

Ministerie van Economische Zaken
en Klimaat

> Retouradres Postbus 20401 2500 EK Den Haag

De Voorzitter van de Tweede Kamer
der Staten-Generaal
Binnenhof 4
2513 AA DEN HAAG

**Directoraat-generaal
Bedrijfsleven & Innovatie**
Directie Topsectoren en
Industriebeleid

Bezoekadres
Bezuidenhoutseweg 73
2594 AC Den Haag

Postadres
Postbus 20401
2500 EK Den Haag

Overheidsidentificatienr
00000001003214369000

T 070 379 8911 (algemeen)
F 070 378 6100 (algemeen)
www.rijksoverheid.nl/ezk

Ons kenmerk
DGBI-TOP / 18078864

Uw kenmerk
2018Z03524

Datum 3 mei 2018
Betreft Beantwoording vragen over steenkolenoverslag Rotterdamse haven
met 25 jaar verlengd

Geachte Voorzitter,

Hierbij stuur ik u, mede namens de minister van Financiën en de minister van
Infrastructuur en Waterstaat, de antwoorden op de vragen die zijn gesteld door
het lid Van der Lee (GroenLinks) over het bericht 'Steenkolenoverslag
Rotterdamse haven met 25 jaar verlengd' op 28 februari 2018 onder nummer
2018Z03524.

1
Bent u bekend met het bericht 'Steenkolenoverslag Rotterdamse haven met
25 jaar verlengd'?¹

Antwoord
Ja.

2
Deelt u de mening dat de Rotterdamse haven elke mogelijkheid moet aangrijpen
om de invoer van kolen te ontmoedigen zodat de energietransitie kan worden
versneld? Zo nee, waarom niet?

3
Deelt u de mening dat het feit dat de kolenoverslag in de Rotterdamse haven de
grootste van Europa is niet strookt met het ondertekenen van het klimaatakkoord
van Parijs door Nederland?

5
Gaat u er bij het Havenbedrijf Rotterdam op aandringen om alles in het werk te
zetten om de invoer van steenkool te ontmoedigen? Zo nee, waarom niet?

¹FD.nl, 22 februari 2018, <https://fd.nl/economie-politiek/1242982/steenkolenoverslag-rotterdamse-haven-met-25-jaar-verlengd>

Antwoord 2, 3 en 5

Het overgrote deel van de kolenoverslag in de Rotterdamse haven wordt doorgevoerd naar Duitsland en wordt daar gebruikt voor energieopwekking en in de staalindustrie. Het afbouwen van kolenoverslag in Rotterdam zou deze ladingstroom en de daaraan verbonden toegevoegde waarde en werkgelegenheid enkel verplaatsen naar Duitse en Belgische zeehavens. Het beperken van de op- en overslag van kolen in Rotterdam leidt niet tot vermindering van de CO₂-uitstoot. De oplossing zit in het verminderen van het gebruik van kolen, niet in het verleggen van de route naar de eindgebruikers.

De vermindering van het gebruik van kolen is al zichtbaar in de cijfers van de Rotterdamse haven. In het eerste kwartaal van dit jaar is er een afname van 19% van de kolenoverslag ten opzichte van dezelfde periode vorig jaar. Deze afname is met name het gevolg van sluiting van oude kolencentrales in Duitsland en Nederland. Over heel 2017 was er ook een afname van de kolenoverslag.

4

Klopt het dat de Rotterdamse haven op andere manieren, bijvoorbeeld door het verhogen van tarieven, steenkool kan weren?

Antwoord

Contracten en tariefstellingen zijn een zaak tussen het Havenbedrijf Rotterdam (HbR) en haar klanten, waaronder kolenoverslagbedrijven. Zoals aangegeven in het antwoord op de vragen 2, 3 en 5, zou beperking van kolenoverslag in Rotterdam de goederenstroom verleggen naar Belgische en Duitse havens en daarmee geen effectieve maatregel zijn voor reductie van CO₂-uitstoot.

6.

Wie is verantwoordelijk voor de strategische keuzes op lange termijn voor de Rotterdamse haven? Het havenbedrijf, de gemeente Rotterdam of heeft het Rijk ook een rol?

Antwoord

Een eerste verantwoordelijkheid ligt bij HbR zelf, dat middels haar eigen ondernemingsstrategie invloed heeft op de strategische keuzes voor de Rotterdamse haven als geheel. HbR stelt deze ondernemingsstrategie op en voert deze uit. Als aandeelhouders van HbR zijn de Staat en de gemeente Rotterdam betrokken bij de totstandkoming van de strategie en keuren deze de strategie goed. In de huidige ondernemingsstrategie is de duurzaamheid in de logistieke ketens en het industriecluster één van de pijlers voor de toekomst van de haven. HbR opereert vanzelfsprekend niet alleen, maar investeert samen met haar klanten en stakeholders in duurzame groei van het haven- en industriegebied.

Daarnaast neemt de energietransitie als één van de pijlers van de toekomstige ontwikkeling van de haven in de bredere Havenvisie 2030 "Port Compass" een belangrijke plek in. Ook bij de totstandkoming, de realisatie en de monitoring van deze visie zijn het Rijk en de gemeente Rotterdam betrokken. De jaarlijkse

voortgangsrapportage is een gezamenlijk product van de convenantpartners Deltalinqs, HbR, gemeente Rotterdam, provincie Zuid-Holland en het Rijk (ministeries van Economische Zaken en Klimaat en Infrastructuur en Waterstaat).

De energietransitie en het klimaat staan voorts als vraagstukken bij de Rotterdamse haven op de kaart door de betrokkenheid bij de gesprekken over een Klimaatakkoord. Zoals bekend zet het kabinet in op een transitie naar een CO₂-arme en circulair producerende industrie. Daarvoor zijn er momenteel vijf sectorale tafels ingesteld, waaronder één voor de industrie. Als grootschalig industrieel cluster maakt de Rotterdamse haven daarvan een belangrijk onderdeel uit. Alle partijen die actief zijn in het Rotterdamse havenindustriële complex hebben hierin een verantwoordelijkheid.

7

Is er een visie voor het behoud van werkgelegenheid in onze havens als de fossiele sector meer en meer uit wordt gefaseerd?

Antwoord

Het kabinet zet in op een transitie naar een CO₂-arme en circulair producerende industrie. Dat vergt naast het afbouwen van industriële processen en vergroening van bestaande industrieën (ombouw) het initiëren en aantrekken van nieuwe duurzame industrieën (opbouw). Het kabinet wil in Nederland een vestigingsklimaat creëren dat specifiek aantrekkelijk is voor industriële activiteiten die bijdragen aan CO₂-neutrale processen en wil deze industriële bedrijvigheid en de nieuwe banen die daarmee samenhangen aantrekken.

8

Zouden de kades voor de kolenoverslag niet beter gebruikt kunnen worden om (container)vracht over te slaan naar binnenvaartschepen om zo de modal-split te verbeteren?

Antwoord

Veel droge lading, waaronder kolen, wordt per binnenvaart vervoerd naar het achterland. In het licht van de hierboven al aangehaalde doorvoer van kolen en de autonome vraag naar kolen in Duitsland geldt voor dit moment dat er nog steeds kades in de Rotterdamse haven nodig zijn voor de kolenoverslag. Als in de loop van de mondiale transitie naar een CO₂-arme en circulair producerende industrie de behoefte aan kolendoorvoer naar Duitsland afneemt, zullen als gevolg daarvan ook de kades voor kolenoverslag minder nodig zijn. Of dat betekent dat die dan beschikbaar komen voor containeroverslag met aan- en afvoer via binnenvaartschepen is nog niet te voorzien. Ook de circulaire economie zal naar nu verwacht wordt met bulkvervoer van o.a. biomassa gepaard gaan die op de huidige kolenkades kan worden overgeslagen. De aanwending van de kades in de Rotterdamse haven is bovendien niet aan het kabinet, maar aan HbR zelf.

**Directoraat-generaal
Bedrijfsleven & Innovatie**
Directie Topsectoren en
Industriebeleid

Ons kenmerk
DGBI-TOP / 18078864

Het havenbedrijf is daarbij overigens al actief met het bevorderen van de modal-split: het stimuleren van verdere transport via spoor of binnenvaart.

Eric Wiebes
Minister van Economische Zaken en Klimaat