

Vergaderjaar 2009–2010

**32 123 A**

## **Vaststelling van de begrotingsstaat van het Infrastructuurfonds voor het jaar 2010**

**Nr. 5**

### **BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN VERKEER EN WATER- STAAT**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 12 oktober 2009

In het Nota-overleg MIRT van 15 december 2008 (31 700 A, nr. 78) heeft het lid Agema bij motie gevraagd de mogelijkheden en beperkingen van het Schelde-Seinekanaal in kaart te brengen. Hierbij ga ik in op dit verzoek.

Het Schelde-Seinekanaal draagt bij aan een goede bereikbaarheid van het achterland van de havens in het gebied. Hierdoor wordt de binnenvaart aantrekkelijker voor het goederenvervoer. Uit een studie in 2007 blijkt het effect van het kanaal op de balans tussen de havens in de range van Le Havre tot Hamburg neutraal te zijn. Naar verwachting zullen alle havens grofweg in dezelfde mate profiteren van het kanaal. Gezien de goede positie van de Nederlandse binnenvaart is de verwachting dat deze sector sterk zal kunnen profiteren van het kanaal.

Voor de aanleg van het Schelde-Seinekanaal (Seine-Nord) zijn geen werkzaamheden voorzien op Nederlands grondgebied. Nederland heeft wel altijd steun uitgesproken voor het project, onder andere door de aanvraag voor een TEN-subsidie te steunen. De toegekende steun van de Europese Commissie bedraagt € 420 miljoen voor het gehele project, inclusief de aanpassing van toegangswegen. Hiervan is € 350 miljoen bestemd voor het Franse gedeelte. Van dit bedrag wordt € 333 miljoen besteed aan de aanleg van het kanaal zelf.

De Franse president, de heer Sarkozy, heeft Seine-Nord tot prioriteit gekozen. Hiermee wordt de haalbaarheid van de aanleg van het kanaal positief beïnvloed.

Mogelijke beperkingen liggen naar huidig inzicht op het vlak van de financiering. Hierbij zijn tolheffing en de benutting van PPS-constructies voor de Franse overheid essentiële elementen. Tolheffing is in Frankrijk een gebruikelijke manier om de aanleg van infrastructuur te financieren. Volgens de Franse overheid is het onaannemelijk dat het kanaal er zonder enige vorm van tolheffing zal komen.

In beginsel is elke lidstaat zelf verantwoordelijk voor investeringen in de goede staat van de eigen infrastructuur. Hierbij kunnen lidstaten een beroep doen op TEN-T-subsidies. Ten aanzien van een eventuele tolheffing dient er oog te zijn voor het behouden van een gelijk speelveld voor de binnenvaart. Er dient te worden gewaakt voor nadelige effecten op de modal split en de positie van de binnenvaart in de logistieke keten. Nederland is betrokken bij een studie naar de internalisering van de externe kosten van goederenvervoer op de route Amsterdam – Parijs. De studie is een gezamenlijk project van overheidsorganisaties in dit traject en wordt naar verwachting in de zomer van 2010 opgeleverd. De studie geeft inzicht in de hoogte van externe kosten bij de vier modaliteiten, mogelijke scenario's om die externe kosten te internaliseren en de effecten daarvan op de modal split. Nederland zal deze informatie betrekken bij de bepaling van een standpunt over eventuele tolheffing op Seine-Nord.

Een PPS-structuur is volgens de Franse overheid eveneens een voorwaarde voor het slagen van het project. Nederlandse betrokkenheid bij ontwerp en constructie van Seine-Nord wordt vanuit Frankrijk uitdrukkelijk beoogd. Zo beschikt Nederland naast kennis van waterbouw ook over relevante kennis en ervaring met PPS.

De Franse overheid is in onderhandeling met consortia over het contract. Op de tender hebben twee consortia gereageerd. De dialoog zal enige tijd duren, met als doelstelling dat consortia veel invloed hebben op het ontwerp en de bouw. Vooralsnog is er geen officieel tijdspad beschikbaar voor de afronding van de onderhandelingen.

Verkeer en Waterstaat adviseert de verantwoordelijke Franse vaarwegbeheerder, Voies Navigables de France (VNF) over Seine-Nord. VenW heeft informatiebijeenkomsten georganiseerd voor het Nederlandse bedrijfsleven in samenwerking met de Economische Voorlichtingsdienst, het Havenbedrijf Rotterdam en VNF. Het bedrijfsleven is zodoende geïnformeerd over de mogelijkheden actief betrokken te raken bij Seine-Nord.

Essentieel is dat het Schelde-Seine-kanaal zal bijdragen aan een verbetering van de mogelijkheden voor de binnenvaart op de verbinding tussen de Rijn, het Scheldebekken en de Seine. Nederland ondersteunt deze ontwikkeling en zal bij de lopende herziening van het TEN-T beleid en de daarbij behorende prioriteiten aandacht blijven vragen voor de realisatie van het project.

De staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat,  
J. C. Huizinga-Heringa