

Bijlage 1

Toelichting totstandkoming voorkeursalternatief

Het project Capaciteitsuitbreiding Sluis Eefde is een aanlegproject, dat valt binnen het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT). In 2007 heeft Rijkswaterstaat Oost-Nederland een MIT-verkenning^[1] voor dit project afgerond waarin drie alternatieven voor de capaciteitsuitbreiding van Sluis Eefde in beeld zijn gebracht. De onderzochte alternatieven zijn:

1. een betere benutting van de huidige sluis door spreiding in het scheepvaartaanbod en verbetering van de verkeersafwikkeling;
2. de aanleg van een tweede sluis met minimale kolkafmetingen (125 lang en bij 12,5 m breed) en;
3. de aanleg van een extra brede tweede sluis (125 lang en bij 18,5 m breed).

Voor alternatief 2 en 3 zijn varianten meegenomen met betrekking tot het wel of niet in stand houden van de voorsluis van de bestaande sluiskolk. De huidige kolk is niet te verdiepen en in verband met de waterstanden op de IJssel is het in circa 5% van de tijd noodzakelijk gebruik te maken van een voorsluis. Dit levert extra tijdverlies op. Het schutten gebeurt op deze wijze in twee fasen. Een nieuwe kolk moet circa 0,70 meter dieper worden aangelegd om een voorsluis overbodig te maken. Vervolgens zijn het probleemoplossend vermogen, de kosten, baten en overige effecten van de alternatieven in kaart gebracht. Hieruit bleek dat het beter benutten van de huidige sluis door het toepassen van verkeersmaatregelen slechts een tijdelijke oplossing is. In 2010 zou de sluis ondanks de maatregelen namelijk al niet meer aan het streefbeeld van de Nota Mobiliteit voldoen. Daarom werd geconcludeerd dat op langere termijn alleen uitbreiding van het sluiscomplex met een extra kolk een oplossing is om de wachttijden op een acceptabel niveau te brengen en te houden. De aanleg van een tweede, extra brede, kolk heeft het grootste probleemoplossend vermogen, is het meest robuust en toekomstvast en levert de meeste directe baten op. Dit is echter ook de duurste variant in aanleg. Uitbreiding van de sluis met een minder brede kolk levert iets minder baten op, maar is een stuk goedkoper in aanleg en ook de beheer- en onderhoudskosten zijn lager. Het benuttingsalternatief levert zeer beperkte directe baten op.

Vervolgens zijn in een MKBA voor de capaciteitsvergroting van Sluis Eefde de volgende alternatieven onderzocht:

1. Benuttingsalternatief: door spreiding in het scheepvaartaanbod en verbetering van de verkeersafwisseling wordt de bestaande capaciteit beter benut. Mogelijke maatregelen binnen dit alternatief zijn de spreiding van aanbod door het creëren van ligplaatsen, een ruimere bediening van sluis Delden, aanbodsspreiding door verkeersmanagement en efficiënter schutten.
2. Een alternatief waarbij de bestaande sluis verlengd wordt van 133 naar 230 meter.
3. Een alternatief uitgaande van een tweede sluis met minimale afmetingen geschikt voor klasse Va schepen.

Van de drie alternatieven voor de capaciteitsvergroting van Sluis Eefde vallen er twee af, omdat deze onvoldoende bijdragen aan het oplossen van de bestaande knelpunten. Net zoals in de MIT Verkenning werd geconcludeerd dat het benuttingsalternatief al na enkele jaren niet meer voldoet aan de wachttijds uit de Nota Mobiliteit. Het is daarmee geen toekomstvaste oplossing.

De verlengde kolk zorgt voor uitbreiding van de huidige capaciteit, omdat er meer schepen tegelijkertijd gesloten kunnen worden. Op termijn (na ongeveer 20 jaar) voldoet een verlengde kolk echter niet meer aan de eisen met betrekking tot de wachttijden. Dit komt doordat de bodemhoogte in de huidige kolk onvoldoende is voor diep afgeladen schepen, waardoor deze alleen in het nieuwe (diepe) gedeelte kunnen worden gesloten. Een ander probleem is dat in dit alternatief de sluis zowel tijdens realisatie van de verlenging als tijdens groot onderhoud aan de bestaande kolk langdurig gestremd zou moeten worden, waardoor kanaalgebonden bedrijven onbereikbaar zijn. In samenspraak met de experts van Rijkswaterstaat Dienst Infrastructuur, en het Waterdistrict Twentekanal en IJsseldelta is daarom geconcludeerd dat het realiseren van een verlengde sluiskolk geen betrouwbare en toekomstvaste oplossing biedt voor het wachttijdprobleem.

^[1] Het MIT is de voorloper van het MIRT. Bij de introductie van het MIRT-spielregelkader in 2009 en de aanpassing ervan in 2012, zijn de eisen aangescherpt ten aanzien van de informatie die moet worden vergaard om een beslissing te kunnen nemen.

De aanleg van een tweede sluis kolk biedt wel een goede oplossing voor de bestaande knelpunten. De extra schutcapaciteit bij de aanleg van een tweede kolk vermindert de wachttijden bij de sluis significant. In het TM scenario blijft de wachttijd tot aan 2040 minder dan een half uur, terwijl de wachttijd in de referentiesituatie toeneemt tot meer dan drie uur. De verwachte baten van de realisatie van de tweede sluis – in combinatie met een verruiming van het voorpand – zijn op lange termijn hoger dan de verwachte kosten. De baten nemen toe als ook fase 2 van de verruiming van de Twentekanalen wordt uitgevoerd.