

SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 61
van **ORRY VAN DE WAUWER**
datum: 8 oktober 2020

aan **LYDIA PEETERS**
VLAAMS MINISTER VAN MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN

Vlaams Masterplan Mobiliteit Antwerpen - Project Brabo 2

Het project Brabo 2 maakt deel uit van het Vlaamse Masterplan Mobiliteit Antwerpen en was de voorbije jaren in verschillende delen van de stad in uitvoering. Het omvat concreet de heraanleg van de Noorderleien en het Operaplein, alsook een nieuwe tramverbinding tot aan de Havanasite en op het Eilandje. Deze werf, in de volksmond ook de Noorderlijn genoemd, werd onlangs afgerond. Andere onderdelen van Brabo 2 zijn nog in uitvoering.

De basisopdracht werd voor 226 miljoen euro uitbesteed aan de aannemersgroep TramContractors. Met deze aannemersgroep waren er verschillende geschillen tijdens de werken, die tot langdurige vertragingen en slechte verstandhouding leidden. Eind september 2020 werd een dadingsovereenkomst gesloten; Vlaanderen en de stad Antwerpen betalen de aannemersgroep 45 miljoen euro om meerkosten en schadeclaims in der minne te regelen.

1. Kan er een overzicht gegeven worden van de concrete problemen die de aannemer ondervond in het uitvoeren van het Brabo 2-project?
2. Volgens de aannemersgroep bleek de timing vooropgesteld in de opdracht niet realistisch, bleek het referentieontwerp niet op punt te staan, moesten er diverse werken extra worden uitgevoerd om het plan te volgen, werden er problemen ondervonden in het omgevingsmanagement etcetera.

Zijn er fouten gebeurd tijdens de opmaak van het plan en de aanbesteding aan de aannemer? Zal er een evaluatie volgen om eventuele fouten te kunnen vermijden in de toekomst? De inspectie Financiën van de stad Antwerpen gaf reeds aan vragende partij te zijn van een transparante rapportering van de opgedoken problemen binnen het Brabo 2-project.

3. Met het sluiten van de dading werd afgesproken om de laatste werven van Brabo 2 tegen eind 2020 afgewerkt te hebben.

Graag een overzicht en stand van zaken van deze laatste werven. Zal deze timing gehaald worden?

4. De inspectie Financiën van de stad Antwerpen geeft aan dat nog niet alle risico's en conflicten zijn weggewerkt met de gesloten dading. De inspectie wijst op "wijzigingen opdracht" (WO) en "bijzondere omstandigheden" (BO) die bekend waren tijdens het sluiten van de dading en andere maar die niet werden opgenomen in de overeenkomst, en andere WO's en BO's die na de dadingsovereenkomst ontstonden.

Worden er verdere afspraken gemaakt om overeenstemming te bereiken over deze WO's en BO's binnen het financiële kader en de timing van Brabo 2?

5. Niet alle projectonderdelen in de aanbesteding van Brabo 2 werden door de aannemer uitgevoerd volgens het geplande ambitieniveau (zoals de blijvende gebruiksbeperking van de Londenbrug). Evenzeer blijken sommige van de projectonderdelen niet de beoogde kwaliteit te hebben bereikt (bijvoorbeeld problemen met de waterdichting op de Rooseveltplaats en het Operaplein).

Welke afspraken werden gemaakt met de aannemer over de oplevering van dergelijke projecten? Hoe zullen meerkosten ter herstelling of vervanging door de stad of het Gewest in de toekomst vermeden worden?

6. In het geactualiseerde investeringsplan 2020 van De Lijn wordt er onder PG1400 750.000 euro ter beschikking gesteld voor infrastructuurwerken voor Brabo 2, met toevoeging van 250.000 euro reservebudget. De nota van De Lijn over de nodige budgetten conform het strategische plan ramen het nodige budget op 750.000 euro effectief en 750.000 euro reserve.

Welke impact heeft dit verschil van 500.000 euro investeringsbudget? Welke investeringen werden er geraamd met deze 500.000 euro extra?

ANTWOORD

op vraag nr. 61 van 8 oktober 2020

van **ORRY VAN DE WAUWER**

1. Vooreerst en voor het goede begrip zijn partijen (Opdrachtgevers (De Lijn, stad Antwerpen, AWW) en Opdrachtnemer (aannemer)) het niet eens over de zogenaamde problemen die de Opdrachtnemer ondervond.

Integendeel hebben de Opdrachtgevers meerdere problemen (tekortkomingen) ondervonden met de Opdrachtnemer, zoals:

- Verkeerd begrip tot flagrant ontkennen van enkele kernverplichtingen en – principes uit de DBF(M) overeenkomsten (meest sprekende voorbeeld m.b.t. de ontwerptaken: het referentie-ontwerp en het laattijdig verstrekken van het uitvoeringsontwerp aan de opdrachtgevers; geen toelichting geven bij steeds wijzigende en onbetrouwbare plannen, nutswerken)
- Structureel gebrekkige proces- en risicobeheersing, kwaliteitsborging en werforganisatie, onder meer in strijd met eigen BAFO (voorbeeld: niet halen van de timing uit de bouwplanning met aanzienlijke vertragingen tot gevolg; hanteren van werkwijzen die risico's doen ontstaan op vlak van onder meer veiligheid en die een gebrek aan kwaliteitsborging in de hand werkt)
- Inbreuken tegen veiligheidsvoorschriften (voorbeeld: het niet opvolgen van gemaakte afspraken op de werf, werken zonder geaccepteerde documenten)

De vermeende problemen die Opdrachtnemer ondervond in het uitvoeren van het Brabo 2-project zijn:

- Draagwijdte van het aangeleverde referentieontwerp: Opdrachtnemer meent dat de plannen die deel uitmaken van het contract fouten bevatten en/of onvolledig zijn, waardoor zij meer ontwerpwerk hebben moeten uitvoeren dan ze hadden voorzien in hun offerte (BAFO).
- Toepassing van de acceptatieprocedure: Opdrachtnemer meent dat de acceptatieprocedure, ingesteld voor de goedkeuring van de ontwerpdocumenten, tot vertraging heeft geleid.
- Verplaatsing van kabels en nutsleidingen: Volgens Opdrachtnemer zijn er meer kabels en nutsleidingen moeten verplaatst en vernieuwd worden dan voorzien was in het bestek. Tevens is de Opdrachtnemer van mening dat de contractuele planning ten gevolge van het verplaatsen van de nutsleidingen niet kon gerealiseerd worden met een totale ontwrichting van het project tot gevolg, i.e. meerdere deelfaseringen, verschuivingen, ...
- De impact van het omgevingsmanagement op de contractuele planning.
- Talrijke "Wijzigingen Opdrachtgever" en "Bijzondere omstandigheden" ingeroepen door Opdrachtnemer.

Deze wederzijdse ingebrekestellingen hebben geleid tot het afsluiten van een dading onder partijen.

2. Neen. Er werd tevens een bouwvergunning afgeleverd voor de plannen die bij het contract zaten.

Het geschil omtrent het referentieontwerp is ontstaan na de sluiting van de contracten. Het standpunt van Opdrachtgevers is formeel en consequent: er zijn geen

fouten gemaakt tijdens de opmaak van de plannen en de aanbesteding aan de aannemer.

Na de realisatie van het project met deze omvang is een evaluatie steeds aangewezen teneinde voor toekomstige projecten het evenwicht tussen prijs – kwaliteit – planning – juridisch kader te kunnen optimaliseren. De drie Opdrachtgevers kunnen dit individueel doen. Gezien de bijzondere moeilijkheidsgraad van het project is dit een nuttige aanbeveling.

3. Rooseveltplaats: momenteel wordt er gewerkt aan het laatste kwadrant (kwadrant 4, voor het atheneum). Werken klaar einde december 2020.

Londenbrug: laatste aanpassingen aan de brug i.f.v. voorlopige oplevering. Werken klaar einde november 2020.

De werken zijn eerder beperkt in omvang en, gezien afstemming met derden nodig is, konden deze niet eerder worden gerealiseerd. Deze werken zitten momenteel op schema.

4. De WO's en BO's worden opgedeeld in 2 groepen: de WO's en BO's waarover conflict bestaat, en de terechte WO's en BO's.

De WO's en BO's waarover conflict bestaat:

Deze maken integraal deel uit van de dading. Zoals gesteld in het antwoord op vraag 1 heeft Opdrachtnemer zelf een groot aantal vermeende WO's en BO's ingeroepen ter onderbouwing van hun standpunt dat het project Brabo 2 verstoord is. Opdrachtnemer gebruikte dus de procedure voor een WO/BO om vermeende schade te verhalen op Opdrachtgevers. Opdrachtgevers zijn het hier niet mee eens (conflict), en deze worden dus na de dading niet verder behandeld en zijn ter finaliteit opgenomen in de dading.

De terechte WO's en BO's:

Zoals bij elk infrastructuurproject voorziet het contract een procedure om WO's en BO's op te nemen tussen partijen. De terechte WO's en BO's zijn benoemd in bijlage aan de dading en zullen conform de procedure van de DBF(M)-Overeenkomst worden afgehandeld. Hetzelfde geldt voor de terechte WO's en BO's die zich na de dading nog voordoen. Moest er geen sprake zijn van een conflict of een dading zouden deze WO's en BO's op dezelfde manier behandeld worden.

Deze WO's en BO's konden ook nog niet finaal worden afgehandeld tijdens de totstandkoming van de dading gezien nog in behandeling: zoniet zouden deze ook reeds opgenomen zijn.

Voor de DBFM-overeenkomsten blijft deze procedure voor WO's/BO's ook gelden in de Gebruiksfasen (onderhoudsperiode van 25 jaar).

5. In de dading zijn praktische, technische afspraken vastgelegd (in bijlage aan de dading) om kwaliteitsproblemen die zich hebben voorgedaan op te lossen of te mitigeren. Deze zijn momenteel uitgevoerd of in uitvoering.

Enkele belangrijke voorbeelden:

- Waterdichting parking Roosevelt: hier wordt verder onderzoek gedaan naar de oorzaak van de lekken en de mogelijke oplossingen (op basis van het onderzoek);
- Waterdichting parking Opera: de lekken worden hersteld door Opdrachtnemer, en worden opgevolgd in een monitoringsprogramma;
- De gebruiksbepaling Londenbrug is verder afgestemd met de beheerder van de Londenbrug en er wordt bijkomende signalisatie voorzien. Dit heeft geen impact op de veiligheid van de Londenbrug;

- Bepaalde asfaltstroken, aangeduid door opdrachtgevers, worden opnieuw aangelegd of de waarborgperiode wordt verlengd van 3 jaar naar 5 jaar;
- Bepaalde rioleringsstrengen worden hersteld, uitgeruimd, of er wordt een bijkomende garantie gegeven;
- Verbetering akoestiek – verstaanbaarheid parking Opera/station Opera: er worden o.b.v. een studie van Opdrachtnemer bijkomende isolatiepanelen voorzien op niveau -3 (parking en station), niveau -2 (station) en niveau -1 (station);

Daarnaast zijn er meer dan 80 kleinere openstaande technische punten (restpunten zoals lakschade, kleine verzakkingen, opkuis, ...) die worden eveneens opgelost door de Opdrachtnemer in het najaar 2020.

6. De investeringen die hier voorzien werden zijn de WO's (en BO's) die via de normale procedure dienen te verlopen (en niet via de dading). Dit betreft o.a. extra werken die tijdens de uitvoering gevraagd werden op basis van voortschrijdend inzicht en/of veranderende wetgeving/regelgeving.

Op dit moment blijkt dat we de middelen niet volledig nodig zullen hebben gezien we bepaalde werken die voorzien werden in het contract niet hebben laten uitvoeren en/of anders hebben laten uitvoeren hetgeen uiteindelijk ook enkele minprijzen opleverde. In totaal is er ca. 650.000 euro aan meerwerk (o.a. aanpassingen omwille van nieuwe regelgeving, aanpassing verharding, extra LED-verlichting, extra wachtbuizen, evacuatiepaden t.h.v. Kipdorpbrug, ...), en ca. 512.000 euro aan minwerk (o.a. aanpassing van technische lokalen boven tramtunnel, aanpassing materiaal).