

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

276

Vragen van het lid **Verkuijlen** (VVD) aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat over *de binnenvaart* (ingezonden 8 oktober 2025).

Antwoord van Minister **Tieman** (Infrastructuur en Waterstaat) (ontvangen 27 oktober 2025).

Vraag 1

Bent u bekend met het rapport «Ontwikkeling van de transportprestatie en marktaandeelen van de binnenvaart op de Rijn, Donau en in de Europese Unie»?¹

Antwoord 1

Ja.

Vraag 2

Hoe reflecteert u op de conclusie van het rapport dat de gewenste verschuiving van goederen en personenvervoer van de weg naar duurzamere vervoersvormen zoals de binnenvaart (modal shift) nog uitblijft, wat verder versterkt wordt door de geplande uitfasering van fossiele brandstoffen?

Antwoord 2

Het Ministerie van IenW volgt de conclusie uit het rapport dat de gewenste verschuiving in het goederenvervoer van de weg naar de binnenvaart nog uitblijft. Echter, de koppeling die wordt gelegd tussen het uitblijven van deze verschuiving in marktaandeelen en de inzet op modal shift, wordt niet gedeeld. De modal shift aanpak stimuleert op de drukste routes het verplaatsen van de transporten van de weg naar de binnenvaart en het spoor. Dat doet IenW primair vanuit het oogpunt van een betere doorstroming en bereikbaarheid, waarbij de keuze voor de per tonkilometer minder CO₂-uitstotende binnenvaart en het spoor ook bijdraagt aan de verduurzaming van het goederenvervoer. Dat is wat anders dan het sturen op de – in het rapport aangehaalde – verdeling van het goederenvervoer over de modaliteiten (modal split). In deze modal split wegen ook de grote wegtransportonderdelen als de distributie en het vervoer over korte afstanden buiten de corridors zwaar

¹ Bureau Voorlichting Binnenvaart, juni 2025, <https://bureauvoorlichtingbinnenvaart.nl/wp-content/uploads/2025/08/2025-06-13-Rapport-Binnenvaart-Marktontwikkeling-finaal-voor-publicatie-1.pdf>

mee. Het al langer teruglopende marktaandeel van de binnenvaart binnen het goederenvervoer is beter te verklaren uit de snelle groei van het wegvervoer na de introductie van de goederencontainer. Zoals het rapport laat zien kent de binnenvaart in volumes nog wel een bescheiden groei, maar is deze veel kleiner dan de groei van het wegtransport. De doelstelling van de huidige modal shift aanpak is een permante verschuiving van circa 440.000 containers per jaar op de belangrijkste achterlandverbindingen. De verwachting is dat dit doel wordt gehaald in 2027. De ervaringen met deze modal shift aanpak maakt het bij de verwachte toename van de congesties op de weg wel aantrekkelijker voor verladers en andere opdrachtgevers om blijvend te kiezen voor de binnenvaart of het spoor voor transporten. Dit zal de binnenvaart wel moeten bewerkstelligen in concurrentie met de andere modaliteiten.

Vraag 3

Ziet u aanleiding om de binnenvaart beter te faciliteren in de gewenste energietransitie?

Antwoord 3

Een tijdige start met de energietransitie is van belang om ook in de toekomst mee te blijven tellen als transportmodaliteit. Ook voor een stabiel en realistisch transitiepad is het nodig om al in de komende jaren concrete stappen te zetten. Binnenvaartschepen kennen immers een lange levensduur en zijn kapitaalintensief.

Nederland heeft zich door nationale en internationale afspraken gecommitteerd aan een klimaatneutrale binnenvaart in 2050. Normerings- en beprijzingsmaatregelen (REDIII en ETS2) zullen er op termijn voor zorgen dat de businesscase voor verduurzaming verbetert, doordat het prijsverschil tussen fossiele brandstoffen en duurzame energiedragers steeds kleiner wordt. Deze maatregelen kennen echter een ingroeipad, waardoor investeringen in verduurzaming in de komende jaren nog een onrendabele top kennen. Om binnenvaartondernemers te ondersteunen die nu al stappen willen zetten richting klimaatneutraal, stelt het kabinet in verschillende subsidieregelingen middelen beschikbaar. Zo bieden twee Nationaal Groeifondsprojecten (het Maritiem Masterplan en Zero Emission Services) de mogelijkheid om nieuwe technieken in de praktijk te demonstreren, en is er vanuit het Klimaatfonds tot en met 2030 ruim € 220 miljoen beschikbaar voor de snelle opschaling van zulke technieken. Allereerst wordt een deel van deze middelen ingezet om motorfabrikanten te faciliteren in een versnelde ontwikkeling van motoren op waterstof en methanol. Vervolgens wordt een grotere subsidieregeling ingericht die scheepseigenaren ondersteunt bij investeringen in emissieloze aandrijflijnen. Denk dan bijvoorbeeld aan elektrificatie in combinatie met een batterij of brandstofcel, of aandrijflijnen voor varen op hernieuwbare brandstoffen zoals waterstof en methanol. Ook wordt binnen deze regeling onderzocht hoe hybride aandrijflijnen in de praktijk kunnen functioneren. Met dit stimulerend beleid wordt voorkomen dat het transitiepad voor de binnenvaart onrealistisch kort wordt en de (inter)nationale doelen voor een nagenoeg emissieloze binnenvaart in 2050 niet gehaald worden. Daarnaast voeren de Minister van IenW en de Staatssecretaris van Financiën (Fiscaliteit, Belastingdienst en Douane) een verkenning uit naar de verlaging van de energiebelasting op elektrisch varen in de binnenvaart. Het is aan een nieuw kabinet om een besluit te nemen over de vraag of er méér nodig is in de vorm van verdere ondersteuning aan binnenvaartondernemers.

Vraag 4

Welke mogelijkheden ziet u om het aandeel van de binnenvaart in de transportvolumes te vergroten, gezien het feit dat het aandeel van de binnenvaart op dit moment structureel daalt (15% in 2023)?

Antwoord 4

Er zijn verschillende uitdagingen en transities die impact hebben op de binnenvaart, waaronder verduurzaming en infrastructuur. Veel infrastructuur is verouderd en wordt intensiever gebruikt waardoor we voor de grootste instandhoudingsopgave ooit staan. Daarnaast moet onze infrastructuur ook toekomstbestendig worden gemaakt vanwege de effecten van klimaatverandering (meer periodes van extremen, zoals droogte en laagwater). Deze

opgaven dwingen het toekomstige goederenvervoer tot een nauwe samenwerking over de breedte van het transportsysteem en in de keten. Dit zal in belangrijke mate multimodaal moeten zijn om zo de kansen van het geïntegreerde transportsysteem te kunnen benutten. De verschillende modaliteiten zullen dat vanuit de eigen sterke punten moeten doen. Zo is de binnenvaart in staat tegen een concurrerende prijs omvangrijke en zware transporten uit te voeren met per tonkilometer een lage CO₂-uitstoot. Binnen de transportketen heeft de binnenvaart daarmee een centrale rol bij bijvoorbeeld het vervoer van grond- en brandstoffen en van bouw materiaal. Het ten volle kunnen benutten van de kansen vergt een versterking van de logistieke efficiëntie van de lange afstandstransporten zoals ook de inzet is van de programma's voor de goederenvervoercorridors, de ontwikkeling van de multimodale knooppunten op deze corridors (via de realisatie pacts tussen Rijk en regio) en de inzet op een blijvend goede bereikbaarheid van bijvoorbeeld de Rotterdamse mainport.

In de Miljoenennota 2026 heeft het kabinet voor deze versterking van het multimodale transport een aanvullend budget beschikbaar gesteld van 79 miljoen euro voor 2026 en 2027. Daarnaast vergt dit een inzet op een modernisering en verdere verduurzaming van de binnenvaartsector zelf. Hiervoor is door IenW de Binnenvaarttafel opgericht, waarmee wordt beoogd om uitvoering te geven aan de actieagenda Toekomstvisie Binnenvaart. Daarbij gaat het om de volgende thema's: energietransitie, toekomstbestendige vaarwegen, ketenoptimalisatie en digitalisering.

Vraag 5 en 6

Welke concrete stappen zet u om binnenvaartondernemers en hun consortia actief te ondersteunen bij het aankloppen bij het Europese Innovation Fund en Competition Fund, gezien sommige binnenvaartondernemers de kennis en bemensing missen voor complexe EU-fondsaanvragen en matchingsfinanciering een grote drempel vormt?

Bent u bereid om samen met de sector een aanjaagteam op te richten dat kansrijke projecten helpt professionaliseren en gezamenlijke aanvragen faciliteert?

Antwoord 5 en 6

De Rijksdienst voor Ondernemend Nederland (RVO) fungeert als een centraal punt voor Nederlandse ondernemers en organisaties die willen deelnemen aan Europese innovatie- en subsidieprogramma's op uiteenlopende themagebieden. RVO biedt ondersteuning bij het indienen van aanvragen met advies en informatie, ook voor binnenvaartondernemers. RVO werkt ook, mede op verzoek van IenW, aan een centrale online landingspagina voor de maritieme sector. Op deze landingspagina zullen ook Europese ondersteuningsmogelijkheden inzichtelijk gemaakt worden. De landingspagina zal richting het einde van dit jaar beschikbaar zijn.

Voor de energietransitie in de binnenvaart stelt het kabinet uit verschillende fondsen middelen beschikbaar. Het antwoord op vraag 3 gaat hier nader op in.

Vraag 7 en 8

Bent u van plan er op korte termijn voor te zorgen dat elektrische en waterstofschepen fiscaal gelijkwaardig worden gesteld aan dieselschepen, bijvoorbeeld via een teruggaafregeling of vrijstelling voor duurzame energiedragers, gezien gasolie vrijgesteld is van accijns en dit verduurzaming in de weg staat?

Ziet u mogelijkheden (binnen EU-verband of nationaal) om elektrische en waterstofschepen fiscaal (meer) gelijkwaardig te behandelen aan dieselschepen, bijvoorbeeld via een teruggaafregeling of vrijstelling voor duurzame energiedragers, gezien gasolie vrijgesteld is van accijns en dit verduurzaming in de weg staat?

Antwoord 7 en 8

Het kabinet streeft naar een fiscaal stelsel waarin de vervuiler betaalt en waarin duurzame alternatieven niet fiscaal worden benadeeld. Het is echter niet mogelijk om het gebruik van gasolie (diesel) in de binnenvaart te belasten, omdat hier op basis van de Herzene Rijnvaartakte (Akte van Mannheim uit 1868) en het daarbij behorende Gasolieprotocol een vrijstelling

van accijns voor geldt. Nederland maakt zich in de Centrale Commissie voor de Rijnvaart sterk voor een op termijn gezamenlijke afschaffing van de accijnsvrijstelling. Een amenderingsvoorstel voor zowel de Akte als het Gasolieprotocol moet unaniem worden aangenomen. De afschaffing van de accijnsvrijstelling wordt niet op korte termijn verwacht.

Waterstofscheepen zijn geen accijns verschuldigd, waardoor de accijnsdruk al op gelijk niveau ligt met die van dieselscheepen. Het elektriciteitsverbruik van binnenvaartscheepen is belast overeenkomstig de reguliere energiebelastingssystematiek. Dit leidt tot een ongelijke fiscale behandeling tussen brandstof en elektrisch aangedreven binnenvaartscheepen, wat onwenselijk is in het licht van de energietransitie. Omdat de afschaffing van de accijnsvrijstelling niet op korte termijn wordt verwacht, verkennen het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat en het Ministerie van Financiën intussen welke vragen en overwegingen spelen bij een eventuele aanpassing van de energiebelasting ten behoeve van elektrisch aangedreven schepen. Daarbij worden de uitvoeringstechnische en Europeesrechtelijke aspecten betrokken, evenals de vraag of een fiscale maatregel passend en uitvoerbaar is. Zodra deze verkenning is afgerond, wordt de Kamer over de uitkomsten geïnformeerd.

Vraag 9

Hoe verhouden volgens u de huidige bemanningseisen tot het feit dat schepen steeds moderner en meer geautomatiseerd worden?

Antwoord 9

De bemanningseisen in de binnenvaart hebben als doel om de veiligheid aan boord van binnenscheepen te garanderen. Ontwikkelingen in het kader van geautomatiseerd varen (smart shipping) kunnen ertoe leiden dat de binnenvaart veiliger wordt en dat er op termijn met minder bemanning kan worden gevaren. Innovatieve trackpilots aan boord van binnenvaartscheepen kunnen bijvoorbeeld waarschuwen voor mogelijke aanvaringen en inspecties aan de infrastructuur kunnen met varende drones plaatsvinden zonder de inzet van duikers. Het ministerie en de Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR) hebben veel aandacht voor het onderwerp smart shipping. In dit kader worden nationaal en internationaal proefprojecten met smart shipping-toepassingen gedaan en onderzoeken uitgevoerd. Die proefprojecten en ontwikkelingen vinden plaats binnen de huidige bemanningseisen die zijn gebaseerd op het Reglement Scheepvaartpersoneel op de Rijn van de CCR. Als onderdeel van de verdere ontwikkelingen wordt binnen de CCR ook gekeken naar de mogelijkheden voor het aanpassen van de vereiste bemanning aan boord, waarbij ten minste een gelijkwaardig veiligheidsniveau wordt gewaarborgd. Daarnaast wordt er in het Europees Comité voor de opstelling van standaarden voor de binnenvaart (CESNI) al sinds enige jaren met sociale partners gesproken over de gewenste samenstelling van de bemanning aan boord van binnenvaartscheepen. Ook hier is er expliciet aandacht voor de ontwikkelingen op het gebied van automatisering.

Vraag 10

Deelt u de mening dat de bemanningseisen verouderd zijn en groei van de sector in de weg staan?

Antwoord 10

De huidige bemanningseisen zijn over het algemeen passend om een veilige vaart te kunnen garanderen voor het overgrote deel van de binnenvaartvloot. Wel is het belangrijk om innovaties te faciliteren die bij kunnen dragen aan de veiligheid en het concurrentievermogen van de sector, zoals smart shipping. Daarom zijn er zowel in het Binnenvaartpolitiereglement (Bpr) als het Rijnvaartpolitiereglement (Rpr) mogelijkheden opgenomen om deze innovaties operationeel te testen. De feedback uit deze proefprojecten is belangrijk voor de modernisering en aanpassing van de bemanningsvereisten.

Vraag 11

Hoe beoordeelt u de verschillen tussen Nederland en Vlaanderen in het aanjagen van «smart shipping», waarbij technologieën worden ingezet om schepen slimmer te besturen?

Antwoord 11

Vlaanderen en Nederland zijn beiden koplopers/aanjagers op het gebied van smart shipping. De Nederlandse overheid werkt in verschillende fora met de Belgische collega's samen om grensoverschrijdende proefprojecten mogelijk te maken en te werken aan aanpassingen in de wet- en regelgeving.

Vraag 12

Kan de Nederlandse overheid ook samenwerken met de sector om ervaring op te doen met slimme systemen en op afstand varen?

Antwoord 12

Het opdoen van ervaring met slimme systemen en op afstand bestuurd varen is cruciaal om geïnformeerde besluiten te nemen in het aanpassen van de regelgeving om nieuwe technologieën op een veilige manier te implementeren. Daarin biedt het ministerie de ruimte met de ontheffingsmogelijkheden in het Bpr en Rpr om proefprojecten mogelijk te maken. Daarnaast werkt de Nederlandse overheid ook nauw samen met de sector op algemene vraagstukken met betrekking tot smart shipping. Dat gebeurt zowel in Nederland door deelname aan het publiek-private samenwerkingsverband voor smart shipping «SMASH!» als internationaal door innovatieve bedrijven te consulteren bij herziening van internationale regelgeving.

Vraag 13

Bent u bereid om subsidies voor gebruikers toegankelijker te maken, zodat de implementatie van smart shipping wordt versneld?

Antwoord 13

De sector investeert veel in smart shipping-technologie omdat deze technologie de sector kan helpen om veiliger en concurrerender te worden. Het gebruik van technologieën die binnen de kaders van de regelgeving kunnen worden toegepast, zoals slimme trackpilots, stijgt explosief vanwege deze voordelen. Daarnaast worden vanuit de sector investeringen gedaan in technologie die verder getest en ontwikkeld zal worden omdat dit tot voordelen in de business case kan leiden. Vanwege de vele ontwikkelingen in de sector op dit gebied ligt het niet voor de hand om aanvullende subsidies beschikbaar te stellen.