

Statenvoorstel 52/16

Voorgestelde behandeling

Procedurevergadering : 13 juni 2016

PS-vergadering :

Onderwerp

Aanvullende financiering Wilhelminakanaal Tilburg

Aan Provinciale Staten van Noord-Brabant

Datum

31 mei 2016

Documentnummer

GS: 3998051

PS: 4002865

Samenvatting

In 2007 is tussen Rijk, provincie en gemeente Tilburg een bestuursovereenkomst gesloten over het Wilhelminakanaal Tilburg. Deze overeenkomst vormt de basis voor het projectdoel verbreding en verruiming Wilhelminakanaal Tilburg (verder: 'het project WHK'). Verruiming van het Wilhelminakanaal in Tilburg en daarmee het bereikbaar maken van de Tilburgse binnenhavens voor vaarklasse IV is een opgave van nationaal belang. Dit leidt namelijk tot versterking en verdere ontwikkeling van de positie van Tilburg als logistieke toplocatie tussen de mainports Rotterdam en Antwerpen en het Europese achterland. Bovendien leidt deze impuls voor het multimodale goederenvervoer op regionaal niveau tot een duurzame bereikbaarheidsverbetering van Tilburg voor de binnenvaart. Het project WHK is sinds 2013 in uitvoering. Tijdens de uitvoering zijn de partijen geconfronteerd met een onvoorziene tegenvaller. Als gevolg van de verlaging van het kanaalpeil ontstaan onverwachte geohydrologische problemen met negatieve effecten voor de omgeving. Daarom is in 2014 en 2015 door experts uitvoerig onderzoek verricht naar aanvullende maatregelen, waarbij meerdere oplossingen in beeld zijn gekomen. Deze experts concluderen dat er uiteindelijk twee uitvoerbare opties resteren die beide de geohydrologische problemen oplossen. In beide opties is een hoog kanaalpeil uitgangspunt:

1. afbouw van het huidige project (fase 1), handhaven huidige sluis II;
2. herbouw van sluis II voor klasse IV-bereikbaarheid.

Om geohydrologische problemen te voorkomen én om geen verdere stagnatiekosten op te lopen is op korte termijn afbouw van het huidige project noodzakelijk. Wij hebben, samen met onze beide partners, er dan ook voor gekozen om in ieder geval hiertoe te besluiten. Afbouw van het huidige project vraagt hoe dan ook om aanvullende middelen.

Ondanks deze extra, onvermijdelijke investeringen, wordt het uiteindelijke projectdoel (klasse IV-bereikbaarheid) bij afbouw op klasse II-niveau niet

gehaald. Er zou dan een forse investering zijn gepleegd terwijl er geen sprake is van meerwaarde. Wij achten dit maatschappelijk niet te verantwoorden. Dit zou voor partijen een 'rood' scenario zijn. Wij hebben ons daarom met onze partners beraden op de vraag hoe de oorspronkelijke projectdoelstellingen wel kunnen worden behaald. De ambitie van de partijen blijft om ook haven Loven bereikbaar te maken voor klasse IV-schepen. Een quick scan naar de economische meerwaarde van de impuls voor bereikbaarheid laat zien dat deze groot is. Daarvoor is niet alleen afronding van fase 1 conform de oorspronkelijke doelstellingen nodig, maar is ook realisatie van fase 1,5 vereist. Provincie en gemeente hebben daarom maximaal ingezet op het zogenoemde 'groene' scenario. Het resultaat daarvan zal zijn vaarklasse IV tot en met de haven Loven, als infrastructureel sluitstuk in de realisatie van een volwaardige trimodale ontsluiting van bedrijventerrein Loven. Dat is bovendien van essentieel belang voor de verdere doorgroei van de internationaal georiënteerde toplogistieke sector in de regio Tilburg.

Dit vraagt om een pakket aan maatregelen:

- afbouw van het huidige project (fase 1; tijdelijke situatie tot ingebruikname sluis II op klasse IV);
- herbouw sluis II op klasse IV;
- opwaardering van het kanaaldeel tot en met haven Loven op klasse IV (fase 1,5);

Het investeren in een duurzame oplossing vraagt, bovenop de investeringen die onvermijdelijk zijn, extra inzet van middelen. De 3 partners zijn tot een verdeelsleutel gekomen die gebaseerd is op de oorspronkelijke bestuursovereenkomst. Dit leidt tot een totale benodigde investering van € 21,35 mln voor de provincie. Eerder is al een bedrag van € 9,53 mln beschikbaar gesteld, zodat een aanvullende bijdrage van € 11,83 mln nodig is.

Het voorstel

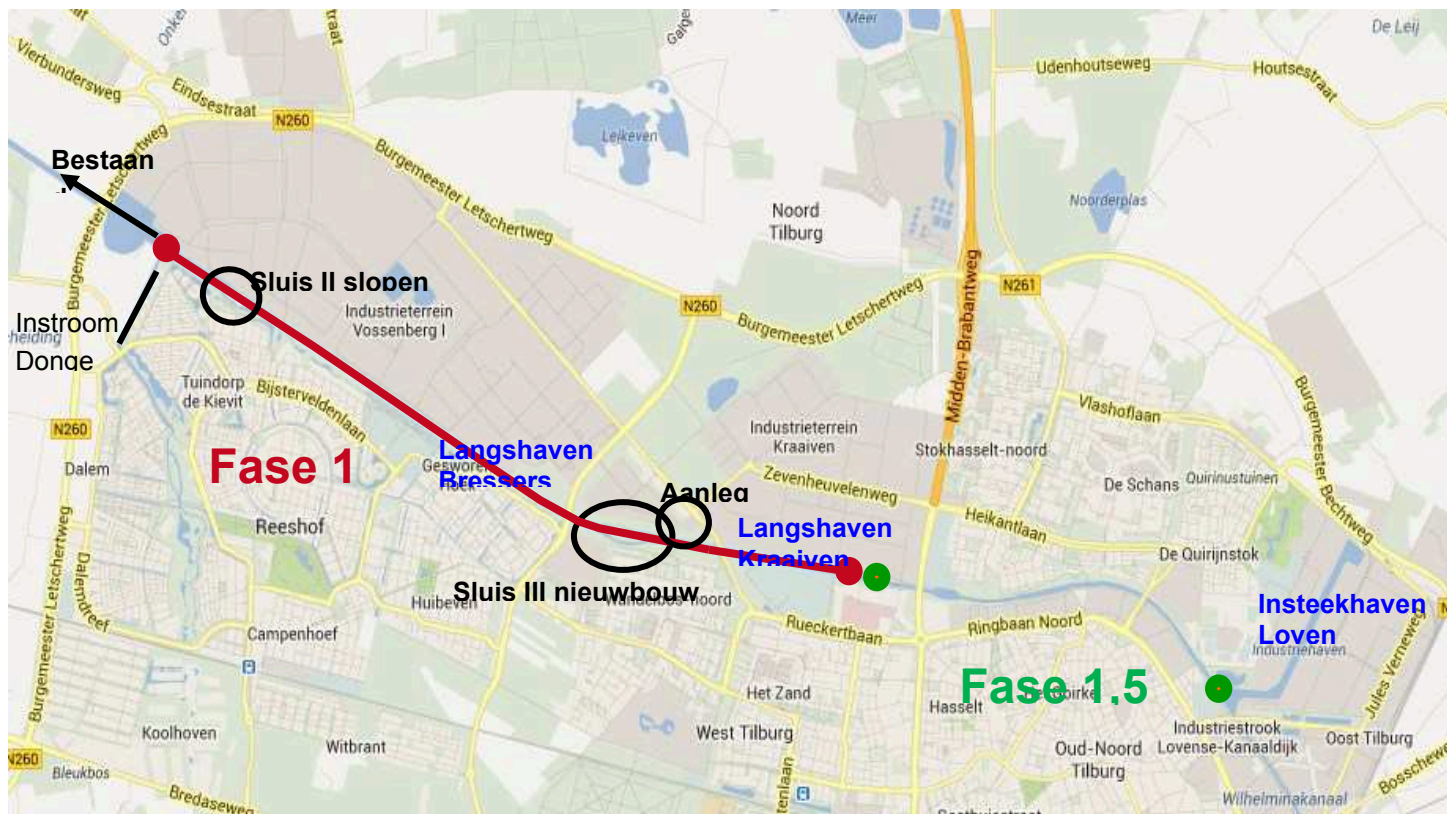
1. Een extra bedrag van € 11,83 mln beschikbaar te stellen voor de realisering op vaarklasse IV-niveau van het Wilhelminakanaal Tilburg tot en met de haven Loven.
2. De dekking van de aanvullende middelen (€ 11,83 mln) af te wegen in het kader van de Bestuursrapportage 2016 die in het najaar aan uw Staten wordt voorgelegd. Daarbij is het uitgangspunt dat de benodigde aanvullende middelen voor fase 1,5 (€ 3,65 mln) worden gedekt uit de BDU.
3. De op de bijlagen op basis van art. 10, lid 2 sub b WOB en art. 25 van de Provinciewet opgelegde geheimhouding, te bekrachtigen conform art. 25, derde lid, Provinciewet.

Aanleiding

De aanleiding voor dit voorstel is tweeledig. Op de eerste plaats het voorkomen van negatieve effecten op de omgeving van de geplande

kanaalpeilverlaging. Op de tweede plaats de ambitie om voor het hele Wilhelminakanaal tot en met haven/bedrijventerrein Loven vaarklasse IV te realiseren.

RWS, gemeente Tilburg en provincie Noord-Brabant zijn in 2006 gestart met de voorbereidingen van het verbreden en verdiepen van het kanaal en het bouwen van een nieuwe sluis met als doel het kanaal geschikt te maken voor klasse IV-schepen. Het project is gesplitst in 2 fasen: fase 1 en fase 1,5. De 3 partijen zijn samen verantwoordelijk voor fase 1 (verbreding, verdieping tot bedrijventerrein Kraaiven) en hebben dit vastgelegd in een bestuursovereenkomst uit 2007. Gemeente en provincie hadden de intentie om gezamenlijk fase 1,5 uit te voeren. Hiervoor zouden de resterende middelen uit fase 1 worden ingezet en inmiddels zijn daarvoor ook aanvullende middelen in de BDU gereserveerd.



Figuur: project Wilhelminakanaal fase 1 (rood gemarkeerd) en fase 1,5 (groen) en de ligging van de bedrijventerreinen in Tilburg

Na de start van het project zijn de partners geconfronteerd met een onvoorziene tegenvaller. Als gevolg van de verlaging van het kanaalpeil ontstaan onverwachte geohydrologische problemen met negatieve effecten voor de omgeving. Door een expertteam zijn oplossingen bestudeerd. Zij adviseren om in ieder geval uit te gaan van het handhaven van het hoge kanaalpeil. Daarvoor bestaan 2 opties:

1. afbouw van het huidige project (fase 1), handhaven huidige sluis II;
2. herbouw van sluis II voor klasse IV-bereikbaarheid.

Beide opties vragen om aanzienlijke extra investeringen, waarbij echter in de eerste optie geen sprake zal zijn van bereikbaarheid voor klasse IV-schepen. Willen we deze bereikbaarheid wel realiseren dan zijn aanvullende investeringen in de herbouw van sluis II én in fase 1,5 nodig.

Ons college stelt uw Staten daarom voor om te kiezen voor het behalen van de oorspronkelijke doelstellingen om de bedrijventerreinen van Tilburg optimaal bereikbaar te maken, daartoe te besluiten voor de afronding van fase 1 volgens de oorspronkelijke doelstelling en de realisatie van fase 1,5 en hiervoor de noodzakelijke extra middelen beschikbaar te stellen.

Bevoegdheid

Het besluiten over het beschikbaar stellen van aanvullende middelen voor het Wilhelminakanaal Tilburg is een bevoegdheid van uw Staten.

Doel

Het beschikbaar stellen van de extra financiële middelen leidt ertoe dat het Wilhelminakanaal Tilburg tot en met het bedrijventerrein Loven kan worden verruimd naar vaarwegklasse IV. Deze extra investering vergroot de mogelijkheden van goederenvervoer over water naar Tilburg, en stimuleert de verdere (door)ontwikkeling van de regio Tilburg als logistieke toplocatie. Dit creëert meer toegevoegde economische en maatschappelijke waarde in plaats van geen toegevoegde waarde.

Argumenten

1.1. Beleidsdoelstelling blijft optimale multimodale bereikbaarheid tot bedrijventerrein Loven

Gemeente Tilburg en provincie hebben vanaf het begin (Bestuursovereenkomst 2007) samen de ambitie om het Wilhelminakanaal tot en met bedrijventerrein Loven optimaal bereikbaar te maken over water. In 2007 is afgesproken dat de 3 partijen gezamenlijk investeren in de verbreding en verdieping tot bedrijventerrein Kraaiven en de aanleg van een nieuwe sluis III waardoor ook sluis II kan verdwijnen. Gemeente en provincie hebben vanaf de start van het project de ambitie om ook het vervolg (bereikbaarheid haven Loven, benoemd als fase 1,5) te realiseren. Op basis van de aanbestedingsresultaten van fase 1 was de verwachting dat hier ook middelen voor overbleven. In de bestuursovereenkomst is hierover afgesproken dat deze 50-50 naar gemeente en provincie zouden terugvloeien. Gemeente en provincie hadden de intentie om deze middelen, ook weer in 50-50-verhouding, aan te vullen om fase 1,5 te realiseren.

1.2. De oplossing van geohydrologische problemen vraagt in ieder geval om extra maatregelen en extra inzet van middelen, maar leidt niet tot het gewenste projectresultaat

Uw Staten zijn de afgelopen periode geïnformeerd over de aard van de problematiek en de manier waarop partijen met elkaar naar een oplossing hebben gezocht.

Nadat eerst een grondige analyse van het geohydrologisch probleem is gemaakt hebben partijen samen gezocht naar een oplossing voor het probleem. In oktober 2015 leek een oplossing voorhanden: door middel van een damwandvariant zou de grondwaterdaling worden voorkomen. Bij nadere studie bleek echter dat deze oplossing niet voldoet omdat sprake is van een zodanige samenstelling van de bodem dat het risico van verzakkingen onvoldoende kon worden weggenomen.

Een expert-team van RWS, gemeente en provincie heeft vervolgens een tiental mogelijke oplossingen in beeld gebracht en beoordeeld. Deze zijn onder te verdelen in 3 groepen:

- oplossingen die uitgaan van het handhaven van het huidige (hoge) kanaalpeil waardoor geen sprake is van geohydrologische problemen;
- oplossingen die uitgaan van een laag kanaalpeil, waarbij door middel van maatregelen aan het kanaal grondwaterdaling in de omgeving wordt voorkomen;
- oplossingen die de effecten van verzakkingen en verdroging op de omgeving voorkomen.

De rapportage met het alternatievenonderzoek (inclusief een quick scan van de door de bouwcombinatie voorgelegde oplossing) ligt voor u ter inzage; deze is niet-openbaar vanwege de bedrijfsgevoelige informatie die hierin is opgenomen. Ons college heeft om die reden besloten tot geheimhouding van deze bijlagen en stellen uw Staten voor deze te bekrachtigen.

De experts concluderen in deze rapportage dat er 2 opties zijn die een afdoende oplossing bieden voor de geohydrologische problematiek. Beide oplossingen gaan uit van het handhaven van het huidige kanaalpeil:

1. Het afbouwen van het huidige project met handhaving van sluis II. Hiermee wordt slechts klasse II-bereikbaarheid vanaf sluis II behaald.
2. Het herbouwen van sluis II zodat alsnog klasse IV-bereikbaarheid wordt behaald.

Vanuit bestuurlijk oogpunt hebben partijen geconcludeerd dat alleen deze oplossingen voldoende zekerheden bieden in het voorkomen van geohydrologische problemen.

Het voorkomen van negatieve effecten op de omgeving, vooral verzakkingen van woningen en verdroging van natuurgebieden, vraagt in ieder geval om het afbouwen van het huidige project, rekening houdend met een hoog kanaalpeil. Dit leidt tot extra inzet van middelen omdat sprake is van stagnatiekosten en wijzigingskosten om het huidige project bruikbaar en veilig af te ronden. In totaal is een aanvullende bijdrage van € 40,4 mln nodig. Het provinciale aandeel hierin bedraagt, op basis van de oorspronkelijke afspraken, € 4,94 mln.

In totaal zou in het oorspronkelijke project en de noodzakelijke veilige en bruikbare afbouw op deze manier € 117 mln zijn geïnvesteerd. Het provinciale aandeel hierin zou € 16 mln bedragen. Omdat hiermee echter geen sprake is van een verbetering van de bereikbaarheid is sprake van een forse desinvestering en is deze uitkomst maatschappelijk niet te verantwoorden. Wij hebben deze dan ook als een 'rood', niet wenselijk scenario geduid.

Wel hebben partijen met elkaar geconstateerd dat het noodzakelijk is om per direct te besluiten tot uitvoering van bovenstaande maatregelen voor afbouw om daarmee enerzijds verdere schade te beperken en anderzijds te zorgen dat het kanaal en zijn omgeving bruikbaar en veilig zijn. Daarbij houden partijen wel de opties open voor een afronding van het project volgens de oorspronkelijke doelstellingen.

1.3. Extra investeringen in de opwaardering van het Wilhelminakanaal tot bedrijventerrein Loven draagt bij aan onze economische ambities en vraagt om afronding van fase 1 conform oorspronkelijke doelstellingen en om realisatie van fase 1,5.

Zoals gesteld is in het 'rode' scenario noch bedrijventerrein Kraaiven noch bedrijventerrein Loven bereikbaar voor klasse IV-schepen. Daarmee worden de oorspronkelijke projectdoelstellingen niet gehaald. Partijen hebben zich dan ook afgevraagd op welke manier dit wel haalbaar zou zijn. Dit vraagt om extra investeringen in de afronding van de oorspronkelijke fase 1 én in het realiseren van fase 1,5. Realisering van deze beide fasen garandeert daarmee de optimale bereikbaarheid van de bedrijventerreinen Loven en Kraaiven voor grote(re) schepen. Dit draagt in positieve zin bij aan een optimale trimodale bereikbaarheid over weg, water en spoor van bedrijventerrein Loven. Realisatie van optimale synchromodaliteit (*) is essentieel voor de doorgroei van de internationaal georiënteerde top-logistieke sector in de regio Tilburg. (*) synchromodaliteit maakt het voor verladers en vervoerders mogelijk om op elk gewenst moment te kunnen kiezen uit meerdere vervoerswijzen: weg, water en spoor.

Om de doelstelling van optimale bereikbaarheid tot bedrijventerrein Loven voor klasse IV-schepen mogelijk te maken is zowel afronding van fase 1 conform de oorspronkelijke doelstellingen nodig, als ook realisatie van fase 1,5. Provincie en gemeente Tilburg hebben daarom maximaal ingezet op het zogenoemde 'groene' scenario. Het resultaat daarvan zal zijn vaarklasse IV tot en met haven Loven, als infrastructureel sluitstuk in de realisatie van een volwaardige trimodale ontsluiting van bedrijventerrein Loven. Dit vraagt om een pakket aan maatregelen:

- afbouw van het huidige project (fase 1; tijdelijke situatie tot ingebruikname sluis II op klasse IV);
- herbouw sluis II op klasse IV;
- opwaardering van het kanaaldeel tot en met haven Loven op klasse IV (fase 1,5).

Dankzij recente investeringen heeft Tilburg een koppositie verworven in de logistieke sector. In de wegeninfrastructuur is hiervoor in de afgelopen jaren meer dan 150 miljoen euro geïnvesteerd. Trimodaal bedrijventerrein Loven is door de aanleg van het tangentenstelsel over de weg optimaal bereikbaar. In de railinfrastructuur (Railport Brabant en elektrificatie spoor Loven) is een bedrag van 30 miljoen euro geïnvesteerd, waarmee ook de spoorontsluiting

van prima kwaliteit is. Een zeer goede bereikbaarheid van de Tilburgse bedrijventerreinen geeft een impuls aan de verbetering van het vestigingsklimaat voor bedrijven. Optimale bereikbaarheid over water is hierin een belangrijke factor.

Het belang van de multi(tri)modale aanpak voor de logistieke sector in de regio blijkt uit de recente vestiging van Europese distributiecentra van internationale bedrijven. Hierdoor ontstaat een basis voor behoud en ook verdere uitbreiding van de werkgelegenheid in de logistieke sector. Buck Consultants heeft een kwalitatieve analyse gemaakt van de meerwaarde van de multimodale bereikbaarheid van bedrijventerrein Loven (bijlage). Verder zijn in deze rapportage de uitgangspunten van de in 2013 uitgevoerde Maatschappelijke Kosten Baten Analyse (MKBA) opnieuw tegen het licht gehouden. De verwachting is dat het project WHK fase 1,5 nog steeds kan rekenen op een positief MKBA saldo. Daarbij geldt overigens dat fase 1,5 alleen zinvol is als fase 1 conform de oorspronkelijke projectdoelstelling wordt afgerond. De extra investering voorkomt ook een omgekeerde modal shift, want de kansen voor goederenvervoer worden verder versterkt, in plaats van dat de focus weer grotendeels verschuift naar vervoer over de weg met alle negatieve gevolgen van dien, onder andere op het gebied van duurzaamheid.

De totale kosten van het pakket maatregelen om bedrijventerrein Loven bereikbaar te maken voor klasse IV bedragen € 89,3 mln:

- Er is € 65,8 mln nodig voor het afbouwen van het huidige werk en de herbouw van sluis II zodat deze ook geschikt is voor klasse IV-schepen.
- Er is € 23,5 mln nodig voor de werkzaamheden om fase 1,5 te realiseren. Dit vraagt om werkzaamheden in verbreding en verdieping van het kanaal, maar ook om aanpassingen in kruisende weginfrastructuur.

Voor de volledigheid volgt hieronder nog een overzicht van de verschillen tussen de kosten voor de afbouw van het huidige werk op klasse II-niveau en de kosten van het realiseren van klasse IV-bereikbaarheid tot haven/bedrijventerrein Loven.

Rode scenario (*)

Groene

scenario

Resultaat	Afbouw op klasse II (definitief)	Tot Loven op klasse IV-niveau. Omvat: - tijdelijke afbouw fase 1 - herbouw sluis II klasse IV - fase 1,5 (klasse IV)
Kosten (mln)		
Totaal	€ 40,4	totaal € 89,3 afbouw + herbouw € 65,8 fase 1,5 € 23,5
Provinciaal deel	€ 4,94	totaal € 21,35 afbouw + herbouw € 9,60 fase 1,5 € 11,75

1.4. Partijen hebben overeenstemming over de projectdoelstelling en de kostenverdeling.

Alle 3 betrokken partijen zijn het er over eens dat het wenselijk is om het Wilhelminakanaal geschikt te maken voor klasse IV-schepen en dat het 'rode' scenario ongewenst is. Het Rijk wenst de voorkeursvariant die gemeente en provincie hebben (herbouw sluis II) nog aan een laatste onderzoek naar de technische, maatschappelijke, financiële en juridische aspecten te onderwerpen alvorens hiermee in te stemmen. Zij heeft toegezegd dit voor de zomer 2016 af te ronden.

De 3 partners hebben zich beraden over een redelijke kostenverdeling. De basis daarvoor ligt in de oorspronkelijke bestuursovereenkomst uit 2007. Rijk, provincie en gemeente zijn met elkaar overeengekomen dat de onvoorziene meerkosten die nodig zijn om fase 1 conform oorspronkelijke doelstellingen af te ronden verdeeld moeten worden volgens de oorspronkelijke kostenverdeling: 70% Rijk, 15% gemeente, 15% provincie. Hierin zijn ook de onvermijdelijke kosten van de tijdelijke afbouw van het huidige werk opgenomen.

In lijn met de oorspronkelijke intenties nemen gemeente Tilburg en de provincie ieder de helft van de kosten voor fase 1,5 voor hun rekening.

Daarmee is in de ogen van ons college sprake van een redelijke verdeling van de extra kosten.

Kanttekeningen

1.1. Een keuze voor het 'rode' scenario door af te zien van realisering van vaarklasse IV leidt tot forse kapitaalvernietiging en vereist desondanks extra middelen van de provincie.

Zonder opwaardering van het Wilhelminakanaal tot en met bedrijventerrein Kraaiven op klasse IV is sprake van een forse desinvestering van €117 mln. Daarbij zijn de kosten van de afbouw van het huidige project op klasse II-niveau (€40,4 mln) onvermijdbaar. Er is in dit 'rode' scenario geen sprake van een functionele verbetering van de bereikbaarheid over water. Feitelijk blijft dan de bevaarbaarheid van het kanaal op klasse II-niveau bestaan. Dat betekent dat de bedrijventerreinen Kraaiven en Loven beperkt bereikbaar zijn en blijven voor kleinere schepen. Dit betekent voor de daar gevestigde bedrijven een beperking van de vervoersmogelijkheden over water.

1.2. Realisering van het project WHK op vaarklasse IV-niveau vergt nog wel een investeringsbesluit van het Rijk en het beschikbaar stellen van middelen door de gemeente Tilburg.

Ook het college van Burgemeester en Wethouders van de gemeente Tilburg en het Rijk (ministerie van IenM) hebben uitgesproken dat zij bereid zijn hun bijdrage voor fase 1 beschikbaar te stellen. Gemeente Tilburg is bereid voor fase 1,5 middelen beschikbaar te stellen. Parallel aan ons besluitvormingstraject doorlopen ook zij het traject voor bestuurlijke goedkeuring van deze keuze en de inzet van extra financiële middelen. Onze bijdrage is vanzelfsprekend onder voorbehoud van instemming van de andere partijen met hun aandeel daarin.

Zoals eerder gesteld wenst het Rijk nog een check op een aantal aspecten uit te voeren. Mocht deze nadere analyse tot nieuwe inzichten en/of andere financiële of juridische consequenties leiden dan zal ons college die aan u voorleggen.

1.3. Daadwerkelijke realisering van vaarwegklasse IV is afhankelijk van de haalbaarheid van de uitwerking en de aanbesteding die daarvoor benodigd is.

Op basis van het rapport van de experts is een eerste kostenraming van de maatregelen opgesteld. Deze kostenraming ligt aan de basis van het voorliggende besluit en de gevraagde extra investeringen. Indien alle partijen akkoord gaan met de verruimde projectdoelstelling vraagt dit vervolgens om uitwerking van zowel de aanvullende maatregelen om fase 1 alsnog op klasse IV-niveau af te bouwen als ook van de maatregelen voor fase 1,5. Partijen hebben de intentie om dit vervolg op een innovatieve manier verder uit te werken en aan te besteden om daarmee kostenbesparingen te bereiken. Wij vinden het van belang dat partijen door middel van het optimaliseren van de plannen, het optimaal gebruik maken van de kennis van de markt en het adequaat managen van risico's in staat zijn om binnen de financiële kaders van dit voorstel tot een afronding van het project op klasse IV-niveau te komen. Partijen streven er naar om vóór de zomer van 2017 een definitief go/no-go besluit te nemen: randvoorwaarden zijn de functionaliteit van het kanaal (klasse

IV), geen negatieve effecten op de omgeving en passend binnen het taakstellend budget. Wij zullen uw Staten informeren over cruciale vervolgstappen.

1.4 Realisering van het project WHK op klasse IV-niveau voorkomt potentiële claims van bedrijven in Tilburg die reeds geïnvesteerd hebben in en geanticipeerd op vaarklasse IV.

Bedrijven op de Tilburgse bedrijventerreinen Kraaiven en Loven hebben geanticipeerd op de uitvoering van het project WHK door reeds investeringen te plegen. Het is waarschijnlijk dat schadeclaims volgen als wordt afgezien van de oorspronkelijke doelstelling van het project WHK. In dat geval zijn ook planschadeclaims te verwachten.

Financiën

Hieronder volgt een overzicht van de totale benodigde investeringen, het aandeel van de provincie hierin en de benodigde extra middelen waarvoor wij uw Staten een voorstel doen.

Ter informatie zijn ook de bijdragen van Rijk en gemeente Tilburg opgenomen.

	totale kosten (mln €)	afbouw fase 1, (mln €) herbouw sluis II	realisatie fase 1,5 (mln €)
investeringen ¹	89,30	65,80	23,50
aandeel provincie ²	21,35	9,60	11,75
reeds gedekt	9,53	1,42	8,10
extra benodigd	11,83	8,18	3,65
aandeel Rijk	46,60	46,60	0
aandeel Tilburg	21,35	9,60	11,75

¹ Een meer gedetailleerde kostenraming (waarop geheimhouding van toepassing is) ligt voor uw Staten vertrouwelijk ter inzage. Deze is niet-openbaar vanwege de bedrijfsgevoelige informatie die hierin is opgenomen. Ons college heeft om die reden besloten tot geheimhouding van deze bijlagen en zal uw Staten voorstellen deze te bekrachtigen.

² De dekkingsbijdrage van de provincie is voor fase 1 gebaseerd op de verdeelsleutel tussen partijen zoals vastgelegd in de bestuursovereenkomst uit 2007, namelijk 70% (Rijk), 15% (provincie), 15% (gemeente Tilburg); voor fase 1,5 is de verdeelsleutel 50 % (provincie) en 50% (gemeente Tilburg) gehanteerd.

Het 'groene' scenario vraagt om een investering van € 21,35 mln van de provincie, waarvan dus € 9,6 mln nodig is voor het afbouwen van het huidige project en het alsnog afronden van fase 1 en € 11,75 mln voor fase 1,5.

Voorgesteld wordt de dekking van de aanvullende middelen (€ 11,83 mln) af te wegen in het kader van de Bestuursrapportage 2016 die in het najaar aan

uw Staten wordt voorgelegd. Daarbij is het uitgangspunt dat de benodigde aanvullende middelen voor fase 1,5 (€ 3,65 mln) worden gedekt uit de BDU.

Indien als gevolg van onvoorziene omstandigheden dan wel het niet instemmen van de andere partijen met hun aandeel in het project de uitvoering van het groene scenario onverhoopt niet doorgaat dan vormt het 'rode' scenario de onvermijdelijke terugvaloptie. Het college gaat hierbij uit van een totale investering van € 40,4 mln. Het provinciale aandeel hierin zou dan € 4,94 mln bedragen.

Europese en internationale zaken

De 3 partijen zullen in de komende periode hun onderzoek naar het verwerven van externe middelen en subsidies intensiveren. Daarbij wordt onderzocht of en hoe gebruik kan worden gemaakt van Europese cofinanciering via de TEN-T/CEF-call die mogelijk in 2017 open wordt gesteld.

De aanbesteding van het nieuwe project vindt te zijner tijd plaats op basis van de Europese aanbestedingsregels.

Juridische zaken

De 3 betrokken partijen hebben met elkaar vastgesteld dat het wenselijk is om gezamenlijk een onderzoek te verrichten naar de wijze waarop is omgegaan met de onvoorziene geohydrologische tegenvaller in het project. Daarbij staat vooral voorop dat partijen de wens hebben om met elkaar te leren van dit project. Ons college zal dit de komende periode uitwerken.

Provincie en gemeente Tilburg hebben verder onderzocht in hoeverre zij mede verantwoordelijk zijn voor de financiële gevolgen van de geohydrologische problematiek. Duidelijk is dat sprake is van onvoorziene omstandigheden die leiden tot onvermijdelijke meerkosten. Daarbij is geconcludeerd dat partijen er aan gehouden zijn om met elkaar tot een redelijke en billijke oplossing te komen.

Planning

Omdat ook voor de afbouw van het huidige werk extra middelen nodig zijn is het noodzakelijk dat de partners op korte termijn een besluit nemen. Daarbij is het essentieel dat u een besluit neemt over de afronding.

Om uw Staten de mogelijkheid te bieden zich een goed beeld te vormen van de problematiek, de mogelijke oplossingen en de consequenties hebben wij u reeds uitgenodigd voor een informatiebijeenkomst. Deze zal plaatsvinden op 7 juni; ook de raadsleden van de gemeente Tilburg zijn uitgenodigd.

Nadat het besluit tot aanvullende financiering voor het project WHK door partijen is genomen, vindt op basis van de huidige bestuursovereenkomst afbouw van de huidige werkzaamheden (fase 1) plaats door de opdrachtgever Rijkswaterstaat (RWS). Herbouw sluis II op klasse IV en fase 1,5 vormen een nieuw project waarvoor een nieuwe bestuursovereenkomst moet worden opgesteld. Aansluitend zal voor de werken op basis van de

bestuursovereenkomst en het daarin op te nemen beschikbare budget door RWS een aanbestedingstraject worden uitgewerkt. Het streven is om vóór de zomer van 2017 een definitief go/no-go besluit over het nieuwe project te nemen.

Zoals reeds gesteld zullen wij uw Staten periodiek informeren over de voortgang van het project.

Bijlagen

1. Rapport Quick-scan verdrogingsproblematiek Wilhelminakanaal (niet-openbaar; vertrouwelijk ter inzage);
2. Quick-scan ontwerp oplossing Combinatie Wilhelminakanaal (niet-openbaar; vertrouwelijk ter inzage)
3. Kostenoverzicht RWS (fase 1 en 1,5) (niet-openbaar; vertrouwelijk ter inzage);
4. Maatschappelijke waarde realisatie Wilhelminakanaal klasse IV (Buck Consultants, mei 2016);

Gedeputeerde Staten van Noord Brabant,

de voorzitter,

de secretaris,

prof. dr. W.B.H.J. van de Donk

mw. ir. A.M. Burger

Opdrachtgever: mw. M.S. Vlug, mvlug@brabant,
Cluster Mobiliteit en Infra

Opdrachtnemer: S. de Wit, sdwit@brabant.nl,
Cluster Mobiliteit en Infra, Afdeling Verkeer en Vervoer