

Vergaderjaar 2023–2024

**36 410 A**

## **Vaststelling van de begrotingsstaat van het Mobiliteitsfonds voor het jaar 2024**

**Nr. 63**

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

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 7 augustus 2024

In de brief van 24 juni 2024<sup>1</sup> over de verruiming van het Julianakanaal is de hiervoor benodigde afsluiting en droogzetting van het kanaal tussen Berg en Sluis Born toegelicht. Inzet is en blijft om tot een zo kort mogelijke uitvoeringsduur en zo snel mogelijke start (namelijk 12 augustus 2024) te komen met inachtneming van veiligheid, arbeidstijdenwet en kwaliteit. Dit alles om de urgente en onveilige situatie, waar de Kamer door middel van een brief op 19 maart 2024<sup>2</sup> over is geïnformeerd zo spoedig mogelijk op te lossen.

Er zijn inmiddels nieuwe ontwikkelingen op het dossier, waardoor naar verwachting een hoger budget benodigd is dan eerder ingeschat. Deze brief informeert de Kamer daarnaast over het uitvoeren van een second opinion, over de opdracht aan de huidige aannemer, over de beschikbaarheid van de omvaarroutes en over de nadeelcompensatie.

#### *Aanvullend benodigd budget*

Het was al bekend dat de getroffen beheersmaatregelen sinds het optreden van de calamiteit op 23 februari 2023 en de uitvoeringsmethode met een drooggezet kanaal zouden leiden tot extra kosten<sup>3</sup>. In totaal is voor het oplossen van de calamiteit en het verruimen van het kanaal naar verwachting € 179 mln extra budget nodig. Dit bedrag is inclusief een risicoreservering voor onvoorziene gebeurtenissen. Het project zal gefaseerd worden aangepakt. Ook worden nog besparingsopties uitgewerkt. Hierdoor kan het uiteindelijk extra benodigde bedrag lager uitvallen.

<sup>1</sup> Kamerstuk 36 410 A, nr. 62

<sup>2</sup> Kamerstuk 36 410 A, nr. 50

<sup>3</sup> Kamerstuk 36 410 A, nr. 50

De dekking van € 55 mln van de € 179 mln is reeds onderdeel van de komende Miljoenennota. Voor het overige deel, € 124 mln dus, zal het kaseffect op basis van het definitieve dekkingsvoorstel voor 2024 (circa € 65 mln) worden verwerkt in de Najaarsnota en de meerjarige doorwerking van de maatregelen voor 2025 en verder (€ 59 mln), via de Voorjaarsnota 2025. Het totale budget voor project Maasroute, Modernisering fase 2 wordt hiermee € 964 mln. Omdat de start van de afsluiting op 12 augustus zal zijn, en daarmee vooruitloopt op de Najaars- en Voorjaarsnotabesluitvorming, wordt de verplichting van de gehele € 124 mln, in afwachting van het dekkingsvoorstel, binnen de huidige kaders van artikel 15 ten laste van instandhouding opgevangen. Over het definitief benodigde bedrag en het dekkingsvoorstel wordt de Kamer bij Najaarsnota geïnformeerd.

Belangrijkste oorzaak van de kostenstijging is dat met de oorspronkelijk bedachte techniek bij het vereiste werktempo de afdichting van het kanaal onvoldoende robuust zou zijn. Hiermee zou te veel water blijven weglekken uit het kanaal. De techniek die wel geschikt is, is duurder. Daarnaast werkt het kostenverhogend dat de werkzaamheden moeten worden verricht onder hoge tijdsdruk in de natte winterperiode. Het streven naar een zo kort mogelijke stremmingsduur en zo snel mogelijke start – om zo optimaal mogelijk gebruik te maken van de droogste periode van het jaar met de meeste werkbare dagen – zorgt ook voor hogere kosten voor materialen en materieel. Zo waren de benodigde breuksteen en grind niet in de nabije omgeving beschikbaar, waardoor dit over grotere afstand aangevoerd moest worden. Ook wordt extra capaciteit ingezet om het werk zo snel mogelijk af te maken. Verder bleek de aanleg van buisleidingen noodzakelijk om de levering van vers kanaalwater aan omliggende bedrijven te kunnen waarborgen.

Mede gezien de korte voorbereidingstijd en de aard van de werkzaamheden zijn er nog diverse onzekerheden die mogelijk tot extra tegenvallers kunnen leiden. Hiervoor wordt een risicoreservering voor de uitvoeringsfase genomen die groter is dan gebruikelijk.

#### *Second opinion*

Om er zeker van te zijn dat – gegeven de gekozen hoofdaanpak (in het droge) – de voorgenomen uitvoeringswijze klopt en de hiervoor geraamde kosten en voorgestelde risicovoorziening passend zijn, is een second opinion uitgevoerd door een materiedeskundige. De second opinion wordt de komende weken nog afgerond. De tussenresultaten bevestigen dat moet worden vastgehouden aan de startdatum van 12 augustus. Verder is de gekozen uitvoeringswijze van het ontgraven in den droge bevestigd. Wel zijn diverse aanbevelingen over de scope gedaan en potentiële kostenbesparingen geïdentificeerd die in de vervolgaanpak zullen worden meegenomen.

#### *Opdracht aan de huidige aannemer*

Na een zorgvuldige afweging van de aanbestedingsregels is de opdracht aan de huidige aannemer opgedragen met een beroep op dwingende spoed. Dit besluit is genomen toen bleek dat de maatregelen om de veiligheid te borgen voor scheepvaart en omgeving en de bodem te dichten om zo lekken naar de natuur tegen te gaan, niet voldoende effectief waren. Hierop is besloten het kanaal zo spoedig mogelijk te gaan droogzetten om het werk af te ronden. Vanwege de maatschappelijke en economische effecten voor de omgeving is besloten het kanaal tot de daadwerkelijke afsluiting met aanvullende veiligheidsmaatregelen

beschikbaar te houden voor de scheepvaart. Dit is in de kamerbrief van 19 maart 2024<sup>4</sup> verder toegelicht.

Deze aanpak is ook voorgelegd aan de Auditdienst Rijk, wat tot een kritisch oordeel heeft geleid. Hierover vinden nog gesprekken plaats tussen de Auditdienst Rijk en het ministerie. De uitkomst hiervan zal in de jaarverantwoording worden opgenomen. Dit heeft geen gevolgen voor de uitvoering.

#### *Omvaarroutes*

De omvaarroutes zijn zo goed als mogelijk beschikbaar. Er is continu aandacht om de omvaarroutes optimaal beschikbaar te houden. Dit is inclusief de beschikbaarheid bij een verhoogde waterafvoer van de Maas. Hiermee wordt invulling gegeven aan de motie<sup>5</sup> die door de Tweede Kamer is aangenomen die «verzoekt om de algehele drooglegging van het Julianakanaal uit te stellen tot in ieder geval stuw Borgharen weer volledig functioneel is».

Tevens is er nauw contact met Vlaanderen en Wallonië, omdat een groot deel van de omvaarroute via België loopt.

Aandachtspunten zijn de Kreekraksluizen en Oosterweelwerken waar de beschikbaarheid als gevolg van deels overlappende werkzaamheden beperkt wordt. Hierdoor zal aanzienlijke hinder onvermijdelijk zijn. Er worden hiervoor diverse beheersmaatregelen zoals extra informatievoorziening, verkeersbegeleiding en wachtplaatsen ingezet.

#### *Nadeelcompensatie*

Ondanks alle inspanningen en kosten zal de afsluiting helaas nog steeds tot behoorlijke overlast voor omwonenden en de omliggende bedrijven leiden. De effecten van de stremming op de betrokken bedrijven en scheepvaartsector zijn in beeld gebracht. Voor de omgang met nadeelcompensatie is overleg gevoerd met de direct betrokkenen en is juridische advies ingewonnen. Belanghebbenden hebben vervolgens voorstellen gedaan over een andere werkwijze voor de omgang met nadeelcompensatie. Door de Landsadvocaat is juridisch getoetst of en zo ja hoe hieraan invulling gegeven kan worden. Dit bleek niet het geval. Dit is besproken in het Bestuurlijk overleg met de omgevingspartijen van 1 augustus 2024. Voornemen is uit te gaan van wat binnen de beleidsregel nadeelcompensatie<sup>6</sup> voor niet-normale infrastructurele maatregelen wordt gehanteerd. Dit is de maximale ruimte die binnen de beleidsregel mogelijk is. De nadeelcompensatie wordt opgevangen binnen de huidige budgettaire kaders.

#### *Tot slot*

Gedurende de afgelopen maanden is in een razend tempo de voorbereiding van de werkzaamheden uitgevoerd. Samen met de aannemer is het ontwerp afgerond en de aanpak van de drooglegging en verruiming uitgewerkt. Gezien de ernst van de situatie zijn met spoed en in een zeer kort tijdsbestek de benodigde maatregelen en kosten in beeld gebracht. Normaliter doorloopt Rijkswaterstaat hiervoor een proces van minimaal een jaar. Iedereen zet zich in om zo spoedig mogelijk te kunnen starten met de verruiming van dit deel van het Julianakanaal. Op 12 augustus

<sup>4</sup> Kamerstuk 36 410 A, nr. 50

<sup>5</sup> Kamerstuk 36 410 A, nr. 59

<sup>6</sup> <https://zoek.officielebekendmakingen.nl/stcrt-2023-33094.html>

2024 zal de afsluiting van het Julianakanaal tussen Berg en sluis Born starten met als doel om uiterlijk april 2025 een verruimd kanaal te realiseren waarvan iedereen de vruchten kan plukken.

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,  
B. Madlener