

Vergaderjaar 2001–2002

**28 000 A**

## **Vaststelling van de begroting van de uitgaven en de ontvangsten van het Infrastructuurfonds voor het jaar 2002**

**Nr. 35**

### **BRIEF VAN DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 5 juli 2002

Ik stuur u deze brief naar aanleiding van de Tweede Kamer behandeling van het Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport (MIT) 2001–2005 en de destijds ingediende motie Verbugt c.s. met betrekking tot de vaarweg Almelo–Coevorden.

De vaarweg Almelo–Coevorden is in eigendom en beheer van de provincies Drenthe en Overijssel. Zij zijn primair verantwoordelijk voor verbeteringen aan deze vaarweg. De vaarweg is op dit moment geschikt voor 400 ton schepen. De provincies hebben plannen om de vaarweg uit te bouwen tot een vaarweg geschikt voor 800/1000 ton schepen. De provincies hebben enkele jaren geleden het Rijk verzocht om een financiële bijdrage voor deze uitbouw.

Het project is vervolgens in 1998 in de zogenaamde Langman-afspraken tussen het Rijk en het Samenwerkingsverband Noord-Nederland (SNN) meegenomen en in het planstudieprogramma van het MIT opgenomen. Dit Langman-akkoord is gericht op het stimuleren van de economische ontwikkeling in Noord-Nederland. Afgesproken is toen dat het Rijk pas een financiële bijdrage kan leveren aan deze uitbouw als er (extra) middelen beschikbaar zouden komen in het MIT. Belangrijke andere voorwaarde daarbij was dat wel eerst nut en noodzaak van een eventuele subsidie van Verkeer en Waterstaat nog moest worden aangetoond.

Bij de Tweede Kamerbehandeling van het MIT 2001–2005 heeft de Kamer verder op 27 november 2000 de motie Verbugt c.s. ingediend:  
*«..overwegende, de afspraken in het kader van Langman/ICES 1998 aangaande de vaarweg Almelo–Coevorden;  
voorts overwegende, dat een economische effectrapportage van betrokken regionale overheden inzake een opwaardering naar 800/1000 ton nog niet gereed is;  
verzoekt de regering in afwachting daarvan de verruiming van het kanaal Coevorden-Almelo als p.m. post in het MIT te handhaven...».*

Ik ben daarmee akkoord gegaan in afwachting van een economische effectrapportage van de provincies Drenthe en Overijssel over de opwaardering van de vaarweg Almelo–Coevorden naar 800/1000 ton.

Op basis van die Langman-afspraken en bovenstaande motie staat de uitbouw van de vaarweg Almelo–Coevorden tot een 800/1000 ton vaarweg al geruime tijd p.m. in het planstudieprogramma van het MIT.

Inmiddels hebben de provincies Drenthe en Overijssel mij een – in hun opdracht uitgevoerde – economische effectrapportage (EER) aangeboden, waarbij zij aangeven dat de uitbouw van de vaarweg maatschappelijk verantwoord is en mij verzoeken om de uitbouw van deze vaarweg in het MIT te handhaven.

Ik kan deze opvatting niet ondersteunen, aangezien de EER naar mijn mening onvoldoende basis biedt voor zo'n conclusie. De in de EER geschetste positieve baten-kosten-verhouding steunt wel erg op hele positieve en onzekere modal shift-verwachtingen, (te) hoge groei-prognoses en te hoge emissieberekeningen. Aanvullende onzekerheid is ook of er in Coevorden naast een railterminal ook een multimodale terminal van de grond komt, zodat overslag van weg naar water mogelijk wordt. Dit alles, in combinatie met de hoge geconstateerde gevoeligheid voor schommelingen in de groei, geeft wat mij betreft een veel minder positief beeld dan door de opstellers van het rapport wordt gesuggereerd.

Naast het beeld dat ontstaat door de EER is nog een andere ontwikkeling van belang voor de toekomst van de vaarweg. In de beleidsontwikkeling van Verkeer en Waterstaat wordt gezocht naar meer decentralisatie waar dat kan. Dit betekent dat ook de verantwoordelijkheid voor regionale infrastructuur zoveel mogelijk in de regio gelaten moet worden. Het is alleen bij zeer grote projecten of bij bijzondere projecten met een groot nationaal belang te rechtvaardigen om als Rijksoverheid te besluiten om naast de bij de provincies beschikbare Gebundelde Doeluitkeringgelden (GDU) nog een subsidiebijdrage te verlenen. De vaarweg Almelo–Coevorden is een regionale vaarweg die niet behoort tot het hoofdvaarwegennet. Aanpassingen aan deze regionale vaarweg vallen dus onder de verantwoordelijkheid van de provincies Drenthe en Overijssel.

Vanwege bovenstaande redenen heb ik de provincies Drenthe en Overijssel bij brief (zie bijlagen)<sup>1</sup> geïnformeerd dat ik vanuit het Rijk geen subsidie kan verlenen voor de uitbouw van de vaarweg Almelo–Coevorden.

De vaarweg zal niet meer in het MIT 2003–2007 worden opgenomen, aangezien een rijksbijdrage niet aan de orde is.

Gezien de plannen voor de ontwikkeling van de terminal te Coevorden is er eventueel wel de mogelijkheid om bij mijn ministerie een subsidieaanvraag in te dienen in het kader van de Subsidieregeling Openbare Inland Terminals (SOIT). Het succes van een dergelijke aanvraag is echter afhankelijk van het feit of regionale partijen te zijner tijd kunnen voldoen aan de voorwaarden van de SOIT en of er op dat moment nog voldoende budget beschikbaar is.

Ik verwacht u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

De Minister van Verkeer en Waterstaat,  
T. Netelenbos

---

<sup>1</sup> Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer.