

Vergaderjaar 2014–2015

**31 409**

**Zee- en binnenvaart**

**Nr. 82**

## **BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 15 juni 2015

Uw Kamer heeft mij verzocht een reactie te geven op het rapport van het European Court of Auditors: «Inland Waterway Transport in Europe: no significant improvements in modal share and navigability conditions since 2001» (april 2015).

Ik heb kennis genomen van het rapport en onderschrijf in grote lijnen de conclusies van het Court dat investeringen in Europese binnenvaart projecten beter geprioriteerd en gecoördineerd moeten worden om het vervoersaandeel van de binnenvaart te verbeteren. De aanbevelingen van het Court op welke wijze hier verder invulling aan kan worden gegeven kan ik eveneens steunen.

Wel wil ik graag nog enige opmerkingen maken over de opzet van het onderzoek en de situatie m.b.t. de vaarweginfrastructuur in Nederland.

Het Court stelt terecht dat in de betreffende onderzoeksperiode (2001–2012) nog te veel naar afzonderlijke projecten is gekeken, zonder een expliciete, samenhangende analyse op basis van de grote Europese corridors. Ook is de implementatie van het bestaande TEN-T beleid (zowel op EU als op nationaal niveau) nog niet consistent genoeg geweest.

Kanttekening is wel dat bij de bevindingen geen rekening is gehouden met de economische crisis die in de onderzoeksperiode op kwam, en ook in de binnenvaart zorgde voor een sterk verminderde bedrijvigheid en invloed op de goederenstromen.

Het Court heeft een audit van projecten ter plaatse verricht in een geselecteerd aantal lidstaten: Hongarije, Tsjechië, Duitsland en België. Deze uitkomsten kunnen echter verschillen van de investeringen en ontwikkelingen in vaarweginfrastructuur in andere lidstaten.

In Nederland bestaat een wat andere situatie dan in het rapport aangegeven: de analyse en besluitvorming over investeringen in binnenvaartin-

frastructuur zijn in Nederland zorgvuldig en goed onderbouwd. Bij alle analyses van knelpunten en mogelijke oplossingen wordt gebruikt gemaakt van kosten-batenanalyses (MKBA's), zodat een onderbouwde afweging wordt gemaakt in relatie tot het hele vaarwegtraject. Daarnaast wordt in Nederland ook gewerkt aan bottlenecks in bijvoorbeeld binnenhavens (Quick Win regeling), zodat ook de ontsluiting van waterwegen en watergebonden infrastructuur verbeterd wordt. Ook wordt het bedrijfsleven geregeld gevraagd om commitment af te geven voor een (extra) verschuiving van weg- naar binnenvaartvervoer, zodra de infrastructuur in de binnenvaart ook daadwerkelijk is verbeterd.

Als men kijkt naar concrete projecten in Nederland, springt het Maasroute project in het oog, dat als project (ook door de EC) vaak als voorbeeld van een (zeer) goed en succesvol project wordt aangehaald. De als positief beoordeelde sluis van Ternaaien vormt hierbij de Zuidelijke tak en sluit Limburg aan op Wallonië en Antwerpen. Vele Nederlandse MIRT projecten passen zeer goed in het TEN-T beleid en leveren een bijdrage aan het verbeteren van de CEF corridors.

Het nieuwe Connecting Europe Facility (CEF) beleid met TEN-T corridors vormt een goed kader voor investeringen in binnenvaartinfrastructuur en ik ondersteun dit ook. Op basis hiervan zijn in februari 2015 door Nederland CEF subsidieaanvragen gedaan voor diverse (grote) binnenvaartprojecten, zowel voor infrastructuur als voor innovatie en vergroening van brandstoffen (o.a. LNG). Nederland zal dus de TEN-T aanpak blijven steunen en bij implementatie daarvan kijken naar de (internationale) effecten van investeringen in vaarweginfrastructuur en innovatie. Dit gebeurt in overleg met de EU en met betrokken lidstaten.

De Minister van Infrastructuur en Milieu,  
M.H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus