

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

3233

Vragen van het lid **Bashir** (SP) aan de staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu over *subsidie op schone motoren voor de binnenvaart* (ingezonden 20 juni 2012).

Antwoord van staatssecretaris **Atsma** (Infrastructuur en Milieu) (ontvangen 21 augustus 2012) Zie ook Aanhangsel Handelingen, vergaderjaar 2011–2012, nr. 2993.

Vraag 1

Bent u van mening dat het stimuleren van het gebruik van schone motoren niet alleen moet gelden voor vrachtverkeer over de weg, maar ook voor vracht over het water? Zo nee, vanwaar deze rechtsongelijkheid?

Antwoord 1

De gewenste reductie in de uitstoot van verontreinigende stoffen moet door zowel (vracht)verkeer over de weg als over het water worden gerealiseerd. Juist daarom zet ik in op het versnellen van de ontwikkeling van innovatieve technieken en de toepassing daarvan in de diverse sectoren. Welke instrumenten daarbij op welk moment het meest effectief zijn kan echter per sector verschillen.

Vraag 2

Bent u van mening dat een subsidieregeling voor schone motoren in de binnenvaart helpt deze belangrijke economische sector verder te verduurzamen?¹ Zo nee, waarom niet?

Antwoord 2

Een subsidieregeling is niet per definitie de meest effectieve manier om een sector te verduurzamen. Uit de evaluatie van de VERS-subsidieregeling voor schone motoren in de binnenvaart (Kamerstuk 30 523, nr. 40) is gebleken dat een dergelijke regeling pas effectief is in combinatie met een naderende aanscherping van de Europese emissienormen voor binnenscheepsmotoren. Een voorstel van de Europese Commissie hiervoor wordt niet eerder verwacht dan 2013, waarna het nog ten minste 3 tot 5 jaar zal duren voordat nieuwe emissienormen van kracht worden.

Vooruitlopend hierop is het voor de verduurzaming van de binnenvaartsector vooral van belang om kennis over de mogelijkheden van milieutechnische

¹ http://www.bovagrkrant.nl/home/46754-uitwerking_euro_6subsidie_voor_zomerreces.html

verbeteringen te vergaren en te delen. Ik heb daarom eerder het initiatief genomen om te komen tot zogenaamde Milieuverbeterplannen. Deze beogen slimme technologische maatregelen te ontwikkelen waarmee op kosteneffectieve wijze bestaande binnenscheepsmotoren schoner gemaakt kunnen worden. Ik heb hier in totaal € 2.5 mln in geïnvesteerd. De kennis die in deze demonstratieprojecten wordt ontwikkeld, komt ter beschikking aan de gehele binnenvaartsector.

Vraag 3

Bent u bereid om, tegelijkertijd met de uitwerking van de subsidieregeling voor Euro VI-vrachtwagens, ook een regeling uit te werken voor de binnenvaart voor scheepsmotoren, die voldoen aan de hoogste CCR-eisen (Centrale Commissie voor de Rijnvaart)? Zo nee, waarom niet? Hoe en wanneer stimuleert u dan wel de toepassing van schonere scheepsmotoren?

Antwoord 3

Zoals bij vraag 2 aangegeven, zou een dergelijke regeling slechts effectief kunnen zijn in combinatie met een naderende aanscherping van de Europese emissienormen. Stimulering van nieuwe motoren die voldoen aan de huidige CCR-norm is niet aan de orde. Immers plaatsing van deze motoren in nieuwe en bestaande schepen is verplicht sinds de norm in 2007 van kracht is geworden.

Vooruitlopend op een voorstel voor nieuwe Europese emissienormen voor binnenscheepsmotoren blijf ik mij inspannen voor een verdere verduurzaming van de binnenvaart. Naast de eerder genoemde Milieuverbeterplannen, wijs ik bijvoorbeeld op de onlangs gesloten Green Deal LNG, die de toepassing van deze schone brandstof in de binnenvaart moet stimuleren. Daarin past onder meer de door de minister van Infrastructuur en Milieu gedane investeringsimpuls voor de aanleg van LNG vulpunten.