|  |  |
| --- | --- |
|  **Aan** |  Tweede Kamercommissie Europese Zaken. |
|  |  |
|  **Van** |  Jaap Jelle Feenstra.  |
|  |  |
|  **Kopie aan** |  - |
|  |  |
|  **Onderwerp**  |  **Rondetafelgesprek Brexit woensdag 7 juni 2017** |
|  |  |
|  **Actie** |  Ter informatie |
|  |  |

Havenbedrijf Rotterdam N.V.

Datum 2 juni 2017.

Jaap Jelle Feenstra

Public Affairs Officer HbR

06-511 74 876

jj.feenstra@portofrotterdam.com

RTG.BR

**Mainport Rotterdam**

Het Havenbedrijf Rotterdam (HbR) is een overheids-NV met als aandeelhouders de gemeente Rotterdam (2/3) en het Rijk (1/3). HbR draagt een publieke verantwoordelijkheid voor het ontwikkelen van het 120 km2 grote Rotterdamse Haven- en Industrie Complex (HIC). Daarbij hanteren we als missie: HbR creëert economische en maatschappelijke waardedoor samen met klanten en stakeholders duurzame groeite realiseren in de haven van wereldklasse. Daarvoor trachten we gunstige randvoorwaarden te scheppen, waarbinnen bedrijven kunnen investeren en produceren. In 2015 bedroeg de totale goederenoverslag 466.4 mln ton, daarmee verzorgt Mainport Rotterdam een toegevoegde waarde van 22 mld euro zijnde 3.2% van het BNP en bieden we werkgelegenheid aan 180.000 mensen (IenM-Havenmonitor 2015).

In het eerste kwartaal van 2017 is de totale goederenoverslag met 2% toegenomen, met name door groei in de containersector van 8.8%.

De haven van Rotterdam vormt een knooppunt voor de wereldwijde logistiek en biedt een vestigingsplaats voor industrie: daarmee is zowel fysiek als economisch Rotterdam één van de meest internationaal verbonden plaatsen in Europa. De haven van Rotterdam is een integraal onderdeel van de wereldeconomie en heeft een groot belang bij een goed functionerende wereldhandel. Deze unieke positie maakt schaalvoordelen in transport en industrie mogelijk en biedt daardoor voor bedrijven een aantrekkelijk investerings- en vestigingsklimaat.

**Goederenstroom Rotterdam – United Kingdom** (bron CBS 2015).

Van NL naar UK: 28,5 mln ton: natte bulk 7,0, containers 5,5 en roro 12,6 mln ton.

Van UK naar NL: 27,8 mln ton: natte bulk 16,0, containers 2,8 en roro 6,4 mln ton.

De UK importeert uit NL vooral groente en fruit uit Westland (roro), de UK export vooral Noordzee olie (natte bulk). Van de totale goederenstroom van 56.4 mln ton loopt 54 mln ton naar en van Rotterdam, een ruime 11% van de overslag van Rotterdam. De waarde van deze handelsstroom bedraagt uit NL: € 15 miljard, naar NL: € 39 miljard, totaal € 54 miljard.

**EU en Brexit**

De Europese Unie (EU) kent momenteel een stapeling van crises, die existentiële vragen oproepen over haar toekomst. De Britse MP Theresa May heeft nav de uitslag van het raadgevend referendum op 23 juni 2016 op 29 maart 2017 artikel 50 geactiveerd. Daarmee zijn de onderhandelingen met de EU over de uittreding van het United Kingdom (UK) officieel gestart. Volgens het Europese verdrag is er nu 2 jaar de tijd om dit uittredingsproces af te ronden. De exacte impact van de Brexit hangt af van het onderhandelingsresultaat.

Momenteel is de UK onderdeel van de Europese Economische Ruimte (EER) en van de EU Douane Unie. Binnen de EER geldt vrij verkeer van goederen, personen, diensten en kapitaal. En afspraken over mededinging en overheidssubsidies. De samenwerking in de Douane Unie is gericht op douanetarieven: geen onderlinge invoerrechten en een gemeenschappelijk douanetarief voor derde landen, geen systematische controles aan de binnengrenzen.

Zolang Brexit nog niet formeel is afgerond, mag UK geen handelsakkoorden afsluiten of onderhandelen met andere landen, daarna zijn alle handelsakkoorden tussen EU en andere landen niet meer van toepassing op UK. En de UK is nu onder de EU lid van WTO, na uitreding moet ze zelfstandig toetreden tot de WTO.

**Mogelijke impact Brexit**

Toename van douanelasten: Momenteel bestaan er tussen UK en de overige EU-lidstaten geen douanetarieven en douane- en inspectieformaliteiten, die zullen na uitreding terugkeren, waardoor onderling handelen omslachtiger en duurder wordt. Nu wordt veel lading voor de UK vanwege schaalvoordelen (=kostenreductie) via Rotterdam vervoerd, het is niet waarschijnlijk dat de UK met bijv gunstiger douanetarieven dit schaalvoordeel zal overtreffen om daarmee een directe maritieme verbinding vanuit andere continenten met het VK competitief te maken.

Ongelijk speelveld bij mededinging en staatssteun: Uittreding raakt bestaande afspraken over mededinging en staatssteun, zoals de recentelijk aangenomen EU Port Regulation. Na Brexit zal UK moeten voldoen aan WTO-afspraken, die echter minder strikt zijn de EU-afspraken, waardoor een ongelijk speelveld dreigt te ontstaan.

Concurrentie op duurzaamheid: De EU kent afspraken over duurzaamheid. Na Brexit kan de UK zich meer soepel opstellen om daarmee een concurrentievoordeel te behalen. Verwacht mag worden dat de Parijs-afspraken gehandhaafd blijven.

Verlies bondgenoot binnen EU: Nederland heeft het Britse lidmaatschap van de EU altijd beschouwd als een verzekering tegen de dominantie van lidstaten zoals Duitsland en Frankrijk. Deze partner valt weg, hetgeen relevant kan zijn bij de onderhandelingen en besluitvorming over level playing field, Port Regulation, richtsnoeren staatssteun en groepsvrijstellingen voor havens (150 mln pj).

**Voorlopige positie HbR:**

De haven van Rotterdam is sterk afhankelijk van een goed en vlot functionerende wereldhandel. Brexit en nationale barrières maken handel omslachtiger en duurder. Juist de internationale connectiviteit van Mainport Rotterdam maakt schaalvoordelen en daarmee kostenbesparingen mogelijk voor consumenten en bedrijven in de gehele keten en bieden voor Nederland meerwaarde en werkgelegenheid.

De handelsstroom tussen UK en EU verloopt nagenoeg geheel via Rotterdam (54 van de 56.4 mln ton) en maakt ruim 11% van de totaal overslag van Rotterdam uit. Onze vrees is dat Brexit op langere termijn een lager economische groeipad in de UK zal opleveren met dito effecten voor de goederenstroom. Om deze effecten zo veel mogelijk te beperken bepleiten wij snel bilaterale handelsovereenkomsten op te stellen om Nederland te positioneren als preferred partner van een blijvend omvangrijke markt van bedrijven en burgers in de UK.

Meer algemeen: HbR bepleit het uitbreiden van de interne markt en de internationale vrijhandel. Dit uitgangspunt vergt dat van het uiteindelijke onderhandelingsresultaat mag worden verwacht dat zoveel mogelijk wordt voorkomen: een extra schil aan administratieve lasten (zoals douaneprocedures), het vergroten van het ongelijke speelveld (differentiatie in tarieven, beleidsconcurrentie verduurzaming) en verschillen in mededingings- en staatssteunwetgeving, ten gunste van een eerlijke concurrentie tussen het (haven)bedrijfsleven van UK en de EU.