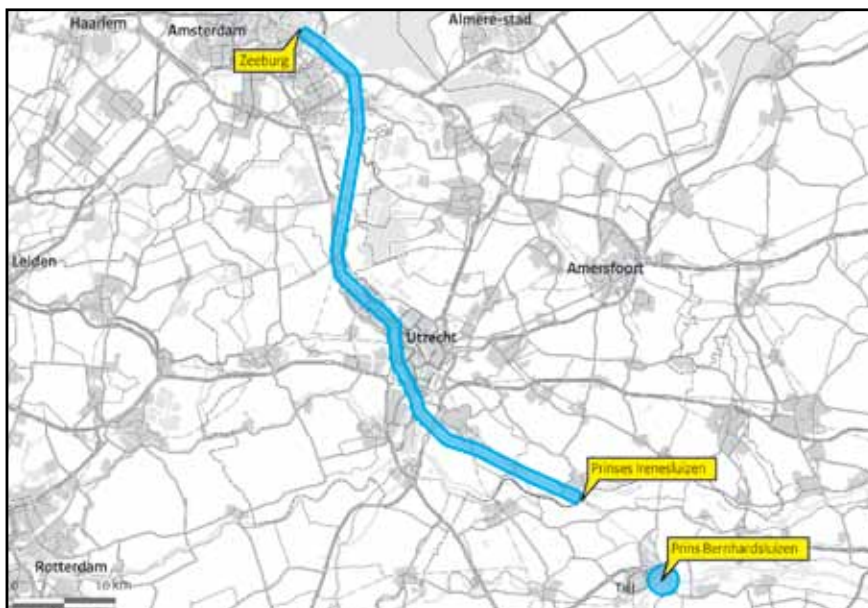


Amsterdam-Rijnkanaal/Lek

Gebied	Utrecht
Onderwerp	Hoofdvaarwegen
Ministerie	IenM
Fase	Beheer en onderhoud



Opgave Het Amsterdam-Rijnkanaal is de achterlandverbinding van het havengebied Amsterdam/Noordzeekanaal richting Duitsland en de havens van Rotterdam en Antwerpen (hoofdtransportas). Ter hoogte van Utrecht is het Amsterdam-Rijnkanaal via het Lekkanaal (hoofdvaarweg) verbonden met de Lek voor het transport richting havengebied van Rotterdam en Antwerpen. Er is achterstallig onderhoud bij diverse sluisen en de bodem en oevers van het Amsterdam-Rijnkanaal. Het gaat hierbij om bijvoorbeeld hefdeuren van sluisen, ondiepten waardoor beperkingen van vaardiepte en vaartijden noodzakelijk zijn en diverse oevers en meerplaatsen die niet meer aan technische en functionele eisen voldoen.

Oplossing De werkzaamheden bestaan uit onder andere:

- het baggeren van de belangrijkste ondiepten in het kanaal (o.a. voorhavens en kruising Amsterdam-Rijnkanaal en Lek) zodat beperkingen weer binnen acceptabele grenzen vallen;
- het aanpakken van de belangrijkste knelpunten in de oevers en meerplaatsen langs het Amsterdam-Rijnkanaal;
- vervangen van de hefdeuren en renovatie aanvaarconstructie van Prinses Irenesluizen en vervangen van de hefdeuren en renovatie van de aandrijving en besturingsinstallatie van de Bernhardsluizen;
- vervangen van 3 sifonbuizen bij Zeeburg inclusief bewegingswerken.

Planning

Baggeren:

- start uitvoering: 2005
- opgeleverd: 2010

Oevers:

- start uitvoering: 2005
- oplevering: 2011

Sluiscomplexen:

- start uitvoering: 2005
- opgeleverd: 2009 (Irenesluis)/2010 (Bernhardsluis)

Sifon:

- start uitvoering: 2005
- oplevering: 2007

Financiën Raming totale kosten: € 98 mln.

Projecthistorie

	'07	'08	'09	'10	'11	'12
Algemeen						
MIRT fase						
Opgave						
Oplossing						
Planning		•	•	•		
Financiën		•	•			•
Pol./Best.						

Toelichting op de wijzigingen

2008: uit nadere inspectie blijkt dat de deuren van de Irene- en Bernhardsluizen volledig vervangen moeten worden. Daardoor treedt vertraging op van 1 jaar en stijgen de kosten met € 14 mln. Deel van baggerwerkzaamheden wordt afgestemd op werkzaamheden aan Noordzeekanaal; daardoor loopt werk aan Amsterdam-Rijnkanaal uit naar 2009. Belangrijkste knelpunten zijn al in 2005 en 2006 gebaggerd. Oevers: uitvoering verlengd tot medio 2009. Er worden maximaal 2 meerplaatsen tegelijk aangepakt om voldoende afmeer mogelijkheden voor de scheepvaart te garanderen.

2009: baggerwerkzaamheden verder vertraagd naar 2010. Nader waterbodemonderzoek heeft uitgewezen dat er fors meer gebaggerd moet worden dan eerder is aangenomen. Daardoor is ook de raming van de kosten verhoogd.

2010: het project is vertraagd door de slechtere staat dan verwacht van de Bernhardsluis en de uitspraak van de Raad van arbitrage over de ontwerputgangspunten uit het contract.

2012: de projectkosten zijn aangepast door de nieuwe bekostigingssystematiek van RWS. Hierdoor is het taakstellend budget gecorrigeerd voor de generieke BLD-bijdrage (€ 27 mln).