

Spoorzone Delft Strategic Project Review

Management samenvatting fase 1 en 2a

13 April 2008

Opdrachtgever:

Ministerie van Verkeer en Waterstaat



Opgesteld door:

Booz | Allen | Hamilton



Managementsamenvatting

Dit document bevat de managementsamenvatting van de rapportages^{1,2} uit de twee afgeronde fases van 'Spoorzone Delft – Strategic Project Review'.

Het Project Spoorzone Delft staat aan de vooravond van de beslissing om van voorbereiding over te gaan naar uitvoering. De aanbesteding van het meest in het oog springende stuk werk, de Spoortunnel, met daarbij een tweetal "stadse" elementen, zijnde de inrichting van de openbare ruimte en de parkeergarage aan de Spoorseingel. (het zgn SSD contract) loopt ten einde en binnenkort zal een besluit tot gunning moeten worden genomen.

Het Ministerie van Verkeer & Waterstaat heeft Booz Allen Hamilton en WB Consulting, met instemming van andere betrokken partijen (VROM, Gemeente Delft en ProRail), gevraagd om in een kort tijdsbestek een *second opinion* op de elementen die scope en risico's van het project bepalen (en dan met name het spoorse gedeelte omdat hier de variatie ten aanzien van de diverse scope varianten in besloten ligt).

De conclusies van de review zijn onderstaand weergegeven.

Ten aanzien van de kostenraming:

Een onderzoek naar de kosten raming heeft plaatsgevonden en heeft geleid tot het algemene beeld van een op hoofdlijnen goed onderbouwde kostenopstelling van de directe kosten. De indirecte kosten zijn aan de lage kant ingeschat (wellicht een van de redenen voor het tegenvallend aanbestedingsresultaat). Het genomen voorschot op marktwerking (8%) is gezien de huidige markt zeker niet van toepassing. er is eerder sprake van een prijsverhogend effect . Gezien de grote stijging van grondstofprijzen is de jaarlijkse indexering ongewis, zeker ook met het oog op de looptijd van het spoorse deel van het project, tot ca 2014. Conclusie: indexering zorgt voor een significante kostentegenvaller.

Ten aanzien van het risicodossier:

Het proces van inventariseren van de risico's heeft een professioneel karakter door de combinatie van interviews en het gebruik van de inzichten van de aanbieders. Verder is recentelijk een risicomanagement plan opgesteld dat zal moeten leiden tot een verdere professionalisering van het risicomanagement.

OBS en ProRail hebben recentelijk hun risicodatabases gecombineerd maar er wordt nog wel op verschillende wijzen gewerkt aan het inventariseren en beheren van de risico's.

De algemene risicoreservering van € 28 mln voor het gehele spoorse deel van het project is, gezien de omvang en complexiteit van het project binnen een stedelijke context naar onze mening te laag. Wat het wel moet zijn, is met niet veel zekerheid te zeggen, aangezien het Delftse project redelijk uniek is. Wij adviseren om circa 10 % risico reservering op de spoorse scope van het project te hanteren.

Onderstaande aspecten hebben een opdrijvend risico effect:

Het SSD contract kent de noodzaak om in de eerste fase na contractering het interface tussen de civiele bouw en de spoorconstructie technisch te specificeren; het is zeer de vraag of deze activiteit zonder kostenconsequenties blijft. ProRail heeft aangegeven ze

¹ Spoorzone Delft, Strategic Project Review, fase 1; ref R00908, dd 18 maart 2008

² Spoorzone Delft, Strategic Project Review, fase 2a; ref R00910, dd 10 april 2008

voornemens is een deel van deze interface issues reeds in de onderhandelingsfase te bespreken. Ook dan blijft de vraag of dat zonder kostenconsequenties mogelijk is.

Er is gekozen om de risico's maximaal bij de opdrachtnemer te leggen. Dit is mede ingegeven om de risico's voor Delft, die partij die het aanbestedings- en uitvoeringsrisico draagt, te minimaliseren. Dit leidt echter niet per definitie tot de laagste kosten omdat de opdrachtnemer niet altijd de partij is die in zekere gevallen het risico het beste kan beheersen en die zal dat in de kostenopstelling terug laten komen. Daarnaast is het waarschijnlijk dat de opdrachtnemer bepaalde risico's geconditioneerd zal nemen. Voor deze punten zijn derhalve naar onze mening ten onrechte geen restrisico's in het risicodossier opgenomen.

Ten aanzien van dekking

Hoewel het project in oktober 2005, op grond van scope 3 met een sluitende begroting van start ging is er nu sprake van een dekkingstekort. Dit tekort wordt veroorzaakt door:

- a. Een prijsontwikkeling doordat tijdens de aanbesteding beleidskeuzes omtrent scopekeuze tot vertraging en overschrijding van de gestandsdoeningstermijn van de eerste aanbieder hebben geleid;
- b. Een door ons hoger geschat risicoprofiel;
- c. In de loop der tijd ontstane extra kosten door onvoorziene omstandigheden en niet gealloceerde kosten (kosten bouwrijp maken, Kabels en Leidingen, kosten verwerving).

Ten aanzien van scopevariëaties:

Voor de realisatie van dit project inclusief de toekomstige noodzakelijke viersporigheid zijn een aantal scope varianten ontwikkeld, zie voor een nadere beschrijving bijlage 1.

De risicoverschillen die ontstaan bij het beschouwen van de verschillende scopevarianten zijn niet of nauwelijks afhankelijk van techniek of inhoud. Men zou alleen kunnen stellen dat de risico's die samenhangen met bouwvolumes ietwat variëren, maar dat zijn marginale verschillen.

De scopevarianten zijn, mede gezien de fase van de contractering, wel duidelijk onderscheidend voor wat betreft de totale maatschappelijk kosten.

De risico's die ontstaan bij het overwegen van verschillende scopes worden beheerst door twee belangrijke aspecten:

- Een aanbestedingsrechtelijke complicatie: scopewijziging in een zeer laat stadium van de aanbesteding, nadat een preferred bidder is aangewezen kunnen leiden tot een claim van aannemers die nu zijn afgefallen. Het argument is dat deze aannemers zouden kunnen stellen dat ze bij de substantieel gewijzigde scope met invloed op bouwmethodiek wel een betere commerciële propositie hadden kunnen leveren. Dit risico leidt mogelijk ook tot vertraging en het overschrijden van de gestandsdoeningstermijn (de datum van 1 juli 2008)
- Een kostenverhoging als gevolg van inefficiëntie en grotere belasting van de Delftse samenleving.

Ten aanzien van het samenwerkingsmodel:

De BUOK van oktober 2005 heeft als instrument om risico's te alloceren en risico's te beheersen een groot deel van zijn kracht verloren. Dit wordt geïllustreerd door de volgende punten:

- Ten tijde van het overeenkomen van de BUOK was het principe van afscopen om het budget passend te maken bij een te kiezen scope als beheersmiddel voor de Gemeente Delft afgesproken. Dit was logisch met het oog op een mogelijke viersporigheid rond het jaar 2030. De referentie scope waarop de Business Case sluitend was, was scope 3;
- Als aanbestedende dienst, met de ervaring van aanbestedingsmeevallers in het recente verleden, adviseert ProRail om niet modulair (dus geen opties mee te nemen) aan te besteden, doch als ambitie voor de aanbesteding scope 2 te kiezen. Alle partijen gaan hiermee akkoord in de veronderstelling dat dit binnen het budget haalbaar was;
- Enige tijd later ontwikkelt de breed gedragen mening dat niet pas in 2030, maar veel eerder (orde 2015) viersporigheid noodzakelijk is. Dit leidt tot het aanvullen van het budget door Verkeer en Waterstaat om scope 2b mogelijk te maken; Deze beslissing wordt door alle partijen gedragen;
- Als gevolg van de wijzigende beelden ten aanzien van toekomstige viersporigheid en de discussie hieromtrent verliest men, ondanks waarschuwingen van de aanbestedende dienst, de gestanddoening termijn van aanbiedingen uit het oog; De aanbesteding moet opnieuw;
- De eerste aanbesteding laat overigens een teleurstellend resultaat zien waardoor er (binnen de familie van scope 2 varianten) in de scope moet worden bezuinigd.
- De tweede aanbesteding ronde leidt tot een eveneens teleurstellend beeld als gevolg van de prijsontwikkeling van lonen en grondstoffen; er is tekort en de mogelijkheden om de risico- en budget beheersingmiddelen toe te passen zijn niet meer effectief.
- Risico's worden in ons onderzoek hoger ingeschat dan door de projectorganisatie zelf aanvankelijk had bedacht. Dit maakt dat Delft als enige risico dragende partij niet meer in staat is om het project "te dragen".
- Deze situatie leidt tot een verkrampte houding van partijen ten opzichte van elkaar, wat in zichzelf zal leiden tot impasses in de besluitvorming met resulterende planningsuitloop en claim mogelijkheden van marktpartijen.

Onze conclusie is derhalve dat het BUOK instrument, met Delft als enige risicodragende partij, niet werkt. Zelfs niet voor de toekomst als de nu ontstane tekorten door extra bijdragen van partijen worden weggewerkt. Een herziening van het samenwerkingsmodel is ons inziens noodzakelijk voor een gezond verloop van dit project.

Ten aanzien van het niet nemen van een besluit op 15 april voor een scope (ongeacht welke scope variant):

Het niet nemen van een besluit nu zal, evenals het geval is geweest bij het heraanbesteden na maart 2007, leiden tot het verlopen van de gestanddoening termijn (1 juli 2008). Dit heeft mogelijk een driedelige consequentie:

- Prijsstijgingen (lonen en grondstoffen) kunnen weer opgevoerd worden;
- De aanbesteding van het Delftse SSD contract zal wederom worden vertraagd, het geen bij marktpartijen tot mogelijk afhaken kan leiden.
- De aanbesteding van de SSD scope zal voor de derde keer moeten geschieden. In termen van aanbesteden wordt het mogelijk dan een "besmet werk" waar de markt niet meer marktconform mee om zal gaan.

In het geval dat de besluitvorming opgeschort wordt totdat uit de landelijke Planstudie meer informatie ten behoeve van nut en noodzaak van viersporigheid blijkt, ontstaat een compleet nieuwe situatie: Indien dan alsnog een op scope 2b gelijkend project ontstaat is het per definitie een Rijksproject en dan valt de huidige bereidheid van locale en regionale partners om mee te financieren mogelijk fors tegen. De probleemhebber is dan het Rijk alleen.

Samenvattend:

- De risico's, samenhangend met het totale project worden door ons hoger ingeschat dan door ProRail;
- Bestudering van de bieding van de 'preferred bidder' heeft het risicogevoel vergroot. Het commentaar van ProRail op onze bevindingen heeft dat gevoel slechts deels weggenomen;
- Het heeft geen zin om te twisten over de hoogte van het te reserveren risicopercantage/bedrag. Van groter belang is maatregelen te nemen die:
 - Het Spoorzone project tot een gezamenlijke opgave maken, met hersteld onderling vertrouwen;
 - Met verhoudingen die een afspiegeling zijn van de natuurlijke rollen/kracht van de partijen;
 - De business case en het tenderproces van alle partijen laat zijn;
 - Gezamenlijke beheersing van de risico's afdwingen;
 - De lol en het geloof in het project terugbrengen.
- Daarmee kan een deel van het risico worden gemitigeerd
- De vraag of er nog ruimte zit in het Delftse deel van de business case is in de huidige verhoudingen niet opportuun. Als deze er al zit is gebruik voor tegenvallers bij de spoorscope nu niet verstandig. Als de rolverdeling verandert en de Business case eigendom wordt van alle partijen, dan wordt deze eventuele reserve vanzelf zichtbaar en ingezet.

In getallen betekent dit:

Tabel 1: samenvattend totaaloverzicht kosten, risico's dekking en scopevarianten

SAMENVATTEND OVERZICHT	scope (referentie is 2b)			
Item:	4	3	2a	ref
Totale kosten Spoorscope				432
Totale risico's Spoorscope				73
Totaal kosten + risico's spoor scope referentie				505
Totale dekking				422
Totaal dekkingstekort				83

Kosten voor referentie scope	505	505	505	505
Mogelijk te behalen resultaat afscopen	-51	-36	-18	nvt
Additionele kosten later alsnog naar scope 2b	158	84	44	nvt
Totaal maatschappelijke kosten realisatie scope 2b	612	553	531	505
<i>Totaal additionele maatschappelijke kosten bij afwijkende of vertraagde besluitvorming</i>	+40	+40	+40	+33
<i>Additionele risico's voor gehele Spoorzone project samenhangend met het organisatiemodel</i>	+15	+15	+15	+15

alle bedragen in miljoenen Euro's

Voor nadere onderbouwing van deze getallen wordt verwezen naar de tabellen in bijlage 2.

Voor het vervolg wordt geadviseerd:

- Dat partijen zich nadrukkelijk bewust worden van de financiële verschillen die ontstaan als scopevariatie wordt overwogen;
- Dat partijen zich nadrukkelijk bewust worden van de financiële (en mogelijk markt) consequenties van het al of niet tijdig kiezen voor scope 2a, 2b of 3;
- Dat Verkeer & Waterstaat zich nadrukkelijk bewust wordt van de gevolgen van het uitstellen van het project totdat meer over de landelijke planstudie bekend is;
- Te overwegen om de rolverdeling met de bijbehorende risicoverdeling te wijzigen zodat Delft het risico voor het vastgoed en de openbare ruimte draagt en ProRail de risico's van de aanbestedingen van alle spoorse werken krijgt in de gebruikelijke verhouding met V&W, en dat de risicobedragen van alle partijen daarmee in lijn worden gebracht;
- Te overwegen om ProRail en OBS op te dragen om tussen nu en 1 juli 2008 te komen met een incentive structuur voor gezamenlijke risicobeheersing;
- Te overwegen om extra middelen vrij te spelen ter dekking van de contractsom van het SSD contract;
- Voor de overige projectonderdelen op een later moment te overwegen om eventuele extra middelen vrij te spelen;
- Ter dekking van de overschrijding van het SSD contract toezeggingen van derden/andere overheden te harden, en andere opties te benutten;
- Per ultimo juli te besluiten tot gunning onder de voorwaarde van financieel aanvaardbare afspraken met de aannemer, financiële dekking van de aanneemsom en een adequaat systeem van gezamenlijke risicobeheersing.

Bijlage 1: Scopebeschrijving

Tabel 1-1: de kosten voor de spoorscope (voor de referentie scope 2b)

Scope	Korte beschrijving scope Station	Korte beschrijving scope Phoenixstraat	Korte beschrijving scope Kampveldweg
4	Eén tunnelbuis geschikt gemaakt voor treinbedrijf, tweede tunnelbuis in ruwbouw, niet uitgegraven (wand + dak, geen vloer)	Eén tunnelbuis geschikt gemaakt voor treinbedrijf, voor andere tunnelbuis slechts een ruimte reservering	Eén tunnelbuis geschikt gemaakt voor treinbedrijf, echter tijdelijk hogere ligging. Tweede tunnelbuis in ruwbouw met lage ligging, niet uitgegraven (wand + dak, geen vloer)
3	Eén tunnelbuis geschikt gemaakt voor treinbedrijf, tweede tunnelbuis in ruwbouw, niet uitgegraven (wand + dak, geen vloer)	Eén tunnelbuis geschikt gemaakt voor treinbedrijf, tweede tunnelbuis in ruwbouw, niet uitgegraven (wand + dak, geen vloer)	Eén tunnelbuis geschikt gemaakt voor treinbedrijf, echter tijdelijk hogere ligging. Tweede tunnelbuis in ruwbouw met lage ligging, niet uitgegraven (wand + dak, geen vloer)
2a	Eén tunnelbuis geschikt gemaakt voor treinbedrijf, tweede tunnelbuis in ruwbouw, niet uitgegraven (wand + dak, geen vloer)	Eén tunnelbuis geschikt gemaakt voor treinbedrijf, tweede tunnelbuis in ruwbouw, niet uitgegraven (wand + dak, geen vloer)	Eén tunnelbuis geschikt gemaakt voor treinbedrijf, echter tijdelijk hogere ligging. Tweede tunnelbuis in ruwbouw met lage ligging, niet uitgegraven (wand + dak, geen vloer)
2b	Twee tunnelbuizen, waarvan één geschikt gemaakt voor treinbedrijf, volledig ingericht en de andere alleen een betonnen casco	Twee tunnelbuizen, waarvan één geschikt gemaakt voor treinbedrijf, volledig ingericht en de andere alleen een betonnen casco	Twee tunnelbuizen, waarvan één tunnelbuis geschikt gemaakt voor treinbedrijf, met lage ligging. Tweede tunnelbuis alleen betonnen casco met lage ligging conform eindbeeld.
2c	Twee tunnelbuizen, waarvan één geschikt gemaakt voor treinbedrijf, volledig ingericht en de andere alleen een betonnen casco met perrons en TTI's	Twee tunnelbuizen, waarvan één geschikt gemaakt voor treinbedrijf, volledig ingericht en de andere alleen een betonnen casco met TTI's	Twee tunnelbuizen, waarvan één tunnelbuis geschikt gemaakt voor treinbedrijf, met lage ligging. Tweede tunnelbuis alleen betonnen casco met TTI's met lage ligging conform eindbeeld.
1	Twee tunnelbuizen, geschikt gemaakt voor treinbedrijf, volledig ingericht	Twee tunnelbuizen, geschikt gemaakt voor treinbedrijf	Twee tunnelbuizen, geschikt gemaakt voor treinbedrijf, lage ligging conform eindbeeld

Bijlage 2: Kosten- en risico tabellen

In de tabellen in deze bijlagen wordt een volledig overzicht gegeven van de kosten, de risico's en de dekking. Achtereenvolgens worden de volgende tabellen weergegeven:

- 2-1. De kosten voor de spoorscope op basis van de aanbidding en gecorrigeerd voor het verwachte onderhandelingsresultaat
- 2-2. De risico's voor de spoorscope
- 2-3. De totale kosten (kosten + risico's) voor de uitgevraagde spoorscope
- 2-4. Mogelijk te realiseren besparing t.o.v. de totale kosten uit tabel 3 bij afscopen
- 2-5. Additionele kosten om na afscopen weer bij scope 2b uit te komen
- 2-6. Totale maatschappelijke kosten (= som tabel 3, 4 en 5) voor de scope varianten
- 2-7. Overzicht van de dekking
- 2-8. Overzicht van het dekkingstekort (=verschil tabel 7 en 3)
- 2-9. Overzicht van impact van het niet nu nemen van een besluit of kiezen van een lagere scope dan uitgevraagd
- 2-10. Overzicht van additionele risico's op project niveau die niet toe te kennen zijn aan de spoor of stad scope en samenhangen met het organisatiemodel
- 2-11. samenvattend totaaloverzicht kosten, risico's dekking en scopevarianten

Tabel 2-1: de kosten voor de spoorscope (voor de referentie scope 2b)

KOSTEN Spoor scope	ref	Toelichting
Totale raming SSD contract	313	Uit business case 24 jan 08 (totale kosten business case 605 mln) Het SSD contract bevat de spoortunnel scope volgens scope 2b beschrijving, inclusief kabels en leidingenkosten <i>en daarnaast enkele elementen van de Stadse Scope, zijnde Inrichting Openbare Ruimte (IOR) en de Parkeergarage Spoorsingel (PSS)</i>
AF: bestellingen Delft binnen het SSD contract, zijnde IOR en PSS	-76	Om de analyse van de spoorscope (en daarmee het belang voor V&W) zuiver te houden, wordt de bestelling van Delft die om synergie redenen in de SSD scope zitten, buiten de beschouwing gehouden.
Meerkosten PEAT van scope 3 naar 2b, vergeten om te melden door ProRail	6	Op grond van melding ProRail wordt aangenomen dat de budget verruiming van V&W van € 60 mln moet worden aangevuld met de PEAT kosten. Deze worden geraamd op 18% van de opgegeven kosten van € 41 mln in de "beste Wim" memo van Remco/René (van de aldus berekende 7,5 mln is 1,5 mln verondersteld in de scope aannemer en daarmee in aanbestedingsresultaat)
Subtotaal:	243	Waarde Spoorscope in SSD contract
Totale kosten raming overige scope Spoorgedeelte	166	In deze post zijn opgenomen de kosten van de contracten voor bovenbouw, tractie en beveiliging, alsmede de kosten voor ProRail om het project te realiseren, volgens de 2b scope. De opgegeven waarde is afkomstig van ProRail. (dit bedrag is exclusief de voorziening van € 28 mln)
Subtotaal	409	Totale waarde raming Spoorscope
Aanbestedingsresultaat (voor onderhandelen) spoorgedeelte in de SSD Scope	33	De gekozen aannemer heeft een bieding liggen die € 41 mln hoger ligt dan de raming voor SSD (interview Remco Hoeboer d.d. 11 maart 2008), alleen het gedeelte voor de spoorscope hierin wordt meegenomen in de beschouwing.
Voorzien onderhandelingsresultaat met SSD aannemer, toe te schrijven aan Spoorscope	-10	Het onderhandelingsresultaat wordt door ProRail ingeschat op -10 mln (interview Remco Hoeboer en Rene Buvelot d.d. 11 maart 2008). Noot: de nadere afstemming m.n. op de interfaces tijdens de onderhandelingsfase kan dit resultaat onder druk zetten
TOTAAL Kosten Spoorscope	442	Totale waarde raming Spoorscope gecorrigeerd voor (verwacht) aanbestedingsresultaat

Tabel 2-2: risico's behorend bij de spoorscope (voor de referentiescope 2b)

RISICO'S SPOORSCOPE	ref	Toelichting
Risico's voor Spoor in risicodossier	28	Bron 'Risicolijst SZD 20080219'. (28 mln onderdeel overige Scope Spoorgedeelte)
Verhoging risico op spoor scope vanwege te rooskleurig beeld nu	15	Scope heeft nu een risico reservering van 6,5 % van het voorziene totaal. Deze wordt door het review team op 10 % van de totale spoorscope geschat (totaal 43 mln incl de reeds opgenomen 28 mln). Op basis van nadere argumentatie in deze rapportage.
Indexering, lonen en prijsstijging grondstoffen voor spoordeel in de toekomst tot aan oplevering werk	20	Volledig voor aannemer tot aan het sluiten van het contract en daarmee in aanbestedingsresultaat opgenomen, maar voor de toekomst nog een voorziene kostenpost, gezien de structurele verschillen tussen CBS index en IBOI. (Voor analyse, zie memo Remco Hoeboer 14 maart 2008). Dit bedrag is een orde grootte schatting. Moeilijk aan te geven wat het werkelijk zal worden
Meerkosten a.g.v. Onderhandelingsrisico DSM	5	Tussen budget en eis DSM zit nu nog een gat van ca € 10 mln. Een route om minnelijk te schikken wordt vooralsnog gevolgd waarmee het risico tot 5 mln gereduceerd kan worden, maar juridische procedures liggen op de loer. Gevolg bij "juridificering": aanzienlijk tijdverlies en schadevergoedingen. Advies: vooral de minnelijke route bewandelen
Interface risico's	5	Er wordt erg optimistisch gedacht over aanvullende interface kosten tussen SSD contract en andere contracten. Nu stelt de voorovereenkomst (art 3 en art 5) een ontwerpslag voor met een open karakter voor wat betreft de totaalkosten. Er zal met een redelijk hoge kans extra geld gemoed zijn met dit proces, dat overigens wel zeer verstandig is om grotere problemen in de toekomst te vermijden). Een reservering van € 5 mln. lijkt redelijk.
TOTALE RISICO'S SPOORSCOPE	73	

Tabel 2-3: optelsom van kosten en risico's behorend bij de spoorscope (voor de referentiescope 2b)

	ref
KOSTEN	432
RISICO'S	73
TOTAAL KOSTEN + RISICO'S SPOORSCOPE	505

Tabel 2-4: Mogelijk te realiseren besparing t.o.v. de totale kosten uit tabel 3 bij afscopen

	scope (referentie is 2b)				
AFSCOPEN OP BASIS VAN HUIDIGE AANBIEDING	4	3	2a	ref	toelichting
Afscopen in contract ten opzichte van huidig aanbestedingsresultaat dat gebaseerd is op scope 2b	-46	-31	-18		De inschatting is gemaakt dat de helft van de door ProRail (beste Wim memo) geraamde meerkosten voor scope 2b wordt terugverdiend in een één op één onderhandeling met de aannemer (met correctie voor het vergeten aandeel PEAT kosten, zie bij kosten) (scope 4 info komt uit powerpoint presentatie van 21 sep 2005)
Correctie risico DSM	-5	-5	0		Hiervan is nu geen sprake meer bij de verhoogde Kampveldweg
TOTAAL AFSCOPEN	-51	-36	-18		

Tabel 2-5: Additionele kosten om na afscopen weer bij scope 2b uit te komen

LATER TERUG NAAR 2B	4	3	2a	ref	toelichting
Correctie naar oorspronkelijk kostenverschil tussen lagere/hogere scopes en scope 2b	85	55	34		Referentie = beste Wim memo
Correctie voor het feit dat we in Delft opnieuw moeten bouwen	66	22	5		22 en 5 mln zijn gebaseerd op de raming die in opdracht van ProRail is gemaakt in memo van 26 februari 2007.
Restrisico DSM	2	2	0		Restrisico DSM wordt weer relevant maar door later moment in tijd kan dit beter beheerst worden
Risico impact verhoogde GWS door van wijziging wateronttrekking-regime DSM	5	5	5		Doordat de GWS omhoog kan komen dient rekening te worden gehouden met een zwaardere vloerconstructie van de tunnelbuis die later wordt gebouwd; exact bedrag nader te bepalen in fase 2
TOTAAL LATER REALISEREN 2b	158	84	44		

Tabel 2-6: Totale maatschappelijke kosten voor de scope varianten

	scope (referentie is 2b)				
	4	3	2a	ref	
Basis	505	505	505	505	Totale kosten + risico's spoorzone referentie (tabel 3)
Afscopen	-51	-36	-18		(uit tabel 4)
Terug naar 2b	158	84	44		(uit tabel 5)
TOTAAL	612	553	531	505	MAATSCHAPPELIJKE KOSTEN VOOR UITEINDELIJK SCOPE 2b

Tabel 2-7: Totale maatschappelijke kosten voor de scope varianten

Dekking kosten Spoorzone		Toelichting
Subsidie Ministerie van Verkeer & Waterstaat	275	Dit bedrag (overgenomen uit Business Case versie 24 januari 2008, pp 2008) is overeengekomen bij ondertekening van de BUOK, op 5 oktober 2005, volgens afspraak op prijspeil 2004 (€ 269 mln.), te indexeren volgens IBOI
Bijdrage van gemeente Delft uit de opbrengst verkoop grond	85	Dit is overeengekomen bij ondertekening BUOK, pp 2005. Overgenomen uit de Business Case versie 24 januari 2008
Dekking	360	Dit bedrag is beschikbaar volgens de oorspronkelijke afspraken BUOK en subsidiebeschikking van V&W d.d. 14-12-2006

Additionele dekking		Reeds genomen maatregelen voor extra dekking
Aanpassing subsidie V&W kasritme	11	Doordat er een tekort ontstaat is V&W bereid om de oorspronkelijke subsidie niet in zijn geheel in 2011 uit te keren maar gespreid volgens brief V&W 14 november 2007. Dit heeft een gunstig effect op het tekort op de Business Case, en kan als dekkingsvoordeel worden beschouwd. Door Delft wordt 5 mln berekend, door ProRail 15 mln. Onafhankelijke beschouwing onderzoekteam leidt tot een voordeel van ca 11 mln). Het is niet duidelijk of Delft uitgaat van de oorspronkelijke BUOK afspraak of van een mogelijke betaling door V&W van € 35 mln in 2007.
Extra bijdrage V&W voor toekomstvast Kampveldwegoplossing	17	Om vanuit scope 3 een slag te maken naar scope 2a, heeft de Kampveldweg geen tweede keer opgebroken te worden. Zie brief V&W van 30 juli 2007
Extra bijdrage V&W voor toekomstvast oplossing viersporigheid	32	Een aanvullende subsidie die bedoeld is om de voorbereiding voor 4-sporigheid optimaal in te zetten: een uitgegraven tweede tunnelbuis
Indexering	2	Indexering van de bovenstaande posten 17 en 32 mln naar pp 2008
Additionele dekking	62	

Totale dekking	422	
-----------------------	------------	--

Tabel 2-8: Overzicht van het dekkingstekort

	ref	
Kosten	505	Totale kosten + risico's spoorscope referentie (tabel 3)
Dekking	422	Totale dekking (tabel 7)
TOTAAL	83	DEKKINGSTEKORT

Tabel 2-9: overzicht van impact van het niet nu nemen van een besluit of kiezen van een lagere scope dan uitgevraagd

	scope (referentie is 2b)				
AANVULLEN-DE RISICO'S PROJECT	4	3	2a	2b	toelichting
Risico's als gevolg van de huidige rolverdeling in de BUOK	10	10	10	10	Het risico avers karakter en de onevenwichtige rol- en risicoverdeling zal tot spanningen en vertragingen leiden in het project. Dit geeft de aannemer en omgevingspartijen de kans om OG-partijen uit elkaar te spelen of tijdclaims in te dienen. Waarde van het risico is groot maar moeilijk in te schatten en heeft mogelijk effect op andere risico's. Dit risico is ook goed te mitigeren indien voor een andere rol- en risicoverdeling wordt gekozen.
3 architecten op stadsdeel	5	5	5	5	Onenigheid en "architecten ego" leidt tot scope - en kwaliteitsdiscussie. Inpassing en architectonische ambitie kosten meer geld dan voorzien. Meestal mondt dit ook uit in een aanzienlijk tijdrisico
EXTRA PROJECT RISICO'S	15	15	15	15	

Tabel 2-10: overzicht van additionele risico's op project niveau die niet toe te kennen zijn aan de spoor of stad scope en samenhangen met het organisatiemodel

	scope (referentie is 2b)				
	4	3	2a	2b	toelichting
Niet kiezen binnen de gestanddoenings-termijn	-	-	-	33	Na het verlopen van de gestanddoeningstermijn van de eerste aanbidding is de prijs van de tweede aanbidding met 40 mln ophoog gegaan. Indien nu niet binnen de gestanddoeningstermijn gegund wordt treedt dit risico opnieuw op. Er wordt hierbij overigens vanuit gegaan dat het uitstel enkele maanden bedraagt en niet meerdere jaren: dit zou totaal andere kostenconsequenties met zich meebrengen.
Kiezen voor andere scope dan waarop bidingen zijn gebaseerd	40	40	40		De aanbiddingen zijn gebaseerd op scope 2b. Indien er afgeschoopt wordt met de preferred bidder bestaat het risico dat de afgevalen bidders in beroep gaan en dat zou kunnen resulteren in dat de aanbesteding opnieuw gedaan zou moeten worden. Het project loopt daarmee tevens een aanzienlijke vertraging op
TOTALE ADDITIONELE KOSTEN	+40	+40	+40	+33	BIJ AFWIJKENDE / VERTRAAGDE BESLUIT-VORMING

Tabel 2-11: samenvattend totaaloverzicht kosten, risico's dekking en scopevarianten

SAMENVATTEND OVERZICHT		scope (referentie is 2b)			
Item:		4	3	2a	ref
Totale kosten Spoor scope					432
Totale Risico's Spoor scope					73
Totaal kosten + risico's spoor scope referentie					505
Totale dekking					422
Totaal dekkingstekort					83

Kosten voor referentie scope	505	505	505	505
Mogelijk te behalen resultaat afschrijven	-51	-36	-18	nvt
Additionele kosten later alsnog naar scope 2b	158	84	44	nvt
Totaal maatschappelijke kosten realisatie scope 2b	612	553	531	505
Totaal additionele maatschappelijke kosten bij afwijkende of vertraagde besluitvorming	+40	+40	+40	+33
Additionele risico's voor gehele Spoorzone project samenhangend met het organisatiemodel	+15	+15	+15	+15

alle bedragen in miljoenen Euro's