



| | |
|---------------------------------|---------------------------------------|
| Onderwerp: | Voorgenomen vervanging sluizen 8 en 9 |
| Datum | 19 oktober 2018 |
| Partij: | PvdA |
| Bijlage: | 47 |
| Ingekomen brief griffie: | 19 oktober 2018 |
| Antwoord college | 30 oktober 2018 |

Aan het college van burgemeester en wethouders van Helmond,

Vanmiddag ontvingen wij uw Raadsinformatiebrief 88, over de door u voorgestelde vervanging van de sluizen 8 en 9. In uw RIB stelt u dat de Maatschappelijke Kosten-Baten Analyse aangaf dat het maatschappelijk gunstiger zou zijn om te investeren in goedkopere sluisalternatieven (alleen voor de recreatieve vaart), plus een bijdrage te leveren aan de verplaatsing van de bedrijven die van de sluis gebruik maken, maar stelt u ook, citaat *“tot op heden is er met de betrokken bedrijven geen overeenstemming bereikt over de financiële steun die voldoende is om de bedrijven te verplaatsen”*. Omdat onze fractie al meerdere malen heeft verzocht om tijdig hierover gesprekken met deze ondernemers aan te gaan is dit voor ons een uitermate teleurstellende gang van zaken. Zeker nu u heeft gekozen voor het volledig vervangen van beide sluizen op locaties vlak ten zuiden van de huidige locaties.

Hierover hebben wij de volgende vragen:

1. In een Maatschappelijke Kosten-Baten Analyse (MKBA) worden alle aspecten van mogelijke belangrijke overheidsingrepen onderzocht. Hierin spelen ook bijvoorbeeld aspecten zoals hinder voor omwonenden en waardestijging (of -daling) van omringend onroerend goed mee. Wij achten deze MKBA, met de bovengenoemde conclusie, een belangrijk nieuw gegeven in de beleidsvorming over de vervanging van deze sluizen. En die informatie hoort bekend te zijn bij de raad. Bent u bereid om de MKBA ter beschikking te stellen aan de raad?
2. Ten aanzien van het gebrek aan overeenstemming met de bedrijven over hun verplaatsing: kunt u aangeven hoe groot het financiële verschil in mening daarover was? Kunt u meer informatie over de mogelijke meningsverschillen met deze bedrijven verstrekken? En heeft u de Provincie Noord-Brabant gevraagd om deel van deze onderhandelingen uit te maken, en daarin mogelijk bij te springen en/of te bemiddelen?
3. U schrijft dat de huidige technische staat van de sluizen geen verder uitstel van hun vervanging, of renovatie, of buiten gebruik stelling, duldt. Elk van de mogelijke opties kost een behoorlijke voorbereidingstijd, en mogelijk ook bouwtijd. Kunt u ons nader specificeren wat de risico's zijn van het nog enkele jaren blijven gebruiken van deze sluizen? En op wat voor termijn worden deze risico's groter?
4. Wij zijn van mening dat een besluit zoals dit, met zo'n belangrijke maatschappelijke impact, en waarover (door de MKBA) belangrijke nieuwe informatie naar boven is gekomen, door de raad dient te worden genomen. Bent u bereid uw besluit op te schorten en hierover op korte termijn een raadsvoorstel op te stellen?

Namens de PvdA-fractie,
Hans de Mare



Antwoord college van burgemeester en wethouders:

Naar aanleiding van uw bovengenoemde brief delen wij u het volgende mede:

1. In een Maatschappelijke Kosten-Baten Analyse (MKBA) worden alle aspecten van mogelijke belangrijke overheidsingrepen onderzocht. Hierin spelen ook bijvoorbeeld aspecten zoals hinder voor omwonenden en waardestijging (of -daling) van omringend onroerend goed mee. Wij achten deze MKBA, met de bovengenoemde conclusie, een belangrijk nieuw gegeven in de beleidsvorming over de vervanging van deze sluizen. En die informatie hoort bekend te zijn bij de raad. Bent u bereid om de MKBA ter beschikking te stellen aan de raad?

De MKBA is een onderdeel geweest van een langduriger proces met de bedrijven en andere (overheids)instanties. De conclusies van de MKBA moeten in de context van dit proces worden gezien. In de MKBA zijn meerdere effecten bekeken en, voor zover mogelijk, gekwantificeerd voor een objectieve vergelijking. Dit betreft directe effecten (directe kosten en baten van investeringen en exploitatie), indirecte effecten (bijvoorbeeld op werkgelegenheid) en externe effecten (effecten op verkeer, emissies, geluid en geur). Aan de MKBA hebben ook de bedrijven zelf meegewerkt en hierin staat potentieel bedrijfsgevoelige informatie. Om deze reden kunnen wij de MKBA niet openbaar maken. Wel kunnen wij u desgewenst vertrouwelijk inzage geven in de MKBA door deze voor u ter inzage te leggen bij de griffie.

2. Ten aanzien van het gebrek aan overeenstemming met de bedrijven over hun verplaatsing: kunt u aangeven hoe groot het financiële verschil in mening daarover was? Kunt u meer informatie over de mogelijke meningsverschillen met deze bedrijven verstrekken? En heeft u de Provincie Noord-Brabant gevraagd om deel van deze onderhandelingen uit te maken, en daarin mogelijk bij te springen en/of te bemiddelen?

Zowel de beide bedrijven, stichting MCA (Multimodaal Coördinatie- en Adviescentrum) als de Provincie Noord-Brabant zijn van het begin af aan bij dit traject betrokken geweest. Tevens zijn de gemeenten Wanroij en Oss betrokken geweest, vanwege productielocaties die hier voor beide bedrijven al aanwezig zijn en mogelijk uitgebreid konden worden om verplaatsing van productie uit Helmond op te vangen. Onderdeel van het proces was, naast het opstellen van de MKBA, ook het uitvoeren van een staatssteuntoets op de bijdrage die een overheid (gemeente en/of provincie) zou kunnen geven ter verplaatsing van de bedrijven. De conclusie van dit extern uitgevoerde onderzoek was dat deze bijdrage niet groter mocht zijn dan de totale investering die de gemeente gereserveerd had voor vervanging van de beide sluizen. Afhankelijk van de keuze van de gemeente om bij verplaatsing van de bedrijven te kiezen voor stuwen of kleinere sluizen (voor behoud van recreatietoervaart), komt de maximale bijdrage uit op 5,4 tot 8,6 miljoen euro. Uit berekeningen van de bedrijven kwam een initieel investeringsbedrag van ca 40 miljoen euro (voor beide bedrijven gezamenlijk). Omdat verplaatsing voor de bedrijven ook voordeel oplevert in de exploitatie, zijn deze bedragen de start geweest voor onderhandelingen om tot elkaar te komen. Uiteindelijk is het niet gelukt om overeenstemming te bereiken, mede omdat de provincie niet bereid was een financiële bijdrage te leveren, aanvullend op het bedrag dat de gemeente kon inzetten. Hierbij wordt opgemerkt dat er in 2017, op verzoek van het vorige college, nogmaals gesprekken zijn gevoerd met de bedrijven. Dit om verrassingen tijdens het vervolgproces te voorkomen. Tijdens deze gesprekken bleek dat beide bedrijven inmiddels plannen hebben met hun productielocatie in Helmond. Het bedrag om te verplaatsen was daardoor inmiddels verder opgelopen. Ook was het antwoord van de Provincie Noord-Brabant inzake een bijdrage van hun zijde opnieuw negatief. Dit alles leidde tot de conclusie dat er geen sluitende businesscase op te stellen is en dat de gemeente dus moet terugvallen op haar verplichting om de scheepvaartfunctie in stand te houden door vervanging van de sluizen.



3. U schrijft dat de huidige technische staat van de sluizen geen verder uitstel van hun vervanging, of renovatie, of buiten gebruik stelling, duldt. Elk van de mogelijke opties kost een behoorlijke voorbereidingstijd, en mogelijk ook bouwtijd. Kunt u ons nader specificeren wat de risico's zijn van het nog enkele jaren blijven gebruiken van deze sluizen? En op wat voor termijn worden deze risico's groter?

De voorbereiding voor de vervanging van de sluizen is al opgestart. Dit vanuit de gedachte dat een alternatieve variant op basis van overeenstemming met de bedrijven (bijv. stuwen of kleinere sluizen) een deels vergelijkbare voorbereiding vraagt. Denk hierbij aan het uitvoeren van bodemonderzoek, geotechnisch onderzoek, onderzoek naar niet-gesprongen explosieven en waterhuishoudkundig onderzoek. We starten nu met het opstellen van een uitvoeringsbestek. Dit duurt naar verwachting een half jaar. De bouwtijd van de sluizen wordt geschat op anderhalf tot twee jaar.

Over de huidige risico's van de sluizen valt het volgende te zeggen:

De constructieve staat van beide sluizen voldoet niet aan de veiligheidseisen uit het Bouwbesluit.

Onderstaand gaan we dieper in op de technische staat per sluis.

Sluis 8

Bij sluis 8 zijn de belangrijkste risico's het kantelen van de sluishoofden en het bezwijken van de funderingspalen onder de sluishoofden. Deze risico's overschrijden inmiddels de veiligheidsmarge zoals opgenomen in het Bouwbesluit. Verder verkeren de sluisdeuren in een matige tot slechte staat, de sluishoofden zijn gescheurd en achter de betonnen damwand vallen regelmatig spoelgaten. Spoelgaten ontstaan wanneer een constructie niet meer grond dicht is. De grond spoelt weg waardoor er een gat van 1 á 2m diep ontstaat. Deze gaten kunnen gevaar opleveren voor mensen die op of rond het sluiscomplex aanwezig zijn.

Sluis 9

Bij sluis 9 is het grootste risico het bezwijken van de funderingspalen onder de sluishoofden. Ook hier is de veiligheidsmarge vanuit het Bouwbesluit inmiddels overschreden. Van de zes kwelschermen zijn er twee dusdanig aangetast zodat deze hun functie hebben verloren. De overige kwelschermen zijn niet te inspecteren zonder de sluizen te slopen. Een kwelscherm zorgt ervoor dat de grond niet onder de constructie uitspoelt, wanneer alle kwelschermen niet meer grond dicht zijn, bezwijkt de constructie.

De sluisdeuren verkeren in een slechte staat, de sluishoofden zijn gescheurd en in de funderingsconstructie zijn een aantal palen en balken doorgerot. Bovenop de sluishoofden vallen regelmatig spoelgaten en de meest noordelijke wand van het sluishoofd staat zichtbaar scheef. Verder wordt de benedendrempe van sluis 9 de laatste jaren regelmatig aangevaren door schepen (drie maal in de afgelopen vijf jaar), waarbij schade ontstaat aan de constructie.

Inundatieschade als gevolg van het bezwijken van een sluis

De sluizen hebben een belangrijke waterkerende functie. Wanneer sluis 8 bezwijkt wordt de inundatieschade geschat van € 108 miljoen en bij het bezwijken van sluis 9 wordt deze geschat op € 91 miljoen (prijspeil 2015).



Het is geen exacte wetenschap wanneer de sluisen zullen bezwijken. In theorie kan de sluis morgen bezwijken of over een aantal jaren. De kans is het grootst dat de sluisen bezwijken bij extreme situaties, bijvoorbeeld bij hoogwater of juist extreem laag water.

De vraag is of we, wetende dat de sluisen al langere tijd niet meer voldoen aan de normen en toenemende schade laten zien, bereid zijn het risico te lopen en nieuwbouw uit te stellen. Wij zijn van mening dat dit niet meer te verantwoorden is. Daarom hebben wij, alles afwegende, de keus gemaakt om de sluisen snel te vervangen.

4. Wij zijn van mening dat een besluit zoals dit, met zo'n belangrijke maatschappelijke impact, en waarover (door de MKBA) belangrijke nieuwe informatie naar boven is gekomen, door de raad dient te worden genomen. Bent u bereid uw besluit op te schorten en hierover op korte termijn een raadsvoorstel op te stellen?
- Uw raad heeft op basis van de staat van de sluisen, middelen beschikbaar gesteld om sluisen 8 en 9 te vervangen. De uitvoering hiervan heeft u bij vaststelling van de begroting aan het college opgedragen. Op uw verzoek hebben wij onderzocht of verplaatsing van de bedrijven een alternatief kon zijn. Zoals in het bovenstaande beschreven, bleek dat niet het geval. Op basis van deze conclusie zijn partijen in goede verstandhouding uit elkaar gegaan en hebben de bedrijven inmiddels ook keuzes gemaakt voor hun huidige productielocatie.*

Wij achten het niet zinvol om opnieuw met de bedrijven in gesprek te gaan en het besluit tot vervanging van de sluisen uit te stellen. Onze verwachting is dat dit niet tot nieuwe inzichten leidt en de risico's zijn ons inziens te groot.

*Burgemeester en wethouders van Helmond
de burgemeester
mevr. P.J.M.G. Blanksma – van den Heuvel*

*de secretaris
mr. drs. A.P.M. ter Voert*