

**SCHRIFTELIJKE VRAAG**

nr. 1771  
van **BERT MAERTENS**  
datum: 8 september 2017

---

aan **BEN WEYTS**

VLAAMS MINISTER VAN MOBILITEIT, OPENBARE WERKEN, VLAAMSE RAND, TOERISME EN DIERENWELZIJN

---

*Project Watertruck+ - Stand van zaken*

In zijn Beleidsbrief Mobiliteit en Openbare Werken 2016-2017 stelt de minister: "Ik zet in op nieuwe scheepsconcepten met het project Watertruck+. In de loop van 2017 moeten de eerste vaartuigen van dit project in gebruik genomen worden."

De Europese Schippers Organisatie (ESO) vernam onlangs van de projectorganisatie Watertruck+ dat deze nieuwe vaartuigen alleen zullen varen met lading afkomstig van nieuwe ladingstromen of modal shift, en dus niet marktversturend zullen werken. Ook moeten de subsidieaanvragen onderbouwen waarom deze vervoersstromen niet met bestaande schepen uitgevoerd kunnen worden.

1. Kan de minister de huidige stand van zaken van dit project nader toelichten?
2. Welke goederenstromen komen actueel in aanmerking om getransporteerd te worden via Watertruck+?
3. Heeft bovenvermeld antwoord aan de ESO een impact op de uitrol van dit project in Vlaanderen? Zo ja, kan de minister deze impact nader duiden?

**BEN WEYTS**

VLAAMS MINISTER VAN MOBILITEIT, OPENBARE WERKEN, VLAAMSE RAND, TOERISME EN DIERENWELZIJN

---

**ANTWOORD**

op vraag nr. 1771 van 8 september 2017

van **BERT MAERTENS**

---

1. Eind september werd een 'final bid' ontvangen. Verwacht wordt de overeenkomst medio oktober 2017 te kunnen afsluiten met de scheepswerf.
2. De goederenstromen zijn gekend en verankerd in individuele "Ontwerp en bouw om te gebruiken" overeenkomsten.  
De actueel contractueel vastgelegde jaarlijkse goederenstromen zijn: Waterwegen en Zeekanaal NV, als verlader, 39.000 ton en 2 private operatoren voor respectievelijk 230.000 en 30.000 ton.  
Zoals aan ESO gemeld, houden de "Ontwerp en bouw om te gebruiken" overeenkomsten en resultaatverbintenis in waarbij de operator garandeert dat 100% van de goederenstromen die hij zal transporteren, in overeenstemming met het jaarlijks te vervoeren tonnage van en naar gespecificeerde bestemmingen, de modal shift maken naar de waterweg en exclusief worden gerealiseerd via nieuwe trafieken.
3. Er wordt steeds gehandeld volgens de krijtlijnen die werden bepaald vanuit het Europese subsidiedossier. Dit maakt dat de stromen, zoals opgenomen in de "Ontwerp en bouw om te gebruiken" overeenkomsten, volgens de bepalingen gemonitord worden.  
W&Z zal, vanuit haar rol binnen de bvba Watertruck+, de uitvoering van deze criteria mee opvolgen.