Tweede Kamer der Staten-Generaal

2

Vergaderjaar 2023–2024

36 410 A Vaststelling van de begrotingsstaat van het Mobiliteitsfonds voor het jaar 2024

Nr. 53 **BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 5 april 2024

In het Tweeminutendebat Maritiem van 26 maart 2024 is gesproken over de vervolgaanpak voor de werkzaamheden aan het Julianakanaal en de bijbehorende stremming[1]. Hierbij is toegezegd om na het overleg over dit project met omgevingspartijen en schippersorganisaties een brief te sturen naar de Kamer met de bevindingen uit dat overleg. Daarnaast wordt ingegaan op de invulling van de aanbevelingen uit het rapport «economische effecten tijdelijke stremming Julianakanaal» dat op 25 maart 2024 is verzonden aan de Kamer[2].

Gesprek met betrokken partijen

Donderdag 28 maart heeft een indringend gesprek plaatsgevonden met verschillende bij de afsluiting van het Julianakanaal betrokken partijen. De afsluiting zal helaas leiden tot een stremming van het doorgaande scheepvaartverkeer op dit deel van het kanaal, met een aanzienlijke impact op de (economische) omgeving hiervan. Bedrijven blijven bereikbaar, maar de schepen zullen fors moeten omvaren. Alhoewel de planning nog niet vastligt, is de verwachting dat uiterlijk in oktober 2024 of zoveel eerder als mogelijk de werkzaamheden starten. Afhankelijk van de weersomstandigheden zijn de werkzaamheden dan naar verwachting in april/mei 2025 gereed.

In het overleg van 28 maart is expliciet gesproken over de zorgen van de omgevingspartijen en schippersorganisaties met betrekking tot het stremmen en droogzetten van het Julianakanaal. Daarbij is aangegeven dat alles op alles gezet zal worden om de beschikbaarheid van de omvaarroute via België zoveel mogelijk te garanderen. Hiervoor wordt

[1] Tweede Kamer, vergaderjaar 2023–2024 Kamerstuk 36 410 A, nr. 50
[2] Tweede Kamer, vergaderjaar 2023–2024 Kamerstuk 36 410 A, nr. 51

kst-36410-A-53
ISSN 0921 - 7371
's-Gravenhage 2024

vooraf een risicoanalyse uitgevoerd om potentiële knelpunten in kaart te brengen en de benodigde maatregelen te treffen.

Rijkswaterstaat en de betrokken aannemer gaan na hoe de uitvoeringsperiode zo kort mogelijk kan worden gehouden. Ook de hulp en kennis van andere aannemers wordt hierbij meegenomen. Verder zal in overleg met de betrokken partijen nader gekeken worden naar de huidige nadeelcompensatieregeling.

Er is in het overleg afgesproken om met elkaar om tafel te blijven gaan en de volgende stappen zoveel mogelijk in gezamenlijkheid te nemen. Hiervoor is een overlegstructuur opgezet waarover de deelnemers inmiddels zijn geïnformeerd.

Het voornemen is dit vorm te geven door middel van een gezamenlijke werkgroep en een bestuurlijk overleg die frequent bij elkaar komen. Dit alles om zo goed mogelijk samen de stremmingsperiode te overbruggen.

Rapport economische effecten tijdelijke stremming Julianakanaal

Het rapport «economische effecten tijdelijke stremming Julianakanaal» bevat waardevolle aanbevelingen. Dit zijn zaken waar Rijkswaterstaat inmiddels al mee aan de slag is om de stremming optimaal voor te bereiden. Over de invulling hiervan is op 28 maart 2024 een eerste keer met de omgevingspartijen en schippersverenigingen gesproken. De komende maanden vindt met hen hierover verder overleg plaats. Ook vindt er afstemming plaats met de aannemer.

Rijkswaterstaat heeft voor iedere aanbeveling voor de betrokken vaarwegbeheerders in Nederland en België een voorlopige invulling geformuleerd. Van belang is op te merken dat het voor bepaalde aanbevelingen een eerste invulling betreft en dat de details in afstemming met de sector en de bestuurlijke partners in de komende weken zullen worden uitgewerkt en opgepakt.

Naast het externe overleg heeft Rijkswaterstaat ook een interne stuurgroep op directieniveau ingericht die gaat sturen op de uitvoering van de belangrijke randvoorwaarden voor de afronding van het project. Dit betreft vooral de omvaarroutes, welke gedurende de afsluiting van het kanaal beschikbaar moeten zijn. Het betreft naast de Nederlandse vaarroutes ook routes door België (Vlaanderen en Wallonië). De bestaande overlegstructuren van Rijkswaterstaat en de Nederlandse en Belgische partners ten behoeve van afstemming over werkzaamheden en onderhoud op de vaarroutes worden daarom geïntensiveerd.

Actueel overzicht van Rijkswaterstaat ten aanzien van de omgang met de aanbevelingen:

Aanbeveling: De vaarwegbeheerders in Nederland en België stemmen eerst het noodzakelijke onderhoud op de omvaarroutes gezamenlijk af en brengen dit waar nodig eerst gezamenlijk op orde, zodat de kans op meerdaagse stremmingen/calamiteiten op de omvaarroutes nihil is. Dit vraagt nadrukkelijk om nadere afstemming tussen de betreffende vaarwegbeheerders.
Invulling: Overleg en afstemming met Vlaanderen en Wallonië loopt al op structurele basis en wordt op grond van de problematiek omtrent het Julianakanaal geïntensiveerd.

Aanbeveling: De Vlaamse Waterweg heeft aangegeven meer behoefte te hebben aan contact over besluitvorming en planning vanuit Rijkswater-

staat om dit te communiceren met Vlaamse partijen die gebruik maken van het Julianakanaal.
Invulling: De Vlaamse Waterweg maakt deel uit van het (bovengenoemd) overleg tussen de Nederlandse en Belgische partners. De planning en afstemming zullen in dit overleg worden besproken.

Aanbeveling: Maak afspraken tussen RWS en de Waalse vaarwegbeheerder over 24/7 bediening van de sluis Ternaaien tijdens de stremming van het Julianakanaal.
Invulling: Hiervoor wordt zowel op directieniveau afgestemd tussen Rijkswaterstaat en de Belgische zusterorganisaties als op politiek niveau

Aanbeveling: Zorg er als vaarwegbeheerder voor dat er tijdens de stremming van het Julianakanaal een «quick response team» beschikbaar is, die met prioriteit een storing aan bijvoorbeeld een sluis kan verhelpen. En zorg daarbij ook voor voldoende voorraad van vervangingsonderdelen.
Invulling: Het quick response team en het aanhouden van een voorraad met de meest cruciale onderdelen is reeds onderdeel van de bestaande onderhoudscontracten van Rijkswaterstaat. In het kader van de stremming van het Julianakanaal zal bezien worden waar deze aanpak nog verder kan worden geïntensiveerd.

Aanbeveling: Herstel eerst de schade aan de stuw bij Borgharen, zodat de kans op het meerdaags sluiten van de keersluis bij Limmel als gevolg van te hoge waterstanden nihil is. Daarmee is ook de kans op het ingesloten raken van schepen veel kleiner.
Invulling: Prioriteit is gegeven aan het herstel van stuw Borgharen met de focus dit op 1 oktober 2024 gereed te hebben. Dit is een risicovol traject gezien de leeftijd van het object en de korte tijdspanne waarin de werkzaamheden moeten worden uitgevoerd. Hoge afvoeren kunnen effect hebben op de beschikbaarheid van het Julianakanaal (sluiten keersluis Limmel). Hierdoor is het naast het herstel van stuw Borgharen ook goed om op voorhand met de sector duidelijke afspraken te maken. Onder meer over de prognose van waterstanden en de communicatie/berichtgeving hierover en preventieve maatregelen die de sector zelf kan treffen om de impact van een sluiting van keersluis Limmel te beheersen.

Aanbeveling: Monitor tijdens de stremming van het Julianakanaal de feitelijke vervoersbewegingen (dit ook om het gat in het telsysteem te dichten omdat er tussen Stein en Ternaaien geen sluis zit).
Invulling RWS: Dit wordt georganiseerd.

Aanbeveling: Inventariseer als vaarwegbeheerders in Nederland en België of er voldoende ligplaatsen zijn voor kegelschepen.
Invulling RWS: Dit wordt opgepakt.

Naast de invulling van de bovenstaande aanbevelingen blijft er ook gekeken worden naar andere mogelijkheden en kansen om de werkzaamheden met zo met min mogelijk hinder te laten plaatsvinden.

Rijkswaterstaat heeft hiernaast al verschillende mitigerende maatregelen getroffen om tot het moment van daadwerkelijke afsluiting de risico's verder te beperken voor scheepvaart, omgeving en milieu. Lege en half beladen schepen mogen zonder actieve boegschroefbesturing bij een windkracht van 3 of meer niet meer de bouwkuip passeren. Verder dienen duwbakken «met de stompe kant naar voren» te varen en wordt er een tweede schip ten behoeve van actieve scheepvaartbegeleiding 24/7 ingezet.

Tot slot

De stremming van het Julianakanaal is een ingrijpende beslissing en de zorgen van alle betrokken partijen zijn dan ook zeer begrijpelijk. Maar uit veiligheidsoogpunt is er eenvoudigweg geen andere optie. Rijkswaterstaat blijft de komende tijd in nauw overleg met betrokken partijen om er gezamenlijk voor te zorgen dat de impact stremming zo minimaal mogelijk zal zijn. Het doel blijft zo snel mogelijk een verruimd kanaal te realiseren waar iedereen de vruchten van plukt.

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,
M.G.J. Harbers