

Ministerie van Infrastructuur en Milieu

> Retouradres Postbus 20901 2500 EX Den Haag

De voorzitter van Tweede Kamer
der Staten Generaal
Binnenhof 4
2513 AA DEN HAAG

**Ministerie van
Infrastructuur en Milieu**

Plesmanweg 1-6
2597 JG Den Haag
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

T 070-456 0000
F 070-456 1111

Ons kenmerk
IenM/BSK-2014/203349

Bijlage(n)

-

Datum 1 oktober 2014
Betreft Sluis Kornwerderzand

Geachte voorzitter,

In het AO Waterveiligheid van 19 juni jl. heb ik toegezegd om u naar aanleiding van het overleg met de regio over de sluis bij Kornwerderzand te informeren over de uitkomsten van de vergelijking van de varianten. Ook heb ik u toegezegd hierbij de Richtlijn Vaarwegen te betrekken en u te informeren over de financiële bijdragen die zijn toegezegd door verschillende betrokken partijen.

Rijk en regio werken nauw samen bij de planuitwerking en realisatie van projecten om –waar mogelijk- naast de Rijksopgaven ook wensen en initiatieven van de regio mee te kunnen koppelen.

Onderdeel van het project Afsluitdijk betreft de versterking van de schutsluizen bij Kornwerderzand. Ik ben voornemens dit te realiseren door de aanleg van een keersluis. De regio heeft de wens een nieuwe, bredere, sluis aan te leggen voor bijzondere scheepvaart, om zo het bedrijfsleven (met name scheepswerven) in de regio een economische impuls te geven.

Ik heb aangegeven mee te willen werken aan (het onderzoeken van) de regiovariant en te bezien of deze variant kan worden meegenomen. Voorwaarden daarbij zijn dat a) de meerkosten gedragen dienen te worden door andere partijen dan het Rijk, omdat deze variant primair regionale belangen dient en geen Rijksopgave, en b) dat een en ander past binnen de planning van het project Afsluitdijk. Daarom heb ik aangegeven uiterlijk in september helderheid te willen hebben over het al dan niet opnemen van de regiovariant in het project.

In de afgelopen maanden heeft diverse malen constructief overleg plaatsgevonden tussen Rijk en regio en is een vergelijking gemaakt tussen de variant die vooralsnog de voorkeursvariant van het Rijk is (Rijksvariant) en de variant die de voorkeur heeft van de regio (regiovariant).

Onderstaand ga ik achtereenvolgens in op:

- De kostenvergelijking tussen de varianten;
- De Richtlijn Vaarwegen;
- De financiële bijdrage van de regio.

Kostenvergelijking varianten

**Ministerie van
Infrastructuur en Milieu**

Ons kenmerk
IenM/BSK-2014/203349

Bij de kostenvergelijking van de Rijksvariant en de regiovariant zijn, in overleg met de regio, de volgende punten in beschouwing genomen:

1. Vergelijking van de investeringskosten;
2. Vergelijking van de kosten en besparingen gedurende de begrotingsperiode (t/m 2028);
3. Life Cycle Cost (LCC) berekening voor beide varianten voor de totale levensduur van de objecten (tot 2100).

Ad 1. Vergelijking van de investeringskosten

Zoals reeds aangegeven in het AO MIRT van 18 juni jl. en het AO Waterveiligheid van 19 juni jl. bedraagt het verschil in investeringskosten tussen de Rijksvariant en de regiovariant € 120 mln.

Ad 2. Vergelijking kosten gedurende de begrotingsperiode (2014-2028)

Vanuit uw Kamer is aangegeven dat er mogelijk ook inverdieneffecten zijn bij de regiovariant, waardoor het Rijk in de toekomst kosten bespaart. Ik heb daarom ook de kosten (en besparingen) gedurende de huidige begrotingsperiode vergeleken, en de kosten tot 2100 in een LCC berekening.

Mogelijke besparingen voor beheer en onderhoud in deze begrotingsperiode (2014-2028) zouden tot een concrete bijdrage vanuit het Rijk kunnen leiden. De verwachte besparingen op beheer en onderhoud zijn met name het gevolg van het eerder vervangen van de brug bij Kornwerderzand. Daartegenover staan echter vrijwel evenveel extra beheer en onderhoudskosten voor de nieuwe sluis en de diepere vaargeul. Per saldo is daarom tot en met 2028 geen besparing voorzien, op basis waarvan het Rijk een bijdrage zou kunnen leveren aan de regiovariant. Er is in mijn optiek dan ook geen sprake van inverdieneffecten.

Ad 3. LCC berekening

Ten slotte is een LCC berekening gemaakt van zowel de regiovariant als de Rijksvariant. Deze LCC berekening houdt rekening met alle investeringskosten, vervangingskosten en beheer en onderhoudskosten tot 2100. Uit de LCC berekening komt naar voren dat de 'regiovariant' over deze hele periode € 70 mln. duurder is dan de Rijksvariant. Dit betekent dat er ook vanuit dit oogpunt geen aanleiding is de Rijksvariant te heroverwegen dan wel extra te investeren in de regiovariant.

Conclusie

In overleg met de regio is de afgelopen maanden gekeken naar de mogelijkheden om vanuit toekomstige besparingen voor het Rijk een bijdrage te vinden voor de regiovariant. Zowel de vergelijking van de kosten gedurende deze begrotingsperiode, als de LCC berekening tot 2100 geven geen aanleiding voor een aanvullende bijdrage van het Rijk. Er blijft daarmee een investeringstekort van circa € 120 mln. voor de regiovariant

Richtlijnen Vaarwegen

De vaarweg in de Afsluitdijk heeft als vaarklasse Va. Dit is ook het uitgangspunt bij de planuitwerking van het project Afsluitdijk. Van uitbreiding naar vaarklasse Vb is op basis van de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) nu en in de toekomst geen sprake. Voor een veilige en vlotte doorvaart van vaarwegen in beheer van het Rijk geldt als uitgangspunt voor het ontwerp de Richtlijnen Vaarwegen (RVW). De RVW is door Rijkswaterstaat opgesteld, en wordt toegepast, tenzij er gegronde redenen zijn om hier van af te wijken.

**Ministerie van
Infrastructuur en Milieu**

Ons kenmerk
IenM/BSK-2014/203349

In het ontwerp voor de Afsluitdijk wordt op dit moment uitgegaan van een 'losse' keersluis ten noorden van de brug bij Kornwerderzand. Van noord naar zuid krijgt het scheepvaartverkeer in de toekomstige situatie eerst te maken met de nieuwe keersluis, dan de brug en dan de Lorentzsluizen. De doorvaartbreedte van de brug is iets minder dan 16 meter. De doorvaartbreedte van de Lorentzsluizen is 14 meter.

In het referentieontwerp van het project Afsluitdijk werd rekening gehouden met een breedte van de nieuwe keersluis van ruim 16 meter. Van de drie doorgangen, die in samenhang werden bekeken, was de keersluis de breedste doorgang. Bij nader onderzoek is gebleken dat de sluis met deze breedte, in combinatie met een lengte van de keersluis van 30 meter, niet voldoet aan de RVW. Bij een keersluis van deze lengte is op deze plek een breedte van 18 meter nodig zodat de scheepvaart met voldoende tempo de sluis en de brug kan passeren. Een te smalle doorgang vermindert de mogelijkheid tot een snelle passage. In het referentieontwerp zal daarom een bredere keersluis worden opgenomen, die tevens voldoet aan de RVW.

Toekomstvaste variant

Tegelijk met de kostenvergelijking is door Rijkswaterstaat een variant van de keersluis verkend die breed genoeg is om de regiovariant op termijn mogelijk te maken. In plaats van twee kleinere keersluizen wordt er dan één grote keersluis van circa 42 meter gebouwd. De uitvoering van de regiovariant kan dan losgekoppeld worden van het project Afsluitdijk en op een later moment alsnog gerealiseerd worden. Uit de studie is naar voren gekomen dat door een slim ontwerp deze variant niet duurder is dan het vorige referentieontwerp en dat deze variant daarom binnen het budget van het project Afsluitdijk opgevangen kan worden. Ik heb dan ook besloten dat deze toekomstvaste variant het nieuwe uitgangspunt wordt binnen het project Afsluitdijk.

Deze variant is met de regio besproken en zij delen de conclusie dat realisatie van de regiovariant past binnen deze toekomstvaste oplossing voor de keersluis.

Bijdrage regio

Gezien de grootte van het te financieren bedrag tussen beide varianten is het de regio (nog) niet gelukt in de financiering van deze meerkosten te voorzien. De regio heeft aangegeven meer tijd nodig te hebben, onder andere voor het aanboren van externe financieringsbronnen. Uitgangspunt voor mij blijft hierbij dat voor de ontwikkeling van deze brede sluis de regio de financiering op zich moet nemen.

Ik ben blij dat ik u kan melden dat we door een goede afstemming tussen Rijk en regio tot een toekomstvaste oplossing zijn gekomen. Deze oplossing zorgt er voor dat we op tijd de Afsluitdijk veilig kunnen maken. Daarbij blijft bij deze oplossing de door de regio gewenste toekomstige verbreding van de sluis bij Kornwerderzand mogelijk.

**Ministerie van
Infrastructuur en Milieu**

Ons kenmerk
IenM/BSK-2014/203349

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU,

mw. drs. M.H. Schultz van Haegen