

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

### 3134

Vragen van het lid **Remco Dijkstra** (VVD) aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat over *het bericht «Situatie zeehaventerminals fnuikend voor binnenvaart»* (ingezonden 15 april 2019).

Antwoord van Minister **Van Nieuwenhuizen Wijbenga** (Infrastructuur en Waterstaat) (ontvangen 24 juni 2019). Zie ook Aanhangsel Handelingen, vergaderjaar 2018–2019, nr. 2574.

#### Vraag 1

Kent u het artikel «Situatie zeehaventerminals fnuikend voor binnenvaart» van 3 april 2019?<sup>1</sup>

#### Antwoord 1

Ja.

#### Vraag 2

Herkent u de vertragingen en opstoppingen in de Rotterdamse haven bij overslagterminals, waarbij de maatregelen van de afgelopen twee jaar blijkbaar niet tot verbetering hebben geleid? In hoeverre hebben containerterminals in de rest van het land, zoals in het Limburgse Born, het Gelderse Nijmegen of het Twentse Hengelo hier last van?

#### Antwoord 2

Ja, het beeld dat er voor containerbinnenvaartschepen sprake kan zijn van congestie bij diepzeecontainerterminals in de Rotterdamse haven is herkenbaar. Het is een hardnekkig probleem waarbij de belangen van de betrokken partijen verschillend en soms conflicterend zijn. Een eenvoudige en snelle oplossing ligt niet voor handen.

Onder regie van Havenbedrijf Rotterdam (HbR) en met door mij ondersteund onderzoek heeft de containerbinnenvaartketen verschillende maatregelen ingezet. Zoals eind 2018 aan uw Kamer is aangegeven (Kamerstuk 31 409 nr. 201) zijn de eerste effecten daarvan merkbaar. Uit de binnenvaartprestatie-monitor van HbR bleek dat het in 2018 beter is gegaan met congestie. Ook het incentive-schema van HbR voor bundeling op de corridors West-Brabant en

<sup>1</sup> Schuttevaer.nl, 3 april 2019, «Situatie zeehaventerminals fnuikend voor binnenvaart» (<https://www.schuttevaer.nl/nieuws/havens-en-vaarwegen/nid30845-situatie-zeehaventerminals-fnuikend-voor-binnenvaart.html>)

Duisburg liet positieve resultaten zien en krijgt navolging. Recent is ook Barge Terminal Born samen met Venlo een bundelingsinitiatief gestart via de zogenaamde de Limburg Express. De maatregelen die de afgelopen twee jaar zijn getroffen hebben daarmee wel effect gesorteerd, maar zijn nog niet genoeg om te spreken van een flinke daling van de congestieproblematiek. Zoals uit het Schuttevaer-artikel valt op te maken zijn nog niet alle congestie-maatregelen gerealiseerd of in werking getreden. Naast de bundelingsinitiatieven in het achterland werkt de containerbinnenvaartketen aan een combinatie van digitale, logistieke en infrastructurele maatregelen, waaronder eenduidige definities van venster- en wachttijden, een dashboard van key performance indicatoren, een overflow hub, het dynamisch toewijzen van kade-capaciteit (NextLogic) en de aanleg van de Container Exchange Route (CER). Hoewel het tijd zal kosten is de verwachting dat de resterende maatregelen een blijvend effect zullen hebben op het verminderen van congestie.

### Vraag 3

Herkent u het beeld dat 20% van de vracht gemakkelijk meer per spoor zou kunnen, maar de Rotterdamse haven dit niet aan kan? Wat is hier het probleem?

### Antwoord 3

Nee, ik herken dat beeld niet. HbR heeft in het kader van het Maatregelenpakket Spoorgoederenvervoer dat de Staatssecretaris vorig jaar naar de Tweede Kamer heeft gestuurd, het initiatief genomen om in samenspraak met het bedrijfsleven de spoorlogistiek in de haven te verbeteren. De verwachting is dat dit de positie van spoorvervoer ten opzichte van andere modaliteiten zal versterken en zo verladers meer zal verleiden om voor spoorvervoer te kiezen. Ook heeft het Havenbedrijf op basis van afspraken over de aanleg van de Tweede Maasvlakte in contracten met aldaar gevestigde terminals vastgelegd dat 20% van de aan- en afvoer van containers per spoor afgewikkeld moeten worden. Ik verwacht daarmee dat het aandeel van spoorvervoer in de Rotterdamse haven zal toenemen.

### Vraag 4, 5

Hoe worden de belangen van de binnenvaart versus de belangen van de grote zeevaart gewogen? Is het waar dat de binnenvaart achteraan hobbelt? Welke maatregelen ziet u om de service voor binnenvaartschippers te verbeteren? Wie is dan per maatregel daarvoor verantwoordelijk? Waarom denkt u dat het zo lastig is om hier oplossingen voor te vinden? Denkt u dat dit het gevolg is van tegenstrijdige belangen? Zo ja, welke? Wat kan eraan gedaan worden om beide partijen nader tot elkaar te brengen?

### Antwoord 4, 5

In 2018 is in Rotterdam 14,5 miljoen TEU containers overgeslagen en worden ruim 3 miljoen TEU containers per binnenvaart van en naar het achterland vervoerd. De binnenvaart is van groot belang voor het faciliteren van de groei van het containervolume via Rotterdam.

De containerafhandeling in de Rotterdamse haven is een zaak van de terminalexploitanten, waarbij de tariefstructuur en de economische belangen dusdanig zijn dat de zeevaart over het algemeen de voorkeur krijgt boven de binnenvaart die veelal gebruik maakt van dezelfde kade-faciliteiten. Om hier iets aan te doen zet de volledige containerbinnenvaartketen sinds 2017 onder leiding van HbR en met betrokkenheid van alle partijen, ook Duitse en Zwitserse verladers- en binnenvaartorganisaties, volop in op het verminderen van congestie voor containerbinnenvaartschepen in de Rotterdamse haven. Gezien het belang van duurzaam vervoer over water en het verminderen van congestie, is mijn ministerie nauw betrokken bij de uitwerking van de verschillende oplossingen. Het betreft een combinatie van digitale, logistieke en infrastructurele maatregelen, zoals aangegeven in het antwoord op vraag 2.

Voor de komende tijd is realisatie van een overflow hub (ontkoppelpunt) de belangrijkste infrastructurele maatregel. Daarmee ontstaat specifieke en ontkoppelde capaciteit voor de binnenvaart, zoals een kade en kranen die enkel worden ingezet voor de afhandeling van containerbinnenvaartschepen. Vanwege de extra kosten van een ontkoppelpunt is ketensamenwerking noodzakelijk, zowel wat betreft verdeling van de kosten als wat betreft de

regievoering over noodzakelijke inzet op piekmomenten. Daar zijn uiteenlopende belangen mee gemoeid, zodat de financiële en technische haalbaarheid complex is en tijd vergt om uit te werken. Waar mogelijk is het ministerie bereid hier verdere ondersteuning in te bieden. In de aankomende havennota zal ik nader ingaan op het verminderen van congestie en het belang van duurzaam vervoer over water.