

Vergaderjaar 2011–2012

**29 385**

## **Aanleg en de aanpassing van hoofdinfrastructuur**

**Nr. 72**

### **BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 22 juni 2012

Tijdens het algemeen overleg over de doortrekking van de A15 van 31 mei 2012 heb ik toegezegd om tijdig vóór het algemeen overleg MIRT van 28 juni 2012 uw Kamer aanvullend te informeren over dit project. Met deze brief geef ik invulling aan deze toezegging. Daarnaast zal ik mijn keuze voor de verlegde en verdiepte doortrekking noord nader toelichten.

Achtereenvolgens informeer ik u over:

- de uitwerking van combinatievariant 2;
- de uitwerking van de nieuwe variant: de verlegde en verdiepte doortrekking noord;
- de uitkomsten van het bestuurlijk overleg met de regio over beide varianten;
- de bereidheid van de provincie Gelderland tot een extra financiële bijdrage om de A15 tolvrij te maken.

Bij de uitwerking van beide varianten betrek ik ook de (aanbestedings)termijnen, kosten en bronnen.

### **Beschrijving varianten**

Tijdens het algemeen overleg van 31 mei jongstleden heb ik aangegeven dat ik het belangrijk vind om een oplossing te vinden voor de problematiek bij Groessen.

Daarbij zijn tijdens het debat naast mijn eerder ingenomen standpunt de combinatievariant 2 met brug en de «verlegde/verdiepte» variant de revue gepasseerd. Onderstaand informeer ik u over deze varianten en vergelijk ik ze met het tracé conform mijn standpunt.

Uitgebreide tracébeschrijvingen plus kaartmateriaal zijn opgenomen in bijlage 1<sup>1</sup> bij deze brief. De plannings- en (aanbestedings)termijnen van de varianten zijn gedetailleerd beschreven in bijlage 2<sup>1</sup>. De nieuwe

<sup>1</sup> Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer.

varianten zijn door Rijkswaterstaat indicatief geraamd op basis van schetsontwerpen en dezelfde actuele eenheidsprijzen als die voor de TN/MER-ramingen zijn gehanteerd.

## **0. Tracé conform standpunt: doortrekking Noord met brug**

Dit betreft het tracé zoals opgenomen in mijn standpunt van 16 januari 2012. Het tracé ligt halfverdiept (– 3 meter) op ongeveer 30 meter afstand van de dichtstbijzijnde woning van de wijk Diesfeldt (gemeente Duiven). Dit tracé past precies binnen het taakstellend budget van € 804 miljoen.

### **1. Verlegde en verdiepte ligging bij Groessen met brug**

In deze variant wordt de weg ruim 100 meter verder dan in de doortrekking noord, van de wijk Diesfeldt in Groessen aangelegd. Hierdoor komt de weg op minimaal 140 meter van de wijk te liggen. In de aanbesteding zal de markt worden uitgedaagd om een geheel verdiepte ligging (– 6 meter), in plaats van een halfverdiepte (– 3 meter) bij Groessen binnen budget aan te bieden.

De meerkosten voor het verleggen bedragen € 0–5 miljoen. Voor het extra verdiepen bedragen de meerkosten € 40–80 miljoen. Dit moet door de markt worden overbrugd. Deze financiële opgave kan verlaagd worden door inzet van een deel van de € 55 miljoen die de provincie op 22 juni 2011 beschikbaar heeft gesteld voor extra inpassing. Ik heb het vertrouwen dat de markt een geheel verdiepte ligging binnen het totaal, inclusief de extra inpassingbijdrage, beschikbaar budget zal kunnen aanbieden.

Deze variant kan in een «normale» aanbesteding worden uitgevraagd doordat de verdiepte ligging enkel een (beperkte) variatie in hoogteligging van de scope is. Deze variant kent geen extra proceskosten ten opzichte van de aanbesteding die reeds in voorbereiding is. Hierbij is inpassing reeds voorzien als belangrijk gunningscriterium.

### **2. Combinatievariant 2 met brug**

In deze variant volgt de A15 de zuidelijke ligging langs Boerenhoek tot over het Pannerdensch kanaal. Vervolgens buigt de A15 met een ruime boog om Groessen richting de noordelijke ligging. Deze variant ligt op 40 meter met een hoog talud (ruim 10 meter) van Boerenhoek, gemeente Lingewaard (zie kaart op bladzijde 6 van bijlage 1).

De meerkosten van deze variant bedragen € 60–100 miljoen. Op uw verzoek onderbouw ik de meerkosten van dit tracé hieronder. Ik geef hierbij bandbreedtes per element omdat deze informatie aanbestedingsgevoelig is:

- meerkosten tracéwijziging en geheel verdiepte ligging: + € 120 tot 140 miljoen;
- minderkosten geen pergola: – € 20 tot 30 miljoen;
- minderkosten niet verleggen grote gasleiding bij Groessen: – € 20 tot 30 miljoen;
- Totaal: + € 60 tot 100 miljoen

Daarnaast bedragen de extra proceskosten circa € 10 miljoen. Dus totaal € 70–110 miljoen.

Omdat dit budget niet beschikbaar is en er een terugvaloptie moet zijn voor de kans dat de markt niet met een passende bieding komt, betekent dit dat ik hier, wat ik ook heb aangegeven in het algemeen overleg, moet kiezen voor een open aanbesteding. Dit betekent dat combinatievariant 2

met brug uitgevraagd wordt naast de (verlegde en verdiepte) doortrekking noord. Hierdoor is er pas eind 2014 duidelijkheid is over het tracé, oftewel 2,5 jaar langere onzekerheid voor de regiogemeenten en burgers hierover (zie bijlage 2).

### **Overige (aanbestedings)varianten**

Door enkele fracties en regionale partijen is de suggestie gedaan voor een open aanbesteding brug/tunnel of zelfs een dubbele open aanbesteding waarbij zowel de keuze voor het tracé (combinatievariant 2 of verlegde en verdiepte ligging) als de oeververbinding (brug of tunnel) aan de markt worden gelaten. Ik acht deze opties niet realistisch. Dat licht ik hieronder toe.

### **3. Open aanbesteding brug/tunnel**

Deze optie betekent het uitvragen van een «oeververbinding» aan de markt. De meerkosten van een tunnel bedragen € 210 miljoen ten opzichte van de doortrekking met brug. De extra proceskosten (ontwerpkostenvergoedingen voor de markt en voorbereidingskosten RWS) van deze variant bedragen tenminste € 20 miljoen. Deze leggen een extra claim op het taakstellend budget. Daarmee is het onrealistisch dat de markt met een bieding voor een tunnel binnen budget komt. Er wordt bovendien pas begin 2015 duidelijkheid hierover verkregen. Dit betekent zeker 2,5 jaar langere onzekerheid. Ook vertraagt de start van de realisatie met 1,5 jaar.

### **4. Dubbele open aanbesteding**

Hierbij worden zowel het tracé als de oeververbinding bij aanvang van de aanbesteding open gehouden. De meerkosten van combinatievariant 2 én een tunnel bedragen circa € 300 miljoen. De extra proceskosten zullen de € 30 miljoen overstijgen. Daarmee is het onrealistisch dat de markt met een bieding voor een combinatievariant 2 met tunnel binnen budget komt. Doordat een dubbele open aanbesteding nog complexer is dan de hiervoor beschreven vormen van een open aanbesteding nemen de doorlooptijden, duur van onzekerheid en vertraging van de start van de realisatie verder toe.

### **Uitkomsten overleg met regio**

Ik heb op maandag 11 juni jongstleden gesproken met vertegenwoordigers van de drie gemeenten Duiven, Zevenaar en Lingewaard en de provincie Gelderland. Naar aanleiding van dit overleg concludeer ik dat er geen unanieme regionale voorkeur bestaat voor de verlegde en verdiepte ligging bij Groessen noch de combinatievariant 2 met brug. De gemeente Duiven heeft een voorkeur voor combinatievariant 2 vanwege het feit dat dit tracé het meest ver van Groessen ligt. De gemeente Lingewaard heeft zich uitgesproken tegen combinatievariant 2 vanwege de brug bij Boerenhoek. De gemeente Zevenaar en de provincie hechten vooral waarde aan een snelle realisatie en duidelijkheid. Daarbij heeft de provincie een voorkeur voor de verlegde en verdiepte ligging vanwege de verwachting dat deze variant financieel het meest haalbaar is en het meest snel gerealiseerd kan worden.

### **Keuze: verleggen en verdiepen A15 bij Groessen**

Tijdens het algemeen overleg van 31 mei heb ik aangegeven dat ik de mening deel dat er gekeken moet worden of er een oplossing te vinden is voor de problematiek bij Groessen. Een aantal kamerleden heeft mij

gewezen op combinatievariant 2. Daarnaast heb ik nog een andere variant geïntroduceerd: de verlegde en verdiepte doortrekking noord. Ik heb u in deze brief geïnformeerd over de eigenschappen van beide varianten. Alles overwegend kies ik ervoor om de verlegde en verdiepte ligging bij Groessen uit te werken in het (ontwerp)tracébesluit en hiervoor de aanbesteding verder uit te werken.

De belangrijkste redenen voor mijn keuze zijn:

- Groessen krijgt een significant betere oplossing: de weg komt zeker 100 meter verder te liggen dan eerder gepland;
- de problematiek wordt niet verschoven van Groessen naar Boerenhoek in de gemeente Lingewaard;
- er is geen unanieme regionale voorkeur voor combinatievariant 2 met brug;
- deze optie betekent de snelst mogelijke realisatie van de A15 conform de wensen van de provincie en gemeente Zevenaar;
- geen extra proceskosten (die uit het taakstellend budget moeten komen);
- de snelst mogelijke duidelijkheid voor gemeenten en burgers;
- ik heb het vertrouwen dat de meerkosten van het verleggen en verdiepen uit een aanbestedingsmeevaller gefinancierd kunnen worden.

### **Bereidheid provincie Gelderland tolvrij maken A15**

De PVV-fractie heeft mij gevraagd om bij de provincie Gelderland na te gaan of zij bereid is om € 282,5 miljoen beschikbaar te stellen om de weg tolvrij te maken. Dit heb ik gedaan. Gedeputeerde Bieze heeft namens het college van GS afwijzend gereageerd op deze vraag. De provincie is van mening dat zij al reeds een meer dan substantiële bijdrage levert aan de rijksweg A15.

De minister van Infrastructuur en Milieu,  
M. H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus



Ministerie van Infrastructuur en Milieu

Beschrijving tracévarianten

Doortrekking A15

Bijlage 1



In het AO van 31 mei jl. zijn er naast het standpunt-tracé twee mogelijke varianten besproken. Het betreft de volgende twee alternatieve tracés, beide met brug:

- A. Combinatievariant 2 (met brug)
- B. Verlegde en verdiepte ligging Groessen (met brug)

De volgende kaart geeft het tracé van de verschillende alternatieven weer.

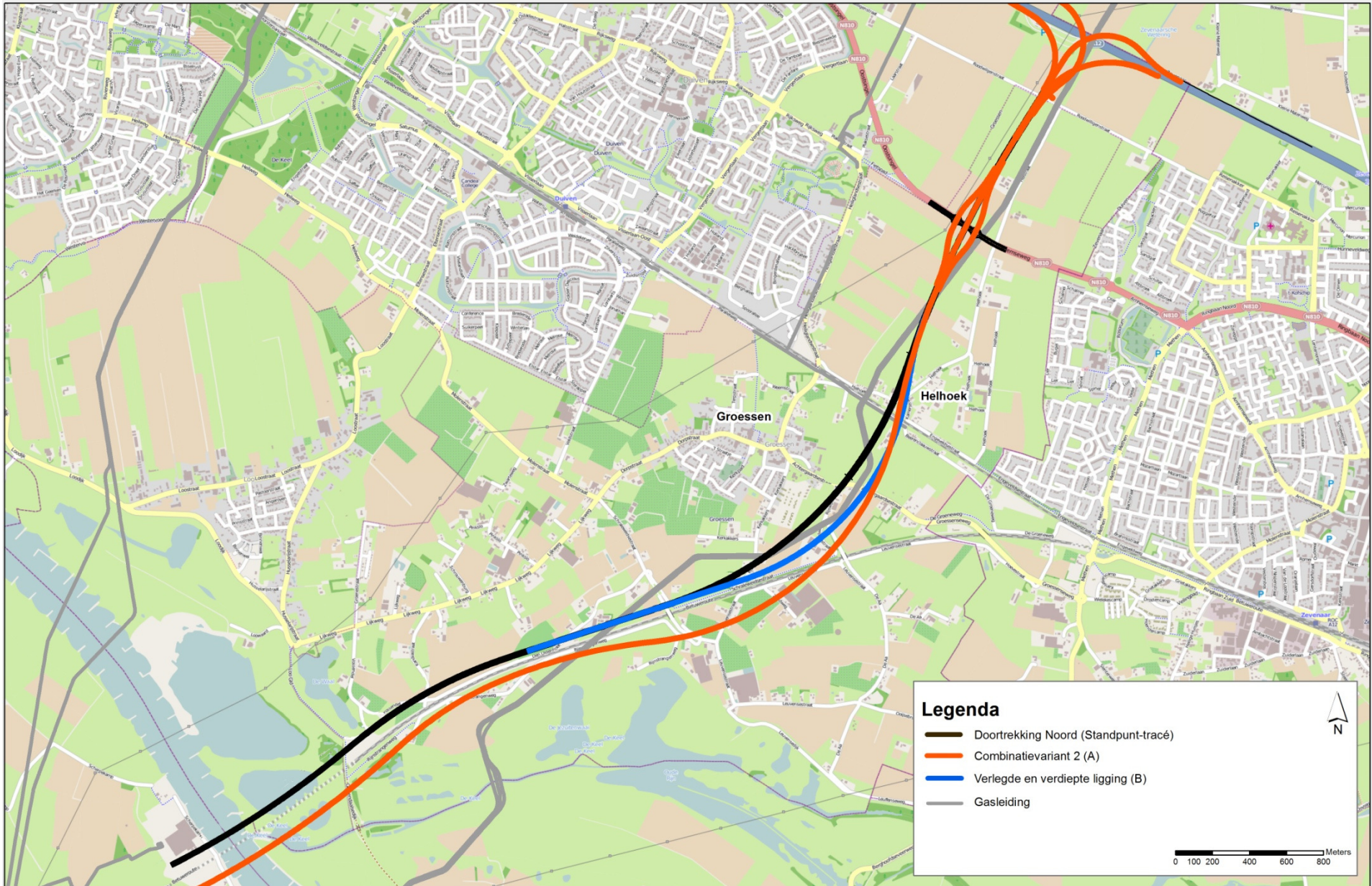
Daarna volgt een tracébeschrijving.

Tenslotte zijn nog opgenomen:

- Kaarten met de afstanden tot de alternatieven, gemeten van Boerenhoek en van de woonwijk Diesfeldt (Groessen).
- Voorbeelddwarsprofielen voor een halfverdiepte en verdiepte ligging.



# Alternatieven doortrekking A15





## Beschrijving Doortrekking Noord (Standpunt-tracé)

De A15 wordt bij het tracé Doortrekking Noord vanaf knooppunt Ressen doorgetrokken tot de A12 tussen Duiven en Zevenaar. Op dit moment loopt de A15 dood bij Bemmelen. Deze plek wordt de nieuwe aansluiting Bemmelen. Daarvandaan loopt het tracé parallel aan de Betuweroute (aan de zuidkant van de Betuweroute) op maaiveld door in de richting van het Pannerdensch Kanaal. Voor buurtschap Boerenhoek kruist de nieuwe A15 de Betuweroute bovenlangs met een viaduct ("pergolaconstructie"). Hierna kruist de A15 het Pannerdensch Kanaal noordelijk van de Betuweroute (parallel aan de Betuweroutetunnel) met een brug. Na het Pannerdensch Kanaal gaat het tracé vanaf de brug weer terug naar maaiveld om net voor Groessen (ter hoogte van de Schraleweidestraat) over te gaan in een halfverdiepte ligging (-3 meter). De halfverdiepte ligging verlaat vervolgens de parallelleligging met de Betuweroute en draait om Groessen heen (minimaal ongeveer 30 meter van Diesfeldt) richting de A12 tussen Duiven en Zevenaar. Daarbij wordt de spoorlijn Arnhem - Emmerich volledig verdiept gepasseerd (-6 meter). Van daar loopt de nieuwe A15 halfverdiept door naar de nieuwe aansluiting Duiven/Zevenaar op de N810, waarna de halfverdiepte ligging over gaat in het nieuwe knooppunt A15/A12.



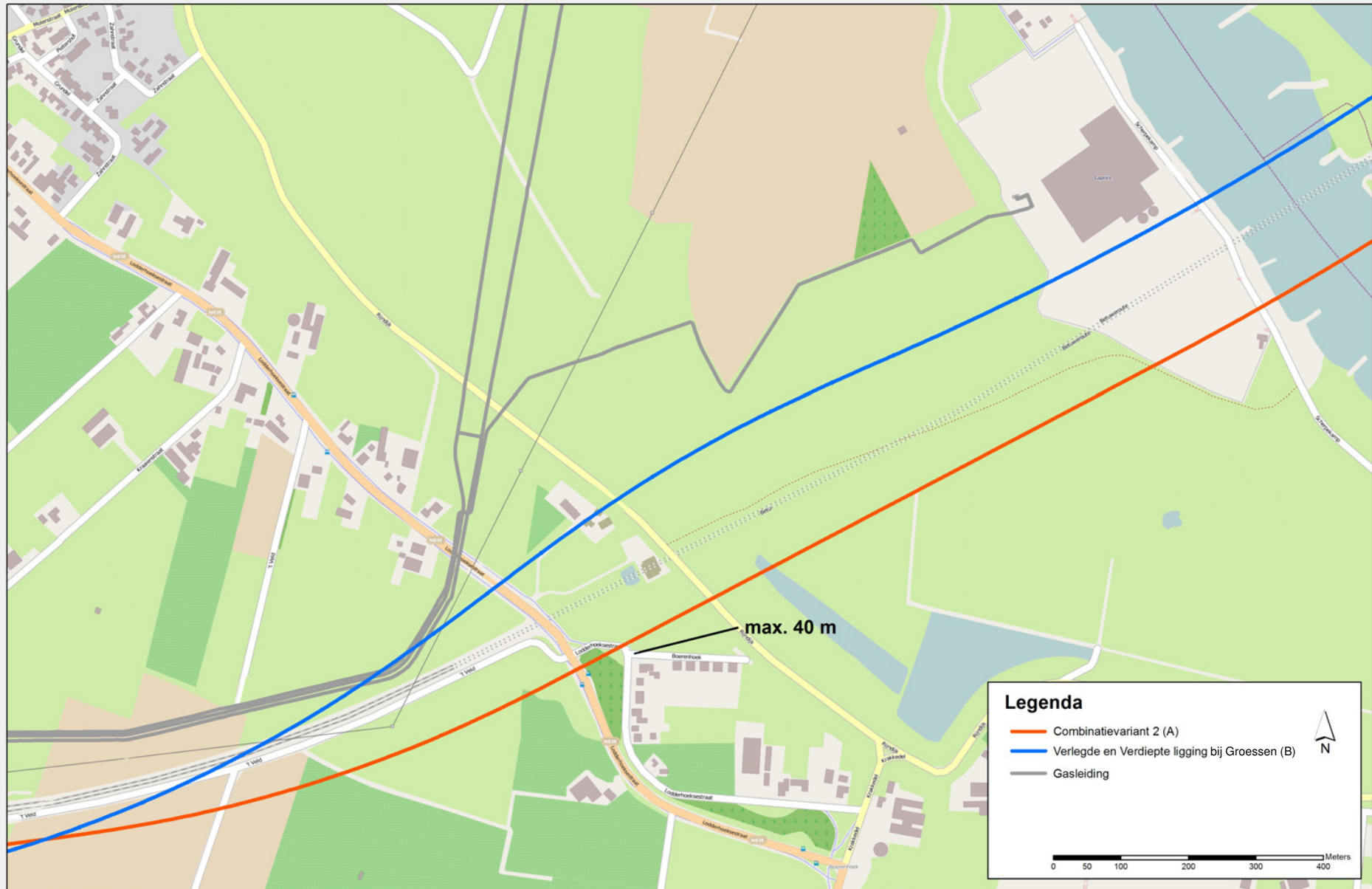


## A. Beschrijving Combinatievariant 2 (met brug)

Vanuit de bestaande A15 loopt het tracé parallel aan de Betuweroute (aan de zuidkant van de Betuweroute) op maaiveld door in de richting van het Pannerdensch Kanaal. Het tracé (ter plekke 10 meter hoog gelegen) ligt op maximaal 40 meter (in de nieuwe situatie) van Boerenhoek. De hoekwoning wordt door het talud geraakt. Het Pannerdensch Kanaal wordt gekruist met een brug. Ter hoogte van Groessen kruist de nieuwe A15 de Betuweroute onderlangs om vervolgens, ruimer dan de Doortrekking Noord, verdiept (-6 meter) om Groessen heen te draaien naar de spoorlijn Arnhem – Emmerich. Na de kruising met de spoorlijn Arnhem – Emmerich buigt de A15 halfverdiept (-3 meter) weer terug naar het tracé van het Standpunt.

# Afstand Combinatievariant 2

## tot Boerenhoek





## **B. Beschrijving Verlegde en verdiepte ligging Groessen (met brug)**

Vanuit de bestaande A15 bij Bommel loopt het tracé parallel aan de Betuweroute (aan de zuidkant van de Betuweroute) in de richting van het Pannerdensch Kanaal.

Kort voor buurtschap Boerenhoek kruist de nieuwe A15 de Betuweroute bovenlangs met een viaduct ("pergolaconstructie"). Hierna kruist de A15 het Pannerdensch Kanaal noordelijk van de Betuweroute (parallel aan de Betuweroutetunnel) met een brug.

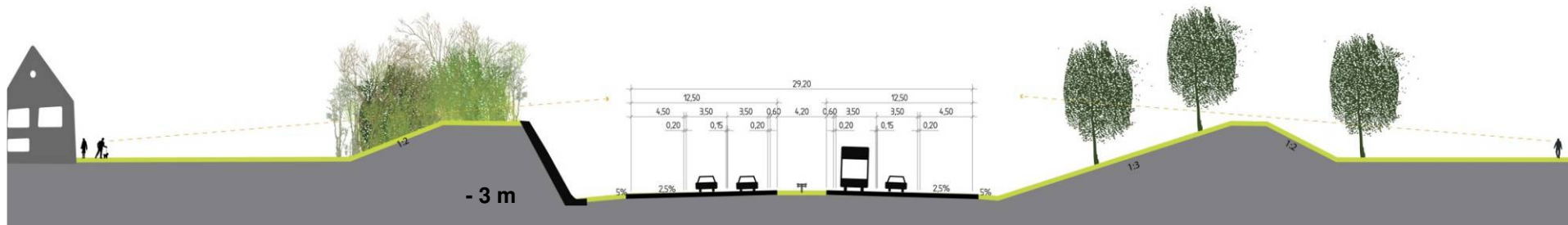
Aan de oostzijde van het Pannerdensch Kanaal gaat het tracé terug naar maaiveld om net voor Groessen (ter hoogte van de Schraleweidestraat) over te gaan in een verdiepte ligging (-6 meter).

Het tracé draait vervolgens met een ruimere bocht om Groessen heen dan de Doortrekking Noord. In tegenstelling tot Doortrekking Noord ligt de weg hier verdiept in plaats van halfverdiept. Na de kruising met de spoorlijn Arnhem – Emmerich buigt de A15 halfverdiept (-3 meter) weer terug naar het tracé van het standpunt.

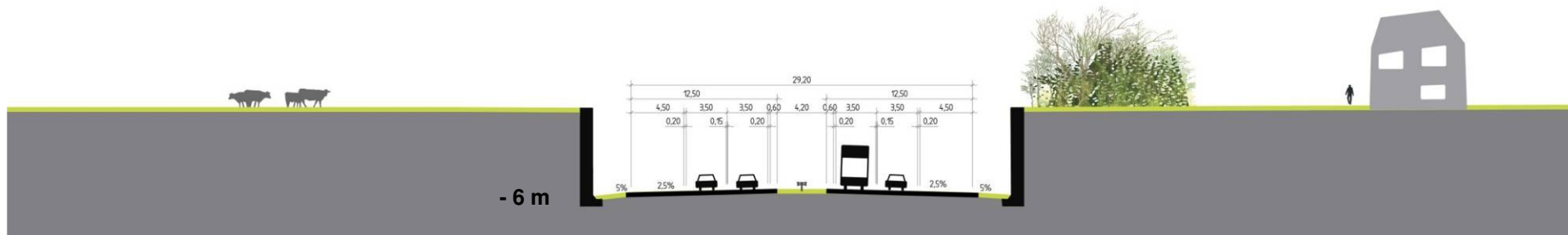


# Afstand verlegde/verdiepte ligging tot Diesfeldt





Voorbeeldprofiel halfverdiepte ligging



Voorbeeldprofiel verdiepte ligging

## Bijlage 2 Indicatieve doorlooptijden (open) aanbesteding(svarianten)

	Opties 0 en 1	Optie 2	Optie 3	Optie 4
	DT Noord (verlegd en verdiept**) met brug	Combinatievariant 2 met brug of DT Noord (verlegd en (half) verdiept) met brug	DT Noord (verlegd en (half) verdiept) met brug of tunnel	DT Noord (verlegd en (half) verdiept) of Combinatievariant 2 met brug of tunnel
	enkelvoudige aanbesteding	open aanbesteding	open aanbesteding	dubbele open aanbesteding
<b>Wanneer duidelijkheid burger*</b>	<b>Nu</b>	<b>Q4 2014</b>	<b>Q1 2015</b>	<b>Q3 2015</b>
Aanbestedings dossier gereed	Q4 2012	Q3 2013 (9 mnd extra)	Q4 2013 (12 mnd extra)	Q1 2014 (15 mnd extra)
Start aanbesteding	Q1 2013	Q4 2013	Q1 2014	Q2 2014
OTB (komt na 1 <sup>e</sup> fase Dialoog)	Q4 2013	Q4 2014 (1e fase dialoog 3 mnd extra)	Q1 2015 (1e fase dialoog 3 mnd extra)	Q3 2015 (1e fase dialoog 6 mnd extra)
Definitieve Inschrijving	Q2 2014	Q4 2015 (2e fase dialoog 6 mnd extra)	Q4 2015 (2e fase dialoog 3 mnd extra)	Q3 2016 (2e fase dialoog 6mnd extra)
TB	Q3 2014	Q1 2016	Q1 2016	Q4 2016
Onherroepelijk TB (oTB)***	Q2 2015	Q4 2016	Q4 2016	Q3 2017
<b>Start realisatie</b>	<b>Q4 2015</b>	<b>Q2 2017</b>	<b>Q2 2017</b>	<b>Q1 2018</b>
Openstelling	Q4 2018	Q2 2020	Q2 2020	Q1 2021
Extra proceskosten	0	Circa € 10mln	Circa € 20mln	Circa € 30-35mln

### Algemene toelichting

In de tabel is de deterministische planning (kortst mogelijke) uitgaande van besluitvorming voor 1 juli 2012 geschetst. De probabilistische doorrekening van de planning DT Noord met brug geeft een bandbreedte van ca. 2 jaar. De bandbreedte van een open aanbesteding zal groter zijn door de onbekendheid met deze procedure en de grotere onzekerheid omtrent de scope, wat tot een hoger risicoprofiel leidt. Dit kan bij verdere uitwerking aanleiding geven om de huidige keuze voor een DBFM-contract (PPS) te heroverwegen.

\* De rij “wanneer duidelijkheid burger” geeft aan wanneer er voldoende duidelijkheid is over het tracé. Dit is de duidelijkheid die nodig is voor burgers, bijvoorbeeld in Helhoek vlakbij Groessen, en in Boerenhoek. Bij de open aanbestedingsvarianten is uitgegaan van een proces waarin na een brede 1<sup>e</sup> fase in de aanbesteding besloten wordt welke optie, die voor alle marktpartijen hetzelfde is, verder uitgewerkt moet worden. Dit wordt gedaan



op basis van verwachtingen die de markt in de 1<sup>e</sup> fase dialoog heeft afgegeven over het binnen de plafondprijs kunnen aanbieden van een geheel verdiepte ligging (optie 1), combinatievariant 2 (optie 2) of een tunnel (optie 3). De uitkomst wordt verwerkt in het ontwerp tracébesluit (OTB) en geeft “duidelijkheid aan de burger”.

\*\* Ik heb er vertrouwen in dat de markt aan deze variant tegemoet kan komen. Het verleggen is zeker haalbaar. Definitieve uitkomst over het verdiepen is er Q4 2013.

Een daadwerkelijke gecommiteerde bieding ligt er bij “definitieve inschrijving”.

\*\*\* Termijnen zijn afhankelijk van het permanent worden crisis- en herstelwet: 6 – 12 maanden. In de tabel is gerekend met 9 maanden.

De extra proceskosten zijn gelegen in de extra voorbereiding door RWS en de ontwerpkostenvergoedingen voor de markt.

### **Toelichting aanbestedingsstappen en samenhang met de planprocedure**

In de Bestuursovereenkomst van 2006 en het Standpunt van 2012 is gevraagd om, voor zover mogelijk, de marktpartijen vroegtijdig in te schakelen. Voor opties 0 en 1 wordt gekeken naar de mogelijkheid om de aanbestedingsprocedure parallel aan het opstellen van het OTB en TB te doorlopen (vervlechting). In het OTB kunnen oplossingen van de markt uit de eerste fase van de aanbesteding worden meegenomen.

Op basis van optie 0 is een inschatting gegeven van de extra doorlooptijd, extra kosten en de effecten op het risicoprofiel van de opties 2 t/m 4. De doorlooptijd van de aanbesteding wordt in hoge mate bepaald door de complexiteit van de uitvraag.

#### Vorbereiding aanbestedingsdossier

In deze fase wordt vastgelegd wat de scope van het project is en op welke wijze deze uitgevraagd gaat worden aan de markt. Het definitief beschikbare budget hiervoor wordt vastgesteld, inclusief de budgettaire inpassing en de termijnen waarbinnen het project moet worden opgeleverd. Voor de uitvraag wordt een aanbestedingsdossier (met o.a. de gunningscriteria) opgesteld. Het dossier voor de doortrekking noord met brug, zonder de verlegde en verdiepte ligging, is reeds vergaand voorbereid.

Voor de opties 2 t/m 4 is er extra tijd nodig voor het opstellen van de nieuwe uitvraag en om de hierbij horende juridische (aanbestedings- en planologische) procedure uit te werken. Met name het in samenspraak met de omgeving opstellen van de tweede vraagspecificatie voor de alternatieve

varianten en het toevoegen of aanpassen van het betalingsmechanisme, de risicoverdeling en de gunningscriteria vragen extra tijd. Ook het ontwikkelen van de juiste gunningscriteria zal de nodige tijd en bestuurlijke inspanning kosten, om te voorkomen dat een juridisch correcte maar onwenselijke oplossing uiteindelijk als winnaar uit de bus zal komen. De verwachting is dat het opstellen van het aanbestedingsdossier voor de tunnelvarianten de langste doorlooptijd kent vanwege het feit dat opstellen van deze specificaties, inclusief de benodigde afstemming met de veiligheidsfunctionarissen, het meest ingewikkeld is.

### Start aanbesteding

De aanbesteding wordt officieel gestart met een aankondiging. In de aankondiging zijn de belangrijkste gegevens van de uitvraag samengevat, op basis waarvan marktpartijen een consortium kunnen samenstellen waarmee ze aan de aanbesteding willen deelnemen.

In de selectiefase zullen marktpartijen een consortium samenstellen, waarmee ze aan de aanbesteding gaan deelnemen. De samenstelling van een consortium wordt afgestemd op de kenmerken van de uitvraag (soort contract, onderdelen scope) De hoofdspelers van het consortium mogen tijdens de aanbesteding in principe niet gewijzigd worden. Na indiening en toetsing van de vereiste documenten worden consortia die niet voldoen aan de eisen afgewezen<sup>1</sup>.

### 1<sup>e</sup> fase dialoog en OTB

De 1e fase dialoog wordt gebruikt om het aantal deelnemende consortia terug te brengen naar het aangekondigde aantal (maximaal 3) aan de hand van de aangekondigde (gunnings)criteria. De consortia moeten in een relatief korte tijd komen met een goed voorstel dat bovendien blijft binnen het vooraf meegegeven maximale budget. Per consortium wordt een aantal (vertrouwelijke) dialooggesprekken gevoerd om te delen welke kansen en risico's er spelen.

Bij de opties 2 t/m 4 hebben de deelnemers aan de aanbesteding meer tijd nodig om de uitvraag uit te werken, aangezien de consortia nu voor meerdere uitvragen een ontwerp en een raming moeten maken, de risico's en beheersmaatregelen moeten inschatten en de financiering moeten afstemmen.

In optie 1 biedt vervlechting de mogelijkheid voor marktpartijen om gericht meerwaarde te creëren op het gebied van ruimtelijke kwaliteit binnen het concept OTB. Bij de opties 2,3 en 4 is geen sprake van inpassing in een concept OTB, gezien het grote ruimtelijke effect van de voorgelegde keuzes. Een concept OTB kan daardoor niet op voorhand worden gemaakt. Op basis

---

<sup>1</sup> Na elke afwijzing is beroep mogelijk gedurende de zogenaamde Alcatel termijn (15 dagen). De aanbesteding kan pas verder gaan na afloop van de Alcatel termijn en behandeling van een eventueel beroep.

van de 1e dialoofase moeten de uitkomsten eerst verwerkt worden, voordat het OTB opgesteld en in procedure gebracht kan worden.

#### Definitieve inschrijving

Het OTB wordt gevolgd door de 2e fase Dialoog. In de 2e fase van de Dialoog wordt met de 3 overgebleven consortia het project tot in detail doorgenomen. De exacte risicoverdeling wordt vastgesteld. Aan het einde van de 2e dialoofase dienen de consortia een voor alle uitgevraagde facetten uitgewerkt plan in, op basis waarvan zij beoordeeld worden.

Bij een open aanbesteding is ook in de 2e fase Dialoog meer tijd nodig. Dit komt doordat in de 1e fase van dialoog de focus vooral is geweest op afwegingen tussen en de keuze voor een van de uitgevraagde varianten. De uitwerking van verdere wensen en inpassing voor het gekozen tracé zal in de 2e fase dialoog diepgaand aan de orde komen. Bij de “gewone” aanbesteding is hieraan in de 1e fase dialoog al uitgebreid aandacht besteed. De verwachting is dat bij de combinatievariant 2 de meeste extra tijd nodig zijn om de inpassing te behandelen, doordat deze variant over de grootste lengte een wijziging betreft.

Op basis van de 2de fase dialoog doen de consortia een definitieve inschrijving. De definitieve inschrijvingen worden beoordeeld aan de hand van de gunningscriteria. De inschrijving die hierop het hoogste scoort is de winnaar van de aanbesteding.

#### TB

Op basis van de definitieve inschrijving wordt het TB vastgesteld. Bij optie 2-4 is het risico dat de doorlooptijd voor het vaststellen van het TB langer is, omdat de noodzakelijke detaillering pas in de 2e fase dialoog aan de orde komen.

#### Gunning

Na afhandeling van een eventueel beroep en akkoord van de opdrachtgever kan het contract ondertekend worden (contract close). De winnende deelnemer van de aanbesteding is nu officieel opdrachtnemer. Bij een DBFM contract volgt na de Contract Close ook nog een Financial Close. In de periode wordt geregeld dat de financiers daadwerkelijk het benodigde geld beschikbaar willen en kunnen stellen. De Financial Close kan plaatsvinden als er voldoende zekerheid is over de doorgang van het project en moment van start realisatie. Gezien de beweeglijkheid van de financiële markten is de tijd tussen Definitieve Inschrijving en de Financial Close beperkt.

#### **Risicoprofiel**

Naar mate meer uit te vragen varianten toegevoegd worden neemt de complexiteit van de aanbesteding toe en ontstaat een hoger risicoprofiel, Onderstaand worden enkele risico's benoemd.

Een dergelijke ingewikkelde aanbesteding vraagt veel van marktpartijen. Het is mogelijk dat de voorinvestering voor de uitwerking ervan voor een aantal partijen te hoog blijkt. Dat leidt tot minder concurrentie en tot een hogere prijs.

Het is niet gezegd dat de extra investering voor deze aanbestedingsvorm zich daadwerkelijk terug verdient. Als de extra uitgevraagde variant niet mogelijk blijkt te zijn, dan gaat de investering in de extra proceskosten van een open aanbesteding ten koste van het projectbudget dat beschikbaar is voor de inpassing van de oplossing die op voorhand wel mogelijk is: de verlegde (en verdiepte) doortrekking noord.

De meerkosten van de tunneloplossing bedragen €210mln en zijn daarmee 28% hoger dan het beschikbare budget. Als de gewenste alternatieve oplossing, tunnel of combinatievariant 2, doorslaggevend is bij de gunning, zullen marktpartijen zich tot het uiterste inspannen om de gevraagde alternatieven aan te bieden, dit kan ongewenste effecten hebben op de kwaliteit en de contractverhoudingen (uitlokken van prijsvechters). Dit kan achteraf leiden tot claims en een uiteindelijke overschrijding van het budget gedurende de bouwtijd.

Bij een vroegtijdige betrokkenheid krijgt de markt te maken met de onzekerheden uit de planprocedure en het politiek-bestuurlijke besluitvormingsproces. Dit kan leiden tot een langere doorlooptijd en hogere transactie kosten. De lange doorlooptijd van de open aanbesteding is ook een risico voor de geldigheid van de onderzoeken uit de Trajectnota/MER.

### **Extra (transactie)kosten**

Bij aanbestedingen waarbij een grote inspanning van de markt gevraagd wordt en waarin ontwerpwerkzaamheden onderdeel uitmaken van de aanbidding wordt aan de 2 verliezende partijen die tot de laatste selectieronde gekomen zijn, een ontwerpkostenvergoeding verstrekt van maximaal 50% van de gemaakte kosten, vanwege de complexiteit van de uitvraag zal de percentage bij een open aanbesteding waarschijnlijk hoger liggen. Deze kosten van een aanbidding bedragen per partij tussen 1 en 3% van deze aanbidding (In dit geval €6 tot €18mln per partij).

Bij een open aanbesteding zullen de marktpartijen meerdere ontwerpen moeten maken gezien de verschillende oplossingsmogelijkheden. Dit brengt extra kosten met zich mee. De extra kosten bedragen ca 1,5-2% van de waarde van het gedeelte dat extra uitgerekend moet worden. Bij de tunneluitvraag is dit naar verwachting 1,5-2% van circa €4002 miljoen Deze

---

<sup>2</sup> de genoemde bedragen betreffende de waarde van de totale scope die opnieuw geraamd moet worden. Niet enkel de meerkosten van de oplossing ten opzichte van de doortrekking noord met brug.

kosten moeten door 3 marktpartijen gemaakt worden ( $3 \times 1,5\% \times \text{€}400 \text{ miljoen} = \text{€}18 \text{ miljoen}$ ). Daarnaast moet RWS extra kosten maken tijdens de voorbereiding voor het schrijven van een extra specificatie en tijdens de aanbestedingsprocedure. Deze worden geschat op tenminste €3 miljoen. In totaal dus minstens €20 miljoen.

Voor combinatievariant 2 worden de extra kosten ingeschat op een ordegrrootte van minstens €10 miljoen ( $3 \times 1,5\% \times \text{€}200^* \text{ miljoen} = \text{€}9 \text{ miljoen} + \text{ca } 3 \text{ miljoen RWS kosten}$ )

Voor de dubbele open aanbesteding worden de extra kosten tenminste gelijk aan de eerdere inschatting van de combinatievariant 2 en de brug/tunnel samen. Maar aangezien nu ook nog combinatievariant 2 met tunnel moet worden doorgerekend zullen de kosten waarschijnlijk nog hoger oplopen.