



---

---

**NOTITIE**

---

---

**Aan** : H. Ruijter en R. van Breukelen  
**Van** : B. Keulen en E. Horvat  
**Review** : F. Bruijn  
**Goedgekeurd** : E. Horvat 

**Onderwerp** : *Review plannen A73 strategie richting definitieve openstelling december 2009*  
**Datum** : 30 juni 2009  
**Documentnr.** : 09002-N-008<sup>1</sup>  
**Status** : Definitiefv2

---

### **1. Inleiding**

In deze notitie brengen wij verslag uit over de bevindingen ten aanzien van de meest recente plannen zoals het regieteam deze aan ons heeft doen toekomen met betrekking tot de definitieve openstelling in december 2009.

De hoofddoelstelling van onze second opinion activiteiten is het beoordelen van de actuele voortgang, planning en de onderbouwingen van de genomen besluiten. Het is te uwer beoordeling of u deze notitie aan de Minister doet toekomen.

### **2. Algemene bevindingen**

Het ter kennis nemen van de documentatie en uw toelichtingen geeft ons aanleiding om de volgende notities te maken:

#### **1. Samenwerking**

Zoals ook al gesteld in onze vorige notities<sup>2</sup> blijkt uit contacten met het regieteam dat de "regisseursfunctie" heeft geleid tot essentiële verbeteringen op het gebied van de samenwerking tussen opdrachtgever en opdrachtnemer. Daadwerkelijke samenwerking blijkt gezien de lange voorgeschiedenis lastig, maar stappen in de goede richting zijn en worden gezet. Wij delen uw mening dat het noodzakelijk is inspanningen te blijven leveren om de samenwerking verder te verbeteren. Het is en blijft van belang op samenwerking gericht te zijn en vooral bezig te zijn met probleemmanagement en beducht te blijven voor het terugvallen in contractmanagement.

#### **2. Belang "stuur" planning**

Een planning waarop gestuurd kan worden is van groot belang omdat de opdrachtnemer haar eigen medewerkers en de onderaannemers tijdig moet kunnen mobiliseren. Dit geldt uiteraard ook voor de medewerkers van of namens de opdrachtgever en andere stakeholders die een bijdrage aan de openstelling moeten leveren. Voor de toekomstige testen zijn grotere teams noodzakelijk, zodat het belang van een stabiele planning op basis waarvan men afspraken kan maken groter wordt. De nu voorliggende planning beschouwen wij in het kader van dit doel en zullen deze planning in deze notitie verder de "stuur" planning noemen.

#### **3. Haalbaarheid planning**

Het verleden van dit project heeft geleerd dat het lastig is om goede

---

<sup>1</sup> Dit document betreft een actualisatie van onze notitie 09002-N-007, d.d. 29 mei 2009.

<sup>2</sup> Zie notities nr. 005 en nr.007



voorspellingen te doen ten aanzien van planning. De huidige "stuur" planning is de beste inschatting op dit moment van wat nodig is om te komen tot afbouw. Deze planning is van een betere kwaliteit dan eerdere planningen. Ook op dit moment is nog niet helder of alle problemen onderkend zijn. De haalbaarheid van de "stuur"planning wordt zekerder, maar zal zeer waarschijnlijk nooit geheel zeker zijn, gezien de weerbarstige materie en het feit dat er een ambitie in zit om zo snel mogelijk te komen tot de definitieve openstelling. De kans op uitloop blijft, met andere woorden, helaas bestaan.

#### 4. **Eerdere sluitingen voor testen en werkzaamheden voorafgaand aan de "ombouwafsluiting"**

In deze notitie noemen wij de lange afsluiting, nu voorzien in september, oktober en november 2009, de "ombouwafsluiting". Wij onderschrijven het belang van eerdere tunnelafsluitingen ten behoeve van testen en werkzaamheden zoals deze, voorafgaande aan de ombouwafsluiting, nu zijn voorzien en deels al zijn uitgevoerd. Zoals ook aangegeven eerder aangegeven:

- (i) geven eerdere testen ondermeer informatie over hoe de andere (latere) testen zullen kunnen verlopen en extra informatie over de werking van de systemen, waardoor de planning van de ombouwafsluiting betrouwbaarder wordt.
- (ii) is onderhoud noodzakelijk om de beschikbaarheid te kunnen garanderen en dient dit onderhoud soms in een afgesloten tunnel plaats te vinden.
- (iii) Bovendien zijn er soms werkzaamheden noodzakelijk om verder te kunnen testen om zodoende een volgende stap te kunnen zetten in de afbouw van de tunnel.

#### 5. **Wijzigingsovereenkomst**

Wij merken op dat wij geen uitgebreide analyse hebben gemaakt van de contractjuridische positie van de partijen. Op basis van wat wij gezien hebben onderschrijven wij de constatering van de regisseur dat een bonus/malus regeling zoals overeengekomen in de wijzigingsovereenkomst politiek lastig zal liggen, maar dat een dergelijke regeling noodzakelijk is om druk op het proces te houden.

#### 6. **Restpunten strategie**

De huidige eerste ideeën over het opstellen van een restpuntenstrategie (inclusief de achtergronden daarvan) onderschrijven wij.

Wij achten vooral van belang dat gekomen wordt tot een afwegingskader en/of -proces om op evenwichtige wijze vast te kunnen stellen (vlak voor opening) welke restpunten (en combinatie van restpunten) nog wel acceptabel zijn en welke niet meer (vaststellen hoe "veilig en beschikbaar genoeg voor openstelling").

Wij menen dat Rijkswaterstaat initiatief dient te nemen om een dergelijk afwegingskader en/of -proces op te stellen en dit vervolgens tenminste af te stemmen met (i) opdrachtnemer, (ii) bevoegd gezag en (iii) tunnelveiligheidsbeambte.

Wij zijn recent gestart met een onderzoek om na te gaan onder welke condities de Benelux- en Westerscheldetunnel zijn opengesteld, omdat wij verwachten dat dit een goede benchmark zou kunnen zijn om mede te bepalen onder welke condities de Roertunnel en Tunnel Swalmen opengesteld zouden kunnen worden. De resultaten kan Rijkswaterstaat gebruiken voor haar afwegingskader en/of -proces.



Uit de eerste gesprekken in het kader van dit onderzoek blijkt dat de werkwijze in het verleden op punten afweek van de huidige werkwijze. Ondermeer werd aan de hand van expert judgement bepaald welke systemen minimaal moesten functioneren voor openstelling. Aangezien er een groot belang werd gehecht aan tijdige openstelling, werd gewerkt met tijdelijke beheersmaatregelen om de consequenties van nog niet functionerende systemen te ondervangen.

Daarnaast bestond er in het verleden weinig aandacht voor de aantoonbaarheid van de werking van systemen en vond beoordeling van de werking van de (V)TTI plaats op basis van een meer praktische inschatting van "wat is acceptabel".

Een eerste voorlopige aanbeveling uit dit onderzoek is om ook voor de A73 tunnels, in de strategie naar openstelling, meer aan te sluiten bij de werkwijzen uit het verleden. Dit zal betekenen dat men meer inhoudelijk op basis van inspecties en testresultaten moet beoordelen in plaats van op basis van het proces zoals voorgeschreven in het contract.

### **3.Samenvattend**

Samenvattend zijn wij van mening dat het de goede kant opgaat met het project en dat de huidige planning door partijen gehanteerd moet gaan worden als "stuur planning". Het is wel van belang zich te realiseren dat de kans op uitloop op deze planning aanwezig blijft en dat ook na openstelling (beoogd in december 2009) het project nog niet afgerond zal zijn. Restpunten zullen op dat moment nog bestaan en kinderziektes zullen zich kunnen voordoen. De in ontwikkeling zijnde restpuntenstrategie moet een kader geven om hier verantwoord mee om te gaan.