

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

104

Vragen van het lid **Van Helvert** (CDA) aan de Minister van Infrastructuur en Milieu over *containercongestie bij de binnenvaart* (ingezonden 12 september 2017).

Antwoord van Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus** (Infrastructuur en Milieu) (ontvangen 4 oktober 2017).

Vraag 1

Heeft u kennisgenomen van het bericht dat zogenoemde containercongestie de binnenvaart lading gaat kosten?¹

Antwoord 1

Ja.

Vraag 2

Deelt u conclusies van ondernemingsvereniging Evofenedex dat sprake is van forse vertraging van de aan- en afvoer van containers bij de binnenvaart? Zo nee, waarom niet? Zo ja, sinds wanneer zijn die congestieproblemen u bekend?

Antwoord 2

Zoals ik op 15 augustus 2017 (Aanhangsel Handelingen, vergaderjaar 2016–2017, nr. 2474) naar uw Kamer heb aangegeven in mijn antwoorden op de vragen van het lid Jetten (D'66) ben ik op de hoogte van de congestie in de Rotterdamse haven. De wachttijden voor de containerbinnenvaart zijn in de zomerperiode door meerdere oorzaken opgelopen. Sommige oorzaken treden incidenteel op, andere zijn meer structureel van aard en spelen ook in andere zeehavens. Of er sprake is van forse vertraging kan ik niet goed beoordelen. Op piekmomenten zal dat vermoedelijk het geval zijn (zie antwoord vraag 3). De problemen zijn bij mij bekend. De EBU heeft de problematiek bij brief d.d. 10-7-2017 gemeld en eerder hebben de brancheorganisaties dat ook al mondeling gedaan. Daarnaast is in de pers aandacht besteed aan de situatie.

¹ <http://www.binnenvaartkrant.nl/nieuws/nieuwsitem/containercongestie-gaat-binnenvaart-lading-kosten/>

Vraag 3

Beschikt u over een analyse van het probleem? Is dat vooral gelegen in havenlogistiek en de ketensamenwerking, of wordt de congestie veroorzaakt door het aanbod van zeereederijen die steeds groter wordt en zelden op tijd aankomt? Waar zit exact het knelpunt in uw visie?

Antwoord 3

In mijn beeld zijn er meerdere oorzaken, waarbij het ene probleem complexer is dan het andere. Het uitwisselen van logistieke informatie tussen ketenpartners is essentieel maar kan op gevoeligheden stuiten, zoals concurrentieoverwegingen. Mijn indruk is dat hier haperingen in het logistieke systeem door kunnen ontstaan. Daarnaast deelt de binnenvaart veel van de kades en overslagfaciliteiten met de zeevaart. Andere modaliteiten zoals het weg- en spoorvervoer hebben eigen specifieke en toepassingsgerichte faciliteiten. In tegenstelling tot de zeereederijen heeft de binnenvaart voor afhandeling van containers geen directe commerciële relatie met de containerterminals of de havenbeheerder. Verder hebben de nieuwe vaarschema's van de allianties in de zeescheepvaart ertoe geleid dat de terminals onverwachte uitschieters te verwerken kregen, met daar bovenop moeizame omstandigheden voor de afhandeling van containers door een zomerstorm en de cyber aanval op APM Terminals van eind juni. Een andere oorzaak van congestie is dat containerschepen steeds groter worden en er bij piekmomenten zeer veel containers op de kades worden gezet. In de haven zijn al maatregelen genomen zoals het invoeren van minimum «call sizes» voor de binnenvaart en het gebruik van een extra terminal als overloop. Duidelijk is dat de logistieke druk voor de afvoer van containers naar de eindbestemming op piekmomenten erg hoog is, terwijl de binnenvaartsector uit veel zelfstandige ondernemingen bestaat met wie afzonderlijke contracten worden gesloten. Binnenvaartschepen doen daarbij vaak meerdere terminals in de haven aan en vertragingen krijgen daardoor een versterkend effect. Dat alles maakt afstemming in de multimodale vervoersketen complex, met oplopende wachttijden voor de binnenvaart tot gevolg.

Vraag 4

Wat vindt u van de conclusie van Evofenedex dat 70% van de betrokken Rotterdamse bedrijven overweegt hun goederen voortaan weer met een truck te laten vervoeren? Welke economische schade voor Nederland zou dit met zich meebrengen en wat is de schade voor de binnenvaart? Wanneer heeft u hierover contact gehad met het havenbedrijf? En wat is uit dat overleg gekomen?

Antwoord 4

Het is aan bedrijven zelf om te bepalen hoe zij hun goederen vervoeren, maar ik zou het vanuit maatschappelijk oogpunt teleurstellend vinden als bedrijven overwegen om meer over de weg te gaan vervoeren. We zetten als maatschappij juist in op een belangrijk aandeel van vervoer over water. Enerzijds doen we dat vanuit het perspectief van duurzaamheid, anderzijds om de druk op het gebruik van de weg te ontlasten. En op de vaarwegen is nog voldoende capaciteit naar het achterland aanwezig, dus laten we daar vooral gebruik van maken. Natuurlijk besef ik dat niet elk type goederen hiervoor in aanmerking komt, maar het zou nadelig zijn voor Nederland als het aandeel van de binnenvaart terug zou lopen als gevolg van containercongestie in de Rotterdamse haven. Met het Havenbedrijf Rotterdam (hierna: HbR) ben ik hierover in contact geweest en ook zij hebben vervoer over water hoog in het vaandel staan. Bij de uitgifte van haventerrein op de Maasvlakte 2 heeft het HbR de modal shift prestaties ook contractueel laten vastleggen met de bedrijven die zich daar wilden vestigen. Het Havenbedrijf benadrukt dat de vervoersprestaties over water niet achteruit mogen gaan maar verder gestimuleerd moeten worden. HbR pakt daar samen met alle stakeholders de regierol voor op en heeft toegezegd mij op de hoogte te houden van de vorderingen. HbR gaat ook onderzoek doen naar de containerbinnenvaart keten en met HbR ben ik in overleg over een (kleine) financiële ondersteuning.

Vraag 5

Kunt u aangeven wat uw concrete voornemens zijn om de logistieke problemen in de overslag van zee- naar binnenvaart in Rotterdam op te lossen?

Antwoord 5

De brancheorganisaties CBRB, LINC en ledengroep containeroperators hebben de problematiek aan mij kenbaar gemaakt en oplossingsrichtingen voorgesteld. Bij HbR heb ik om aandacht gevraagd voor de congestie bij de containerterminals die binnenvaartschippers ervaren in de Rotterdamse haven. HbR heeft aangegeven intensief bezig te zijn met alle betrokken partijen om maatregelen te treffen waarmee verbetering kan worden bereikt. Op 8 september 2017 heeft HbR een rondetafel overleg georganiseerd met alle belanghebbenden zoals verladers, binnenvaart en containerterminals, dat onder voorzitterschap van de CEO van HbR heeft plaatsgevonden. HbR heeft in het overleg aangekondigd € 3 miljoen beschikbaar te stellen om plannen uit te werken om vertragingen bij de containeroverslag op binnenvaartschepen tegen te gaan. De komende maanden zullen de betrokken partijen de plannen uitwerken en beoordelen. In november vindt vervolgoverleg plaats. Als partijen er behoefte aan hebben ben ik bereid om mee te denken. De voortgang naar de gewenste resultaten houd ik vanzelfsprekend nauwlettend in de gaten.