

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

2048

Vragen van het lid **Vellinga-Beemsterboer** (D66) aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat over *het bericht «Schade binnenvaart op ecologie in rivieren groter dan gedacht»* (ingezonden 2 april 2026).

Antwoord van Minister **Karremans** (Infrastructuur en Waterstaat) (ontvangen 27 mei 2026). Zie ook Aanhangsel Handelingen, vergaderjaar 2025–2026, nr. 1644.

Vraag 1

Hoe reflecteert u op de berichtgeving?¹

Antwoord 1

De berichtgeving gaat over een intern Rijkswaterstaat uitgevoerde bureaustudie naar effecten van scheepvaart op ecologie. Het rapport onderzoekt op basis van al beschikbare gegevens hoe de binnenvaart zich tussen 2009 en 2024 heeft ontwikkeld en combineert dit met een eerdere bureaustudie «Effecten recreatieve en commerciële binnenvaart op ecologie» (Collas, 2021, Radboud Universiteit).

Vraag 2

In hoeverre is er zicht op de omvang van de ecologische schade veroorzaakt door de binnenvaart in de Nederlandse rivieren?

Antwoord 2

De effecten van binnenvaart op ecologie zijn door Collas in 2021 onderzocht in een bureaustudie. Hierin wordt een kwalitatieve beschrijving gegeven van de mogelijke effecten van binnenvaart op ecologie. Er is geen duidelijk kwantitatief beeld van de omvang van de mogelijke ecologische schade ten gevolge van de binnenvaart.

Vraag 3

Het artikel stelt dat er wordt gevreesd voor de toename van ecologische schade, wordt dit tegengegaan? Zo ja, hoe? Op welke manier kan dit worden voorkomen?

¹ H₂O Waternetwerk, 27 maart 2026, Schade binnenvaart op ecologie in rivieren groter dan gedacht

Antwoord 3

De nu beschikbare onderzoeksgegevens lenen zich niet om conclusies te trekken over de noodzaak van maatregelen. De uitgevoerde bureaustudie waarop het artikel is gebaseerd, is een verkenning. Er is aanvullend onderzoek nodig om te bepalen of er sprake is van toenemende schade en of maatregelen nodig zijn. Daarnaast is scheepvaart niet de enige drukfactor op ecologie.

Vraag 4

In hoeverre is er momenteel toezicht op de uitstoot van vervuilende stoffen door de binnenvaart direct in het rivierwater, en wordt dit toezicht geïntensiveerd nu blijkt dat de ecologische druk groter is dan gedacht?

Antwoord 4

Vanuit Europese en nationale regelgeving en verdragen zoals het CDNI² zijn strenge eisen gesteld aan de uitstoot van vervuilende stoffen in het rivierwater. De handhaving vindt plaats via controle van de scheepsadministratie, inspecties van de ILT aan boord en aanvullende toezichtmiddelen zoals drones, meldingen en signalering. De aard van de studie maakt dat er op dit moment geen reden is voor intensivering van de toezicht en handhaving.

Vraag 5

Wat betekent dit (eventuele) ingrijpen voor de binnenvaart, welke maatregelen moeten schippers nemen en welke gevolgen hebben die maatregelen voor schippers?

Antwoord 5

Zie antwoord op vragen 3 en 4.

Vraag 6

Hoe weegt u het belang van een diepe vaargeul voor de binnenvaart af tegen de ecologische doelstellingen van de Kaderrichtlijn Water, gelet op het feit dat in het artikel wordt gesteld dat drempels in KRW-nevengeulen – bedoeld om verzanding van de vaargeul te voorkomen – juist schadelijk zijn voor het ecologisch functioneren van die geulen?

Antwoord 6

Zowel de aanleg van nevengeulen in het kader van de Kaderrichtlijn Water (hierna: KRW) als overige ingrepen aan de vaarweg ten behoeve van de scheepvaart moeten worden getoetst aan de voorwaarden van de KRW. Zij mogen niet leiden tot achteruitgang van de chemische en ecologische kwaliteit van een oppervlaktewaterlichaam. Studies als de onderhavige dragen bij aan de kennis die nodig is voor deze beoordeling. Daarnaast dient Nederland als lidstaat zich ook te houden aan de Europese TEN-T Verordening³ waarbij eisen aan de vaarweg zijn opgelegd door de Europese Commissie, waaronder een niet-achteruitgangsbepaling voor de Goede Navigatie Status van de vaarwegen zoals de diepgang. Eisen uit de KRW en TEN-T zullen zorgvuldig moeten worden afgewogen.

Vraag 7

Hoe verklaart u de bevinding dat een afname van 32% in het aantal schepen op de Maas niet leidde tot ecologisch herstel, en wat betekent dit voor de effectiviteit van toekomstig beleid? Is enkel het sturen op intensiteit (aantal schepen) nog wel zinvol als de impact per schip (vermogen, grootte) exponentieel toeneemt?

Antwoord 7

In het rapport waarop H₂O het artikel baseert, staat dat er geen daling in ecologisch risico kon worden vastgesteld. Daaruit kan niet de conclusie worden getrokken dat ecologisch herstel uitblijft. Daarnaast is scheepvaart niet de enige drukfactor op ecologie.

² CDNI = het verdrag inzake de verzameling, afgifte en inname van afval in de Rijn- en binnenvaart.

³ TEN-T = Trans-Europees Transportnetwerk.

Bovendien is sturen op aantal schepen geen vigerend beleid, er wordt gestuurd op vervoerde vracht (tonnage en TEU), mobiliteit en leveringszekerheid⁴. Hiermee is de effectiviteit van toekomstig beleid niet in het geding.

Vraag 8

Bent u bereid om samen met de sector op te trekken in het zoeken naar oplossingen die de ecologische druk verminderen, waarbij wordt uitgegaan van de kracht en de innovatiebereidheid van de binnenvaart in plaats van enkel het opleggen van beperkingen?

Antwoord 8

Van het opleggen van beperkingen is geen sprake. Het ministerie onderhoudt nauw contact met de binnenvaartsector op tal van onderwerpen. Dit zullen we onverminderd blijven doen.

Vraag 9

Op welke wijze faciliteert u de sector om de al ingezette koers van verduurzaming door te zetten, en bent u bereid om extra in te zetten op kennisdeling over technieken die zowel de uitstoot als de fysieke belasting van het rivierwater (zoals schroefwerking en golfslag) minimaliseren?

Antwoord 9

Nederland heeft zich door middel van nationale en internationale afspraken gecommitteerd aan een klimaatneutrale en nagenoeg emissieloze binnenvaart in 2050. Normerings- en prijsingsmaatregelen (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 hier nu al stappen in willen zetten, stelt het kabinet middelen beschikbaar via verschillende subsidie-regelingen. 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 met name het Klimaatfonds ruim € 230 miljoen beschikbaar voor vroege opschaling van zulke technieken. Allereerst is met een deel van deze middelen een subsidieregeling opgesteld om motorfabrikanten te faciliteren in een versnelde ontwikkeling van motoren op waterstof en methanol. Daarnaast wordt een grotere subsidieregeling ingericht die scheepseigenaren ondersteunt bij investeringen in emissieloze aandrijflijnen. Denk bijvoorbeeld aan elektrificatie in combinatie met een batterij of brandstofcel, of aandrijflijnen voor varen op hernieuwbare brandstoffen zoals waterstof en methanol. Voor kleine schepen wordt voorzien in een mogelijkheid het schip te voorzien van een hybride aandrijflijn, zodat kan worden onderzocht hoe hybride aandrijflijnen in de praktijk kunnen functioneren. Voor deze subsidieregeling staat momenteel, tot en met 3 juni 2026, een internetconsultatie open.

Zoals aan uw Kamer gemeld in de brief van mijn voorganger van 20 september 2024, wordt een deel van de middelen die beschikbaar zijn gesteld vanuit het Klimaatfonds aangewend voor een programma-aanpak «Energietransitie Binnenvaart». De Programma-aanpak «Energietransitie Binnenvaart» heeft o.a. tot doel om samen met relevante stakeholders kennis te delen over technische en economische mogelijkheden voor innovatie en verduurzaming. Tot slot werkt de Rijksoverheid in het programma Vlootvernieuwing aan de vernieuwing, verjonging en verduurzaming van haar eigen vloot binnen de Rijksrederij.

⁴ Mobiliteitsvisie 2050 | Hoofdlijnennotitie