

Vergaderjaar 2018–2019

**35 000 A**

## **Vaststelling van de begrotingsstaat van het Infrastructuurfonds voor het jaar 2019**

**Nr. 28**

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

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 26 november 2018

#### **Inleiding**

In juli 2018 heb ik uw Kamer geïnformeerd over de vertraging van het project Zeetoeegang IJmond en het verschuiven van de beschikbaarheidsdatum van oktober 2019 naar januari 2022 (Kamerstuk 34 775 A, nr. 74) vanwege ontwerp en uitvoeringsproblemen bij de bouw van de caissons van de deurkassen. Dit heeft geleid tot aanzienlijke meerkosten voor het consortium. Ik heb u toen gemeld dat er ook aan Rijkszijde een stijging van de projectkosten is voorzien. Deze kosten zijn voor een deel het gevolg van de vertraging en voor een deel van al eerder opgetreden risico's. De afgelopen maanden heb ik gebruikt om deze kosten verder inzichtelijk te maken. Hieronder informeer ik u nader over deze kostenstijgingen en de benodigde verhoging van het projectbudget.

#### **Kosten opgetreden tegenvallers en ontwerpaanpassingen**

Vanaf de beginfase van de bouw zijn er tegenvallers geweest doordat er meer objecten zijn aangetroffen in de grond dan vooraf gedacht. Dit gaat onder andere om kabels en leidingen, oude bunkers en bouwconstructies van de Noordersluis. Voor de extra werkzaamheden als gevolg van deze vondsten is de opdrachtnemer deels gecompenseerd.

Bij de verdere uitwerking van het ontwerp is daarnaast gebleken dat de contracteisen voor de geleidewerken, bij een aanvaring, zouden leiden tot risico op beschadiging van de nieuwe zeesluis. Om dit risico zo veel mogelijk te beperken zijn de eisen aan de geleidewerken en de deurkassen aangepast. Deze robuustere uitvoering leidt tot meerkosten.

Naast bovengenoemde onderwerpen zijn er nog andere noodzakelijke wijzigingen in het ontwerp doorgevoerd. Dit betreft onder andere het

doorvoeren van verbeteringen in bediening en besturing, aanscherping van de eisen aan corrosiebestendigheid en doorvoeren van wijzigingen in wet- en regelgeving. De wijzigingen dragen bij aan een robuuste, veilige en kwalitatief hoogwaardige zeesluis.

Voor de tegenvallers en ontwerpaanpassingen die niet binnen het projectbudget konden worden opgevangen is zo'n € 27,5 miljoen budget nodig.

### **Gevolg vertraging**

Naast de projectkosten zijn er ook extra kosten (€ 19 miljoen) voor het Rijk als gevolg van de vertraging die is veroorzaakt door de aannemer. Dit zijn kosten voor het langer moeten openhouden van de Noordersluis en het langer in stand moeten houden van de hoogwaterkering ter plaatse van het werkterrein op het sluisencomplex. Tevens zijn er kosten voor het langer in stand houden van de RWS projectorganisatie voor begeleiding van de langere bouwfase van de zeesluis.

Naast deze kosten heb ik een beperkt budget (€ 17,5 miljoen) toegevoegd om onvoorziene zaken en resterende risico's tijdens de resterende uitvoeringsperiode adequaat te kunnen beheersen.

### **Budgetophoging en vervolg**

Alles overziend heb ik het projectbudget opgehoogd met € 64 miljoen.

Zoals eerder al gesteld, is mijn standpunt dat ik de opdrachtnemer niet compenseer voor verliezen als gevolg van eigen ontwerpfouten. Tegelijkertijd blijf ik in gesprek met de opdrachtnemers over de ontstane situatie, inclusief de genomen verliezen. Mocht hieruit blijken dat een deel van het verlies aan handelen van Rijkswaterstaat te wijten is, zal ik u over de gevolgen informeren. Zoals in mijn vorige brief vermeld ga ik met de bestuurlijke partners in gesprek over de financiële gevolgen van de vertraging. Dit omdat zij mede betalen voor de versnelde realisatie van de nieuwe zeesluis.

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