

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

2264

Vragen van het lid **Remco Dijkstra** (VVD) aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat over *het bericht «Logistieke sector krijgt steeds meer last van coronavirus»* (ingezonden 12 maart 2020).

Antwoord van Minister **van Nieuwenhuizen Wijbenga** (Infrastructuur en Waterstaat) (ontvangen 27 maart 2020).

Vraag 1

Kent u bericht «Logistieke sector krijgt steeds meer last van coronavirus»?¹

Antwoord 1

Een specifiek artikel met deze titel waar de heer Dijkstra naar verwijst is niet (meer) te vinden op de website van het Nieuwsblad Transport. Uiteraard ken ik wel de aanverwante artikelen die een beeld geven van de problematiek.

Vraag 2

Klopt het dat 45% van het intercontinentale verkeer van containers afkomstig is uit Azië?

Antwoord 2

Azië is het hart van het intercontinentale containervervoer. Negen van de tien grootste containerhavens in de wereld liggen in Azië. Van het mondiale containervervoer ging in 2018 28.2 miljoen TEU via de zogenoemde Trans-Pacifische route tussen Azië en Noord-Amerika en 24.4 miljoen TEU via de Azië-Europa route. Over de Trans-Atlantische route werd in datzelfde jaar 8.0 miljoen TEU vervoerd (bron: UNCTAD, Review of Maritime Transport, 2019). In 2019 was 47% van alle containers die werden overgeslagen in de haven van Rotterdam afkomstig uit of bestemd voor Azië.

Vraag 3

Klopt het dat de capaciteit van de containervaart circa 20% tot 40% is teruggelopen als gevolg van verminderd transport van goederen door het coronavirus?

¹ Nieuwsblad Transport, 5–11 maart 2020.

Antwoord 3

Exacte cijfers zijn (nog) niet te geven. Het gaat hier om bedrijfsgevoelige informatie. Havenbedrijf Rotterdam (HbR) geeft aan dat in de eerste maand na de uitbraak van het coronavirus in China, het aantal afvaarten uit China was afgenomen met ongeveer 20%. Dat aantal is volgens HbR inmiddels weer toegenomen en ligt nu nog ongeveer 10% lager dan in dezelfde periode in 2019. De huidige ontwrichting in Europa zal echter ook zijn verdere weerslag hebben op transport van goederen. Containeroverslag maakt circa 33% van de overslag in de Rotterdamse haven uit.

Vraag 4

Wat betekent een dergelijke terugval in containertransport voor de Rotterdamse haven?

Antwoord 4

Deze terugval betekent dat er minder containers worden overgeslagen in de Rotterdamse haven en containerterminals en aanverwante bedrijven in de container(vervoer)keten de gevolgen daarvan zullen merken in hun bedrijfsvoering. Op basis van de ontwrichting in China verwacht het Havenbedrijf Rotterdam dat er zo'n 2 miljoen ton goederen per maand minder worden overgeslagen. Daar bovenop zal de huidige vertraging van de Europese economie een effect hebben waarvan de omvang op dit moment nog niet bepaald kan worden.

Vraag 5

Klopt het dat containers blijven staan en ladingen niet op tijd aankomen? Welke gevolgen kan dit hebben voor de rest van de keten, inclusief de transporteurs die het vanuit de haven naar andere plekken brengen?

Antwoord 5

Terminals hebben last van aanpassingen in schema's van rederijen, met schepen die uit de vaart genomen worden of in Europa structureel havens overslaan. En dat leidt tot disruptie in de aan- en afvoer van volle en lege containers. Lagere overslagvolumes hebben een direct effect op het hele netwerk van transporteurs in het achterland. Met name voor kleinere transportbedrijven zal dit financiële impact hebben. In de logistieke sector zijn veel kleine bedrijven en ZZP'ers voor wie dit financieel zeer zwaar is.

Vraag 6

Welke mogelijkheden heeft de rijksoverheid om goederenstromen zoveel mogelijk te laten voortduren?

Antwoord 6

De distributie van goederen is essentieel voor onze samenleving. De rijksoverheid heeft een lijst opgesteld van cruciale beroepsgroepen en vitale processen waarin de goederendistributie en de mensen die daarin werkzaam zijn, zijn opgenomen. Daarnaast is er door het kabinet op 17 maart jl. een pakket financiële maatregelen aangekondigd om rust te creëren voor die bedrijven die financiële problemen ervaren. In overleg met Europese collega's dring ik erop aan dat de grenzen tussen lidstaten en de buitengrenzen openblijven voor goederen en dat de medewerkers uit de transportsector zoals chauffeurs, bemanningsleden en anderen vrij kunnen reizen en gebruik kunnen maken van goede sanitaire voorzieningen. Ik ben daarnaast in continue contact met de sector over de belemmeringen die zij ervaren en probeer die binnen mijn mogelijkheden op te lossen.

Vraag 7

In welke mate zijn Nederlandse partijen in het goederentransport in staat een omslag te maken van routes en activiteiten om zo verlies van omzet en banen te voorkomen?

Antwoord 7

Op dit moment is er in een deel van de sector veel vraag naar transporteurs en in een ander deel een sterk verminderde vraag. Zo gaat een deel van de ladingen, zoals de bevoorrading van de levensmiddelen en de zorg in deze tijd onverminderd door. Andere transporteurs zoals bijvoorbeeld die in de

horecasector of die van containers uit de Rotterdamse haven hebben te maken met minder ladingen. Het is voor sommige transporteurs mogelijk van lading, routes of modaliteit te wisselen en dat gebeurt in beperkte mate. Dit is echter lang niet in alle gevallen mogelijk, bijvoorbeeld vanwege technische inrichtingseisen zoals bij containers of bulktransport.

Vraag 8

Welke problemen kan het geven als buitenlandse chauffeurs zonder vracht in Nederland blijven wachten? Welke maatregelen zijn denkbaar om te zorgen dat er geen overlast ontstaat?

Antwoord 8

Ik heb nauw contact met de sector over het vervoer van goederen. Vooralsnog zijn er geen signalen dat veel buitenlandse chauffeurs zonder vracht in Nederland moeten blijven wachten. Mocht daar verandering in optreden dan zijn maatregelen denkbaar zoals die zijn voorbereid voor een eventuele no deal Brexit. Hierbij valt te denken aan het gebruikmaken van (tijdelijke) extra parkeerplaatsen en inzet van verkeerscirculatieplannen.