

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

1635

Vragen van het lid **Van Haga** (Groep Van Haga) aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat over *nieuwe CCR-eisen voor de binnenvaart* (ingezonden 1 februari 2023).

Antwoord van Minister **Harbers** (Infrastructuur en Waterstaat) (ontvangen 21 februari 2023).

Vraag 1

Bent u bekend met het fragment van NPO Radio 1 van 28 januari 2023 «Bijna niet meer rendabel om als binnenschipper te varen»?¹

Antwoord 1

Ja.

Vraag 2

Heeft u inzicht in de impact die de nieuwe eisen van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR) heeft op de binnenvaart in Nederland?

Antwoord 2

De eisen waarnaar in het fragment wordt verwezen, zijn geen nieuwe eisen van de CCR. Het betreft eisen in de Europese standaard tot vaststelling van de technische voorschriften voor binnenschepen (ES-TRIN)², waarvan de overgangstermijn vanaf 1 januari 2035 afloopt. Vroeger golden nieuwe ingrijpende technische eisen alleen voor nieuw te bouwen schepen. In 2003 is echter, met instemming van de internationale brancheorganisaties, besloten om op termijn alle bestaande schepen aan te passen aan de stand van de techniek. Voor elke technische eis is toen, wederom met instemming van de internationale brancheorganisaties, een datum bepaald, waarop bestaande schepen aan deze eis moeten voldoen. De CCR heeft dat gedaan voor de vaart op de Rijn en de Europese Commissie voor de vaart buiten de Rijn. 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 op basis van dit onderzoek zijn vastgesteld, zijn opgenomen in de ES-TRIN.

¹ NPO Radio 1, 28 januari 2023, Bijna niet meer rendabel om als binnenschipper te varen | NPO Radio 1

² ES_TRIN_2021_nl.pdf (cesni.eu)

In 2011 heeft het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat opdracht gegeven aan het onderzoeksbureau KplusV om de gevolgen van de afloop van de overgangsbepalingen in kaart te brengen. Op basis van dit onderzoek en een aantal vervolgonderzoeken zijn destijds alternatieven aangenomen voor de reeks overgangsbepalingen die in 2010 en 2015 afliepen, welke voor de sector beter werkbaar zijn.

Het onderzoek uit 2011 identificeert echter ook een aantal knelpunten bij bepalingen waarvan de overgangstermijn vanaf 2035 afloopt. Het gaat hier onder andere om een aantal eisen aan verblijven, de breedte van de gangboorden, de plaats van het aanvaringsschot en het voorschip met ankernissen. Op dit moment wordt onderzoek gedaan naar de (economische) effecten van het aflopen van deze overgangsbepalingen op 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 3

Deelt u de mening dat transportvervoer over water zowel economisch als ecologisch te prefereren is boven transport over de weg?

Antwoord 3

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 4

Erkent u dat een verplaatsing van watervervoer naar de weg niet verenigbaar is met de door deze regering gesteunde «*modal shift*»?

Antwoord 4

Het beleid is gericht op modal shift van de weg naar spoor, water en buizen. Hiermee beoogt het kabinet een omgekeerde situatie (van spoor en water naar weg) zo veel mogelijk te voorkomen.

Vraag 5

Deelt u de mening dat in Nederland onze relatie en omgang met water uniek is en niet vergelijkbaar met andere EU-landen?

Antwoord 5

De transportsector is van groot belang voor de Nederlandse samenleving. Binnen de transportsector neemt vervoer over water een belangrijke plaats in. De binnenvaart en binnenhavens dragen in belangrijke mate bij aan economische groei, welvaart en werkgelegenheid, zowel in Nederland als in Europa.

Vraag 6

Bent u bereid om het belang van de Nederlandse binnenvaart in Brussel te verdedigen tegen CCR-regelgeving uit Straatsburg en te pleiten voor een uitzondering?

Antwoord 6

Er is geen sprake van verschil in technische voorschriften van de CCR en de EU. De voorschriften zijn in geharmoniseerde vorm ondergebracht in één technische standaard (zie de beantwoording bij vraag 2). Beide regelgevende kaders, van de EU³ en de CCR⁴, verwijzen naar de ES-TRIN en kennen een hardheidsclausule waarmee in individuele gevallen door de scheepseige-

³ Richtlijn (EU) 2016/1629 van het Europees Parlement en de Raad van 14 september 2016 tot vaststelling van de technische voorschriften voor binnenschepen, tot wijziging van Richtlijn 2009/100/EG en tot intrekking van Richtlijn 2006/87/EG.

⁴ Reglement Onderzoek Schepen op de Rijn (ROSR).

naar om een uitzondering van de voorschriften in ES-TRIN kan worden verzocht. De aanvraag van een hardheidsclausule wordt, afhankelijk van het type binnenschipcertificaat, door de Nederlandse delegatie ingediend bij de technische werkgroep van de EU (CESNI) of de CCR, maar het gaat om dezelfde procedure.⁵

Het behartigen van het belang van de Nederlandse binnenvaart is altijd het uitgangspunt bij het optreden in relevante internationale gremia. Daar is echter ook input van de sector voor nodig. Via het aanvragen van een hardheidsclausule kan de sector aantonen waar men tegenaan loopt. Het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat roept scheepseigenaren op van de hardheidsclausule gebruik te maken als zij niet aan de regels kunnen voldoen en zal alle medewerking verlenen aan aanvragen hiervoor. Als er meerdere aanvragen komen voor afwijking van dezelfde regels, zou dit op internationaal niveau argumenten kunnen creëren voor een meer algemene oplossing en/of herziening van deze regel.

Vraag 7

Maakt u zich zorgen om de Nederlandse binnenvaart?

Antwoord 7

Er moet de komende jaren het nodige gebeuren om de binnenvaart toekomstbestendig te maken. De maatregelen die daarvoor moeten worden genomen, zijn beschreven in de brief aan uw Kamer van 30 november 2022 over de toekomst van de binnenvaart.⁶ Deze maatregelen worden de komende maanden samen met de binnenvaartsector nader uitgewerkt in de vorm van een concrete actieagenda.

Vraag 8

Welke concrete acties gaat u ondernemen om de Nederlandse binnenvaart te beschermen tegen deze nieuwe one-size-fits-all regulering?

Antwoord 8

De Nederlandse delegatie heeft zich de afgelopen jaren internationaal hard gemaakt voor versoepeling van de meest knellende technische eisen (zoals stuurhuisglas, autokranen, geluid, vluchtwegen door keukens etc.). Daarmee is de sector honderden miljoenen aan verplichte investeringen bespaard. Op dit moment wordt onderzoek gedaan naar de bepalingen die vanaf 2035 in werking treden en wat het (economische) effect is van het aflopen van de overgangsbepalingen op het aantal schepen en de mogelijke knelpunten in dat verband. Uit dit onderzoek zal moeten blijken of aanvullende maatregelen nodig en mogelijk zijn.

⁵ https://www.cesni.eu/wp-content/uploads/2019/04/Guide_Sp_craft_nl.pdf#search=%22ont-heffing%22.

⁶ Kamerstuk 31 409, nr. 373