

Vergaderjaar 2018–2019

**35 000 A**

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

**Nr. 87**

### **BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATER- STAAT**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 13 maart 2019

Op 22 november 2018 bent u met de brief «Uitkomsten bestuurlijke overleggen MIRT 21 – 22 november 2018, voortgang van het MIRT» (Kamerstuk 35 000 A, nr. 78) geïnformeerd over de stand van zaken bij het vaarwegproject Verruiming Twentekanalen fase 2. Hierin werd aangegeven dat naar aanleiding van de grondwaterproblematiek de aanbesteding van de markt is teruggetrokken en dat de staat van de damwanden slechter was dan eerder was aangenomen. Als gevolg hiervan is er opnieuw naar de opgave gekeken, zijn marktconsultaties uitgevoerd en is er uitvoerig onderzoek gedaan. Met deze brief informeer ik u over de uitkomsten en mijn besluit om het project opnieuw aan te besteden. Rijkswaterstaat bereid momenteel de nieuwe aanbesteding voor.

De grondwaterproblematiek bij de Twentekanalen blijkt ingewikkelder te zijn dan eerder gedacht, waardoor vooraf eerst naar maatwerkoplossingen moest worden gezocht. In samenwerking met een brede vertegenwoordiging van marktpartijen zijn er optimale en kostenefficiënte maatregelen gedefinieerd. Deze zijn meegenomen in de nieuwe aanbesteding.

De slechte staat van de damwanden is dusdanig, dat er op korte termijn grootschalig onderhoud noodzakelijk is om de veiligheid (scheepvaart, recreanten en stabiliteit secundaire keringen) te waarborgen. Een onafhankelijke second opinion van Deltares onderschrijft de conclusie dat voor het overgrote deel van de damwanden het einde van de technische levensduur bereikt is en de eerder in het project voorgenomen versterking niet meer mogelijk is. Hierdoor is vervanging de enige reële optie.

Met de keuze voor de vervanging in plaats van versterking van de damwanden wordt de vervanging met 10 tot 15 jaar naar voren gehaald. Deze kosten zouden anders na enkele jaren dus ook zijn gemaakt.

Bij de voorbereiding van projecten worden diverse onderzoeken uitgevoerd om een zo goed mogelijk beeld te krijgen van de risico's die verband houden met de staat van het areaal. Dit geldt ook voor de risico's die verband houden met de staat van het areaal. In dat geval dienen onderzoeken om de areaalinformatie die er al is aan te vullen of om deze te valideren. In veel gevallen worden daarbij ook nog second opinions gevraagd. Ondanks die zorgvuldigheid biedt dit geen 100% zekerheid. Pas tijdens de (voorbereidende) werkzaamheden, bijvoorbeeld als een sluis wordt drooggezet, blijkt wat de werkelijke staat van de sluis is en kan dit slechter zijn dan waar eerder van werd uitgegaan. De leerervaringen die worden opgedaan bij de projecten, worden uiteraard gebruikt om voor toekomstige projecten weer accuratere inschattingen te maken.

De budgettaire gevolgen bedragen € 72 mln. Het grootste deel hiervan is te herleiden naar het vernieuwen van de damwanden (€ 57 mln). De dekking hiervan komt dan ook uit de reservering die is getroffen voor het Vervanging en Renovatieprogramma (VenR) Hoofdvaarwegen. De resterende € 15 mln. voor beheersing van de grondwaterproblematiek wordt gedekt vanuit de investeringsruimte vaarwegen. Hiermee komt het nieuwe projectbudget uit op € 180 mln.

Vanwege de noodzaak van een nieuwe aanbesteding verschuift de openstelling van het project naar het derde kwartaal 2023. De vertraging is zo beperkt mogelijk gehouden door de nieuwe contractvoorbereiding parallel aan de onderzoeken uit te werken.

Met mijn besluit kan de nieuwe aanbesteding worden voorbereid. Daarmee is er duidelijkheid over de verdere voortgang van dit project. De aangepaste planning wordt in verband met de toegekende CEF-subsidie (Connecting Europe Facility) met INEA (Innovation and Networks Executive Agency) afgestemd.

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