

Vergaderjaar 2001–2002

28 000 A

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

Nr. 30

BRIEF VAN DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 14 mei 2002

Tijdens de behandeling van het Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport (MIT) 2002–2006 op 10 december 2001 (kamerstuk 28 000-A, nr. 23) en het Algemeen Overleg Binnenvaart op 13 december 2001 (kamerstuk 28 000-XII, nr. 48) zijn door de Tweede Kamer vragen gesteld over de verkenningen Burgemeester Delenkanaal Oss, vaarweg Meppel–Ramspol/keersluis Zwartsluis en de Zaan. Ik heb toen toegezegd de Kamer te zullen informeren over de verdere besluitvorming rond deze projecten.

Achtergrond

De zogenaamde MIT-verkenningen van de vaarwegen Meppel–Ramspol/keersluis Zwartsluis, de Zaan en het Burgemeester Delenkanaal (Oss) zijn in 1999/2000 gereedgekomen en aan mij aangeboden. Uit die verkenningen blijkt dat er een aantal knelpunten op de drie vaarwegen wordt geconstateerd. Bij het Burgemeester Delenkanaal zorgen enkele bochten, de hoogte van een hefbrug en de capaciteit van de schutsluis voor problemen. Bij het Meppelerdiep is met name de keersluis Zwartsluis een probleem. Bij de Zaan gaat het om vaardiepte, verruiming Wilhelminasluis en de verhoging van verschillende bruggen (zie verder bijlage¹). Op basis van die verkenningen ligt de vraag voor om te beoordelen of ik die knelpunten groot genoeg en van nationaal belang vind. Bij een positief antwoord daarop is het vervolg in de MIT-procedures dat er per vaarweg een uitgebreidere planstudie naar de knelpunten kan worden uitgevoerd. In zo'n planstudie moet dan een aantal oplossingen uitgebreid worden beschreven, waarna ik uiteindelijk moet beslissen over het al dan niet uitvoeren van één van die oplossingen. Verder is bij die procedure van belang dat alleen de vaarweg Meppel–Ramspol een rijksvaarweg is waarvoor ik direct verantwoordelijk ben. Het Delenkanaal is in beheer en eigendom van gemeente Oss en de Zaan van de provincie Noord-Holland. Zij zijn dus zelf verantwoordelijk voor adequate verbeteringen, beheer en onderhoud aan die vaarwegen. De gemeente Oss en de provincie Noord-Holland vinden in hun geval echter beide dat er sprake is van een vaarweg

¹ Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer.

met een nationaal belang en hebben mij verzocht om een subsidie te verlenen voor het oplossen van de knelpunten op het Delenkanaal en de Zaan.

Gezien het gebrek aan ruimte in de huidige financiële meerjaren-programmering tot en met 2010 is het echter niet mogelijk om al deze eventuele knelpunten voor 2010 op te pakken en is prioritering dus nodig. Medio 2000 heb ik daarom besloten om voor de drie verkenningen een zogenaamde OEEI-kosten-batenanalyse te laten uitvoeren. Deze systematiek maakt het mogelijk om projecten onderling te vergelijken op de te verwachten effecten en kosten. Deze vergelijkende studie is medio 2001 afgerond.

Beslissing

Op basis van de verkenningen en de vergelijkende kosten-batenstudie heb ik het volgende besloten:

1. Ik erken het Burgemeester Delenkanaal, de vaarweg Meppel–Ramspol/keersluis Zwartsluis en de Zaan als vaarwegen met (deels) een nationaal belang.
2. Ik zal in de periode 2004–2007 een planstudie laten verrichten naar het rijksproject Meppel–Ramspol/keersluis Zwartsluis en zal dit project in het planstudieprogramma van het MIT opnemen. Na Prinsjesdag zal ik meer duidelijkheid geven over de periode van uitvoering als er meer duidelijkheid is over de ruimte in het MIT na 2010.
3. Ik ben bereid om vanaf 2008 gelden te reserveren in het MIT ten behoeve van het Delenkanaal (geen rijksproject). Voorwaarden zijn wel dat de gemeente Oss in de periode 2002–2006 bereid is zelf een planstudie uit te voeren die voldoet aan de eisen die ik ook stel aan rijksprojecten en er t.z.t. overeenstemming komt over de totale financiering van de oplossing. Hierover zal bestuurlijk overleg met de gemeente plaatsvinden.
4. Na Prinsjesdag zal ik meer duidelijkheid verschaffen over een eventuele Rijksbijdrage t.b.v. de Zaan (geen rijksproject) als er meer duidelijkheid is over de ruimte in het MIT na 2010. Voorwaarden zijn wel dat de provincie Noord-Holland in de periode 2005–2009 bereid is zelf een planstudie uit te voeren die voldoet aan de eisen die ik ook stel aan rijksprojecten en er t.z.t. overeenstemming komt over de totale financiering van de oplossing. Hierover zal bestuurlijk overleg met de provincie plaatsvinden.

Bovenstaande inpassing in het MIT tot en met 2010 is mogelijk doordat geherprioriteerd wordt ten koste van het Lekkanaal/3e kolk Beatrixsluis.

Hieronder staan kort de belangrijkste beleidsoverwegingen voor dit besluit:

- Bij alle drie de projecten is er sprake van een vervoerd volume dat voldoende van omvang is om van een nationaal belang te spreken.
- De baten-kostenverhouding blijkt relatief gunstig voor maatregelen bij het Delenkanaal en Meppel–Ramspol/keersluis Zwartsluis, maar relatief minder gunstig voor maatregelen bij de Zaan. Daarbij moet wel worden aangetekend dat als bepaalde voorzienige vervangingsinvesteringen niet worden meegerekend, deze verhouding voor de Zaan wel aanzienlijk verbetert. Uit de onderlinge vergelijking blijkt in ieder geval dat het Delenkanaal het gunstigst scoort, daarna Meppel–Ramspol/keersluis Zwartsluis en als laatste de Zaan. Deze rangorde gebruik ik dan ook bij de prioritering van de projecten in het MIT.
- Behalve de kosten en baten hebben ook de verwachte vervoersontwikkelingen op aansluitende vaarwegen als Ketelmeer, IJssel, Maas en de

verwachte groei van containerterminals als Oss en Meppel een belangrijke rol gespeeld bij mijn besluit.

Ik zal zoals hierboven aangegeven in overleg met de betreffende gemeente en provincie de volgende stappen in de MIT-procedures oppakken. Voor de verdere voortgang van deze projecten verwijs ik u naar het MIT.

Ik verwacht u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

De Minister van Verkeer en Waterstaat,
T. Netelenbos