

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

1321

Vragen van het lid **Alkaya** (SP) aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat over *het bericht «20 euro subsidie per container die van weg naar water gaat»* (ingezonden 20 december 2022).

Antwoord van Minister **Harbers** (Infrastructuur en Waterstaat) (ontvangen 20 januari 2023).

Vraag 1

Bent u bekend met het bericht «20 euro subsidie per container die van weg naar water gaat»?¹

Antwoord 1

Ja

Vraag 2

Deelt u de mening dat het noodzakelijk is dat meer transport van de weg naar de binnenvaart gaat en niet andersom?

Antwoord 2

Het verplaatsen van goederenvervoer van de weg naar spoor en water wordt gestimuleerd. Dit is onderdeel van het vigerende mobiliteitsbeleid, dat op dit punt zijn basis vindt in het coalitieakkoord «Omzien naar elkaar, vooruitkijken naar de toekomst».

Vraag 3

Deelt u de mening dat het dreigende wegvallen van kleine schepen dit doel niet dient en dat deze schepen nodig blijven voor een fijnmazig transportsysteem over water?

Antwoord 3

In de brief aan de Kamer van 30 november 2022 over de toekomst van de binnenvaart² staat dat verladers en bevrachters aangeven dat kleinschalig vervoer over de binnenwateren belangrijk is en blijft. In dat verband wordt ingegaan op het lopende onderzoek naar de effecten van het aflopen van de

¹ Binnenvaartkrant, 21 november 2022, «20 euro subsidie per container die van weg naar water gaat».

² Kamerstuk 31 409, nr. 373

zogenaamde overgangsbepalingen³ op de afname van het aantal (kleine) schepen. Dat onderzoek zal onder andere in kaart brengen of de afname van het aantal kleine schepen een negatief effect heeft op het verplaatsen van goederenstromen van de weg naar het water en wat de impact daarvan is op de bedrijvigheid die nu actief gebruik maakt van deze schepen. In het voorjaar van 2023 wordt uw Kamer geïnformeerd over de resultaten van het onderzoek.

Vraag 4

Bent u bereid om in het door u aangekondigde onderzoek naar de toekomstperspectieven van kleine binnenvaartschepen tevens de vraag op te nemen hoeveel bedrijven aan kleine vaarwegen voor hun leveranties afhankelijk zijn van het voortbestaan van de vloot schepen met een klein tonnage en kunt u daarbij tevens onderzoeken hoeveel banen hiermee gemoeid zijn?⁴

Antwoord 4

Zoals bij de beantwoording van vraag 3 is aangegeven, zal het lopende onderzoek ook in kaart brengen wat de impact is van de afname van kleine schepen op de bedrijvigheid die nu actief gebruik maakt van deze schepen. Voor de belangrijkste binnenhavens voor kleine schepen wordt een inschatting gemaakt van de effecten op de toegevoegde waarde en de werkgelegenheid voor deze havens.

Vraag 5

Bent u tevens bereid om in dat onderzoek uit te zoeken hoeveel bedrijven, die nu per schip bevracht kunnen worden, dat niet meer kunnen na het niet langer beweegbaar maken van bruggen?

Antwoord 5

De vraag in hoeverre bedrijven die nu per schip bevracht kunnen worden, dat niet meer kunnen na het niet langer beweegbaar maken van bruggen, maakt geen onderdeel uit van het onderzoek. Het onderzoek richt zich op het verkrijgen van inzicht in het effect van het aflopen van de overgangsbepalingen op het aantal schepen, de vervoerscapaciteit, de mogelijke knelpunten in dat verband en wie van deze knelpunten nadeel/schade ondervinden.

Vraag 6

Is u bekend, of kunt u inventariseren, met welke technische aanpassingen bestaande casco's van kleine schepen toekomstbestendig kunnen worden gemaakt nu er nauwelijks nog kleinere transportschepen worden geproduceerd?

Antwoord 6

Recentelijk is in de media aandacht besteed aan kleine schepen waarin Stage V of Euro VI motoren worden geplaatst met subsidie van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat.⁵ Met steun van de verlader varen deze schepen bovendien op 100% hernieuwbare brandstof. Dat is een zeer goede ontwikkeling. Deze schepen hebben immers een enorme sprong gemaakt richting toekomstbestendigheid. Uit eerdergenoemd onderzoek zal blijken in hoeverre deze schepen nog tegen knelpunten in de regelgeving aanlopen. Mocht dit inderdaad het geval zijn, dan zal het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat de eigenaren van dergelijke schepen ondersteunen bij een beroep op de hardheidsclausule van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart.

³ Bepalingen in de Europese standaard tot vaststelling van de technische voorschriften voor binnenschepen (ES-TRIN) waarvan de overgangstermijn in 2035/2041 afloopt. Voor elke technische eis is in het verleden door de Centrale Commissie voor de Rijnvaart een datum bepaald waarop bestaande schepen aan deze eis moeten voldoen. Deze data werden bepaald aan de hand van een onderzoek van het Duitse Versuchsanstalt für Binnenschiffbau e.V., Duisburg uit 2001. De overgangstermijnen die uiteindelijk zijn vastgesteld, zijn opgenomen in de ES-TRIN.

⁴ Kamerstuk 31 409, nr. 373.

⁵ Spitsen lopen voorop met toepassing biobrandstof – Binnenvaartkrant

Vraag 7

Welke acties onderneemt u verder om te voorkomen dat het aantal (kleine) binnenvaartschepen afneemt?

Antwoord 7

Hier ligt ook een opgave voor de markt zelf. De overheid kan niet in marktomstandigheden treden. Dat neemt niet weg dat in het kader van het lopende onderzoek naar de effecten van het aflopen van de overgangsbepalingen op het aantal (kleine) schepen ook bezien zal worden welke kansen er zijn voor (innovatieve) kleinschalige binnenvaartconcepten. Hierbij kan onder andere worden gedacht aan de invloed van nieuwe vervoersconcepten, hoe verladings hierop inspelen en initiatieven op het gebied van smart shipping.

Vraag 8

Bent u bereid om de scope van subsidieregeling Modal Shift te verbreden door deze mede in te zetten voor het toekomstbestendiger en duurzamer maken van de bestaande kleine binnenvaartvloot en het verhelpen van knelpunten op het vaarwegennet, zodat verladings ook in de toekomst een beroep op de kleine vloot kunnen blijven doen?

Antwoord 8

Zoals beschreven in de brief de Kamer van 15 november 2022 over de modal shift aanpak⁶ is de subsidieregeling Modal Shift een regeling die specifiek bedoeld is om meer goederen over het water (binnenvaart) of via het spoor te laten vervoeren in plaats van over de weg. De regeling richt zich daarbij op de opdrachtgevers van dergelijke transporten. Voor het toekomstbestendiger en duurzamer maken van de bestaande kleine binnenvaartvloot en het verhelpen van knelpunten op het vaarwegennet bestaan andere specifieke regelingen en maatregelen. Ondernemers kunnen voor verduurzaming een beroep doen op de «Tijdelijke subsidieregeling verduurzaming binnenvaartschepen 2021 – 2025». Voor het verhelpen van knelpunten op het vaarwegennet worden ook maatregelen genomen. In het coalitieakkoord is structureel € 1,125 miljard per jaar en € 1,25 miljard per jaar vanaf 2038 uitgetrokken voor de instandhouding van de wegen, het spoor, de bruggen, de viaducten en de vaarwegen. Een uitbreiding van de scope van de subsidieregeling Modal Shift is tegen deze achtergrond niet aan de orde.

Vraag 9

Wat kunt u ondernemen om obstakels op kleine vaarwegen weg te nemen en bijvoorbeeld spitsluitingen van bruggen te voorkomen?

Antwoord 9

Het Rijk is beheerder van de Rijksvaarwegen, dit betreft veelal grote doorgaande hoofdtransportassen en hoofdvaarwegen. Veel van de kleine vaarwegen, die niet onder de categorie hoofdtransportassen en -vaarwegen vallen, zijn in beheer van decentrale overheden. Het Rijksbeleid is erop gericht obstakels te verminderen in het belang van vlotheid en veiligheid. Dit doet IenW niet alleen, maar samen met de provincies, waterschappen en gemeenten. Succesvolle projecten zijn ook samen met medeoverheden opgezet, denk aan de 7x24 uursbediening op de Maas en Brabantse Kanalen van de afgelopen 10 jaar. In dit kader is recentelijk in het BO-MIRT 2022 afgesproken dat het Rijk de € 187.500 aan bedieningskosten van de Brabantse kanalen, waar het budget voor het jaar 2023 nog niet gedekt was, eenzijdig financiert.

Ook beoogt het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat met Rijkswaterstaat om obstakels als gevolg van bijvoorbeeld spitsluitingen van bruggen te beperken. Vaarwegbeheerders maken in onderling overleg met spoor- en wegbeheerders afspraken om de hinder voor de verschillende modaliteiten zoveel mogelijk te voorkomen.

Vraag 10

Welk effect op de CO₂-uitstoot wordt verwacht, als door afname van kleine binnenvaartschepen minder vracht per schip vervoerd kan worden?

⁶ Kamerstuk 34 244 nr. 3

Antwoord 10

Ervan uitgaande dat de schepen in CEMT-klassen I en II in aantal zullen afnemen, is nog niet te zeggen of de lading ook naar het wegvervoer zal gaan of dat deze wordt overgenomen door grotere schepen of dat verladende bedrijven hun activiteiten verplaatsen. Eerdergenoemd onderzoek moet daarover meer duidelijkheid geven. Tot die tijd kan niet worden ingeschat welk effect op de CO₂-uitstoot wordt verwacht, omdat nog niet bekend is wat de gevolgen betekenen voor de modal split. Daarbij moet worden opgemerkt dat in het kader van het Fit for 55-pakket maatregelen worden genomen om de CO₂-uitstoot van het wegverkeer verder te beperken. Denk hierbij bijvoorbeeld aan toepassing van hernieuwbare brandstoffen via de Richtlijn hernieuwbare energie.