

Vergaderjaar 2017–2018

34 775 A

Vaststelling van de begrotingsstaat van het Infrastructuurfonds voor het jaar 2018

Nr. 74

BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 3 juli 2018

Tijdens het Algemeen Overleg Scheepvaart van 17 mei jl. (Kamerstuk 31 409, nr. 191) heb ik toegezegd uw Kamer voor de zomer te informeren over de resultaten van de externe toetsing die Rijkswaterstaat heeft laten uitvoeren op zowel het aangepaste ontwerp als de bijbehorende planning van het project Zeetoegang IJmond. Hierbij informeer ik u over de resultaten en het vervolg.

Sinds januari 2016 wordt in IJmuiden gewerkt aan de bouw van de grootste zeesluis ter wereld. De sluis wordt 500 meter lang, 70 meter breed, met een diepte van 18 meter. De sluis biedt een oplossing om het toenemende aanbod van zeeschepen te kunnen ontvangen en de bereikbaarheid van de haven van Amsterdam te verbeteren. Het project is gegund aan het consortium OpenIJ dat bestaat uit de bouwbedrijven BAM en VolkerWessels, en de financier DIF. In het DBFM-contract met OpenIJ is opgenomen dat de sluis op 31 oktober 2019 beschikbaar zal zijn voor het schutten van schepen. Daarna zal OpenIJ volgens het contract de sluis 26 jaar onderhouden.

BAM en VolkerWessels hebben via een persbericht op 6 december 2017 bekend gemaakt een verlies te nemen op het project Zeetoegang IJmond van in totaal € 138 mln. Het verlies is te wijten aan problemen van de aannemer met het ontwerp van de deurkassen van de sluishoofden. Op dat moment waren de gevolgen voor het project niet bekend. Naar aanleiding van de problemen is door OpenIJ het ontwerp van de deurkassen aangepast en een herziene planning opgesteld.

Sindsdien is door Rijkswaterstaat gewerkt aan het inzichtelijk maken van de consequenties die de ontwerpaanpassingen en de herziene planning voor het project hebben. Daarbij zijn de bestuurlijke partners in het project

regelmatig op de hoogte gehouden van de vorderingen. Tegelijkertijd is door OpenIJ doorgewerkt aan de bouw van de sluis.

Technische maakbaarheid nieuwe ontwerp

OpenIJ bleek genoodzaakt zijn oorspronkelijke ontwerp aan te passen, omdat het niet maakbaar bleek. Om te voorkomen dat het nieuwe ontwerp eveneens tot problemen leidt, heeft Rijkswaterstaat een onafhankelijke externe commissie opdracht gegeven om een toetsing uit te voeren op de maakbaarheid van de door OpenIJ gekozen technische oplossing. De resultaten daarvan treft u aan als bijlage bij deze brief¹. Conclusie: Het basisontwerp met de bijbehorende uitvoeringswijze is maakbaar. Daarbij doet de commissie een aantal aanbevelingen om het restrisico op mogelijke schade aan de caissons voor de deuren te verkleinen. Het betreft aanbevelingen voor preventieve (en geen curatieve) maatregelen. De noodzakelijke maatregelen worden geïmplementeerd.

Het aangepaste ontwerp geeft daarmee voldoende vertrouwen dat OpenIJ het project tot een goed einde kan brengen.

Een nadelig gevolg van het aangepaste ontwerp is wel dat de route voor het wegverkeer over het sluisencomplex helaas voor één jaar afgesloten moet worden. Om reistijdverlies te beperken wordt de extra pont ingezet zolang de route is afgesloten. Hoewel deze afsluiting ook door mij als onwenselijk wordt beschouwd, is dit omwille van de veiligheid van het wegverkeer over het sluisencomplex onvermijdelijk.

Planning

Rijkswaterstaat heeft ook de herziene planning door onafhankelijke derden laten toetsen. De resultaten van de externe toets treft u aan als bijlage bij deze brief². Conclusie: De planning is logisch opgebouwd. Echter, de opdrachtnemer is in de ogen van de externe toetsers aan de optimistische kant. Waar de opdrachtnemer zelf verwacht met een vertraging van 20 maanden medio 2021 klaar te zijn, acht de toetsers een vertraging van 27 maanden tot januari 2022 realistischer. De berekening van de vertraging sluit aan bij de werkwijze van IenW.

Dat er sprake is van een aanzienlijke vertraging van het project als gevolg van de problemen bij OpenIJ is een grote tegenvaller en zeer teleurstellend. Rijkswaterstaat heeft daarom overwogen het contract te ontbinden. Nu er een maakbare technische oplossing voorhanden is ligt ontbinding niet in de rede. Ontbinding van het contract zou bovendien leiden tot meer vertraging en hogere kosten, alsmede het opnieuw moeten aanbesteden.

Tegelijkertijd ligt het op grond van de toets op de planning niet in de rede vast te houden aan de huidige planning. Ik heb daarom besloten de beschikbaarheidsdatum van 31 oktober 2019 te verschuiven naar 25 januari 2022.

Ik heb de Provincie Noord-Holland en de gemeente Amsterdam, evenals de overige bestuurlijke partners hiervan op de hoogte gebracht. De vertraging heeft geen gevolgen voor de scheepvaart, omdat de bestaande Noordersluis langer in bedrijf zal blijven.

¹ Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl.

² Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl.

Financiële gevolgen

Naast de verliezen voor de aannemers zie ik mij ook geconfronteerd met forse kostenstijgingen aan Rijkszijde die samenhangen met het project. Deze kosten houden voor een deel verband met de vertraging. Er zijn extra kosten voor het langer moeten openhouden van de Noordersluis dan voorzien en het langer in stand moeten houden van de Hoogwaterkering ter plaatste van het werkterrein op het sluisencomplex. Met de bestuurlijke partners ben ik in gesprek over de financiële gevolgen van de vertraging. Voor een ander deel houden de kostenstijgingen verband met eerder opgetreden risico's en onvoorziene zaken in de uitvoering van het project. Zo zijn er veel meer kabels en leidingen aangetroffen dan verwacht mocht worden. Ook bleken er extra maatregelen nodig te zijn om de nautische veiligheid voldoende te kunnen borgen. Deze extra kosten kunnen niet binnen het projectbudget worden opgevangen. Om de kostenstijging te kunnen opvangen heb ik een reservering getroffen binnen de Investeringsruimte van Vaarwegen. Over een aantal maanden, als ik een duidelijker en meer integraal inzicht heb in de kostenstijging, zal ik uw Kamer hierover nader informeren.

Tot slot wil ik benadrukken dat OpenIJ, BAM en/of VolkerWessels niet gecompenseerd worden voor de verliezen die het gevolg zijn van de door hen gemaakte ontwerpfout.

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,
C. van Nieuwenhuizen Wijbenga