

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

### 906

Vragen van het lid **Remco Dijkstra** (VVD) aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat over *het bericht «Sluis in Lith dicht door achterstallig onderhoud zeggen schippers die nu moeten omvaren»* (ingezonden 6 november 2019).

Antwoord van Minister **Van Nieuwenhuizen Wijbenga** (Infrastructuur en Waterstaat) (ontvangen 2 december 2019).

#### Vraag 1

Bent u bekend met het bericht uit het Brabants Dagblad getiteld: «Sluis in Lith dicht door achterstallig onderhoud zeggen schippers die nu moeten omvaren»?<sup>1</sup>

#### Antwoord 1

Ja.

#### Vraag 2

Klopt het dat grote schepen nu zeven uur moeten omvaren en dat kleinere schepen moeten overladen? Welke mogelijkheden zijn er nog wel voor de schepen en welke schepen passen er momenteel niet in? Welke verschillen zijn er voor grote en kleine schepen in deze situatie?

#### Antwoord 2

De omvaartijd van schepen wordt grotendeels bepaald door de herkomst en bestemming van het schip. Gemiddeld genomen is de omvaartijd voor schepen die momenteel sluis Lith niet kunnen passeren door de stremming van de maatgevende kolk ca. 2 uur. Schepen met een maximale lengte van 110 meter kunnen sluis Lith passeren via de tweede, kleinere kolk en hoeven dus niet over te laden. Schepen langer dan 110 meter zullen via de Waal en het Maas-Waalkanaal moeten omvaren.

#### Vraag 3

Welke plannen of herstelwerkzaamheden zijn er om het probleem voor de binnenvaart op te lossen?

<sup>1</sup> Omroep Brabant, 5 september 2019, Sluis in Lith dicht door achterstallig onderhoud, zeggen schippers die nu moeten omvaren (<https://www.omroepbrabant.nl/nieuws/3063272/Sluis-in-Lith-dicht-door-achterstallig-onderhoud-zeggen-schippers-die-nu-moeten-omvaren>)

#### Antwoord 3

Er wordt op dit moment een spoedreparatie uitgevoerd aan één van de twee sluiscolken van sluis Lith. Over de consequenties van deze spoedreparatie is afstemming geweest met de sector. Concreet worden de komende tijd onderdelen van de scharnieren (taatskommen en -kappen) van de benedenstroomse sluisdeur vervangen alsmede het hout op de deuren. Ook zullen de deuren worden geconserveerd.

De onderhavige reparaties aan het sluiscomplex bij Lith maken onderdeel uit van de tweede tranche van de op korte termijn gerichte onderhoudsimpuls waarover ik u met mijn brief van 18 november jl. (Kamerstuk 29 385, nr. 106) heb geïnformeerd.

#### Vraag 4

Wanneer kan er verwacht worden dat de herstelwerkzaamheden gereed zullen zijn?

#### Antwoord 4

De werkzaamheden zijn inmiddels gestart en de planning is dat de kolk op 29 januari 2020 weer in gebruik kan worden genomen.

#### Vraag 5

Hoe pakt u in heel Nederland het tekort aan ligplaatsen aan? Is hier een plan voor opgesteld en budget voor vrijgemaakt?

#### Antwoord 5

De ligplaatscapaciteitsknelpunten breng ik periodiek in kaart via de Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse. De meest urgente knelpunten worden aangepakt via de MIRT-systematiek. Zo werkt mijn ministerie aan voorbereiding en realisatie van in totaal meer dan 70 extra ligplaatsen op de Beneden-Lek, Merwedede, Boven-IJssel en Waal (bij Lobith). Daarvoor heb ik ruim € 168m gereserveerd. In het kader van het MIRT-project Toekomstvisie voor de Waal zet ik bovendien binnenkort een studie uit om de behoefte aan ligplaatsen op het traject Haaften – Weurt/Lobith (Waal) in kaart te brengen en de optimale locatie voor de bouw van nog meer ligplaatsen te bepalen.

Daarnaast wordt de aanleg van ligplaatsen waar mogelijk gekoppeld aan andere infrastructurele opgaven. Dit geldt bijvoorbeeld voor de aanleg van de derde kolk bij de Beatrixsluis die eind dit jaar wordt opgeleverd, daarbij heb ik 11 extra ligplaatsen laten bouwen.

Tenslotte houdt Rijkswaterstaat vinger aan de pols voor de actuele situatie met betrekking tot de ligplaatscapaciteit. De input zal worden verwerkt in de nieuwe NMCA die ik naar verwachting in het eerste kwartaal van 2021 aan uw Kamer kan aanbieden.

#### Vraag 6

Wat denkt u van het feit dat grote steden als Amsterdam en Rotterdam steeds vaker havens sluiten of andere activiteiten in havens toelaten ten koste van de binnenvaart? Is hier vanuit het ministerie regie op?

#### Antwoord 6

Het is mij bekend dat er in Rotterdam en Amsterdam plannen zijn voor de bouw van woningen in gebieden die tot de havens behoren, vooral in de havengebieden die dicht tegen de stad aan liggen. Dat kan risico's met zich meebrengen voor de afhandeling van goederenstromen door de binnenvaart. Mijn ministerie maakt zich sterk voor de logistieke prestaties van de havens vanwege het vitale belang van de havens voor ons land inclusief hun relaties met het achterland. Vervoer over water maakt daar onderdeel van uit omdat het duurzaam is, over voldoende capaciteit beschikt en de wegen ontlast. Bij de transformatie van havengebieden naar gemengde functies van wonen en werken dient ook rekening te worden gehouden met de belangen van de binnenvaart, zoals bij planvorming voor bouwen in de Maashaven in Rotterdam of in Amsterdam waar bij de transformatie van de Minervahaven nautisch water is bewaard voor de binnenvaart en het aanmeren van duwbakken. Zo zal ik onder meer in het kader van het programma Samen Bouwen aan Bereikbaarheid tot 2040 voor de Metropoolregio Amsterdam blijvend aandacht vragen voor het belemmerend effect dat de woningbouw

kan hebben op de binnenvaart en de doorgaande verbindingen richting het (inter)nationale achterland.

#### Vraag 7

Welke behoefte aan ligplaatsen bestaat er, gezien het feit dat de binnenvaartsector aangeeft dat er ook tekort is aan overnachtingshavens, dat gemeenten steeds vaker de maximale ligtijd beperken en ook dat de kwaliteit van ligplaatsen (algemene, laad-en los en ligplaatsen voor langere termijn) te wensen over laat? In welke gebieden en in welke categorieën? Kunt u de Kamer daar inzicht in geven?

#### Antwoord 7

De in de actuele NMCA (2017) geconstateerde knelpunten worden vrijwel allemaal aangepakt met lopende of aankomende MIRT-projecten. Daarnaast houdt Rijkswaterstaat zoals eerder gemeld vinger aan de pols voor een actueel beeld. Er zijn vier corridors met de mogelijke knelpunten in beeld waar op dit moment geen maatregelen voorzien zijn. Op de route Amsterdam-Duitsland is reeds nader onderzoek naar de capaciteit gedaan, maar zijn nog geen concrete acties voor uitbreiding van de ligplaatscapaciteit of andere maatregelen om het knelpunt op te lossen voorzien. Er moet nog onderzoek plaatsvinden naar de drie aanvullende mogelijke tekorten die in beeld zijn op de volgende twee routes: Rotterdam – Terneuzen – Gent en Amsterdam – Meppel – Zwolle – Zutphen. Bovengenoemde input wordt verwerkt in de eerder genoemde NMCA. De NMCA gebruik ik mede als onderbouwing voor verdere besluitvorming over uitbreiding van de ligplaatscapaciteit of andere maatregelen. In mijn brief d.d. 1 november (Kamerstuk 31 409, nr. 256) ben ik reeds ingegaan op de ligduur en de voorziening van walstroom bij rijksligplaatsen. Voor wat betreft de kwaliteit van ligplaatsen, ben ik mij bewust van de zorgen in de sector over de ligplaatsen in havens. De kwaliteit van ligplaatsen in havens is echter de verantwoordelijkheid van de havenbeheerder, veelal de gemeente.

#### Vraag 8

Kunt u de vragen één voor één beantwoorden voor het Notaoverleg MIRT van 25 november 2019?

#### Antwoord 8

Met mijn tijdige beantwoording van de vragen ben ik aan uw wens tegemoetgekomen.