



Aan de leden van de gemeenteraad.

## Raadsinformatiebrief 102

## Beheer Openbare Ruimte

Helmond, 9 december 2010

Ons kenmerk: 1099010371

Doorkiesnr.: 0492-587805

Onderwerp: Sluizen 8 en 9

Uw kenmerk:

Uw brief d.d.:

Bij de jaarrekening 2009 en in de eerste berap over 2010 hebben wij gemeld dat wij u een raadsinformatiebrief zullen sturen met de stand van zaken over de sluizen 8 en 9. Deze afspraak vloeide voort uit de resultaten van de verschillende onderzoeken die zijn uitgevoerd naar de technische staat van deze sluizen, de verwachte restlevensduur en de mogelijke vervolgstappen.

De stand van zaken rondom sluis 7 is niet opgenomen in deze raadsinformatiebrief. Zoals u weet is de herbouw van sluis 7 onderdeel van het project Kanaalzone dat is opgenomen in het programma Samen Investeren Brabantstad. Over sluis 7 zal daarom in dat kader gerapporteerd worden.

Afgelopen zomer heeft u over sluis 7 een raadsinformatiebrief ontvangen. Tevens is op 14 september j.l. in de commissie RF een presentatie gegeven over sluis 7.

### Voorgeschiedenis

Helmond is, sinds medio '90-er jaren van de vorige eeuw, eigenaar van drie sluizen: sluizen 7, 8 en 9. Deze sluizen zijn door Rijkswaterstaat, tezamen met het kanaal zelf en alle overige inliggende civieltechnische kunstwerken, overgedragen aan de gemeente Helmond. Dit gebeurde na het gereed komen van de kanaalomleiding aan de oostzijde van de stad in 1992.

Bij de overdracht zijn middelen (en personeel) meegekomen voor langjarig onderhoud en bediening van deze sluizen. De totale afkoopsom was destijds, omgerekend, ca. € 8 miljoen.

Van deze drie sluizen hebben sluizen 8 en 9 nog steeds een functie voor de beroepsscheepvaart ten behoeve van een aantal bedrijven in de insteekhaven.

### Bevindingen rapport restlevensduur

Sluizen 7, 8 en 9 dateren uit de periode van de aanleg van de Zuidwillemsvaart (ZWV) in de jaren 1822-1826. Bij de aanleg van de ZWV zijn destijds 16 vrijwel identieke sluizen aangelegd, die later op onderdelen zijn vernieuwd en gerenoveerd. De twee hoofdfuncties van een sluis zijn: waterkering en het schutten van schepen.

De bevindingen uit het rapport naar de restlevensduur van de sluizen zijn ook in 2008 in de raad aan de orde geweest (raadsvoorstel 65, juni 2008). Voor het totale beeld geven wij onderstaand nogmaals kort de conclusies van het rapport "restlevensduur sluizen Helmond".

- Sluis 8 is in een matige staat en heeft een restlevensduur van maximaal 10-15 jaar.
- Sluis 9 is in redelijke staat en heeft een restlevensduur van maximaal 15-20 jaar.
- Door aantasting van de houten funderingspalen is veel draagkracht verloren gegaan. De constructies voldoen niet meer aan de eisen. In de praktijk betekent dit dat er aan de sluizen geen (groot) onderhoud meer gepleegd kan worden waarbij zwaarder materieel nodig is, omdat daarmee het risico op het verzakken van de sluishoofden reëel is.
- Aan de hand van de risico-analyse zijn de gevolgen van de risico's inzichtelijk gemaakt. Hieruit blijkt dat versnelde aftakeling van de sluizen en persoonlijke ongevallen door onveilige situaties de belangrijkste gevolggebeurtenissen zijn.
- Als gevolg van het bezwijken van sluis 8 en/of sluis 9 kunnen twee gebieden overstromen. Deze gebieden liggen nabij het Groot Goor en de Bundertjes. De economische schade als gevolg van

deze overstroming is met behulp van kentallen berekend en bedraagt in totaal bijna 173 miljoen euro. Dit bedrag kan verder oplopen als nader gekeken wordt naar de 'route' die het overstromende water zal nemen om in deze gebieden te komen. Een deel van deze route zal door het stedelijk gebied van Helmond gaan, aangezien hier lage kades en oevers aanwezig zijn waar het water als eerste uit het kanaalpand zal treden. Met name in de omgeving van het Obragasterrein zijn de kades relatief laag.

### Bevindingen variantenstudie

Volgend op het rapport over de restlevensduur is er een variantenstudie uitgevoerd. Daarin is bekeken wat mogelijke toekomstige opties zijn voor sluis 8 en 9. Voor sluisen 8 en 9 is gekeken naar de volgende varianten:

- vervanging bestaande sluisen door een stuw (dus geen scheepvaart meer mogelijk).
- vervanging bestaande sluisen door twee sluisen scheepvaartklasse II cf. huidige situatie (sluiskolk 50-55 meter lang).
- vervanging bestaande sluisen door twee sluisen scheepvaartklasse IV (sluiskolk 105 meter lang). Hierbij is alleen gekeken naar de kosten voor vervanging van de sluis, niet naar aanpalende werkzaamheden om het kanaal zelf geschikt te maken voor beroepsscheepvaart klasse IV. Het gaat dan om: uitbaggeren en verbreden van het kanaal, verhogen van de brug Rochadeweg, vergroting keerpunt bij Suytkade en verlegging van de wegen langs het kanaal.

Voor sluis 9 is uitgegaan van het terugbrengen van een (ophaal)brug ten behoeve van wegverkeer cf. de huidige situatie.

Variant	Raming investeringskosten (miljoen €, excl. BTW) per sluis.
Vervanging door stuw	2,6 (excl. vaste brug) - 3,1 (incl. vaste brug)
Vervanging door schutsluis voor beroepsscheepvaart klasse II	6,8 (excl. ophaalbrug) - 7,5 (incl. ophaalbrug)
Vervanging door schutsluis voor beroepsscheepvaart klasse IV	9,0 (excl. ophaalbrug) - 10,0 (incl. ophaalbrug)

Eén variant is in de verdere uitwerking afgefallen, namelijk de vervanging van sluisen 8 en 9 door één nieuwe sluis. Dit heeft zulke grote consequenties voor de regio in termen van waterhuishouding (verdroging, vernatting), ophoging van dijken, verlegging van wegen, gestremde waterafvoer vanuit Eindhoven en het regionale beekstelsel, dat deze variant op basis van een globaal onderzoek technisch en financieel niet haalbaar wordt geacht.

### Beroepsscheepvaart

Er zijn een aantal bedrijven in de insteekhaven afhankelijk van goederenvervoer over water. Als goederenvervoer over water onmogelijk zou worden, bijvoorbeeld door de aanleg van een stuw, dan kunnen deze bedrijven aanspraak maken op een schadevergoeding. De jaarlijks terugkerende extra kosten als gevolg van overschakeling op wegvervoer voor de bedrijven zijn in de variantenstudie berekend op ca. € 625.000,-. Daarbij komen eenmalige kosten om de bedrijfsvoering aan te passen aan de aan- en afvoer met vrachtwagens. Deze kosten bedragen enkele tonnen tot enkele miljoenen euro's per bedrijf.

Tot slot zal ook de openbare ruimte mogelijk ingericht moeten gaan worden op een toename van het wegverkeer en moet rekening gehouden worden met milieutechnische zaken (luchtkwaliteit, geluid etc.)

### Dilemma's en ontwikkelrichtingen

Afsluiting van de zuidelijke kanaaltak voor beroepsscheepvaart is in de huidige situatie economisch niet zinvol. De bedrijven zullen schade als gevolg van extra vervoersbewegingen over de weg, evenals aanpassingen in de interne bedrijfsvoering, verhalen op de gemeente.

Een andere optie is het vervoer over water over deze kanaaltak juist een stimulans te geven, in combinatie met de ontwikkeling van het aanliggende terrein op Varendschut voor bedrijven met een watergebonden

transportvraag. In dat geval zouden zowel de sluisen als het kanaal zelf opgewaardeerd moeten worden tot scheepvaartklasse III of IV.

### **Financiën**

De financiële consequenties voor de vervanging van sluisen 8 en 9 zijn fors. Uitgaande van de globale ramingen, moet rekening gehouden worden met tenminste 14,3 miljoen euro voor de vervanging van beide sluisen bij handhaving van de huidige scheepvaartklasse II.

In het huidige IVP is voor 2013 een bedrag van € 1 miljoen aan voorbereidingskosten opgenomen en gedekt. In het IVP zijn uitvoeringskosten opgenomen voor de periode na 2014 en nog niet gedekt. Bij opwaardering naar scheepvaartklasse III of IV zullen de kosten uiteraard hoger zijn.

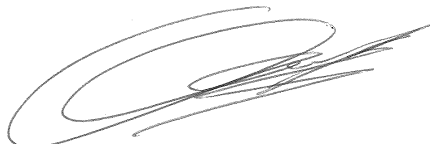
In alle gevallen zal gezocht worden naar mogelijkheden voor cofinanciering.

### **Vervolgstappen**

De huidige technische staat van sluisen 8 en 9 vraagt aandacht, niets doen is uiteindelijk geen optie. In het IVP zijn bedragen opgenomen om de sluisen te kunnen vervangen, uitgaande van de huidige scheepvaartklasse. Deze bedragen zijn nog niet gedekt en kunnen, al naar gelang de keuze voor het faciliteren van een grotere scheepvaartklasse, hoger uitvallen. Verder onderzoek zal duidelijk moeten maken of dit een reële optie is of dat uitgegaan moeten worden van het handhaven van de status quo.

Wij houden u op de hoogte van de voortgang rondom dit onderwerp.

Hoogachtend,  
Burgemeester en wethouders van Helmond,  
De burgemeester, de secretaris,



I.b.

