

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

2474

Vragen van het lid **Jetten** (D66) aan de Minister en Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu over *het bericht «Overheid, doe iets tegen vertraging containerterminals» en «Wereldwijde scheepvaart worstelt met stookolie»* (ingezonden 13 juli 2017).

Antwoord van Minister **Schultz van Haagen-Maas Geesteranus** (Infrastructuur en Milieu) (ontvangen 17 augustus 2017).

Vraag 1

Bent u bekend met de berichten «Overheid, doe iets tegen vertraging containerterminals»¹ en «Wereldwijde scheepvaart worstelt met stookolie»²?

Antwoord 1

Ja.

Vraag 2

Kunt u bevestigen dat vertragingen veroorzaakt door congestie op containerterminals in de haven van Rotterdam tot wel vijf dagen vertraging kunnen opleveren? Zo nee, waarom niet? Heeft u hier een compleet beeld van en zo ja, kunt u dit aan de Kamer doen toekomen? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 2

Ik ben op de hoogte van de congestie in de Rotterdamse haven. De problemen zijn mij bij brief d.d. 10-7-2017 door de EBU gemeld, en eerder ook al mondeling door de brancheorganisaties. Daarnaast is ook in de pers aandacht besteed aan de situatie.

De wachttijden voor de containerbinnenvaart zijn de laatste weken door meerdere oorzaken opgelopen. Naast de gevolgen van de cyberaanval op twee terminals, die enkele dagen gesloten waren, leidde vorige maand de invoering van nieuwe vaarschema's tot langere wachttijden. Bovendien hebben lage waterstanden invloed op de capaciteit van de binnenvaart. Sinds de zomer van vorig jaar groeien de containervolumes stevig. De groei blijft op een stabiel hoog niveau (9 procent in TEU over de eerste 6 maanden

¹ De Binnenvaartkrant, «Overheid, doe iets tegen vertraging containerterminals», 11 juli 2017 (<http://www.binnenvaartkrant.nl/nieuws/nieuwsitem/overheid-doe-iets-tegen-vertraging-containerterminals/>)

² EenVandaag, «Wereldwijde scheepvaart worstelt met stookolie», 10 juli 2017 (http://binnenland.eenvandaag.nl/tv-items/75315/wereldwijde_scheepvaart_worstelt_met_stookolie)

van dat jaar) en gaat bovendien gepaard met grotere «call-sizes» en een toename van transshipment volumes. Daarnaast is het effect merkbaar van personele beperkingen als gevolg van de zomervakantieperiode. Alle betrokken partijen werken hard aan alternatieven en structurele oplossingen.

Vraag 3

Kunt u aangeven wat de gevolgen zijn van deze congestie voor de binnenvaartsector, zowel in financiële zin als in termen van reputatie en daarmee de aantrekkelijkheid voor (potentiële) klanten? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 3

Ik heb geen inzicht in de bedrijfsinformatie van de betrokken ondernemingen. De financiële gevolgen kan ik u dan ook niet schetsen. Echter het moge duidelijk zijn dat vertragingen niet alleen negatieve gevolgen hebben voor de reputatie van de binnenvaart, maar op de lange duur ook voor de andere partijen in de logistieke keten. Tegelijkertijd constateer ik dat de haven van Rotterdam al meer dan een jaar hard groeit, dat veel bedrijven zich er willen vestigen en dat de private investeringen op een hoog peil blijven.

Vraag 4

Wat is volgens u de reden dat het overleg dat al jaren plaatsvindt tot nu toe niet het gewenste resultaat oplevert, waardoor de Europese Binnenvaart Unie (EBU) zich nu genoodzaakt ziet om de noodklok te luiden? Kunt u aangeven waar de struikelblokken zich precies bevinden en wat per struikelblok de reden is dat die niet overwonnen kan worden?

Antwoord 4

Ik neem zelf niet deel aan het bedoelde overleg. Navraag bij het Havenbedrijf Rotterdam en andere betrokken partijen levert mij het beeld op dat wel degelijk bepaalde maatregelen getroffen worden of in voorbereiding zijn, waarmee verbetering bereikt kan worden. Zo wordt de beschikbare capaciteit beter benut door de mogelijkheid voor binnenvaartschepen om containers te lossen op een andere terminal, en de invoering van een minimum call size. Daarnaast wordt in het project Nextlogic gewerkt aan een verbetering van planning en optimalisering van de benutting van de capaciteit. Maar er wordt ook gewezen op de positie van de zeerederijen, die bij de optimalisatie van hun bedrijfsvoering minder oog zouden hebben voor de effecten op de andere schakels in de keten. Deze rederijen zijn onderdeel van een internationale, wereldwijde keten waar afhandeling in andere havens invloed en impact hebben op Rotterdam. Deze problematiek is vaak lastig te betrekken in het overleg.

Vraag 5

Kunt u bevestigen dat uit de ambitie van de overheid en de Rotterdamse haven ten aanzien van emissiedoelstellingen volgt dat 45 procent van de containers in de haven via binnenschepen vervoerd zouden moeten worden en dat door deze problematiek dat niet gehaald dreigt te worden? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 5

De afhandeling van de containerbinnenvaartschepen in Rotterdam heeft de volle aandacht van alle betrokken partijen om perioden van flinke vertraging in de haven te minimaliseren. De visie van het Havenbedrijf Rotterdam en de individuele containerterminals om het aandeel van de binnenvaart in de totale afhandeling van containers te vergroten is niet gewijzigd.

Vraag 6

Deelt u de mening dat het van het allergrootste belang is dat de overheid de binnenvaart helpt in het zo aantrekkelijk mogelijk worden als vervoersmodaliteit, aangezien de binnenvaart een relatief schone manier is om goederen van A naar B te brengen en het overheidsbeleid ook gericht zou moeten zijn op het aantrekkelijk maken van modaliteiten anders dan wegtransport? Zo ja, kunt u aangeven waarom u denkt dat er op dit moment geen sprake is van juist een omgekeerde beweging? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 6

Ik heb uw Kamer al eerder geïnformeerd over mijn beleid ten aanzien van het stimuleren van vervoer over vaar- en spoorwegen, alsook over de rol van de programma's Beter Benutten, Topsector Logistiek en het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport in dit verband. Ik wil graag verwijzen naar mijn brief van 25 mei 2016 in antwoord op vragen van het lid Smaling (Aanhangsel Handelingen, vergaderjaar 2015–2016, nr. 2656). In deze brief heb ik de CBS-gegevens opgenomen, waaruit blijkt dat het aandeel van het vervoer via binnenvaart tussen 2009 en 2014 is toegenomen van minder dan 24% tot ruim 30%.

Vraag 7

Kunt u aangeven of u het wenselijk acht dat een aantal binnenvaartcontaineroperators hebben aangekondigd te komen met congestietoeslagen, die voor de Rijn variëren van 19,50 tot 25 euro per container?

Antwoord 7

Het is mij bekend dat inmiddels enkele operators inderdaad een congestietoeslag hebben ingevoerd. Het feit dat zij zich hiertoe genoodzaakt zien geeft aan dat de acute problematiek groot is. Overigens zijn congestietoeslagen niet nieuw. Afgelopen jaren is dit in Nederland én België meermaals gebeurd.

Vraag 8

Bent u bereid om de handschoen op te pakken en een regierol op u te nemen ten aanzien van deze problematiek, zodat de congestieproblemen en het nadeel wat de binnenvaart hiervan ondervindt zo snel mogelijk uit de wereld geholpen worden? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 8

Het Havenbedrijf Rotterdam is met de betrokken partijen al intensief in gesprek. Uiteraard volg ik de ontwikkelingen op de voet. In het verleden zijn maatregelen geïdentificeerd en deze worden nu door de markt ingezet, zoals het creëren van een (tijdelijke) hub in de haven van Rotterdam waar containers gebundeld kunnen worden alsook het bundelen van lading in het achterland door verschillende barge-operators en inland terminals. Daarnaast werkt Havenbedrijf Rotterdam samen met de betrokken partijen uit de sector aan alternatieven en structurele oplossingen. In augustus, na de zomervakantie, wordt hierover met alle betrokken partijen een congres georganiseerd. Ook zijn al enkele lange termijn oplossingen in voorbereiding, zoals NextLogic en de Container Exchange Route.

Vraag 9

Krijgt het oplossen van deze problematiek een plek in de door u aangekondigde «Goederenvisie»? Zo ja, kunt u daar verder over uitweiden? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 9

De Goederenvervoervisie is een lange termijnvisie en heeft als doel te komen tot een samenhangend beleid en verdere integratie van de verschillende modaliteiten (weg, spoor en water) voor grote vervoersstromen. We werken als IenM, samen met regionale partners, hard aan een goede bereikbaarheid van steden en mainports, nodig om Nederland aantrekkelijk te houden als gateway to Europe voor internationale bedrijven. Door de netwerken nog meer aan elkaar te verknopen maken we het mobiliteitssysteem gereed voor de toekomst.

Vraag 10

Kunt u aangeven hoe u de motie-Belhaj/Van Veldhoven³ over ambitieuze afspraken om de uitstoot van de internationale scheepvaart te beperken heeft uitgevoerd? Met andere woorden: heeft u in gezamenlijkheid met de progressieve lidstaten onverkort gepleit voor ambitieuze, Parijswaardige afspraken, zoals een geloofwaardige CO₂-doelstelling? Zo nee, waarom niet?

³ Kamerstuk 31 409, nr. 116

Antwoord 10

In het VAO Scheepvaart op 31 mei 2016 heb ik de motie van de leden Belhaj en Van Veldhoven overgenomen. Ik heb daarbij aangegeven dat de regering zich in IMO verband zal inzetten voor het terugdringen van de CO₂-uitstoot van de scheepvaart.

Om in gezamenlijkheid sterk te staan hebben Europese landen afspraken gemaakt over een gecoördineerde positie bij IMO overleg. Daarbij is een belangrijk onderdeel de afspraak dat Europese lidstaten een besluit steunen over een gekwantificeerde wereldwijde emissiereductie doelstelling van de zeevaart in lijn met de ruim onder de 2°C temperatuur doelstelling van het Parijs Akkoord.

Ook laaggelegen eilanden in de Stille Oceaan streven naar ambitieuze doelstellingen. Zij zijn wellicht het meest kwetsbaar voor klimaateffecten. In dat licht heeft Nederland op 5 juli jl. een partnerovereenkomst met Tonga afgesloten. Doel van deze overeenkomst is om gezamenlijk te werken aan een ambitieuze zeevaart klimaatstrategie. Frankrijk, Duitsland en België hebben soortgelijke overeenkomsten gesloten met respectievelijk Fiji, de Marshall Eilanden en de Solomon Eilanden.

Vraag 11

Kunt u aangeven hoe u de motie Belhaj en Jacobi over uitfasering van het gebruik van stookolie in Arctisch gebied⁴ heeft uitgevoerd? Met andere woorden: heeft u samen met progressieve IMO-lidstaten uiterlijk eind maart een schriftelijk voorstel ingediend voor de vergadering van de milieucmissie van de IMO deze maand, waarin gepleit wordt voor uitfasering van het gebruik van stookolie in Arctisch gebied? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 11

Zoals ik u in mijn brief van 23 mei 2017, Kamerstuk 31 409, nr. 156, heb toegelicht, was Nederland mede-indiener van een voorstel om het gebruik van stookolie in het Arctisch gebied op het werkprogramma van de IMO te plaatsen. Hiermee heb ik de motie uitgevoerd.

Vraag 12

Kunt u aangeven wat de inzet van Nederland was op juli-conferentie van de International Maritime Organization (IMO) ten aanzien van het daar voorliggende verbod op het gebruik van stookolie in de zeescheepvaart? Zo nee waarom niet?

Antwoord 12

De inzet van Nederland was om het gebruik van stookolie in het Arctisch gebied op het werkprogramma van de IMO te krijgen. Dit is geslaagd, het voorstel is in de vergadering overgenomen. Tijdens de volgende vergadering van de milieucmissie van IMO in april 2018 zal het onderwerp inhoudelijk besproken worden.

Vraag 13

Deelt u de mening dat door het uitblijven van een helder besluit de kans op het terugdringen van de uitstoot van CO₂, zwavel en andere schadelijke stoffen ten gevolge van het gebruik van stookolie weer verder verwijderd is, kunt u aangeven hoe u dit rijmt met de enorme opgave waarvoor de wereld, Europa en Nederland zich gesteld zien vanuit het Klimaatakkoord van Parijs, en dat er eigenlijk geen tijd te verliezen is? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 13

Er is in IMO een helder besluit genomen over het voorstel om het gebruik en transport van stookolie als brandstof in het Arctisch gebied op te nemen in het werkprogramma. Dit voorstel heeft primair als doel om schadelijke effecten van mogelijke toevallige olievervuiling in het Arctisch gebied tegen te gaan, niet om de opgaven van het Klimaatakkoord van Parijs te bereiken.

⁴ Kamerstuk 31 409, nr. 146

Vraag 14

Kunt u aangeven wanneer u verwacht dat er in IMO-verband dan wél een besluit genomen gaat worden over het uitfaseren van stookolie voor de zeescheepvaart en wanneer een eventueel verbod op stookolie in zou moeten gaan?

Antwoord 14

In de IMO is in 2015 afgesproken dat schepen vanaf 2020 wereldwijd alleen nog brandstof mogen gebruiken met maximaal 0,5% zwavel. Dit betekent in de praktijk dat zware stookolie vanaf 2020 wereldwijd vrijwel niet meer zal worden gebruikt, tenzij alternatieve technologieën, zoals scrubbers, worden gebruikt om de zwaveluitstoot te beperken. Voor de Noordzee geldt overigens al sinds 2015 een strengere zwavelnorm, namelijk maximaal 0,1% zwavel.

Vraag 15

Kunt u aangeven wat u verwacht van de opstelling van de Verenigde Staten, op dit moment voorstander van een verbod op stookolie, wanneer de IMO in april 2018 wederom bij elkaar komt om over een verbod te spreken? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 15

De opstelling van de Verenigde Staten op dit onderwerp is mij op dit moment niet bekend.

Vraag 16

Bent u voornemens om als Nederland, samen met progressieve IMO-lidstaten, actief moet blijven pleiten voor de uitfasering van het gebruik van stookolie in Arctisch gebied? Zo ja, kunt u aangeven hoe u hier vorm aan gaat geven? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 16

In de oceanennotitie «Toekomstbestendige Oceanen», die op 20 april jl. door de Minister van Buitenlandse Zaken aan de Kamer is gezonden (Kamerstuk 30 196, nr. 543), is de Nederlandse inzet als volgt beschreven: «Voorstellen voor een verbod op het gebruik van zware stookolie als brandstof voor de scheepvaart in het Arctisch gebied worden door het Koninkrijk actief ondersteund. Een positieve stem van de Arctische kuststaten in IMO is hiervoor essentieel omdat de meeste scheepvaart in deze regio plaatsvindt in hun wateren. In het kader van de Arctische Raad zal Nederland als waarnemer voor de problematiek aandacht vragen. De strenge zwavelnorm van 0,5% wereldwijd vanaf 2020 zal het gebruik van HFO, ook in het Arctisch gebied, overigens al terugdringen.»

Vraag 17

Ben u voornemens om als Nederland, in IMO-verband en in gezamenlijkheid met de progressieve lidstaten, actief en onverkort te blijven pleiten voor ambitieuze, Parijswaardige afspraken, zoals een geloofwaardige CO₂-doelstelling? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 17

Ja (zie voor een toelichting het antwoord op vraag 10).

Vraag 18

Ziet u mogelijkheden voor het in Nederland aantrekkelijk maken van (het tanken van) alternatieven voor stookolie? Zo ja, ben u voornemens om dit verder te stimuleren en zo ja, hoe dan? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 18

Door de strenge zwavelnorm in 2020 zal de vraag naar ruwe stookolie afnemen (zie ook antwoord op vraag 14), en zal de vraag naar schonere brandstof als mariene diesel toenemen. Marktpartijen zullen daar, ook in de Nederlandse havens, ongetwijfeld op inspringen. Daarnaast heeft een aantal Nederlandse havens al een actief beleid om schonere scheepvaart en alternatieve brandstoffen te stimuleren. Zo krijgen schonere schepen in een aantal havens korting op het zeehaven- of het binnenhavengeld.

Verder ondersteun ik het gebruik van alternatieve brandstoffen als LNG en biodiesel. Ik doe dat door mee te werken aan internationale afspraken in de IMO over het veilig bunkeren, vervoeren en gebruiken van deze brandstoffen. Ook werk ik, in nauwe samenwerking met marktpartijen, aan de infrastructuur die nodig is voor het gebruik van LNG, in het kader van de «Clean Power for Transport» richtlijn. Ook zijn partijen uit de sector met steun van de havenbedrijven Rotterdam en Amsterdam in 2015 het Sustainable Marine Fuel Initiative gestart om de acceptatie van biobrandstoffen in de maritieme sector te versnellen.

Vraag 19

Ziet u mogelijkheden om met de sector in gesprek te gaan over het überhaupt verder terugbrengen van hun brandstofverbruik door efficiënter te varen, wat minder schadelijk is voor het klimaat en minder schadelijk is voor de gezondheid van mensen? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 19

Het efficiënter varen is onderdeel van het internationale overleg en besluitvorming. In de IMO is in 2011 het zogenaamde «Ship Energy Efficiency Management Plan» (SEEMP) ontwikkeld. Hiermee wordt de scheepseigenaar gestimuleerd om in elke fase van het plan nieuwe technologieën en gebruiken toe te passen om de energie efficiëntie van een schip te verbeteren en de prestatie van het schip te optimaliseren. Efficiënter varen is ook één van de doelstellingen van de Europese Monitoring, Rapportage en Verificatie (MRV) verordening en het IMO MRV systeem. Hierdoor krijgt de scheepseigenaar beter inzicht in het energiegebruik zijn scheepstransport en zal hij gestimuleerd worden om energie-efficiënter te gaan varen.

Vraag 20

Kunt u deze vragen elk afzonderlijk beantwoorden?

Antwoord 20

Ja.