

documenteigenschap.

BIJLAGEN

Bijlage A PRI-ramingssystematiek in hoofdlijnen

Bijlage B Tracéwet

Bijlage C Toelichting dilemma's

Bijlage D Betuweroute in vogelvlucht

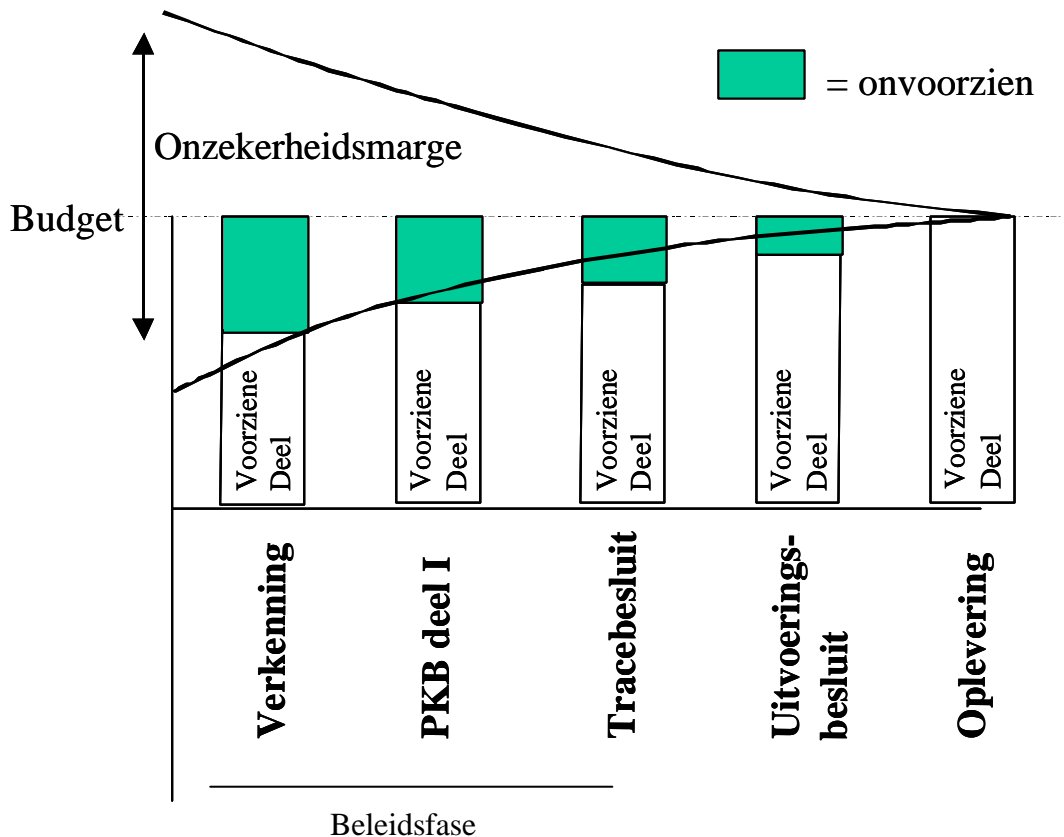
Bijlage E HSL-Zuid in vogelvlucht

Bijlage F Maaswerken in vogelvlucht

Bijlage G Westerscheldetunnel in vogelvlucht

Bijlage A Ramingsystematiek in hoofdlijnen

Binnen V&W wordt al gedurende ruime tijd gebruik gemaakt van de zogenaamde PRI-ramingsystematiek. Grafisch ziet deze ramingsystematiek er als volgt uit:



In het begin van het project is het detailniveau van de raming nog erg laag. Nog niet alle kosten zijn in beeld. Deze fase wordt gekenmerkt door een groot aandeel nog onvoorziene zaken (groene blok). Bovendien kent deze fase nog een grote mate van onzekerheid over de kosten.

Naarmate de tijd vervolgens verstrijkt, neemt het voorziene deel in de raming toe. Het onvoorziene deel neemt af. Tevens neemt de onzekerheid af. Dit geldt ook voor de onzekerheidsmarge: in het begin is de onzekerheidsmarge groot. De marge neemt, naarmate het project voortschrijdt, in de tijd af.

Indien wordt gesproken over het standaard onvoorzien van 10% dan wordt daar in de regel het benodigde onvoorzien mee bedoeld na contractering bij een traditioneel aanbesteed project. Voordat contractering heeft plaatsgevonden is dit percentage uiteraard hoger. Dit blijkt ook uit de figuur.

Het onvoorzien kan bij reguliere projecten worden bepaald op basis van ervaringscijfers. Bij een groot aantal gelijksoortige projecten vallen veelal

documenteigenschap.

bovendien de voorkomende afwijkingen per project min of meer tegen elkaar weg.

Bij grootschalige projecten waarbij bovendien ook innovatieve werkmethoden, contractvormen en andere vormen van risicoverdeling spelen, kan nog maar beperkt op de hierboven genoemde ervaringscijfers voor onvoorzien teruggevallen worden. Life-cyclemanagement, publiek-private samenwerking en daarbij overeengekomen risicoverdelingen leiden tot andere contractvormen waarbij een groot beroep gedaan wordt op het tijdig goed in beeld brengen van het daarbijbehorende risicoprofiel. Alleen op basis van een gekwantificeerd risicoprofiel en het bijbehorende risicobeheersplan kan bepaald worden hoe groot de post bij een groot project moet zijn. Benchmarks met projecten uit het buitenland helpen daarbij maar zijn door afwijkende omstandigheden vaak slechts op onderdelen bruikbaar. Er wordt voortdurend tijd en energie gestoken in het verder ontwikkelen van methoden ter verbetering van de risicoraming en de risicobeheersing. Mede hierdoor ontstaat in hoog tempo een ingeburgerde werkwijze waarbij de risicobeheersing centraal staat. Daarbij wordt steeds gebruik gemaakt van de laatste 'State of the art'-projectbeheersingstechnieken.

documenteigenschap.

Bijlage B Tracéwet

De Tracéwet (Tw) kent twee soorten procedures, te weten:

- de reguliere Tw-procedure (bijvoorbeeld gevolgd voor een deel van De Maaswerken);
- de bijzondere procedure voor grote projecten van nationaal belang (bijvoorbeeld gevolgd voor de Betuweroute en HSL-Zuid).

De reguliere Tw-procedure bestaat uit de volgende stappen:

- de startnotitie: dit is de start van tracéwetprocedure en de m.e.r.-procedure;
- de trajectnota/MER: deze bevat onder meer een beschrijving van de alternatieven en tracévarianten, een raming van de kosten en een beschrijving van de milieu-effecten;
- het standpunt: dit is de beslissing van de minister van V&W (in overeenstemming met de minister van VROM) over het al dan niet stopzetten van de planstudie. Als de planstudie wordt voortgezet, bevat het standpunt in ieder geval ook het voorkeurstracé
- ontwerp-tracébesluit: dit ontwerp-besluit bevat het op veel groter detailniveau uitgewerkte voorkeurstracé
- tracébesluit: dit is het definitieve besluit waartegen beroep kan worden ingesteld.

Na publicatie van startnotitie, trajectnota/MER en ontwerp-tracébesluit wordt de mogelijkheid geboden van inspraak.

De bijzondere procedure voor projecten van nationaal belang bestaat uit de volgende stappen:

In deze procedure worden de eerste drie stappen uit de reguliere procedure vervangen door de procedure voor het nemen van een planologische kernbeslissing (de PKB zoals verwoord in art. 2a juncto 39 WRO):

- de PKB-procedure start met de mededeling aan de TK dat de minister voornemens is een PKB voor te bereiden;
- PKB-deel 1: dit is de ontwerp-PKB (plus bijbehorend MER met de beschrijving van milieu-effecten), opgesteld door de betrokken minister en de minister van VROM;
- PKB-deel 2: dit deel bevat een samenvatting van de reacties van lagere overheidslichamen (en evt. de VROM-raad) op PKB-deel 1;
- PKB-deel 3: in dit deel is het standpunt van de ministerraad verwoord. In de toelichting op het kabinetsstandpunt wordt tevens aangegeven op welke wijze is omgegaan met de resultaten van inspraak, overleg en advisering;
- PKB-deel 4: dit is het eindresultaat van de PKB-procedure en bevat dus de tekst van de PKB zoals die luidt na behandeling/amendering/goedkeuring door

documenteigenschap.

de TK en goedkeuring door de EK. De PKB bevat een of meerdere concrete beleidsbeslissingen;

- ontwerp-tracébesluit: dit ontwerp-besluit bevat het op groter detailniveau uitgewerkte voorkeurstracé zoals vastgelegd in PKB-deel 4;
- tracébesluit: dit is het definitieve besluit waartegen beroep kan worden ingesteld.

Na publicatie van PKB-deel 1 en het ontwerp-tracébesluit wordt de mogelijkheid geboden van inspraak. Na PKB-deel 3 volgt bovendien een overleg met de Tweede Kamer waarbij de Tweede Kamer het kabinet eventueel de gelegenheid biedt het plan aan te passen alvorens te besluiten over het al dan niet goedkeuren.

Nota bene: de PKB-procedure wordt ook toegepast voor het project Ruimte voor de Rivier maar dan niet in het kader van de Tracéwetprocedure.

Bijlage C Toelichting dilemma's

Ad 1. Wanneer een definitieve go/no go-uitspraak voor een groot project

Het meest herkenbaar komt dit dilemma naar voren bij een project als de Betuweroute, waarbij keer op keer deze vraag naar boven komt. Naarmate een project in de tijd voortschrijdt, neemt de onzekerheid over de benodigde hoeveelheid geld en tijd af. De vergunningen worden verleend, de gronden aangekocht en bij nog openstaande problemen wordt een concrete oplossing gekozen. Het wordt naar mate de tijd verstrijkt, steeds duidelijker wat het project echt gaat kosten. Indien de Tweede Kamer bij het nemen van een besluit meer zekerheid wil over het benodigde budget, kan dit bereikt worden door de definitieve besluitvorming naar achteren te schuiven. In de huidige praktijk eindigt bij grote projecten het besluitvormingstraject met het tracébesluit.

Bij normale infrastructuurprojecten in het Infrafonds gaat echter aan de daadwerkelijke uitvoering ook nog een uitvoeringsbesluit vooraf. Bij het nemen van dit uitvoeringsbesluit zijn de gronden en de vergunningen verkregen en liggen de eerste contractramingen klaar. Bij het uitvoeringsbesluit bestaat dus meer zekerheid ten aanzien van de daadwerkelijke kosten. Tussen tracébesluit en het uitvoeringsbesluit ligt veelal 2 tot 3 jaar. Het uitvoeringsbesluit is met name ingevoerd om bij de uitvoering van projecten de budgettering optimaal te kunnen inplannen. De projecten worden daardoor in de tijd verschoven. Overigens is er nog nooit een project in deze fase beëindigd.

Het uitvoeringsbesluit kan bij grote projecten de gevraagde helderheid brengen ten aanzien van de kosten. De marges rondom het resterende risicoprofiel kunnen in deze fase aanzienlijk worden teruggebracht. Bij het in een latere fase beëindigen van het project op basis van de gestegen kosten spelen echter niet alleen het beter bekende kostenplaatje, maar ook de al gebrachte offers en wellicht gewijzigde inzichten een belangrijke rol. Dit bemoeilijkt het om een project op dat moment alsnog te beëindigen.

Een alternatief voor het naar achteren schuiven van de definitieve besluitvorming is om reeds bij het tracébesluit een grondige risicoanalyse te maken ten aanzien van tijd en geld. Voordeel hiervan ten opzichte van het naar achteren schuiven van de besluitvorming is dat reeds in een vroegtijdig stadium met de Kamer kan worden gesproken over de risico's en de beheersmaatregelen voor deze risico's. Hierbij kan de Kamer ook haar wensen en accenten aangeven. Een ander belangrijk voordeel is dat de gemaakte kosten bij het afstellen van een project minder groot zijn dan in het geval de besluitvorming naar achteren wordt geschoven. Overigens heeft een risicoanalyse bij een tracébesluit wel per definitie een minder gedetailleerd karakter dan een risicoanalyse in de uitvoeringsfase zou hebben.

Het geheel overziend verdient het mijns inziens de voorkeur om reeds bij het tracébesluit een grondige risicoanalyse te maken, en op basis hiervan besluitvorming te doen plaatsvinden.

documenteigenschap.

Ad 2. Afweging tussen snelle uitvoering en hogere kosten versus lagere kosten versus meer tijd

Om tijd te winnen in de uitvoering wordt bij de meeste projecten een aantal activiteiten in de tijd parallel geschakeld. Zo hebben bij de HSL-Zuid de contractering van de onderbouw en die van de bovenbouw deels parallel gelopen. Ook worden over het algemeen de contracten gegund voordat de conditionering (grondverwerving, kabels & leidingen, vergunningen) geheel is afgerond. Het voordeel hiervan is dat kostbare tijd wordt gewonnen. Een belangrijk nadeel is echter dat het parallel schakelen van activiteiten vrijwel altijd leidt tot claims van de opdrachtnemers, omdat de aangenomen uitkomsten van het parallelle proces niet altijd overeenkomen met de werkelijkheid. Om dit risico te verkleinen kan gekozen worden voor het zoveel mogelijk achter elkaar schakelen van de conditioneringsactiviteiten en de contractering. Dit kost wel meer tijd.

De projectfasering en de daarmee samenhangende contractstrategie vergen een bewuste keuze die per project moet worden gemaakt. Deze keuze zou reeds bij het tracébesluit moeten worden bepaald. Immers daarna wordt de voorbereiding van de contractering in gang gezet. Bovendien kunnen op dat moment met behulp van de risicoanalyse (zie vorige verbeterpunt) consequenties van de verschillende mogelijkheden inzichtelijk worden gemaakt.

Ad 3. Afweging tussen strak budgetgestuurd project versus een soepele omgang met de omgeving en zo min mogelijk tegenwerking door diezelfde omgeving (aspect tijd).

In het in paragraaf 2 genoemde interdepartementale beleidsonderzoek worden omgevingseisen gezien als een belangrijke kostenfactor. Dit zijn niet alleen de eisen die tot op het niveau van de Tweede Kamer spelen. Het gaat ook om kleine aanpassingen in de uitvoeringsfase om de inpassingen in de omgeving verder te verbeteren (denk bijvoorbeeld aan welstandsdiscussies). Het honoreren van deze eisen helpt vaak om de voortgang van het project niet in gevaar te brengen vanwege vergunningen die niet op tijd worden afgegeven door discussies met de lokale overheden over de inpassing. De honorering van deze eisen leiden echter wel vaak tot hogere kosten.

Een instrument dat ter beschikking staat om op enig moment een punt te zetten achter slepende discussies met lokale overheden is de mogelijkheid om indien gemeenten weigeren een vergunning af te geven, een indeplaatstredingsprocedure te starten. Hierbij speelt dat het afdwingen van medewerking van lokale overheden door het opstarten van indeplaatstredingsprocedures een zwaarwegend en weinig gebruikt middel is, mede vanwege de politiek/bestuurlijke commotie die dat bewerkstelligt.

Bijlage D Betuweroute in vogelvlucht

Overzicht van de belangrijkste (financiële) ontwikkelingen voor het project Betuweroute

Eerste indicatie Betuweroute 1989

Een eerste indicatie van de aanlegkosten van de Betuweroute dateert uit 1989. De NS raamde de kosten op **fl 2 mld (€0,908 mld)**. Het ging hier om een raming gebaseerd op zeer globale gegevens en had betrekking op het traject Waalhaven-Zevenaar. De gedachte ging daarbij uit naar het uitbreiden van de bestaande Betuwelijn. Later (SVV2 en VINEX) is ingezet op een nieuwe spoorverbinding uitsluitend bedoeld voor goederenvervoer (*Bron: Betuweroute PKB deel 1 en 4*).

PKB deel 1

In PKB deel 1 (april 1992) is het bedrag gemoeid met de aanleg van de lijn Waalhaven Zevenaar inclusief de aanpassingen voor de Havenspoorlijn en Kijfhoek geschat op **ca fl 5.145 mld (€2,335 mld)**. Daarbij werd aangegeven dat hier sprake was van een onzekerheidsmarge van 20% (*bron: Betuweroute PKB deel 4*).

Vanuit milieuhygiënische en landschappelijke redenen en om de woonkernen zoveel mogelijk te vermijden was in dit voorstel de koppeling met de bestaande Betuwelijn grotendeels verlaten en is de nieuwe lijn zoveel mogelijk langs het tracé van de A15 gelegd. Ook het tracé ten zuiden van Rotterdam is verlegd.

PKB deel 3

In PKB deel 3 (december 1993) wordt aangegeven dat het project Betuweroute bestaat uit drie hoofdbestanddelen. De raming voor deze hoofdbestanddelen wijken deels af van het genoemde in PKB deel 1. Voor het tracé Betuweroute Waalhaven-Zevenaar is een externe audit naar de raming gedaan. Ging PKB deel 1 nog uit van fl 4,1 mld (€1,860 mld) voor dit tracé, de audit gaf een bedrag van fl 4,490 mld (€2,037 mld). Verder is de raming van de Havenspoorlijn bijgesteld van fl 0,9 mld (€0,408 mld) naar fl 1,226 mld (0,556 mld) in PKB deel 3. Dit als gevolg van de keuze voor een tunnel in plaats van een brug over de oude Maas. Tenslotte is er dan nog een kostenstijging vanwege aanpassingen op het project als gevolg van inspraak, overleg en advisering.

De kosten vanuit PKB deel 3 komen daarmee op:

1 Tracé Betuweroute (Waalhaven-Zevenaar)	fl 4490	€2037
2 Kijfhoek heuvelproces (rangeerterrein)	fl 150	€68
3 Havenspoorlijn (Maasvlakte-Waalhaven)	fl 1226	€556

documenteigenschap.

4 Resultaat inspraak, overleg en advisering	fl 375		€ 170
Totaal	fl 6241 mln	=	€2832 mln

*(Bron: Betuweroute PKB deel 4)***PKB deel 4**

In PKB deel 4 (mei 1994) zijn de prijsstijgingen en de moties verwerkt naar aanleiding van de behandeling in de Tweede Kamer van PKB deel 3 van de Betuweroute in december 1993.

Totaalkosten PKB deel 3	fl 6241 mln		€2832
Prijscompensatie 1993	fl 147 mln		€67
Doorwerking moties Tweede Kamer	fl 750 mln		€ 340
Totaal	fl 7 138 mln	=	€3239 mln

*(Bron: Betuweroute PKB deel 4)***Politieke heroverweging 1995**

Als gevolg van een politieke heroverweging begin 1995 zijn er op PKB deel 4 nog een aantal bijstellingen gedaan op het project ter grootte van fl 1095 mln (€497 mln). Deels betrof het hier de prijsbijstelling (fl 275 mln/ €125 mln) en deels consequenties van politieke besluitvorming (fl 820 mln/ €372 mln). De fl 820 mln is later verhoogd met fl 17 mln (bijdrage Gelderland) door de keuze voor een tunnel onder het Pannerdensch kanaal.

De totale kosten kwamen hiermee op	fl 8250
(€3744)	

*(Bron: kamerstuk 22589, nr. 71 vergaderjaar 1994-1995)***Vanaf 1995 de VGR's 1 tot en met 13 plus risicoreservering**

Vanaf 1995 kunnen de verschillende bijstellingen gevolgd worden in de voortgangsrapportages zoals die in het kader van de procedure regeling grote projecten aan de Tweede Kamer zijn gestuurd. Uit de rapportages 1 tot en met 13 komt het volgende beeld naar voren:

PKB deel 4/TB 1995	€ 3744
Scopewijzigingen	€174 mln
Mee en tegenvallers	€-18 mln
Prijsbijstelling	€715 mln
Bijdrage RIB	€96 mln
Subtotaal	€4712 mln.
Bijdrage EU	€33 mln (wordt verwerkt in ontwerp begroting 2004)

documenteigenschap.

Bodemsanering begroting 2004)	€36 mln (wordt verwerkt in ontwerp
Beheer en instandhouding Prorail)	€28 mln (wordt verwerkt na definitieve opgave
Risicoreservering	PM
Totaal	€ 4809 mln + PM

(Bron: dertiende voortgangsrapportage Betuweroute)

Conclusies

Bekijken we de belangrijkste redenen van de kostenstijgingen van de Betuweroute dan moet als vertrekpunt PKB deel 1 genomen worden. Eerdere ramingen betroffen een geheel ander traject dan uiteindelijk gekozen. De kostenstijgingen kunnen dan in de volgende categorieën worden ingedeeld:

documenteigenschap.

PKB deel 1	€ 2335 mln
Prijsbijstellingen	€907 mln
Herijking raming	€177 mln
Politieke besluitvorming (moties Kamer, inspraak etc)	€1218 mln
Saldo mee en tegenvallers	€172 mln
Totaal	€ 4809 mln +PM

De belangrijkste kostenstijgingen voor het project Betuweroute vormen de jaarlijkse prijsbijstellingen en de aanpassingen als gevolg van de politieke besluitvorming naar aanleiding van ingediende moties, inspraak etc. Dit beeld komt ook duidelijk naar voren in het rapport van de Algemene Rekenkamer Aanleg Betuweroute; projectbeheersing en Financiering van november 2001.

De PM post slaat op de risicoreservering van €985 mln die is gereserveerd voor de projecten HSL en Betuweroute. Deze risicoreservering is buiten beschouwing gelaten. Beschouwd over het totaalbudget bij het TB van HSL-Zuid en Betuweroute is dit een additio nele tegenvaller in de fase na het TB van 985/(4032 + 3744) = 12,6 %.

documenteigenschap.

Bijlage E HSL-Zuid in vogelvlucht

In 1989 zijn tussen de verkeersministers van Frankrijk, Duitsland, Verenigd Koninkrijk België en Nederland beginselafspraken gemaakt ten aanzien van het zogenaamde PKBA-project: de hogesnelheidsspoorverbinding tussen Parijs, Keulen, Brussel, Amsterdam, later aangevuld met Londen.

PKB deel 1

In 1991 is de nota <<Nederlands deel hogesnelheidsspoorverbinding Amsterdam-Brussel-Parijs>> verschenen. Op basis van inspraakreacties, nader onderzoek en externe ontwikkelingen is in 1994 een nieuwe beleidsnota verschenen. In deze nota zijn voor het noordelijk deel een viertal varianten gepresenteerd (buiten de nul-variant) en voor het zuidelijk deel een zestal varianten. Voor de verschillende tracédelen zijn ramingen afgegeven incl. marges die variëren van 12 – 27%. De voorkeursvariant heeft een raming van **hfl. 5,7 miljard** met een onzekerheidsmarge van 14%. Met daarbij de kosten voor de verbindingbogen ad fl 150 mln. **De totaalkosten bedroegen derhalve fl 5,86 mld.**

PKB deel 3

Op 23 mei 1996 is het Kabinetsstandpunt (PKB deel 3) bekend gemaakt. Op het noordelijk tracé werd gekozen voor een tunnel onder het groene hart. Daarnaast zijn er enkele bestuurlijke toezeggingen gedaan en is er een correctie voor de lonen en prijzen. De PKB raming voor deel 3 sloot op **fl 7,5 miljard**, een toename ten opzichte van PKB deel 1 van 31%.

PKB deel 1	fl 5860 mln
Tunnel Groene Hart/Best toezeg.	fl 1435 mln
Prijsindex	fl 205 mln
Totaal PKB deel 3	fl 7500 mln

PKB deel 4

Vervolgens is deel III behandeld in de Tweede Kamer. Hieruit zijn een aantal wijzigingen naar voren gekomen die zijn meegenomen in PKB deel 4, het plan (1 juli 1997). Enkele hieruit zijn de strakke bundeling met de A16 ter hoogte van Breda en in geval van aanbestedingsvoordeel het op maaiveld kruisen van de A4 ter hoogte van Hoogmade. Ook is door de Tweede Kamer verzocht om een zo ruim mogelijke toepassing van de betonnen plaatconstructie. In juni 1996 is de HSL-Z aangewezen als groot project.

Tracébesluit

Op 15 april 1998 wordt het tracébesluit vastgesteld. In oktober 1998 wordt gekozen voor een scheiding van de HSL in de hoofdonderdelen infrastructuur, vervoer en ontwikkeling stations. In januari 1999 stemt het Kabinet in met het privatiseringsmodel voor de HSL. In april 1999 wordt vervolgens een verkenning opgestart naar een verkorte groene harttunnel. In oktober 1999 wordt deze verkorting afgeschreven. Er wordt een onderzoek opgestart naar de mogelijkheid voor een verlaagde passage van de A4. Tevens wordt in oktober 1999 melding gemaakt van de tegenvallende aanbesteding bij Noordelijk Holland. Na arbitrage blijkt echter dat de overheid door moet onderhandelen.

documenteigenschap.

In april 2000 wordt besloten tot een verbeterde Vorkvariant bij R'dam CS. Tevens vindt onderzoek plaats naar een versoberde aansluiting van Breda op het HSL-spoor.

In onderstaand overzicht is in beknopte vorm de historie van de HSL-Zuid opgenomen. Hierbij is dankbaar gebruik gemaakt van het mutatie-overzicht dat in de VGR van de HSL-Zuid is gebruikt. Dit mutatieoverzicht laat vanaf PKB deel 3 tot aan het tracébesluit (VGR 4). De enige mutatie die in deze periode heeft plaatsgevonden behoudens de indexering is de bijdrage aan België. Hierbij wordt onderscheid gemaakt in scopewijzigingen en mee- en tegenvallers.

PKB deel 3	€3413
Scopemutaties	€ 364
Indexering	€ 255
tracébesluit (VGR4)	€4032

Vervolgens is in de onderstaande tabel de ontwikkeling vanaf het tracébesluit tot nu te zien. De onderstaande getallen (scope, saldo mee- en tegenvaller) zijn gedestilleerd uit de mutatietabel in VGR 12, waarbij deze op prijspeil 1998 zijn gebracht. De prijsindex is gedestilleerd uit de tabel projectbudget uit de VGR gecorrigeerd met de tot en met TB berekende index 1995-1998.

tracébesluit	€4032 mln	
Scopemutaties	€ 1012mln	
Prijsindex	€ 513mln	
Saldo mee/tegenvaller	€ 396 mln	
Totaal	€5927 mln	
Ter aansluiting VGR12	€ - 386 mln	vrijval begroting PPS Infraprovider en voordelig saldo ontvangsten
	€ 340 mln	BTW
	€ 2938 mln	beschikbaarheidsvergoeding
Totaal VGR 12	€ 8819 mln	

Hierbij is de risicoreservering buiten beschouwing gelaten. Beschouwd over het totaalbudget bij het TB van HSL-Zuid en Betuweroute is dit een additionele tegenvaller in de fase na het TB van 985 / (4032 + 3744) = 12,6 %.

Bijlage F Maaswerken in vogelvlucht

Naar aanleiding van de hoogwaters op de Rijn en de Maas in 1993 en 1995 is besloten om ondermeer het advies van de Commissie Boertien versneld uit te voeren. Het Deltaplan Grote Rivieren omvat o.a. het aanleggen van kaden langs de Maas en het treffen van maatregelen in de Zandmaas en Grensmaas.

In april 1997 zijn de doelstellingen van het project Zandmaas en Grensmaas vastgelegd in een bestuursovereenkomst tussen V&W, LNV en Provincie. Naar aanleiding van het gestelde in de 4^e Nota waterhuishouding is besloten om extra geld voor de Maas vrij te maken.

Zandmaas

Met als basis Deltaplan Grote Rivieren startte in 1995 de procedure voor de Zandmaas. Het project werd samengevoegd met de Maasroute en onder vigeur van de Tracéwet gebracht.

Er zijn een viertal belangrijke ijkpunten in de besluitvormingsprocedure te onderscheiden:

1. Trajectnota/Mer, januari 1999
2. Standpuntbepaling, oktober 2000
3. Ontwerp tracébesluit, april 2001
4. Tracébesluit Zandmaas/Maasroute, maart 2002 (nota bene: TB is nog niet onherroepelijk)

Als referentie voor de (financiële) ontwikkeling wordt genomen het beschikbare budget op basis van de Standpuntbepaling oktober 2000. In totaal was er op dat moment een bedrag van fl 790 mln beschikbaar voor de Maaswerken, binnen de begroting van V&W (*exclusief proefbaggerbestek 1: bron vgr 8 DGR*).

Voor de Zandmaas was fl 680 mln beschikbaar. Daarnaast was er een bijdrage van LNV voor de Zandmaas ad. fl 27 mln. Het totaal voor de Zandmaas bedroeg fl 707 mln.

Grensmaas

Voor de Grensmaas gold in oktober 2000 op dat moment een bedrag van fl 110 mln aan **directe** uitvoeringsuitgaven. Er dient echter vermeld te worden dat de Grensmaas niet onder vigeur van de Tracéwet valt, maar voor dit project zal een Streekplanprocedure worden doorlopen. Dit Streekplan zal in oktober 2003 worden vastgesteld door provinciale Staten. Daarnaast kent het project Grensmaas andere uitgangspunten dan het Zandmaas/Maasroute. Grensmaas zal voor de Overheid budgetneutraal, op basis van zelfrealisatie worden gerealiseerd door private grondeigenaren. Dit project kent voor de overheid louter **directe** uitvoeringsuitgaven.

documenteigenschap.

Fout! Onbekende naam voor

documenteigenschap.

De opbouw van de dekking Zandmaas en Grensmaas is als volgt:

Voorbereiding/Basisrap. DGR (duu's)	fl 45 mln
Kaderbrief 1997	fl 560 mln
Baggerbestek 2 en 3	fl 95 mln
Directe uitvoeringsuitgaven	fl 90 mln
Totaal V&W	fl 790
Bijdrage LNV	fl 27 mln
Totaal (standpuntbepaling)	fl 817 mln

Ontwerp tracébesluit

Het volgende ijkpunt is het OTB Zandmaas uit mei 2001.

Belangrijkste wijziging ten opzichte van de standpuntbepaling was de in de 13^e voortgangsrapportage gemelde extra directe uitvoeringsuitgaven voor de Grensmaas.

Standpuntbepaling	fl 817 mln	€371 mln
Raming Grensmaas, duu's	fl 23 mln	€10 mln
Totaal OTB	fl 840 mln	€381 mln

* is in VGR 13 opgenomen in projectbudget waarbij vermeld dat de dekking ervan nog bij de convenantpartners gezocht moet worden; in VGR 15 wordt aangegeven dat V&W de dekking verzorgt

tracébesluit

Ten opzicht van het OTB uit april 2001 hebben zich in het project tot en met het tracébesluit voor de Zandmaas van maart 2002 nog een aantal wijzigingen voorgedaan. Tevens is onderstaand de stand van de Grensmaas ten tijde van het tracébesluit meegenomen.

Stand tracébesluit

OTB	€381 mln
Scope Zandmaas (incl. technische mutaties, excl. risico's)	€39.5 mln
Raming Zandmaas, herijking	€20.9 mln
Risicoreservering Zandmaas	€44.5 mln
Prijsindex Zandmaas	€27 mln
Prijsindex Grensmaas	€ 4 mln
Totaal TB Zandmaas en Grensmaas	€517 mln

documenteigenschap.

Stand tracébesluit tot en met heden (VGR 15)

tracébesluit	€17 mln
Raming Grensmaas (duu's), herijking	€5 mln
Raming Grensmaas, bijdrage LNV/Prov	€10 mln
Risicoreservering Grensmaas	PM
Prijsindex Zandmaas	€11 mln
Prijsindex Grensmaas	€2 mln
Totaal Zandmaas en Grensmaas	€545 mln

Conclusies

Bezien we de belangrijkste kostenstijgingen bij het project Zandmaas/Grensmaas dan moet als vertrekpunt de standpuntbepaling voor de projecten van De Maaswerken uit oktober 2000 genomen worden. Aan het eerdere bedrag zoals vrijgemaakt vanuit de 4^e Nota waterhuishouding (fl 560 mln) lag namelijk geen projectraming ten grondslag.

Standpuntbepaling	€371 mln
Scopeontwikkeling	€39.5 mln
Prijsindex	€44 mln
Raming (incl. bijdrage LNV/Prov, Grensmaas)	€45.9 mln
Risicoreservering	€44.5 mln + PM
Totaal	€545 mln

Uit de confrontatie van de standpuntbepaling met het uiteindelijke tracébesluit komt dan naar voren dat de belangrijkste oorzaken voor de kostenstijging worden gevormd door de scopeontwikkeling en de herijking van de raming (waarin inbegrepen de risicoreservering).

documenteigenschap.

Bijlage G Westerscheldetunnel in vogelvlucht

In september 1995 is door de Ministerraad besloten tot de aanleg van de Westerschelde oever verbinding (WOV). Maart 1996 is het project door de Tweede Kamer aangewezen als groot project.

Als vertrekpunt voor de raming geldt de basisrapportage uit 1996.

In deze basisrapportage werden de totale investeringskosten geraamd op fl 1659 mln

Ten opzichte van deze basisraming hebben zich in de uitvoeringsfase een aantal mutaties voorgedaan.

Basisrapportage	fl 1659 mln	€753 mln
Scopemutaties	fl 269 mln	€122 mln
Prijsindex	fl 79 mln	€36 mln
Mee/tegenvallers	- fl 165 mln	- €75 mln
Totaal		

Conclusie

Uit de confrontatie van de raming van de basisrapportage met de uiteindelijke kosten van het project blijkt dat de belangrijkste kostenstijgingen een gevolg zijn van de aanpassing van de scope en de correctie voor lonen en prijzen. Wel zij opgemerkt dat het beeld van de mee en tegenvallers vertekend wordt voor de correctie op de BTW (hierdoor werden de totale projectkosten met €16 mln omlaag gebracht).