

Vergaderjaar 2024–2025

36 600 A

Vaststelling van de begrotingsstaat van het Mobiliteitsfonds voor het jaar 2025

Nr. 10

BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 8 oktober 2024

In het commissiedebat Maritiem van donderdag 3 oktober is gevraagd om voor de begrotingsbehandeling van lenW op 8 oktober a.s. de Tweede Kamer te informeren over de gestegen lasten van de verbreding van de sluis Kornwerderzand (KWZ) en te reflecteren op andere varianten die ook in de Bestuursovereenkomst zijn genoemd.

Kostenstijging

In de Bestuursovereenkomst Verruiming Sluiscomplex Kornwerderzand staat in artikel 3.1 aangegeven wat de scope is van het project. Artikel 3.1 bestaat uit zeven onderdelen, hieronder wordt kort ingezoomd op twee hiervan:

- Het Project Verruiming Sluiscomplex Kornwerderzand wordt voor de reguliere scheepvaart geschikt gemaakt voor:
 - o Een scheepsgrootte van 135 meter lang, 11,40 meter breed en 3,5 meter diepgang (scheeps-klasse CEMT Va Verlengd Groot Rijnschip), en
 - o Een scheepsgrootte met een maximale afmeting van 135 meter lang, 16 meter breed en 4,5 meter diepgang (zeevaart scheeps-klasse R/S 2).
- De bruggen, de schutsluis en de vaargeulen worden tevens geschikt gemaakt voor het passeren van bijzonder transport (superjachten en nieuwbouw coasters R/S 3), voor de volgende scheeps-bouwlocaties met daarbij de maximale afmetingen van de te kunnen bouwen schepen:
 - o Urk, Makkum en Kampen: 140 meter lang, 24 meter breed en 5,0 meter diepgang;
 - o Vollenhoven en Zwartsluis: 70 meter lang, 15 meter breed en 4,0 meter diepgang;
 - o Lemmer: 135 meter lang, 23 meter breed en 4,0 meter diepgang.

Verder zijn er in de Bestuursovereenkomst afspraken vastgelegd over de voorwaarden waaronder Partijen hun financiële bijdrage leveren zodat de Provincie Fryslân het Project Verruiming Sluiscomplex Kornwerderzand zal (doen) realiseren. Een van de Partijen die een financiële bijdrage levert is het Rijk.

In het Bestuurlijk Overleg van december 2023 heeft het Rijk kritische vragen gesteld over het optimisme van de ramingen van de provincie. Dit inzicht en de vraagstukken rondom verzilting waren de aanleiding om tot een beslisboom te komen of het project financieel mogelijk is binnen het budget en past binnen de voorwaarden. Er zijn ook scenario's voor het vervolg opgesteld. De beslisboom en scenario's over het vervolg zijn opgenomen in het onafhankelijk onderzoek wat recent is aangeboden (Aanhangsel Handelingen II 2024/25, nr. 105).

In de Bestuursovereenkomst zijn afspraken gemaakt over de kosten en risicoverdeling. Voor de kostenverdeling is het volgende afgesproken;

- Aanlegkosten verbreding sluis, bruggen en vaargeulen: € 204,5 mln.
- Extra beheer en onderhoud: € 9,5 mln.
- Versobering aanleg: geen vluchtstroken: €- 7,0 mln.
- Optimalisering aanleg: uitvoering Provincie €- 8,5 mln.
- **Totale kosten:** € **199,5 mln.**
- Totale Rijksbijdrage aan dekking: € 111,0 mln.
- Totale Regionale bijdrage aan dekking:
(Markt € 26,5 mln. en regionale overheden € 62 mln.) € 88,5 mln.

De afspraak was dat de Provincie voor haar rekening en risico het Werk zou aanbesteden en (doen) realiseren. Het Rijk doet een taakstellende bijdrage van € 111 mln., inmiddels is deze geïndexeerd tot € 124 mln. zoals ook in het MIRT is terug te vinden. In het MIRT staan naast de projecten die lenW zelf uitvoert ook de bijdragen van lenW aan regionale projecten. Sindsdien is er sprake van een aantal issues met financiële gevolgen waardoor het project Kornwerderzand nog niet uit de start-blokken is gekomen. Om hier inzicht in te krijgen en om een afweging te kunnen maken tussen verschillende varianten hoe verder, zijn middels een onafhankelijk onderzoek vier scenario's opgesteld.

Scenario A (verderop worden kort de varianten toegelicht) uit het onafhankelijk onderzoek wordt geraamd op € 461 mln. dit is een kostenstijging van € 261,5 mln. ten opzichte van de € 199,5 mln. In de beantwoording van de door u gestelde Kamervragen is aangegeven dat de stijging van de kosten wordt veroorzaakt doordat een meer realistische projectraming is opgesteld (wet- en regelgeving, stikstof, etc.), een betere kwantificering van de risico's is gemaakt en voor een deel wordt de hogere raming veroorzaakt door (extreme) prijsstijgingen. Deze kostenstijging is grofweg als volgt opgebouwd:

- Reguliere prijsstijging (IBOI): € 20 mln.
- Extreme prijsstijgingen (stijging bovenop reguliere indexering): € 15 mln.
- Herijken van de raming op realistische uitgangspunten: € 85 mln.
- Toevoegen van risico-opslagen aan de raming: € 60 mln.
- Verwerken van interpretatieverschillen tussen I&W en provincie: € 80 mln.

Met name over de laatste 3 onderwerpen ging de discussie tussen lenW en de provincie. lenW is van mening dat bovenstaande uitgangspunten

onderdeel hadden moeten zijn van de scope van het project en de initiële raming van de provincie. Zo stelt de provincie dat scenario B uit het onafhankelijk onderzoek de scope is van het project en het Rijk stelt dat dit scenario A is.

Om het project Kornwerderzand uit te voeren moeten ook maatregelen getroffen worden tegen de verzilting, deze zijn rand voorwaardelijk. De kosten hiervan worden ingeschat op € 114 mln. (huidige opgave en extra verzilting als gevolg van project Kornwerderzand) en komen bovenop de € 461 mln. voor het project. De totale kosten komen zo neer op € 575 mln. wat resulteert in een totaal tekort van € 375 mln.

Reflectie op varianten

In de bestuursovereenkomst zijn geen varianten opgenomen, wel zijn er scenario's opgenomen in het onafhankelijk onderzoek wat recent aan de Tweede Kamer is aangeboden. Hieronder zijn de scenario's kort toegelicht:

- Scenario A (€ 461 mln.): Vaargeulen verdiepen, sluis vergroten en bruggen vervangen door nieuwe basculebruggen. In dit scenario wordt de volledige scope van het project uitgevoerd. De scope van scenario A sluit aan bij de eisen die worden gesteld aan de vaarweg en de objecten die horen bij het type vaarweg en type (vooral grootte) van de schepen die over de vaarweg en door de sluis heengaan.
- Scenario B (€ 381 mln.): Vaargeulen verdiepen, sluis minimaal aanpassen en bruggen vervangen door basculebruggen. In dit scenario wordt de sluis minder vergaand aangepast. De rest wordt conform de scope uitgevoerd. De provincie is voorstander van scenario B. Het Rijk kijkt hier genuanceerder naar, omdat bij dit scenario ontheffingen nodig zijn voor grote schepen en er geen sprake is van een volledige opwaardering van de sluis. Het werken met ontheffingen is alleen bedoeld voor uitzonderingen en is niet bedoeld als standaard werkwijze voor een sluis die nu juist gemaakt wordt voor grotere schepen. Het werken met ontheffingen heeft een beperkende werking op de afwikkeling van scheepvaart en is tevens arbeidsintensief.
- Scenario C (€ 237 mln.): Alleen bruggen vervangen door basculebruggen. Dit betreft alleen het uitvoeren van de bruggen conform de scope. Met de aanleg van basculebruggen blijft in de toekomst bredere doorvaart mogelijk, waardoor op de langere termijn de sluisverruiming tot mogelijkheden blijft horen. Het investeren in basculebruggen heeft alleen zin als er zicht is of komt in de aanleg van een verbrede sluis. Ze zijn niet alleen duurder in realisatiefase, maar ook in exploitatie en onderhoud.
- Scenario D (€ 121 mln.): Bruggen 1 op 1 vervangen (draaibruggen houden). In dit scenario wordt het project niet uitgevoerd. De huidige bruggen worden 1 op 1 vervangen. Gezien de staat van de bruggen vraagt RWS ook om spoedige besluitvorming. Indien gekozen wordt om de huidige bruggen 1 op 1 te vervangen, kunnen deze nog meelopen in de reeds lopende aanbesteding van het vervangen van de bruggen bij Den Oever. De sluisverruiming wordt op de lange(re) termijn geschoven. Voor scenario D zal dat na 25 jaar zijn.

De verziltingsopgaven bestaat nu al. In scenario C en D is de oplossing voor het verziltingsprobleem niet meegenomen. De kosten hiervoor worden ingeschat op € 83 mln. Wordt gekozen voor sluisverruiming dan moet de verzilting gelijktijdig en voorafgaand aan de vaargeulverdieping worden aangepakt. Deze kosten worden geschat op € 114 mln., waarvan € 31 mln. als gevolg van de verbreding van de sluis.

Tot slot

Het project Kornwerderzand moet gezien worden in het bredere plaatje van het financieel beeld op het Mobiliteitsfonds. Er is sprake van beperkte financiële ruimte en verschillende tegenvallers en uitvoeringsrisico's in het huidige programma van het Mobiliteitsfonds. Dit vraagt om het maken van scherpe keuzes, niet alles kan tegelijk.

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,
B. Madlener