

Cobouw

18 september 2013 woensdag

A4 Delft - Schiedam niet meer op een koopje

HIGHLIGHT: De tunnel in de A4 tussen Delft en Schiedam is geen koopje meer. De aanvankelijke triomf over de aanbestedingsmeevaller en een voortvarende start is omgeslagen in moeizame verhoudingen met claims over en weer. < vervolg van pagina 1

Ondanks de strubbelingen vordert de bouw van de A4 Delft-Schiedam gestaag. Afgelopen zaterdag werd met succes 'Kunstwerk 160' centimeter voor centimeter in de aardebaan geschoven. Het tunnelviaduct weegt 2200 ton en is 65 meter lang en 11 meter breed. Het huzarenstukje verliep vlekkeloos. Maar op veel andere fronten zijn tegenvallers te melden en is sprake van diverse wijzigingen.

De combinatie van Heijmans, Volker Wessels en Boskalis wist eind 2010 het design & constructcontract binnen te slepen voor het bescheiden bedrag van 300 miljoen euro. Triomf alom: de minister blij met de aanbestedingsmeevaller en de combinatie had een mooie klus binnen. Eindelijk zou na ruim vijftig jaar bakkeleien de ontbrekende 7 kilometer snelweg door Midden-Delfland worden aangelegd.

De goede stemming sloeg echter om toen dit voorjaar de eerste zandpalen in de bodem werden aangetroffen. Die zijn in de jaren zeventig in een overijverige bui alvast aangebracht. Die kennis was nog niet voorhanden tijdens de aanbestedingsprocedure, wordt bij hoog en bij laag volgehouden. Als het tegendeel is te bewijzen, zouden de afgevalen inschrijvers zeer sterk staan in een eventuele rechtszaak. Tijdens de dialoofase heeft het consortium bij Rijkswaterstaat afgetast of het ontwerp zonder extra tunnelbodem een aanvaardbare optie was. Dat bleek het geval en dus pakte de inschrijving spectaculair goedkoper uit dan het tweede bod, dat uitging van een traditioneel ontwerp.

Tijdens het interview dat Cobouw afgelopen winter had met beide projectdirecteuren werd prijsduiken ontkend en teruggeblikt op de soepele start van het project. Om problemen in de eindfase te voorkomen zouden Rijkswaterstaat en de bouwer gezamenlijk een ontwerp maken voor de installaties: "Dit keer moet het tunnelontwerp de basis worden voor de ruwbouw en niet andersom", werd ook beloofd.

De gedachte was dat een alliantie-achtige samenwerking het snelste zou werken, omdat de nieuwe Tunnelwet en -standaard nog niet helemaal af waren ten tijde van de gunning. Maar ook de uitwerking van de 52 tunneltechnische installaties voor de 2 kilometer lange tunnel blijkt in de praktijk een forse meerwerkpost van 40 miljoen euro op te leveren.

Na de vondst van de zandpalen ontspon zich uiteraard de discussie over onverwachte omstandigheden en meerkosten. Inmiddels zijn ook archiefstukken opgediept met de locatie van de palen in het zandlichaam. Er zijn drie risicogebieden van respectievelijk 100, 460 en 120 meter.

Het ontwerp moet worden omgegooid en ook de bouwtijd zal meer tijd in beslag nemen. Rijkswaterstaat benadrukt dat er diverse beproefde methodes zijn om de gevolgen van de aanwezigheid van zandpalen te minimaliseren en heeft twee expertteams ingehuurd om daarbij te adviseren.

De verschillende opties zijn inmiddels in kaart gebracht en komende weken vallen daarover definitieve besluiten. Daarbij gaat het om lokaal doorzetten van de CB-wand tot de volgende waterafsluitende laag, het preventief dichtzetten van de laag met zandpalen of een jetgrout-machine klaarzetten tijdens de uitvoering, zodat lekke palen kunnen worden dichtgezet.

Rijkswaterstaat hult zich tot die tijd in stilzwijgen, maar zou reeds 50 miljoen euro aan meerkosten hebben afgewezen. Het over en weer vliegen afvangen over meerwerk is een praktijk waar de opdrachtgever eigenlijk vanaf wil, maar dat bij dit project weer volop wordt toegepast.

Redelijke termijn

Volgens de woordvoerder van Rijkswaterstaat is de verwachting dat beide partijen er binnen redelijke termijn uit zullen komen en dat daar geen gang naar de rechter voor nodig is.

Onverwachte risico's en onvermijdelijke wijzigingen in het ontwerp zijn grotendeels voor rekening van de opdrachtgever. Die treden overigens op bij elk groot project en meestal is daar een potje onvoorzien voor, gevuld met gemiddeld 10 procent van de bouwkosten. Hier lopen de meerkosten echter al op tot boven de 50 procent van de bouwkosten.

De meerkosten leveren niet meteen een probleem op bij Rijkswaterstaat. Voor het project staat immers 870 miljoen euro gereserveerd in het meerjarenplan. In de begroting van 2013 was de aanbestedingsmeevaller nog niet ingeboekt. Meerkosten zijn vooralsnog makkelijk op te vangen binnen het beschikbare budget.