

DOSSIER. Oosterweelverbinding

Het consortium Antwerpse Bouwwerken (THV AB) vocht maandenlang een strijd uit met de BAM over de vraag of het viaduct de Lange Wapper een dubbeldeksbrug moest zijn of dat ook naast elkaar gelegen brugdekken konden. Een enkeldeksbrug was niet alleen goedkoper en veiliger dan een dubbeldeksbrug, maar valt ook binnen het door minister van Mechelen vastgelegde budget: 1,85 miljard euro. Een onvoldoende expliciet bestek en warm en koud blazen van de BAM leidde enkel tot frustratie, aanslepende procedures en een verenging van de keuzemogelijkheid voor de Lange Wapper.

Pascal Dendooven

Elke dag diept de redactie een actueel thema uit

Het steekspel achter de enkeldeksbrug

DE THV Antwerpse Bouwwerken raakte in de race niet zo ver als het consortium Loro (LinkerOever RechterOever).

In september 2005 kregen de bouwconsortia die meedingen naar de Oosterweelverbinding het bestek waaraan ze moesten voldoen. De oorspronkelijke maquette liet een dubbeldeksbrug zien met vijf pylons. Of het een dubbeldeksbrug moest zijn, was verre van zonnklaar en zal wellicht pas later door experts worden uitgeklaard. Wat wel opviel in het bestek, was de complexe formulering over het optimaal gebruik van de ruimte, onder meer uitgedrukt in coördinaten.

De THV AB koos voor naast elkaar gelegen brugdekken (zogenoemde „enkeldeksbrug“) vanuit drie oogmerken: ze is veiliger, ze is mooi en goedkoper dan een dubbeldeksbrug. De THV AB ging onder meer in zee met de Britse architect Norman Foster en ingenieur Michel Virlogeux (ontwerper van de Pont de Normandie), die beiden de hoogste brug ter wereld hebben gerealiseerd (het Viaduct de Millau). Het was een weerdien voor het bekende duo.

Na studie van het ontwerp en de omgeving kwam het team rond Foster en Virlogeux tot de conclusie dat naast elkaar gelegen dekken de beste formule was voor het viaduct. Een dubbeldeksbrug was om verschillende redenen te mijden. In de eerste plaats vanwege de veilig-

heid. Stel je maar een brandende tankwagen voor op het ondergelegen brugdek, of takeloperaties met kranen daar. Snel interventiehelp met een helikopter ligt ook minder voor de hand, enzovoort. Dubbeldeksbruggen worden in regel vermeden, tenzij bijvoorbeeld in Hongkong waar

SCHEEFREKING VAN BELGISCHE BOUWMARKT

elke meter ruimte telt. Een viaduct over water zet vanuit ruimtelijk standpunt niet direct aan tot een dubbeldekker om de impact op de grondoppervlakte te beperken. Voor wie er vanop afstand naar kijkt, is een dubbeldeksbrug bovendien dominantanter in het landschap.

Rijcomfort is een ander argument. Bij gestapelde dekken ligt bij goed weer een gedeelte van de rijweg in de zon en een gedeelte in de schaduw. Bij inhaalmanoeuvres kan dat parten spelen. In de door de kwaliteitskamer aangenomen variant, de hangende tunnel van Noriant, is de afwisseling zon/schaduw ten top gedreven.

Over het lijvige bestek zet de BAM dat ze openstond voor goede ideeën en oplossingen en dat ze die zou steunen. „Verder kijken dan het referentiedossier en de nodige creativiteit aan de dag leggen“, luidde

de uitdaging. Een enkeldeksbrug leek zonder meer een goed idee, maar het bestek was niet sluitend. Het consortium Loro stelde in oktober 2005 al de schriftelijke vraag aan de BAM of een enkeldeksbrug kon. Het antwoord van de BAM is negatief, maar de BAM maakte de fout dat niet aan iedereen mee te delen. Het is het begin van het indekken van juridische verantwoordelijkheid en tegengestelde druk vanuit tegengestelde hoeken.

In januari 2006, goed drie maanden nadat Loro de enkeldeksbrug uit het hoofd heeft gepraat, stelt de BAM vast dat de THV AB naast elkaar gelegen rijvakken uitwerkt. De BAM zegt niet aan de THV AB dat die oplossing verboden is en dat ze Loro al heeft verboden met een enkeldeksbrug voor de dag te komen.

De BAM doet wel iets anders: ze stelt een terechtwijzend bericht op waarin nieuwe bepalingen worden opgenomen die naast elkaar gelegen dekken onmogelijk maken. De THV AB pikt de wijziging niet en begint prompt een kort geding tot terugtrekking van de aanvullende eisen.

De BAM gaat overstag en trekt de nieuwe regels in. Loro, dat te horen had gekregen dat een enkeldeksbrug niet kon, eist dat de BAM consequent blijft. Die reageert met een nieuw terechtwijzend bericht op: de enge ontwerpcoördinaten in het (voorlopig) Grup (Gewestelijk Ruimtelijk Uit-

voeringsplan) die niet blindend waren voor de niet gelijkgrondse kruisingen van de weg (tunnel en viaduct) heten nu expliciet dwingend te zijn.

Een vreemde beslissing: een hooggelegen viaduct of elders een tunnel zeer strikt verticaal projecteren tussen denkbeeldige lijnen op het water, lijkt nonsens. De lijnen van het ontwerp waren trouwens niet gequoteerd. De lijndikte zelf was goed voor enkele meters. Het referentiewerk van de BAM, dat een dubbeldeksbrug liet zien, viel overigens zelf buiten die lijnen.

De schuldige is vermoedelijk de Roijerssluis en de Siberiërbrug. Strikte coördinaten waren een van de manieren om ervoor te zorgen dat de deur van de sluis verwijderd kon worden of de Siberiërbrug opend kon worden, maar er waren ook alternatieve creatieve oplossingen, zeggen voorstanders van een enkeldeksbrug.

Het was ondertussen half april en de offertes werden begin juni verwacht. De THV AB had geen tijd meer om van concept te veranderen en trok naar de gewone rechtbank in kort geding. De rechter verklaarde de klacht niet ontvankelijk, want er was geen enkele reden om aan te nemen dat de BAM zich op het nieuwe bericht zou steunen om de oplossing van AB te weren.

AB werkt zijn project verder af en dient een verzoekschrift in bij de Raad van State in het kader van een schorsingspro-



De enkeldeksbrug van THV Antwerpse Bouwwerken: het goedkoopste en meest logische brugalternatief dat sneuvelde in één kafaïaanse procedure. © rr

cedure bij uiterst dringende noodzakelijkheid om het terechtwijzend bericht alsnog ongeldig te laten verklaren. Daarop zet de THV AB een procedure ten gronde in gang, die nog loopt de Raad van State.

In september 2006 wipt de BAM het consortium wegens de enkeldeksbrug. Het BAM-project viel buiten de Grup-lijnen en zou nooit een bouwver-

gunning krijgen, heette het. De meningen van juristen zijn daarover verdeeld.

AB heeft de BAM ondertussen in gebreke gesteld, het startschot van een tweede procedure ten gronde voor de Raad van State. Die kan ertoe leiden dat de BAM een schadevergoeding — doorgaans 10% van de waarde van de aanbesteding — moet betalen. Te verhogen met de wettelijke rente (6%). Die loopt al vanaf de in-

gebrekstelling.

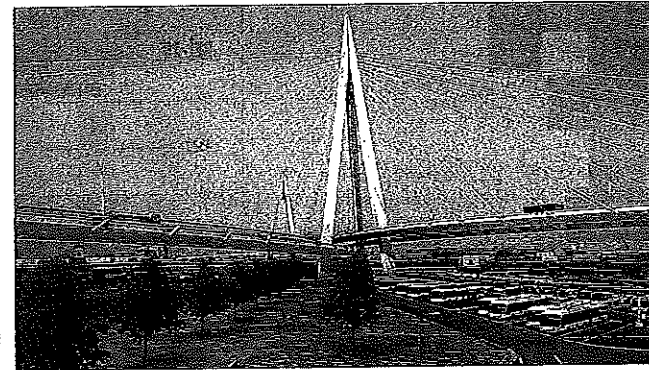
Sinds vorige week is een andere consequentie van het uitsluiten van de mogelijkheid van een enkeldeksbrug bekend: dat type brug past wel binnen het budget dat minister van Begroting Dirk Van Mechelen vorige week aangaf: 1,85 miljard euro bouwkosten exclusief financieringskosten.

Een ingenieur: „Een tunnel was de meest logische optie, een enkeldeksbrug de op een

na beste oplossing. Een open dubbeldeksbrug (Loro) de op twee na beste oplossing en een gesloten dubbeldeksbrug, een soort hangende tunnel (het concept van Noriant) is de op drie na beste keuze.“ Het aanvande concept staat ten slotte voor belangrijke technische uitdagingen, ook inzake brandveiligheid.

De Belgische bouwgroepen maken zich ondertussen ongerust. Door zo'n groot werk —

het grootste van de voorbije dertig jaar — tegen een geprievilegieerde prijs aan één consortium toe te kennen, dreigt de Belgische bouwmarkt jarenlang gedestabiliseerd te worden. Noriant (een consortium rond onder meer Vinci, de Vinci-dochter CFE, Besix en Dredging) is in staat om de beste medewerkers elders weg te plukken met het oog op de realisatie van de Oosterweelverbinding.



Vijf procedures tegen Oosterweelverbinding

Vorige week deed BAM nog alsof de juridische uitdagingen van de baan waren, maar er lopen nog vijf procedures ten gronde.

Twee procedures ten gronde zijn afkomstig van het aannemersconsortium Loro (Jan De Nul, Van Laere, Interbuild...), twee van de THV Antwerpse Bouwwerken (waar onder meer Eiffage en Heijmans deel vanuit maakt). En één van het restaurant Het Pomphuis op het Antwerps eilandje.

Loro hekelt het gebrek aan transparantie bij zijn uitschakeling. Het consortium kreeg onverwacht een verbod opgelegd om verder mee te bieden voor de finale fase omwille van

architecturale redenen, zonder dat tijdens de negen maanden durende aanbesteding architecturale kritiek werd geleverd. Een overwegend positief rapport van de BAM werd ongedaan gemaakt door een tussenkomst van „de Kwaliteitskamer“, een groep van meestal Belgische architecten. Loro heeft een verzoekschrift ingediend bij de Raad van State om de betwiste beslissing te elimineren in het kader van een procedure ten gronde. Daarnaast is er ook een procedure voor de Europese Commissie.

Het consortium Antwerpse Bouwwerken (AB) werd nog in een fase daarvoor uitgeschakeld. AB verzet zich tegen de wijziging van de spelregels gedurende de aanbestedingsfase,

waardoor minder dan twee maanden voor het indienen van de offerte de mogelijkheid om naast elkaar gelegen brugdekken te bouwen, expliciet onmogelijk werd gemaakt.

Het Pomphuis heeft ten slotte eveneens een procedure ten gronde lopen voor de Raad van State die de vernietiging vraagt van de beslissing van de Vlaamse regering in verband met het vastleggen van het Gewestelijk Ruimtelijk Uitvoeringsplan (GRUP). In het hele dossier BAM / Oosterweelverbinding zijn al diverse procedures bij uitzonderlijke hoogdringendheid of andere vormen van kort geding gevoerd. Die uitspraken waren in het voordeel van de BAM. Er zijn nog geen uitspraken ten gronde.

Procedures bij uitzonderlijke hoogdringendheid voor de Raad van State bij openbare aanbestedingen zijn aan tal van beperkingen onderhevig en komen in de praktijk terecht op het bord van één enkele rechter: D. Verbiest. „Wil de overheid wel voldoende middelen ter beschikking stellen voor iets waarmee het potentiële in de eigen voet schiet?“ vraagt een jurist zich af.

Waar de procedures ten gronde, de klacht bij de Europese Commissie door Loro, zullen toe leiden, is niet bekend. In de mate dat ondertussen één consortium al aan de bouwwerken bezig is — of de Oosterweelverbinding ondertussen al grotendeels gerealiseerd zou zijn — kan enkel bij een gunstig arrest

een nieuwe procedure voor de rechtbank ingeleid worden om een schadevergoeding te krijgen.

Die bedraagt doorgaans 10% van de waarde van het contract, te verhogen met de 6% wettelijke rente. Dat betekent dat de facturen voor schadevergoedingen zouden kunnen oplopen tot zowat 400 miljoen euro en meer.

Meer ten gronde stoot de manier waarop de werken in Antwerpen gegund worden, ook bij buitenlandse bouwgroepen op verbazing. Een consortium mag in zijn eentje door zonder enige concurrentie, en dit zonder dat het eerst zijn beste prijs heeft moeten opmaken. „Dit is nooit eerder vertoond“, zeggen experts.

De kostprijs overtreft ondertussen de 2 miljard euro, terwijl de Vlaamse minister Van Mechelen vorige week zei dat er voor de bouwkosten een plafond is van 1,85 miljard euro. Naast de bouw zit er ook een onderhoudscontract van 35 jaar aan vast. Dat is goed voor grofweg één derde van de kostprijs. Als alle bedragen omgerekend worden in centen van vandaag (de netto contante waarde) blijkt dat de vierde beste oplossing circa 2,6 miljard euro kost, de derde beste oplossing zo'n 2,3 miljard euro en de enkeldeksbrug ongeveer 2,1 miljard.

www.standaard.biz

Dossier Oosterweelverbinding
www.standaard.biz/oosterweel