor de klanten is daarbij belangrijk dat zij voor alle zaken bij een havenbedrijf terecht kunnen. Zolang sprake is van een effectieve functiescheiding, bestaat er in deze situatie geen aanleiding om de publieke taken en de commerciële activiteiten verder te ontvlechten door ze volledig in afzonderlijke organisaties onder te brengen.

Borging duurzaam ruimtegebruik, milieu en leefbaarheid

In het Bestuursakkoord PMR en de uitwerkingen daarvan zijn tussen rijk, gemeente, provincie en HbR afspraken gemaakt over een efficiënt en duurzaam gebruik van de ruimte op Maasvlakte II en in het zogenoemde Bestaand Rotterdams Gebied. De nationale publieke belangen zijn op deze manier volgens de Raad afdoende geborgd.

De verzelfstandiging van het Havenbedrijf Rotterdam heeft geen invloed op de borging van de nationale publieke belangen van milieu en leefbaarheid. De wet- en regelgeving waarin die publieke belangen geborgd zijn blijft op dezelfde wijze als voorheen op het verzelfstandigde Havenbedrijf van toepassing.

In de Nota Zeehavens geeft het rijk aan dat randvoorwaarden voor milieu en leefbaarheid via internationale richtlijnen moeten worden vastgesteld. De randvoorwaarden mogen immers geen gevolgen hebben voor de economische slagkracht en concurrentiepositie van Nederland. Het verbeteren van het Europese level playing field is een speerpunt in het rijksbeleid. De Raad stemt in met deze beleidslijn. De Raad is voorstander van een pro-actieve rol van Nederland in Brussel, zoals eerder aangegeven in de adviezen "Hoezo marktwerking...?" (2004) en "De EU: nu en straks. Dé sturende factor voor Nederland" (2005). Gezien de urgentie van de milieuproblemen en de mogelijk verstrekkende consequenties van milieuregels voor het opereren van het Havenbedrijf zal Nederland in Brussel naar evenwichtige oplossingen moeten zoeken en alle middelen moeten gebruiken om voor die oplossingen steun te krijgen. In de Nota Zeehavens geeft het rijk ook zelf aan om meer dan voorheen te willen anticiperen op de manier waarop verschillende maatregelen kunnen uitwerken op economische activiteiten.

Gelet op de grote economische én milieubelangen die in het geding zijn adviseert de Raad het kabinet, mede met het oog op het publieke continuïteitsbelang, een heldere visie te ontwikkelen op een duurzame ontwikkeling van de Rotterdamse haven, en van de overige havenvoorzieningen in Nederland.

3.6 Geen noodzaak tot aanvullend bestuurlijk overleg i.v.m. de verzelfstandiging

In de beleidsagenda van de Contourennota geeft het kabinet aan de bestuurlijke samenwerking te willen versterken door bijvoorbeeld het Bestuurlijk Overleg Mainport Rotterdam te reactiveren. De minister vraagt in haar adviesvraag de Raad speciale aandacht voor dit onderwerp.

De Raad constateert dat er op tal van terreinen sprake is van meer of minder formele samenwerking en afstemming tussen rijk, de gemeente Rotterdam, de provincie, de regio Rijnmond, en in voorkomende gevallen ook het bedrijfsleven. De Raad heeft zich afgevraagd of er met het oog op de borging van de nationale publieke belangen en tegen de achtergrond van de verzelfstandiging van het Havenbedrijf behoefte bestaat aan extra breed opgezet bestuurlijke samenwerking. De Raad ziet mede op grond van gesprekken met partijen die in zo'n samenwerking een rol zouden moeten spelen geen reden voor extra bestuurlijke samenwerking. Zeker niet met het oog op de borging van publieke belangen. Met het oog op de beleidsafstemming bieden de bestaande overleg- en samenwerkingsvormen volgens de Raad voldoende mogelijkheden.

Met het instellen van een nieuwe vorm van breed periodiek bestuurlijk overleg rond de Rotterdamse haven loopt men volgens de Raad het risico, dat dit overleg snel verwatert en dat het in de praktijk geen lang leven beschoren zal zijn. Een gebrek aan belangrijke agendapunten, die niet al in andere overleggen geagendeerd en besproken zijn, zal in de praktijk al snel leiden tot een devaluatie, tot vergaderingen waarin vooral vervangers van vervangers met elkaar overleggen en op termijn tot een zachte dood van zo'n breed bestuurlijk overleg. Volgens diverse direct betrokkenen waarmee de Raad contact heeft gehad is dit ook min of meer de weg geweest waarlangs het ooit fungerende Bestuurlijk Overleg Mainport Rotterdam (BOM) is gaan disfunctioneren, waardoor het nu al jaren een slapend bestaan leidt.

Rijk en gemeente Rotterdam zullen uiteraard wel overleg moeten hebben over de invulling van hun aandeelhoudersrol. De Raad heeft begrepen dat dergelijk overleg thans gestalte krijgt in de vorm van een aandeelhouderscommissie. Voorts is bij de opstelling en uitwerking van grote beleidsnota's zoals de Nota Ruimte, de Nota Mobiliteit en de Nota Zeehavens overleg tussen rijk, provincie en gemeente noodzakelijk. Ook in dat overleg is reeds voorzien. Ook over specifieke onderwerpen vindt regelmatig overleg plaats tussen rijk en gemeente en/of havenbedrijf, zoals over aspecten van milieu en leefbaarheid. Tenslotte hebben verschillende partijen de behoefte om elkaar periodiek in meer informele setting te spreken, en die gelegenheid weten zij ook te vinden.

Bovendien vindt er, en dat is in dit verband relevant, op het hoogste ambtelijk niveau tussen de belangrijkste betrokken overheden periodiek afstemmingsoverleg plaats rond de realisatie van de Tweede Maasvlakte. Bij dit "projectgerichte" overleg kan gesignaleerd worden dat er eventueel behoefte is aan specifiek ad hoc overleg over zaken die niet passen in het kader van het "Project Mainport Rotterdam (PMR)" of in andere vormen van bestaand overleg. En dat gebeurt in de praktijk ook.

De Raad adviseert dan ook geen nieuwe vorm van brede bestuurlijke samenwerking in het leven te roepen, maar er eerst zonodig aan te werken dat bestaande vormen van samenwerking en overleg effectiever worden gemaakt. Waak vooral voor onnodige nationale bestuurlijke drukte rond activiteiten die in belangrijke mate beïnvloed worden door internationale marktontwikkelingen.

4 Overige aandachtspunten en aanbevelingen

Bij de verkenning van de problematiek en de in dat kader gevoerde gesprekken kwam een aantal onderwerpen naar voren die niet zozeer de kern van de adviesvraag raken maar volgens de Raad wel van belang zijn. De Raad wil deze punten in dit advies dan ook niet onbesproken laten.

Is privatisering van het Havenbedrijf in de toekomst mogelijk aan de orde?

Zeker nu het kabinet heeft besloten tot de privatisering van een minderheidsaandeel bij de andere mainport, Schiphol, ligt de vraag voor de hand of ook bij de Rotterdamse haven in de toekomst sprake zou kunnen zijn van een (gedeeltelijke) privatisering.

Gezien de materiële aanleiding (medefinanciering van Maasvlakte II) en het nationaal belang van de haven van Rotterdam is het verklaarbaar dat het rijk deelneemt in het Rotterdamse Havenbedrijf. In feite gaat het hier om een bijzondere wijze van financieren, waarbij via de dividenduitkering door het rijk wordt meegedeeld in de revenuen van de infrastructuur die het rijk in belangrijke mate heeft meegefinancierd. Mede in dit licht is door het rijk uitdrukkelijk aangegeven dat de rijksdeelname in het Havenbedrijf Rotterdam niet voor eeuwig is, en dat op langere termijn gehele of gedeeltelijke vervreemding van de rijksaandelen mogelijk zal zijn. Dit is thans echter niet aan de orde. Hiervoor zijn twee argumenten. In de eerste plaats is er een verschil in internationale ontwikkeling tussen lucht- en zeehavens. Bij luchthavens is er al op ruime schaal sprake van privatiseringen. Bij zeehavens is dat veel minder het geval. Daar zien we eerder een ontwikkeling in de richting van verzelfstandiging van een overheidsdienst (meestal gemeentelijke) naar een NV-structuur met alle aandelen in overheidshanden, zoals nu in Rotterdam plaatsvindt. In de tweede plaats moet de verzakelijking die met de verzelfstandiging van Havenbedrijf is ingezet eerst goed zijn beslag krijgen alvorens over de volgende fase te gaan discussiëren.

Moet HbR nog wel deelnemen in andere bedrijven?

HbR heeft thans een aantal qua grootte beperkte deelnemingen in private ondernemingen. Het is zaak dat de verschillende rollen die HbR zo speelt volstrekt transparant zijn. In de concept-richtlijn van de EU over de toegang tot de markt van havendiensten zijn ook regels opgenomen voor het geval de havenautoriteit zelf bepaalde havendiensten aanbiedt. De Raad vindt dat HbR kan deelnemen in bepaalde activiteiten, maar terughoudend moet zijn op het terrein van havendiensten die ook door private partijen worden aangeboden.

Bestuurlijke samenwerking ook bij uitvoering van afspraken in kader van PMR aandachtspunt

Hiervoor heeft de Raad gesteld dat in het kader van de verzelfstandiging van HbR en de borging van nationale publieke belangen er geen behoefte bestaat aan een nieuwe vorm van brede bestuurlijke samenwerking of overleg. In dit verband is van groot belang dat het zgn. DG-overleg van het Project Mainport Rotterdam, dat recentelijk is uitgebreid met Provincie, Gemeente en Havenbedrijf, ook in de uitvoeringsfase effectief blijft functioneren. De Raad heeft bij enkele partijen zorg hierover gesignaleerd. Sommigen vrezen dat als de beleidsmatige besluitvorming rond PMR is afgerond de samenwerking op een lager pitje komt te staan, terwijl de uitvoering door koppeling van de verschillende deelprojecten aan elkaar juist een stevige regie en afstemming vergt. De Raad pleit er daarom voor om het functioneren van dit PMR-overleg, dat in de voorbereidingsfase succesvol is gebleken, ook in de uitvoeringsfase goed te bewaken.

Algemene mededingingsregels voldoende onder de aanname dat Maasvlakte II wordt gerealiseerd

In dit advies heeft de Raad aangegeven van oordeel te zijn dat er geen behoefte is aan specifieke mededingingsregels voor zaken als markttoegang via uitgifte van haventerreinen, haventarieven e.d. Daarbij is er door de Raad uitdrukkelijk van uitgegaan dat, zoals het voornemen is, de havenvoorzieningen ook daadwerkelijk worden uitgebreid met de Maasvlakte II. In de Contourennota wordt ook expliciet aangegeven dat na gereedkomen van Maasvlakte II de toegang voor havendiensten geen beperkingen zal kennen.

In kringen van verladers bestaat de zorg, dat zonder Maasvlakte II, de toegang in bepaalde markten problematisch zou kunnen worden. Daardoor zou de machtspositie van het Havenbedrijf toenemen en de keuze voor verladers beperkt kunnen worden. Mochten er dan ook zeer ernstige tijdsvertragingen gaan optreden in de aanleg van de Maasvlakte II, of eventueel zelfs sprake zijn van het afzien van de aanleg, dan ontstaat een andere situatie, die opnieuw op mededingingsaspecten beoordeeld zal moeten worden.

Bijlage: verantwoording werkwijze

Commissie en projectteam

Deze second opinion is in de periode augustus – november 2005 voorbereid door een commissie uit de Raad, ondersteund door een projectteam. Commissie en projectteam waren als volgt samengesteld:

Commissie

Mr. F.E. Schaake, commissievoorzitter
Ir. G.A. Kaper
Drs. R.H.P.W. Kottman
Mr. F. De Zeeuw, tevens raadsvoorzitter
Externe leden:
Prof. Dr. A.W.A. Boot, hoogleraar Corporate Finance
Prof. Dr. C.N. Teulings, hoogleraar Economie

Projectteam

Ir. H.J.M. Verkooijen
Mevrouw J.D. Parag

Werkwijze

De commissie is in de periode augustus – november 2005 drie keer bijeen geweest. Om tot haar oordeel over de Contourennota te komen heeft de commissie gebruik gemaakt van de door het ministerie verstrekte informatie en eigen desk research. Daarnaast heeft de commissie een veertiental gesprekken gevoerd met personen die thans of in het verleden betrokken zijn c.q. waren bij de Rotterdamse haven. De openhartige houding van de geraadpleegde personen heeft er toe bijgedragen dat de Raad een goed inzicht heeft gekregen in de praktijk van de haven en op basis daarvan een verantwoorde second opinion kon geven.

Gevoerde gesprekken

De heer mr.dr.s. A.H. Betting <i>Tevens bij gesprek aanwezig</i> mevrouw M.L. van Noord	Directeur Financieringen Ministerie van Financiën Beleidsmedewerker Directie Financieringen Ministerie van Financiën
De heren drs. C.L. Berg en C.H. Jäger <i>Tevens bij gesprek aanwezig</i> de heer J.H.J. Houthoff	Directeur Middelen & Control Gemeente Rotterdam en Directeur Beleid Gemeente Rotterdam Beleidsadviseur Bestuursdienst Gemeente Rotterdam
De heer drs. M.P.W. van Biezen	Teammanager Ruimte en Milieu Stichting Natuur en Milieu
De heer R.H. de Boer <i>Tevens bij gesprek aanwezig</i> de heer drs. R.C. Bagchus	Voorzitter Deltalinqs Plv. directeur Deltalinqs
De heer drs. A. van der Hek <i>Tevens bij gesprek aanwezig</i> de heer drs. J.H. Gerson	Voorzitter Nationale Havenraad Algemeen directeur Gemeentelijk Havenbedrijf Amsterdam
<i>en</i> de heer F. Lieben	Algemeen secretaris Nationale Havenbedrijf
De heer dr. M.J.L. Jonkhart	Rijksonderhandelaar PMR
De heer F. Kranenburg	Senior beleidsadviseur Zeescheepvaart en Havens EVO
De heer drs. J.W. Oosterwijk	Secretaris-Generaal Ministerie van Economische Zaken

De heer mr. I.W. Opstelten
De heer A.J. Scheepbouwer

De heer R. Smit
De heer ir. drs. H.N.J. Smits
Tevens bij gesprek aanwezig
de heer mr. A.M. de Graaf
en
de heer J.A. van Kleef
Mevrouw C.P. Vogelaar

De heer K. Westdijk

Burgemeester van Rotterdam
Toekomstig Voorzitter Raad van Commissarissen
Havenbedrijf Rotterdam N.V.
Voormalig wethouder haven Gemeente Rotterdam
President-Directeur Havenbedrijf Rotterdam N.V.

Jurist Havenbedrijf Rotterdam N.V.

Projectmanager Havenbedrijf Rotterdam N.V.
Lid Raad van Commissarissen Havenbedrijf Rotterdam
N.V.
Voormalig voorzitter Deltalinqs

De Raad voor Verkeer en Waterstaat

De Raad voor Verkeer en Waterstaat adviseert minister en parlement over beleid inzake verkeer en waterstaat.

De adviezen zijn strategisch van aard en gericht op structurele oplossingen.

De adviesonderwerpen strekken zich uit over de langere termijn, maar raken eveneens de politieke actualiteit. Verbindingen leggen is het sleutelbegrip, met inbegrip van de Europese dimensie.

Samenstelling:

De heer mr. F. de Zeeuw, voorzitter

Mevrouw prof. dr. J.P. Bahlmann

De heer J. van Dijk

De heer prof. dr. W.A. Hafkamp

De heer ir. G.A. Kaper

De heer drs. R.H.P.W. Kottman

De heer ir. K.J. Noordzij MBA

Mevrouw G. Prins

Mevrouw drs. A.M.J. Rijckenberg

De heer mr. F.E. Schaake

Mevrouw A. van Vliet-Kuiper

De heer dr. N. de Voogd

De heer prof. dr. ir. N. Wijnolst

De heer ir. H.J.M. Verkooijen, algemeen secretaris