

Vergaderjaar 2008–2009

**31 700 A**

## **Vaststelling van de begrotingsstaat van het Infrastructuurfonds voor het jaar 2009**

**Nr. 81**

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

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 24 februari 2009

Tijdens de MIRT behandeling in uw Kamer op 15 december 2008 heb ik toegezegd de MIRT-verkenning «Zeetoeegang IJmond» en de 2nd opinion van het CPB daarop toe te sturen. Bij deze doe ik u de beide rapporten toekomen.<sup>1</sup>

Graag maak ik van de gelegenheid gebruik om mijn standpunt inzake de zeetoeegang in IJmuiden onder uw aandacht te brengen. Ik hecht er aan te benadrukken dat ik op een verstandige manier wil blijven zorgen voor het behoud van een haven van internationale allure in Amsterdam. Uit de verkenning blijkt dat een investering in een nieuwe zeesluis niet evident rendabel is voor de maatschappij. In het hoogste groeiscenario is het saldo van kosten en baten negatief wanneer sprake is van het aanleggen van een nieuwe sluis én het vervangen van de oude sluis op langere termijn; het saldo is echter neutraal wanneer uitsluitend sprake is van de aanleg van een nieuwe sluis, waarbij de bestaande sluis in gebruik blijft.

Het CPB acht de kengetallen Kosten/Baten-analyse (kKBA) correct toegepast en is van mening dat de resultaten qua orde van grootte plausibel lijken. Het planbureau geeft enige kanttekeningen en suggesties. De kanttekeningen zijn echter niet van dien aard dat niet nader zou kunnen worden bezien of kan worden overgegaan tot een nieuwe sluis. De suggesties om de capaciteit van het sluisencomplex op relatief korte termijn al te vergroten met een aantal relatief eenvoudige en niet zo kostbare maatregelen – te denken valt aan het weghalen van het zandtransport, het instellen van tijdpoorten of het veilen van sluispassages – omarm ik. Zij zullen in samenspraak met Haven Amsterdam worden onderzocht en, indien mogelijk, geïmplementeerd.

Momenteel ben ik met de gemeente Amsterdam in goed overleg over het opstellen van een business case, om op basis daarvan het vervolgtraject te bezien. Uit deze business case zal duidelijk moeten worden hoe een eventuele investering in een nieuwe sluis kan worden betaald, welke bijdrage van de regio verwacht kan worden en of verzelfstandiging van

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

het Havenbedrijf van Amsterdam voordelen biedt. Duidelijk is nu reeds dat in iedere berekening een bijdrage vanuit het rijk noodzakelijk is om een nieuwe sluis te kunnen realiseren. Op dit moment is er bij het rijk geen budget gereserveerd voor een bijdrage aan een nieuwe sluis, zodat voor besluitvorming over een eventuele bijdrage van het rijk nader overleg met de minister van Financiën noodzakelijk is. Ik neem hiertoe de nodige stappen.

Bovenstaande constatering leidt er toe dat de ambities ten aanzien van een mede-investering van het rijk in een nieuwe sluis een stap verder kunnen worden gebracht, als de business case voldoende helderheid biedt, als de bestuurlijke voorwaarden kunnen worden geformuleerd, als de publiek-private meerwaarde in beeld kan worden gebracht én als de budgettaire kant kan worden afgedekt en gezamenlijk met de regio valt op te lossen.

Ik heb er vertrouwen in dit dossier samen met de regio verder te brengen richting een volgende stap in de besluitvorming en ik verwacht hier in de loop van 2009 meer helderheid over te verkrijgen. U zult over de bevindingen worden geïnformeerd.

De minister van Verkeer en Waterstaat,  
C. M. P. S. Eurlings