

Vergaderjaar 2007–2008

**31 200 A**

## **Vaststelling van de begrotingsstaat van het Infrastructuurfonds voor het jaar 2008**

**Nr. 89**

### **BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN VERKEER EN WATER- STAAT**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 8 juli 2008

Tijdens het MIRT-overleg van 17 december 2007 (Kamerstuk 31 200-A-72) met de Vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat heb ik toegezegd om inzicht te geven in de stand van zaken bij het MIRT-project 3e kolk Beatrixsluis. Dit sluizencomplex is gelegen in de belangrijke vaarwegcorridor Amsterdam–Rotterdam. Vanwege nieuwe inzichten en ontwikkelingen heb ik recent besloten tot een gewijzigde aanpak die ik door middel van deze brief nader toelicht.

#### **Projectgeschiedenis**

Uit de concept-Trajectnota/MER uit 2004 bleek dat:

- Een nieuwe 3e kolk de enige manier is om op structurele wijze de capaciteit van de Beatrixsluis te vergroten.
  - De alternatieven die uitgingen van een nieuwe derde sluis kolk veel duurder waren dan het reeds gereserveerde budget (afhankelijk van het alternatief bedragen de meerkosten orde grootte €100 mln).
  - Er pas rond 2020 een capaciteitsknelpunt kon worden verwacht.
  - De onderzochte varianten voor een nieuwe 3e kolk negatief scoorden.
- Mede op basis van de bovenstaande argumenten is in 2004 besloten om dit project te herprioriteren tot na 2010 en de procedure voor dit tracéwettelijke project stop te zetten.

#### **Stand van zaken**

Uit recente vervoersprognoses blijkt dat het goederenvervoer per binnenvaart en dan met name het containervervoer, op de corridor Rotterdam–Amsterdam sneller stijgt dan enkele jaren geleden werd voorzien. De verwachting is dat deze hogere groei de komende jaren zal doorzetten en het knelpunt dus eerder zal optreden. Daarom is de kosten-batenanalyse geactualiseerd. Hieruit blijkt dat de twee WLO-scenario's, die uitgaan van een sterke economische groei, een positieve kosten-baten verhouding laten zien voor de 3e kolkalternatieven. Deze signalen zijn voor mij aanleiding om dit project opnieuw voortvarend op te pakken en de procedures

voort te zetten. Echter als gevolg van de herprioritering waardoor het project enkele jaren min of meer heeft stilgelegen is een deel van de informatie die voor een alternatiefkeuze noodzakelijk is, verouderd. Deze informatie zal eerst geactualiseerd moeten worden voordat ik mijn voorkeur voor een alternatief kan uitspreken.

Op basis van de volgende overwegingen:

- De recente vervoersgegevens laten een sterkere stijging van het goederenvervoer over het Lekkanaal zien dan verwacht. Dit geldt met name voor het containervervoer. Het is de verwachting dat deze stijging de komende jaren doorzet.
- Door deze sterkere stijging van het goederenvervoer over het Lekkanaal zal de Beatrixsluis reeds rond 2016 of 2017 een knelpunt worden en niet rond 2020 zoals eerder geprognosticeerd.
- Door de bovengenoemde redenen wordt de verhouding tussen de kosten en de baten positief voor de twee WLO-scenario's die uitgaan van een sterke economische groei.

neem ik het volgende standpunt in:

- De kans is groot dat de wachttijden voor de Beatrixsluis na 2015 dermate groot worden dat ze een belemmering gaan vormen voor een efficiënte, betrouwbare bedrijfsvoering voor de binnenvaart en verladings.
- Dit is alleen te ondervangen door een structurele capaciteitsuitbreiding van de Beatrixsluis. Echter een definitieve variantkeuze kan ik pas maken nadat alle noodzakelijke informatie geactualiseerd is.

Daarom heb ik besloten:

- om het gereserveerde budget te verhogen met € 100 mln. Dit bedrag is toereikend om eventueel de duurdere 3e kolkalternatieven te kunnen realiseren. Pas na de keuze voor een voorkeursalternatief is duidelijk of het nu gereserveerde projectbudget ook volledig noodzakelijk is.
- voor dit project in plaats van de uitgebreide Tracéwetprocedure de verkorte Tracéwetprocedure te gaan volgen. Dit kan omdat in 2005 een aantal wijzigingen in de Tracéwet zijn doorgevoerd die het voor minder ingrijpende projecten mogelijk maakt om een minder uitvoerige procedure te doorlopen. Het project 3e kolk Beatrixsluis voldoet aan de gestelde criteria die gelden voor de verkorte Tracéwetprocedure.

### **Verhoging van het projectbudget**

De budgetverhoging kan in belangrijke mate opgevangen worden omdat ik besloten heb om de gelden (€ 91 mln) die gereserveerd stonden voor eventuele verhoging van de bruggen tussen Born en Ternaaien in te zetten voor dit project. Op basis van de resultaten uit de Verkenning Bruggen Born-Ternaaien heb ik besloten om voor dit project geen planstudie te starten. De conclusie van de verkenning was dat de behoefte aan 4-laags-containervaart naar verwachting niet eerder gaat ontstaan dan in de periode 2020–2030. Vanaf dan zal het ophogen van de bruggen pas efficiencybaten gaan opleveren. Daarom is het nu al ophogen van de bruggen geen maatschappelijk rendabele investering.

De gelden van de verkenning Bruggen Born-Ternaaien dekken niet het gehele bedrag dat ik extra wil reserveren voor het project 3e kolk Beatrixsluis. Er ontbreekt nog ca. € 10 mln.

De dekking voor deze € 10 mln vind ik doordat er bij het project keersluis Zwartsluis een éézelfde bedrag vrijvalt.

De staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat,  
J. C. Huizinga-Heringa