

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

### 2332

Vragen van het lid **Smaling** (SP) aan de Minister van Infrastructuur en Milieu over *te weinig capaciteit van beunschepen* (ingezonden 1 april 2016).

Antwoord van Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus** (Infrastructuur en Milieu) (ontvangen 19 april 2016).

#### Vraag 1

Wat is uw reactie op het rapport van Panteia, dat in opdracht van de Stichting Beunschepen onderzoek heeft uitgevoerd naar de toekomst en vernieuwing van de binnenvaartvloot?<sup>1</sup>

#### Antwoord 1

Het rapport «Toekomst en vernieuwing vloot zand- en grindvervoer» van Panteia d.d. maart 2016 biedt naar mijn oordeel een helder en compleet inzicht in de ontwikkelingen en de verwachtingen voor de toekomst in dit segment van de binnenvaart. De op pag. 23 en 24 beschreven knelpunten in het vervoer van bouwmaterialen per binnenvaart onderschrijf ik volledig en passen geheel bij de conclusies uit het rapport «Versterking van de marktstructuur in de binnenvaart; Een inventarisatie van mogelijkheden voor commerciële samenwerkingsverbanden», samengesteld door onderzoeksbureau STC-Nestra B.V. in samenwerking met Maverick Advocaten N.V. in opdracht van mijn ministerie en per brief d.d. 23 maart 2015 aan uw Kamer toegezonden (Kamerstuk 31 409, nr. 79).

#### Vraag 2

Deelt u de conclusie dat er naast grotere nieuwbouwschepen vooral behoefte is aan kleinere schepen (650 tot 1.500 ton)? Kunt u uw antwoord toelichten?<sup>2</sup>

#### Antwoord 2

Ik beschik niet over gegevens over de ontwikkelingen in dit segment van de binnenvaart die andere conclusies zouden rechtvaardigen.

<sup>1</sup> Scheepvaartkrant, 23 maart 2016, «Zonder nieuwbouw beunschepen kan in toekomst niet aan capaciteit worden voldaan», <http://reader.scheepvaartkrant.nl/default.asp?editie=409&pagina=1>

<sup>2</sup> Panteia, 17 maart 2016 <http://www.panteia.nl/Nieuwsoverzicht-Panteia/Dringend%20behoefte%20aan%20nieuwe%20beunschepen#.Vvuq7nou70>

### Vraag 3

Kunt u aangeven welk effect het inkrimpen van de vloot van beunschepen met ongeveer honderd schepen heeft op de toename van vrachtverkeer over de weg?

### Antwoord 3

Dat het aantal beunschepen sinds 2005 met circa 100 is teruggelopen, betekent niet noodzakelijk dat het vervoer over de weg van zand en grind sindsdien is toegenomen. In dit verband wijs ik vooral op de afname van de vraag naar dit vervoer tengevolge van de economische crisis in 2008 en volgende jaren.

### Vraag 4

Deelt u de mening dat een gedifferentieerde binnenvaartvloot van groot belang is om tot een modalshift van wegtransport naar binnenvaart te komen, zoals ook verwoord in het Europees witboek voor transport? Kunt u uw antwoord toelichten?

### Antwoord 4

Ik onderschrijf de mening dat een gedifferentieerde binnenvaartvloot optimale kansen biedt voor goederenvervoer over water. Het benutten van alle typen beschikbare vaarwegen voor transport van goederen kan bijdragen aan de vermindering van de congestie op het wegennet.

### Vraag 5

Neemt u maatregelen om een gedifferentieerde binnenvaartvloot, die van belang is voor het bevaren van kleinere vaarwegen, in stand te houden? Zo ja, waarom hebben deze niet kunnen voorkomen dat er vele schepen via de sloop zijn verdwenen?

### Antwoord 5

Het verdwijnen van schepen via de sloop vindt zijn oorzaak primair in de leeftijdsopbouw van schepen en bemanning. Voor beunschepen komt uit de studie van Panteia naar voren dat de hoge gemiddelde leeftijd van ondernemers op beunschepen in relatie tot ontbreken van bedrijfsopvolging, en de hoge gemiddelde leeftijd van beunschepen belangrijke redenen zijn voor het verdwijnen van beunschepen uit de markt.

Wat betreft het bevorderen van de inzet van kleine schepen in het goederen-transport heeft de overheid een voorwaardenscheppende rol. Vanuit mijn nationale verantwoordelijkheid voor de vaarweginfrastructuur geef ik bij keuzes prioriteit aan de belangrijkste hoofdvaarwegen met grote volumes. Provincies en gemeenten onderhouden en beheren de infrastructuur op kleinere vaarwegen. Een goede bevaarbaarheid van kleine vaarwegen is hiermee geborgd. Via het programma Quick wins binnenhavens heb ik gemeenten ondersteund om kleinere vaarwegen te verbeteren en te benutten. Het is uiteindelijk aan logistieke partijen en regio's zelf om te zoeken naar kansen om deze vaarwegen optimaal te benutten.

Verder acht ik het mijn taak om zo veel als mogelijk belemmeringen in regelgeving voor de introductie van nieuwe kleine schepen weg te nemen. Bij de ontwikkeling van nieuwe regelgeving op het gebied van verduurzaming van de binnenvaartvloot alsook de bemanningssamenstelling van binnenvaartschepen zal ik de specifieke kenmerken van kleine schepen meenemen.

### Vraag 6

In hoeverre dragen volgens u de eisen van het Reglement Onderzoek Schepen op de Rijn (ROSR-eisen) van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR) en de milieueisen van Rotterdam bij aan de versnelde sloop van binnenvaartschepen? Kunt u uw antwoord toelichten en daarbij in ogenschouw nemen dat de Duitse overheid al in 2001 heeft geconcludeerd<sup>3</sup> dat een groot deel van de schepen nooit aan de ROSR-eisen kan voldoen?

---

<sup>3</sup> Auswirkungen von Übergangsbestimmungen in den technischen Vorschriften für Binnenschiffe, juni 2001

#### Antwoord 6

In 2011 heb ik de gevolgen van het aflopen van de overgangstermijnen bij de bepalingen van het ROSR voor de bestaande vloot laten onderzoeken.<sup>4</sup> Uit dit onderzoek kwam naar voren dat op grond van de geschatte demografie van de ondernemers in de sector, de leeftijd van de scheepsmotoren in relatie tot de boekwaarde van de schepen en de eisen aan luchtkwaliteit, redelijkerwijs kan worden verwacht dat verreweg het grootste deel van de ondernemers met een schip in de klassen I (250 tot 400 ton) en II (400 tot 650 ton), de onderneming zullen hebben beëindigd tegen het jaar 2025. Dit is geen gevolg van de CCR-eisen, maar van natuurlijk verloop.

Op basis van het onderzoek valt te verwachten dat vanaf 2015 een deel van de schippers met schepen van de klassen I en II als gevolg van de overgangsbepalingen *versneld* de onderneming zal beëindigen. Daarbij moet worden aangetekend dat in 2011 nog geen sprake was van een moratorium op de meest knellende eisen, zoals bijvoorbeeld de geluidseisen en de eisen aan autokranen. Mijn verwachting is dat voor deze knelpunten passende oplossingen kunnen worden gevonden.

U refereert in uw vraag aan het onderzoek van het Duitse Versuchanstalt für Binnenschiffbau uit 2001. Dit onderzoek is door de CCR gebruikt om in 2003 de overgangstermijnen bij de verschillende ROSR-bepalingen vast te stellen. De overgangstermijnen die daaruit voortvloeiden hadden de instemming van alle CCR en EU-lidstaten, maar ook van de internationale brancheorganisaties in de binnenvaart.

#### Vraag 7

Wat is de reden dat u ondanks meerdere uitspraken van de Tweede Kamer nauwelijks progressie boekt om de vergaande ROSR-eisen, die zeker voor kleinere schepen het einde van hun bestaan betekenen, van tafel te krijgen?

#### Antwoord 7

Ik deel uw beeld dat er weinig progressie wordt geboekt niet. In mijn brief van 8 december 2015 (Kamerstuk 31 409, nr. 94) heb ik u geïnformeerd over de afspraken die op mijn initiatief in de CCR gemaakt zijn omtrent het verzachten van de gevolgen van bepaalde technische eisen. Voor het aanpassen van die eisen is onderzoek nodig. Daarom is een termijn van drie jaar afgesproken, waarbinnen verdere besluitvorming zal plaatsvinden. Het is dan ook wat voorbarig om te concluderen dat er nauwelijks progressie geboekt zou worden.

#### Vraag 8

Kunt u zich het rapport «Schepen van de toekomst» uit 2002 herinneren, waarin de CCR aangeeft «Bij het saneren van de bestaande situatie ware te vermijden dat bepaalde vlootsegmenten naar verhouding zwaarder getroffen worden dan andere» en «Daarom dienen criteria als evenwichtigheid en proportionaliteit (met betrekking tot de verhouding tussen een grotere veiligheid en vereiste inspanning) mede uitgangspunt te zijn van te treffen maatregelen en hun uitwerkingen»?

#### Antwoord 8

Ja.

#### Vraag 9

Bent u van mening dat de huidige ROSR-eisen van de CCR voldoende evenwichtig en proportioneel zijn, zoals in 2002 door de CCR zelf is aangegeven in haar rapport? Kunt u uw antwoord toelichten?

#### Antwoord 9

Zoals ik in mijn antwoord op vraag 6 al aangaf, heeft de CCR in 2003 de beslissing om de bestaande eisen van een overgangstermijn te voorzien, genomen na een uitgebreid onderzoek door het Duitse Versuchanstalt für Binnenschiffbau. Hierbij zijn zowel kosten als veiligheidsaspecten in aanmerking genomen.

<sup>4</sup> KplusV Organisatie Advies, Onderzoek en beleidsadvies overgangsbepalingen binnenvaart, Arnhem 4 augustus 2011

Vraag 10

Bent u bereid om kleinere binnenvaartschepen uit te zonderen van de ROSR-eisen, los van de CCR, zoals door de Kamer reeds is verzocht? Kunt u uw antwoord toelichten?

Antwoord 10

De technische eisen aan schepen zijn onderdeel van de regelgeving van zowel de EU als de CCR. De manier waarop deze regels doorwerken in Nederland heb ik uiteengezet in mijn brief van 8 december 2015. Zij zijn op grond van internationaal recht bindend voor de lidstaten van de EU en de CCR. Ik heb dus niet de mogelijkheid om uitzonderingen te maken.