

Vergaderjaar 2023–2024

34 244

Logistiek en goederenvervoer

Nr. 9

BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 19 februari 2024

Tijdens het Commissiedebat op 13 april 2023 (Kamerstuk 34 244, nr. 7) over het goederenvervoerbeleid zijn toezeggingen gedaan over de herijking van de Goederenvervoeragenda, het beleidskader buisleidingen, het onderzoek naar de Demurrage en Detention regels in het containervervoer en de mogelijkheden voor de aansluiting van de logistieke sector langs het Twentekanaal op de goederenvervoercorridor Oost. Met deze brief wordt de Kamer geïnformeerd over de invulling van deze toezeggingen.

Herijking Goederenvervoeragenda

In 2019 is de Goederenvervoeragenda als lange termijn beleidsagenda voor een concurrerend, duurzaam en veilig goederenvervoersysteem uitgebracht. Vanuit deze agenda wordt eraan gewerkt om het goederenvervoer beter in staat te stellen de uitdagingen vanuit de energietransitie, klimaatopgave en de verwachte autonome groei van het goederenvervoer te kunnen opvangen. Deze agenda wordt momenteel herijkt om daarin ook vraagstukken zoals toenemende schaarste, veerkracht en versterking van het goederensysteem mee te nemen. Tijdens het commissiedebat in april 2023 is de verwachting uitgesproken de Kamer hierover vóór eind 2023 nader te kunnen informeren. Inmiddels is de Goederenvervoeragenda steviger verknoopt met de mobiliteitsvisie, zowel qua inhoud als proces. Dit betekent dat de Kamer in maart een kamerbrief met de hoofdlijnen van de herijking van de Goederenvervoeragenda ontvangt. In de loop van 2024 ontvangt de Kamer vervolgens de uiteindelijke herijking en de bijbehorende actieagenda.

Daarbij zal ook worden ingaan op de tijdens het Commissiedebat door Kamerlid Koerhuis gestelde vraag naar aansluiting van de logistiek aan het Twentekanaal bij de goederenvervoercorridor Oost¹.

Beleidskader buisleidingen

Recent is het beleidskader buisleidingen in een multimodaal transport-systeem naar de Tweede Kamer gestuurd². Vanuit dit beleidskader wordt nu verder gekeken hoe transport via buisleidingen gestimuleerd kan worden. Met de brief en het bijgevoegde onderzoek wordt ook invulling gegeven aan de toezegging, gedaan tijdens het debat op 13 april 2023, om een inventarisatie uit te voeren naar de regionale behoefte aan buisleidingen³. De behoefte ligt met name op het faciliteren van nieuwe energierijke waterstofdragers en CO₂ transport. Daarnaast is IenW, samen met EZK, nader in gesprek met regionale partijen en bedrijven over kansen van een modal shift richting buisleidingen. De uitkomsten van deze gesprekken zullen worden meegenomen in de actieagenda bij de voor later dit jaar toegezegde herijking van de goederenvervoeragenda.

Demurrage en Detention-kosten

Tijdens het CD Goederenvervoer van 13 april 2023 is aan de Kamer toegezegd om de Topsector Logistiek te vragen om de invloed van lig- en stagelden voor gebruik van containers op de efficiëntie van het containervervoer te onderzoeken. Het door de Topsector Logistiek opgestelde rapport «*Demurrage en Detention-kosten containertransport over zee*» wordt met deze brief meegezonden.

Dit rapport geeft inzicht in de lig- en stagelden, die in de sector worden aangeduid met demurrage en detention-kosten. Het betreft private, vervoersrechtelijke overeenkomsten waarbij demurrage staat voor de kosten die rederijen in rekening brengen voor het te laat ophalen van een container, en detention voor de kosten die in rekening worden gebracht voor het te laat terugbrengen van een lege container. Voor het ophalen en terugbrengen van containers geven de rederijen een aantal dagen de tijd. Zodra die *vrije dagen* zijn verstreken, gaat de demurrage en detention-teller lopen. Rederijen hanteren deze deadlines om grip te houden op hun containers die nodig zijn voor het zeetransport. De rapportage laat zien dat het demurrage en detention-beleid van rederijen vrij constant is over een langere periode van tijd. Sinds 2015 is er bij veel rederijen eigenlijk geen significante wijziging in het aantal vrije dagen, en stijgen de tarieven slechts licht. De Covid-jaren waren daarop een uitzondering. Mede als gevolg van de coronacrisis en disbalansen in mondiale handelsstromen ontstond er een acuut tekort aan capaciteit op containerschepen, waren lege containers niet altijd op de juiste plaats en in voldoende mate beschikbaar en was er sprake van congestie op containerterminals in zee- en binnenhavens als gevolg van de verstoorde logistiek. Om in deze complexe, maar uitzonderlijke, situatie de containerlogistiek toch zoveel als mogelijk doorgang te laten vinden, hebben rederijen de demurrage en detention-kosten voor het gebruik van containers flink op laten lopen. Dat was van tijdelijke aard. Inmiddels zijn de demurrage- en detention-tarieven weer op het niveau van voor Covid en is de containerlogistiek weer genormaliseerd.

De Topsector Logistiek concludeert dat de demurrage en detention-kosten impact hebben op de efficiëntie van het multimodaal vervoer van

¹ Kamerstuk 34 244, nr. 7

² Kamerstuk 26 018, nr. 18

³ Kamerstuk 34 244, nr. 7

containers. Bedrijven willen deze kosten namelijk zo laag mogelijk houden en kiezen daarom soms voor wegtransport, in plaats van spoor of binnenvaart, omdat wegtransport de kortste doorlooptijd kent. Dat geldt vooral voor kleine bedrijven die minder goed kunnen onderhandelen met de rederijen over het aantal vrije dagen. De overheid heeft weinig mogelijkheden om deze praktijk te beïnvloeden. De afspraken zijn onderdeel van business-to-business relaties, die redelijk zijn afgebakend door recente rechtszaken en jurisprudentie.

Wel zal het onderwerp van de demurrage en detention-kosten in Europees verband worden geagendeerd om de mogelijkheden te verkennen om op dat niveau invloed uit te oefenen op rederijen om de negatieve effecten van demurrage en detention-kosten op het multimodaal vervoer te beperken. Daarnaast wordt onderzocht of met de inzet van depots voor lege containers het negatieve bijeffect van de druk om lege containers snel retour te zenden te beperken en vervoerders minder vaak geneigd zullen zijn om te kiezen voor wegvervoer in plaats van voor binnenvaart en spoor. Over de voortgang zal de Kamer in het najaar worden geïnformeerd.

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,
M.G.J. Harbers