

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

1820

Vragen van het lid **Albert de Vries** (PvdA) aan de Minister van Infrastructuur en Milieu over *het bericht «Tweede Maasvlakte niet op tijd klaar voor containervloed»* (ingezonden 13 maart 2015).

Antwoord van Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus** (Infrastructuur en Milieu) (ontvangen 2 april 2015).

Vraag 1

Kent u het bericht «Tweede Maasvlakte niet op tijd klaar voor containervloed»?¹ Heeft u bovendien kennisgenomen van de brandbrief die het Centraal Bureau voor de Rijn- en Binnenvaart (CBRB) en de Vereniging van Nederlandse Inland Terminal Operators (VITO) op 3 maart 2015 aan u hebben verzonden?

Antwoord 1

Ja.

Vraag 2

Is het waar dat opnieuw ernstige congestie dreigt in de Rotterdamse haven, aangezien de nieuwe containerterminals op de Tweede Maasvlakte niet op tijd klaar zijn om de groeiende ladingstroom in de Rotterdamse haven op te kunnen vangen?

Antwoord 2

Vorig jaar was er sprake van wachttijden voor de binnenvaart bij de terminals van ECT door de installatie van nieuwe kranen en ICT. Dit jaar worden tijdens piekmomenten weer wachttijden bij de afhandeling van binnenvaartschepen verwacht bij de bestaande containerterminals in de Rotterdamse haven. Dat wordt dit keer met name veroorzaakt door groeiende goederenstromen als gevolg van het economisch herstel. Het is van belang dat onderscheid hier te melden. Genoemde wachttijden zijn dus niet alleen toe te schrijven aan het niet op tijd operationeel zijn van de nieuwe terminals van APMT en RWG op Maasvlakte 2. Zoals in het FD-artikel is aangegeven gaat het hier om een combinatie van oorzaken.

¹ Het Financieele Dagblad, 12 maart 2015, <http://fd.nl/ondernemen/1095924/tweede-maasvlakte-niet-op-tijd-klaar-voor-overvloed-aan-containers>

Vraag 3

Wat zijn de redenen voor de vertraging bij de ingebruikstelling van de nieuwe terminals op de Tweede Maasvlakte? Welke acties heeft u ondernomen/onderneemt u samen met het Havenbedrijf Rotterdam om de nieuwe terminals zo snel als mogelijk in bedrijf te hebben?

Antwoord 3

De rechtszaak tussen HbR en ECT is blijkens mededeling van Rotterdam World Gateway (RWG) reden geweest de bouwwerkzaamheden enkele maanden uit te stellen. APMT geeft aan steeds op schema te hebben gelegen. Beide nieuwe terminals zijn inmiddels commercieel geopend en zullen langzaam steeds grotere volumes containers verwerken. Deze opstartfase heeft tijd nodig omdat de nieuwe terminals op Maasvlakte 2 zeer modern en vrijwel volledig geautomatiseerd zijn. De inregeling van de geautomatiseerde systemen kost bij dergelijke grote complexen veel tijd. Alhoewel mijn organisatie en het havenbedrijf Rotterdam in goed contact staan tot de nieuwe terminalexploitanten, ga ik noch het havenbedrijf over de ingebruikstelling daarvan. De nieuwe exploitanten hebben zelf ieder zo'n 700 miljoen geïnvesteerd in de nieuwe terminals en hebben er daardoor zelf belang bij dat de terminals zo snel mogelijk op volle sterkte draaien zodat die investering kan worden terugverdiend. Dat moet echter wel verantwoord gebeuren.

Vraag 4

Op welke wijze geeft u invulling aan het verzoek van CBRB en VITO om (1) een probleemanalyse uit te werken, (2) te zoeken naar oplossingen, (3) erop toe te zien dat onvermijdelijke schade wordt geminimaliseerd en (4) te zorgen voor juiste informatie over schade die «het achterland» lijdt als gevolg de wachttijd van vijf à zes dagen die volgens de binnenvaartsector regelmatig voorkomt als gevolg van de congestie in de zeehaven?

Antwoord 4

Ik heb naar aanleiding van de gezamenlijke brief van het CBRB en VITO inmiddels een bespreking met hen gepland teneinde de door hen naar voren gebrachte onderwerpen te bespreken. ECT heeft maatregelen aangekondigd om de wachttijden bij haar terminals te beperken, zoals het stellen van eisen aan het minimum aantal containers dat per callsize wordt afgehandeld, zo goed mogelijk benutten van opslagcapaciteit, minder lege containers aanhouden in de opslag, het strak vasthouden aan afgesproken tijdstippen, verbeteren van de informatievoorziening en de capaciteit van interterminaltransport en landzijdige afhandeling verbeteren. Ik vind het overigens primair een zaak van de marktpartijen zelf om de drukte tijdens piekmomenten op te lossen.

Vraag 5

Hebben de langdurige congestieproblemen ook gevolgen voor de concurrentiepositie van de Rotterdamse haven? Zo nee, waarom niet? Zo ja, welke maatregelen acht u dan noodzakelijk om de schade aan die concurrentiepositie te beperken?

Antwoord 5

Wachttijden zijn vanzelfsprekend nooit goed voor de concurrentiepositie. In de huidige situatie doen dezelfde problemen zich ook voor bij de directe concurrenten van de Rotterdamse haven, te weten Antwerpen en Hamburg. Daarom is het goed dat we met een vooruitziende blik in de toekomst hebben geïnvesteerd met de aanleg van Maasvlakte 2. Met het operationeel worden van de nieuwe terminals zullen de wachttijden tot het verleden moeten gaan behoren. De structurele oplossing is daarmee voorhanden. Marktpartijen moeten alleen de fase tot de opening van de nieuwe terminals zien te overbruggen.

Vraag 6

Deelt u de mening dat de problemen zo snel als mogelijk moeten worden opgelost, mede om te voorkomen dat verladers het vervoer over water weer verlaten en toch weer vaker voor vrachtvervoer over de weg zullen kiezen? Treedt er nu al meer congestie op, op bijvoorbeeld de A15? Zijn er mogelijkheden om tijdelijk meer gebruik te maken van de Betuweroute?

Antwoord 6

De congestieproblemen waarover wordt gesproken betreft de wachttijden voor binnenvaartschepen. Op dit moment treedt daardoor geen congestie op de A15 op en heb ik ook niet de verwachting dat dat gaat optreden. Met de werkzaamheden aan het derde spoor in Duitsland zijn de mogelijkheden om (extra) gebruik te maken van het spoor beperkt.

Vraag 7

Welke rol speelt de nasleep van het jarenlange conflict in de Rotterdamse haven tussen Europe Container Terminals (ECT) en het Havenbedrijf over de toelating van nieuwe stuwadoors op de Tweede Maasvlakte?

Antwoord 7

Het conflict tussen ECT en HbR is met de uitspraak van de rechtbank in Rotterdam uit de wereld. Dit mag ook blijken uit de gezamenlijke verklaringen die het havenbedrijf Rotterdam en ECT in december 2014 en maart 2015 hebben laten uitgaan over de aanpak van de congestieproblemen.

Vraag 8

Hoe verlopen de gesprekken tussen FNV Havens, Rotterdam World Gateway (RWG) en rederijen over het conflict over de arbeidsvoorwaarden voor vaste werknemers bij de nieuwe terminal? Ziet u voor uzelf een rol weggelegd om te zorgen dat deze conflicten (arbeidsvoorwaarden) de reeds forse problemen (vertraging terminals en daarmee samenhangende congestie) niet verergeren?

Antwoord 8

Ik ben niet betrokken bij de onderhandelingen tussen FNV en RWG over de arbeidsvoorwaarden op de nieuwe terminal. Ik zie daar voor mijzelf op dit moment ook geen rol weggelegd omdat het hier een zaak tussen bond(en) en werkgever betreft.