

Vergaderjaar 2017–2018

29 862

Nationaal Zeehavenbeleid

Nr. 37

BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 9 november 2017

Uw Kamer, de vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu, heeft mijn voorgangster Mw. Schultz van Haegen om een reactie gevraagd op het bericht «Ruzie in de Rotterdamse haven door falende ketenregie»¹. Hieronder geef ik u mijn reactie.

Ik ben het met u eens dat de congestie in de haven een vervelend probleem is, dat om een oplossing vraagt. En het is duidelijk dat het uitwisselen van logistieke informatie tussen ketenpartners essentieel is voor het realiseren van een optimaal logistiek proces in de zeehaven. Daar zit tegelijk ook de kern van het probleem want informatie-uitwisseling moet leiden tot betere ketensamenwerking, terwijl partijen in de vervoersketen vaak ook een eigen en commerciële verantwoordelijkheid hebben. Uit concurrentieoverwegingen kan dat op gevoeligheden stuiten. Hier kunnen haperingen in het logistieke systeem door ontstaan, zoals is aangegeven in de antwoorden op vragen van uw Kamer (Aanhangsel Handelingen II 2016/17, nr. 2474 en Aanhangsel Handelingen II 2017/18, nr. 104) over containercongestie bij de binnenvaart. Bij mijn weten is echter geen sprake van ruzie in de Rotterdamse haven. En de kop van het bericht waarin gesteld wordt dat er sprake is van falende ketenregie onderschrijf ik niet. In mijn beeld heeft het Havenbedrijf Rotterdam (HbR) de regie opgepakt.

Zo is er op 8 september 2017 onder voorzitterschap van HbR een bijeenkomst geweest met alle belanghebbende partijen (verladers, expediteurs, rederijen, diepzeeterminals, binnenvaartoperators en binnenhaventerminals). Een van de gedeelde conclusies was dat partijen afzonderlijk slechts een deel van het logistieke proces van de containerbinnenvaartketen kennen en hierop invloed kunnen uitoefenen. Er zijn drie werkspo-

¹ <http://www.logistiek.nl/ketensamenwerking/nieuws/2017/10/heibel-derotterdamse-haven-door-gebrekkige-ketensamenwerking-101159195-haven-door-gebrekkige-ketensamenwerking-101159195>

ren afgesproken om de problematiek aan te pakken. De marktpartijen richten zich op de operationele planning en de operationele procedures en HbR doet onderzoek naar de logistieke processen in de keten om zo de oorzaken vast te kunnen stellen en oplossingsrichtingen te kunnen formuleren. Daarbij wordt aandacht gevraagd voor de infrastructuurfaciliteiten en fysieke en digitale optimalisaties in het operationele proces. Het onderzoek steun ik met een bescheiden financiële bijdrage. Begin november zullen alle partijen bij elkaar komen om de eerste bevindingen te bespreken. Nu de betrokken partijen zo nauw samenwerken heb ik goede hoop dat structurele verbeteringen mogelijk zijn.

Nederland staat zoals u weet aan de top op het gebied van logistiek en transport. Het Nederlandse vaarwegennetwerk met duurzaam vervoer over water is concurrentieonderscheidend ten opzichte van veel andere EU landen. Het is belangrijk dat we onze vooraanstaande positie in de binnenvaart weten te behouden, zeker bij doorzettende groei van de containerstromen van en naar de Mainport Rotterdam. Het doet mij deugd dat ook HbR het belang hiervan erkent en duurzaam vervoer over water wil stimuleren en faciliteren. HbR heeft € 3 miljoen vrijgemaakt voor een uitvraag aan marktpartijen om met concrete oplossingen voor de congestieproblematiek te komen. HbR zal deze op eigen afweging meefinancieren. Samen met de werksporen die de stakeholders onder regie van HbR recent hebben ingericht, begint afstemming in de keten goed vorm te krijgen. Ik hoop dat spoedig de gewenste resultaten zullen volgen en ketensamenwerking zal verbeteren om zo de containercongestie in Rotterdam aan te pakken.

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,
C. van Nieuwenhuizen-Wijbenga