

Vragen gesteld door de leden der Kamer, met de daarop door de regering gegeven antwoorden

3071

Vragen van de leden **Hoogland** (PvdA) en **Visser** (VVD) aan de Minister van Infrastructuur en Milieu over *het bericht «Miljoenenstrop door kosten aan Botlekbrug»* (ingezonden 16 juni 2016).

Antwoord van Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus** (Infrastructuur en Milieu) (ontvangen 8 juli 2016).

Vraag 1

Kent u de berichten «Miljoenenstrop door kosten aan Botlekbrug» en «Onkosten Botlekbrug «schokkend»?¹ Herinnert u zich uw antwoorden op de vele eerdere vragen over problemen met de Botlekbrug?²

Antwoord 1

Ja

Vraag 2

Kunt u de Kamer inzicht geven in alle kosten als gevolg van de aanhoudende problemen met de Botlekbrug die voor rekening van de rijksoverheid (Rijkswaterstaat), andere overheden, de aannemer en al dan niet andere partijen zijn gekomen? Kunt u daarbij in ieder geval ingaan op de kosten – allen genoemd in het artikel – voor scheepvaartbegeleiding, permanente monteurs, de sms-dienst, het reviewteam, de vervanging van sensoren, wijzigingen in het ICT-systeem, analyse bij een noodstop, stroomuitval, extra controles op de grendels, het nieuw grendelontwerp, reparatiekosten en «aanvullende maatregelen»?

Vraag 3

Kunt u per kostenpost aangeven waarom de rijksoverheid deze voor haar rekening neemt en niet de aannemer? Welke afspraken zijn er gemaakt vooraf in het aanbestedingscontract? Wordt er nu door de storingen afgeweken van de eerdere afspraken? Zo ja, waarom?

¹ AD, 14 juni 2016 (landelijk respectievelijk Rotterdam Stad).

² Aanhangsel Handelingen, vergaderjaar 2015–2016, nr. 1231 en 1343, Aanhangsel Handelingen, vergaderjaar 2014–2015, nr. 3130, Tweede Kamer, vergaderjaar 2015–2016, Vragen 2016Z10960.

Antwoord 2 en 3

Rijkswaterstaat heeft geen kennis van kosten die gemaakt zijn door andere overheden of andere partijen.

Rijkswaterstaat heeft geen inzicht in de kosten die door de opdrachtnemer A-Lanes B.V. zijn gemaakt voor het afhandelen van storingen. Het gaat dan over de in het krantenartikel genoemde kosten voor het vervangen van sensoren, wijzigingen in het ICT-systeem, analyse bij een noodstop, stroomuitval, extra controles op de grendels, het nieuwe grendelontwerp, reparatiekosten en aanvullende maatregelen. Er is contractueel bepaald dat de bouwer van de brug maatregelen neemt voor het herstellen en tegengaan van storingen (zoals de reparatie van het omloopwiel) en de kosten daarvoor draagt.

De kosten voor de scheepvaartbegeleiding, voor de permanente aanwezigheid van monteurs op de Botlekbrug in de periode oktober 2015 – februari 2016, voor het opstellen van het reviewrapport en voor de SMS-dienst komen voor rekening van Rijkswaterstaat. Er is geen contractuele grondslag om deze kosten op A-Lanes B.V. te laten verhalen. Rijkswaterstaat heeft ervoor gekozen om deze maatregelen te treffen, vanuit zijn verantwoordelijkheid als netwerkmanager, om de gevolgen van de storingen voor de gebruiker te beperken en de beschikbaarheid te vergroten.

Hierna geef ik een nadere toelichting per kostenpost.

Inzet sleepboten: kosten € 1.300.000. Gedurende de tijd dat de noodstopvoorziening niet goed functioneerde zijn er sleepboten voor scheepvaartbegeleiding ingezet om de hinder voor de scheepvaart te beperken.

In het begin maakte de brug na een reset van de noodstopvoorziening eerst een neerwaartse beweging om daarna omhoog te gaan. Als gevolg van de neerwaartse beweging kon de categorie middelgrote schepen die de Botlekbrug passeert, als ze met de stroom meevaren, niet zelfstandig én tijdig remmen. Daarom heeft Rijkswaterstaat ervoor gekozen om totdat de noodstop aangepast was de sleepboten in te zetten.

A-Lanes was in december 2015 klaar met deze aanpassing. Bij een noodstop gaat de brug na een reset sindsdien direct omhoog. De inzet van sleepboten is in februari 2016 beëindigd.

Permanente aanwezigheid van monteurs: Voor openstelling van de brug in juli 2015 zijn er met A-Lanes B.V. afspraken gemaakt over onder meer de permanente aanwezigheid van monteurs ter plaatse van de brug omdat Spijkenisse nog niet direct gebruik kon maken van de Botlektunnel in oostelijke richting. Van juli 2015 tot en met september 2015 waren de kosten die verband houden met de inzet van die monteurs voor rekening van A-Lanes B.V.

Vanaf oktober 2015 tot en met de eerste week van februari waren de kosten van de aanwezigheid van monteurs voor rekening van Rijkswaterstaat. In december 2015 is vervolgens besloten om alleen tijdens de spits monteurs ter plaatse te hebben omdat de noodstopaanpassingen klaar waren en er een duidelijke afname was van het storingsbeeld. In februari is op basis van het toenmalige storingsbeeld besloten de aanwezigheid van monteurs volledig te beëindigen. De kosten voor Rijkswaterstaat over de gehele periode bedragen € 1.370.000. De kosten voor het afhandelen van storingen en het inzetten van extra expertise hiervoor wordt door A-Lanes B.V. betaald.

Kosten SMS-service (april 2015-heden): er is een SMS-service ontwikkeld om de gebruikers te informeren over stremmingen. Dergelijke informatievoorziening is een publieke taak van Rijkswaterstaat en valt buiten het contract met A-Lanes B.V. Van april 2015 tot heden zijn de gemaakte kosten € 37.500.

Reviewrapport: kosten Rijkswaterstaat € 24.500. In de review is met een brede blik gekeken naar het afhandelen van storingen en naar de processen rondom het brugproces. Met name deze laatste vallen onder de verantwoordelijkheid van Rijkswaterstaat, zoals het proces rond de bediening vanuit de verkeerscentrale. In de review zijn ook aanbevelingen opgenomen die daarop toezien. Bijvoorbeeld de aanbevelingen over de datacommunicatie. De kosten van het opstellen van het reviewonderzoek zijn daarom 50/50 gedeeld met A-Lanes B.V.

Alle genoemde bedragen zijn exclusief BTW.

Vraag 4

Hoe verhouden de kosten die nu voor rekening van de overheid komen zich tot uw eerdere uitspraak «dat [er] voor het Rijk geen kostenoverschrijdingen [zijn] als het gevolg van het verhelpen van de storingen»?³

Antwoord 4

Er zijn geen kosten gemaakt door Rijkswaterstaat om de storingen te verhelpen. De kosten zijn gemaakt om de hinder voor de gebruikers te beperken en de beschikbaarheid van de netwerken te verhogen. Er is geen sprake van een overschrijding omdat de kosten van deze maatregelen kunnen worden opgevangen binnen het projectbudget.

Vraag 5

Hoe verhouden de kosten die voor rekening van de overheid komen zich tot de gekozen contractvorm Design-Build-Finance-Maintain (DBFM), waarin verantwoordelijkheid voor ontwerp, aanleg, financiering en onderhoud geheel bij de aannemer liggen? Kunt u hierbij ook ingaan op andere DBFM-contracten, waarbij sprake kan zijn van storingen, zoals de Coentunnel en andere projecten? Hoe is het geregeld bij recente storingen zoals in de A73-tunnel en de nieuwe Ketheltunnel?

Antwoord 5

Bij DBFM-projecten, zoals de A15 Maasvlakte -Vaanplein en Coentunnel, is de opdrachtnemer integraal verantwoordelijk voor ontwerp, aanleg, financiering en onderhoud. Er worden prestatieafspraken gemaakt met de opdrachtnemer in termen van beschikbaarheid van de weg. Indien er, als gevolg van het uitvoeren van onderhoud of ten gevolge van een storing, sprake is van een verminderde beschikbaarheid vindt een verrekening plaats. Dit kan in de vorm van een korting op de beschikbaarheidsvergoeding. Ingeval van een kritische storing die niet direct invloed heeft op de beschikbaarheid voor het wegverkeer worden boetepunten opgelegd die ook met de aannemer worden verrekend. Voor het herstel van dergelijke storingen zijn in het contract hersteltermijnen opgenomen. De kosten voor herstel komen voor rekening van de opdrachtnemer.

In de DBFM-contracten zijn ook afspraken opgenomen over de aanrij- en hersteltijden. Deze afspraken zijn vergelijkbaar met de afspraken die in de reguliere onderhoudscontracten voor de A73 tunnels en de Ketheltunnel zijn opgenomen. Overschrijding van de aanrijtijden leidt tot een verrekening. Een verschil met de DBFM-contracten is dat de opdrachtnemer van reguliere onderhoudscontracten niet wordt betaald om de weg beschikbaar te houden, maar om de kwaliteit van de infrastructuur op een vastgelegd niveau te houden. De kosten van herstel van storingen komen afhankelijk van de oorzaak en omvang van de herstelmaatregel voor rekening van opdrachtnemer of de overheid.

Indien Rijkswaterstaat ervoor kiest om ingeval van storingen of calamiteiten vanuit zijn verantwoordelijkheid als netwerkmanager extra maatregelen te nemen om de hinder van de gebruiker te beperken of om publieke communicatie in te richten, dan komen deze kosten voor rekening van Rijkswaterstaat en kunnen deze niet verhaald worden op de opdrachtnemers, ongeacht de contractvorm.

Vraag 6

Deelt u de mening, zoals verwoord in het artikel, dat het nu vooral aankomt op «finetuning»? Zo ja, wanneer zijn de storingen dan voorbij?

Antwoord 6

Na de review die eind 2015 op verzoek van Rijkswaterstaat door een onafhankelijke commissie is uitgevoerd, zijn diverse verbetermaatregelen doorgevoerd waarbij de focus lag op het oplossen van de problemen aan een aantal kwetsbare onderdelen, zoals de grendels. Het onderzoek naar mogelijke ontwerpaanpassingen loopt en zal dit najaar worden afgerond waarna Rijkswaterstaat hierover besluiten neemt. De genomen en nog te nemen maatregelen gaan hiermee verder dan alleen «finetuning».

³ Aangangsel Handelingen, vergaderjaar 2014–2015, nr. 3130.