

Vergaderjaar 2023–2024

**29 296**

## **Tunnelveiligheid**

**Nr. 53**

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

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 9 september 2024

Bij de behandeling van de Jaarverslagen van IenW is tijdens het WGO van 26 juni jl. de calamiteit bij de Prinses Margrietunnel (december 2022) ter sprake gekomen. De Kamer is toegezegd voor het eind van het zomerreces een brief te sturen naar aanleiding van de publicatie van Follow the Money over enerzijds de handelwijze bij de herstelwerkzaamheden aan de Prinses Margrietunnel specifiek en anderzijds de te volgen procedure bij calamiteiten in algemene zin. Met deze brief wordt invulling gegeven aan deze toezegging (TZ202406–051).

#### **Achtergrond calamiteit Prinses Margrietunnel**

In december 2022 is een van de tunneldelen (tunnelmoten) van de Prinses Margrietunnel omhooggekomen. De situatie is direct door de aannemer van het onderhoudscontract, firma van der Lee, gestabiliseerd door het plaatsen van bigbags met zand op de beide rijbanen. De A7 was op dat moment tussen afrit Sneek-Oost en Joure-West geheel gestremd voor verkeer, wat in de regio leidde tot grote overlast en verkeersonveilige situaties. Deze situatie diende zo spoedig mogelijk te worden opgeheven door de snelweg weer gedeeltelijk open te stellen en de tunnelbak permanent te herstellen.

#### **Aanbesteding Prinses Margrietunnel**

Aannemers Heijmans en Van Hattum en Blankevoort (als onderdeel van Volker Wessels) hebben zichzelf gemeld bij Rijkswaterstaat om samen met Rijkswaterstaat de calamiteit op te lossen. Het zijn deskundige partijen die de werkzaamheden kunnen uitvoeren. Omdat Van Hattum en Blankevoort meer mensen en materieel per direct in kon zetten, heeft Rijkswaterstaat begin 2023 de onderzoeks- en ontwerpwerkzaamheden enkelvoudig onderhands aanbesteed aan Van Hattum en Blankevoort en gepubliceerd op TenderNed. In deze opdracht en in de TenderNed-publicatie is tevens aangegeven dat Rijkswaterstaat voornemens was aansluitend op de

onderzoeks- en ontwerpwerkzaamheden ook de herstelwerkzaamheden te gunnen aan Van Hattum en Blankevoort.

De onderzoeks- en ontwerpwerkzaamheden hebben uiteindelijk tot mei 2023 geduurd. Pas op dat moment waren de scope van de herstelwerkzaamheden en de uitvoeringsmethodiek bekend en is een overeenkomst afgesloten met Van Hattum en Blankevoort. Op 15 juni 2023 zijn de herstelwerkzaamheden gestart. De Tweede Kamer is hierover op 3 april 2023<sup>1</sup> en 23 mei 2023<sup>2</sup> geïnformeerd.

Gezien de onvoorziene omstandigheid – een calamiteit – was er de noodzaak om snel te handelen en daarmee was er geen tijd en ruimte voor een aanbestedingsprocedure onder concurrentie. Dat er sprake is van een calamiteit die de gehele constructie betreft, blijkt uit het feit dat gedurende de eerste maanden van de herstelwerkzaamheden twee andere tunnelmoten ook kwamen opdrijven.

Daarnaast beschikte Van Hattum en Blankevoort over de expertise en ervaring van het door hen gepatenteerde benodigde boorsysteem om tegen de grondwaterdruk in – onder de constructievloer – te kunnen boren in de bodem. Vanwege de karakteristieken van de Prinses Margrietunnel was Rijkswaterstaat genoodzaakt tot gebruikmaking van dit boorsysteem. Dit in tegenstelling tot de herstelwerkzaamheden bij de Vlaketunnel in 2010 waar wel een conventionele techniek, bemaling, toegepast kon worden. Hierdoor waren meerdere partijen in staat het werk uit te voeren. Bij de Prinses Margrietunnel was een eventuele uitvoering door een andere partij niet wenselijk gezien dit zonder de nodige ondersteuning niet uitgevoerd kon worden. Aangezien Rijkswaterstaat onvoldoende ervaring heeft met dit systeem, kon Rijkswaterstaat die ondersteuning niet leveren. De huidige ervaring leert ook dat tijdens de uitvoering het boorproces nog enkele malen is aangepast, omdat tijdens realisatie nog enkele moten kwamen opdrijven.

De gekozen aanpak past binnen de Aanbestedingswet. Er was hier sprake van een calamiteit waarbij een situatie is ontstaan die niet op voorhand had kunnen worden voorzien. In dit bewuste geval is artikel 2.32 lid 1.c. van de Aanbestedingswet aan de orde: De aanbestedende dienst (Rijkswaterstaat in dit geval) kan de onderhandelingsprocedure zonder aankondiging toepassen indien: Lid. 1.c. voor zover zulks strikt noodzakelijk is, ingeval de termijnen van de openbare procedure, de niet-openbare procedure of de mededingingsprocedure met onderhandeling wegens dwingende spoed niet in acht kunnen worden genomen als gevolg van gebeurtenissen die door de aanbestedende dienst niet konden worden voorzien en niet aan de aanbestedende dienst zijn te wijten.

Voor het doorlopen van de spoedprocedure, zoals beschreven in art 2.74 van de Aanbestedingswet, kon niet gekozen worden omdat er nog steeds tunnelmoten instabiel waren en direct ingrijpen noodzakelijk was. De voorbereiding van een aanbesteding via deze procedure zou teveel tijd vergen.

### **Aanbestedingen bij calamiteiten**

Bij het afwegen van de te volgen aanbestedingsprocedure hanteert Rijkswaterstaat de Aanbestedingswet. Zo ook in geval van calamiteiten. Dit doet Rijkswaterstaat altijd gemotiveerd en transparant. Het bepalen of iets wel of niet als calamiteit wordt aangemerkt is afhankelijk van de situatie. Belangrijke criteria daarbij zijn (1) of de gebeurtenissen door de aanbestedende dienst hadden kunnen worden voorzien, (2) in hoeverre

<sup>1</sup> Kamerstuk 29 296, nr. 48; «Voortgang onderzoeken en herstelplan Prinses Margrietunnel A7 bij Sneek»

<sup>2</sup> Kamerstuk 29 296, nr. 49; «Start herstelwerkzaamheden Prinses Margrietunnel A7 bij Sneek»

spoedig herstel noodzakelijk is en (3) de scope van de werkzaamheden (o.a. herstel of aanpassing noodzakelijk). Rijkswaterstaat zal ook in de toekomst in soortgelijke situaties zorgvuldig blijven afwegen welke procedure doorlopen kan worden en in hoeverre er ruimte is om het werk in concurrentie op de markt te zetten. Een voorbeeld daarvan is de situatie met de Vollenhovetunnel, waar naar aanleiding van de calamiteit bij de Prinses Margrietunnel gemonitord is of er sprake is van omhoogkomende tunnelmotten. Dit bleek bij de Vollenhovetunnel het geval te zijn. De situatie kon daardoor veiliggesteld worden door de tunnelmoot aan de randen te voorzien van ballast, waarna het verkeer met een kleine snelheidsbeperking weer doorgang kon vinden. Voor dit herstel zal vooralsnog een reguliere (verkorte) aanbestedingsprocedure worden gevolgd.

Zoals bekend nadert een groot deel van de kunstwerken in het areaal van Rijkswaterstaat het einde van de levensduur. Hier is aandacht voor; onder andere zijn extra middelen beschikbaar gesteld voor de instandhouding en monitort en inspecteert Rijkswaterstaat de kunstwerken voortdurend. Desondanks blijft er altijd een risico dat een kunstwerk niet meer aan de prestatie-eisen voldoet. Rijkswaterstaat kan dan genoodzaakt zijn om gebruiksbeperkende maatregelen op te leggen of tot direct herstel over te gaan om de veiligheid van de gebruiker te blijven waarborgen. In deze gevallen zal Rijkswaterstaat ook gebruik maken van de mogelijkheden die de aanbestedingswet biedt om werkzaamheden met urgentie te kunnen uitvoeren.

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,  
B. Madlener