

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

1699

Vragen van de leden **Dik-Faber** (ChristenUnie) en **Albert de Vries** (PvdA) aan de Minister van Infrastructuur en Milieu over *de extra sluiskolk bij Eefde* (ingezonden 17 maart 2014).

Antwoord van Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus** (Infrastructuur en Milieu) (ontvangen 10 april 2014)

Vraag 1

Herinnert u zich uw argumenten voor de voorkeursbeslissing voor de locatie Noord voor de extra sluiskolk Eefde?¹

Antwoord 1

Ja, op basis van alle afgewogen aspecten was het belangrijkste argument bij de afweging dat de kosten van locatie Noord € 20 miljoen lager waren dan die van locatie Midden-Noord en dat de keuze voor locatie Noord breed door de regionale overheden werd gesteund.

Vraag 2

Wat is de huidige stand van zaken en planning van de uitwerking en de realisatie van de extra sluiskolk?

Antwoord 2

De procedures voor de wijziging van het bestemmingsplan (door de gemeente Lochem) en het Projectplan Waterwet voor de wijziging aan het sluiscomplex lopen. Het College van Burgemeester en Wethouders heeft op 18 maart 2014 het definitieve bestemmingsplan ter vaststelling aan de gemeenteraad aangeboden, inclusief een nota van antwoord op de zienswijzen. De vaststelling van het bestemmingsplan in de gemeenteraad is net als de vaststelling van het Projectplan Waterwet voorzien in juni 2014. Parallel daaraan is Rijkswaterstaat, in afstemming met de gemeente Lochem en waterschap Rijn en IJssel bezig met voorbereiding van de realisatiefase. De realisatie van de tweede sluis start naar verwachting eind 2016. De oplevering van de tweede sluis is conform MIRT-projectenboek 2014 voorzien in 2018–2020.

¹ Kamerstuk 33 000-A, nr. 62, 27 februari 2012

Vraag 3

Kunt u nader ingaan op de constatering van de Commissie voor de milieueffectrapportage (hierna: commissie m.e.r.) dat de op het sluissterrein aanwezige gebouwen geen monumenten zijn en op de mening dat deze dus geen reden kunnen zijn om het Midden-Noord-alternatief af te laten vallen?

Antwoord 3

De commissie heeft alleen geconstateerd dat het dieselgemaal onterecht is aangemerkt als beschermd monument. In de Aanvulling op het PlanMER is dan ook opgenomen dat naast de bestaande sluis, inclusief de heftorens, alleen het zogenaamde «oude» gemaal een beschermd monument is in de zin van de Monumentenwet. Het zogenaamde nieuwe gemaal is dat niet. Alles overziend, zie ik in deze constatering van de commissie geen aanleiding mijn Voorkeursbeslissing te herzien.

Vraag 4

Klopt het dat de keuze voor de locatie Noord tot zo'n hoge hellingshoek zou leiden dat nu is gekozen voor een hefbrug en dat onder meer hierdoor de kosten voor de variant Noord zijn toegenomen? Wat betekent deze hefbrug voor het monumentale aanzien van de sluis en voor het wegverkeer op de doorgaande weg over het sluisencomplex?

Antwoord 4

Nee. De keuze voor de locatie Noord maakt het aanleggen van een hefbrug niet noodzakelijk. Over de tweede sluis is wel een brug nodig, wat leidt tot een aanpassing van de doorgaande weg over het sluisencomplex, de Kapperallee. Deze brug wordt ingepast in de bestaande weg. De inpassing van de brug is onderwerp van gesprek tussen Rijkswaterstaat en de gemeente Lochem. Een hefbrug is niet in de raming van het project opgenomen.

Vraag 5

Klopt het dat de commissie m.e.r. in het najaar van 2013 in haar toetsingsadvies heeft geconcludeerd dat de aanvullende informatie op het milieueffectrapport (MER) het beeld bevestigt dat de verschillen tussen de alternatieven Noord en Midden-Noord kleiner zijn dan voorafgaand aan het opstellen van het MER werd betoogd?²

Antwoord 5

Het klopt dat met de aanvulling op de PlanMER het verschil tussen beide alternatieven kleiner is geworden. Echter het kostenverschil is nog steeds groot en het planMER is geen aanleiding om terug te komen op mijn Voorkeursbeslissing van 27 februari 2012.

Vraag 6

Kunt u aangeven wat inmiddels de kostenraming is voor beide varianten inclusief alle extra benodigde werkzaamheden?

Antwoord 6

De actuele kostenraming voor locatie Noord bedraagt € 73,8 miljoen. De meerkosten van variant Midden-Noord ten opzichte van Noord bedragen € 17 miljoen (circa 23% van het projectbudget) en de netto-meerkosten (na aftrek van te vermijden onderhoudskosten voor locatie Midden-Noord) zijn € 13 miljoen (circa 18% van het projectbudget). Daarmee blijft het kostenverschil groot en is er geen reden om terug te komen op mijn voorkeursbeslissing van 27 februari 2012, die werd ondersteund door de regionale overheden.

Vraag 7

Op welke wijze is de veiligheid voor het scheepvaartverkeer meegewogen bij de keuze voor de locatie Noord? Klopt het dat de locatie Midden-Noord voor beroeps- en recreatievaart en voor sluismedewerkers overzichtelijker is,

² Commissie MER, rapportnummer 2816-99, «Capaciteitsuitbreiding Sluis Eefde, gemeente Lochem. Toetsingsadvies over het milieueffectrapport en de aanvulling daarop» d.d. 19 november 2013

minder gevaren oplevert bij zijwind en dat voor deze variant minder ligplaatsvoorzieningen moeten worden opgeofferd?

Antwoord 7

De veiligheid voor het scheepvaartverkeer is een aspect dat is meegenomen in de verschillende varianten. Beide varianten zijn veilig. Er is wat veiligheid betreft geen onderscheid tussen de varianten. Er is eveneens geen verschil tussen beide varianten wat betreft mogelijke wacht- en opstelplaatsen.

Vraag 8

Is het, gezien de temporisering van het project waarvoor inmiddels gekozen is, mogelijk om zonder verdere vertraging alsnog te kiezen voor de Midden-Noord-variant (waarbij de sluis gereed zou zijn in 2018–2020)?

Antwoord 8

Nee. In dat geval zullen de besluitvormingsprocedures opnieuw moeten worden gestart. Tevens zal de voorbereiding van de aanbesteding grotendeels opnieuw moeten worden doorlopen. Daarbij is de uitvoeringstijd gezien de aard van het werk bij de locatie Midden-Noord langer.

Vraag 9

Kunt u aangeven hoe vaak er bij projecten uit het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT) op basis van het advies van de commissie m.e.r. een aanvulling op het MER wordt geschreven en hoe vaak dit niet gebeurt? Hoe heeft zich dit in de afgelopen jaren ontwikkeld?

Antwoord 9

In de afgelopen vijf jaar is het negen maal voorgekomen dat een aanvulling op het advies MER is geschreven. In deze periode zijn door de Commissie m.e.r. vierendertig adviezen uitgebracht na toetsing op het MER van diverse projecten.

Vraag 10

Deelt u de mening dat het, gezien het belang van het voorkeursbesluit, onwenselijk is als bij MIRT-projecten varianten bij het voorkeursbesluit afvallen terwijl sprake is van onvoldoende onderbouwing? Deelt u de mening dat dit extra belangrijk is als er maatschappelijk verzet is te verwachten tegen de voorkeursvariant?

Antwoord 10

Voor het nemen van een voorkeursbesluit worden alle aspecten onderzocht en meegewogen. Een belangrijk onderdeel daarvan is het regionale draagvlak voor het te nemen besluit. Een dergelijke afweging heeft in het geval van sluis Eefde ook plaatsgevonden en de regionale bestuurders hebben ook hun voorkeur uitgesproken voor de door mij genomen voorkeursbeslissing.

Vraag 11

Welke maatregelen heeft u genomen om te voorkomen dat bij nieuwe projecten een aanvulling op het MER noodzakelijk is? Zullen in het vervolg bij MIRT-projecten ten tijde van de voorkeursbeslissing de argumenten voor de variantkeuze wel navolgbaar uitgewerkt en gedocumenteerd zijn, zodat het bij de verdere planuitwerking niet kan gebeuren dat de niet gekozen variant uiteindelijk juist beter blijkt te scoren dan de voorkeursvariant?

Antwoord 11

Welke informatie gedocumenteerd moet worden in een PlanMER is afhankelijk van het project en de daarbij relevante aspecten. Ik kan daarom geen algemene maatregelen nemen om te voorkomen dat de commissie m.e.r. adviseert een aanvulling op het PlanMER te maken. Voor sluis Eefde geldt dat alle informatie voorhanden was en ook gebruikt is bij de voorkeursbeslissing. In de aanvulling op de PlanMER is de beschikbare informatie aanvullend gedocumenteerd en aangescherpt. De aanvulling op de PlanMER is dus geen aanleiding geweest om mijn Voorkeursbeschikking te herzien, aangezien de verschillen tussen de afgewogen varianten en de argumentatie voor mijn voorkeursbeslissing nog steeds onverkort van toepassing zijn.

Vraag 12

Klopt het dat de Intensiteit/Capaciteitfactor van de sluis bij Eefde als gevolg van de verwachte groei zoals vastgelegd in de Beter Benutten-deal Twentekanalen (2,6 miljoen ton en 175.000 teu extra in 2020) bij lineaire groei in 2015 boven de 1 uitkomt, uitgaande van schepen van gemiddeld 1.500 ton / 105 teu en ruim 4000 schuttingen extra per jaar en dat dit vanaf 2015 zal leiden tot een toename van de gemiddelde wachttijd naar 200 minuten?

Antwoord 12

In de Bereikbaarheidsverklaring Beter Benutten Twentekanalen is de intentie uitgesproken om een deel van het vervoer van de weg naar het water te verplaatsen. Niet de extra maar de verwachte totale vervoersgroei over water is in die verklaring becijferd op 2,6 miljoen ton en 175.000 TEU in 2020. Vertaald naar prognoses en de Intensiteit / Capaciteitfactor voor sluis Eefde betekent dit dat er een reële kans is dat zonder de 2e kolk de I/C verhouding na 2020 de 1 zal naderen. Het commitment uit de Beter Benutten deal maakt de groeiverwachting nog waarschijnlijker. Met de aanleg van de 2^e sluiscolk en de opwaardering van de Twentekanalen worden capaciteitsproblemen opgelost en de verwachte groei gefaciliteerd.

Vraag 13

Klopt het dat er bij de sluis Eefde onvoldoende ligplaatsen zijn om vanaf 2015 de extra wachtende schepen te herbergen en dat dit voor wachtende schepen met gevaarlijke stoffen tot overschrijding van de veiligheidsnormen kan leiden?

Antwoord 13

Door de intensiteit van de scheepvaart en de beperkte capaciteit van de huidige sluis zijn er in de huidige situatie lange wachttijden voor de scheepvaart. Aan de kanaalzijde van de sluis zijn er voldoende wachtplaatsen. Aan de IJsselzijde is er een tekort. Dit leidt tot langere schuttijden. Bovendien worden bij lage rivierwaterstanden extra schepen (minder diep geladen) ingezet voor het goederentransport. Op zo'n moment is het mogelijk dat er inderdaad te weinig wachtplaatsen zijn. Door de ingebruikname van de tweede kolk zullen de wachttijden bij de sluis verminderen en daarmee ook de behoefte aan wacht- en opstelplaatsen. Hiermee is in het ontwerp rekening gehouden. Voor schepen met gevaarlijke stoffen zijn aparte wachtplaatsen (kegelligplaats) gereserveerd bij de sluis aan de kanaal- en de rivierzijde. Er is hier geen sprake van een overschrijding van de veiligheidsnormen.

Vraag 14

Ziet u mogelijkheden om alsnog de realisatie van de sluis Eefde te versnellen en is dit mogelijk voor zowel de locatie Noord als de locatie Midden-Noord?

Antwoord 14

Nee. De huidige planning geldt voor de locatie Noord en laat geen ruimte voor versnelling. Het is van belang dat de lopende planprocedure zorgvuldig wordt doorlopen en dat Rijkswaterstaat met de gemeente Lochem en het waterschap Rijn & IJssel in een zorgvuldig proces, goede afspraken maakt over de uitvoering van het project. Met inachtneming van de voorziene besluitvormingprocedures en de tijd die nodig voor de aanbesteding en de verwachte bouwtijd van de nieuwe sluis, is de oplevering voorzien in 2018–2020. Zie ook het antwoord op vraag 8.