

Vergaderjaar 2011–2012

**33 000 A**

## **Vaststelling van de begrotingsstaat van het Infrastructuurfonds voor het jaar 2012**

**Nr. 62**

### **BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 27 februari 2012

Hierbij informeer ik u over twee beslissingen die ik heb genomen over het Nederlandse vaarwegennetwerk, namelijk voor de Prinses Beatrixsluizen in het Lekkanaal en sluis Eefde in het Twentekanaal.

Voor de sluis Eefde kan ik uw Kamer melden, dat ik een voorkeursbeslissing heb genomen voor de aanleg van een tweede kolk.

Ook voor de Prinses Beatrixsluis heb ik een voorkeursbeslissing genomen, om deze uit te breiden met een derde sluiskolk. Met beide beslissingen investeer ik een bedrag van € 284 miljoen in de uitbreiding van de capaciteit van het vaarwegennet voor de binnenvaart.

Zoals ik in de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte heb aangegeven, zijn de investeringen van mijn ministerie gericht op het verbeteren van de bereikbaarheid van de main-, brain- en greenports en de belangrijke achterlandverbindingen. Het gaat dan om bereikbaarheid van Nederland via de weg, het spoor en het water. Een optimaal netwerk van havens en vaarwegen versterkt de concurrentiekracht van de binnenvaart en van Nederland. Naast het optimaliseren van het gebruik van de bestaande infrastructuur (Beter Benutten), investeer ik ook in uitbreiding van de fysieke infrastructuur. De twee beslissingen waarover ik u in deze brief informeer, geven een impuls aan de bereikbaarheid van Nederland over het water.

De binnenvaart speelt een vitale rol in onze economie: meer dan tweederde van goederen die jaarlijks via de mainport Rotterdam ons land binnenkomen, wordt door de binnenvaart vervoerd naar economische centra in het nationale en internationale achterland. Daarmee ontlast de binnenvaart de weginfrastructuur en biedt het een betrouwbaar en goedkoop alternatief. Betrouwbare reis- en passagetijden zijn daarbij essentieel. Juist daarom pak ik deze twee belangrijke knelpunten in het vaarwegennet aan.

## Voorkeursbeslissing tweede kolk sluis Eefde

Sluis Eefde ligt in het Twentekanaal, een hoofdvaarweg waar jaarlijks ca. 15 000 schepen gebruik van maken om goederen te vervoeren tussen regio Twente en Randstad en Duitsland.

De sluis bij Eefde is de sluis met de langste wachttijden in Nederland. Dit probleem is al langere tijd bekend. Voor de lopende planstudie (oude stijl) heb ik, conform de adviezen van de commissie Elverding, alsnog besloten om een voorkeursbeslissing voor te bereiden, om daarna de planuitwerking alleen op dit voorkeursalternatief te kunnen richten.

Sluis Eefde maakt deel uit van de MIRT-planstudie «Twentekanal, verruiming (fase 2) en capaciteitsuitbreiding sluis Eefde». Ik heb binnen dit project prioriteit gegeven aan sluis Eefde, vanwege de zeer lange wachttijden en het feit dat deze sluis met slechts één kolk kwetsbaar is, zoals recent helaas is gebleken.

Ik heb als voorkeursbeslissing (MIRT-2) gekozen voor een extra sluiskolk. Een extra sluiskolk biedt een toekomstvaste oplossing voor de wachttijdenproblematiek, o.a. doordat daarmee in twee richtingen tegelijk kan worden geschut en bij calamiteiten altijd een kolk vrij is.

Ik reserveer daarom € 69,1 miljoen euro van het MIRT-budget van dit project voor de aanleg van een nieuwe schutkolk bij Eefde.

De lopende planstudie zal verder duidelijk maken, hoe de opwaardering van de Twentekanal kan worden vormgegeven. Hieromtrent zal ik eind dit jaar een aparte MIRT-2-beslissing nemen.

### *Afgewogen alternatieven en belangen*

In de planstudie zijn de volgende alternatieven om het capaciteitsprobleem van de sluis op te lossen, bestudeerd:

- Aanleg van een extra schutkolk;
- Verlenging van de bestaande schutkolk;
- Benuttingsmaatregelen.

Uit de studie is gebleken, dat de huidige sluis op deze hoofdvaarweg reeds maximaal bezet is en op basis van SVIR een te lange wachttijd heeft. Extra benuttingsmaatregelen leveren geen toekomstvaste oplossing en nemen bovendien de kwetsbaarheid van één kolk niet weg. Ook de verlengingsoptie levert geen oplossing en leidt slechts tot een beperkte reductie van wachttijden. Alleen het alternatief met een extra sluiskolk, waardoor tegelijkertijd in twee richtingen kan worden geschut, heeft voldoende oplossend vermogen.

Daarom biedt alleen de aanleg van een extra sluiskolk met afmetingen 125 bij 12,5 m, diepte 3,5 m, geschikt voor schepen van CEMT-klasse Va (110 bij 11,4 meter) een structurele oplossing om te voldoen aan het SVIR-streefbeeld.

Op basis van locatieonderzoek zijn er twee reële opties voor een extra sluiskolk:

1. *Noord*: aanleg direct ten noorden van de bestaande kolk. Dit vergt onder andere omlegging van de dijk, verwijdering van enkele bomen en verplaatsing van drie woningen. De kosten zijn € 69,1 miljoen.
2. *Midden-Noord*: inpassing van de nieuwe kolk in het bestaande sluis- en spui-eiland. Dit vergt de sloop van een gemaal en aanleg van een nieuw spuiwerk, naast de verplaatsing van meerdere gebouwen en woningen. De sloop van het gemaal betekent niet alleen vernietiging van kapitaal, maar ook van een monumentaal pand en spuiwerk. De kosten van dit alternatief zijn € 20 miljoen hoger dan van de locatie noord.

Op basis van deze informatie heb ik, met instemming van de regiopartijen, gekozen voor de locatie noord.

#### *Planning*

De planning voor de aanleg van de tweede schutkolk is als volgt:

- Nadere detaillering en planuitwerking: tot eind 2012
- Projectbeslissing (MIRT3): begin 2013
- Oplevering: 2017

### **Voorkeursbeslissing 3<sup>e</sup> kolk Prinses Beatrixsluis / Verbreding Lekkanaal**

Het MIRT-project Lekkanaal / 3<sup>e</sup> kolk Beatrixsluis is een prioritair project binnen het hoofdvaarwegennet. De Beatrixsluis is één van de drukste sluisen (ruim 50 000 schepen per jaar) van Nederland, gelegen op de achterlandverbinding Amsterdam-Rotterdam-Antwerpen, en is een knelpunt in SVIR en de NMCA.

Ook voor de Prinses Beatrixsluisen en het Lekkanaal heb ik als voorkeursbeslissing gekozen voor een extra sluis kolk, alsmede een verbreding van het kanaal.

Bij dit project werk in nauw samen met de provincie Utrecht en de gemeente Nieuwegein. Met deze regiopartijen sluit ik binnenkort een bestuursovereenkomst voor de gebiedsgerichte aanpak van de sluis en het Lekkanaal, onderzoek van de provincie naar een nieuw aan te leggen binnenhaven en de ontwikkeling van het bedrijventerrein Het Klooster door de gemeente.

Met dit project van € 215,4 miljoen wordt tevens een tekort aan ligplaatsen opgelost door aanleg van ca. 1200 meter ligplaatslengte (ca. 11 ligplaatsen) ten noorden van de sluisen.

#### *Afgewogen alternatieven en belangen*

Qua mogelijkheden voor de vergroting van de sluis capaciteit is gekeken naar:

- Aanleg van een derde schutkolk;
- Verkeersmanagement.

Ook bij deze sluis bleek het oplossend vermogen van verkeers- of benuttingsmaatregelen te gering. Dit houdt mede verband met de flinke toename van de scheepsafmetingen in het laatste decennium. Op de as Rotterdam-Amsterdam wordt reeds gevaren met zeer grote schepen, die maar nauwelijks passen in de huidige schutkolken van de Beatrixsluis. Daardoor biedt ook verlenging van de bestaande kolken geen praktische oplossing.

Alleen een grote nieuwe schutkolk voor klasse Vb-schepen, met afmetingen 270 m bij 25 m, diepte 5,8 m, biedt een toekomstvaste oplossing. Om het verkeer van en naar de nieuwe schutkolk te faciliteren, wordt het Lekkanaal ten noorden en zuiden van de kolk verbreed.

Qua locatie voor de derde kolk is de keuze beperkt: ten oosten of ten westen van het bestaande sluisencomplex. Aan de westzijde zijn bedrijventerreinen, een recreatiegebied en een drinkwaterleidingterrein gelegen, die ruimte zouden moeten maken voor de sluis en de kanaalverbreding. Aan de oostzijde kan het project echter meteen worden ingepast in de ontwikkeling van het bedrijventerrein Het Klooster.

Op basis van deze informatie heb ik, in overleg met en met instemming van de regiopartijen gekozen voor de locatie oost.

*Planning*

De planning voor dit project is als volgt:

- Nadere detaillering en planuitwerking: tot eind 2013
- Ontwerp Tracébesluit: eind 2013
- Projectbeslissing (MIRT-3): eind 2014
- Start uitvoering: begin 2015
- Oplevering: tussen 2018 en 2020

De minister van Infrastructuur en Milieu,  
M. H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus