



Afdeling Risico Beheer en Techniek

Werksymposium International Contracting 2

20 september 2019

Project E181: Arlon naar Gye

Vorbereidend werk – doen de deelnemers thuis

BTH – FRALUX Ensemble ¹

1. Specialistische / capaciteits sub contracting

In Frankrijk komen tussen Aubange (B) en Longwy (F), tevens tussen Longwy (F) en Toul (F) – dat is dus ongeveer 85% van de lengte van de volledige tolweg - langs het gehele traject parallelwegen, geschikt voor snelheden van maximaal 80 km/u. De kruisingen op die wegen zijn niet noodzakelijkerwijs ongelijkvloers. Deze wegen zijn tolvrij. Er is voorkeur dat deze parallelwegen naast de autoweg komen te liggen, maar er mag ook afstand worden genomen tot maximaal 2 km hemelsbreed verwijdering van het nieuwe traject.

Het gaat om een apart contract tussen de staat Frankrijk en TRS. De twee contracten zijn gelinked door de gereedheidtermijnen die gelijk zijn en de duur van de bedrijfs- en onderhoudstermijn.

De normale uitvoering van de parallelwegen is 2 x 1 baan met ruime berm. De Franse staat (het Ministerie van Ponts et Chaussées) heeft op enkele plaatsen voor deze parallelwegen 2 x 2 baans uitvoering geëist. De Franse staat heeft zich verplicht om € 1,1 mld. te betalen aan TRS wanneer deze parallelwegen over de volle lengte gereed zijn. Het bedrag is niet terugvorderbaar. TRS is er op uit dit bedrag op zo kort mogelijke termijn binnen te halen.

Details van het tracé in het noorden zijn als volgt: Tussen Arlon (B) en Aubange (B) moet de bestaande weg worden omgebouwd tot 2 x 4 rijbanen. Er is al een rondweg bij Longwy die ten noorden en ten westen daarvan loopt, de N52. Ten zuiden van Aubange moet er een deeltracé komen dat ten oosten van Longwy naar het zuiden loopt. Dat stuk moet uitgevoerd worden als parallelweg, dus geen tolheffing, beperkte snelheid; ongelijkvloerse kruisingen zijn hier niet vereist.

¹. Copyright John van der Puij, Engineers & Lawyers, Rotterdam ©

2. Deeluitbesteding aan FraLux voor parallelwegen

Het Nederlandse Bovendam Ten Holt (BTH) heeft als deeltraject de verantwoordelijkheid om het stuk tussen Arlon en Pierrepont, iets ten zuiden van de Belgisch – Franse grens, te verzorgen. Dat deeltraject ligt voor een klein deel in België en voor een deel in Frankrijk. Het beslaat ongeveer 29% van de gehele projectlengte. Voor het stuk ten westen van Longwy en het deel parallelwegen tussen Longwy en Pierrepont is BTH aangewezen op de Frans – Luxemburgse combinatie FraLux Ensemble. Deze staat genoemd in het hoofdcontract. BTH is er tevreden mee. BTH had daartoe de volgende overwegingen:

- BTH kan niet alles zelf.
- Het stukje parallelwegen van dit deeltraject beslaat ongeveer 16 km hemelsbreed – dat kan toch niet een groot probleem zijn, aldus BTH.
- Voor dat stukje ten oosten van Longwy moeten nog paralleltracés worden bepaald. Bij BTH is men niet zo sterk in de Franse taal. Een nationale aannemer is beter op de hoogte hoe de hazen lopen bij het verkrijgen van vergunningen, aldus BTH.
- De Luxemburgse zelfstandige aannemer Delacroix en de Franse aannemers FrereJean (F), welke laatste een dochteronderneming is van VANCA zijn door de opdrachtgever aangewezen als geprefereerde sub contractors. Zij zijn een alliantie, genaamd FraLux Ensemble aangegaan.²
- BTH acht het nuttig dat FrereJean een dochter is van haar partner VANCA. Bij eventuele problemen zal men VANCA aanspreken om die op te lossen, zo denkt men bij BTH.

3. Ontwikkelingen tussen FraLux en BTH

De voortgang van FraLux Ensemble valt tegen. Belangrijke beslissingen blijven uit. Tracés voor het stukje ten oosten van Longwy worden door FraLux Ensemble als opties in vele varianten uitvoerig beschreven met voor- en nadelen. Er zijn veel contacten geweest met twee burgemeesters, ambtenaren en enkele politici. Officiële verzoeken voor tracé en vergunningen kan FraLux Ensemble niet laten zien.

Er ligt een tracé op de tekentafel, maar het desbetreffende besluit wordt tegengehouden door de Conseil de Communauté (gemeenteraad) van Longwy. Een krappe meerderheid in dat gremium wenst een ander tracé. De oppositie dreigt met “maatregelen” bij eventuele uitvoering van de werken.

BTH staat onder druk van haar opdrachtgever. Het ingenieursbureau Eurolanes NV heeft al 3 keer (de laatste keer per aangetekende brief) aangedrongen op snellere voortgang. Het gaat haar ook om het invullen van vragenlijsten met eindeloos veel details over SHE-aspecten. Ook over eventuele hinder die aan naburige boeren en eigenaars van landerijen en bossen wel of niet wordt toegebracht moet uitvoerig worden gerapporteerd met naam en toenaam, adressen en functies van de klagers.

BTH staat ook onder druk van haar partners in de alliantie The Right Shortcut. Die partners zijn “uitermate bezorgd” (zo staat het in de notulen van de laatste overlegvergadering, maar

². Zie Some Parts of the Main Contract, Bijlage 2 bij Deel 1 van deze case onder paragraaf APPROVED SUB CONTRACTOR.

tijdens de vergadering was men gewoon onbeschoft kwaad!) dat het gedeelte voor de parallelwegen van het noordelijke deel van het project zeer laat of helemaal nooit gereed komt. Dat zou tot gevolg hebben dat de incentive van € 1,1 mld. flink laat of helemaal niet wordt binnen gehaald. Dat zou de financiële situatie van het hele project zwaar onder druk zetten. VANCA speelt daarbij een dubieuze rol. Deze heeft als partner in de alliantie zware kritiek op BTH, terwijl de stagnatie mede wordt veroorzaakt door haar eigen dochteronderneming FrereJean.

4. Onderzoek

Zes maanden na tekenen van het sub contract met Fralux besluit BTH een onderzoek naar de gang van zaken te laten instellen door het internationale accountantsbureau Funn & Old. Het rapport is snel gereed. Kern van de stagnatie bij FraLux is de *'incompatibilité d'humeurs'* tussen de directies van de partners FrereJean en Delacroix. Deze animositeit zet zich door tussen de respectievelijke projectleiders, die elk afzonderlijk aan hun directeuren rapporteren. De heren hebben wel met elkaar gedineerd, maar dat heeft niets uitgehaald. BTH schrikt enorm van de venijnige briefwisseling en onbeschaafde emails die er heen en weer zijn gegaan. Er zitten ook dreigementen bij met concept dagvaardigingen en eisen tot schadervergoeding.

5. OPDRACHTEN en VRAGEN voor de deelnemers

1. Maak een schets van de contractuele relaties in het Project E181.
2. Maak een lijstje van stake holders die bij het project zijn betrokken.
3. Noem de risico's van de NL BTH die zich nu hebben gemanifesteerd.
4. Welke zijn de oorzaken van de stagnatie bij FraLux Ensemble?
5. Hoe had het beter gekund?
6. De project manager van BTH wordt plotseling met ziekteverlof gestuurd. U wordt benoemd tot interim projectmanager van BTH.

Vraag: Hoe pakt u onder de gegeven omstandigheden dit probleem aan? Noem daarbij verschillende opties met de keuze waaraan u de voorkeur geeft.

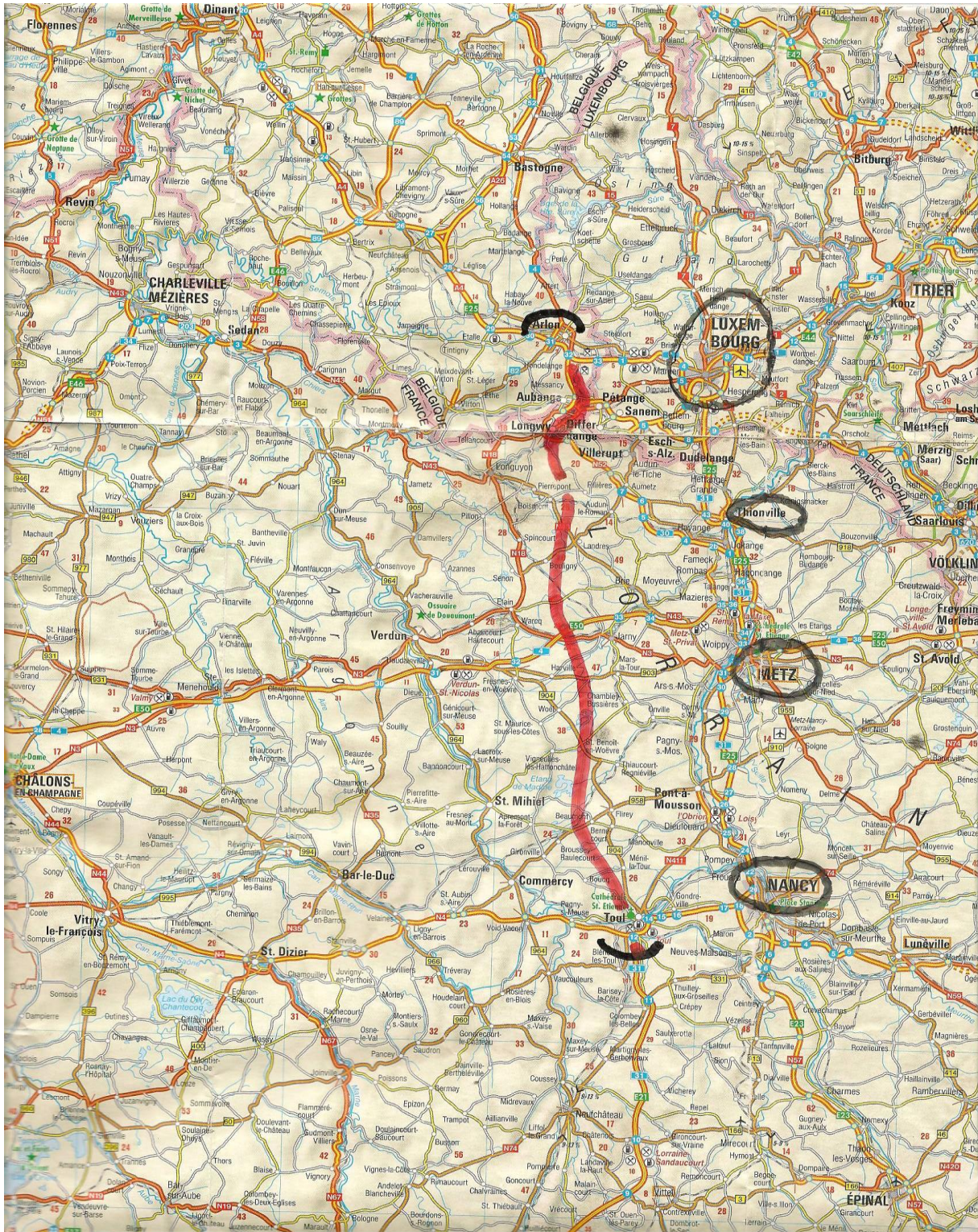
Rotterdam, september 2019

JP

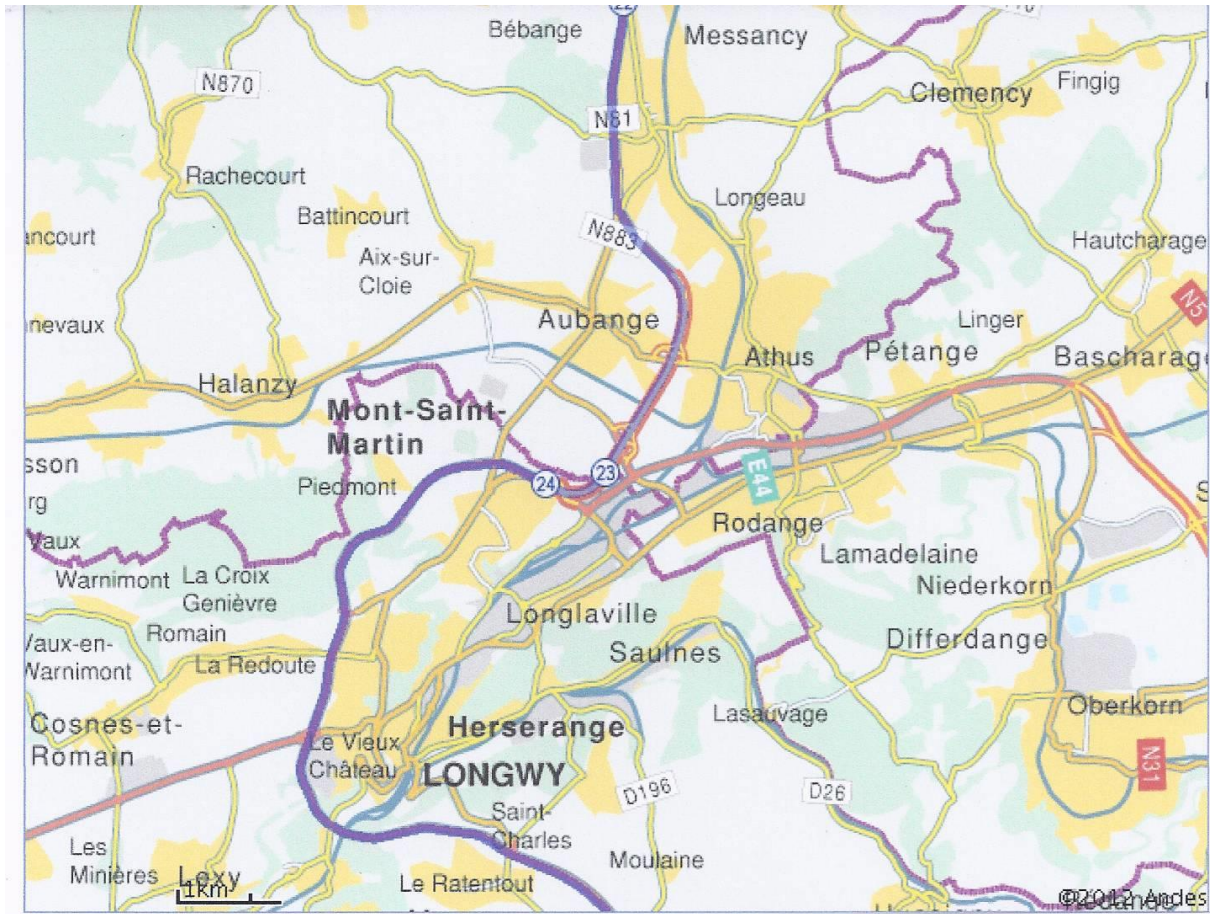
Bijlage 1: Kaart van het hoofdtracé

Bijlage 2: Kaart van de omgeving van Longwy, France

Bijlage 1: Kaart van het hoofdtracé



Bijlage 2:



Bijlage 2: Longwy en omgeving met ten noorden daarvan Aubange. De donkere lijn is de huidige route ten westen van Longwy. De nieuwe tolweg moet ten oosten van Longwy komen te lopen.