

# Ministerie van Verkeer en Waterstaat

Aan  
de voorzitter van de Tweede Kamer  
der Staten-Generaal  
Binnenhof 4  
2513 AA DEN HAAG

Contactpersoon	Doorkiesnummer
-	-
Datum	Bijlage(n)
21 juni 2006	-
Ons kenmerk	Uw kenmerk
VenW/DGTL/2007-8449	2060716810
Onderwerp	
Kamervragen	

Geachte voorzitter,

Hierbij doe ik u toekomen de antwoorden op de vragen van het lid Van der Staaij over de tariefsverhogingen in de binnenvaart.

1. Heeft u kennisgenomen van de verwachting van het Centraal Bureau voor de Rijn- en Binnenvaart (CBRB), dat er een forse stijging van de tarieven in de binnenvaart dreigt voor het vervoer van containers tussen Rotterdam, Antwerpen en het achterland?<sup>1</sup>
1. Ja.
2. Deelt u de conclusie, dat de oorzaak van deze tariefsverhoging gelegen is in de enorme vertraging waarmee containers in de grote zeehavens worden afgehandeld?
2. Ik heb geen inzicht in de wijze waarop de tarieven in de binnenvaart tot stand komen, maar ik kan me voorstellen dat binnenvaartondernemers (een deel van) de kosten van de wachttijden doorberekenen aan hun klanten.

---

<sup>1</sup> Nieuwsblad Transport, 30 mei 2007

3. Wat kunnen de nadelige consequenties van deze tariefsverhoging zijn voor het vervoer per binnenvaart?
3. De hoogte van tarieven speelt uiteraard een rol in de aantrekkelijkheid van de binnenvaart als vervoersmodaliteit voor verladers.
4. Is het bericht waar, dat de binnenvaart de laatste tijd als gevolg van de genoemde grote vertragingen marktaandeel verspeelt aan andere modaliteiten, vooral aan het wegvervoer?
4. Op grond van de beschikbare cijfers kan ik dit bericht niet bevestigen. Tot 2005 was van een aflopend marktaandeel van de binnenvaart in het containervervoer door Nederland in ieder geval nog geen sprake. Recent heeft de president-directeur van het Havenbedrijf Rotterdam bekend gemaakt dat het marktaandeel van binnenvaart in het containervervoer in 2006 constant is gebleven op ruim 30%. De binnenvaart groeit in Rotterdam dus gewoon mee met de markt. Het marktaandeel van het wegtransport is in 2006 gedaald van 60% naar 59%.
5. Hoe beoordeelt u deze ontwikkeling (forse tariefsverhogingen, vertragingen, afnemen marktaandeel binnenvaart, et cetera) mede in het licht van de beleidsdoelstelling om vrachtvervoer te verplaatsen van de weg naar het water in verband met het tegengaan van congestie en in verband met milieuvoordelen?
5. De door u beschreven ontwikkelingen zijn het gevolg van een aantal knelpunten in de logistieke keten voor het containervervoer. Overigens wordt niet alleen de binnenvaart, maar ook het vervoer per spoor en per weg geconfronteerd met knelpunten in de logistieke keten voor het containervervoer. Deze knelpunten hebben onder andere tot gevolg dat de binnenvaart niet het marktaandeel heeft dat zij in een goed functionerende logistieke keten van containervervoer zou kunnen hebben. Een optimaal functionerende logistieke keten voor het containervervoer met daarin een optimale rol voor de binnenvaart is vanuit maatschappelijk oogpunt gezien gewenst. Zowel voor de concurrentiepositie van de logistieke sector in Nederland als ter vermindering van congestie- en milieuproblemen. Daarom ben ik zowel bezorgd over de door u beschreven ontwikkelingen als over andere knelpunten in de logistieke keten van het containervervoer.
6. Welke mogelijkheden heeft u om de gesignaleerde problemen rond de binnenvaart aan te pakken? Welke specifieke mogelijkheden heeft u om de terminalafhandeling in de zeehavens te verbeteren? Wilt u deze mogelijkheden inzetten?
6. Dat de bestaande problemen met urgentie moeten worden opgelost is mij duidelijk. Het oplossen van de wachttijden in de Rotterdamse haven is primair de verantwoordelijkheid van de betrokken marktpartijen. Ik constateer dat zowel het Havenbedrijf Rotterdam, de inland-terminaloperators als de binnenvaart met

goede initiatieven komen om de keten te verbeteren. Voorbeelden hiervan zijn het containertransferium en het afhandelingsexperiment in de Hartelhaven. Ik ben momenteel met deze partijen in gesprek om te bepalen welke aanpak de beste is en wat het Rijk hierin kan betekenen. Ik wil op basis van een goede analyse van de knelpunten, de marktsituatie en de marktperspectieven en met inachtneming van de initiatieven vanuit de markt, in de herfst mijn plannen op dit terrein presenteren.

Hoogachtend,

DE STAATSSECRETARIS VAN VERKEER EN WATERSTAAT,

mw. J.C. Huizinga-Heringa