

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

2187

Vragen van het lid **Bashir** (SP) aan de minister van Infrastructuur en Milieu over *de crisis in de binnenvaart en nieuwe motorenrichtlijn voor binnenvaartschepen* (ingezonden 22 april 2013).

Antwoord van minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus** (Infrastructuur en Milieu) (ontvangen 14 mei 2013)

Vraag 1 en 2

Hoe ver is het Transitiecomité Binnenvaart inmiddels met het plan om de Europese Commissie succesvol te verzoeken om de crisis voor de binnenvaart uit te roepen? Heeft u de voorzitter van het Transitiecomité Binnenvaart al gemaand tot spoed?

Deelt u de mening dat het komen tot een goed plan – gezien de situatie in de binnenvaart – geen maanden meer op zich kan laten wachten? Zo ja, wat gaat u er aan doen zodat er zo snel mogelijk een plan op tafel ligt? Indien nee, wat is dan uw deadline om de Europese Commissie te verzoeken om de crisis voor de binnenvaart uit te roepen?

Antwoord 1 en 2

In het kader van de Richtlijn 96/75/EU kan een Lidstaat in het geval van ernstige verstoring van de markt van goederenvervoer over binnenwateren in de Gemeenschap de Commissie verzoeken passende maatregelen te nemen. De Staatssecretaris voor Mobiliteit in België heeft recent besloten om de Europese Commissie te verzoeken om de crisis in de binnenvaart uit te roepen. Op dit moment wordt door België gewerkt aan de onderbouwing van het verzoek. Vooruitlopend op het formele verzoek, heeft de Belgische federale overheid met ondersteuning van de drie Gewesten de Europese Commissie verzocht om zo snel mogelijk een vergadering van het binnenvaartcomité conform Richtlijn 91/672/EG (bestaande uit alle Lidstaten die met binnenvaart te maken hebben) samen te roepen om na te gaan hoe de situatie in de verschillende landen zich ontwikkelt en of het aangekondigde Belgische verzoek op steun kan rekenen en er bereidheid bestaat om op EU-niveau maatregelen te nemen.

In herhaalde contacten met de Staatssecretaris voor Mobiliteit alsook met de verantwoordelijke bewindspersoon in Vlaanderen heb ik mijn steun toegezegd voor het Belgische initiatief om tot aanmelding van de crisis over te gaan. Aangezien een crisismelding louter dient om de in Richtlijn 96/75/EG voorgeschreven procedure bij de Europese Commissie in gang te zetten, heeft een tweede crisismelding door een ander land geen toegevoegde

waarde. Ter voorbereiding van de door België gevraagde spoedige samenkomen van het binnenvaartcomité, heb ik op korte termijn overleg met de voor de aanpak van het capaciteitsoverschot in de grote droge ladingvaart (> 2000 ton) meest relevante partijen op nationaal niveau om tot een breed gedragen Nederlandse inbreng te komen. Vanuit het Transitiecomité Binnenvaart zal hieraan ondersteuning worden gegeven.

Vraag 3 en 4

Wilt u eigenlijk wel echt dat de crisis voor de binnenvaart uitgeroepen wordt? Heeft u eigenlijk wel een haalbaar verzoek neergelegd bij de branche om met concrete voorstellen te komen, vooral met het oog op uw voorwaarden voor draagvlak bij schippers, verladers en financiers? Zijn het niet drie partijen die tegengestelde belangen vertegenwoordigen? Kunt u in uw antwoord toelichten hoe de voorstellen van de branche er volgens u uit zouden kunnen zien?

Deelt u de mening dat uw inzet tot nu toe op zijn zachtst gezegd zeer teleurstellend is? Zo ja, hoe gaat u zich beter inzetten voor de binnenvaartschippers? Zo niet, kunt u dan uitleggen op welke manier schippers iets van uw inzet gemerkt hebben?

Antwoord 3 en 4

Ik herken mij in het geheel niet in het beeld dat naar voren komt uit de beide vragen. Tijdens het Algemeen Overleg over zee- en binnenvaart op 6 februari jl. heb ik uw Kamer uitgebreid geschetst wat mijn inzet voor de binnenvaart is. Ook heb ik, zowel tijdens het AO van 6 februari als tijdens het VAO op 14 maart jl., aangegeven bereid te zijn om samen met de sector op korte termijn het gesprek aan te gaan met de Europese Commissie over een mogelijke Europese aanpak van de crisis in de binnenvaart. Ik blijf daarbij benadrukken dat, willen dergelijke initiatieven succesvol zijn, er concrete voorstellen moeten liggen uit de sector die op korte termijn effectief zijn, op breed draagvlak kunnen rekenen en moeten passen binnen het (nationale en Europese) mededingingsrecht. Ook voor de Europese Commissie zullen deze criteria een doorslaggevende rol spelen in de beoordeling van een nieuwe crisismelding en mogelijke maatregelen op EU- en nationaal niveau. Zoals aangegeven in het antwoord op de vragen 1 en 2 steun ik het initiatief van België om tot een hernieuwde crisismelding te komen en om het overleg op Europees niveau in het binnenvaartcomité te starten. De Nederlandse inbreng bij de komende besprekingen in Brussel zal ik afstemmen met de relevante partijen op nationaal niveau. Hierbij zal ik aansluiten bij het lopende overleg in het Transitiecomité Binnenvaart.

Vraag 5

Heeft u al contact gehad met uw ambtsgenoten in bijvoorbeeld Frankrijk en België om te overleggen hoe daar wordt aangekeken tegen de problemen in de binnenvaart en of er landen zijn die Nederland zouden willen steunen bij het verzoek aan de Europese Commissie om de crisis voor de binnenvaart uit te roepen? Zo ja, kunt u aangeven wat er uit deze gesprekken is gekomen? Indien nee, wilt u dan alsnog binnenkort contact opnemen? Zo nee, kunt u dan uitleggen waarom niet?

Antwoord 5

Ik heb recent nog contact gehad met de Staatssecretaris voor Mobiliteit in België en meermaals met de verantwoordelijk bewindspersoon in het Gewest Vlaanderen. In deze contacten heb ik steun uitgesproken voor het Belgische initiatief om de crisis in de binnenvaart aan te melden en het overleg op Europees niveau te starten. Op 23 april heb ik tevens in een directe ontmoeting mijn Duitse ambtgenoot opgeroepen om het Belgische initiatief eveneens te ondersteunen.

Vraag 6 en 7

Wat is uw mening over de plannen van de Europese Commissie die met een Europese motorenrichtlijn dreigt te komen die ook voor bestaande schepen gaat gelden?¹

Deelt u de mening dat het, mede in het licht van de crisis, absurd is om schippers te verplichten voor 2020 een nieuwe motor aan te schaffen voor een bestaand schip en dat het logischer is dat deze richtlijn alleen gaat geldt voor nieuwbouw? Zo ja, wat gaat u er aan doen om dit zo snel mogelijk kenbaar te maken bij de Europese Commissie? Indien nee, hoe gaat u dat uitleggen aan de vele schippers die nu het hoofd al niet meer boven water kunnen houden?

Antwoord 6 en 7

De Europese Commissie heeft in 2011 een voortgangsrapportage opgesteld over het NAIADES-actieprogramma (2006–2013) voor de promotie van de binnenvaart in Europa. Uit die rapportage bleek dat de binnenvaart weinig voortgang heeft geboekt bij de reductie van luchtverontreinigende emissies zoals NO_x en fijn stof. Met de komst van de zeer schone Euro-VI motoren in het wegtransport zal naar verwachting de achterstand van de binnenvaart op het wegtransport snel verder oplopen. Het feit dat binnenvaartmotoren veel langer meegaan dan vrachtwagenmotoren helpt niet om deze achterstand in te lopen. De Commissie heeft daarom in het najaar van 2012 een onderzoek gestart naar de mogelijkheden om de binnenvaart op termijn dezelfde milieuprestaties te laten leveren als het wegtransport. In dit onderzoek wordt ook aandacht gegeven aan mogelijkheden om de emissies van bestaande motoren te reduceren. Het onderzoek is nog niet afgerond en de Commissie heeft ook nog geen concrete voorstellen gedaan. In de opties die onderzocht worden is overigens geen sprake van een deadline in 2020.

Ik ben van mening dat de binnenvaart haar milieuprestaties moet verbeteren om haar duurzame potenties nu en in de toekomst te kunnen waarmaken. Dit is vooral ook in het belang van de binnenvaart zelf, omdat een duurzame binnenvaart haar concurrentiepositie kan versterken. Gezien de grote invloed die de bestaande vloot heeft op de totale milieuprestaties van de binnenvaart, vind ik dat ook gekeken moet worden naar slimme, kosteneffectieve mogelijkheden om ook de uitstoot van bestaande motoren te verminderen. Ik heb de Europese Commissie al eerder er op gewezen, en zal dat bij gelegenheid herhalen, dat bij het formuleren van eventuele voorstellen terdege rekening gehouden moet worden met de financierbaarheid daarvan, mede in het licht van de huidige economische crisis. Dit zou er bijvoorbeeld toe kunnen leiden dat in de voorstellen onderscheid wordt gemaakt tussen niet alleen bestaande en nieuwe motoren, maar ook tussen verschillende scheepscategorieën.

¹ De Binnenvaartkrant «Nieuwe Europese motorenrichtlijn gaat ook voor bestaande schepen gelden» 9 april 2013