

Vergaderjaar 2023–2024

**36 410 A**

## **Vaststelling van de begrotingsstaat van het Mobiliteitsfonds voor het jaar 2024**

**Nr. 62**

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

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 24 juni 2024

In het Tweeminutendebat van 5 juni 2024 over de verruiming van het Julianakanaal is aangegeven dat Rijkswaterstaat voornemens is om de hiervoor benodigde afsluiting tussen Berg en Sluis Born reeds op 12 augustus 2024 te starten. In deze brief wordt dit nader toegelicht en wordt ingegaan op de randvoorwaarden om met de werkzaamheden te kunnen starten.

#### **Uitkomsten Bestuurlijk overleg**

Conform het op 5 april 2024<sup>1</sup> met de Kamer gecommuniceerde besluit om «de afsluiting te starten op 1 oktober of zoveel eerder als mogelijk» is in de afgelopen maanden intensief overleg met de omgeving gevoerd. Over de uitvoeringsperiode, de omvaarroutes en de hinder vindt regelmatig overleg plaats met betrokken partners die voor hun bedrijfsvoering vaak gebruikmaken van de vaarweg. In het Bestuurlijk Overleg van 31 mei 2024 is gesproken over het voornemen om 12 augustus te starten met de afsluiting en de condities waaronder dit kan plaatsvinden.

Het in de (naar verwachting) droge(re) zomerperiode starten heeft als doorslaggevend voordeel dat de doorlooptijd met 3 weken verkort kan worden. Hiermee wordt invulling gegeven aan de indringende wens van de omgeving om de uitvoeringsperiode, en dus de stremming, zo kort mogelijk te houden. Het reeds op 12 augustus starten leidt er verder toe dat de veiligheid eerder is geborgd voor de scheepvaart en de natuur eerder beschermd kan worden.

<sup>1</sup> Kamerstuk 36 410 A, nr. 53

Rijkswaterstaat verwacht dat er tijdig aan de gestelde voorwaarden zal worden voldaan om op 12 augustus met de werkzaamheden te kunnen starten. Dit betekent concreet:

- Afdoende beschikbaarheid van de omvaarroutes;
- Voorbereiding uitvoering afdoende gevorderd en uitgewerkt (materiaal, materieel, personeel), zodat er zo snel mogelijk gewerkt kan worden.

De tussenliggende periode wordt het overleg met alle partners voortgezet om de risico's verder in kaart te brengen en te mitigeren om op verantwoorde wijze zo vroeg mogelijk te starten en binnen zo min mogelijk tijd het werk af te ronden.

Hieronder wordt ingegaan op de huidige stand van zaken op de drie hoofdthema's: beschikbaarheid omvaarroute, aanpak van de werkzaamheden en uitwerking nadeelcompensatie.

### **Beschikbaarheid omvaarroute**

De afgesproken risicoanalyse is uitgevoerd. Met de ingezette beheersmaatregelen is een stremming van de omvaarroute van langer dan 48 uur niet te verwachten.

Hoofddisussies die hierbij spelen:

- Beschikbaarheid van de Kreekraksluizen. De beschikbaarheid is tussen 5 augustus en 27 september beperkt als gevolg van werkzaamheden. De Oostkolk is gestremd waardoor hinder (wachttijden mogelijk oplopend tot 8–10 uur) op de omvaarroute zal optreden. Voor de start van de werkzaamheden wordt uitgewerkt hoe de hinder zo veel mogelijk beperkt kan worden.
- Beschikbaarheid van de omvaarroute bij hoogwater. Dit is gerelateerd aan de werkzaamheden bij stuw Borgharen. Door de Tweede Kamer is 11 juni 2024 de motie<sup>2</sup> aangenomen die «verzoekt om de algehele drooglegging van het Julianakanaal uit te stellen tot in ieder geval stuw Borgharen weer volledig functioneel is». Zoals reeds in het Tweeminutendebat aangegeven, is de verwachting dat de werkzaamheden aan de stuw Borgharen op 12 augustus voldoende zijn gevorderd om aan deze motie invulling te kunnen geven.
- Afstemming met Vlaanderen en Wallonië. Hiervoor is en wordt intensief overleg gevoerd. De Oosterweelwerken zijn hierbij het meest kritisch, maar naar verwachting zullen deze niet leiden tot onvoldoende beschikbaarheid van de omvaarroute.
- Nacht- en weekendstremmingen. Er blijft sprake van enkele geplande nacht- en weekendstremmingen (maximaal 48 uur). Doelstelling is om te voorkomen dat een weekendstremming wordt gevolgd door een stremming op een ander object of door hoogwater. Hiervoor wordt een overzicht met alle objecten op de gehele Zuid- en Noordroute opgesteld met de geplande nacht- en weekendafsluitingen van augustus 2024 tot en met april 2025. Dit wordt gekoppeld aan de actuele en verwachte afvoer van de Maas (in verband met potentiële sluitmomenten van de keersluis Limmel). Dit wordt continu gemonitord, zodat tijdig geacteerd kan worden om samenloop van stremmingen te voorkomen.

### **Aanpak werkzaamheden**

De afgelopen periode is samen met de aannemer alles in het werk gesteld om tot een zo kort mogelijke uitvoeringsduur en zo snel mogelijke start te

<sup>2</sup> Kamerstuk 36 410 A, nr. 59

komen. De opdracht aan de aannemer is deze werkzaamheden zo snel als mogelijk uit te voeren, maar met inachtneming van veiligheid, arbeidstijdenwet en kwaliteit. Concessies aan de kwaliteit ten gunste van de snelheid hebben het risico dat het kanaal weer gaat lekken en er later opnieuw gestremd zou moeten worden. De onzekerheden in de doorlooptijd worden met name bepaald door de weersomstandigheden en niet te voorziene zaken die aangetroffen worden als het kanaal drooggelegd is. Doelstelling is de werkzaamheden in ieder geval af te ronden voordat de werkzaamheden met hinder op de A2 Vonderen-Kerensheide starten (april 2025).

De afsluiting start met het bouwen van een dam waarna het kanaal leeggelaten wordt. Op de bodem van het kanaal wordt een 4 km lange transportweg aangelegd waarna in 3 aparte werkvakken parallel door 3 ploegen van diverse aannemers met 100 tot 120 graafmachines wordt gewerkt. Inzet van een dergelijk aantal graafmachines is uitzonderlijk, temeer daar in deze fase van het jaar vrijwel alle aannemers al volop aan het werk zijn. Er worden zogenaamde bentonietmatten gelegd met daarop 20 cm grind en 40 cm steenbestorting. Door het toevoegen van de 20 cm grindlaag (in plaats van gebiedseigen grond) wordt het mogelijk om in slecht weer langer te kunnen doorwerken.

In aanloop naar de stremming worden de komende weken al diverse werkzaamheden uitgevoerd zoals de aanvoer van stenen en overige materialen, het inrichten van het werkerrein en het baggeren van het kanaal ter hoogte van sluis Born. Op de kanaalbodem ter hoogte van sluis Born is een dikke laag slib aanwezig. Om het slib te verwijderen zijn op maandag 10 juni baggerwerkzaamheden gestart. Scheepvaart blijft mogelijk en kan het drijvende werkponen met een aangepaste snelheid passeren. Door dit slib nu al te verwijderen, wordt het verdiepen straks makkelijker.

### **Nadeelcompensatie**

Naar aanleiding van het eerste Bestuurlijk overleg (3 mei 2024) is een aanvullende werkgroep nadeelcompensatie ingericht. Hier zijn casussen ingebracht vanuit de omgeving die zijn beoordeeld door Rijkswaterstaat. Volgende stap is bespreken met de omgeving wat de nadeelcompensatieregeling vanuit die casussen zou betekenen. De komende periode tot de start van de afsluiting zal de nadeelcompensatie nog intensiever met de omgeving worden verkend en uitgewerkt.

### **Tot slot**

Het Julianakanaal wordt verbreed voor de scheepvaart. Met deze doorstart wordt de verbreding alsnog afgemaakt en kan het watergebonden bedrijfsleven en de scheepvaartbranche in de toekomst profiteren van een vaarweg met grotere capaciteit.

Het is duidelijk dat de zorgen vanuit de omgeving over de geplande stremming van het Julianakanaal nog niet volledig zijn verdwenen. Via een gedegen aanpak en intensief overleg met de omgeving wordt geprobeerd om deze zorgen in de tussenliggende periode zo veel mogelijk weg te nemen. Tijdens de stremming zal het Bestuurlijk overleg worden voortgezet met een accentverschuiving naar monitoring van de voortgang.

Met omwonenden wordt het overleg intensiever nu de werkzaamheden weer gaan beginnen. Ook zij zullen gedurende een langere periode hinder ervaren door de werkzaamheden. Deze zomer worden er onder meer twee

informatie-bijeenkomsten gepland om hen over de werkzaamheden te informeren.

Na de zomer wordt u geïnformeerd over de laatste stand van zaken omtrent de beschikbaarheid van de omvaarroute, aanpak en planning van de werkzaamheden en uitwerking van de nadeelcompensatie.

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