

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

227

Vragen van het lid **Jacobi** (PvdA) aan de Minister van Infrastructuur en Milieu over *het project Watertruck-plus* (ingezonden 30 september 2016).

Antwoord van Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus** (Infrastructuur en Milieu) (ontvangen 18 oktober 2016).

Vraag 1

Kent u het project Watertruck-plus en de daarover levende zorgen bij Nederlandse binnenvaartondernemers?¹

Antwoord 1

Ja.

Vraag 2

Wat is het verschil tussen het Project Watertruck-plus en het oude Watertruck-project? Waarom wordt er via overheden meer dan 20 miljoen euro geïnvesteerd in dit project? Kunt u aangeven in hoeverre deze bakken innovatief zijn en in hoeverre vervoer via deze bakken groener is dan via de bestaande binnenvaart?

Antwoord 2

Het project Watertruck had het karakter van een haalbaarheidsstudie en liep van 2010 tot 2014. Belangrijkste bevinding van de voorstudie was dat het aantal kleine binnenvaartschepen in Vlaanderen sterk afneemt: jaarlijks voor Spitsen met circa 10% en voor Kempenaars met 6%. Gekoppeld aan de uitstroom van bemanning tengevolge van vergrijzing, is de verwachting dat de bediening van de kleine vaarwegen in Vlaanderen steeds meer onder druk komt te staan. Om dit tij te keren, heeft de Vlaamse overheid besloten om de pilot Watertruck⁺ te starten. Deze pilot betreft de bouw en exploitatie van een beperkt aantal duwbotten en kleine bakken en loopt tot en met 2019. Van de verwachte kosten van het project ad € 23 mln, zal de EC € 11,5 mln bijdragen ter ondersteuning van investeringen. Een bedrag van € 9 mln komt uit private bron via de deelnemende binnenvaartondernemingen. De Vlaamse overheid stelt € 2 mln beschikbaar voor administratieve ondersteuning van het project.

¹ Zie onder meer Financieel Dagblad, 5 augustus 2016.

Het project beoogt in meerdere opzichten innovatief te zijn. Door de standaardisatie van materieel is een flexibele inzet van eenheden mogelijk. Door het loskoppelen van duweenheden en bakken is een substantiële kostenverlaging te bereiken, die de concurrentiepositie van de binnenvaart ten opzichte van wegvervoer kan versterken (geen wooneenheden meer aan boord en minder bemanning). Ten opzichte van bestaande schepen zijn de bakken op meerdere punten geoptimaliseerd voor gebruik op kleine vaarwegen. De schepen zullen voorts aanzienlijk minder uitstoot leveren van schadelijke luchtverontreinigende stoffen, omdat de eis gesteld wordt dat deze voldoen aan de strenge milieunormen die vanaf 2020 zullen gelden voor nieuwe motoren voor binnenvaartschepen.

In het algemeen kan ik het belang van initiatieven zoals deze, gericht op de ontwikkeling van nieuwe concepten voor de kleine binnenvaart, slechts onderstrepen. Alleen met dergelijke initiatieven is er in de toekomst een plaats voor de kleine binnenvaart.

Vraag 3

Op welke wijze is onderbouwd dat met het Project Watertruck-plus vervoer van de weg wordt overgeheveld naar vervoer over water? Hoe wordt geborgd dat vervoer met Watertrucks niet gaat concurreren met bestaand binnenvaartvervoer? Zijn of kunnen hierover garanties worden gegeven aan bestaande binnenvaart?

Antwoord 3

De Vlaamse overheid focust in het project Watertruck⁺ op het inzetten van vaartuigen voor het transport van goederen die momenteel nog niet via de binnenvaart vervoerd worden. Het borgen van het additionele karakter van de goederenstromen is aan de Vlaamse overheid. Volgens verkregen informatie zijn de twee goederenstromen die nu gedetecteerd zijn in het kader van de pilot nieuw. Het project is onderwerp van bespreking geweest met Vlaamse sectorvertegenwoordigers. Mij is bekend dat met Nederlandse branchevertegenwoordigers een bespreking in voorbereiding is.

Vraag 4

Waarom acht de Europese Commissie ingrijpen in de markt nu wel toegestaan, terwijl bij de door de binnenvaart gevraagde maatregelen altijd gesteld wordt dat de Europese Commissie niet in de markt mag ingrijpen?

Antwoord 4

Met haar bijdrage beoogt de EC niet om de vervoerscapaciteit te reguleren. De EC ondersteunt een project dat gericht is op innovatie van de binnenvaart door de introductie van een nieuw vervoersconcept voor kleine schepen, vanuit de vaststelling dat de markt achterblijft in investeringen in dit segment. De EC verstrekt deze financiële bijdrage binnen de kaders van het bestaande subsidieprogramma Connecting Europe Facility (CEF).

Vraag 5

Deelt u de mening van de schippers dat het hier gaat om oneerlijke concurrentie ten opzichte van een sector die het al moeilijk heeft? Kunt u dat toelichten?

Antwoord 5

Bestaande zorgen in deze delen van de binnenvaartsector zijn mij bekend. Hiertegenover kan ik slechts de positie van de Vlaamse overheid en de EC stellen, die verwachten met het project nieuwe kansen te creëren in een markt die nu vooral bediend wordt door wegtransport. Hiermee kan de totale markt voor de binnenvaart vergroot worden. Wat betreft het risico van oneerlijke concurrentie, citeer ik een passage uit een brief van de EC aan een Nederlandse binnenvaartorganisatie d.d. 5 september 2016: «Even if any public subsidy inevitable causes some market interference, we consider that this interference is acceptable in view of the potential gains the project can bring to the inland waterway sector. It should be noted that the project targets new markets which were not served by inland waterway transport when the project was conceived. We consider that the potential gains of opening up new markets for inland navigation outweighs the risk of interference with the existing trades carried by inland waterway.»

Terzijde merk ik nog op dat de financieel-economische problemen in de binnenvaart zich concentreren in het segment jonge, grote schepen. Op oude, kleine schepen rusten veel lagere financieringslasten.