



Aan

Minister

nota

Aanbieding van het onderzoeksrapport "De effecten van het aflopen van de langlopende overgangsbepalingen in ES-TRIN (2035/2041)"

TER BESLISSING

Datum

11 april 2023

Onze referentie

IENW/BSK-2023/94064

Opgesteld door

Bestuurskern
Dir. Maritieme Zaken
Afd. Binnenvaart en
Vaarwegen

Beslistermijn

27-04-2023

Bijlage(n)

3

Aanleiding

Aan de Tweede Kamer is door minister Schultz van Haegen toegezegd om tijdig onderzoek te laten uitvoeren naar technische voorschriften voor binnenschepen die vanaf 2035 in werking treden, en naar oplossingen voor mogelijke knelpunten. Dit onderzoeksrapport is op 31 maart 2023 opgeleverd door Erasmus UPT en Panteia en is gereed om aan te bieden aan de Tweede Kamer.

Geadviseerd besluit

U wordt verzocht in te stemmen met:

- de inhoud van de Kamerbrief; en
- het aanbieden van het onderzoeksrapport aan de Tweede Kamer door de Kamerbrief te ondertekenen.

Het onderzoeksrapport dient uiterlijk 27 april 2023 te worden gepubliceerd.

Kernpunten

- Aanleiding voor dit onderzoek is de toezegging aan de Tweede Kamer om onderzoek te laten uitvoeren naar technische voorschriften voor binnenschepen die vanaf 2035 in werking treden, en naar oplossingen voor mogelijke knelpunten. Dit onderzoek is uitgevoerd en inmiddels afgerond door Erasmus UTP en Panteia.
- Dit onderzoek is een beoordeling van de (economische) effecten vanwege het aflopen van de overgangstermijnen voor bestaande schepen vanaf 1 januari 2035 op het vaargebied van de Rijn en vanaf 30 december 2049 op het vaargebied buiten de Rijn. Daarnaast brengt het onderzoek oplossingen in beeld voor mogelijke knelpunten voor bestaande schepen die het gevolg zijn van het moeten voldoen aan de technische voorschriften.
- De onderzoekers geven een uitgebreide set aan oplossingsrichtingen en een **handelingsperspectief** voor het ministerie van IenW mee:
 1. *Zet een demonstratieproject op om toepassing van de hardheidsclausule aan te moedigen;*
 2. *Draag bij aan de instelling van hardheidsclausulecoaches bij de binnenvaart brancheorganisaties;*
 3. *Onderzoek de haalbaarheid van collectieve oplossingen op internationaal niveau;*
 4. *Ontwikkel een verbeterd overzicht/inzicht over de werking van de langjarige overgangsbepalingen en hardheidsclausule;*

5. Smart shipping: geef impuls en versterk toepassingen op kleine vaarwegen;

6. Onderzoek levensverlenging bestaande vloot kleine scheepvaart versus warme sanering van deze vloot.

- De oplossingsrichtingen die in het rapport naar voren worden gebracht richten zich tot het ministerie van IenW, de scheepseigenaar/sector, brancheorganisaties en verladers. U geeft voor wat betreft het geschetste handelingsperspectief voor het ministerie van IenW aan dat u de suggesties van de onderzoekers graag ter harte neemt en hierover de aankomende periode o.a. in het kader van uitwerking van de toekomstvisie binnenvaart in overleg zal treden met de diverse stakeholders om invulling te (kunnen) geven aan de benodigde acties. U geeft aan de Tweede Kamer hierover in het najaar van 2023 nader te informeren.

Datum

11 april 2023

Onze referentie

IENW/BSK-2023/94064

Opgesteld door

Bestuurskern
Dir. Maritieme Zaken
Afd. Binnenvaart en
Vaarwegen

Aan

Minister

Bijlage(n)

3

Politieke context

Het onderzoeksrapport wordt naar de Tweede Kamer gestuurd. Het belang van dit onderzoek blijkt ook uit:

- de relatie die in de Kamerbrief over de toekomst van de binnenvaart wordt gelegd tussen het belang dat verladers en bevrachters toekennen aan kleine schepen en de gevolgen van het aflopen van de overgangstermijnen voor technische voorschriften in 2035/2041 voor met name deze kleine schepen.¹
- de recente Kamerbrief met antwoorden op de Kamervragen van het lid Van Haga naar aanleiding van het bericht over nieuwe CCR-eisen voor de binnenvaart. In de beantwoording is toegezegd de Tweede Kamer in het voorjaar van 2023 te informeren over de resultaten van dit onderzoek.²
- de recente Kamerbrief met antwoorden op de Kamervragen van het lid Koerhuis (VVD) naar aanleiding van het bericht dat het bijna niet meer rendabel is om als binnenvaartschipper te varen.³ In de beantwoording is toegezegd de Tweede Kamer in het voorjaar van 2023 te informeren over de resultaten van dit onderzoek.

Door middel van deze Kamerbrief wordt opvolging gegeven aan deze toezeggingen.

Krachtenveld

De Algemeene Schippersvereniging (ASV) en Evofenedex zullen richting pers en politiek blijven aangeven dat de technische eisen de doodsteek zijn voor het kleine schip (zij hanteren een grens van 1500 ton).

Toelichting: inhoud rapport

Uit het onderzoeksrapport blijkt dat oudere kleine schepen (vooral CEMT I tot en met III⁴) uit de markt verdwijnen. Deze ontwikkeling is echter al jaren geleden ingezet en technische regelgeving is hiervan niet de voornaamste oorzaak. De oorzaken voor het teruglopen van de kleine schepen zijn meerledig: de leeftijdsstructuur van de ondernemers (veel tegen de pensioengerechtigde leeftijd), de technische staat van het vaartuig in relatie tot de vereiste investeringen (bijvoorbeeld als gevolg van overgangsbepalingen), maar ook economische en ruimtelijke factoren, waardoor de vraag naar vervoer met kleine

¹ Tweede Kamer, vergaderjaar 2022–2023, 31 409, nr. 373.

² Tweede Kamer, vergaderjaar 2022–2023, Aanhangsel 1635.

³ Tweede Kamer, vergaderjaar 2022–2023, Aanhangsel 1932.

⁴ De binnenvaart is in Europa opgedeeld in zogenaamde CEMT-classes om de afmetingen van vaarwegen in West-Europa op elkaar af te stemmen. Per klasse zijn de maximale afmetingen van het schip vastgelegd. CEMT-I: Spits t/m 38,5 meter; CEMT-II: Kempenaar t/m 55 meter; CEMT III: Dortmunder t/m 67 meter.

schepen is afgenomen. Er spelen aldus meerdere ontwikkelingen in de sector waardoor het aantal kleine schepen afneemt en het aflopen van de langlopende overgangsbepalingen is daar één van.

Dit alles wil echter niet zeggen dat er geen toekomst is voor de binnenvaart op de kleine binnenwateren van CEMT-klassen I en II. Als het gaat om knelpunten vanwege het aflopen van de overgangsbepalingen, biedt de hardheidsclausule een oplossing. Een beroep op de hardheidsclausule kan door een schepseigenaar worden gedaan voor eisen die technisch moeilijk uitvoerbaar zijn of onevenredig hoge kosten vergen. Dit kan nu al gedaan worden voor eisen die in 2035 of later van kracht worden. Hiermee kan een (negatieve) modal shift naar andere modaliteiten worden afgewend.

Over de hardheidsclausule wordt in het rapport opgemerkt dat sprake is van een werkbare en relatief overzichtelijke procedure die voor de gedane aanvragen positief heeft uitgepakt. De geringe mate waarin bedrijven tot op heden van deze procedure gebruik hebben gemaakt is volgens de onderzoekers echter een belangrijk aandachtspunt.

Met aanvragen van schippers die een beroep doen op de hardheidsclausule kunnen bovendien knelpunten inzichtelijk worden gemaakt. Als er meerdere aanvragen voor afwijking van dezelfde regels worden ingediend, kan dit argumenten creëren voor een meer algemene oplossing op internationaal niveau. Op dit moment ontkennen sommige lidstaten het probleem en verwijzen daarbij naar het ontbreken van aanvragen voor de hardheidsclausule.

Een andere belangrijke oplossingsrichting om verladers aan kleine vaarwegen te bedienen, is de ontwikkeling van nieuwe kleinschalige innovatieve, semi-autonome en flexibele binnenvaartschepen.

Bij voldoende ontwikkeling van dergelijke nieuwe, innovatieve, concepten, suggereren de onderzoekers dat op de langere termijn de mogelijkheden zouden kunnen worden onderzocht van een "warme sanering" van de bestaande vloot om de transitie in de binnenvaart te versnellen en om de vernieuwing van de sector aan te jagen.

Communicatie

Over dit onderzoeksrapport zal in overleg met DCO een nieuwsbericht/persbericht worden opgesteld.

Informatie die niet openbaargemaakt kan worden

Niet van toepassing.

Datum

11 april 2023

Onze referentie

IENW/BSK-2023/94064

Opgesteld door

Bestuurskern
Dir. Maritieme Zaken
Afd. Binnenvaart en
Vaarwegen

Aan

Minister

Bijlage(n)

3

Bijlagen

Volgnummer	Naam	Informatie
1	Kamerbrief openbaarmaking onderzoeksrapport	Met deze brief wordt het onderzoeksrapport aan de TK aangeboden.
2	Onderzoeksrapport "De effecten van het aflopen van de langlopende overgangsbepalingen in ES-TRIN (2035/2041)" van Erasmus UPT en Panteia	Onderzoeksrapport van Erasmus UPT d.d. 31 maart 2023
3	Onderliggende beslisnota's	

Datum

11 april 2023

Onze referentie

IENW/BSK-2023/94064

Opgesteld door

Bestuurskern
Dir. Maritieme Zaken
Afd. Binnenvaart en
Vaarwegen

Aan

Minister

Bijlage(n)

3

Leeswijzer bij onderliggende beslisnota's

Datum	Naam beslisnota	Toelichting
10 maart 2023	Beslisnota beantwoording Kamervragen lid Koerhuis	Antwoorden n.a.v. het bericht dat het bijna niet meer rendabel is om als binnenvaartschipper te varen.
10 februari 2023	Beslisnota beantwoording Kamervragen lid Van Haga	Antwoorden n.a.v. het bericht over nieuwe CCR-eisen voor de binnenvaart.
22 november 2022	Beslisnota Kamerbrief Toekomst Binnenvaart	Toekomstvisie op de binnenvaart



TER BESLISSING

Datum

10 maart 2023

Onze referentie

IENW/BSK/64396

Opgesteld door

Bestuurskern
Dir. Maritieme Zaken
Afd. Binnenvaart en
Vaarwegen

Beslistermijn

Deadline TK 20-03-2023

Bijlage(n)

2

Aan

Minister

nota

Beslisnota beantwoording Kamervragen lid Koerhuis

Aanleiding

Op 6 februari jl. stelde het lid Koerhuis (VVD) Kamervragen naar aanleiding van het bericht dat het bijna niet meer rendabel is om als binnenvaartschipper te varen. Met de bijgaande brief geeft u antwoord op de vragen (bijlage 1).

Geadviseerd besluit

Ik adviseer u om de bijgaande brief aan de Tweede Kamer te ondertekenen en uiterlijk 20 maart 2023 te verzenden.

Kernpunten

De vragen hebben in hoofdzaak betrekking op de technische eisen aan binnenvaartschepen die vanaf 2035 van kracht worden vanwege het aflopen van overgangsbepalingen. U legt de systematiek van de overgangsbepalingen uit en geeft aan welke acties de Nederlandse delegatie de afgelopen jaren al heeft ondernomen ter versoepeling van de meest knellende technische eisen. V.w.b. de mogelijkheden om binnenvaartschepen die binnen de landsgrenzen varen te vrijwaren van de Europese technische eisen, verwijst u naar een Kamerbrief uit 2019 (bijlage 2). Daarnaast gaat u in op het lopende onderzoek genoemd in uw recente brief aan de Kamer over de toekomst van de binnenvaart. Waar nodig geeft u een nadere toelichting op het doel en de scope van het onderzoek. Op uitkomsten kunt u niet vooruitlopen. U informeert de Kamer in het voorjaar van 2023 over de resultaten. Over modal shift geeft u aan dat het verplaatsen van goederenvervoer van de weg naar spoor en water wordt gestimuleerd.

Krachtenveld

Aanleiding van de vragen van de heer Koerhuis is een fragment van NPO Radio 1 met Sunniva Fluitsma van de Algemeene Schippers Vereeniging (ASV) van 28 januari jl. De vragen sluiten aan bij de zorgen van de ASV over de afname van het aantal kleine schepen. Over de (economische) effecten daarvan vindt thans uitgebreid extern onderzoek plaats. Relevante sectorpartijen, waaronder de ASV, zijn actief betrokken bij het onderzoek.

Informatie die niet openbaargemaakt kan worden

Niet van toepassing.

Bijlagen

Volgnummer	Naam	Informatie
1	Kamerbrief beantwoording vragen lid Koerhuis	In deze brief worden de Kamervragen van het lid Koerhuis (VVD) beantwoord.
2	Tweede Kamer, vergaderjaar 2018–2019, 31 409, nr. 251	In 2019 is de TK d.m.v. deze Kamerbrief geïnformeerd over de mogelijkheden om binnenvaartschepen die binnen de landsgrenzen varen te vrijwaren van de Europese technische eisen

Datum

6 maart 2023

Onze referentie

IENW/BSK/64396

Opgesteld door

Bestuurskern
Dir.Maritieme Zaken
Afd. Binnenvaart en
Vaarwegen

Beslistermijn

Deadline TK 20-03-2023

Aan

Minister

Bijlage(n)

2



Aan

Minister

nota

Beslisnota beantwoording Kamervragen lid Van Haga

TER BESLISSING

Datum

10 februari 2023

Onze referentie

IENW/BSK-2023/35973

Opgesteld door

Bestuurskern
Dir. Maritieme Zaken
Afd. Binnenvaart en
Vaarwegen

Beslistermijn

20-02-2023

Bijlage(n)

1

Aanleiding

Op 1 februari jl. stelde het lid Van Haga (Groep Van Haga) kamervragen naar aanleiding van het bericht over nieuwe CCR-eisen voor de binnenvaart. Met de bijgaande brief geeft u antwoord op de vragen.

Geadviseerd besluit

Ik adviseer u om de bijgaande brief aan de Tweede Kamer te ondertekenen en uiterlijk 22 februari 2023 te verzenden.

Kernpunten

De vragen hebben in hoofdzaak betrekking op de technische eisen aan binnenvaartschepen die vanaf 2035 van kracht worden vanwege het aflopen van overgangsbepalingen. U legt de systematiek van de overgangsbepalingen uit en geeft aan welke acties de Nederlandse delegatie de afgelopen jaren al heeft ondernomen ter versoepeling van de meest knellende technische eisen. Daarnaast gaat u in op het lopende onderzoek genoemd in uw recente brief aan de Kamer over de toekomst van de binnenvaart. Waar nodig geeft u een nadere toelichting op het doel en de scope van het onderzoek. Op uitkomsten kunt u niet vooruitlopen. U informeert de Kamer in het voorjaar van 2023 over de resultaten. Over modal shift geeft u aan dat het verplaatsen van goederenvervoer van de weg naar spoor en water wordt gestimuleerd.

Krachtenveld

Aanleiding van de vragen van de heer Van Haga is een fragment van NPO Radio 1 met Sunniva Fluitsma van de Algemeene Schippers Vereeniging (ASV) van 28 januari jl. De vragen sluiten aan bij de zorgen van de ASV over de afname van het aantal kleine schepen. Over de (economische) effecten daarvan vindt thans uitgebreid extern onderzoek plaats. Relevante sectorpartijen, waaronder de ASV, zijn actief betrokken bij het onderzoek.

Informatie die niet openbaargemaakt kan worden

Niet van toepassing.

Bijlagen

Volgnummer	Naam	Informatie
1	Kamerbrief beantwoording vragen lid Van Haga	In deze brief worden de Kamervragen van het lid Van Haga (Groep Van Haga) beantwoord.

Datum

8 februari 2023

Onze referentie

IENW/BSK-2023/35973

Opgesteld door

Bestuurskern
Dir.Maritieme Zaken
Afd. Binnenvaart en
Vaarwegen

Beslistermijn

Deadline TK 22-02-2023

Aan

Minister

Bijlage(n)

1



Goede brief geworden, dank!

TER BESLISSING

Datum

22 november 2022

Onze referentie

IENW/BSK-2022/266679

Opgesteld door

Bestuurskern
Dir. Maritieme Zaken
Afd. Binnenvaart en
Vaarwegen

Beslistermijn

15-11-2022

Bijlage(n)

1

Aan

Minister Infrastructuur en Waterstaat

nota

Kamerbrief toekomst binnenvaart

Aanleiding

Tijdens het Commissie Debat Maritiem van 5 juli 2022 heeft u aangekondigd dat de Kamer dit najaar een toekomstvisie op de binnenvaart zal ontvangen. In bijgevoegde Kamerbrief treft u deze aan. Tijdens de M-staf van 16 juni 2022 is een 80% versie van deze brief besproken. In bijgevoegde brief zijn uw opmerkingen verwerkt, recente ontwikkelingen meegenomen en heeft nog een finale afstemming plaatsgevonden met een aantal key players in de binnenvaartsector.

Geadviseerd besluit

Ik adviseer u bijgaande brief te ondertekenen en uiterlijk 18 november 2022 te versturen aan de voorzitter van de Tweede Kamer. Daarmee is de brief ruim op tijd voor het Commissie Debat Maritiem op 8 december 2022.

Kernpunten

- De brief aan de Tweede Kamer benadrukt het belang van de binnenvaart voor de welvaart van Nederland en beschrijft welke transities in de binnenvaart moeten plaatsvinden, om ervoor te zorgen dat de binnenvaart deze maatschappelijke bijdrage kan blijven leveren en aantrekkelijk blijft voor zijn klanten.
- De hieruit volgende opgaven zijn opgenomen in de brief en vergen de komende jaren inspanningen van zowel de binnenvaartsector als de overheid. Naar aanleiding van uw opmerkingen op de 80% versie wordt in deze brief meer duidelijkheid geboden over de daartoe te nemen vervolgstappen en wordt het beeld weggenomen dat veel van de opgaven eenzijdig bij de overheid terecht komen.
- Tot slot wordt in deze brief aandacht besteed aan de inspanningen betreffende het toewerken naar toekomstbestendige vaarwegen. Voor betrouwbaar en veilig vervoer over water is immers het bevaarbaar houden van de vaarwegen een belangrijke randvoorwaarde. Dit geldt eveneens voor het kunnen faciliteren van een houdbare modal shift naar de binnenvaart.

Krachtenveld

De Kamerbrief is tot stand gekomen na overleg met in- en externe stakeholders rondom de binnenvaart. In de afrondende fase hebben een aantal key players uit de binnenvaartsector met de brief meegelezen (Koninklijke Binnenvaart

Nederland, Nederlandse Vereniging van Binnenhavens, Evofenedex, Havenbedrijf Rotterdam en NPRC). Er resteren geen belangrijke inhoudelijke verschillen van inzicht. De key players staan ronduit positief tegenover de brief. Alleen Koninklijke Binnenvaart Nederland plaatst bij enkele onderdelen kritische kanttekeningen. Daarbij gaat het om de representativiteit van het eind vorig jaar geïntroduceerde emissielabel voor de binnenvaart en de in de brief aangekondigde verkenning naar de mogelijkheid om met normering de verduurzaming van de binnenvaart te versnellen.

Toelichting

Politieke context

Met een agendazettende brief zoals deze kan het debat gevoerd worden over toekomstgerichte onderwerpen die voor de hele binnenvaart van belang zijn. Nu krijgt het politieke debat over de binnenvaart vaak invulling vanuit specifieke thema's die vooral spelen in het hier en nu. Dat neemt niet weg dat in de brief waar nodig ook wordt stilgestaan bij de actualiteit, zoals bijvoorbeeld de problematiek van het kleine schip die voor de ASV van groot belang is. Wel wordt dit zo veel mogelijk in een toekomstgerichte context gedaan.

Financiële/juridische overwegingen

Uitvoering van de plannen kost geld. De grootste uitdagingen zijn de financiering van de energietransitie van de binnenvaartvloot en de realisatie van toekomstbestendige vaarwegen. De benodigde middelen hiervoor zijn niet beschikbaar op de IenW-begroting en extra middelen op basis van het Coalitieakkoord zijn onvoldoende toereikend. Het voorgaande betekent dat niet alle opgaves tegelijk kunnen worden opgepakt en dat er keuzes moeten worden gemaakt. Wat daarbij helpt is dat ook niet overal direct geld voor beschikbaar hoeft te zijn, omdat de in de Kamerbrief genoemde opgaven zich over meerdere jaren uitstrekken. Ook kan gekeken worden naar alternatieve maatregelen. Voor robuuste financiering van de energietransitie wordt bijvoorbeeld in de brief niet langer uitsluitend ingezet op een Europees verduurzamingsfonds. Ook zal worden gekeken of het mogelijk is om de verduurzaming van de binnenvaartvloot te versnellen met behulp van normering.

Voor wat betreft de vaarwegen heeft het klimaatadaptief en betrouwbaar maken (achterstanden BenO/Basis Kwaliteitsniveau) van het hoofdvaarwegennetwerk de grootste prioriteit voor het kunnen faciliteren van een houdbare modal shift.

Uitvoering

De brief bevat een overzicht van de opgaven om te komen tot een toekomstbestendige binnenvaart. Als eerste tussenstap zal gewerkt worden aan de totstandkoming van een gezamenlijke actieagenda van de overheid en de binnenvaartsector. Dit sluit aan bij de wensen van de sector om zo snel mogelijk tot concrete afspraken te komen. De actieagenda staat gepland voor Q1 2023. In het kader van deze actieagenda zullen ook afspraken gemaakt worden over de organisatie van de uitwerking en de rol- en taakverdeling tussen overheid en sector.

Communicatie

In samenwerking met DCO wordt geanticipeerd op communicatieve aspecten rondom de Kamerbrief. Bezien wordt of de brief zich leent voor het uitgeven van een persbericht.

Datum

22 november 2022

Onze referentie

IENW/BSK-2022/266679

Opgesteld door

Bestuurskern
Dir. Maritieme Zaken
Afd. Binnenvaart en
Vaarwegen

Aan

Minister Infrastructuur en
Waterstaat

Bijlage(n)

1

Informatie die niet openbaargemaakt kan worden

Niet van toepassing.

Datum

22 november 2022

Onze referentie

IENW/BSK-2022/266679

Bijlagen

Volgnummer	Naam	Informatie
1	Kamerbrief Toekomst Binnenvaart	

Opgesteld door

Bestuurskern
Dir. Maritieme Zaken
Afd. Binnenvaart en
Vaarwegen

Aan

Minister Infrastructuur en
Waterstaat

Bijlage(n)

1