

Bijlage 2: Meerkosten Tunnelveiligheid

Aan de Tweede Kamer is tijdens het debat over tunnelveiligheid van 24 mei 2011 door de Minister van Infrastructuur en Milieu toegezegd om een heldere analyse te maken van de meerkosten als gevolg van de vertragingen en problematiek met de tunneltechnische installaties. De toegezegde analyse betreft de in de "Quick scan tunnelprojecten (TK 29269, nr 7, blg 77965)" opgenomen tunnelprojecten én de A73-tunnels.

De analyse betreft hiermee de volgende tunnelprojecten:

1. A10 2e Coentunnel/A5 Westrandweg/N200 Halfweg (2e Coen/WRW);
2. Combiplan Nijverdal (gecombineerde spoor- en wegtunnel);
3. A2 Maastricht - Gebiedsontwikkeling de Groene Loper;
4. Vlaketunnel (renovatie tunneltechnische installaties);
5. A15 Maasvlakte-Vaanplein (renovatie Thomassentunnel en Botlektunnel) (MaVa);
6. A4 Delft-Schiedam (A4 DS);
7. Traject Schiphol Amsterdam Almere (Gaasperdammertunnel, Keizer Karel tunnel) (SAA);
8. A2 Leidsche Rijn Tunnel (A2 LRT);
9. A73-Zuid.

De tabel op de volgende pagina bevat een samenvatting van de bevindingen. De focus hierbij ligt op de meerkosten voor de realisatie van tunneltechnische installaties (TTI).

In de zomer 2010 is een quickscan uitgevoerd naar de problematiek bij de lopende tunnelprojecten. Begin 2011 is een meer diepgaande analyse uitgevoerd op de lopende tunnelprojecten ten aanzien van de tunneltechnische installaties. Daaruit bleken bij de projecten 2e Coen/WRW, A2 Maastricht en Combiplan Nijverdal een deel van de contractspecificaties onduidelijkheden te bevatten.

Het aanpassen van deze specificaties of het implementeren van (delen van) de Standaard brengt met zich mee dat de bestaande contracten opengebroken moeten worden. Dit kost tijd en geld onder meer omdat (a) een deel van de door de opdrachtnemer verrichte (ontwerp)werkzaamheden opnieuw moet, (b) de risicoverdeling verandert doordat de Standaard door opdrachtgever wordt aangeleverd en (c) het toepassen van de nieuwe Standaard en de wijze van samenwerken tussen opdrachtgever en opdrachtnemer (meer gericht op samenwerking) gewijzigd wordt. Over dit laatste hebben de drie organisaties van de ingenieurs-, bouw- en installatiebranche en Rijkswaterstaat op dinsdag 17 mei 2011 afspraken gemaakt in een Samenwerkingsprotocol.

In de brief van 15 maart 2011 is aangegeven dat voor de drie projecten (2de Coen/WRW, A2 Maastricht en Combiplan Nijverdal) een vertraging tot 12 maanden en tezamen € 55 mln tot € 150 mln meerkosten worden verwacht. Er wordt alleen gesproken over een totale financiële bandbreedte omdat Rijkswaterstaat nog met de opdrachtnemers in onderhandeling is. Omdat rekening gehouden wordt met meerkosten voor rekening van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu, maar de omvang nog niet duidelijk is, is € 100 mln gereserveerd op artikel 12 van het Infrastructuurfonds t/m 2020.

Op basis van de inzichten bij de A73-tunnels en de A2 Leidsche Rijn Tunnel kan gesteld worden dat door nu de kosten van het (deels) implementeren van de Standaard te absorberen, veel hogere kosten en vertraging aan het eind van de projecten worden voorkomen.

<i>Project</i>	Planning MIRT 2011	Prognose planning	Datum gunning	Budget MIRT 2011	Benodigd projectbudget voor realisatie Tunneltechnische Installaties (TTI)	Meerkosten TTI	Dekking meerkosten
1: Tweede Coen/WRW	2012: Tweede Coentunnel/WRW 2013: renovatie tweede Coentunnel	2013 (3-9 mnd extra) 2014 (3-9 mnd extra)	2008 DBFM	€ 2.173 mln	€ 80 mln excl. aansluiting verkeerscentrale	Consistent maken specificaties en implementatie van (onderdelen) van de Standaard leidt tot € 55 - €150 mln bovenop de benodigde projectbudgetten voor Coen/WRW, Nijverdal en A2 Maastricht	Hiervoor is € 100 mln gereserveerd in artikel 12 van het Infrastructuurfonds.
2: Combiplan Nijverdal	2013	2014 (8-11 mnd extra)	2007	€ 245 mln	€ 30 mln excl. aansluiting verkeerscentrale		
3: A2 Maastricht	2016	Maximaal 12 mnd extra	2009	€ 554 mln rijksbijdrage	€ 75 mln		
4: A4 DS	2015	2015	2011	€ 898 mln	€ 90 mln	Niet	-
5: SAA	2020	2020	GDT: medio 2014 DBFM KKT: medio 2015 DBFM	€ 4.230 mln	I.v.m. marktbenadering geen opgave	-	-
6: MaVa	2015	2015	2010 DBFM	€ 1.428 mln	Thomassentunnel : € 39 mln Botlektunnel: € 30 mln	Niet	-
7: Vlaketunnel	2010 #	15 mnd	2009	€ 18 mln #	€ 18 mln	€ 2 mln *	Wordt gedekt binnen Beheer en Onderhoud artikel 12 Infrastructuurfonds
8: A2 LRT	2012	18 mnd extra t.o.v. MIRT 2010	2006	€ 1.366 mln	€ 116 mln	€ 32 mln* t.g.v. contractmutaties die voortvloeien uit TTI-problematiek € 44 mln* t.g.v. o.m. prijscompensatie, wensen van	Past binnen projectbudget, gefinancierd uit onvoorzien.

						derden, nieuwe inzichten	
9: A73-tunnels	Opengesteld 2009	24 mnd vertraagd	2004 - 2006	€ 941 mln	€ 151 mln	€ 66 mln*	€ 15,5 mln wordt nog toegevoegd aan projectbudget (artikel 12 Infrastructuurfon- ds)Overige meerkosten gedekt door toevoeging in begroting 2011.

* Deze meerkosten zijn onderdeel van het opgenomen "benodigd projectbudget TTI"

Dit is niet zichtbaar in het MIRT omdat uitgaven en planningen ten behoeven van beheer en onderhoud niet projectspecifiek worden toegelicht.

Noot: de opgenomen budgetten onder "Budget MIRT 2011" zijn de in het MIRT Projectenboek 2011 opgenomen budgetten.

Toelichting

- Huidige risico's: (a) Onduidelijkheden in de specificaties tunneltechnische installaties in combinatie met een zware financiële target voor opdrachtnemer op openstelling en beschikbaarheid van tunnels, (b) onduidelijkheden rond toetsingskader bij openstellingsvergunning en (c) aansluiting op de Verkeerscentrale.
Om deze risico's te beheersen wordt de Standaard deels geïmplementeerd én worden de specificaties op een aantal punten aangepast en verduidelijkt. Om deze risico's te beheersen worden de specificaties op punten gewijzigd en verduidelijkt. Omdat dit project al relatief ver is gevorderd, wordt de standaard hier deels geïmplementeerd.
- Risico's: (a) Onduidelijkheden in eisen in combinatie met uitbreiding contractscope. Zo was de bediening van de verkeerscentrale niet in de scope opgenomen, (b) afstemming van eisen en verwachtingen met ProRail en Bevoegd Gezag. Onder meer wordt bekeken op welke wijze de hulpverlening en de zelfredzaamheid geborgd is bij openstelling van de spoortunnel terwijl de wegtunnel nog niet is opengesteld en (c) samenloop met de verkenning N35 Nijverdal - Wierden en discussie met betrekking tot toekomstvastheid. Aanpassen vergt een tunneltechnische installatie voor 2 x 2 rijstroken (i.p.v 2 x 1). De implementatie van de Standaard zorgt ervoor dat de risico's afnemen.
- Risico's: (a) in het huidige contract is een beperkte set aan functionele eisen opgenomen (b) scherpe aanbidding, tijdsplanning en financiële tegenvallers bij opdrachtnemer en (c) veiligheidstechnisch complex project zowel voor Tunneltechnische installaties als civiel (ondergrond, dubbeldek, in-/uitvoegers). Implementatie van de Standaard zorgt ervoor dat voornoemde risico's afnemen. De Minister van Infrastructuur en Milieu heeft tijdens het algemeen overleg van 24 mei 2011 toegezegd om de Kamer per brief te informeren over de analyse van de wijze waarop de uitspraken van haar ambtsvoorganger, de heer Eurlings, over de planning en meerkosten van de A2-tunnel in Maastricht zich verhouden tot de nu gemelde vertraging en kostenoverschrijding. Deze informatie wordt separaat aan de Tweede Kamer gezonden.
- Risico's: (a) Aanbesteding is maart 2011 gestart. De Standaard wordt gefaseerd in dialoog gedeeld met deelnemers. Dit kan leiden tot aanpassing van de uitvraag en het contract met de uiteindelijke opdrachtnemer. (b) Discussie met gemeente over toepassing innovaties/WMS en (c) de oplevering valt samen met oplevering nieuwe verkeerscentrale, mogelijke aansluitproblemen. De Standaard wordt toegepast bij de A4 Delft – Schiedam.
- Risico: Procedures tracébesluit.GDT: Gaasperdammertunnel; KKT: Keizer Karel tunnel. De Standaard wordt hier toepast.
- Risico: Door regio gewenste scope uitbreiding om de Botlektunnel geschikt te maken als categorie C-tunnel (i.p.v categorie D). Indien hiervoor gekozen wordt, zal dit naar schatting enkele miljoenen kosten voor het aanbrengen van extra brandwerende bekleding en faseringskosten. Indien gekozen wordt om de scope te wijzigen zal hiervoor financiering gezocht moeten worden.
- De renovatie van de tunneltechnische installaties van de Vlaketunnel is ca. 9 maanden vertraagd als gevolg van problemen met het realiseren van het nieuwe besturingssysteem én ca. 6 maanden door het omhoogkomen van de toerit. Het verkeer heeft in die periode (beperkt) gebruik kunnen maken van de tunnel. De meerkosten voor de besturingsproblematiek bedragen € 2 mln ten opzichte van het taakstellend budget van € 18 mln. Dit is niet zichtbaar in het MIRT omdat uitgaven ten behoeven van beheer en onderhoud niet projectspecifiek worden toegelicht.
- In het MIRT 2011 is als taakstellend budget voor het project A2 Holendrecht – Oudenrijn € 1.366 mln opgenomen, waarvan € 238 mln voor de tunnel zoals gemeld in de "Eerste kwartaalrapportage A2 LRT en tijdelijke bypass (TK 29 296 nr. 21)". € 26 mln aan extra ontvangsten is nog niet verwerkt in het taakstellend budget. Dit wordt in het MIRT 2012 gecorrigeerd. De aanvullende ontvangsten betreffen

werkzaamheden die op verzoek van regionale overheden uitgevoerd worden zoals het realiseren van het Taatse viaduct en de Stadsweg, het inpassen van Nedal, het verplaatsen van een Watertransportleiding in het deelproject Hooggelegen, de verplaatsing van een gemaal en aanpassingen in het ontwerp van tunnelmond Noord ten gunste van een toekomstige perronoverkapping. Naast € 32 mln voor de tijdelijke bypass, zijn de hier genoemde € 32 + € 44 mln (totaal € 76 mln) het gevolg van onder meer gewijzigde inzichten ten aanzien van de eisen aan de tunneltechnische installaties, wensen van derden, prijscompensatie en nieuwe inzichten.

9. De meerkosten gerelateerd aan de problematiek met de tunneltechnische installaties bedragen € 66 mln voor aanpassingen aan de tunneltechnische installaties en besturingssystemen. Hierin zijn ook de kosten voor de pilot met het Watermistsysteem en het Drukluchtschuimsysteem opgenomen. In de € 151 mln zitten ook de kosten voor het beperkt openstellen van de tunnels à € 47 mln. Een eerdere ophoging van het projectbudget bij begroting 2011 blijkt na een nadere analyse onvoldoende om de werkzaamheden aan de A73-Zuid af te kunnen ronden. De aanvulling van het projectbudget in het MIRT 2011 was gebaseerd op een nog globale inschatting met onzekerheden ten aanzien van onder andere de afhandeling van de restpunten, de aansluiting op de verkeerscentrale Geldrop en de daarmee samenhangende lokale bediening.