

Vergaderjaar 2018–2019

35 000 A

Vaststelling van de begrotingsstaat van het Infrastructuurfonds voor het jaar 2019

Nr. 19

VERSLAG VAN EEN SCHRIFTELIJK OVERLEG

Vastgesteld 26 oktober 2018

De vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat heeft een aantal vragen en opmerkingen voorgelegd aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat over de brief van 3 juli 2018 over het Project Zeetoegang IJmond (Kamerstuk 34 775 A, nr. 74).

De vragen en opmerkingen zijn op 28 september 2018 aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat voorgelegd. Bij brief van 25 oktober 2018 zijn de vragen beantwoord.

De voorzitter van de commissie,
Agnes Mulder

De adjunct-griffier van de commissie,
Schuurkamp

I Vragen en opmerkingen vanuit de fracties

Inleiding

De leden van de VVD-fractie hebben kennisgenomen van het schriftelijk overleg Project Zeetoeegang IJmond. Zij hebben hierover nog de volgende vragen en opmerkingen.

De leden van de CDA-fractie hebben kennisgenomen van de brief van de Minister van Verkeer en Waterstaat inzake het project Zeetoeegang IJmond. Zij hebben nog enkele vragen.

Algemeen

De leden van de VVD-fractie hebben vragen over de brief van de Minister van 3 juli 2018 (Kamerstuk 34 775 A, nr. 74). In de brief van de Minister wordt vermeld dat de partijen BAM en VolkerWessels via een persbericht op 6 december 2017 bekend hebben gemaakt een verlies te nemen op het project Zeetoeegang IJmond van in totaal 138 miljoen euro. Het verlies is te wijten aan problemen van de aannemer met het ontwerp van de deurkassen van de sluishoofden. De leden van de VVD -fractie vragen hoe zo'n fout heeft kunnen plaatsvinden.

De leden van de VVD-fractie vragen waarom de Kamer pas in juli 2018 geïnformeerd is. De betrokken partijen BAM en VolkerWessels kwamen namelijk al op 6 december 2017 met een persbericht.

De leden van de VVD-fractie lezen dat één van de nadelige gevolgen van het aangepaste ontwerp van de sluis is dat de route voor het wegverkeer over het sluizencomplex helaas voor één jaar afgesloten moet worden. Zij vragen waarom dit zolang moet duren. Veiligheid staat voorop, maar hiermee verliest het wegverkeer enorm veel reistijd.

De leden van de VVD-fractie lezen in de brief van de Minister dat volgens de externe toetser de herziene planning van de opdrachtnemer aan de optimistische kant is. Er zit zeven maanden verschil tussen de opleverdatum. Dit is nogal een fors verschil. Hoe zorgt de Minister ervoor dat er niet nog meer vertraging optreedt en dat er voorkomen wordt dat er nog meer onnodige fouten gemaakt worden door bijvoorbeeld haast van de opdrachtnemer?

In de brief van de Minister lezen de leden van de VVD-fractie dat de Minister geconfronteerd wordt met forse kostenstijgingen aan Rijkszijde die samenhangen met het project. Welke verdeling is er in deze kostenstijging gemaakt tussen de rijksoverheid en de partijen BAM en VolkerWessels? Wie is er verantwoordelijk voor welke kosten?

De leden van de CDA-fractie vragen of verklaard kan worden hoe het komt dat OpenIJ genoodzaakt was zijn oorspronkelijke ontwerp aan te passen, omdat het niet maakbaar bleek. Graag vernemen zij of de berekeningen of aannames onjuist waren en welke rol van Rijkszijde daarbij gespeeld is. Tevens vernemen zij graag waarom bij het eerste ontwerp Rijkswaterstaat niet meteen een onafhankelijke externe commissie opdracht heeft gegeven om een toetsing uit te voeren op de maakbaarheid van de door OpenIJ gekozen technische oplossing.

De leden van de CDA-fractie lezen dat er een fors verschil van inzicht is inzake de planning. Graag vernemen zij de oorzaak van het verschil dat zeven maanden bedraagt.

De leden van de CDA-fractie verbazen zich over het feit dat de orde van grootte van de forse kostenstijgingen aan Rijkszijde niet genoemd wordt. Graag vernemen zij waarom dat is.

De leden van de CDA-fractie zou graag zien dat lessen getrokken worden uit deze onverkwikkelijke zaak, zodat ervan geleerd kan worden. Graag vernemen zij op welke wijze de Minister daar vorm en inhoud aan gaat geven.

Tot slot vernemen de leden van de CDA-fractie graag of nut en noodzaak van de grote zeeluis niet ingrijpend veranderd zijn nu de kolenoverslag in het westelijke havengebied van Amsterdam (waarschijnlijk) gaat verdwijnen en grote delen van het havengebied (waarschijnlijk) getransformeerd gaan worden tot woningbouwlocaties. Graag vernemen zij of die mogelijke besluiten een ander licht werpen op de oorspronkelijk gemaakte keus van aanleg van deze zeeluis.

II Reactie van de bewindspersoon

Hierbij reageer ik op de vragen en opmerkingen van verschillende fracties van de vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat over het Project Zeetoegang IJmond (Kamerstuk 34 775 A, nr. 74). Deze vragen en opmerkingen heb ik ontvangen op 28 september 2018. Ik heb de vragen, waar mogelijk, gecombineerd beantwoord.

Ontwerp

De leden van de VVD -fractie vragen hoe een ontwerpfout van de aannemer in de deurkassen van de sluishoofden heeft kunnen plaatsvinden. De leden van de CDA-fractie vragen of verklaard kan worden hoe het komt dat OpenIJ genoodzaakt was zijn oorspronkelijke ontwerp aan te passen, omdat het niet maakbaar bleek. Zij vernemen graag of de berekeningen of aannames onjuist waren en welke rol van Rijkszijde daarbij gespeeld is. Tevens vernemen zij graag waarom bij het eerste ontwerp Rijkswaterstaat niet meteen een onafhankelijke externe commissie opdracht heeft gegeven om een toetsing uit te voeren op de maakbaarheid van de door OpenIJ gekozen technische oplossing.

De nieuwe zeeluis te IJmuiden is met een DBFM-contract gegund aan aannemersconsortium OpenIJ BV (opdrachtnemer). Bij dit type contract wordt door de opdrachtnemer het ontwerp opgesteld op basis van functionele contracteisen. De verantwoordelijkheid van het ontwerp ligt hier bij de opdrachtnemer. Het op dat moment beschikbare voorlopig ontwerp van de opdrachtnemer is bij gunning zowel intern door Rijkswaterstaat, als extern getoetst. Deze toetsing gaf geen aanleiding om te twifelen aan de maakbaarheid van het ontwerp. Bij de nadere detailuitwerking van het ontwerp van de opdrachtnemer bleek dat de door OpenIJ BV gehanteerde aannames bij de deurkassen voor het binnenhoofd technisch niet juist waren. Bij deze detailuitwerking werd geconstateerd dat de maximaal toelaatbare vervorming van de constructie bij het afzinkproces overschreden zou worden. Op grond hiervan is het ontwerp door de opdrachtnemer aangepast.

De leden van de VVD-fractie vragen waarom de Kamer pas in juli 2018 geïnformeerd is. De betrokken partijen BAM en VolkerWessels kwamen namelijk al op 6 december 2017 met een persbericht.

De berichten van BAM en VolkerWessels in december 2017 hadden betrekking op het door hen genomen financiële verlies op dit project als gevolg van gemaakte ontwerpfouten. In de tussenliggende periode heeft Rijkswaterstaat twee toetsen laten uitvoeren door onafhankelijke experts. De eerste toets is gericht op de ontwerpoplossing en uitvoerbaarheid van de deurkassen. Hiervoor heeft een externe commissie onder leiding van prof. Hordijk een second opinion uitgevoerd.

De tweede toets is gericht op de haalbaarheid van de herziene planning. Deze toetsen zijn uitgevoerd door experts op het gebied van planning van complexe infrastructuur, de heren Spek en Bijkerk. Deze toetsing heeft de nodige tijd gekost, maar was noodzakelijk voor de zorgvuldige besluitvorming over het contract en de planning van het vervolg van het project. Ik heb deze oordelen afgewacht alvorens u te informeren.

Planning

De leden van de VVD-fractie vragen hoe de Minister ervoor zorgt dat er niet nog meer vertraging optreedt en dat er voorkomen wordt dat er nog meer onnodige fouten gemaakt worden door bijvoorbeeld haast van de Opdrachtnemer?

De bouw van de grootste zeesluis ter wereld is een complex project. Ik heb het maximale ondernomen om duidelijkheid te krijgen over de benodigde tijd om het project af te ronden. Vandaar ook de eerder genoemde onderzoeken.

Om een te hoge werkdruk op het project te voorkomen, heb ik de opdrachtnemer extra tijd gegeven en het contract hierop aangepast. Ik heb dit gedaan door de maakbaarheid van de oplossing leidend te maken en vervolgens de daarbij behorende planning van opdrachtnemer door externen te laten toetsen. Daarbij heb ik enige ruimte genomen om eventueel optredende tegenvallers in de uitvoering op te kunnen vangen.

De leden van de CDA-fractie lezen dat er een fors verschil van inzicht is inzake de planning. Graag vernemen zij de oorzaak van het verschil dat zeven maanden bedraagt.

Het verschil van 7 maanden tussen de planning van OpenIJ BV en Rijkswaterstaat heeft twee oorzaken. Allereerst heeft de nieuwe planning van de opdrachtnemer invloed op de risico's van Rijkswaterstaat. De opdrachtnemer hoeft hier geen rekening mee te houden in haar planning. Een voorbeeld hiervan is wanneer er wetswijzigingen plaatsvinden die van invloed zijn op het project. Daarnaast concludeert de onafhankelijke toetsingscommissie dat de planning van de opdrachtnemer «Optimistisch Robuust» is. Het optimisme schrijven de externe reviewers toe aan de aanname van de opdrachtnemer dat de beheersmaatregelen van de risico's altijd volledig effectief zijn.

Financiën

De leden van de VVD-fractie vragen welke verdeling er is gemaakt voor wat betreft de kostenstijging tussen de rijksoverheid en de partijen BAM en VolkerWessels. Wie is er verantwoordelijk voor welke kosten? De leden van de CDA-fractie verbazen zich over het feit dat de orde van grootte van de forse kostenstijgingen aan Rijkszijde niet genoemd wordt. Graag vernemen zij waarom dat is.

Het genoemde bedrag van 138 miljoen euro in het persbericht van december 2017 betreft het verlies dat BAM en VolkerWessels samen hebben genomen. Na het verzenden van de Kamerbrief in juli 2018 (Kamerstuk 34 775 A, nr. 74) hebben BAM en VolkerWessels nog een verlies van 62 miljoen euro in een persbericht gemeld. De afgelopen periode kenmerkt zich door veranderingen voor wat betreft het nieuwe ontwerp, planning en bouwmethode voor de sluishoofden. Gedurende deze periode vragen voortgang en veiligheid maximale prioriteit. Pas vanaf het moment dat de herziene planning van de opdrachtnemer is vastgesteld, kunnen de (extra) kosten als gevolg van de vertraging aan

Rijkszijde worden vastgesteld. Het betreft grotendeels kosten die voortkomen uit de langere bouwtijd, zoals het waarborgen van de bereikbaarheid van de haven van Amsterdam en het in standhouden van de waterkering. Conform de toezegging in mijn brief van 3 juli (Kamerstuk 34 775 A, nr. 74) kom ik hier voor het einde van dit jaar op terug.

Omgeving

De leden van de VVD vragen waarom de route voor het wegverkeer over het sluisencomplex voor één jaar afgesloten moet worden.

Het aangepaste ontwerp van de opdrachtnemer OpenIJ BV heeft gevolgen voor de bouwmethode voor de nieuwe zeesluis. Voor de periode van circa één jaar worden er op een zeer beperkte ruimte bouwactiviteiten uitgevoerd met grote impact op de doorgaande route over het sluisencomplex. Gedurende deze periode kan de veiligheid voor het doorgaande verkeer ondanks maximale inspanning van de opdrachtnemer daarom niet gewaarborgd worden. Om deze reden is de route over het sluisencomplex voor circa één jaar afgesloten.

Vervolg

De leden van de CDA-fractie zou graag zien dat lessen getrokken worden uit deze onverkwikkelijke zaak, zodat ervan geleerd kan worden. Graag vernemen zij op welke wijze de Minister daar vorm en inhoud aan gaat geven.

Rijkswaterstaat evalueert regelmatig de uitvoering van grote complexe projecten, ook samen met de betrokken marktpartijen. Dat zal bij de Zeetoeegang IJmond ook gebeuren. De leerervaringen van deze projecten worden vertaald in verbeteringen in het standaard DBFM-contract dat voor DBFM-projecten wordt gehanteerd. Maar zij kunnen ook leiden tot aanpassingen in de toekomstige omvang van contracten, de risicoverdeling en samenwerkingsvorm tussen opdrachtgever en opdrachtnemers of het betalingsregime. Rijkswaterstaat is hierover gesprekken gestart met bedrijven die bij dit type projecten betrokken zijn. Deze leerervaringen deelt Rijkswaterstaat met de sector.

Tot slot vernemen de leden van de CDA-fractie graag of nut en noodzaak van de grote zeesluis niet ingrijpend veranderd zijn nu de kolenoverslag in het westelijke havengebied van Amsterdam (waarschijnlijk) gaat verdwijnen en grote delen van het havengebied (waarschijnlijk) getransformeerd gaan worden tot woningbouwlocaties.

Een nieuwe, grote zeesluis bij de Zeetoeegang IJmond is noodzakelijk om de steeds grotere zeeschepen vlot en veilig en getijdeonafhankelijk de haven van Amsterdam te laten bereiken. De huidige grootste zeesluis, de Noordersluis, zal daarvoor niet meer geschikt zijn: deze bereikt in 2029 het einde van zijn levensduur en moet vervangen worden. Vervanging op de huidige locatie was niet mogelijk: de maritieme toegang tot de Amsterdamse haven zou dan voor meerdere jaren verstoord zijn. De nieuwe zeesluis passen we in op een nieuwe plek en bouwen we voor de lange termijn (100 jaar). Het Noordzeekanaalgebied heeft hierdoor de mogelijkheid om door te groeien van de huidige 90 miljoen ton naar 125 miljoen ton overslag per jaar. Plannen voor de ontwikkeling van woningbouw staan dit niet direct in de weg. Groeimogelijkheden zijn er elders binnen het havengebied. Havenbedrijf Amsterdam heeft de ambitie om een duurzaam internationaal energieknooppunt te worden waarbij de groei moet komen van het aantrekken van andere, mogelijk nieuwe, ladingstromen.