

bericht op brief van:

de voorzitter van Provinciale Staten
p.a. Statengriffie

uw kenmerk:

ons kenmerk: 15006315

afdeling: CDI

bijlage(n):

behandeld door: E.H. Heringa

doorkiesnummer: 0118-631230

onderwerp: N62 Sloeweg

verzonden:

21 APR. 2015

Middelburg, 21 april 2015

Geachte voorzitter,

Op 31 maart 2015 hebben wij u in een brief gemeld dat wij problemen voorzien rond het project N62 Sloeweg. Daarin hebben wij aangegeven dat wij een onderzoek hebben ingesteld om de stand van zaken van het project te beoordelen en te bezien welke maatregelen genomen moeten worden.

Inmiddels is het rapport van de heer Vrijdag verschenen. Hieruit blijkt dat het beeld nog aanzienlijk ongunstiger is dan enkele weken geleden werd verwacht. Wanneer wij nu maximaal bijsturen, voorzien wij een tekort op het project van ca. € 19 miljoen. Zonder ingrijpen zou dat oplopen tot ruim € 30 miljoen.

Voor wij ingaan op het rapport van de heer Vrijdag, schetsen wij u de voorgeschiedenis van het project tot nu toe.

De eerste plannen voor de verbreding van de Sloeweg en de Tractaatweg dateren van rond de eeuwwisseling. De Westerscheldetunnel is dan in aanbouw. Als die wordt opgeleverd zullen de verkeersstromen sterk wijzigen in Zeeland: er ontstaat een doorgaande route van de A58 bij Goes via de Sloeweg, Westerscheldetunnel, Sluiskilbrug en Tractaatweg naar Gent. Omdat daarnaast rekening wordt gehouden met de realisatie van een Westerscheldecontainerterminal in het Sloegebied, worden zware verkeersstromen op met name de Sloeweg verwacht. De Sloe- en Tractaatweg zijn provinciale wegen, dus de provincie zal de verbetering in principe zelf moeten betalen. Gelet op de benodigde bedragen (destijds geschat in de orde van € 85 miljoen) is steun van het Rijk onmisbaar. Gehoopt wordt op een Rijksbijdrage van 50%. In 2004 start de Provincie daarom met sparen in een "reserve N62"; het wegnummer, dat bij een Rijksweg hoort in plaats van bij een provinciale weg, is bedoeld als signaal naar het Rijk.

De lobby slaagt: in de aanloop naar de Scheldeverdragen (2006) komt het Rijk met een aanbod. De Provincie hoeft in principe niets zelf te betalen; het Rijk geeft ca. € 100 miljoen voor de verbetering van Sloe- en Tractaatweg samen, als de Provincie beide wegen verbetert en zelf het risico op meerkosten draagt. € 80 miljoen komt rechtstreeks van het Rijk, ca. € 20 miljoen is gerelateerd aan de aankoop van de Hedwigepolder door Vlaanderen. Dat bedrag lijkt voldoende: de Provincie ziet zelfs mogelijkheden om ook de aanpassingen van de aansluiting Heinkenszand op de A58 in het project onder te brengen. Besloten wordt dat het inmiddels gespaarde bedrag (€ 4 miljoen) in de reserve N62 kan worden ingezet op het realiseren van de Sluiskiltunnel. Aansluitend wordt een overeenkomst gesloten voor een wegenruil met het Rijk: het principe is dat de noord-zuid-route (N62) op termijn van het Rijk wordt, en de oost-west-route (N60/N61) van de provincie. Wat al overgedragen kan worden gebeurt op dat moment; in de overeenkomst staat verder dat na verbetering de N61 en de Sloe- en Tractaatweg met gesloten beurzen geruild zullen worden tussen Rijk en provincie. Het moment van ruil is overigens nadien, door de afspraken rondom Westerscheldetunnel en Sluiskiltunnel, wel in de tijd naar achteren geschoven.

In de voorbereidingen vanaf 2006 is toegewerkt naar een zgn. RAW-bestek, waarbij de opdrachtgever exact beschrijft wat er gerealiseerd moet worden. Op dat moment is dat de standaard werkwijze bij de Provincie; er is nog geen ervaring met andere aanbestedingsvormen, zoals geïntegreerde contracten. Bij RAW-bestekken liggen er meer risico's bij de opdrachtgever; de inschrijfprijs van aannemers kan daarom lager zijn.

In de jaren daarna ontstaat twijfel of het budget wel voldoende zal zijn: ramingen van Sloe- en Tractaatweg samen komen boven het budget uit; second opinions lijken aan te geven dat realisatie toch mogelijk zou moeten zijn. Uiteindelijk wordt in 2010 de knoop doorgehakt: voor beide deelprojecten komt taakstellend 50% van het budget beschikbaar. Dat is krap, omdat altijd werd verwacht dat de Sloeweg duurder zou moeten zijn. Desondanks vindt geen herbezinning op het basisontwerp uit 2006 of op de projectonderdelen plaats. De relatief lange voorbereidingstijd werkt tegen: de kostenstijgingen gaan aanzienlijk sneller dan de indexering die het Rijk toepast op de bijdrage, en ook de voorbereidingskosten verminderen het uitvoeringsbudget. Van indexering op de indirecte bijdrage uit Vlaanderen is in het geheel geen sprake. Gelet op de discussie over de Hedwigepolder ontstaat zelfs onzekerheid of deze bijdrage überhaupt nog wel komt. Uiteindelijk stelt het ministerie van EZ zich op aandringen van de Provincie in 2013 schriftelijk garant voor een bedrag van € 20 miljoen. Dat maakt de weg vrij voor het starten van de aanbesteding.

Als in 2013 de aanbesteding start, gaat het dus niet om een gewone provinciale weg die met provinciaal geld wordt aangelegd. Het gaat om een toekomstige Rijksweg, die het Rijk eigenlijk zelf betaalt: er is op dat moment al ruim € 40 miljoen overgemaakt door het ministerie van I&M. Het ministerie van EZ heeft zich net garant gesteld. De politieke druk is dus hoog, net als de financiële druk: uitstel van de aanbesteding zou immers alleen maar nog meer vertraging, meer voorbereidingskosten, meer verlies door indexering en nog minder zicht op realisatie betekenen.

Bij ons voorstel van april 2014 hebben wij al uiteengezet dat wij daarom bij de aanbesteding alles op alles gezet hebben om de kosten te reduceren. Desondanks is gebleken dat ophoging van het krediet onvermijdelijk was, ook bij een zo krap mogelijk budget. Ondanks de kredietverhoging werd in de planning, die toen ook ter inzage heeft gelegen, uitgegaan van taakstellende bezuinigingen van ruim € 2 miljoen. Bij de bespreking van dat voorstel is door uw staten duidelijk aangegeven dat eventuele verdere tegenvallers voor de Sloeweg binnen het (verhoogde) krediet opgelost zouden moeten worden.

Al snel blijken er onvolkomenheden. In de najaarsnota, die in september 2014 is opgesteld, meldden wij een vertraging van 7 weken, die mogelijk nog ingelopen kon worden, en financiële druk op het project.

Begin januari 2015 ontvingen wij bestuurlijk de eerste signalen dat het project Sloeweg zich ongunstig ontwikkelde. Zodra die signalen ons bereikten, hebben wij actie ondernomen om zo snel mogelijk de feitelijke situatie geheel in beeld te brengen. Mede op basis van het duidelijke politieke signaal dat tegenvallers binnen het bestaande budget opgelost zouden moeten worden, hebben wij de heer Vrijdag benaderd met de vraag of hij de mogelijkheid had om drie vragen te onderzoeken:

1. Wat zijn de oorzaken van de voorziene problemen, zijn die reëel en hoe groot worden die problemen, als we niet ingrijpen?
2. Zijn er manieren om die overschrijding in tijd en geld te verminderen tot binnen het budget?
3. Zo ja, wat zijn die alternatieven dan en zijn die (technisch en juridisch) uitvoerbaar?

Nadat de heer Vrijdag een team van specialisten heeft verzameld, is het feitelijke onderzoek onder de naam Task Force Team Sloeweg (TFT) eind februari 2015 gestart. Op dat moment werd voorzien dat het onderzoek rond april/mei 2015 afgerond zou kunnen zijn.

Lopende dat onderzoek bleek ambtelijk dat ingrijpen op operationeel niveau noodzakelijk was om kapitaalvernietiging te voorkomen. Het beeld was op dat moment verre van compleet, maar er waren leveringen van ophoogmateriaal gepland, die in ieder geval moesten worden geannuleerd om kostenbesparingen bij een ander ontwerp mogelijk te maken. Op diezelfde dag, 12 maart 2015, is ambtelijk besloten het werk op de plaatsen waar dit speelde, per direct op te schorten. Daarop hebben wij, op 31 maart 2015, besloten u actief te informeren, vooruitlopend op de rapportage van de taskforce.

In het afgelopen weekend (zaterdag 18 april 2015) hebben wij het rapport van de taskforce ontvangen. Dat rapport gaat hierbij. Enkele bijlagen, die informatie bevatten die relevant is voor toekomstige onderhandelingen, hebben wij onder voorlopige geheimhouding op grond van belangen zoals genoemd in de Wob (art. 10, eerste lid onder c en tweede lid onder b; vertrouwelijke bedrijfsinformatie en financiële belangen van de provincie) voor u ter inzage gelegd. Het financiële beeld dat dit rapport schetst is aanzienlijk ongunstiger dan de globale indicaties die wij in maart 2015 hadden.

De essentie van het rapport is dat een zeer grote overschrijding zowel in tijd als in geld is te voorzien wanneer niet snel wordt ingegrepen. De TFT verwacht, wanneer wij nu niet ingrijpen, hogere kosten van ruim € 30 miljoen (waarvan totaal € 23,3 miljoen aan hogere kosten en € 7 miljoen voor het afdekken van risico's in een nieuwe post onvoorzien) op het project Sloeweg. Door optimalisaties kan het verwachte tekort naar verwachting worden teruggebracht tot € 19 miljoen (€ 14,5 miljoen hogere kosten plus € 4,5 miljoen onvoorzien). Voor al deze bedragen geldt een bandbreedte van enkele miljoenen.

De belangrijkste oorzaken zijn volgens het rapport van de TFT fouten in het ontwerp van de viaducten (kunstwerken), toepassing van alternatieve materialen (bodemassen en immobilisaat) in hoeveelheden die niet passen binnen (gewijzigde) regelgeving en andere zaken, die leiden tot vertraging en dus ook tot claims.

De belangrijkste besparingen kunnen, zonder al te veel afbreuk te doen aan de doelstellingen, worden gerealiseerd op het knooppunt Bernhardweg-Sloeweg-Westerscheldetunnelweg, op de Bernhardweg en bij de kruising van de Drieweg met de A58. Tegelijkertijd worden enkele elementen aangepast, die in het verleden tot discussie geleid hebben (met name de inrichting van de aansluiting Molendijk).

Voor een uitgebreide beschrijving verwijzen wij naar het rapport van de taskforce.

In aanvulling op de cijfers van de TFT merken wij op dat er in het verleden enkele onderdelen bewust buiten het bestek zijn geplaatst, omdat voor die onderdelen andere contracten waren aangegaan. Het gaat dan om bewegwijzering, RVV-bebording en openbare verlichting. Bij de kredietaanvraag in 2014 zijn die elementen ten onrechte niet meegenomen. Wij willen dat alsnog verrekenen met de extra onderhoudsbudgetten die voor de Sloeweg beschikbaar zijn gesteld. Bovendien is de overdracht van enkele kleinere weggedeelten aan andere wegbeheerders niet nodig. De afkoopsom en BTW daarop kunnen vervallen. In totaal komt dan ca. € 4 miljoen minder ten laste van het projectbudget.

Het geheel overziende, komen wij tot de conclusie dat het aantal keuzes op dit moment beperkt is. Vanuit de financiële positie van de provincie en uw signaal om zoveel mogelijk overschrijdingen binnen het project op te lossen is ongewijzigd doorgaan met het project niet verantwoord. In het licht van de gehele voorgeschiedenis en de financiering van het Rijk is stoppen met het project ook geen optie. Wij zijn daarom van plan om over te gaan tot het doorvoeren van wijzigingen in het ontwerp, conform de adviezen van de taskforce, met als doelstelling om de kostenoverschrijding te minimaliseren. Ook in dat geval zullen echter aanvullende financiële middelen nodig zijn om het project af te ronden.

Om het project voort te zetten moeten er nog veel zaken worden geregeld, zoals (aanpassingen van) vergunningen, ontwerpen etc. Bij de berekeningen is de TFT er van uitgegaan dat gestart kan worden met de uitvoering van een aangepast ontwerp per juli 2015. Wanneer dat niet het geval is, zal dat tot verdere kostenstijgingen leiden.

Met het oog daarop hebben wij het overleg met alle stakeholders gestart. Dan gaat het over overleg met de opdrachtnemer en met de gemeenten Borsele en Goes, maar ook met andere stakeholders, zoals Rijkswaterstaat, het waterschap, de NV Zeeland Seaports, de NV Westerscheldetunnel moet overleg gevoerd worden. Wij zullen u op basis van de uitkomsten van al deze overleggen voor uw vergadering van 3 juli 2015 een voorstel doen voor het vervolg.

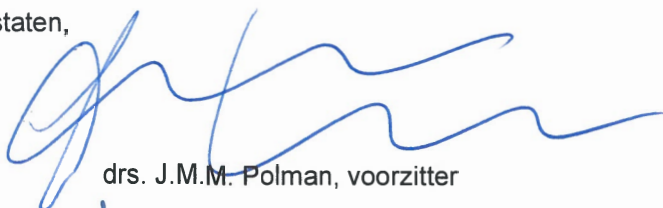
Naast de financiële afwikkeling van de Sloeweg zullen wij ook maatregelen treffen om te voorkomen dat zich bij de realisatie van de Tractaatweg vergelijkbare problemen voordoen. Wij nemen de adviezen van TFT voor de projectorganisatie en de financiële projectbeheersing over (zie hoofdstuk 6 uit het rapport van de TFT) en overwegen in aanvulling daarop om de taskforce ook bij de uitvoering van de Tractaatweg in te zetten.

In aanvulling op het rapport van de taskforce hebben wij in de afgelopen weken een feitenrelaas laten opstellen op basis van de bestuurlijke documenten in dit dossier. Dat feitenrelaas sturen wij u hierbij toe. Voor een belangrijk gedeelte betreft het hier citaten uit dienstgeheime nota's. Voor wat betreft deze citaten hebben wij de geheimhouding opgeheven. De integrale stukken waaruit wij geciteerd hebben, liggen - nog steeds onder geheimhouding - voor u ter inzage.

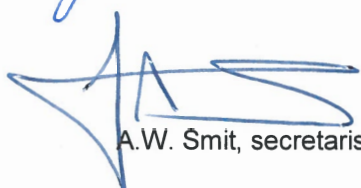
Op verzoek van de heer Haaze hebben wij daarnaast de voortgangsrapportages en verslagen van de bouwvergaderingen voor de leden van PS onder voorlopige geheimhouding op grond van belangen zoals genoemd in de Wob (art. 10, eerste lid onder c en tweede lid onder b) ter inzage gelegd bij de griffie. Openbaarmaking hiervan zal de onderhandelingspositie in het vervolg sterk schaden. Wij verzoeken u de geheimhouding op de stukken die in deze brief genoemd zijn in een volgende PS-vergadering te bekrachtigen.

Hoogachtend,

gedeputeerde staten,

A handwritten signature in blue ink, consisting of a large, stylized 'P' followed by a series of loops and a long horizontal stroke.

drs. J.M.M. Polman, voorzitter

A handwritten signature in blue ink, featuring a large, stylized 'S' followed by a horizontal stroke and a small loop.

A.W. Smit, secretaris

VERTROUWELIJK

Eindrapportage Task Force Team Sloeweg

Definitief 18 april 2015

Datum:	18 april 2015
Auteur:	Task Force Team Sloeweg
Kenmerk:	
Versie:	1.1
Status:	Definitief

Inhoudsopgave

1	Inleiding	4
2	De actuele situatie	4
2.1	Projectvoorbereiding	4
2.2	De start van het werk	5
2.3	De stand van zaken per 7 april 2015	8
2.3.1.	Financiën	8
2.3.2.	Planning	9
2.3.3.	Wegontwerp	9
2.4	Contractuele risicoverdeling	13
3	Suggesties voor kostenbesparingen	14
3.1	Kosteneffecten van mogelijke ontwerpvarianten	14
3.1.1.	Bernardweg	14
3.1.2.	Knooppunt Bernardweg-Sloeweg-Westerscheldetunnelweg	14
3.1.3.	Aansluiting Molendijk	15
3.1.4.	Knooppunt N62/A58	15
3.1.5.	Aansluiting Drieweg-A58	16
3.1.6.	Aanleg bypass tussen Sloeweg en Postweg	16
4	Keuzevoorstel van het TFT	16
4.1	Optimalisatie van het ontwerp	16
4.2	Risico's	17
4.2.1.	Het versnellingsplan	18
4.2.1.1	Werkvak 1	18
4.2.1.2	Werkvak 2	18
4.2.1.3	Werkvak 3	19
4.2.1.4	Werkvak 4	19
4.2.1.5	Vorbereidende werkzaamheden in relatie tot bestuurlijke besluitvorming	19
4.3	Onzekerheidsanalyse versnellingsplan	20
4.4	Risico's van contractwijzigingen na gunning	23
5	Vervolgtraject	24
5.1	Overleg met de opdrachtnemer	24
5.2	Noodzakelijke korte termijn acties om wijziging mogelijk te maken	24
5.3	Scope- en contractwijzigingen	25
5.4	Schoonschip actie	25

6	Lessons learnt	25
6.1	Projectorganisatie	25
6.2	Financiële projectbeheersing	26
6.3	Voorstel voor een projectplan Sloeweg tweede fase	27
6.4	Tot slot	27
7	Bijlagen	28

1 Inleiding

Eind februari 2015 is op verzoek van de provincie Zeeland het Task Force Team Sloeweg (TFT) van start gegaan. Het TFT is gevraagd om de stand van zaken van het project Sloeweg in kaart te brengen.

Het gaat daarbij om de beheersaspecten: budget, planning, wegontwerp, risico's en contractjuridische aspecten.

Na een eerste inventarisatie en analyse van de stand van zaken werd eind maart duidelijk dat er een grotere overschrijding van het projectbudget dreigde dan aanvankelijk was gedacht. Om veel "redo" kosten/ kapitaalvernietiging te voorkomen was het noodzakelijk om delen van het werk stil te leggen. In deze rapportage zal allereerst op hoofdlijnen een beeld geschetst worden van de projectfase die voorafging aan de gunning en de conditioneringfase die daarop volgde. Daarna zal de stand van zaken per 7 april 2015 worden weergegeven. Aansluitend zal de rapportage ingaan op de mogelijkheden om kosten te besparen en de opgelopen achterstand in het werk zoveel mogelijk terug te brengen. Tot slot wordt een overzicht gegeven van lessons learnt.

2 De actuele situatie

2.1 Projectvoorbereiding

De planologische inpassing van het project Verbreding Sloeweg (N62) vond plaats in de periode medio 2008 – medio 2011. Daarmee kwam de voorbereiding van dit project op gang.

Begin 2012 was het wegontwerp in detail gereed. Het ingehuurd architectenbureau startte o.a. met het opstellen van een beeldkwaliteitsplan en het ingenieursbureau maakte het detailontwerp van de kunstwerken. Vervolgens werden tal van vergunning- en ontheffingstrajecten doorlopen, de benodigde gronden werden verworven en met kabel- en leiding-beheerders werden afspraken gemaakt over noodzakelijke verleggingen. Noodzakelijke conditionerings-werkzaamheden, zoals het verplaatsen van een hoogspanningsmast en het nemen van sonderingen om zettingsberekeningen te kunnen maken, werden uitgevoerd.

De provincie maakte al in een vroeg stadium een keus voor de besteksvorm voor dit project. Het zou een traditioneel RAW bestek worden. Eind 2012 werd begonnen met het schrijven van het bestek. In het voorjaar van 2013 bleek dat de inmiddels wettelijk (Aanbestedingswet 2012) vereiste EMVI (Economisch Meest Voordelige Inschrijving) criteria het inhuren van externe inkoopexpertise noodzakelijk maakte. Het Nederlands Inkoop Centrum werd bij het project betrokken en de tenderkeuze viel op een elektronische veiling. Een niet veel voorkomende procedure voor een dergelijk (omvangrijk) werk. Zoals dat in de Aanbestedingswet is vereist, werden enkele EMVI criteria geformuleerd, waardoor het mogelijk werd om het werk op basis van prijs/kwaliteit te gunnen. De prognose voor de start uitvoering van het werk was april/mei 2014.

Door het online zetten van het bestek startte in november 2013 de aanbestedingsprocedure.

Medio januari 2014 werd duidelijk dat er extra projectkosten dreigden. Deze werden voorlopig geraamd op ruim € 10 mln. Veroorzakers waren o.a. de bijzondere vormgevingseisen die door stakeholders aan de kunstwerken gesteld werden, hogere projectkosten en tegenvallers bij het verleggen van kabels en leidingen.

In februari 2014 hebben de zes potentiële inschrijvers de EMVI documenten ingediend. Deze zijn getoetst en door de provincie geaccepteerd. Vrij snel na indiening kregen de potentiële inschrijvers hun individuele EMVI scores. Vijf van de zes inschrijvers hebben tegen deze score bezwaar gemaakt. Eén score is herzien, de vier overige bezwaren zijn afgewezen. Er is geen gebruik gemaakt van het vragen van een Voorlopige Voorziening bij de Rechtbank.

De gunning van het project vond plaats aan Boskalis voor een aanneemsom van ruim € 38 mln. Er werd een extra krediet voor dit project van € 5,3 mln beschikbaar gesteld. De afgewezen marktpartijen maakten tijdens de Alcateltermijn geen gebruik van hun bezwaarmogelijkheid.

2.2 De start van het werk

Op 25 april 2014 werd het werk opgedragen aan Boskalis. In de maand juli 2014 startte Boskalis met de noodzakelijke conditioneringswerkzaamheden in het werkterrein en controleerde de door de provincie aangeleverde onderzoeksresultaten en berekeningen.

Al snel bleek dat er veel onvolkomenheden in het bestek zaten, de geaccepteerde varianten, de ter beschikking gestelde gronddepots, de ontwerpen van de kunstwerken, het geotechnisch vooronderzoek etc., waardoor Boskalis niet met het feitelijke werk kon starten. Ook de door de provincie ter beschikking gestelde tekeningen waren niet van voldoende (detail)niveau om het ontwerp uit te kunnen voeren. Tevens bleken er een aantal tegenstrijdigheden tussen het bestek en de tekeningen voor te komen. Bovendien bleek de provincie niet in staat om alle noodzakelijke verleggingen van kabels en leidingen tijdig te realiseren. Het gevolg was o.a. dat Boskalis niet in staat was om haar capaciteit effectief en efficiënt op dit project in te zetten.

De extra kosten liepen in korte tijd op tot € 800.000,--. Deze omstandigheden leidden uiteraard tot vertraging en overschrijding van de planning.

De kunstwerken gaven inmiddels ook reden tot zorg. Zo bleken bepaalde onderdelen vormtechnisch niet uitvoerbaar zoals het ingenieursbureau dat had bedacht.

Verder bleek dat de vluchtstroken van de twee viaducten in de A58 de extra belasting constructief niet aan konden. Wegbeheerder van deze viaducten is Rijkswaterstaat. Dit gegeven had uiteraard ook gevolgen voor Budget en Planning. Bij de projectvoorbereiding was dit wellicht niet voldoende onderzocht. Bij twee andere viaducten werd uitgegaan van nieuwbouw, zonder dat onderzoek gedaan was naar de sterke-eigenschappen van het bestaande viaduct (overigens heeft het TFT dit onderzoek laten uitvoeren en de technische en financiële gevolgen in deze rapportage verwerkt).

Kort daarna stelde het onderzoeksbureau KOAC-NPC vast, dat er nog ca. 200 boringen en 35 onderzoeken aan funderingsmateriaal nodig waren om een goed beeld te krijgen van de mate van verontreiniging van het funderingsmateriaal van op te breken wegvakken. Diverse van de geplande werkzaamheden en activiteiten lagen inmiddels op het kritieke pad.

Op 8 oktober 2014 diende Boskalis een vertragingsclaim in, gespecificeerd per werkvak. De opgelopen vertraging was inmiddels ongeveer 23 weken. De vaste kosten van Boskalis werden per week geraamd op € 105.000,-- (de actuele claim is dus € 2,4 mln). Boskalis vroeg op grond van de UAV om uitstel van oplevering.

Andere tegenvallers (toepassing AEC bodemas, bewegwijzering, openbare verlichting e.d.) zorgden ervoor dat de meerkosten nog verder konden oplopen.

Inmiddels werd ook duidelijk dat niet alleen de vormgeving van de prefab elementen van enkele kunstwerken problematisch waren. Het door de provincie ingehuurde ingenieursbureau had fouten gemaakt bij het ontwerpen van de kunstwerken. Zo moest bijv. op enkele locaties de paalfundering worden aangepast en bleek de hoeveelheid betonwapening niet correct. Dit had uiteraard financiële gevolgen. Maar ook de planning van de voorbereidende werkzaamheden om tot realisatie van deze kunstwerken te kunnen overgaan kwam, als gevolg van een langer durend ontwerpproces, onder grote druk. Het ingenieursbureau is overigens aansprakelijk gesteld voor de gemaakte fouten. De provincie en Boskalis startten, naar aanleiding van de vertragingsclaim, overleg om de opgelopen achterstand gedurende de verdere duur van het project (deels) te kunnen inlopen. Daar zijn versnellingsacties voor nodig. Die kosten weliswaar extra geld, maar wellicht minder dan de geclaimde verdragingskosten van € 105.000,-- per week.

En dan speelde nog een andere kwestie, die terug te voeren is tot de varianten (tevens EMVI criteria) die inschrijvers, naast een besteksconforme aanbidding, van de provincie mochten indienen.

- I. Gelet op de grote hoeveelheid (ophoog)materiaal die in dit project gebruikt moet worden, dacht de provincie een forse kostenbesparing te bereiken door het gebruik van andere materialen dan zand mogelijk te maken. En wel, door enkele facultatieve varianten in de tender op te nemen. Boskalis koos voor het gebruik van 650.000 m3 bodemas. Dit is een restproduct dat vrijkomt bij afvalverbranding, waarvoor een negatieve prijs van enkele euro's per m3 geldt. Deze hoeveelheid bleek achteraf, gelet op de (herziene) Regeling Bodemkwaliteit, niet realiseerbaar. Achteraf wil de provincie deze (afval)stof waarschijnlijk ook niet meer in dit project gebruiken. De meerkosten van dit gewijzigd inzicht bedragen ongeveer € 3 mln, of bij volledig afzien van bodemas € 10 mln. Overigens zijn dit "sowieso kosten", als de provincie van meet af aan gekozen had voor zand als ophoogmateriaal, had dit ook geleid tot hogere kosten. Ter toelichting is hierbij een **bijlage 1** gevoegd die nader ingaat op de toepassing van AEC bodemas.
- II. Ook de tweede variant, het gebruik van immobilisaat, leidde tot verschil van inzicht tussen alle bij deze keuze betrokken partijen en hun adviseurs. Gelet op het grote risico van reflectiescheuren en milieurisico's tijdens de gebruikperiode kon de provincie het voorstel van de aannemer (achteraf)

niet accepteren. Ook deze discussie had gevolgen voor de planning. Een andere keuze leidt uiteraard tot aanzienlijke meerkosten voor de provincie.

Beide varianten zijn in de vorm van een inschrijfstaat aangeboden. De daadwerkelijk inhoudelijke toetsing van de varianten heeft niet voorafgaand aan de opdrachtverlening plaatsgevonden, maar ruim ná de definitieve opdracht. Toen bleek dat de variant met bodemas niet (volledig) haalbaar was, vanwege de gewijzigde regelgeving. Overigens zijn hierover al tijdens de inlichtingenbijeenkomst door de aannemers vragen aan de provincie gesteld. Dit heeft echter niet geleid tot aanpassing van de tendervoorwaarden. De variant met immobilisaat acht de provincie, nu bijna een jaar na aanbesteding, niet gelijkwaardig. Dit gelet op de risico's van reflectiescheuren, risico's op desintegratie van het materiaal en daardoor mogelijke uitloging van milieuvervuilende stoffen en vanwege het nadeel op het einde van de technische of economische levensduur wanneer de wegconstructie gesloopt wordt. De opdrachtgever, provincie Zeeland, blijft dan op termijn met een (chemisch) afvalprobleem zitten.

Mede dankzij deze, aanvankelijk door de provincie geaccepteerde varianten (tevens EMVI criteria) , heeft Boskalis de opdracht voor het realiseren van dit werk gekregen. Op dit aspect wordt hierna nog teruggekomen.

De projectleider Sloeweg heeft het TFT laten weten dat hij de tegenvallers aan de ambtelijke stuurgroep heeft gemeld. Naar aanleiding daarvan kreeg het projectteam in november 2014 het verzoek om meer inzicht in het risicoprofiel van het project te geven. Er werd een risicomanager aangesteld. Al snel werd duidelijk dat het projectteam niet in staat was om alle onvolkomenheden het hoofd te bieden. Het gebrekkige bestek en de kwalitatief onvoldoende projectvoorbereiding leverden zoveel problemen op in de dagelijkse aansturing van het werk, dat er van een normale projectbeheersing geen sprake meer was.

Eind 2014 is door de provincie Zeeland aan het projectteam gevraagd om een nieuw risicodossier op te zetten volgens dezelfde methode als bij de Sluiskiltunnel. Het resultaat hiervan is een risicodossier met een relatief hoog risicoprofiel. Het restrisico bedroeg ca. € 6 à 8 mln. Dit is exclusief de tot dan toe reeds bekende tegenvallers. Tegenover het restrisico dient een even grote post onvoorzien te staan.

In januari 2015 meldde Boskalis dat, bij het ongewijzigd uitvoeren van het contract, de uitloop grofweg toe zou nemen tot een jaar. In geld uitgedrukt bedroeg volgens Boskalis de vertragingsschade (52 weken à € 105.000,-) in totaal € 5,4 mln. Dit is exclusief alle andere meerkosten.

De vigerende planning van het project is de overallplanning versie 4.0. d.d. 12 mei 2014 van Boskalis. Deze planning is een maand na gunning door de opdrachtnemer formeel bij de provincie ingediend. Deze planning was op onderdelen niet volledig en qua risicoprofiel ook niet realistisch.

Doordat de provincie formeel niet heeft gereageerd op deze versie kreeg de planning automatisch de juridische status “goedgekeurd”.

2.3 De stand van zaken per 7 april 2015

Het TFT heeft allereerst een analyse gemaakt van de stand van zaken en de beheersaspecten van dit project.

2.3.1. Financiën

In april 2014 is (nadat het aanbestedingsresultaat bekend was) het projectbudget door Provinciale Staten verhoogd van € 53 naar € 58 mln. Het budget is gebaseerd op de reeds gemaakte kosten tijdens de voorbereiding (periode 2011 – 2013), de aanneemsom, de nog te verwachten (voorziene) kosten, een post onvoorzien en een (negatieve) post voor de te realiseren besparingen binnen het project.

Opbouw projectbudget	€ mln
Uitgaven in de periode 2011 - 2013	14,6
Voorziene nog te maken kosten (o.a. grondverwerving, projectorganisatie)	4,1
Aanneemsom Boskalis	38,3
Onvoorzien	3,8
Te realiseren besparingen binnen project	-2,8
Totaal	58,0

Bij de vaststelling van het budget is uitgegaan van de volgende besparingen binnen het project van € 2,8 mln: bermverhardingen € (0,7) mln, kunstwerken Molendijk en legeskosten € (1,0) mln, reservering voor kunst € (0,5) mln, minder inhuur personeel € (0,6) mln.

Bij de vaststelling van het budget zijn, naast de aanneemsom, nog € 4,1 mln aan bijkomende kosten voorzien. Het betreft kosten voor de projectorganisatie € (2,6) mln, restant kosten grondverwerving € (0,6) mln en een reservering voor kunst € (0,5) mln, vanwege onzekerheden in de schattingen is hierbij een marge van 10% € (0,4) mln bijgeteld.

Na de vaststelling van het projectbudget is gebleken dat een aantal kostenposten niet waren gebudgetteerd. Het betreft de bewegwijzering, de openbare verlichting, de RVV bebording en wegbebakening, de niet compensabele btw en de eventuele afkoopsommen voor overdracht van onderdelen van het werk aan andere beheerders.

Het TFT heeft inmiddels begrepen dat deze uitgaven door de provincie niet tot de directe projectkosten Sloeweg worden gerekend. Voor de volledigheid worden de kosten in deze rapportage wel meegenomen.

Stand budget per 7 april 2015

Het bestek is aangenomen voor € 38,295 mln. Per 7 april 2015 is van de aanneemsom € 7,8 mln verwerkt volgens de termijnen. Het bedrag aan opgedragen meerwerk is nu al € 2,1 mln. Daarnaast is inmiddels ook € 1,2 mln aan bijkomende kosten besteed (opdrachten aan derden).

Het projectbudget is € 58 mln. Vanuit de projectadministratie zijn al meerkosten voorzien van € 1,8 mln. Hierin zijn inbegrepen de voorbereidingskosten, de aanneemsom en de overige gerealiseerde uitgaven,

verplichtingen en reserveringen. De nog te verwachten meerkosten zijn echter aanzienlijk hoger dan € 1,8 mln. Deze meerkosten zijn toe te schrijven aan tekortkomingen in het bestek en de werkvoorbereiding, omissies in de projectraming, onvoldoende inschatting van de projectrisico's en onvoorziene omstandigheden. In november 2014 is begonnen met het opstellen van een gestructureerd Risicoregister. Dit is door het TFT in maart 2015 gebruikt als input voor de eerste schatting van de extra projectkosten (**Bijlage DG1**). Daarbij moet opgemerkt worden dat nog niet alle extra kosten en overschrijdingen volledig in beeld zijn. Daarom is gewerkt met een (gemiddeld) bedrag met daarbij een te hanteren bandbreedte.

Geschatte projectkosten (€ mln) (op basis van ongewijzigde besteksuitvoering)

Projectbudget	58,0
Reeds voorziene meerkosten	1,8
Voorziene extra te maken kosten	21,5 +/- 4,5
Reservering voor onvoorzien	7,0 +/- 1,0
Prognose totaal te verwachten kosten	88,3 +/- 5,5

2.3.2. Planning

Zoals in paragraaf 2.2 is gemeld, is door de opgelopen vertraging een uitloop van ca. één jaar gemeld door Boskalis. De provincie heeft deze planning niet goedgekeurd. Dit vormt nog onderdeel van de onderhandelingen met Boskalis.

2.3.3. Wegontwerp

De belangrijkste doelstelling van het project is de capaciteit van de Sloeweg te verbeteren en deze om te vormen tot een dubbelbaans stroomweg. Dit als onderdeel van een totale verbetering van de route via de N62 van Goes naar Gent.

Gesteld kan worden dat met het huidige ontwerp op een "luxe" wijze aan deze doelstelling wordt voldaan. De luxe komt vooral tot uiting in de vorm van de aansluitingen, het aantal en de vorm van de kunstwerken en de aandacht voor landschappelijke inpassing. Voorts is in het project de verdubbeling van een deel van de Bernardweg opgenomen, hetgeen niet tot de doelstelling behoort en verkeerskundig ook geenszins noodzakelijk is.

2.3.3.1 Verkeersonveilige situaties

Het TFT constateert een aantal punten in het wegontwerp die gekenmerkt kunnen worden als verkeersonveilige oplossingen, t.w.:

1. De aansluiting van de Molendijk op de N62, waarbij op alle verbindingswegen links in- en uitgevoerd moet worden. Dit ontwerp voldoet niet aan de ontwerprichtlijnen van de CROW publicatie 164b. Links invoegende vrachtauto's moeten invoegen op de "snelle" rijstrook en vervolgens nog een keer van rijstrook wisselen naar de rechter rijstrook, dit alles met beperkt zicht (in de rechter buitenspiegel). Organisaties van vrachtvervoerders hebben eerder gevraagd

om dit ontwerp aan te passen. Ook tijdens de inspraak op het bestemmingsplan is dit punt aan de orde geweest. Het heeft echter niet geleid tot aanpassingen van het ontwerp.

2. In het knooppunt Bernardweg-Sloeweg-Westerscheldetunnelweg komen voor een aantal verkeersstromen eveneens situaties voor waarbij links moet worden in- of uitgevoerd. Verkeer van de Bernardweg naar de Sloeweg moet eerst links uitvoegen en vervolgens links invoegen. Verkeer vanaf de Westerscheldetunnelweg naar de Bernardweg moet links uitvoegen.
3. De tunnels in het knooppunt Bernardweg-Sloeweg-Westerscheldetunnelweg vormen zicht-belemmerende elementen, waardoor het noodzakelijk is de maximum snelheid terug te brengen naar 60 km/uur. Verder ontstaat door de ligging van een bocht in de weg, die door een rechte tunnel wordt gevoerd, misleiding van de weggebruikers. Hier moet tenminste de geleidebarrier die nu parallel aan de tunnelwand is voorzien, parallel worden geplaatst aan de rijstrook.
4. De aansluitboog van de N62 naar de A58 (richting Middelburg) heeft een (te) kleine boogstraal. De boogstraal van R=65 meter is te klein voor een ontwerpsnelheid van 50 km/uur. Gezien de ligging achter een topboog in het lengteprofiel en achter de bermbeveiliging nabij het viaduct is de boog ook lastig detecteerbaar voor het verkeer vanaf de N62. Bij de Sluiskiltunnel is om deze reden (na waarschuwingen in de gehouden Verkeersveiligheidsaudit) in een soortgelijke situatie het ontwerp aangepast en de boogstraal vergroot naar R=85 meter, hetgeen overeenkomt met een snelheid van 50 km/uur.
5. De afgaande boog in de aansluiting van de Drieweg op de A58 heeft eveneens een te kleine boogstraal (R=70 meter). Ook voor deze boog geldt dat deze niet voldoet aan de dimensionering voor een boog met een ontwerpsnelheid van 50 km/uur.
6. Op het wegtracé van de N62 zijn geen pechhavens voorzien. Hiermee ontstaan onveilige situaties wanneer weggebruikers langs de weg moeten stoppen vanwege pech. De bermen zijn niet geschikt om in dergelijke situaties te parkeren. Gevolg zal zijn dat weggebruikers deels op de rechter rijstrook zullen stoppen. In het wegontwerp dienen pechhavens te worden opgenomen.
7. De lengte van het weefvak tussen de aansluiting Heinkenszand en de afrit van de A58 naar de Sloeweg voldoet niet aan de hiervoor geldende ontwerprichtlijnen.

2.3.3.2 Wegconstructies

Ten aanzien van de wegconstructies van de Sloeweg wil het TFT de volgende bevindingen omtrent het gebruik van AEC bodemas en immobilisaat uiteenzetten. Verder wil het TFT ook haar bevindingen rond de verhardingsberekeningen en de kunstwerken weergeven.

AEC bodemas

In het contract is het inschrijven met alternatief ophoogmateriaal toegestaan (onder IBC-condities). De volgens het bestek maximaal mogelijke en toegestane hoeveelheid is 650.000 m³. De aannemer heeft van deze mogelijkheid gebruik gemaakt door in te schrijven met het gebruik van AEC bodemas tot de maximale hoeveelheid van 650.000 m³. AEC bodemas is de as die overblijft bij de verbranding van afval. Dit materiaal is zwaar verontreinigd met chemische stoffen. Onder bepaalde voorwaarden is het gebruik in grootschalige ophogingen echter toegestaan.

Het gebruik van AEC bodemas levert een aanmerkelijk financieel voordeel op. Daartegenover staat voor de eigenaar/beheerder een aanzienlijk milieurisico. Ook ontstaat een afvalprobleem op het moment dat, als gevolg van een reconstructie, (een deel van) de ophoging moet worden ontgraven.

Landelijk zijn voorbeelden bekend waarbij lekkage of uitloging optreedt die leiden tot milieuproblemen met het grondwater. Rijkswaterstaat heeft in het verleden op een aantal locaties dit materiaal toegepast. Inmiddels zijn daar de faalkosten tijdens de gebruikperiode zeer hoog en overstijgen die de ooit bereikte besparingen tijdens de aanleg. Om deze reden is Rijkswaterstaat zeer terughoudend met deze toepassingen en wordt in een periode van vijf jaar het gebruik van AEC bodemas in infraprojecten volledig afgebouwd. Voorts heeft Rijkswaterstaat, aanvullend op de wettelijke toepassingsvoorwaarden, aanvullende voorwaarden aan het gebruik van AEC bodemas gesteld, met het oog op het verkleinen van de risico's.

De toepassing van AEC bodemas geeft ook een beperking op het toepassen van wegmeubilair (denk aan portalen met fundering) en aan beplantingen van opgaande bomen. De combinatie van beplanting van (hoge) bomen en een folieafdekking in de ondergrond is niet wenselijk of zelfs niet mogelijk.

Deze risico's zijn door de provincie niet of niet voldoende in haar afweging betrokken.

Voorts is gebleken dat de in het bestek genoemde hoeveelheid gebaseerd is op onjuiste aannames. Zo is de laatste wijziging van het besluit Bodemkwaliteit niet in het besteksontwerp verwerkt. Verder is over het gebruik van AEC bodemas niet vooraf gecommuniceerd met Rijkswaterstaat. Dit heeft ertoe geleid dat op het grondgebied van het Rijk deze toepassing niet werd toegestaan. Dit leidt tot een maximaal toepasbare hoeveelheid van 440.000 m³. Het verschil tussen de bestekshoeveelheid en de maximaal toepasbare hoeveelheid moet worden vervangen door zand. Dit leidt tot extra kosten van ruim € 3 mln.

Immobilisaat

In het bestek is voorts de mogelijkheid opengelaten voor de aannemers om in te schrijven met een andere verhardingsconstructie dan in het bestek is bepaald. Voorwaarde is evenwel dat met een sterkteberekening wordt aangetoond dat de constructie gelijkwaardig is. Boskalis heeft hiervan gebruik gemaakt en ingeschreven met een stijve fundering van immobilisaat in combinatie met een relatief dun asfaltpakket. Immobilisaat is (chemisch) verontreinigde grond of baggerslib, dat wordt gebonden met cement. Rekentechnisch is door Boskalis aangetoond dat dit gelijkwaardig is aan de besteksconstructie. Door de cementbinding is de chemische verontreiniging immobiel gemaakt, opdat geen uitloging kan plaatsvinden.

Echter, in het bestek is niets bepaald over de risico's van alternatieve verhardingsconstructies. Zo is bij de door de aannemer aangeboden verharding het risico op reflectiescheuren in het asfalt groot. De scheuren worden veroorzaakt door krimp in de wegfundering waardoor deze scheurt en de scheuren zich doorzetten tot in het asfalt. Deze scheurvorming zal zich in de gebruikperiode manifesteren en dientengevolge hoge onderhoudskosten met zich mee kunnen brengen.

Verder bestaat het risico dat tijdens de gebruikperiode de cementbinding afneemt en alsnog uitloging van verontreinigingen naar de bodem kan plaatsvinden. Rijkswaterstaat heeft op in het verleden aangelegde funderingen van zandcement geconstateerd dat de binding op langere termijn afneemt en het materiaal langzaam verkorrelt. Voorts ontstaat een (chemisch) afvalprobleem zodra een deel van de fundering moet worden opgebroken of vervangen.

De provincie is zich niet, of althans niet voldoende, bewust geweest van deze risico's.

Verhardingsberekening

De in het bestek opgenomen verhardingsconstructie is berekend op basis van onjuiste uitgangspunten met betrekking tot verkeersintensiteiten; het lijkt erop dat met dubbele intensiteiten is gerekend. De berekening en het ontwerp moeten derhalve op dit aspect worden gecorrigeerd.

Verharde bermen

De verharde bermen zijn ontworpen conform de “standaard” profielen van de provincie. De breedte van de verharde berm is daardoor aanzienlijk groter dan die in de betreffende ontwerprichtlijnen wordt voorgeschreven. Op dit punt kan binnen de reikwijdte van de ontwerprichtlijnen een besparing in het project worden doorgevoerd.

Kunstwerken

Het ontwerp van de kunstwerken blijkt op een aantal punten niet correct te zijn uitgevoerd. Zo zijn er fouten gemaakt bij het bepalen van de lengte van de funderingspalen en de hoeveelheid wapening. Verder zijn de ontworpen randliggers en de randelementen niet “maakbaar” en moest het ontwerp hiervan worden aangepast.

De kunstwerken 7 en 8 (Drieweg) kunnen mogelijk vervallen. Niet onderzocht is of gebruik gemaakt zou kunnen worden van het bestaande viaduct voor het geleiden van in- en uitvoegend verkeer. Vanuit het TFT wordt die actie alsnog uitgevoerd.

In het ontwerp is voorzien in het aanleggen van weefvakken over de vluchtstrook van het bestaande viaduct in de A58 over de Stelledijk. Tijdens de uitvoering is gebleken dat dit viaduct daarvoor niet geschikt is. Vanuit het TFT wordt een second opinion op de sterkteberekening van dit viaduct uitgevoerd.

Architectuur en vormgeving hebben een belangrijke rol gespeeld bij het ontwerp van de kunstwerken en is een sterk kostenverhogende factor gebleken.

Niet voorzien is in het toepassen van een anti graffiti behandeling van de kunstwerken. Zeker in de landbouwtunnels kan graffiti worden verwacht. De extra aandacht voor vormgeving gaat op die manier teloor en de wegbeheerder krijgt te maken met hoge kosten.

2.4 Contractuele risicoverdeling

Bij een ingreep in de openbare ruimte, zoals het project N62 Sloeweg, zijn vele partijen betrokken. De opdrachtgever (provincie Zeeland) en de opdrachtnemer (Boskalis) spelen de hoofdrol in het ontwerp- en realisatieproces. De wijze waarop partijen met elkaar samenwerken in een project hangt mede af van de besteksvorm en de daarbij horende taak- en risicoverdeling.

Om een bewuste keuze tussen de mogelijke besteksvormen te kunnen maken worden meestal vier aspecten geanalyseerd:

- De ontwikkelingen en de omgeving
- De interne organisatie van de opdrachtgever
- De projectkarakteristieken
- De financiering

Het staat opdrachtgevers in principe vrij om een keuze te maken uit een scala van contracteer-mogelijkheden.

Zo is er de traditionele vorm, waarbij een opdrachtgever het werk beschrijft, ontwerpt, specificeert en aanbesteedt (al dan niet met inhuur van externe deskundigheid). Een marktpartij (aannemer) verzorgt dan alleen de uitvoering.

Maar er is ook een geïntegreerde bouworganisatievorm, waarbij een marktpartij zowel het ontwerp als de uitvoering verzorgt: Design & Built/Construct etc.

Tussen deze uitersten bestaan vele combinaties die maatwerk mogelijk maken.

Juridisch geldt het uitgangspunt dat risico's worden toegekend aan de partij die ze het beste kan beheersen. Daarom is het belangrijk dat risico's ruim voor het in de markt zetten worden geëlimineerd, dan wel toegedeeld aan een partij. In traditionele bestekken is de verdeling van risico's al "standaard" geregeld. De uitvoeringsrisico's liggen bij de aannemer. Alle andere risico's liggen bij de opdrachtgever. Tot die andere risico's behoren bijvoorbeeld ontwerpfouten, ontbrekende of gebrekkige onderzoeksresultaten. Maar ook de vertragingsschade die ontstaat als gevolg van een ondeugdelijk of onvoldoende bestek.

Op dit punt is veel (bevestigende) jurisprudentie aanwezig. Het is voor een zelf ontwerpende opdrachtgever van groot belang om alle tenderdocumenten zorgvuldig op te stellen en bij twijfel de documenten vooraf extern te laten reviewen. Immers, onduidelijkheden en fouten komen onherroepelijk aan het licht zodra de aannemer het werk in uitvoering neemt.

De provincie heeft gekozen voor een traditioneel bestek. Daardoor komen nagenoeg alle ontwerp- en daar uit voortvloeiende vertragingrisico's voor rekening van de opdrachtgever, i.c. de provincie Zeeland.

3 Suggesties voor kostenbesparingen

3.1 Kosteneffecten van mogelijke ontwerpvarianten

Binnen het project Sloeweg zijn door aanpassingen van het ontwerp nog kostenbesparingen mogelijk. Het project is in een aantal opzichten erg ruim opgezet. Zonder al teveel afbreuk te doen aan de doelstellingen van het project kunnen (nu nog) kostenbesparingen worden gerealiseerd. De mogelijkheden hiertoe zijn geïnterpreteerd. Van alle mogelijke opties zijn ook de effecten op de planning, de planologie, de doorstroming en de verkeersveiligheid indicatief aangegeven.

Bij inpassing van deze ontwerpvarianten wordt een besparing bereikt op de bouwkosten. Ook wordt bij toepassing van één of meerdere varianten het risicoprofiel van het project verlaagd. Daar tegenover staat dat aan Boskalis een compensatie voor gemaakte kosten, herstelkosten, annuleringskosten en winstderving moet worden vergoed. Daarnaast zullen extra kosten gemaakt moeten worden voor (her)ontwerp en voorbereiding.

In de **Bijlage DG3** wordt een overzicht gegeven van mogelijke besparingen binnen het project. De ingeschatte kostenbesparingen zijn indicatief en met een zekere bandbreedte.

Toepassen van variant 3 bij de Molendijk levert geen kostenbesparingen op en naar verwachting ook geen kostenstijgingen. Wel wordt een verkeersonveilige situatie in het ontwerp verbeterd. Variant 4c betreft geen kostenbesparende optie, maar een variant om de kwaliteit van het ontwerp te verbeteren. Deze variant is niet kostenbesparend maar levert extra kosten op.

3.1.1. Bernardweg

Het is te overwegen om de verdubbeling van de Bernardweg vanaf de Frankrijkweg tot aan de Sloeweg achterwege te laten. Dit doet geen afbreuk aan de doorstroming. Indien deze maatregel wordt ingepast vervalt kunstwerk 1 (viaduct) en worden aanzienlijke besparingen bereikt in de hoeveelheid wegverharding.

3.1.2. Knooppunt Bernardweg-Sloeweg-Westerscheldetunnelweg

Het knooppunt Bernardweg-Sloeweg-Westerscheldetunnelweg is zeer complex vormgegeven. In het knooppunt zijn drie kunstwerken opgenomen. Het aantal in- en uitvoeringen is aanzienlijk en een deel daarvan is ontworpen aan de linkerzijde van de rijbaan. Dit levert verkeersonveilige situaties op. Vanuit de vervoersorganisaties zijn hierop (terecht) eerder al aanmerkingen gemaakt, die echter nooit in het ontwerp zijn verwerkt. Op deze kunstwerken zijn forse kostenoverschrijdingen te verwachten. De kunstwerken liggen bovendien op het kritieke pad van de planning.

Het is te overwegen om de vorm van het knooppunt te wijzigen. Hiervoor is een ongelijkvloerse (2) en een gelijkvloerse variant (2a) geschetst. Bij de ongelijkvloerse oplossing wordt in het noordoostelijk kwadrant een trompet-aansluiting gerealiseerd met één viaduct. Het ontwerp past niet binnen de ruimte van het project. Een aanvullende planologische procedure is nodig, alsmede extra grondaankoop

(Zeeland Seaports). De realisatie van de aansluiting Bernardweg-Sloeweg-Westerscheldetunnelweg zal hiermee minimaal één jaar uitgesteld worden en daarmee ook forse kostenconsequenties hebben.

Een andere oplossing is om af te zien van een ongelijkvloerse aansluiting en een gelijkvloerse aansluiting met 50 % conflictvrije stromen te realiseren. De aansluiting bestaat uit een (grote) rotonde (bekend als de Joure-oplossing), met in elke richting een bypass. De capaciteit van deze oplossing is ruim voldoende om het verkeersaanbod te verwerken. Door deze oplossing in te passen kan de achterstand op de planning in één klap worden geëlimineerd.

Het TFT heeft een verkeerskundige berekening laten uitvoeren naar de doorstroming van het verkeer op deze rotonde. Hieruit is gebleken dat ruimschoots wordt voldaan aan de normen ten aanzien van de capaciteit. Er is nog een verdere groei van het verkeer met 30% mogelijk voordat de kritische waarde voor de doorstroming ($I/C = 0,8$) wordt bereikt.

3.1.3. Aansluiting Molendijk

In paragraaf 2.3.3.1 is de onwenselijkheid (lees verkeersonveilige situatie) van de aansluiting toegelicht. Het TFT heeft naar een verkeersveilige oplossing gezocht en deze gevonden door het aanpassen van de vorm van de aansluiting, waarbij de hoofdrijbaan centraal wordt gehouden en de verbindingswegen rechts in- en uitvoegen. Hierdoor kan een meer verkeersveilige aansluiting worden verkregen. Aan beide zijden van de rijbaan is in de Molendijk een rotonde c.q. kruispunt geprojecteerd. Het is mogelijk deze oplossing te projecteren binnen de grenzen van het bestemmingsplan en de eigendomsgrenzen.

Voorts is het mogelijk om in de aansluiting Molendijk een kostenbesparing te bereiken door het achterwege laten van de kunstwerken 5a, 5b en 6a. Dit zijn keerwanden die uitsluitend dienen voor de vormgeving. Verkeerstechnisch en civieltechnisch hebben deze keerwanden geen functie. Door de keerwanden achterwege te laten kan een kostenbesparing worden bereikt van ca. € 0,7 mln. Ook is het mogelijk de extra brede berm van de Molendijk achterwege te laten. Deze uitbreiding van de oprit is ca. 20 meter breed en heeft geen civieltechnische of verkeerstechnische functie. Hiermee kan een kostenbesparing worden bereikt van € 0,3 mln.

3.1.4. Knooppunt N62/A58

Het bestekontwerp voorziet in een geheel nieuwe aansluiting in het oostelijk kwadrant van het knooppunt. De bestaande verbindingswegen in het noordelijk kwadrant komen te vervallen. Door het benutten en verbeteren van deze bestaande verbindingswegen kan een ongelijkvloerse aansluiting worden gerealiseerd tegen een fractie van de kosten van het huidig ontwerp. De oplossing zal voldoende capaciteit hebben om het verkeer af te wikkelen, maar voldoet wat betreft boogstralen echter niet aan de gangbare ontwerpnormen. In het nieuwe bestemmingsplan hebben de bestaande toe- en afritten geen verkeersbestemming meer, zodat dit ontwerp niet past binnen het huidige bestemmingsplan.

Een andere mogelijkheid is om de afrit van de A58 naar de N62 krappert te ontwerpen, zuidelijk langs de woning aan de Stelledijk. De woning die in het bestekontwerp tussen de aansluitlus en de A58 komt te

staan komt daardoor buiten de aansluitlus. Voor de verkoopwaarde van de woning is dat gunstig. Ook is het (in dat geval) niet nodig om kunstwerk 11 (tunnel) te bouwen (mits alle gronden binnen de lus zijn/worden aangekocht). Bij deze oplossing zou eveneens een aanpassing van het bestemmingsplan noodzakelijk zijn.

In het huidige ontwerp is de afrit gedimensioneerd met twee rijstroken. De afrit direct van de A58 heeft echter slechts één rijstrook. De uitbreiding naar twee rijstroken kan plaatsvinden bij de samenvoeging ten zuiden van de A58, waar het verkeer vanaf de A58 (Middelburg) erbij komt.

De aansluitboog N62 – A58 (richting Middelburg) is (te) krap bemeten. De boogstraal van R=65 meter is te krap voor een ontwerpsnelheid van 50 km/uur. Gezien de gestrekte vormgeving van de uitvoegstrook en de ligging achter de topboog van het alignement en achter het viaduct, is het zicht op de boog niet optimaal. Het is uit oogpunt van verkeersveiligheid zeer wenselijk om de boogstraal te vergroten naar R=85 meter. Daarvoor is voldoende ruimte aanwezig.

3.1.5. Aansluiting Drieweg-A58

In de aansluiting van de Drieweg op de A58 zijn twee nieuwe viaducten geprojecteerd. Door een aanpassing van het wegontwerp is het mogelijk om voor de in- en uitvoegingen van en naar de A58 gebruik te maken van het bestaande viaduct. Dit viaduct zal waarschijnlijk wel versterkt moeten worden. In de voorbereiding is niet onderzocht of het viaduct sterk genoeg is, of dat versterking nodig is, dan wel nieuwe viaducten gebouwd moeten worden. Nieuwe sterkteberekeningen wijzen uit dat de nieuwe situatie geen nadelige invloed heeft op de sterkte van het viaduct. Met Rijkswaterstaat wordt nader overleg gevoerd over het benutten van het bestaande viaduct, waarbij de geprojecteerde nieuwe viaducten zouden kunnen vervallen.

3.1.6. Aanleg bypass tussen Sloeweg en Postweg

Door de aanleg van een tijdelijke weg tussen de Sloeweg en de Postweg kan een aanzienlijke versnelling van de planning worden bereikt. Dit heeft direct een positief effect op het kostenprofiel, omdat hiermee de vertragingsschade teniet wordt gedaan. De investeringen in deze bypass € (0,3) mln worden ruimschoots terugverdiend, doordat hierdoor de inmiddels opgetreden vertraging in het project weer kan worden ingehaald.

4 Keuzevoorstel van het TFT

4.1 Optimalisatie van het ontwerp

De wens om te komen tot maximale kostenreductie heeft ertoe geleid dat het TFT heeft gezocht naar forse besparingsmogelijkheden, die in potentie realiseerbaar en succesvol zijn. Gelet op de zeer grote bestaande- en dreigende overschrijdingen in tijd en geld kunnen dit uiteraard geen beperkte ingrepen zijn. Er moesten alternatieven gevonden worden die er ook voor zorgen dat het Werk weer binnen de

vigerende mijlpaal opgeleverd kan worden. Daarmee wordt in ieder geval financiële vertragingsschade voorkomen.

In overleg met de provincie is uit de mogelijke varianten een selectie gemaakt. Deze selectie is nader uitgewerkt. Het betreft de varianten 1, 2a, 3, 3a, 5 en 6. Deze varianten worden het meest kansrijk geacht.

Uitgangspunt bij deze keuze is geweest dat de ontwerpvarianten moeten passen binnen het vastgestelde bestemmingsplan en moeten leiden tot een besparing van de kosten en tot een verkleining van de termijnoverschrijding. Hierdoor vallen de varianten 2, 4, 4a en 4c af. Variant 4b is niet verder in beschouwing genomen, omdat de te bereiken kostenbesparing niet opweegt tegen het verlies aan kwaliteit.

Vergelijking

Toepassen van de genoemde ontwerpopties (de combinatie van de varianten 1, 2a, 3, 3a, 5 en 6) is vergeleken met uitvoering van het bestaande ontwerp. Uit de kostenvergelijking blijkt de totale projectkosten na doorvoering van dit pakket aan maatregelen begroot zijn op € 77 mln +/- 4 mln. Hierin zijn alle projectkosten inbegrepen waaronder reeds gemaakte kosten, de reservering voor het restant van de aanneemsom, de voorziene extra kosten, de besparingen door aanpassing van het ontwerp, de herstellkosten, annuleringen, compensaties en extra kosten herontwerp).

Concluderend kan gesteld worden dat de projectkosten, die in de bestaande situatie begroot zijn op € 88 mln +/- 5,5 mln, in de geoptimaliseerde situatie kunnen worden teruggebracht naar € 77 mln +/- 4 mln. Oftewel, er kan een besparing bereikt worden van ca. € 11 mln.

Deze cijfers vormen nog onderwerp van onderhandeling met Boskalis en dienen vertrouwelijk behandeld te worden.

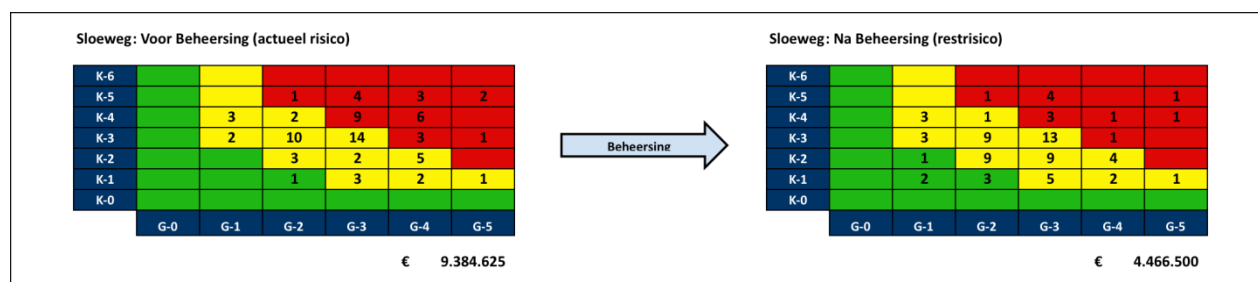
Vanwege het vertrouwelijke karakter van dit rapport is de onderbouwing van dit bedrag niet in dit rapport opgenomen maar beschikbaar in **Bijlage DG3**.

4.2 Risico's

Door het TFT zijn een aantal wijzigingen “doorgevoerd” die nieuwe risico's introduceren. Vanwege het vertrouwelijke karakter zijn deze apart benoemd in **Bijlage DG1**. Deze wijzigingen hebben tot gevolg dat risico's uit het oude risicodossier komen te vervallen, waardoor er een gunstiger risicoprofiel voor het resterende werk overblijft.

Het TFT stelt een aantal ingrijpende beheersmaatregelen voor die voor een groot deel nog moeten worden uitgevoerd. Het nemen van deze beheersmaatregelen leidt ertoe dat de restrisico's afnemen. De extra risico's die worden geïntroduceerd door de wijzigingen van het TFT zijn meegenomen in het risicoprofiel van de Sloeweg.

Door de acties van het TFT komen er echter ook risico's te vervallen die in het oorspronkelijke risicodossier waren vermeld. Hierdoor ontstaat een nieuw risicoprofiel voor de Sloeweg welke in de volgende afbeelding is weergegeven.



Hieruit komt naar voren dat het restrisico voor de realisatie van de Sloeweg ca. € 4,5 mln bedraagt. Om het project te kunnen voltooien is op dit moment dus een post onvoorzien nodig van € 4,5 mln. Het risicoprofiel van de Sloeweg verbetert dus sterk na de interventie van het TFT.

4.2.1. Het versnellingsplan

De in deze rapportage aanbevolen optimalisaties zijn verwerkt in een versnellingsplanning d.d. 7 april 2015. Welke is toegevoegd als **Bijlage DG2**. Hieronder volgt een toelichting op deze versnellingsplanning.

4.2.1.1 Werkvak 1

In dit werkvak worden de kunstwerken 7 en 8 geschrapt. Deze kunstwerken maakten deel uit van de toe- en afritten A58 ter hoogte van de Drieweg. Het laten vervallen van deze kunstwerken betekent wel dat het ontwerp van de toe- en afritten verruimd dient te worden. Dit lijkt te passen binnen de bestemmingsplangrenzen (uitgangspunt). Voor de te verleggen kabels en leidingen (glasvezel RWS en DELTA) heeft deze verruiming geen gevolgen.

De bouw van beide kunstwerken is uit de versie 4.0 planning geschrapt. Verder zijn de doorlooptijden van de ophoogslagen (inclusief zettingstijden) van de toe- en afritten A58 ter hoogte van de Drieweg aangepast. Twaalf ophoogslagen en zes maanden zettingstijd resulteert in een doorlooptijd van tien maanden. Deze activiteit zal hierdoor in de winterperiode van 2015 zijn afgerond, waarna de aannemer zijn verhardings- en inrichtingsactiviteiten na de winterperiode kan uitvoeren. Werkvak 1 zal hierdoor in mei 2016 zijn afgerond.

4.2.1.2 Werkvak 2

Werkvak 2 kenmerkt zich door een scope-uitbreiding (aanleg tijdelijke wegconstructie) die erin resulteert dat een kritieke relatie in de planning verdwijnt. Alle toe- en afritten van de A58 dienen namelijk gereed te zijn, alvorens de N664 geamoveerd mag worden. Het uit het baanlichaam vrijgekomen zand, wat benodigd is voor werkvak 3, zou dan pas afgegraven kunnen worden. In de vigerende planning versie 4.0 was dit voorzien in augustus 2015. Flinkke vertragingen in de aanleg van de toe- en afritten A58 hebben dit moment fors naar achteren gedrukt (zes maanden). Door nu een bypass ter hoogte van de N664 aan te leggen, kan het verkeer van de N664 worden omgeleid waardoor deze tijdig kan worden geamoveerd, zodat het vrijgekomen zand conform planning naar werkvak 3 kan worden getransporteerd. Als de toe-

en afritten A58 in gebruik zijn genomen kan de bypass vervolgens worden verwijderd. De toe- en afritten van werkvak 1 en 2 lagen in versie 4.0 op het kritieke pad, maar krijgen door de aanleg van deze bypass nu één jaar tijdsfloat en zullen naar verwachting vóór 30 juni 2016 gereed zijn.

4.2.1.3 Werkvak 3

Werkvak 3 kenmerkt zich door een scopereductie. Kunstwerk 5a, 5b en 6a (ter hoogte van de voormalig gepositioneerde verhoogde rotonde) komen namelijk te vervallen. Vanwege een aanpassing van het wegontwerp zal het in- en uitvoegen rechts in plaats van links gaan plaatsvinden, waardoor kunstwerk 5 en 6 naar binnen worden geschoven. De centrale verhoogde rotonde maakt hierdoor plaats voor twee verhoogde rotondes. Door deze aanpassing kunnen kunstwerk 5a, 5b en 6a vervallen.

De bouw van kunstwerk 5 en 6 vindt buiten het verkeer plaats en kan bovendien parallel worden gebouwd. Vanwege benodigde verkeersfaseringen was dit in versie 4.0 alleen serieel uitvoerbaar. Het laten vervallen van drie kunstwerken en het serieel kunnen bouwen van kunstwerk 5 en 6 resulteert erin dat werkvak 3 ook vóór 30 juni 2016 kan zijn afgerond. Werkvak 3 is wel het kritieke pad in de versnellingsplanning.

Uitgangspunt bij de planning van dit kritieke werkvak is dat de aannemerin het tweede kwartaal 2015 kan starten met de engineering en producties van kunstwerk 5 en 6. Vertraging in dit traject heeft invloed op de start van de bouw van kunstwerk 5 en 6 en ook op de opleverdatum. Ook is een uitgangspunt dat er voor het nieuwe wegontwerp geen extra verlegging van kabels en leidingen benodigd is.

4.2.1.4 Werkvak 4

Ook dit werkvak wordt gekenmerkt door grote vertragingen (zes maanden). Het laten vervallen van vier kunstwerken (KW 1, 2, 3 en 4) levert echter een dusdanige tijdwinst op dat ook dit werkvak vóór 30 juni 2016 gereed kan zijn.

Ter hoogte van de aansluiting Sloeweg – Bernhardweg zal, in plaats van een ongelijkvloerse kruising (KW 2, 3 en 4) nu een rotonde worden aangelegd. Gezien de beschikbare ruimte kan dit buiten het verkeer worden aangelegd. Extra verkeersfaseringen zijn dus niet nodig. Dit in tegenstelling tot de oorspronkelijke planning. De planning is er op gebaseerd dat de voorbelasting in de winterperiode van 2015 kan worden verwijderd, waarna de aannemer zijn verhardings- en inrichtingsactiviteiten na de winterperiode kan uitvoeren. Werkvak 4 zal hierdoor vóór 30 juni 2016 zijn afgerond.

De bouw van kunstwerk 1 inclusief verdubbeling rijwegen zal ook komen te vervallen. Het schrappen van dit werk heeft geen gevolgen voor het kritieke pad, maar is wel kostenbesparend.

4.2.1.5 Voorbereidende werkzaamheden in relatie tot bestuurlijke besluitvorming

Ten behoeve van de bovengenoemde scopeaanpassingen dienen extra ontwerp-, vergunnings- en voorbereidingsactiviteiten te worden ingepland. Ook is bestuurlijke goedkeuring nodig voor een aantal aspecten, zijnde het wijzigen van de omgevingsvergunning (gemeente Borsele), het wijzigen van de WBR-vergunning (Rijkswaterstaat) en interne goedkeuring door provincie Zeeland (inclusief goedkeuring budgetwijziging). Uitgangspunt van de hierboven toegelichte planning is dat de genoemde ontwerp-,

vergunnings- en voorbereidings-activiteiten al kunnen aanvangen vóórdat de bestuurlijke besluitvorming is verkregen.

Indien hierop moeten worden gewacht zal de het Werk niet meer binnen de vigerende oplevermijlpaal van 30 juni 2016 kunnen worden afgerond. Het TFT wil hier nadrukkelijk op wijzen.

Een en ander wordt hierna toegelicht.

4.3 Onzekerheidsanalyse versnellingsplan

De hierboven toegelichte versnellingsplanning kent, buiten de normale uitvoeringsrisico's, een aantal tijdrisico's die expliciet behoren tot deze versnellingsactie en bovendien de vigerende opleverdatum van 30 juni 2016 zouden kunnen bedreigen. Deze risico's zijn doorgerekend in een onzekerheidsanalyse (Monte Carlo simulatie). In dit hoofdstuk worden deze tijdrisico's en de resultaten toegelicht.

Werkvak 1

Voor dit werkvak zijn de volgende tijdrisico's geïnterpreteerd.

1. Geen toestemming op aangepast ontwerp toe- en afritten Drieweg (kunstwerk 7 en 8 moeten alsnog gebouwd worden);
2. Inventarisatie technische wijzigingen onvoldoende;
3. Zettingstijden toe- en afritten sneller dan zes maanden (kans).

Werkvak 2

In dit werkvak zijn geen wijzigingen van toepassing anders dan de aanleg van de bypass ter hoogte van de N664. Deze bypass is in het voorgaande hoofdstuk (versnellingsplanning) toegelicht. Verder kent dit werkvak geen tijdrisico's welke specifiek met deze versnellingsactie te maken hebben.

Werkvak 3

Voor dit werkvak zijn de volgende tijdrisico's geïnterpreteerd:

1. Nieuw verleggingsplan K&L benodigd bij KW 5 en 6;
2. Stakeholders willen niet meewerken aan gewijzigde plannen;
3. Bestuurlijke besluitvorming bij PZ niet mogelijk;
4. Bezwaar derden tegen gewijzigde plannen;
5. Inventarisatie technische wijzigingen onvoldoende;
6. Lange acceptatietermijn ontwerpaanpassing KW 5 en 6 door gemeente;
7. Gemeente accepteert ontwerpaanpassing KW 5 en 6 niet (gevolg: oorspronkelijk ontwerp bouwen);

Werkvak 4

Voor dit werkvak zijn de volgende tijdrisico's geïnterpreteerd:

1. Geen akkoord op nieuw ontwerp;
2. Inventarisatie technische wijzigingen onvoldoende;
3. Nieuw ingenieursbureau is niet in staat om ontwerp tijdig aan te passen naar rotondekwaliteit;
4. Aanbrengen voorbelasting + zettingstijd rotonde kan sneller dan drie maanden (kans).

Probabilistische resultaten

Na het doorrekenen van de risico's zijn de volgende resultaten geconstateerd:

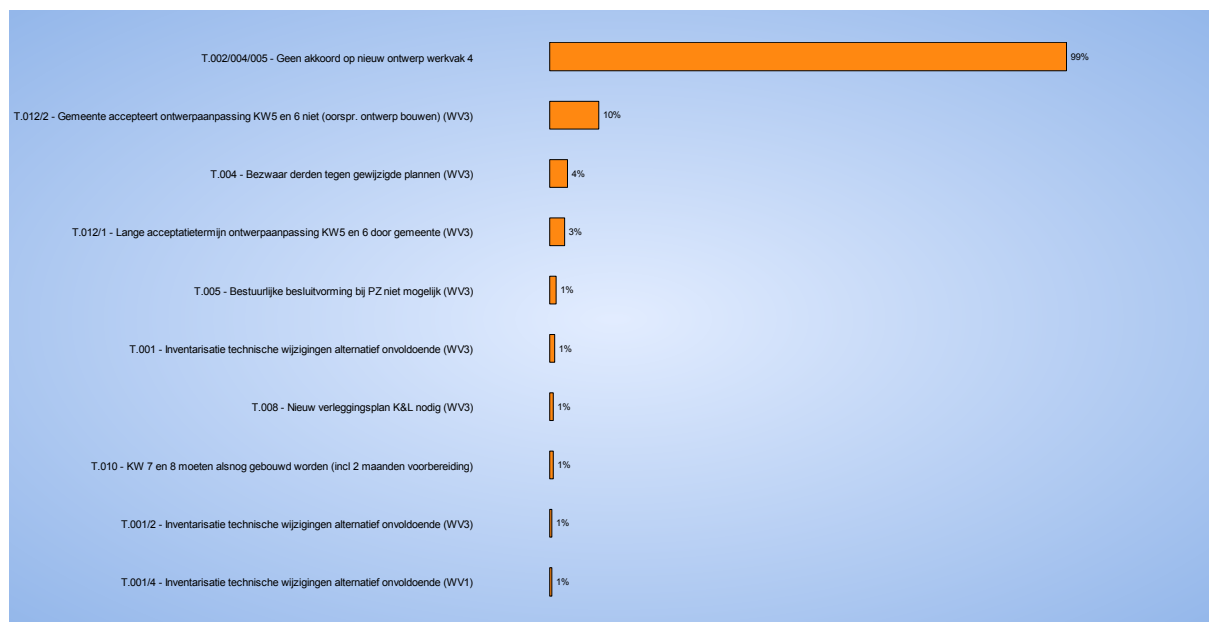
1. De aanleg van de bypass N664 (werkvak 2) biedt niet alleen soelaas voor de deterministische planning, maar is zeker ook gunstig voor de probabilistische resultaten. Door de aanleg van deze bypass wordt namelijk de tijdkritische relatie tussen werkvak 1 en 2 (toe- en afritten A58) en werkvak 3 verwijderd. Hierdoor zien we dat de risico's van werkvak 1 geen invloed hebben op de vigerende opleverdatum van 30 juni 2016. Er is in werkvak 1 nu voldoende float aanwezig om deze risico's op te vangen. Wel is zichtbaar geworden dat de gevolgen bij optreden van deze risico's zeer kritisch richting de vigerende opleverdatum ligt. Met andere woorden, er mag geen tijd verloren gaan in het in uitvoering brengen van de beheersmaatregelen.
2. De risico's van werkvak 3 hebben na optreden weinig invloed op de vigerende opleverdatum van 30 juni 2016, omdat in de oorspronkelijke planning (versie 4.0) de start werkvak 3 ook pas medio 2015 gepland stond.
3. De risico's van werkvak 4 vormen de grootste bedreiging voor de opleverdatum! Hiermee wordt bedoeld het risico van het niet verkrijgen van een akkoord op het nieuwe ontwerp van werkvak 4 (aansluiting op Bernhardweg). Bij het optreden van dit risico zal het project een flinke uitloop krijgen, hetgeen ook kostenconsequentie met zich meebrengt (bouwtijdclaim).

Top 3 tijdrisico's

De top 3 tijdrisico's voor de versnellingsplanning zijn:

1. Geen akkoord op nieuw ontwerp werkvak 4 (aansluiting Bernhardweg).
De mate van kritiekheid (criticality) van dit risico is maar liefst 99%;
2. Gemeente accepteert ontwerpaanpassing KW 5 en 6 niet (gevolg: oorspronkelijk ontwerp bouwen). De mate van kritiekheid van dit risico is 10%;
3. Bezwaar derden tegen gewijzigde plannen werkvak 3.
De mate van kritiekheid van dit risico is 4%.

Hieronder volgt een overzicht van de complete toplist tijdrisico's (inclusief de mate van kritiekheid).



Hieronder is een overzicht van de distribution tornado afgebeeld.



- #### 4.4 Risico's van contractwijzigingen na gunning

Eindrapportage Task Force Team Sloeweg

Maar er is nog een risico van geheel andere aard. Andere marktpartijen, al dan niet mede-inschrijvers op dit project, kunnen vorderingen instellen als er sprake is van een “wezenlijke wijziging van de Opdracht”. Dat kan een vordering tot schadevergoeding zijn, maar ook een vordering tot heraanbesteding van het Werk. Dat kan vérstrekkende (financiële) gevolgen hebben.

Daarom is het voornemen om bovengenoemde contractwijzigingen (een combinatie van zowel meer- als minderkosten) door te voeren voorgelegd aan gespecialiseerde bouwrechtadvocaten. Zij komen, na een uitgebreide juridische analyse, tot de conclusie dat deze wijzigingen niet zullen leiden tot aanpassingen die vallen onder het begrip “wezenlijke” wijziging. In **bijlage DG4** is het externe juridische advies toegevoegd.

Anders gezegd, niet bij de realisatie van dit werk betrokken marktpartijen kunnen vorderingen instellen. Op grond van het huidige recht is de kans van slagen van een dergelijke juridische stap niet zo groot. Aanvankelijk heeft het TFT nog met de gedachte gespeeld om, na effectuering van de bestekswijzigingen, het werk op basis van een andere contractvorm met Boskalis af te maken. Omdat dit juridisch risicovol geacht wordt, is hiervan bij nader inzien door het TFT afgezien.

5 Vervolgtraject

5.1 Overleg met de opdrachtnemer

Contractueel kan de provincie de bestekseisen achteraf niet eenzijdig aanpassen. De gevolgen zijn ook voor aannemer Boskalis buitenproportioneel. Inmiddels hebben eerste overleggen tussen het TFT en Boskalis plaatsgevonden. De wijzigingen moeten opnieuw in ontwerpen vertaald worden voordat hier een definitieve prijs aan gekoppeld kan worden. Inmiddels is daarvoor door het TFT een ingenieursbureau aangetrokken dat druk bezig is om de nieuwe ontwerpen te maken.

Het is duidelijk dat het versnellingsplan bij Boskalis zal leiden tot additionele kosten, zoals:

- extra inzet van personeel en materieel;
- het annuleren van reeds gesloten leveringscontracten voor bijvoorbeeld een deel van hiervoor genoemde ophoogmaterialen, betonelementen voor de te vervallen viaducten etc.;
- verlies aan omzet en winst;
- een inefficiënt realisatieproces gedurende de eerste fase van het project
- overleg met de stakeholders, vergunningverleners.

5.2 Noodzakelijke korte termijn acties om wijziging mogelijk te maken

Op het moment dat een aantal kostenbesparende maatregelen in beeld kwamen werden er door de aannemer werkzaamheden uitgevoerd die de realisatie van deze maatregelen konden belemmeren, dan wel feitelijk kapitaalvernietiging zouden betekenen. Daarom heeft het TFT de directie UAV van het werk geadviseerd de werkzaamheden voor de Kunstwerken 7 en 8 (Drieweg) te schorsen. Om dezelfde reden zijn de werkzaamheden aan de Westerscheldetunnelweg, Bernardweg en Sloeweg (gedeeltelijk) geschorst.

Door de vertragingen in de aanleg van de toe- en afritten A58 zou de opleverdatum met één jaar worden overschreden. Door de aanleg van een bypass ter hoogte van de N664 zijn de gevolgen van deze mijlpaaloverschrijdingen geëlimineerd (alleen voor de werkvakken 1, 2 en 3). Dit advies is inmiddels overgenomen door de provincie.

5.3 Scope- en contractwijzigingen

Over een groot deel van de ingediende claims (meerkosten) op het reeds uitgevoerde werk, heeft het projectteam met de aannemer overeenstemming bereikt. Het TFT stelt voor om de nog resterende opstaande claims mee te nemen in de hierna te noemen Vaststellingsovereenkomst.

5.4 Schoonschip actie

Scope- en contractwijzigingen hebben meestal gevolgen voor tijd en geld. Daarover zal met Boskalis overeenstemming bereikt moeten worden.

Het is van belang om hierover op korte termijn bindende afspraken met Boskalis te maken.

Dat kan door het afsluiten van een z.g. Vaststellingsovereenkomst (Boek 7 NBW). In deze overeenkomst wordt een finale regeling getroffen voor alle financiële aspecten die vanaf de start van het project een rol hebben gespeeld. Partijen vrijwaren elkaar daarbij voor alle vorderingen over en weer over deze periode, waardoor met een schone lei aan de nieuwe situatie begonnen kan worden.

Het gaat daarbij dus om alle vorderingen die veroorzaakt worden door de aanleg van een tijdelijke bypass ter hoogte van de N664, de hiervoor genoemde vier scopereducties, en alle vorderingen die in het verleden zijn ontstaan op het reeds uitgevoerde werk.

Anders gezegd: het TFT streeft naar het verkrijgen van overeenstemming met Boskalis over alle aspecten die te maken hebben met het verleden.

6 Lessons learnt

6.1 Projectorganisatie

Volgens het TFT zijn veel van de ontstane problemen o.a. veroorzaakt door een projectstructuur- en organisatie die niet past bij een project van deze omvang. De provincie is momenteel bezig met de voorbereiding van een vergelijkbaar project, de verbreding van de Tractaatweg. Het TFT heeft de indruk dat de voorbereiding van dit project beter doordacht is.

Op basis van de aangetroffen stand van zaken bij het project Sloeweg wil het TFT de volgende lessons learnt meegeven:

1. Schep een heldere projectstructuur. Zorg voor een goed toegerust en slagvaardig team.
Leg alles vast in een helder projectplan waarin de scope, de organisatie, taken en bevoegdheden, maar met name ook de volgende projectbeheersing instrumenten beschreven zijn:

- Projectplanning
 - Risicomanagement
 - Contractbeheer
 - Inrichting planning Opdrachtnemer
 - Voortgangsbewaking
 - Een budgetbewaking op projectniveau
 - Rapportages beheersaspecten aan management/directie
2. Volsta niet met het eenmalig opstellen van een risicolijst. Risicomanagement is een continu proces, waarbij risico's worden geanalyseerd en van beheersmaatregelen worden voorzien.
 3. Sta open voor ervaringen die bij andere projecten zijn opgedaan. Onderken al vroeg mogelijke risico's. Benoem risico's en deel ze contractueel. Bekende valkuilen zijn o.a. de noodzakelijke verleggingen van kabels & leidingen en de invloed van stakeholders.
 4. Maak een goede afweging voor de keuze van de besteksvorm. Er is maatwerk mogelijk. Kijk daarbij vooral naar de deskundigheid/ervaring in eigen huis. Als er twijfels zijn, ga dan niet zelf ontwerpen maken voor complexe onderdelen. Huur in zo'n situatie deskundigheid in.
 5. Tot de voorbereiding behoren tal van onderzoeken. Ga daarbij niet uit van aannames. Als er onzekerheid is dan expertise inhuren.
 6. Zeker in de huidige marktsituatie is er sprake van overlevingsdrang bij aannemers. Ze zullen "alles" inzetten om het werk gegund te krijgen. Dat vergt grote zorgvuldigheid bij opdrachtgevers. Maak gebruik van bewezen (tender) technieken, ga niet experimenteren met aanbestedingsvormen (zoals elektronische veiling) die daarvoor niet of minder geschikt zijn.
 7. Het toelaten van facultatieve varianten, die tevens als EMVI criteria worden gebruikt, kan na gunning niet meer herroepen worden. Doe dit dus alleen als er zekerheid is over de realiseerbaarheid van deze varianten.
 8. Tijdens het schrijven van bestekken en tenderdocumenten ontstaat altijd "bedrijfsblindheid", zeker als er personele wisselingen van de wacht zijn. Laat alle documenten daarom tijdig reviewen door deskundigen die níet bij de voorbereiding betrokken waren.
 9. Neem na de inschrijving de tijd om de aanbidding zelf te analyseren. Ga er niet automatisch van uit dat aan alle eisen is voldaan. Controleer Plan van Aanpak, begroting, planning enz. In deze fase kun je nog eisen stellen. Vergelijk daarbij de overige aanbiddingen (wat overigens bij een elektronische veiling niet mogelijk is).

6.2 Financiële projectbeheersing

De financiële administratie en budgetbewaking van de projecten geschiedt bij de afdeling Financiën van de provincie Zeeland. Hiervoor gebruiken zij het CODA-systeem. In CODA zijn codes aangelegd voor de

boekingen van verplichtingen en betalingen ten laste van het project. Er is echter geen verdeling gemaakt van het projectbudget in een aantal, beheersbare, budgetposten. Er wordt als het ware 'afgestaffeld' van het oorspronkelijke projectbudget en gerapporteerd 'wat nog resteert' van het totaal. Hierbij is, voor niet-ingewijden, onvoldoende inzicht in de verschillende onderdelen van het werk, waardoor 'waar de pijn zit' lastig te beoordelen valt.

Voor de beheersing van een project van een dergelijke omvang is het gebruikelijk dat het projectbudget wordt onderverdeeld over budgetposten, waarbij één of meerdere budgethouders of projectleiders worden benoemd die verantwoordelijk zijn voor hun (deel-)budget(ten). Te denken valt aan zaken als Voorbereidende kosten, Kabels en leidingen, Omgevingszaken, Anneemsom, Inhuur externen, Advieskosten, Onvoorzien etc.etc. Deze budgetten worden onderbouwd door een beschrijving en inkadering van de werkzaamheden.

Ten laste van deze budgetposten worden verplichtingen vastgelegd en ten laste van de verplichtingen worden betalingen verricht. Periodiek wordt met de budgethouders de stand van zaken doorgenomen en, waar nodig, de prognoses bijgesteld.

De risico's welke een grote kans van optreden hebben ('notificaties') vormen een dreiging op korte termijn op de post Onvoorzien; zij moeten constant geactualiseerd en bewaakt worden, waarbij een marge tussen minimum en maximum waarde dient te worden aangegeven. Het totaal van deze risico's en notificaties dient te worden afgezet tegen het verloop van het budget Onvoorzien. Hierdoor wordt een sturing mogelijk gemaakt van het gehele projectbudget via het budget voor Onvoorzien; alle 'plussen en minnen' van de budgetposten dienen via de post Onvoorzien te worden afgewikkeld. Het TFT adviseert de provincie te bekijken of de huidige financiële tools toereikend zijn voor de beheersing van een project van deze omvang.

6.3 Voorstel voor een projectplan Sloeweg tweede fase

Het TFT zal een aanzet maken voor een projectplan Sloeweg tweede fase en zal dit plan te zijner tijd aan de provincie aanbieden.

6.4 Tot slot

De beheersaspecten Tijd en Geld zijn in dit project ernstig uit de hand gelopen. Een deel hiervan kan gecompenseerd worden door ingrijpende maatregelen. Wij wijzen er nadrukkelijk op dat dit alleen succesvol kan zijn als alle actoren, zoals de provincie, aannemer maar ook belangrijke stakeholders, zoals bevoegde gezagen, op zeer korte termijn beslissingen nemen.

Uitstel en/of vertraging leidt onherroepelijk tot nieuwe achterstand en kostenverhoging.

Het Task Force Team Sloeweg,

's Heerenhoek, 18 april 2015

T. (Ton) Vrijdag, TFT-leider

D. (Daniël) Eggermont, Risicomanagement

F. (Fred) Lindenberg, Techniek

R. (René) de Koning, Planning

W. (Willem) Vanhommerig, Financiën & Control

T. (Teus) van Rinssum, Kostprijscalculatie

H. (Hans) Dingemanse, Contractjuridische aspecten

7 Bijlagen

1. Notitie, N62 Sloeweg, toepassing AEC bodemas d.d. 21 januari 2015 met update van 14 april 2015.

Dienstgeheime bijlagen

DG1 - Revisie Risicoregister (Risico's bij uitvoering alternatieven) d.d. 7 april 2015

DG2 - Versnellingsplanning d.d. 7 april 2015

DG3 - Financiële overzichten

N62 Sloeweg, toepassing AEC bodemas.

Fred Lindenberg, 21 januari 2015, met update 14 april 2015.

Inleiding

Bij de reconstructie van de Sloeweg (N62) is voorzien in de toepassing van IBC-materialen als constructieve ophoging onder de wegconstructie. Tijdens de uitvoering blijkt dat de door de provincie Zeeland gehanteerde uitgangspunten sterk afwijken van het ontwerp van de aannemer. Hierdoor zullen de kosten van aanleg aanzienlijk stijgen. In deze memo wordt een analyse gerapporteerd van de meest relevante aspecten en de mogelijke gevolgen voor de projectkosten. Voorts worden mogelijkheden benoemd om de extra kosten zo veel mogelijk te beperken.

Besteksbepalingen, inschrijving en opdrachtverlening

In het bestek is de aannemer de mogelijkheid geboden in te schrijven met een aantal varianten. Eén van de varianten betreft het toepassen van IBC materialen als ophoogmateriaal. Overeenkomstig de betreffende besteksposten en de bij het bestek gevoegde gegevens is de maximaal toe te passen hoeveelheid IBC bouwstof ca. 650.000 m3.

De aannemer heeft gebruik gemaakt van deze mogelijkheid en het gebruik van AEC bodemas aangeboden voor een totale hoeveelheid van 650.000 m3. De inschrijfprijs voor deze aanbidding is € - 3,50 per m3 (negatief). Een negatiever inschrijfprijs is mogelijk omdat leveranciers van dit materiaal geld bij betalen aan afnemers. Ter vergelijking: de kostprijs voor het gebruik van zand bedraagt ca € 9,50 per m3. Het prijsverschil is derhalve ca. € 13,00 per m3, gecorrigeerd met de post Algemene kosten, Winst en Risico is het verschil ca. € 14,50 per m3. De hoeveelheden zijn conform het bestek verrekenbaar.

De provincie heeft BosKalis opdracht gegeven voor uitvoering van de aanbidding conform de inschrijving met toepassing van AEC bodemas. De technische en financiële beoordeling van de aangeboden variant heeft niet plaats gevonden voordat de opdracht is verleend, maar was voorzien na de opdrachtverlening.

Inmiddels heeft BosKalis de toepassing van de IBC bouwstof verder uitgewerkt in een ontwerpplan. Volgens dit plan wordt 300.000 m3 IBC bouwstof toegepast in plaats van de 650.000 m3 die voorzien was. Dit betekent dat aanvullend 350.000 m3 met een ander materiaal (zand) moet worden opgelost. Het prijsverschil bedraagt ongeveer € 5.000.000,-- aan materiaalkosten. Deze extra kosten komen volgens de aannemer voor rekening van de provincie. Dit is nog exclusief de kosten voor ontwerp, procedure, IBC voorzieningen, keuring, controles en monitoring. Dit is nog exclusief de kosten voor ontwerp, procedure, IBC voorzieningen, keuring, controles en monitoring die naar verwachting bij een wijziging van het ontwerp door de aannemer voor een deel zullen worden verlegd naar de opdrachtgever.

Aanvankelijk heeft de directie UAV het plan van de aannemer inhoudelijk goedgekeurd. Daarna heeft de aannemer het plan aangeboden aan de Advieskamer, een adviesorgaan dat onafhankelijk beoordeelt of het plan voldoet aan de vigerende wet- en regelgeving. Na inhoudelijke beoordeling van het plan bleek dat door de aannemer de regelgeving niet correct was geïnterpreteerd en dat extra zekerheden waren ingebouwd. Weliswaar voldeed het plan daarmee volledig aan de regelgeving echter in kostentechnisch opzicht was het mogelijk het plan verder te optimaliseren. Op aanzeggen van de directie heeft de aannemer daarna het plan kostentechnisch geoptimaliseerd (binnen de vigerende regelgeving). Het verbeterde plan biedt ruimte voor toepassing van ca. 450.000 m3 AEC bodemas binnen het project. Nog altijd een verschil met het bestek van 200.000 m3, die financieel uitpakt in extra kosten van ten minste € 3 mln.

Wet en regelgeving

Met ingang van 1 januari 2014 (publicatie Staatscourant 12 november 2013) zijn het Besluit - en de Regeling Bodemkwaliteit gewijzigd. Belangrijkste en voor het project meest relevante wijzigingen daarin zijn:

- de minimaal aaneengesloten hoeveelheid toe te passen IBC materiaal is verhoogd van 5.000 m3 naar 10.000 m3.
- De bepaling van de maatgevende grondwaterstand wordt conservatiever toegepast dan voorheen. Dit heeft directe invloed op het minimale hoogteniveau van het IBC materiaal.
- Onder de IBC toepassing dient een niet capillair materiaal te worden toegepast om te garanderen dat het grondwater de onderzijde van de IBC toepassing niet kan bereiken.

Milieuaspecten

AEC bodemas is het residu wat overblijft na de verbranding van afval. Het materiaal is zwaar verontreinigd en kan alleen als ophoogmateriaal worden verwerkt onder zgn. IBC (Isoleren, beheren, controleren) condities. Bij contact met water kunnen verontreinigingen uitlogen. Daarom moet contact met het grondwater en/of percolerend water vanaf het oppervlak worden uitgesloten. In het besluit Bodemkwaliteit en de daarbij horende regeling is vastgelegd wat de verwerkingsvoorschriften zijn.

Risico's

De eigenaar/beheerder van een AEC bodemas depot onder zijn weg loopt risico's tijdens de gebruiksfase. Zettingen van de ondergrond en/of lekkage van de afdichting aan de bovengrond kunnen er toe leiden dat het materiaal tijdens de gebruiksfase in contact komt met grond- of percolerend water en dat uitloging van giftige stoffen naar de bodem plaats vindt. Uit een evaluatie door Rijkswaterstaat van toepassingslocatie blijkt dat op ca. 20 % van de locaties alsnog tijdens de gebruiksfase uitloging en verontreiniging van het grondwater plaats vindt.

Daarnaast heeft de beheerder het risico dat bij aanpassingen aan of sloop van de weg het materiaal vrij komt. Het materiaal moet dan worden beschouwd als (chemisch) verontreinigd afval en de kosten voor afvoer, verwerking en acceptatie zullen zeer hoog zijn.

Gezien de risico's tijdens de gebruiksfase dient een gebruiker steeds een gedegen afweging te maken tussen de risico's van het gebruik van deze materialen en de kosten(besparingen). De besparingen kunnen tijdens de bouw worden genoten. Echter tijdens de gebruikssituatie ontstaat een risicosituatie.

Ontwerpmethode

In de regelgeving worden eisen gesteld aan het ontwerp. Met name de hoogte van de IBC toepassing t.o.v. het grondwater is aan strenge regels gebonden. De hoogte van het laagste niveau van het IBC materiaal wordt vastgesteld op de maatgevende grondwaterstand + verwachte zetting (na 50 jr) + veiligheidsmarge 30% + 50 cm. Aan de bovenzijde wordt een afdekking van ten minste 1,50 m gehanteerd als veilige zone voor de afschermingconstructie.

Voor de bepaling van de grondwaterstand zijn 3 gangbare, volgens de regelgeving toegestane, methodes.

1. Aannemen grondwaterstand = maaiveld
2. Op basis van het landelijk peilbuizenet (meerjarig) en peilbuizen ter plaatse (korte termijn). Deze methode is toegestaan in gebieden met grondwatertrap VII en hoger. Voor de omgeving van de Sloeweg is grondwatertrap V en VI van toepassing en is deze methode niet bruikbaar.
3. Op basis van peilen van oppervlaktewater (polderpeilen), fluctuaties daarin en een opbollingsberekening.

Bij de dimensionering moet rekening worden gehouden met de na de ophoging optredende zetting.

Na het optreden van de zetting moet ten minste een marge van 50 cm blijven tussen de maatgevende grondwaterstand en de onderzijde van de IBC toepassing.

Maatgevende zetting is die welke na een periode van 50 jaar optreedt. Veelal werd voorheen uitgegaan van zettingsberekeningen met een tijdspannen van 30 jr. Het verschil tussen deze rekenmethoden is ongeveer 3%.

Als veiligheidsmarge voor onnauwkeurigheden in de berekening en de grondgegevens wordt een veiligheidsmarge van 30 % gehanteerd.

De veiligheidsmarge en de gewijzigde rekentermijn resulteren samen in een totale marge van $1,03 \cdot 1,30 = 1,34$ ofwel 34 % (over de berekende 30-jaars zetting).

Aspecten m.b.t. wegbeheer

De beoogde IBC locaties liggen op locaties welke in beheer zijn/komen bij de provincie Zeeland en bij Rijkswaterstaat. Eén locatie ligt op een wegvak dat beoogd is overgedragen te worden aan het waterschap. De Sloeweg (inclusief de verbindingswegen naar de A58), de Bernardweg, de Westerscheldetunnelweg en de Drieweg liggen binnen het beheergebied van de provincie. De A58 is in beheer bij Rijkswaterstaat. De aan te leggen verbindingswegen tussen de Drieweg en de A58 komen eveneens in beheer bij Rijkswaterstaat. Het deel van de Molendijk ten westen van de Sloeweg is beoogd om na de realisatie te worden overgedragen aan het waterschap. Met het waterschap is hierover niet gecommuniceerd. Het is te verwachten dat het

waterschap het wegvak met AEC bodemas niet in beheer wenst over te nemen vanwege de monitoringsplicht en de risico's op langere termijn.

AEC bodemas wordt afgedekt met een grondlaag van 1,50 m. Door de aanwezigheid van de afdichtfolie in de bodem kan het plaatsen van diepe constructies in de wegberm, zoals bv. portalen, lichtmasten problematisch zijn. Ook kunnen problemen verwacht worden met diep wortelende beplantingen in de bermen.

Beleid Rijkswaterstaat

Een deel van de toepassing van het IBC materiaal is volgens het plan van de provincie voorzien in de op- en afritten van de Drieweg naar de A58. De op- en afritten komen na de bouw binnen het beheergebied van Rijkswaterstaat. Rijkswaterstaat Zeeland heeft in eerste instantie te kennen gegeven niet akkoord te gaan met de toepassing van IBC bouwstoffen op deze locatie. Het zelfde geldt voor de eerste aanzet van de afrit van de A58 naar de Sloeweg. Ook op deze plaats is AEC voorzien binnen het beheergebied van Rijkswaterstaat. Overeenkomstig het bestek was op deze locaties ca. 50.000 m³ voorzien. Nadat Rijkswaterstaat aan de projectorganisatie had gemeld niet akkoord te gaan met toepassing van AEC op deze locaties zijn de betreffende locaties geschrapt.

De reden waarom Rijkswaterstaat niet mee wenste te werken werkt aan de toepassing is dat zij op meerdere locaties grote problemen heeft ervaren met de toepassing van dit materiaal. De problemen zijn o.a. zettingen waardoor de locaties in het bodemwater zijn komen te liggen, lekkages van bovenaf, afschuivingen van taludbekledingen over de folie, plaatsen van wegmeubilair en/of beplantingen.

Er is binnen het Rijk nog geen generiek beleid dat toepassing van AEC bodemas niet toestaat. Het Rijk heeft altijd bepleit deze afvalstof een nuttige toepassing te geven en daarvoor regelgeving over de toepassing ontwikkeld. Wel is er sinds enige tijd sprake van een afbouwbeleid dat er in moet resulteren dat vanaf 2017 het gebruik van AEC bodemas met de helft wordt verminderd en vanaf 2020 het gebruik wordt beëindigd. Producenten moeten in de toekomst de afvalstof opwerken naar een schone bouwstof. Dit beleid en deze afspraken ligt vast in de zgn. "Green Deal" overeenkomst die het rijk met de producenten heeft gesloten.

Rijkswaterstaat heeft (op basis van haar ervaring) inmiddels aanvullende voorwaarden gesteld aan de toepassing van AEC bodemas die de wettelijke voorschriften te boven gaan. Deze betreffen:

- Aaneengesloten hoeveelheid van tenminste 20.000 m³
- Ten minste 1 m boven de maatgevende grondwaterpeil
- Afdekken met 1 m zand en 0,50 m bermgrond
- Naast de weg altijd een gootconstructie toepassen (met riolering) om water van boven af zo snel mogelijk af te voeren.

Onder deze condities heeft zij het gebruik van AEC bodemas ook voor de locaties Drieweg en de afslag A58-Sloeweg mogelijk gemaakt. Echter het is niet mogelijk aan deze voorwaarden te voldoen en inmiddels is door de provincie aan Boskalis opgedragen om deze locaties te schrappen uit het toepassingsplan.

Analyse ontwerp provincie versus Boskalis.

In het bestek van de provincie is uitgegaan van 18 locaties waar IBC-materiaal kan worden toegepast. Bos Kalis heeft in haar eerste ontwerp 9 toepassingslocaties opgenomen. Verder is de omvang van de locaties in het ontwerp van Boskalis kleiner dan in het ontwerp van de Provincie. Dit resulteert erin dat volgens het eerste plan van Boskalis 350.000 m³ minder wordt toegepast dan in het oorspronkelijke plan van de provincie.

De in het bestek opgenomen gegevens zijn gebaseerd op een advies en een ontwerp van de IBC maatregel van Fugro. Fugro heeft zich gebaseerd op de regelgeving van 2013. Voorts heeft Fugro de grondwaterstand aangenomen op niveau van het zomerpeil. Fugro heeft de zettingen berekend en is met een veiligheidsmarge van 0,50 m gerekend. Na 1 januari 2014 (wijziging regelgeving) zijn het ontwerp van Fugro en de besteksbepalingen niet aangepast.

Boskalis heeft als maatgevende grondwaterstand het maaiveld niveau aangenomen. Verder heeft Boskalis op de zetting naast de wettelijke veiligheidsmarge een extra bedrijfsmatige veiligheidsmarge toegepast van 34 %, waardoor de totale veiligheidsmarge verdubbeld is.

De in het bestek opgenomen gegevens zijn gebaseerd op een minimaal aaneengesloten toe te passen hoeveelheid van 5.000 m³ (oude regelgeving). Boskalis is uitgegaan van een minimale hoeveelheid aaneengesloten materiaal van 10.000 m³, conform de regelgeving anno 2014. Voor de hoeveelheidsbepaling van een vak mag volgens de regelgeving een onderbreking door bv. een viaduct worden gezien als een aaneengesloten hoeveelheid. Bos Kalis heeft met deze bepaling geen rekening gehouden en gaat uit van 10.000 m³ zonder onderbreking.

Procedurale aspecten

De toepassing van IBC bouwstoffen is meldingsplichtig. Voor een toepassing is een melding bij het bevoegd gezag nodig (in dit geval de gemeenten Goes en Borssele). De afhandeling zal plaats vinden door de RUD-Zeeland. Een vergunningsaanvraag dient vergezeld te gaan van een ontwerpplan. Het ontwerpplan wordt getoetst door de Advieskamer (onafhankelijk adviesorgaan). De toetsing van de advieskamer wordt betrokken bij de vergunningverlening. Het ontwerpplan van Boskalis is op 9 januari 2014 ter beoordeling aan de Advieskamer aangeboden. De provincie heeft het plan beoordeeld en heeft haar reactie op het plan aan Boskalis gegeven. De reactie is in hoofdzaak redactioneel en niet technisch inhoudelijk. Later is de vraag gesteld het plan kostentechnisch verder te optimaliseren.

Planningsaspecten

De toepassing van IBC bouwstoffen is door de provincie Zeeland voorzien in de aansluitingen Drieweg-A58, Sloeweg-A58, Molendijk en het knooppunt Bernardweg-Sloeweg-Westerscheldetunnelweg. Vooral de aansluitingen Drieweg-A58 en de aansluiting Sloeweg-A58 liggen op het kritieke pad in de planning. In het plan van Boskalis is de locatie Drieweg-A58 niet opgenomen en is toepassing in de

aansluiting A58-Sloeweg beperkt tot afrit van de Sloeweg naar de A58 (ri. Goes). In de planning is deze minder kritiek dan de andere verbindingswegen.

Contract juridische aspecten

De bij het bestek gevoegde informatie duidt op een toepassingsmogelijkheid voor een totale hoeveelheid van 650.000 m3. Dit is o.a. vastgelegd in de omschrijvingen van de betreffende besteksposten in deel 2 van het bestek en tevens in bijgevoegde tekeningen waarin de omvang van de IBC toepassing met dwarsprofielen is toegelicht. Het bestek vermeldt voorts dat de toepassing van IBC materialen volgens een door de aannemer in te dienen variant moet voldoen aan de bepalingen van het Besluit Bodemkwaliteit. De aannemer heeft de gegevens uit het bestek in zijn inschrijving (zonder vergelijking met het Besluit Bodemkwaliteit) overgenomen en op basis van deze gegevens een aanbieder gemaakt met toepassing van 650.000 m3 AEC bodemas. Contract juridisch is van belang of de aannemer voorafgaand aan de inschrijving had kunnen en moeten weten dat de in het bestek opgenomen hoeveelheid niet strookt met de volgens het Besluit en de Regeling Bodemkwaliteit maximaal toepasbare hoeveelheid.

Na bestudering van de bij het bestek gevoegde tekeningen en de regelgeving kan weliswaar worden opgemaakt dat het in het bestek opgenomen ontwerp niet voldoet aan de regelgeving. De aannemer had dit kunnen constateren en had hierover vragen kunnen stellen die vervolgens door de opdrachtgever via de nota van inlichtingen hadden kunnen beantwoord en verwerkt in de bepalingen van het bestek. Dit heeft echter niet plaats gevonden. Ook door andere aannemers zijn tijdens de aanbestedings- en inlichtingenprocedure geen vragen in dit opzicht gesteld.

Voorts is van belang dat in het bestek is vermeld dat de hoeveelheid toe te passen IBC materiaal door de aannemer in zijn inschrijfstaat moet worden vermeld en dat deze hoeveelheid (in afwijking van de standaard RAW bepalingen) verrekenbaar is.

Gezien de omschrijvingen in het bestek lijkt het niet haalbaar de aannemer hiervoor aansprakelijk te houden en de extra kosten voor zijn rekening te laten komen. De gegevens in het bestek zijn duidelijk en de aannemer mag er van uitgaan dat het ontwerp vooraf door de opdrachtgever in overeenstemming met het besluit bodemkwaliteit is gemaakt. De wijziging van het besluit bodemkwaliteit per 1 januari 2014 was ruim voor de aanbestedingsdatum en had door de opdrachtgever in het bestek verwerkt kunnen en moeten worden.

Een stelling dat de aannemer verantwoordelijk zou zijn voor het niet kunnen toepassen van de 350.000 m3 IBV materiaal en dat de extra kosten voor zijn rekening zouden moeten komen lijkt contractjuridisch gezien niet haalbaar. Zelfs een gedeelde verantwoordelijkheid lijkt geen haalbare kaart. De extra kosten komen hoogstwaarschijnlijk volledig voor rekening van de opdrachtgever.

Optimalisatiemogelijkheden ontwerp.

Het is mogelijk het gebruik van AEC bodemas verder te optimaliseren binnen de regelgeving. Hiervoor dienen de volgende stappen te worden genomen.

- Toepassen van de wettelijke veiligheidsmarge en weglaten van de bedrijfsmatige.
- Partijen gescheiden door een viaduct (of dijk) bij elkaar optellen en zien als één partij. Dit vervolgens toetsen aan de minimaal toe te passen hoeveelheid.
- Een meer nauwkeurige analyse van de toe te passen grondwaterstand op basis van een analyse van de oppervlaktewaterstanden en een opbollingsberekening voor grondwaterstanden).
- De toepassing binnen het beheergebied van Rijkswaterstaat inpassen in het ontwerp. Hiervoor moet het eerdere standpunt van Rijkswaterstaat Zeeland in lijn gebracht worden met het generiek landelijk beleid.

Naar verwachting kan met deze maatregelen een optimalisatie worden bereikt van omstreeks € 1.000.000,-- tot € 2.000.000,--.

Voorts kan onderzocht worden of het toepassen van andere ophoogmaterialen mogelijk is. Daar waar AEC-bodemas niet kan worden toegepast, wordt volgens het bestek zand gebruikt voor de constructieve ophogingen. Overwogen kan worden of in plaats van zand andere materialen mogelijk zijn. De aannemer heeft in dit verband toepassing van LD-slakken (staalslak), gereinigde grond of het residu van gereinigd teerhoudend asfalt als mogelijke zandvervangers benoemd. Wellicht dat met toepassing van één van deze materialen nog een kostenbesparing mogelijk is. Daarbij dient uiteraard goed gekeken te worden naar de civieltechnische eigenschappen. Het toepassen van LD-slakken heeft vanwege het hoge soortelijk gewicht een directe invloed op de zettingsprognose en daarbij tevens op de stabiliteitsbeschouwing. Ook zullen er invloeden zijn op de planning omdat het maximale ophoogtempo lager zal zijn dan bij toepassing van zand en de benodigde consolidatietijd langer zal zijn. Bij toepassing van gereinigde grond en/of gereinigd asfaltgranulaat zullen naar verwachting de transportkosten van de aanvoer hoog zijn, waardoor geen of slechts een gering prijsvoordeel mogelijk zal zijn.

Gevolgen van een aanpassing van het ontwerp

Het Task Force Team heeft voorgesteld om het knooppunt Bernardweg-Sloeweg- Westerscheldetunnelweg te vervangen door een gelijkvloerse aansluiting. Voor het AEC ontwerp heeft dit tot gevolg dat van de aanvankelijk geplande hoeveelheid AEC bodemas ca. 300.000 m³ komt te vervallen. Dit betekent dat de totale verwerkingsmogelijkheid nog ca. 150.000 m³ zal zijn. De aannemer zal hiervoor een verhoogde prijs gaan rekenen omdat het werk intensiever wordt. Het eerder verwachte financieel voordeel zal daardoor nog zeer beperkt of mogelijk zelfs nihil zijn.

FEITENRELAAS VERDUBBELING N62 SLOEWEG

Versie 1.0

PROVINCIE ZEELAND

Overzichtsindex

2002

12 december 2002: Definitie stroomweg/verkeersfunctie N62

2003

Maart 2003: Eerste raming kosten aanleg N62

16 september 2003: Gemeenten Goes en Borsele aanmerken als bevoegd gezag

11 november 2003: Reservering ten bate van aanleg N62

2005

21 december 2005: Wegenruil Rijk en Provincie o.a. N61/N62

2006

14 februari 2006: Rijksbijdrage aan N62 (financieel kader)

10 november 2006: Reserve en voorbereidingskosten verdubbeling Sloeweg/Tractaatweg

2008

29 mei & 19 juni 2008: Vaststellen MER rapportage Sloeweg

13 juni 2008: Financiële ontwikkelingen N62 Sloeweg/Tractaatweg

2009

20 april 2009: Financiële gevolgen niet ontpolderen Hedwige

29 mei 2009: Kredietaanvraag voor de voorbereiding en grondaankoop

20 oktober 2009: Problematiek kosten verdubbeling N62, dekking en nadelig kasritme.

2010

11 mei 2010: GS brief; Sloeweg en Tractaatweg, verdeling beschikbare budget

11 mei 2010: N62; Sloeweg en Tractaatweg; verdeling beschikbare budget

22 juni 2010: Financiële aspecten verdubbeling Sloeweg/Tractaatweg (N62)

22 juni 2010: Financiële aspecten verdubbeling Sloeweg/Tractaatweg (N62)

2011

11 november 2011: Stand van zaken project N62 Sloeweg

11 november 2011: Stand van zaken project N62 Sloeweg

2012

9 november 2012: Planning aanleg N62 Sloeweg

9 november 2012: Stand van zaken project N62 Sloeweg

2013

10 juni 2013: Instemmen met externe inhuur van projectleider

21 juni 2013: Motie kostenoverschrijdingen Tractaatweg en Sloeweg

21 juni 2013: Stand van zaken project N62 Sloeweg

26 juni 2013: Herziening van het convenant over de uitvoering tussen Rijk en provincie Zeeland

17 juli 2013: Opdracht verlenen aan Gasunie voor opstart werkzaamheden gastransportleiding

17 september 2013: Toestemming geven het bestek N62 Sloeweg aan te besteden

25 oktober 2013: Aanbestedingsopdracht verdubbeling N62 Sloeweg

15 november 2013: Planning aanleg N62 Sloeweg

15 november 2013: Stand van zaken project N62 Sloeweg

10 december 2013: Samenstellen projectorganisatie t.b.v. de uitvoeringsfase N62 Sloeweg

2014

25 februari 2014: Financiële stand van zaken Sloeweg gericht op de aanbesteding 13 maart 2014

18 maart 2014: Financiële stand van zaken Sloeweg op basis van de aanbesteding op 13 maart 2014

26 maart 2014: Instemmen met voorlopige gunningsbeslissing aan Boskalis Nederland B.V.

26 maart 2014: Verhogen van het projectbudget voor de Sloeweg naar € 58 miljoen

31 maart 2014: Behandeling statenvoorstel over verhogen projectbudget Sloeweg naar € 58 miljoen

4 april 2014: Afdoening van toezegging vertrouwelijk informeren financiële gegevens project Sloeweg
8 april 2014: Dekkingsvoorstel extra krediet € 5,306 miljoen voor de Sloeweg.
25 april 2014: Verhogen van het projectbudget voor de Sloeweg naar € 58 miljoen
25 april 2014: Opdrachtverlening bestek UV7-2013 Verdubbeling N62 Sloeweg
23 mei 2014: Statenvoorstel voorjaarsnota 2014
6 juni 2014: Stand van zaken project N62 Sloeweg
13 oktober 2014: Statenvoorstel najaarsnota 2014
17 oktober 2014: Statenvoorstel najaarsnota 2014
14 november 2014: Planning project N62 Sloeweg
14 november 2014: Stand van zaken project N62 Sloeweg

2015

23 januari 2015: Financiële eindsprint: Besteding overschot Sluiskiltunnel
3 februari 2015: Voortgangsbericht en projectbeheersing project Sloeweg
13 februari 2015: Statenvoorstel Financiële Eindsprint (STR-190)
9 maart 2015: Verlenen van een opdracht inzake projectmanagement voor de Sloeweg
30 maart 2015: Eerste bevindingen taskforce N62 over voortgang N62 Sloeweg
31 maart 2015: PS wordt geïnformeerd over voortgang N62 Sloeweg

Feitenrelaas project verdubbeling N62 Sloeweg

Leeswijzer

- a. De gebruikte brondocumenten zijn GS-nota's, PS voorstellen en formele correspondentie.
- b. In dit document worden louter teksten opgenomen die letterlijk zijn overgenomen uit de brondocumenten.
- c. Van ieder brondocument wordt het provinciaal stuknummer/archiefnummer weergegeven.
- d. De feiten staan op chronologische volgorde. Het datumstempel of de datum van vergadering van GS of PS is hierbij bepalend en niet de datum van het opstellen van het brondocument.
- e. Indien wordt afgeweken van bovenstaande punten is dit nadrukkelijk aangegeven.

Criteria

Voor u ligt het feitenrelaas van het project verdubbeling N62 Sloeweg. Om te begrijpen waarom de N62 zo is ontworpen zoals ze is, is enige kennis van het beleidskader van belang en om de financiële context te kunnen duiden is het ook zeker van belang het convenant met het rijk uit 2006 te noemen.

Om inzicht te geven in de opgelopen vertraging in de uitvoering en om te duiden waardoor de kosten hoger dreigen uit te vallen dan was geraamd, zijn de laatste jaren het meest van belang. Deze periode omvat het aanbesteden van het bestek, de gunning en het begin van de uitvoering. Het zwaartepunt van dit feitenrelaas ligt derhalve bij de jaren 2013-2015.

Er is voor gekozen om met name de bestuurlijk relevante feiten op te nemen. Dat wil zeggen de momenten waarop GS, PS of een andere bestuurlijke instantie een besluit namen dat bepalend was voor de richting of de voortgang van het project. Daarnaast wordt stilgestaan bij de momenten waarop gedeputeerde staten en provinciale staten ambtelijk dan wel bestuurlijk werden geïnformeerd over de voortgang van het project. In het onderzoek dat is verricht voor het opstellen van dit feitenrelaas is het opgevallen dat de informatie voorziening over de voortgang van het project naar de politieke- en ambtelijke opdrachtgever beperkt was in aard en frequentie. Dit feitenrelaas heeft in opzet een bestuurlijk karakter en daarom zijn er geen stukken opgenomen die bestemd waren voor ambtelijk overleg.

In deze rapportage wordt niet ingegaan op de technische aspecten van het project of op tekortkomingen in het bestek. Het vergt specialistische kennis om dit te kunnen beoordelen.

Vertrekpunt

Als vertrekpunt is de streekplan uitwerking: "categorisering wegen in Zeeland" gekozen waarin de stroomweg wordt gedefinieerd en waarin de N62 voor de eerste maal als zodanig wordt aangemerkt. Goed beschouwd gaan de wortels van dit project zelfs terug tot het begin van deze eeuw. In de richtlijnen voor het opstellen van de milieu effect rapportage ten bate van de Westerschelde Container Terminal uit 2000 wordt voor het eerst gesproken over de mogelijkheid om het noord-zuid verkeer in Zuid Beveland via een nieuwe weg te geleiden.

Voor het financieel kader van dit feitenrelaas is het in februari 2006 gesloten Convenant tussen rijk en provincie Zeeland over de uitvoering van enkele besluiten uit de Ontwikkelingsschets 2010 Schelde-estuarium en het Derde Memorandum van Overeenstemming (SGR 0600046) een belangrijk ijkpunt.

12 december 2002

Bron: Streekplan uitwerking: categorisering van wegen in Zeeland

Onderwerp: Definitie stroomweg/verkeersfunctie N62

Letterlijke tekst:

Op het niveau van de weggebruikers hebben wegen een zogenaamde **verkeersfunctie**. Deze verkeersfunctie is te onderscheiden in twee verkeersvormen, te weten: **stromen** en **uitwisselen**. De praktijk van het gemotoriseerde verkeer heeft uitgewezen dat beide verkeersfuncties niet te combineren zijn in één voorziening op één plaats. Immers de combinatie van stromen en uitwisselen in de vormgeving van wegen is mede debet aan de heersende verkeersonveiligheid. De boodschap van duurzaam veilig is dan ook dat beide verkeersfuncties, stromen en uitwisselen, strikt gescheiden moeten zijn. Vandaar dat de functies stromen en uitwisselen beide apart in één wegcategorie zijn gedacht.

[...]

Stromen op de **stroomweg**: in het bijzonder voor motorvoertuigen maakt een dergelijke weg continue doorstroming mogelijk met hoge snelheid. Dit vereist onder meer: gescheiden rijrichtingen, ontbreken van kruisend en overstekend verkeer, en bij aansluitingen alleen in- en uitvoegend verkeer.

[...]

Verder speelt op het hoogste schaalniveau ook de bereikbaarheid van Zeeland een grote rol. Er zijn vier belangrijke ruimtelijke functies in Zeeland te onderscheiden, namelijk wonen, haven gebonden economische activiteiten, recreatie en natuurwaarden. De bereikbaarheid van deze ruimtelijke functies (in mindere mate natuur) van buiten Zeeland en de onderlinge relaties zijn van wezenlijk belang voor Zeeland. De eerste drie ruimtelijke functies zijn voor wat de bereikbaarheid uitgewerkt in zogenaamde bereikbaarheidsprofielen. Per bereikbaarheidsprofiel zijn de belangrijkste wegen aan te geven. Zo zijn voor de functie 'economie' de A58 en de Westerscheldetunnel met de aanvoerroutes via Sloeweg (N62) en Tractaatweg (N62) uitermate belangrijk. Daarnaast is buiten Zeeland de hoofdtransportas in West-Brabant met de Expresweg in België zeer relevant. Voor de functie 'recreatie' zijn dezelfde wegen als onder 'economie' genoemd relevant maar daar bovenop ook de Dammenroute (N57) en de N59 over Schouwen-Duiveland.

Maart 2003

Bron: Overdrachtsdossier voor gedeputeerde Poppelaars

Onderwerp: Eerste raming kosten aanleg N62

Letterlijke tekst

N62. Sloeweg en Tractaatweg. Nu nog provinciale wegen, beoogde Rijkswegen (het wegnummer is daar al op aangepast; onderhandelingen over overdracht lopen). Prognoses geven aan dat verdubbeling rond 2010 noodzakelijk zal zijn. Totale kosten in de orde van grootte van € 85 mln. Volgens de regels voor dit type projecten geheel door de provincie te bekostigen (uit de GDU, gebundelde doeluitkering van ca € 1,5 mln per jaar). Een bijdrage van 50% zou echter wel eens voldoende kunnen zijn. In PVVP wordt voorgesteld hier vast voor te gaan sparen.

16 september 2003

Bron: Startnotitie MER Sloeweg (N62) (ZEE0700342)

Onderwerp: Gemeenten Goes en Borsele aanmerken als bevoegd gezag

Letterlijke tekst:

Voor veranderingen aan de Sloeweg moeten de bestemmingsplannen van de gemeente Borsele en de gemeente Goes worden herzien. De bevoegdheid hiervoor ligt bij de raden van beide gemeenten. Het MER is gekoppeld aan het eerste ruimtelijke plan waarin de aanpassing van de Sloeweg (N62) is geregeld. Omdat dit de bestemmingsplannen zijn, vormen de gemeenteraden van Goes en Borsele het Bevoegd Gezag voor de m.e.r.-studie. Het overgrote deel van de aanpassingen vindt plaats in de gemeente Borsele. Daarom zal deze gemeente de besluitvormingsprocedure coördineren.

Bij de totstandkoming van deze Startnotitie zijn alle overheden en instanties betrokken die samenwerken in de Gebiedsgerichte Aanpak Zak van Zuid-Beveland (GGA). In het Bestuurlijk Overleg van de GGA zitten de gemeenten Goes, Borsele en Kapelle, de Provincie Zeeland, Rijkswaterstaat directie Zeeland, Waterschap Zeeuwse Eilanden, de Westerscheldetunnel NV en Zeeland Seaports.

11 november 2003

Bron: Najaarsnota 2004

Onderwerp: Reservering ten bate van aanleg N62

Letterlijke tekst:

Voor de provinciale bijdrage in de uitvoeringskosten van de verdubbeling van de Sloeweg/ Tractaatweg willen wij een eerste aanzet geven door een bedrag te reserveren van € 1.500.000.

2005

21 december 2005

Bron: Bestuursovereenkomst 6024 (hoofdwegennet en regionaalwegennet Zeeland) (IV-0600066)

Onderwerp: Wegenuitruil Rijk en Provincie o.a. N61/N62

Letterlijke tekst:

- door het opheffen van de autoveerdiensten op 15 maart 2003, de noord-zuidverbindingen via de rijkswegen N58 (Vlissingen - Breskens) en N60 (Kruiningen - Perkpolder) zijn vervallen en een nieuwe noord-zuidverbinding via de provinciale weg N62 (Sloeweg) en de per genoemde datum voor het verkeer opengestelde weg door de Westerscheldetunnel, tot stand is gekomen;
 - op 1 december 2004 tussen de minister van Verkeer & Waterstaat en de gedeputeerde Verkeer en Vervoer van Zeeland is afgesproken om te streven naar deerschikking van de beheerverantwoordelijkheid voor de wegen ten zuiden van de A58;
- [...]
- de regeling van de voorgenomen ruil met gesloten beurzen tussen het Rijk en de Provincie van de rijksweg N61-west tussen Schoondijke en de weg naar de Westerscheldetunnel (m.u.v. de bebouwde kom Schoondijke) tegen de provinciale weggedeelten van de N62 (Sloeweg + Tractaatweg) is uitgesteld vanwege de complexe procedurele problemen, die samenhangen met door partijen eerst nog uit te voeren en te bekostigen reconstructies van de wegen.

2006

14 februari 2006

Bron: Convenant tussen rijk en provincie Zeeland over de uitvoering van enkele besluiten uit de Ontwikkelingsschets 2010 Schelde-estuarium en het Derde Memorandum van Overeenstemming (SGR 0600046)

Onderwerp: Rijksbijdrage aan N62 (financieel kader)

Letterlijke tekst:

Artikel 5. Risico en beheer

1. In de periode 2009-2014 is er €80 miljoen vanuit het Meerjaren programma Infrastructuur en Transport (MIT) beschikbaar voor de verdubbeling van de Sloeweg en de Tractaatweg(N62). Daarnaast wordt door het rijk een som ter hoogte van de door Vlaanderen te betalen werkelijke kosten van verwerving voor het Nederlandse deel van de Hedwigepolder (geschat op ca. €20 miljoen op basis van huidige prijzen bij onteigening van onroerend goed) bijgedragen direct na de genoemde aankoop.
2. [...]
3. De provincie is verantwoordelijk voor de uitvoering voor de verdubbeling van de Sloeweg en de Tractaatweg (N62) en voor de eventuele meerkosten.

10 november 2006

Bron: Najaarsnota 2006 (STA0605015/dg7)

Onderwerp: Reserve en voorbereidingskosten verdubbeling Sloeweg/Tractaatweg

Letterlijke tekst:

Reserve Verdubbeling Sloeweg/Tractaatweg

Bij de behandeling van de begroting 2004 hebben Provinciale Staten besloten tot instelling van een reserve met als doel binnen deze statenperiode een bedrag van € 10 miljoen te reserveren, zijnde het provinciale aandeel in de projectkosten van de verdubbeling van de N62 (Sloeweg en Tractaatweg). Inmiddels is in het kader van het Westerscheldememorandum € 100 miljoen beschikbaar gekomen voor de verdubbeling van de N62. In Provinciale Staten is gevraagd of het nu nog noodzakelijk is een afzonderlijke reserve voor de verdubbeling van de N62 in stand te houden.

[...]

Een onderdeel van het Westerscheldememorandum vormt de € 100 miljoen die voor de verdubbeling van de N62 beschikbaar is gesteld. Van deze € 100 miljoen komt zoals bekend € 80 miljoen uit het MIT (periode 2009-2015) en deels door de tegenwaarde van de door Vlaanderen aan te kopen Hedwigepolder (ca. € 20 miljoen). De vraag die thans voorligt is of deze € 100 miljoen voldoende wordt geacht om de kosten die verband houden met de verdubbeling van de N62 te dekken.

Het antwoord op deze vraag is dat het project in een zodanige fase verkeert dat over de hoogte van de projectkosten nog geen harde raming is te geven en dat daarom op dit moment niet onderbouwd kan worden of deze € 100 miljoen voldoende is. De stand van zaken van het project is als volgt. Als eerste is het (deel)project "verdubbeling Sloeweg" ter hand genomen. Hiervoor loopt momenteel een MER-procedure. Naar verwachting zal de milieueffectrapportage eind 2006 zijn afgerond. De besluitvorming hierover, zal vervolgens in 2007 plaatsvinden. Het (deel)project "verdubbeling Tractaatweg" is pas later ter hand genomen. Daarvoor loopt nu een Strategische Milieu Beoordeling (SMB). Na afronding van de MER en de SMB volgen de bestemmingsplan- en inspraakprocedures, bestek, aanbesteding, gunning etc. Pas dan is met meer zekerheid aan te geven welke kosten gemoeid zijn met de verdubbeling. Voor de verdubbeling van de Sloeweg is nu wel een eerste globale indicatie van de kosten te geven. Deze schommelt tussen de € 54 miljoen en de € 61 miljoen. Voor de verdubbeling van de Tractaatweg is op dit moment nog geen globale indicatie voorhanden.

Daarnaast zijn er nog verschillende onzekerheden. Wij vinden het niet noodzakelijk een bedrag van € 4 miljoen vanuit de provincie te blijven reserveren voor de verdubbeling van de Sloeweg/Tractaatweg. De Kanaalkruising Sluiskil heeft wel een relatie met deze verbinding. Hiervoor heeft de provincie al € 9 miljoen gereserveerd. Met het oog op de versterking van de onderhandelingspositie van de provincie richting het ministerie van Verkeer en Waterstaat stellen wij voor het bedrag van € 4 miljoen van de reserve verdubbeling Sloeweg/Tractaatweg over te hevelen naar de reserve Tunnel Sluiskil.

Vorbereidingskosten verdubbeling Sloeweg/Tractaatweg

Provinciale Staten hebben voor het project verdubbeling N62 een voorbereidingskrediet beschikbaar gesteld van € 2,8 miljoen. Binnen dit voorbereidingskrediet is voor de periode tot en met 2008 jaarlijks € 350.000 gereserveerd voor de kosten verbonden aan de projectorganisatie die zich bezig houdt met alle voorbereidende werkzaamheden rond de verdubbeling van de Sloeweg en de Tractaatweg. Wij hebben nagegaan of de voor 2007 geraamde voorbereidingskosten van de N62 ad € 842.000 die onderdeel uitmaken van het totale tekort op het MIZ ten laste het project Verdubbeling Sloeweg/Tractaatweg (N62) kunnen worden gebracht in plaats van ten laste van de budgettaire ruimte 2007. Dit is naar onze mening mogelijk en het bedrag van € 842.000 kan aan de budgettaire ruimte worden toegevoegd.

2008

29 mei & 19 juni 2008

Bron: Raadsvoorstellen gemeenteraden Goes en Borsele

Onderwerp: Vaststellen MER rapportage Sloeweg

13 juni 2008

Bron: Voorjaarsnota 2008 (08014317)

Onderwerp: Financiële ontwikkelingen N62 Sloeweg/Tractaatweg

Letterlijke tekst:

Twee in het oog springende zaken op het gebied van economie en mobiliteit waaraan we in de komende tijd willen werken betreffen:

- De aankoop van de aandelen Westerscheldetunnel met de bedoeling om daarmee de realisering van de noodzakelijke tunnel bij Sluiskil te kunnen realiseren.
- De verdubbeling van de Sloe- en Tractaatweg.

Voor beide projecten hoeft, behoudens voorbereidingskosten, geen provinciaal uitvoeringsgeld beschikbaar te worden gesteld. Met de aankoop van de aandelen Westerscheldetunnel en de daarbij gedachte constructie en de al eerder toegezegde bijdragen van het Rijk en vanuit de regio, zijn er voldoende middelen aanwezig voor de realisering van de tunnel bij Sluiskil.

Vanuit de compensatiegelden voor de verdieping van de Westerschelde is een bedrag van € 100 miljoen beschikbaar voor de verdubbeling van de Sloeweg en Tractaatweg. In het bedrag van € 100 miljoen is evenwel een bedrag opgenomen van € 20 miljoen die direct gekoppeld is aan de verkoop van de Hedwigepolder. Op dit moment worden de plannen voor de verdubbeling van de Sloe- en Tractaatweg uitgewerkt. De verwachting bestaat dat de uiteindelijke kosten voor de verdubbeling van beide wegen, rond het bedrag van € 100 miljoen zullen bedragen.

2009

20 april 2009

Bron: Toezeggingenlijst Economie en Mobiliteit

Onderwerp: Financiële gevolgen niet ontpolderen Hedwige

Poppelaars 20-04-2009

n.a.v. Jaarrekening 2008: Ik zal u ruim vóór de PS-vergadering van 29 mei informeren over de financiële gevolgen van het niet doorgaan van de ontpoldering van de Hedwigepolder voor wat betreft de verdubbeling van de Sloeweg en Tractaatweg.

29 mei 2009

Bron: Statenvoorstel (09014501)

Onderwerp: Kredietaanvraag voor de voorbereiding en grondaankoop

Letterlijke tekst:

De projectkosten van €102 miljoen zijn te verdelen in €3,7 miljoen kosten voorbereiding, €13 miljoen grondaankopen en €85,3 miljoen voor de uitvoering. De voorbereiding is reeds enige jaren bezig. In 2007 en 2008 zijn er voorbereidingskosten geactiveerd met het doel deze met de te ontvangen bijdrage van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat te verrekenen.

Tot en met het moment van uitvoering zijn de volgende uitgaven voorzien: t/m 2008 is €715.835 uitgegeven (deze kosten werden geactiveerd); tussen 2009 en 2014 voor de voorbereiding €3 miljoen en tussen 2009 en 2012 voor de grondverwerving €13 miljoen. De verdeling over de jaren zal jaarlijks in het Meerjarenprogramma Infrastructuur Zeeland (MIZ) worden geactualiseerd.

Om de voorbereiding, de planologische inpassingen de grondverwerving voortvarend aan te pakken vragen wij u een krediet te verstrekken van €16,7 miljoen voor de N62; Sloeweg en Tractaatweg.

20 oktober 2009

Bron: GS najaarsconferentie dinsdag 20 oktober 2009 (09033885)

Onderwerp: Problematiek kosten verdubbeling N62, dekking en nadelig kasritme.

Letterlijke tekst:

3.5.3 Budget

In het convenant tussen het Rijk en de provincie Zeeland over de uitvoering van enkele besluiten uit de Ontwikkelingsschets 2010 Schelde-estuarium en het Derde memorandum van Overeenstemming is overeengekomen dat het Rijk ongeveer 100 miljoen bijdraagt aan de verdubbeling van de Sloeweg

en de Tractaatweg, bestaande uit 80 miljoen vanuit het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT) in de periode 2009 - 2014 en een som ter hoogte van de door Vlaanderen te betalen werkelijke kosten van verwerving van het Nederlandse deel van de Hedwigepolder, geschat op circa 20 miljoen. In het convenant staat expliciet vermeld dat de provincie verantwoordelijk is voor de verdubbeling van de Sloeweg en de Tractaatweg en voor de eventuele meerkosten. De ondertekening van dit convenant heeft op 30 januari 2006 plaatsgevonden.

In het MIZ 2010 - 2014 is een totaal budget voor de Sloeweg en de Tractaatweg gereserveerd van 104 miljoen, bestaande uit 3,7 miljoen voorbereidingskosten, 13 miljoen vastgoedkosten en 85,3 miljoen bouwkosten. Hiervan is inmiddels 0,9 miljoen besteed, zodat nog beschikbaar is 103 miljoen.

In de voorjaarsconferentie is het uitgangspunt aangegeven dat het bedrag van 104 miljoen taakstellend is voor de aanleg van deze wegen.

3.5.4 Kosten

De huidige raming van kosten voor de Sloeweg komt volgens directie E&M uit op een bedrag van 72,8 miljoen. Dit bedrag is inclusief vastgoed- en engineeringskosten. In deze raming is een bedrag van 11,3 miljoen opgenomen voor onvoorzien en indexering (ca. 16 %). De raming is gebaseerd op het vastgestelde voorkeursalternatief uit de MER. Voor de Tractaatweg wordt momenteel gewerkt aan het opstellen van een MER. Daarin worden vijf varianten onderzocht. De kostenramingen van deze varianten lopen uiteen van 53 - 67 miljoen. Daarmee komen de totale kosten voor de Sloeweg en de Tractaatweg, afhankelijk van het gekozen alternatief voor de Tractaatweg te liggen tussen de 126 en 140 miljoen. Daarbij komen nog de kosten van het nadelig kasritme van ongeveer 1,5 miljoen

Deze kostenstijgingen worden volgens directie E&M veroorzaakt door verdere uitwerking van het ontwerp en door inflatie. Het oorspronkelijk genoemde bedrag van 100 miljoen was gebaseerd op een kengetallen zonder de details van het project te kennen. Bijvoorbeeld zonder dat al inzicht bestond in vorm en aantal dure ongelijkvloerse aansluitingen (25 % van de kosten van de Sloeweg wordt bepaald door de kunstwerken in deze aansluitingen). De prijsstijging over de periode januari 2006 tot juli 2009 bedraagt volgens cijfers van het CBS voor de wegenbouw 18,6 %. Dit betekent een kostenstijging van 18,6 miljoen. Daarnaast is de aansluiting van de Drieweg op de A58 aan het project toegevoegd (scopewijziging). De kosten hiervan bedragen 5,3 miljoen.

Vanuit directie E&M en FEZ wordt voorgesteld eerst een second opinion te laten uitvoeren naar de ramingen van de Sloeweg. Mochten de uitkomsten hiervan er toe leiden dat het bedrag van 104 miljoen niet voldoende is om alle kosten van de verdubbeling Sloeweg en de Tractaatweg te dekken, dan wordt een vervolgoopdracht gegeven om concreet naar besparingen in de ontwerpen te onderzoeken. De opdrachtverlening zal in onderling overleg aan uw college voorgelegd worden.

Voorstel:

- Voorstel voor second opinion ramingen Sloeweg afwachten.

11 mei 2010

Bron: Vastgesteld verslag van de openbare vergadering van de Commissie Economie en Mobiliteit
Onderwerp: GS brief; Sloeweg en Tractaatweg, verdeling beschikbare budget

Letterlijke tekst:

Gedeputeerde Van Beveren zegt dat er vanaf het begin sprake is van kostenoverschrijdingen. Dat moet voorkomen worden. Haskoning kwam bij een second opinion op een gunstiger raming. Hij gaat er nu vanuit dat de weg kan worden aangelegd zoals gewenst, en dat hij klaar is als de Sluiskiltunnel af is. Het overleg met de gemeenten verloopt moeizaam. Het project wordt in tweeën geknipt, Sloeweg en Tractaatweg, waardoor het minder ongrijpbaar wordt. De luxe gaat er zoveel mogelijk uit.

De heer Dorst (SGP) vraagt waarom het eventueel duurder zou uitvallen. Begrijpt hij goed dat er wordt geknipt om het overleg met gemeenten te bevorderen? Gedeputeerde Van Beveren antwoordt bevestigend. Zo kan de Sloeweg opschieten. Er ontstaat een verschil tussen de projecten van een jaar. Als het duurder wordt komt dat door de aanbesteding.

11 mei 2010

Bron: Brief aan Kamer van Koophandel Zuidwest-Nederland en EVO BV (10017924)
Onderwerp: N62; Sloeweg en Tractaatweg; verdeling beschikbare budget

Letterlijke tekst:

Omdat de huidige globale budgetraming van de investeringskosten, inclusief vastgoed- en engineeringkosten, van het vastgestelde plan voor de Sloeweg uitkomt op een bedrag van €72,8 mln., excl. BTW en van de Tractaatweg uiteen lopen van €53,- tot €67,- mln., ex. BTW, houdt de Provincie er rekening mee dat de plannen voor de Tractaatweg wellicht niet gelijktijdig in zijn geheel zijn uit te voeren. Om dit te verifiëren is een extern bureau gevraagd een second opinion op te stellen voor de raming van de Sloeweg. Volgens deze raming zal de aanneemsom voor de Sloeweg tussen de €47,- en €55,- mln., excl. BTW komen te liggen. De verwachtingswaarde van de raming is €51, mln. Bij een dergelijke aanneemsom voor de Sloeweg resteert er €48,- a €56,- mln. voor de Tractaatweg.

De verdere voorbereiding van het project Sloeweg zal resulteren in een gedetailleerde beschrijving van de uit te voeren werken en een daarop gebaseerde nauwkeurige kostenraming. Uitgaande van de doelstellingen en uitgangspunten van het project zal bij de uitwerking door optimalisaties gezocht worden naar kostenbesparingen. Na gereed komen van de besteksraming van de Sloeweg zal de balans worden opgemaakt en de resterende bedragen voor de Tractaatweg worden bepaald.

22 juni 2010

Bron: Nota Voorjaarsconferentie (DG 10021203)
Onderwerp: Financiële aspecten verdubbeling Sloeweg/Tractaatweg (N62)

Letterlijke tekst:

Op basis van de eerste globale kostenramingen voor de verdubbeling van de beide wegen en de opgetreden prijsstijgingen in de weg- en waterbouwsector werd medio 2009 becijferd dat de beschikbare middelen ad €100 miljoen (inmiddels geïndexeerd op €104 miljoen) ruim onvoldoende zouden zijn om de beide wegen als regionale stroomweg in te richten. Dit is voor uw college aanleiding geweest om in de Najaarsconferentie opdracht te geven tot een second opinion op de raming van de verdubbeling van de Sloeweg.

[...]

7.2 Uitkomsten second opinion

Haskoning komt voor de kosten van de verdubbeling van de Sloeweg met een bandbreedte van €8 miljoen uit op een raming van €47 - €55 miljoen. Het verschil tussen de raming van Haskoning en de in 2009 opgestelde raming van de provincie van ruim €70 miljoen is ten eerste het gevolg van het tijdsverschil tussen de beide ramingen. Er zit bijna een jaar tussen het ontwerp dat in de zomer van 2009 door de provincie is geraamd en het verder uitgewerkte ontwerp dat door de Haskoning eind april 2010 is geraamd. Een belangrijk verschil is het achterwege kunnen laten van een constructie om

een gasleiding veilig te kunnen kruisen: €6,5 miljoen minder kosten. Ook een verdere detaillering van met name de kunstwerken leidt tot een lagere raming: €7 miljoen lagere kosten. Een derde factor die leidt tot een lagere raming is de grotere zekerheid over het definitieve ontwerp. In de raming van Haskoning is daarom een lager percentage gehanteerd (gemiddeld rond de 30%) dan in de raming van de provincie (50%) voor de bijkomende kosten. Dit resulteert in een lagere raming van bijkomende kosten van €7,5 miljoen.

[...]

7.5 Beschikbaar budget verdubbeling N62

Vorig jaar heeft uw college besloten tot een taakstellend budget van €104 mln. (excl. IBOI-index) voor de verdubbeling van de N62. De vraag is dan ook of de hoogte van het uiteindelijk te ontvangen bedrag voor de Hedwigepolder gekoppeld zou moeten blijven aan het projectbudget voor de verdubbeling van de N62.

Het voordeel van het loslaten van deze koppeling is dat de bepaling van de uiteindelijke hoogte van het projectbudget voor de Tractaatweg niet gekoppeld meer is aan het moment waar op de provincie het geld indirect van Vlaanderen ontvangt en daarmee zekerheid verschaft. Eventuele verschillen tussen de €20 miljoen en het uiteindelijke te ontvangen bedrag voor de Hedwigepolder- zowel positief als negatief- komen in dat geval ten gunste resp. ten laste van de algemene middelen.

Een ander aandachtspunt is of we in de toekomst gaan werken met een projectbudget "Verdubbeling N62" of met drie afzonderlijke projectbudgetten t.w. een voor de Sloeweg en een voor de Tractaatweg en een algemeen budget voor bijvoorbeeld de projectorganisatie. Voordeel van een projectbudget is dat eventuele overschotten op het ene project wat makkelijker kunnen worden verrekend met eventuele tekorten op het andere project.

Bij de twee afzonderlijke projectbudgetten Sloeweg en Tractaatweg zal de sturing wat strakker zijn en wordt voorkomen dat bijvoorbeeld tegenvallers bij de realisatie van de Sloeweg rechtstreeks gevolgen heeft voor het beschikbare budget voor de Tractaatweg. Het voorstel is om na de besteksraming van de Sloeweg te gaan werken met twee afzonderlijke projectbudgetten voor de Sloeweg (met een maximum van €55 miljoen) en de Tractaatweg.

22 juni 2010

Bron: Verslag Voorjaarsconferentie 22 juni 2010 (via nota aan GS DG 10023766 dd. 13 juli 2010)

Onderwerp: Financiële aspecten verdubbeling Sloeweg/Tractaatweg (N62)

Letterlijke tekst:

Voorstel:

35. Als uitgangspunt te nemen een taakstellend budget van €104 mln. (excl. iboi-index) tenzij er voor de uitvoering van de Tractaatweg externe middelen beschikbaar komen;

36. [...];

37. na gereed komen van de besteksraming van de Sloeweg- met een maximum van €55 miljoen te werken met een taakstellend budget voor de verdubbeling van de Sloeweg en een taakstellend budget voor de verdubbeling van de Tractaatweg;

38. [...];

39. uitkomsten van het lopende overleg over de voorgenomen ruil N61 en N62 separaat aan uw college voorleggen;

40. opbouw projectorganisatie N62 separaat voor zomerreces voorleggen aan uw college en instemmen met de opzet van de projectstructuur.

Discussie:

Dhr. Van Waveren stelt een strategische beslissing voor: voor de Sloeweg een bedrag van €52 mln. als taakstellend budget vaststellen.

Mevr. Peijs sluit hierop aan met de opmerking dat er voldoende grond voor de middenberm beschikbaar is. Dhr. Van Beveren merkt op dat de variant middenberm, ondanks de landschappelijke winst, veel kritiek oplevert. Desondanks stemt hij in met het taakstellend budget van €52 mln.

Dhr. Van Beveren meldt dat hij met de voorzitter van de Raad van Commissarissen van de NV heeft gesproken. Tijdens dit gesprek is gebleken dat er een voordeel is op de aanbesteding van de wegen.

De NV wil met de provincie Zeeland meedenken om dit voordeel bij het onderdeel Sloeweg in te kunnen zetten. Het voorstel is om de verdubbeling van de N62 op te knippen vanwege de beheersbaarheid, maar het wel als een geheel te blijven beschouwen.

[...]

Projectorganisatie N62

In reactie op een vraag van dhr. Van Waveren, bevestigt dhr. Stalknecht het uitgangspunt dat de projectstructuur vooral door interne mensen bezet zal worden. Omwille van kwaliteitsaspecten houdt hij echter een slag om de arm om externe deskundigheid in te kunnen huren.

Besluit:

35. Gewijzigd: waarvan €52 mln. voor Tractaatweg;

36. gewijzigd: niet mogelijk;

37. taakstellend budget voor de Sloeweg €52 mln.;

38. conform;

39. conform;

40. conform.

2011

11 november 2011

Bron: Najaarsnota 2011 (11115511)

Onderwerp: Stand van zaken project N62 Sloeweg

Letterlijke tekst:

Op 20 juli is het bestemmingsplan "Verdubbeling Sloeweg 2011" in de gemeenten Borsele en Goes gepubliceerd en ter inzage gelegd. Er zijn 5 beroepen ingesteld, maar inhoudelijk zijn ze nog niet door de Raad van State doorgegeven. De grondaankooponderhandelaars voeren met een aantal grondeigenaren en –gebruikers gesprekken over de hoogte van de schadeloosstelling om tot een definitief aanbod te komen. Met de gemeente Borsele en de Dienst Landelijk Gebied wordt regelmatig overlegd over het in zetten van bij hen in eigendom zijnde percelen voor compensatiedoeleinden bij de Sloeweg. De kunstwerken (viaducten) worden extern voorbereid en ontworpen.

Het wegontwerp is in detail uitgewerkt. In de situatietekeningen van het knooppunt Bernhardwegen de aansluiting Molendijk zijn de laatste reacties op het ontwerp verwerkt. Het ontwerp van het knooppunt A58 en de aansluiting Drieweg wordt nog gecontroleerd en op de laatste details aangepast.

De kabel- en leidingbeheerders ontwerpen de noodzakelijke aanpassingen en oplossingen voor de bestaande leidingen. Over de maatvoering en inrichting van de bermen van de A58 ter plaatse van de aansluiting Sloeweg op de A58 is met Rijkswaterstaat overeenstemming bereikt.

Met de bestekstekeningen en de hoeveelheden van de te verwerken bouwstoffen, grond, zand en asfalt moet nog worden begonnen. Dit najaar zal naar verwachting de omgevingsvergunning voor het kappen van bomen worden aangevraagd. Voor de Flora en Faunawet is geen ontheffing vereist. Dit is officieel door het Ministerie van LNV bevestigd.

De onttrekking aan het openbaar verkeer van gedeelten Rijkswegen is aangevraagd en Rijkswaterstaat heeft de officiële procedure gestart. Met het waterschap is vooroverleg gestart. Omgevingsvergunning voor het slopen en bouwen van kunstwerken wordt aangevraagd als de ontwerpen definitief gereed zijn, naar verwachting in het tweede kwartaal van 2012. De aanvraag van de beschikking Wet Beheer Rijkswaterstaatswerken wordt dit jaar nog aangevraagd bij Rijkswaterstaat.

Risico's Sloeweg

De planologische procedure en de grondaankoop zijn autonome processen waaraan voor een infrastructureel project de nodige risico's in tijd en geld kunnen kleven. Dat geldt ook voor de Sloeweg. Er zijn beroepen bij de Raad van State ingesteld tegen het bestemmingsplan. De ernst van deze beroepen moet nog blijken.

Bij de grondverwerving is de grondmarkt een financieel risico en kunnen eigenaren afzien van vrijwillige verkoop en aansturen op een onteigeningsprocedure. Beide zaken leveren voor het project

vertragingen op en kosten extra geld. Eventuele planaanpassingen als gevolg van beroepen en/of politieke besluiten kunnen aanleiding zijn voor extreme vertraging en aanzienlijke financiële consequenties.

De aanpassingen van de bestaande kabels en leidingen houdt voornamelijk een fors financieel risico in. De grote (industriële) leidingen liggen vaak op zakelijk recht. Het inbreken op deze contracten betekent dat de kosten worden verhaald op de veroorzaker, in dit geval de Provincie Zeeland.

Onder invloed van de eisen van de welstandscommissies van de gemeenten kunnen de kosten voor de te realiseren kunstwerken toenemen en vormen dus een financieel risico.

De aanbesteding van het integrale bestek kan ook een financieel risico betekenen voor de provincie. Ook het taakstellend budget voor de Sloe- en Tractaatweg samen is nog niet zeker gesteld, gezien de discussie over de €20 miljoen die vanuit het Rijk via de Hedwigepolder ingebracht zou moeten worden.

11 november 2011

Bron: *Notulen Provinciale Staten*

Onderwerp: *Stand van zaken project N62 Sloeweg*

Letterlijke tekst:

De heer **Bierens** (WD). Voor wie zijn de financiële risico's met betrekking tot Sloeweg en Tractaatweg die zouden kunnen leiden tot een overschrijding van het totaalbedrag voor de aanleg van 104 miljoen dat door het Rijk 7e vergadering - 11 november 2011 wordt gedekt?

Het college heeft risico's vermeld, onder andere in verband met termijnoverschrijdingen. Als gevolg hiervan zouden de kosten aanzienlijk hoger kunnen uitkomen. Voorts hebben wij natuurlijk nog de 20 miljoen van het Rijk en de koppeling met de Hedwigepolder.

2012

9 november 2012

Bron: *Programmabegroting 2013*

Onderwerp: *Planning aanleg N62 Sloeweg*

Letterlijke tekst:

N62 Sloeweg: aanbesteding 1e halfjaar 2013, voltooiing 2015

9 november 2012

Bron: *Najaarsnota 2012 (FEZ-068)*

Onderwerp: *Stand van zaken project N62 Sloeweg*

Letterlijke tekst:

VOORTGANG

Het bestemmingsplan "Verdubbeling Sloeweg 2011" is op respectievelijk 9 juni 2011 en 7 juli 2011 vastgesteld door de gemeenteraden van Borsele en Goes. Tegen het bestemmingsplan zijn 4 beroepsschriften ingediend bij de Raad van State. De beroepsschriften worden op dinsdag 6 november a.s. behandeld ter zitting van de Raad van State. De verwerving van de tracégronden is in volle gang. Met een aantal eigenaren is overeenstemming bereikt. Een aantal grondeigenaren en -gebruikers geeft de voorkeur aan ruiling. Over de mogelijkheden hiertoe vindt overleg plaats. Daarnaast wordt inmiddels vooruitgelopen op eventueel noodzakelijke onteigeningsprocedures. De stukken hiervoor worden voorbereid. Het wegontwerp voor de N62 Sloeweg wordt momenteel uitgewerkt tot besteksontwerp.

Hiertoe is extra tekencapaciteit ingehuurd. Voor de vormgeving van de kunstwerken (viaducten en tunnels) is in samenspraak met de welstandcommissies van de gemeenten Borsele en Goes een beeldkwaliteitsplan opgesteld. Ingenieursbureau Oranjewoud werkt in samenwerking met architectenbureau Marius van den Wildenberg dit beeldkwaliteitsplan uit tot concrete ontwerpen. Verwacht wordt dat medio 2013 het integraal bestek voor de N62 Sloeweg gereed is en onder

voorbehoud van eventueel te voeren onteigeningsprocedures kan worden aanbesteed. De kredietaanvraag voor de aanleg van de N62 Sloeweg wordt op 14 december 2012 aan Provinciale Staten voorgelegd. Enkele maanden later volgt dan de onteigeningsprocedure.

RISICO'S:

- Uitspraak van Raad van State in beroepsschriften op bestemmingsplan in het nadeel van de Provincie Zeeland kan aanpassingen in het plan noodzakelijk maken en daarmee vertraging tot gevolg hebben.
- Dat geldt ook als gevolg van eventueel noodzakelijke onteigeningsprocedures.
- In het tracé van de N62 Sloeweg liggen een aantal gecompliceerde leidingkruisingen. Technische oplossingen hiervoor hebben de instemming en medewerking nodig van de betreffende beheerders. Dit is een tijdrovende zaak.

Het taakstellend budget van € 52 miljoen is nog niet zeker gesteld, gezien de discussie over de €20 miljoen die vanuit het rijk via de Hedwigepolder ingebracht zou moeten worden.

2013

10 juni 2013

Bron: Nota aan GS (DG 13012610)

Onderwerp: Instemmen met externe inhuur van projectleider

Letterlijke tekst:

Vraag en/of probleemstelling

Om het project N62/Sloeweg binnen de bestuurlijk toegezegde termijn te kunnen realiseren is medio 2012 gestart met de inzet van externe capaciteit, onder meer op het gebied van teken- en ontwerp werkzaamheden.

De voorbereidende werkzaamheden zijn nu zodanig ver gevorderd dat het bestek binnen afzienbare termijn op de markt gebracht kan worden (voorzien augustus/september 2013). Daarmee komt een einde aan de inzet van externe capaciteit in de voorbereidingsfase.

Voor de uitvoeringsfase dient ook specifieke personele capaciteit en deskundigheid beschikbaar te zijn. Ook voor deze fase geldt dat de omvang en complexiteit van het project zodanig zijn dat dit voor het overgrote deel niet binnen de huidige organisatie kan worden opgevangen.

Hoewel de exacte omvang van de tijdelijk aan te trekken personele capaciteit op basis van de projectplanning van de externe opdrachtnemer gemaakt kan worden is in dit stadium van het project duidelijk dat er 1 fte projectleider (externe uitvoering) en ca. 3 fte toezichthouder ingehuurd moet worden. De interne projectcoördinatie wordt binnen de bestaande formatie opgevangen.

Omdat de projectleider N62/ Sloeweg per 1 januari 2013 niet meer in actieve dienst was (deelnemer NAR) is met het oog op de continuïteit van het project een externe projectleider, [...] ingehuurd (via de lopende overeenkomst met het uitzendbureau [...], tot eind juni 2013).

Deze projectleider heeft in de afgelopen maanden aangetoond dat hij zeer goed in staat is om zowel de voorbereiding als de uitvoering van dit project te borgen.

Voorgesteld wordt om de lopende inhuur van [...] voort te zetten voor de tijdsduur van het project N62/Sloeweg. Hij is verantwoordelijk voor de externe (dagelijkse projectleiding van het project). Hij voert zijn werkzaamheden uit onder verantwoordelijkheid en aansturing van de interne projectcoördinator, [...].

Financiële consequenties

Kosten worden binnen het projectbudget N62/ Sloeweg gedekt. In de periode 2013 - 2015 bedraagt dit €382.000.

21 juni 2013

Bron: Notulen Provinciale Staten

Onderwerp: Motie kostenoverschrijdingen Tractaatweg en Sloeweg

Letterlijke tekst:

Provinciale Staten, in vergadering bijeen op 21 juni 2013;

constaterende dat:

- voor de Tractaatweg en de Sloeweg aanzienlijke kostenoverschrijdingen dreigen;
- de gedeputeerde altijd heeft gesteld dat dit binnen het beschikbare budget moet blijven;

spreken uit dat:

- voor de Tractaatweg een overschrijding van 20% in de ontwerpfase niet acceptabel is en er overlegd dient te worden voor een aanvullende rijksfinanciering;
- er ook voor de Sloeweg binnen de ramingen dient te worden gewerkt;

en gaan over tot de orde van de dag.

Deze motie krijgt nr. 13.

De heer **Van Beveren** (GS). Voorzitter. De kostenoverschrijdingen betreffende Sloe- en Tractaatweg, bedoeld in motie nr. 13, zijn er nog niet. Ik heb al uitgelegd dat wij een bepaald bedrag beschikbaar hadden en dat er nu sprake is van een daarvan afwijkende raming. Dat is een negatieve afwijking van 8 miljoen. Daarvoor hebben wij een mogelijke dekking aangegeven. Wij moeten nu afwachten hoe een en ander verder uitpakt bij de aanbestedingen, terwijl er ook moet worden gekeken naar de ontwikkelingen met betrekking tot de Hedwigepolder. Wij ontraden de Staten de aanvaarding van deze motie.

Motie nr. 13 van het lid Harpe over overschrijdingen Tractaat- en Sloeweg, wordt bij handopsteken verworpen.

21 juni 2013

Bron: Voorjaarsnota 2013 (CDI-099)

Onderwerp: Stand van zaken project N62 Sloeweg

Letterlijke tekst:

VOORTGANG

De Raad van State heeft uitspraak gedaan op de ingediende beroepsschriften en deze allen afgewezen. Er moeten nog 3 percelen grond worden verworven. Een perceel is in handen van een particulier; daarvoor is een onteigeningsprocedure gestart.

De andere percelen zijn eigendom van de gemeente Borsele en Zeeland Seaports. Wij verwachten geen problemen bij de verwerving daarvan.

Het ontwerp en de besteksuitwerking van de kunstwerken liggen op schema. Het bestek kan naar verwachting in september 2013 gepubliceerd worden. Binnenkort zal op basis van de goedgekeurde ontwerpen de omgevingsvergunning worden aangevraagd. De aanbesteding is eind december voorzien.

RISICO'S:

- In het tracé van de N62 Sloeweg liggen een aantal gecompliceerde leidingkruisingen. Technische oplossingen hiervoor hebben de instemming en medewerking nodig van de betreffende beheerders. Dit is een tijdrovende zaak.
- Met TenneT (verplaatsing hoogspanningsmast) en Evides (aanpassen 3 stuks dijk kruisingen van de waterleiding met de Bernhardweg) zijn ondertussen goede vorderingen gemaakt. Het voorlopige uitgangspunt is dat deze werkzaamheden dit jaar of anders in januari 2014 gereed zijn.
- Het cruciale punt blijft de verlegging van de gasleiding door Gasunie. Gasunie heeft toegezegd eind mei/begin juni hun plan te overleggen. Dan zal er ook meer bekend zijn over de kosten en een uitvoeringsperiode.
Bijkomende complicatie is dat voor de verlegging van de gasleiding het bestemmingsplan moet worden aangepast. Deze procedure is ondertussen in gang gezet maar kan pas echt verder als het tracé bekend is.
- Vertraging van de publicatie van het bestek als gevolg van onbekendheid met het nieuwe, verplichte EMVI systeem (het project wordt niet gegund op laagste prijs maar op basis van de Economisch meest voordelige inschrijving).

26 juni 2013

Bron: Brief Ministerie van Economische Zaken (13013866)

Onderwerp: Herziening van het convenant over de uitvoering tussen Rijk en provincie Zeeland

Letterlijke tekst:

Ik dank u hartelijk voor uw brief van 22 april 2013 over de herziene meerjarenkostenraming Natuurpakket Westerschelde 2013-2019, die u aan mij ter goedkeuring heeft voorgelegd. De meerjarenkostenraming is gekoppeld aan het convenant tussen Rijk en provincie (2006) over de uitvoering van het Natuurpakket Westerschelde.

- Het Ministerie van EZ zal, indien nodig, tevens zorgdragen voor de eventuele voorfinanciering van hierboven genoemde gemaximeerde bijdrage voor de Sloeweg en Tractaatweg. De voorfinanciering kan in overleg met u op verschillende wijze ingevuld worden en is in ieder geval gegarandeerd uit de dan reeds in het Groenfonds gestorte middelen voor het Natuurpakket Westerschelde;
- Conform de conventantafpraak tussen Rijk en provincie Zeeland zal, op het moment dat het Vlaams Gewest de financiële afspraken in het Verdrag en het Memorandum nakomt, mijn ministerie de tegenwaarde van de grondverwerving voor de Hedwigepolder die door het Vlaams Gewest wordt vergoed met Zeeland verrekenen. Bij de financiering van bovengenoemde wegen zullen volgens afspraak eerst de € 83 mln. gereserveerde middelen uit het MIRT worden uitgeput. De uiteindelijke bijdrage van [sic] is in dit kader een restantbedrag;

17 juli 2013

Bron: Nota aan GS (DG 13015382)

Onderwerp: Opdracht verlenen aan Gasunie voor opstart werkzaamheden gastransportleiding

Letterlijke tekst:

Inleiding:

In 2014 wordt er een start gemaakt met de uitvoering van de verdubbeling van de N62 (Sloeweg). Hiervoor moeten ook diverse werkzaamheden plaatsvinden om het tracé vrij te maken. Een van deze werkzaamheden betreft het verleggen van de hogedruk hoofdtransportgasleiding die als gevolg van de verbreding van de Sloeweg onder het nieuwe wegprofiel komt liggen. Gasunie is hiervan de beheerder. Het betreft een 450 mm diameter stalen leiding met een gasdruk van 68 bar.

Voorgeschiedenis:

Om tot het meest optimale tracé voor de nieuwe Sloeweg te komen zijn er in het ontwerpstadium afgewogen keuzes gemaakt. Dit heeft er onder andere toe geleid dat de bestaande gasleiding in de nieuwe situatie, in de lengterichting, over een aanzienlijke afstand onder het nieuwe wegprofiel komt liggen. Hoewel deze situatie technisch op te lossen is, is het om meerdere redenen niet gewenst de leiding op deze plaats te handhaven.

Vraag- en/of probleemstelling:

De provincie mag geen werkzaamheden laten uitvoeren aan het ganstransporthoofdleidingnet en is verplicht dit te regelen via de beheerder. In dit geval is dat Gasunie. Gasunie heeft voor het totale werk een budget raming opgegeven van € 2.200.000,00 met een nauwkeurigheid van 40%, gezien het stadium waarin het project zich nu bevindt. Onderdeel van dit budget is de engineering en het bestellen van materiaal dat minimaal 1 jaar levertijd heeft. Gasunie start normaal gesproken pas met de werkzaamheden als er een getekende projectovereenkomst is. Om tijd te winnen is men bereid de engineering al vast te starten en na de engineering direct de benodigde materialen te bestellen. Voorwaarde is dat de provincie alvast opdracht verleent voor de engineering en de materiaal bestelling, waarvan de kosten op € 640.000,00 ex. B.T.W. zijn geraamd.

Tevens dient de opdracht aan Gasunie vanwege de projectplanning uiterlijk 1 aug 2013 door hen ontvangen te zijn. Omdat bij deze bedragen een werk volgens het aanbestedingsbeleid van de provincie normaal gesproken openbaar wordt aanbesteed stellen wij er prijs op u, mede in het kader van transparant handelen, van deze opdrachtverlening op voorhand in kennis te stellen.

Financiële consequenties:

Het bedrag voor de opdracht ad € 640.000 wordt gedekt uit het budget op activiteit 75972, N62 Sloeweg. Van het bedrag komt ongeveer € 40.000,00 ten laste van 2013 en € 600.000,00 ten laste van 2014.

17 september 2013

Bron: Nota aan GS (DG 13018654)

Onderwerp: Toestemming geven het bestek N62 Sloeweg aan te besteden

Letterlijke tekst:

Inleiding:

De start van de uitvoerende werkzaamheden voor de realisatie van de verdubbeling van de N62 Sloeweg is voorzien in maart 2014. Het werk dient echter eerst te worden aanbesteed. Momenteel wordt de laatste hand aan bestek en tekeningen gelegd. Omdat het een zeer groot bestek betreft wordt het bestek in onderdelen samengesteld. Een gevolg hiervan is dat de raming ook in onderdelen beschikbaar komt.

De sommatie van:

1. de nu bekende financiële stand van zaken (gedane uitgaven en aangegane verplichtingen)
2. de tot op heden geraamde besteksposten
3. de inschatting voor de kosten van directievoering en toezicht door de provincie voor de uitvoeringsfase
4. de kosten voor de bijkomende projecten zoals o.a. verleggen gasleiding

overstijgt het beschikbare budget.

Vraag en/of probleemstelling:

Begin dit jaar is op verzoek van de nieuwe projectorganisatie door afdeling Financiën de stand van zaken van het budget N62 Sloeweg opgemaakt.

Dit resulteerde in een nog besteedbaar budget per 01-01-2013 van €47.300.000 (zie bijlage). Na Afboeking van de in 2013 gedane betalingen, aangelegde verplichtingen en reserveringen resteert heden voor de daadwerkelijke aanleg van de N62 Sloeweg een bedrag van €34.222.467.

Inmiddels is de besteksvoorbereiding zover gevorderd dat er een beeld is van de aanlegkosten. Deze zijn geraamd op €39.565.649.

Opgemerkt dient te worden dat de uiteindelijke aanneemsom t.o.v. de raming mee zal vallen, omdat:

1. De raming is gemaakt met de standaard oplossing. Door het toepassen van alternatief bouw materiaal wordt een aanzienlijk financieel voordeel verwacht (c.a. € 5 tot 10 miljoen). De aannemers worden in het bestek ook uitdrukkelijk uitgenodigd alternatief in te schrijven.
2. De markt nog steeds hongerig is waardoor er zeer concurrerend zal worden ingeschreven.
3. Het werk middels een veiling wordt aanbesteed. De ervaring leert dat dit 10-15 % voordeliger uitvalt.

[...]

Is het college bereid om op basis van het risico van een (op dit moment) geschatte budget overschrijding van c.a. € 5,3 miljoen het werk op de markt te zetten en aan te besteden, waarbij opgemerkt dient te worden dat gezien de markt omstandigheden, het evt. toe te passen alternatief bouw materiaal, het bedrag van een overschrijding significant lager kan zijn of misschien zelfs te niet wordt gedaan.

25 oktober 2013

Bron: Aankondiging van een opdracht (TN26145 –SF02)

Onderwerp: Aanbestedingsopdracht verdubbeling N62 Sloeweg

Letterlijke tekst:

AFDELING II: VOORWERP VAN DE OPDRACHT

II.1 BESCHRIJVING

II.1.1 Door de aanbestedende dienst aan de opdracht gegeven benaming

UV7-2013 - Verdubbeling N62 Sloeweg

II.1.2 Type opdracht en plaats van uitvoering van de werken, levering van de goederen of verlening van de diensten

Type: (a) Werken

Categorie: Uitvoering

NUTS-code: NL34

II.1.3 De aankondiging betreft

Een overheidsopdracht

II.1.5 Korte beschrijving van de opdracht of de aankoop/aankopen

Verdubbeling N62 Sloeweg.

II.2 HOEVEELHEDEN OF OMVANG VAN DE OPDRACHT

II.2.1 Totale hoeveelheid of omvang

Verdubbeling N62 Sloeweg. Horizontale drains 68.590 m. Verticale drains 377.200 m. Leveren en verwerken asfaltverharding 127.405 ton. Diverse frezen asfalt 340.880 m². Aanbrengen gebonden funderingen 226.460 m². Aanbrengen bermen Doornikse steenslag 74.800 m². Diverse grond. Ontgraven 1.086.915 m³. Vervoeren 1.463.150 m³. Verwerken 2.115.740 m³. Leveren en verwerken (prefab) beton 5225 m³. Toepassen bekisting 6430 m². Leveren en verwerken wapeningsstaal 690.000 kg. Verwerken grond in grondwapening 90.000 m³. Leveren en aanbrengen grondwapening 78.000 m². Zie bestek voor nadere informatie.

tussen: 0

en: 42 500 000

Munt: EUR

II.3 LOOPTIJD OF UITVOERINGSTERMIJN VAN DE OPDRACHT

Periode in maanden: 27

AFDELING IV: PROCEDURE

IV.1 TYPE PROCEDURE

IV.1.1 TYPE PROCEDURE

Openbaar

IV.2 GUNNINGSCRITERIA

IV.2.1 Gunningscriteria

Economisch meest voordelige inschrijving, gelet op de in het bestek, in de uitnodiging tot inschrijving of tot onderhandeling of de in het beschrijvende document vermelde criteria

IV.2.2 Er wordt gebruik gemaakt van een elektronische veiling

ja

nadere inlichtingen over de elektronische veiling: De e-Veiling zal worden gehouden op woensdag 26 februari 2014 om 10:00 uur. Inschrijvers welke in aanmerking komen voor de e-Veiling worden hiervoor uitgenodigd. Zie aanbestedingsdocumenten.

15 november 2013

Bron: Programmabegroting 2014

Onderwerp: Planning aanleg N62 Sloeweg

In 2014 staan de volgende bereikbaarheidsprojecten voor het provinciale wegennet gepland om te worden uitgevoerd:

- N62 Sloeweg: start uitvoering begin 2014, voltooiing 2015

15 november 2013

Bron: Najaarsnota 2013 (13022693, STR116)

Onderwerp: Stand van zaken project N62 Sloeweg

Letterlijke tekst:

Voortgang tot heden:

De verwerving van de laatste benodigde, gronden loopt voorspoedig. Eén perceel in de v.m. goederenspoorlijn is echter vervuld. Over de aankoop worden nog besprekingen gevoerd.

De voorbereidingen voor het verplaatsten van de Hoogspanningsmast en de nieuwe kruising van de drinkwaterleiding met de Bernhardweg liggen strak op schema. Verwachting is dat de uitvoering van de werkzaamheden nog dit jaar is afgerond. De Gasunie verwacht binnenkort het nieuwe tracé van de

gasleiding bekend te maken. Dan kan ook het bestemmingsplan verder vastgesteld worden. Gasunie start pas met de daadwerkelijke uitvoering als het bestemmingsplan onherroepelijk is. Als er geen zienswijzen ingediend worden kan de planning worden gehaald.

Gasunie beoogt het werk voor 1 okt 2014 gereed te hebben. Daarna gaat het winter seizoen in. Bepalend wordt dus de bestemmingsplanprocedure. De gasleiding blijft dus maatgevend voor de voortgang van het deel Molendijk-Bernhardweg. De besteksvoorbereiding vergt meer werk dan verwacht. Er is daarom besloten de publicatie van het bestek uit te stellen tot eind oktober 2013. Dit betekent dat het aanbestedingsresultaat naar verwachting eind februari 2014 bekend is.

Risico's:

Financieel

Begin dit jaar is op verzoek van de nieuwe projectorganisatie de stand van zaken van het budget N62 Sloeweg opgemaakt. Na afboeking van de in 2013 gedane betalingen, aangelegde verplichtingen en reserveringen is de besteksvoorbereiding zover gevorderd dat er een beeld is van de nog te verwachten totale kosten.

Opgemerkt dient te worden dat de uiteindelijke aanneemsom t.o.v. de raming mee zal vallen, omdat: De raming is gemaakt met de standaard oplossing. Door het toepassen van alternatief bouw materiaal wordt een aanzienlijk financieel voordeel verwacht. De aannemers worden in het bestek ook uitdrukkelijk uitgenodigd alternatief in te schrijven. De markt nog steeds hongerig is waardoor er zeer concurrerend zal worden ingeschreven. Het werk middels een veiling wordt aanbesteed. De ervaring leert dat dit voordeliger uitvalt. Helaas is het zo dat het aanbestedingsresultaat pas in februari 2014 bekend zal zijn.

Mocht het aanbestedingsresultaat dermate tegenvallen dat dit op onoverkomelijke bezwaren stuit kan overwogen worden de aanbesteding in te trekken of onderdelen van het werk op een later tijdstip uit te voeren.

Tijd

Indien de gasleiding in het traject Molendijk - Bernhardweg voor 1 oktober 2014 is verlegd naar het nieuwe tracé en operationeel is kan de verdubbeling van de N62 Sloeweg 1^e kwartaal 2016 gereed zijn. Bezwaarprocedures tegen de nieuwe ligging van deze gasleiding kunnen ertoe leiden dat deze einddatum niet gehaald kan worden en deze werkzaamheden doorschuiven naar 2^e kwartaal 2015. In dat geval zal de verdubbeling van de N62 Sloeweg pas eind 2016 gereed zijn.

10 december 2013

Bron: Nota aan GS (DG 13026327)

Onderwerp: Samenstellen projectorganisatie t.b.v. de uitvoeringsfase N62 Sloeweg.

Letterlijke tekst:

Voorgesteld besluit:

1. Instemmen met een op te richten interne projectorganisatie en de voorgestelde procedure van werving en selectie.
2. Instemmen met het principe dat inhuur die direct dan wel indirect voor de projectorganisatie nodig is (scenario 2), wordt betaald uit het projectbudget voor de Sloeweg. Vooralsnog wordt rekening gehouden met een benodigd budget van 2,6 miljoen euro.

Op 26 februari 2014 wordt het bestek "Verdubbeling Sloeweg" aanbesteed en zal de inschrijfprijs bekend zijn. Gezien de huidige marktomstandigheden wordt als aanbestedingsresultaat een "vechtprijs" verwacht. Dit betekent dat de aannemer tijdens de uitvoering er op gebrand zal zijn elke mogelijkheid, om meerwerk te claimen en het bestek op onderdelen aan te vechten, te benutten om zo de slechte inschrijfprijs enigszins goed te maken.

Omdat het hier een traditioneel RAW contract betreft van grote financiële omvang (€ 35 - 40 miljoen raming) is het essentieel op het werk een adequate staf te hebben die directie voert over en toezicht houdt op de werkzaamheden van de aannemer.

Dit om enerzijds buiten op het werk er op toe te zien dat ook echt gemaakt wordt wat is aanbesteed, maar anderzijds ook om binnen op goede wijze met de ingediende verzoeken

tot meerwerk en contractclaims om te gaan. Een stevige projectorganisatie kan veel problemen gedurende de uitvoering van het werk voorkomen.

Inventarisatie binnen het personeelsbestand heeft uitgewezen dat voor diverse functies niet voldoende kennis dan wel ervaring binnen de organisatie aanwezig is. Tevens moet bij aanstelling van personen uit de organisatie goed afgewogen worden of de "going concern" activiteiten niet in het gedrang komen. Dit zal een afweging zijn van het betreffende afdelingshoofd, waarbij tijdelijke inhuur om de werkzaamheden uit te blijven voeren mogelijk moet zijn. Deze tijdelijke inhuur moet dan betaald worden uit het projectbudget.

Onderstaand een voorlopige begroting van de verwachte kosten voor de uitvoerende staf. Daarbij zijn twee scenario's mogelijk:

1. Alleen het extern ingehuurd personeel wordt op het project doorbelast (de kosten zijn voorlopig ingeschat op een bedrag van 1,4 miljoen euro);
2. Al het "ingehuurd" personeel wordt op het project doorbelast (kosten voorlopig ingeschat op een bedrag van 2,6 miljoen euro).

2014

25 februari 2014

Bron: GS nota (DG 14002540).

Onderwerp: Financiële stand van zaken Sloeweg gericht op de aanbesteding 13 maart 2014

Letterlijke tekst:

In september 2013 is via een GS nota gemeld dat op basis van de (verwachte) besteksraming voor de Sloeweg, het nog beschikbare budget voor uitvoering en voorbereiding dat door PS beschikbaar is gesteld, onvoldoende zal zijn. Op basis van de raming en nog te verwachte kosten werd een tekort verwacht van 5,3 miljoen (excl. onvoorzien en staatkosten kunstwerken). Aangezien een aanzienlijk aanbestedingsvoordeel wordt verwacht is voorgesteld het werk toch op de aanbestedingskalender te zetten. GS hebben hiermee ingestemd. De aanbesteding zal op 13 maart a.s. plaatsvinden.

Er is begin 2014 een geactualiseerd overzicht gemaakt van de gemaakte en te voorziene kosten voor zowel de Sloeweg als de Tractaatweg. Hieruit komt naar voren dat de totale projectkosten oplopen. Op basis van deze inzichten is het risico groot dat er uiteindelijk onvoldoende budget beschikbaar zal zijn om beide projecten binnen de gestelde randvoorwaarden te kunnen realiseren.

Voor de Sloeweg is in korte tijd in beeld gebracht welke mogelijkheden er nu nog zijn om de projectkosten te beperken. Gebleken is dat het niet verstandig is nu nog, net voor de aanbesteding, wijzigingen in het bestek aan te brengen. Ook is het duidelijk geworden dat er besparingsmogelijkheden zijn om bij een tegenvallende aanbesteding de projectkosten onder controle te houden.

het advies is eerst het aanbestedingsresultaat van de Sloeweg op 13 maart af te wachten en daarna PS (in de voorjaarsconferentie) over het verdere vervolg te informeren. Er zijn, zo blijkt nu, nog voldoende sturingsmiddelen om binnen het gestelde krediet het project Sloeweg te realiseren.

Financieel uitgangspunt: in het kader van voorzichtigheid en risicobeperking dienen alle provinciale projecten een sluitende projectbegroting als uitgangspunt te hanteren. Op het moment dat er geen sluitende projectbegroting is, dient er een aanpassing van het project plaats te vinden of dienen er door GS/PS extra middelen beschikbaar gesteld/gereserveerd te worden. Indien in de loop van het project blijkt dat er financiële meevallers zijn (bv aanbestedingsvoordeel) dan kunnen GS/PS op dat moment bezien hoe daar mee om te gaan. Naar de mening van de afdeling Financien dient het project N62 te beschikken over een sluitende projectbegroting.

De inschrijvingsprijs is maximaal € 42.500.000,-. Dat is tevens het startbod voor alle inschrijvers die aan de e-veiling deelnemen. Verwacht wordt dat de inschrijfprijs richting de € 35.000.000 zal zakken, mogelijk zelfs verder. Het resultaat is echter pas op 13 maart bekend en tot die tijd een risico.

Het totaal budget voor de Sloeweg is € 53.1 miljoen. De maximaal geraamde kosten om het project Sloeweg te realiseren bedragen op dit moment € 65,3 miljoen. Een gecalculeerd tekort van € 12,2 miljoen waarbij rekening is gehouden met €4 miljoen (=10%) onvoorzien tijdens de uitvoering.

Er zijn mogelijkheden in beeld gebracht om (verder) te bezuinigen. Tevens wordt een aanbestedingsvoordeel verwacht van 10% tot mogelijk zelfs 30% op de maximale inschrijvingsprijs. Uitgaande van een aanbestedingsvoordeel van 15% en een maximale realisatie van de bezuinigingsmogelijkheden moet voorzichtigheidshalve rekening worden gehouden met een tekort op de projectbegroting van 1,7 miljoen euro. Gelet op alle onzekerheden in de aanbesteding en de post onvoorzien uitvoering is dit uiteraard een fictief tekort en zijn er direct aanvullende maatregelen noodzakelijk bij een aanbesteding > €35 miljoen.

Conclusies:

1. bij een aanbestedingsresultaat < €35 miljoen is er geen (acuut) probleem, maar moeten de besparingsmogelijkheden wel worden in gezet om risico onvoorzien gedurende de uitvoering te kunnen beheersen. Hoeveel hangt af van het aanbestedingsresultaat en de te beheersen risico's die gedurende de uitvoering steeds kleiner zullen worden.
2. Bij een aanbestedingsresultaat > €35 miljoen is er wel een (acuut) probleem en is er onvoldoende projectbudget om te mogen gunnen. Er is op dat moment direct extra budget noodzakelijk.

Juridische consequenties:

de mogelijkheden om het van het bestek dmv een nota van inlichtingen nog aan te passen is risicovol aangezien het een omvangrijk bestek betreft. Een aanpassing mag tot maximaal 7 dagen voor de aanbesteding. De uiterste termijn voor het indienen van alle documenten is echter al verstreken (7-2-2014) op basis waarvan de EMVI beoordeling plaatsvindt.

Het aanhouden bij een tegenvallende aanbesteding de gunning is mogelijk. De Provincie Zeeland zal dit aanhouden goed moeten motiveren. Provincie Zeeland heeft bij het uitschrijven van de aanbesteding aangegeven dat het een maximaal budget beschikbaar had van € 42,5 miljoen. Indien de aanbesteding lager uitvalt dan het vooraf genoemde bedrag en Provincie Zeeland gaat over tot het aanhouden van de gunning omdat er geen voldoende budget beschikbaar is, bestaat er de kans dat de aannemer hier niet mee akkoord gaat. Indien dit het geval is bestaat er de kans dat Provincie Zeeland financiële claims tegemoet kan zien. Het aanhouden van de gunning kan financiële consequenties hebben voor Provincie Zeeland.

actieve informatieplicht PS

Nee. pas bij tegenvallende aanbesteding (<15%) wordt PS op basis van geactualiseerde begroting geïnformeerd.

De problematiek

De voorbereiding voor aanleg van de verdubbeling van zowel de Sloeweg als de Tractaatweg is in volle gang maar de daadwerkelijke uitvoering moet nog starten. Beide projecten zijn bestuurlijk en procesmatig losgekoppeld en hebben ieder een projectbudget van € 53.088.000. Gelet op de uitgaven tot op heden en de te verwachten uitgaven in de toekomst is nog steeds onzeker of het beschikbare projectbudget voldoende is om de verdubbeling van beide projecten zoals nu voorzien in zijn geheel uit te voeren. De vraag die nu voorligt is of het verantwoord is om door te gaan met de aanbesteding van de Sloeweg op 13 maart a.s. of dat deze moet worden uitgesteld. In deze notitie worden de risico's benoemd en aangegeven op welke wijze de risico's voor de provincie Zeeland beheersbaar blijven. Gelet op de urgentie wordt op dit moment gefocust op het project Sloeweg aangezien er voor het project Tractaatweg nog meerdere mogelijkheden (fasering in tijd) beschikbaar zijn.

De stand van zaken op dit moment

Van september 2013 tot heden

Per saldo werd er in september een tekort signaleerd op de projectbudgetten van € 5,3 miljoen voor de Sloeweg. Bij de voorjaarsnota is aangegeven dat er een extra budget nodig is van € 6 miljoen voor de Tractaatweg. In de najaarsnota is door GS nog aangegeven dat beide projecten per saldo binnen

budget gerealiseerd zullen worden. Wel is bij beide projecten aangegeven dat de beschikbare budgetten (te) krap zijn.

Op dit moment (januari/februari 2014) wordt zichtbaar dat de mogelijke overschrijding bij zowel de Sloeweg als de Tractaatweg groter kan worden. Voor de Sloeweg is het tekort dat met de aanbesteding goedge maakt moet worden geen €5,3 maar €7,9 miljoen geworden. Voor de Tractaatweg is op basis van de meest recent SSK raming nog €11 miljoen extra nodig bovenop de al eerder aangegeven €60 miljoen.

Zoals in september al is aangegeven wordt er op basis van de huidige marktsituatie een ruim aanbestedingsvoordeel verwacht. Op de besteksraming van rond de € 42 miljoen is het zeer waarschijnlijk dat het daadwerkelijke inschrijfbedrag (exclusief de fictieve korting obv de EMVI) waarmee de veiling straks eindigt rond de € 35 miljoen komt te liggen. Er is op dit moment ruim € 14 miljoen uitgegeven en verplicht. Ongetwijfeld zal er tijdens de uitvoering sprake zijn van meerwerk ivm afwijkingen in de hoeveelheden die in het bestek zijn aangegeven. In het projectbudget zal hiervoor een zekere ruimte moeten zijn (kosten onvoorzien). Als de aanbesteding echter tegenvalt en een aanbestedingsvoordeel <15% gerealiseerd wordt ontstaat er een financieel probleem dat opgelost moet worden.

Om er zeker van te zijn dat er tijdig gestuurd kan worden op mogelijke tegenvallers is er gezocht naar besparingsmogelijkheden. Onderstaande tabel geeft eerst een totaaloverzicht van het maximaal benodigde projectbudget.

kostenraming maximaal benodigd projectbudget	
uitgaven en verplicht act. code 75972 (incl. correcties op grond)	14.094.539
Projectorganisatie t/m 2013 act. code 75970	509.601
1 Totale kosten N62 Sloeweg 2011-2013	14.604.140
besteksraming deel wegenbouw	28.750.000
besteksraming deel kunstwerken	13.392.405
legeskosten kunstwerken (1,90%)	254.456
geleiderailconstructie	122.090
DWL overkluizing A58	106.526
2 totale raming aanneemsom	42.625.477
reservering voor kunst	500.000
nog te verwachten kosten grond 2014	614.200
geraamde kosten projectorganisatie 2014-2016	2.602.600
3 voorziene kosten 2014-2016	3.716.800
4 Kosten onvoorzien tijdens de uitvoering	4.250.000
totaal (1+2+3+4)	65.196.417

Om weer binnen het beschikbare projectbudget van €53.088.000 te komen is een gunstig aanbestedingsresultaat noodzakelijk en kunnen de volgende besparingen worden doorgevoerd.

Mogelijke besparingen

Door nu nog veranderingen in het bestek door te voeren neemt de kans op fouten in het bestek toe waardoor kans op claims en/of meerwerk groter wordt. Om die reden is het verstandiger eerst de aanbesteding met het huidige bestek af te wachten en pas bezuinigingen door te voeren als dit gezien het beschikbare budget noodzakelijk is.

Totaal overzicht projectbudget met een maximale inschrijving van € 35 miljoen

Totale kosten N62 Sloeweg 2011-2013	14.604.140
voorzien kosten 2014-2016	3.716.800
10% onvoorzien kosten tijdens de uitvoering	4.250.000
inschrijfprijs <35 miljoen	35.000.000
benodigd projectbudget	57.570.940
beschikbaar projectbudget	53.088.000
noodzakelijke besparing als buffer onvoorzien	4.482.940
de besparingsmogelijkheden	4.274.000

Al met al is er nog een bezuinigingsslag mogelijk van ruim € 4 miljoen. Bij een inschrijfprijs < €35 miljoen zullen de totale projectkosten rond het beschikbare krediet van € 53,1 miljoen blijven. Bij een inschrijfprijs > 35 miljoen zijn er extra maatregelen noodzakelijk voor de post onvoorzien.

Overigens zijn er al bestuurlijk (politiek gemeente Borsele) vragen gesteld of er bij een aanbestedingsvoordeel aanvullende wensen (een fietstunnel) alsnog bespreekbaar gemaakt kunnen worden. Vooralsnog zal het gehele aanbestedingsvoordeel nodig zijn om het projectbudget en het beschikbare krediet weer in evenwicht te brengen.

Koppeling met de Tractaatweg om tegenvallers op te vangen?

Voor de Tractaatweg is er een actuele SSK raming (20-1-2014) van 59,7 miljoen. Met de al gerealiseerde kosten en de kosten voor vastgoed en projectkosten is er een budget nodig van 71 miljoen. Dit ligt € 11 miljoen boven de eerder aangegeven € 60 miljoen maar bijna € 18 miljoen boven het oorspronkelijke taakstellende budget. Bij de Tractaatweg kan er nog worden gekozen voor een fasering in de uitvoering aangezien hier het Geïntegreerd Contract nog moet worden aanbesteed. Duidelijk is dat er geen is ruimte om een deel van het projectbudget van de Tractaatweg te gebruiken voor een eventueel tekort op de Sloeweg.

Advies

Het advies is om door te gaan met de aanbesteding met het huidige bestek en eerst het aanbestedingsresultaat van de Sloeweg op 13 maart af te wachten. Er zijn zo blijkt nu nog (voldoende) sturingsmiddelen om het project Sloeweg binnen het gestelde krediet te realiseren. De speelruimte om tegenvallers op te vangen is echter zeer beperkt. Op 18 maart zal een update van de begroting van het project Sloeweg in GS besproken worden en is duidelijk of er aanvullende maatregelen noodzakelijk zijn.

18 maart 2014

Bron: GS nota (DG 14004677).

Onderwerp: Financiële stand van zaken Sloeweg op basis van de aanbesteding op 13 maart 2014.

Letterlijke tekst:

voorgesteld besluit:

- Kennisnemen van de noodzaak om het projectbudget van de Sloeweg te verhogen naar een bedrag van € 58 miljoen (= € 5 miljoen "extra").
- De financiële dekking bespreken in de voorjaarsconferentie en een voorstel voor aanvullend krediet i.s.m. de voorjaarsnota op 6 juni voorleggen aan PS.

Op 13 maart heeft de aanbesteding van de Sloeweg plaatsgevonden. In de GS nota van 25 februari is aangegeven dat bij een inschrijfprijs lager dan € 35 miljoen er voldoende sturingsmogelijkheden zijn om binnen het oorspronkelijke budget van € 53,1 miljoen het project te realiseren. Bij een inschrijving hoger dan € 35 miljoen moesten taakstellend aanvullende besparingsmogelijkheden worden vastgesteld en in het kader van de voorjaarsconferentie extra budget worden gevraagd.

Gelet op de inschrijfprijs van € 38.295.000 miljoen kan de gunningsprocedure niet zonder een verhoging van het projectbudget worden voortgezet.

Financiële consequenties: de huidige ramingen voor zowel de Sloeweg als Tractaatweg liggen (inclusief de voorbereidings- en uitvoeringskosten) hoger dan het maximaal beschikbare budget van 2 x 53,1 miljoen euro.

Voor de Sloeweg komt na aanbesteding naar voren dat het beschikbare budget niet voldoende is en dat er een aanvullend krediet noodzakelijk is. Tevens moeten er met de aannemer afspraken gemaakt worden over het "minderwerk" om het "meerwerk" gedurende de uitvoering op te kunnen vangen. Uitgangspunt is dat er gedurende de uitvoering rekening gehouden moet worden met een post onvoorzien van 10% van de aanneemsom. Voor de Sloeweg kan na aanbesteding een realistisch taakstellend budget van € 58 miljoen euro worden vastgesteld.

Totale kosten N62 Sloeweg 2011-2013	14.604.140
voorziene kosten 2014-2016	4.045.360
10% onvoorziene kosten tijdens de uitvoering	3.829.500
bezuinigingsopgave	(2.774.000)
inschrijfprijs Boskalis (dd 13-3-2014)	38.295.000
noodzakelijk projectbudget	58.000.000

De mogelijke/ realistische besparingsmogelijkheden zijn:

bermverharding binnenzijde kan vervallen, bermverharding aan de buitenzijde versmallen	700.000
geen nieuw kunstwerk aansluiting Frankrijkweg	-
versobering kunstwerk Molendijk	750.000
In gesprek met Borsele over niet in rekening brengen legeskosten	224.000
reservering voor kunst laten vervallen (geen budget voor herkenbaarheid)	500.000
minder inhuur, grotere inzet eigen personeel	600.000
	2.774.000

Een deel van deze besparingsmogelijkheden kan zonder veel problemen gerealiseerd worden. Over de versobering Kunstwerk Molendijk en de legeskosten zal echter eerst overleg gevoerd moeten worden met de gemeente Borsele en vervolgens met de aannemer. Het laten vervallen van het kunstwerk aansluiting Frankrijkweg is vooralsnog niet gewenst en daarom niet meegenomen als besparingsmogelijkheid.

In totaliteit moet in de voorjaarsnota financiële ruimte gevonden worden voor verhoging van de projectbudgetten van de projecten Sloeweg en Tractaatweg naar € 58 miljoen respectievelijk € 60 miljoen. Het totaalbedrag voor de beide projecten komt daarmee op een bedrag van € 118 miljoen (was eind 2013 € 106,2 miljoen). In deze bedragen wordt nu expliciet een post onvoorzien opgenomen van in totaal € 9 miljoen (iets minder dan 10%).

Indien GS instemt met het verhogen van het projectbudget en daarvoor de dekking aangeeft in de voorjaarsconferentie kan de gunning worden doorgezet.

risico's en beheersmaatregelen:

Gedurende de uitvoering zal kritisch worden gestuurd op het meerwerk en zal indien nodig minderwerk met de aannemer worden afgesproken om binnen het projectbudget te blijven.

Gewijzigd besluit door GS: Tekort van € 5 mln dekken via vjc. PS en gemeente Borsele (iom afd. Communicatie) proactief informeren over uitkomsten aanbesteding en gunning. Daarna pas op openbare besluitenlijst. In brief ook relatie leggen met geplande informatiebijeenkomst.

26 maart 2014

Bron: Gemandateerde GS brief aan Boskalis (14005054).

Onderwerp: Instemmen met voorlopige gunningsbeslissing aan Boskalis Nederland B.V.

Letterlijke tekst:

Op donderdag 13 maart 2014 heeft vanaf 10:00 uur de e-veiling plaatsgevonden in de Abdij van de Provincie Zeeland te Middelburg.

Wij hebben aan alle inschrijvers welke hebben deelgenomen aan de veiling, de uitslag van de veiling per brief meegedeeld. In deze brief hebben wij ook genoemde aannemingsbedrijven op de hoogte gebracht van ons voornemen de uitvoering van de werken zoals die zijn omschreven in bestek UV7-2013 Verdubbeling N62 Sloeweg, de nota's van inlichtingen en de bijbehorende tekeningen, na afloop van de in artikel 2.27.2 van het ARW 2012 genoemde stand still-termijn van 20 dagen, op te dragen aan Boskalis Nederland B.V. te Rotterdam.

26 maart 2014

Bron: GS brief aan PS met statenvoorstel (14004569 en 14004570, UITV-141).

Onderwerp: Verhogen van het projectbudget voor de Sloeweg naar € 58 miljoen

Letterlijke tekst uit de brief:

Hierbij ontvangt u het statenvoorstel ten behoeve van de verhoging van het projectbudget voor de Sloeweg naar € 58 miljoen. Wij verzoeken u het voorstel te agenderen voor behandeling in de commissie Economie & Mobiliteit op 31 maart en in uw vergadering op 25 april 2014.

Letterlijke tekst uit statenvoorstel:

Voor het gehele project N62 is een bedrag van € 106 miljoen beschikbaar (2 x 53 miljoen). Door Provinciale Staten is tot op heden een bedrag van € 16,7 miljoen voor de voorbereiding (voor Sloeweg en Tractaatweg samen) en € 43,88 miljoen voor de uitvoering van de Sloeweg ter beschikking gesteld. Na de aanbesteding van de Sloeweg op 13 maart j.l. hebben wij geconcludeerd dat het niet meer mogelijk zal zijn om binnen de oorspronkelijke projectbegroting beide projecten N62 te kunnen realiseren.

Gebruikmakend van alle door u ter beschikking gestelde kredieten (€ 60,6 miljoen) hebben wij op 18-3 besloten dat het voornemen tot gunning conform de aanbestedingsprocedure doorgezet kan worden. Daardoor worden eventuele juridische problemen in de aanbestedingsprocedure voorkomen die ontstaan als de provincie de gunning alsnog zou stoppen met als reden dat er onvoldoende (project)budget beschikbaar is. De inschrijving van Boskalis (de economisch meest voordelige inschrijving) ligt met een inschrijfbedrag van € 38.295.000 onder de raming. Helaas zakte de inschrijfprijs tijdens de veiling niet verder door waardoor er aanvullend projectbudget nodig is om met name de post onvoorzien weer aan te vullen. Deze post is noodzakelijk om gedurende de verdere uitvoering meerwerkkosten en onvoorziene gebeurtenissen financieel op te kunnen vangen.

Aangezien het college het van belang vindt dat zowel de Sloeweg als de Tractaatweg binnen de eerder vastgestelde scope uitgevoerd kunnen worden wordt er in de voorjaarsconferentie door ons naar mogelijkheden gezocht voor aanvullende financiering. Voor de realisatie van de Sloeweg is op basis van het aanbestedingsresultaat een projectbudget van € 58 miljoen benodigd. Dit projectbudget is inclusief een post onvoorzien. In de voorjaarsnota op 6 juni zal de dekking van de extra financiering voor het gehele project N62 integraal aan de orde komen.

In het convenant tussen het Rijk en de provincie Zeeland over de uitvoering van enkele besluiten uit de Ontwikkelingsschets 2010 Schelde-estuarium en het Derde memorandum van Overeenstemming is overeengekomen dat het Rijk circa € 100 miljoen (geïndexeerd t/m 2013 € 106.172.000) bijdraagt aan de verdubbeling van de Sloeweg en de Tractaatweg. Van dit bedrag is door u op dit moment 16,7 + 43,88 miljoen euro voor de voorbereiding respectievelijk uitvoering van het project N62 beschikbaar gesteld.

Uit de nu afgeronde aanbesteding voor de Sloeweg en de projectraming voor de Tractaatweg komt naar voren dat er in totaal € 118 miljoen nodig zal zijn om het gewenste eindresultaat te kunnen

realiseren. In de voorjaarsconferentie wordt voor de benodigde extra € 12 miljoen door ons een dekkingsvoorstel voorbereid dat in de voorjaarsnota aan u wordt voorgelegd. Vooruitlopend hierop vragen wij u voor de Sloeweg extra krediet ter grootte van € 5,306 miljoen (inclusief de indexering) beschikbaar te stellen waarmee het projectbudget van de Sloeweg wordt verhoogd naar € 58 miljoen.

31 maart 2014

Bron: verslag Commissie Economie en Mobiliteit

Onderwerp: Behandeling statenvoorstel over verhogen projectbudget Sloeweg naar € 58 miljoen

Letterlijke tekst:

De heer Van Geesbergen (VVD) zegt dat er 5,3 miljoen wordt gevraagd zonder dat de dekking is aangegeven. Een groot financieel probleem wordt luchtig gebracht. Vanwaar de kennelijke haast? Zijn er ook mogelijkheden om het plan te versoberen? Zo niet, dan moet dekking worden gevonden in de pot voor infrastructuur. Hij is er niet voor om een greep te doen uit de algemene reserve.

In de laatste PS vergadering is een motie aangenomen over de hoogte van de reserve; dat moet wel zo blijven! Mevrouw Meulenberg (CDA) zegt dat het altijd vervelend is als krediet ontoereikend blijkt, zeker nu er onzekerheden zijn, o.a. over de 20 miljoen die gekoppeld is aan de ontpoldering van de Hedwigepolder. Wat is de oorzaak van het voorziene tekort?

De heer Van Tilborg (SP) sluit zich hierbij aan. Ten koste van wat gaat het dan in de Voorjaarsnota? En is er zicht op mogelijke andere tegenvallers?

De heer V.d. Maas (SGP) vraagt om aanvullende informatie over de achtergrond van de vraag. Is dekking te vinden binnen het project zelf, of binnen het PVVP-budget of de BDU-gelden?

De heer Colijn (CU) sluit zich aan bij de VVD-fractie: het gaat om 12 miljoen! Dit heeft een grote impact. Is het tijd voor een nieuwe kerntakendiscussie?

Gedeputeerde Van Beveren zegt dat het voorstel inderdaad haast heeft. We zitten in een gunningsprocedure. Om vóóraf de dekking met PS te kunnen bespreken hadden we de gunning moeten stil leggen en dat levert ook risico op. Er is 100 miljoen krediet beschikbaar gesteld voor de verdubbeling, welk bedrag nogal willekeurig is bepaald, en in tweeën geknipt. In totaal is er 12 miljoen meer nodig voor Sloeweg en Tractaatweg. Hij doet zeker niet gemakkelijk over dit probleem. Vanaf dinsdag zullen de berekeningen vertrouwelijk ter inzage liggen bij de statengriffie. Het aanbestedingsvoordeel is lager gebleken dan verwacht en de voorbereidingskosten bleken hoger.

De heer V.d. Maas (SGP) vraagt of aanpassing van de plannen ook een optie is geweest?

De heer Van Geesbergen (VVD) concludeert dat er is gegokt op een lager bedrag. Op het moment dat dat duidelijk werd had het plan toch nog versoberd kunnen worden?

Gedeputeerde Van Beveren antwoordt dat versoberen op dat moment moeilijk is, omdat je andere inschrijvers niet kunt passeren. Dan loopt je het risico dat een van hen bezwaar maakt. Er is altijd gewerkt o.b.v. ramingen. Het College worstelt met de Voorjaarsnota en de hoogte van de algemene reserve. Er bestaat géén onzekerheid over de 20 miljoen voor de Hedwigepolder, die is toegezegd (GS-brief van 11 juni 2013). De verschillende potjes zijn bijna leeg. Het kan uit de algemene reserve, of ten koste van andere infrastructurele projecten (MIZ). Het extra bedrag kan ook over een aantal jaren worden afgeschreven. Eventueel kan het in relatie tot de Sluiskiltunnel worden gezien. Er zijn nog geen andere tegenvallers bekend, maar er is nu wel een post onvoorzien. Een nieuwe kerntakendiscussie lijkt hem niet nodig, want dit is incidenteel.

De heer Colijn (CU) zegt dat PS in de laatste vergadering een lijst met bezuinigingen ontving waar ze maar mee akkoord moest gaan, en de algemene reserve krimpt steeds verder. Zo wil hij dat niet meer, hij wil kunnen kiezen. Het gaat van incident naar incident, en hij praat hier liever structureel over.

Gedeputeerde Van Beveren antwoordt dat je een dergelijk project niet breed kunt afwegen.

[...]

De voorzitter stelt vast dat het voorstel voldoende is onderbouwd voor behandeling in PS.

4 april 2014

Bron: Brief van GS aan PS (14005581/dg en bijlagen onder geheimhouding ter inzage).

Onderwerp: Afdoening van toezegging vertrouwelijk informeren financiële gegevens project Sloeweg

Letterlijke tekst:

In de commissievergadering Economie en Mobiliteit is door ons de toezegging gedaan u vertrouwelijk te informeren over de financiële gegevens van het project Sloeweg op basis waarvan het tekort op het project kan worden verklaard. In het bijgevoegde overzicht kunt u zien welke uitgaven er tot op heden

zijn gedaan, welke verplichtingen er zijn en welke kosten er op basis van de aanbesteding en voor de verdere uitvoering van het project gemaakt gaan worden. Aan het eind van het overzicht is tevens aangegeven op welke wijze EMVI (Economisch Meest Voordelige Inschrijving) heeft meegewogen in de aanbesteding en is er een overzicht van de mogelijke besparingen die nog gerealiseerd moeten worden en (behalve de bermverharding) los staan van het bestek dat is aanbesteed. Gedurende de uitvoering van het project zal scherp gestuurd worden op de post "onvoorzien".

Stand van zaken Sloeweg per 13 maart 2014			
Projectbudget			
Vanuit BDU (2011 t/m 2015)	€	43.088.000	
Bijdrage Belgie	€	10.000.000	
Totaal budget			€ 53.088.000
Af:			
Projectorganisatie 2011	€	259.907	
Projectorganisatie 2012	€	74.655	
Projectorganisatie 2013	€	175.269	
Projectorganisatie 2014 (incl verplichtingen)	€	207.320	
Totale kosten projectorganisatie			€ 717.151
Projectvoorbereiding (incl grondaankopen) t/m 2011	€	3.128.791	
Projectvoorbereiding (incl grondaankopen) 2012	€	3.927.329	
Projectvoorbereiding (incl grondaankopen) 2013 gerealiseerd	€	5.133.699	
Projectvoorbereiding 2013 aangegane verplichtingen	€	3.579.270	
projectvoorbereiding 2014 gerealiseerd	€	33.710	
Projectvoorbereiding 2014 aangegane verplichtingen	€	33.481	
Grondverkopen	€	1.675.000	
Totale kosten projectvoorbereiding inclusief grondaankopen			€ 14.161.280
Onzekere kosten			
Grondaankoop Sloeweg	€	614.200	
Reservering Kunst	€	500.000	
			€ 1.114.200
Reserveringen tbv uitvoering			
kosten voor de projectorganisatie			
2014	€	890.040	
2015	€	1.097.360	
2016	€	407.880	
			€ 2.395.280
Restant budget te besteden voor bestek			€ 34.700.089
Raming aanneemsom (zonder onvoorzien)			€ 40.500.000
Aanneemsom			
Boskalis	€	38.295.000	
Onvoorzien 10%	€	3.829.500	
Totaal bestek incl. onvoorzien			€ 42.124.500
Budget tekort			€ -7.424.411
Mogelijke besparingen			€ 2.124.000
Totaal tekort Sloeweg			€ -5.300.411

Bezuinigingsmogelijkheden				
Geen bermverharding linkerzijde, rechterzijde min. vereiste		€	700.000	
I.o.m gemeente Borsele aanpassing legeskosten		€	224.000	
Reservering kunst laten vervallen		€	500.000	
Kosten projectorganisatie		€	700.000	
		Max bezuiniging	€	2.124.000

8 april 2014

Bron: Brief van GS aan PS (14005737/dg).

Onderwerp: Dekkingsvoorstel extra krediet € 5,306 miljoen voor de Sloeweg.

Letterlijke tekst:

In de commissie Economie & Mobiliteit van 31 maart jl. is naar aanleiding van ons voorstel over de noodzakelijke verhoging van het projectbudget voor de Sloeweg met afgerond € 5,3 miljoen naar € 58 miljoen door gedeputeerde Van Beveren toegezegd dat vóór de PS vergadering van 25 april a.s. door ons wordt aangegeven welke dekkingsmogelijkheid wij voorstellen voor de verhoging van het projectbudget. Dit vooruitlopend op de Voorjaarsnota 2014. In verband hiermee het volgende.

Opties

Wij hebben in onze voorjaarsconferentie op 1 april jl. de volgende opties besproken:

1. Het bedrag wordt ten laste gebracht van de Algemene Reserve.
2. Er worden aanvullende subsidies gezocht om het tekort te dekken.
3. Indien er een financiële meevaller is bij het project Kanaal Kruising Sluiskil (KKS) wordt dit bedrag gebruikt voor de gehele N62; en
4. het bedrag wordt als investering geactiveerd en meerjarig afgeschreven (bv. in 15 jaar).
5. Het bedrag wordt gedekt uit de ruimte in het Meerjarenprogramma Infrastructuur Zeeland (MIZ).

Voorstel

Gelet op het vorenstaande zijn wij er voorstander van om het extra krediet dat nu nodig is voor de Sloeweg en het extra krediet dat binnenkort van u gevraagd wordt voor de Tractaatweg, als investering te activeren en de kosten daarvan (afschrijving en rente) jaarlijks ten laste te brengen in het MIZ. De Algemene Reservepositie wordt daardoor niet aangetast en binnen het MIZ blijft er ruimte voor de projecten in voorbereiding. Gelet hierop hebben wij (ter vervanging van het bij ons voorstel *verhogen van het projectbudget voor de Sloeweg naar € 58 miljoen* gevoegde besluit) een nieuw besluit bijgevoegd.

25 april 2014

Bron: Gewijzigd statenvoorstel (14005738dg, UITV-142).

Onderwerp: Verhogen van het projectbudget voor de Sloeweg naar € 58 miljoen.

Letterlijke tekst:

Samenvatting

Aangezien het college het van belang vindt dat zowel de Sloeweg als de Tractaatweg binnen de eerder vastgestelde scope uitgevoerd kunnen worden wordt er in de voorjaarsconferentie door ons naar mogelijkheden gezocht voor aanvullende financiering. Voor de realisatie van de Sloeweg is op basis van het aanbestedingsresultaat een projectbudget van €58 miljoen benodigd. Dit projectbudget is inclusief een post onvoorzien.

Ter aanvulling:

Naar aanleiding van de gestelde vragen in de commissie Economie & Mobiliteit op 31 maart heeft GS besloten tot een aanvullend voorstel over de financiële dekking voor de projecten Sloeweg en Tractaatweg. In de begeleidende brief geven wij u hierop een toelichting.

Wij stellen u voor om het benodigde aanvullende krediet dat nodig is voor de Sloeweg als investering te gaan activeren en de kosten daarvan (afschrijving en rente) jaarlijks ten laste te brengen in het MIZ.

Wat mag het kosten?

In het convenant tussen het Rijk en de provincie Zeeland over de uitvoering van enkele besluiten uit de Ontwikkelingsschets 2010 Schelde-estuarium en het Derde memorandum van Overeenstemming

is overeengekomen dat het Rijk circa € 100 miljoen (geïndexeerd t/m 2013 € 106.172.000,--) bijdraagt aan de verdubbeling van de Sloeweg en de Tractaatweg. Van dit bedrag is door u op dit moment € 16,7 + 43,88 miljoen voor de voorbereiding respectievelijk uitvoering van het project N62 beschikbaar gesteld.

Uit de bijgestelde projectramingen voor beide projecten komt naar voren dat er in totaal € 118 miljoen nodig zal zijn om het gewenste eindresultaat te kunnen realiseren.

Ter aanvulling

Wij vragen u voor de Sloeweg extra krediet ter grootte van € 5,306 miljoen (inclusief de indexering) beschikbaar te stellen waarmee het projectbudget van de Sloeweg wordt verhoogd naar € 58 miljoen. Voorgesteld wordt om de dekking van het benodigde extra krediet voor zowel de Sloeweg als de Tractaatweg als investering te activeren en de kosten daarvan (uitgangspunt is afschrijving in 15 jaar + rentekosten) ten laste te brengen van het MIZ. In overleg met de accountant zal de afschrijvingstermijn worden bepaald

25 april 2014

Bron: Gemandateerde GS brief aan Boskalis (14006301).

Onderwerp: Opdrachtverlening bestek UV7-2013 Verdubbeling N62 Sloeweg

Letterlijke tekst:

Op 25 maart 2014 hebben wij u een brief verstuurd waarbij het voornemen tot gunning betreffende de Europese aanbesteding Verdubbeling N62 Sloeweg, besteknr. UV7-2013 aan u is meegedeeld.

[...]

Op grond van bovenstaande delen wij u mee dat wij de opdracht Werk Verdubbeling N62 Sloeweg, besteknr. UV7-2013 en de daarbij behorende documenten, voor een bedrag van maximaal € 38.295.000,- exclusief BTW (BTW nummer: provincie Zeeland NL001710230B01) definitief aan u gunnen.

23 mei 2014

Bron: Verslag Statencommissie Bestuur, Financiën en Welzijn (ZEE1400483)

Onderwerp: Statenvoorstel voorjaarsnota 2014

Letterlijke tekst:

De heer Van Beveren (GS) geeft aan welke werkzaamheden er door gemeente Sluis voor de hotspot Breskens worden uitgevoerd. De provincie draagt bij aan dit project. De tegenvaller rond de Sloeweg/Tractaatweg is niet ontstaan door de aanbesteding, maar doordat in het verleden een grove schatting is gemaakt van het benodigde bedrag voor beide wegen. Bij nadere uitwerking, en door het tijdverloop en indexering bleek de € 100 miljoen niet genoeg te zijn. Voor de Tractaatweg wordt een andere aanbestedingsmethode gekozen.

De heer Hijgenaar (D66) wijst erop dat de Staten een krediet beschikbaar stelden, maar na de uitwerking bleek de raming hoger te zijn.

Omdat na aanbesteding het bedrag onder de raming viel, is besloten door te gaan, terwijl het budget te laag was. Deze werkwijze bevreemdt hem.

De heer Van Beveren (GS) geeft aan dat over de Sloeweg al uitgebreid door de Staten is gesproken, voor de Tractaatweg ligt het voorstel bij de Staten voor om extra budget toe te kennen.

6 juni 2014

Bron: voorjaarsnota 2014 (14006627, SERV-146).

Onderwerp: Stand van zaken project N62 Sloeweg

Letterlijke tekst:

Daar staat tegenover dat de aanbesteding van de Sloeweg - in lijn met de verwachtingen die wij eerder met u gedeeld hebben - tot een overschrijding van het budget met ca 10% ofwel € 5,3 miljoen leidt. Wij voorzien nu al dat ook bij de aanbesteding van de Tractaatweg het budget ontoereikend zal blijken te zijn. Voor uw vergadering van 25 april 2014 hebben wij voorgesteld deze overschrijdingen

van het beschikbare budget van het Rijk te activeren en de kosten ten laste van de investeringsruimte in het MIZ te brengen.

Door de uitbreiding van het wegenareaal als gevolg van de verdubbeling van de N62 hebben we in de meerjarenraming vanaf 2016 ook de bijbehorende verhoging van het budget voor beheer en onderhoud opgenomen.

[...]

Voortgang tot heden:

Alle voor het werk benodigde gronden zijn, buiten de voormalige goederenspoorlijn, verworven of behoeven nog slechts formele afronding. Over de aankoop van het perceel voormalige goederen spoorlijn worden nog besprekingen gevoerd. De hoogspanningsmast stond voor kerst 2013 op de nieuwe locatie. De kruising van de drinkwaterleiding met de Bernhardweg is ook voor de kerst 2013 gerealiseerd. Het aankoppelen van de nieuwe kruising op het bestaande tracé is maart 2014 gereed. Beide projecten zijn volgens planning en conform budget uitgevoerd. Het voorontwerp bestemmingsplan voor het nieuwe tracé van de gasleiding is begin januari 2014 in procedure gebracht en hierop zijn geen zienswijzen binnengekomen. Besluitvorming (vaststelling bestemmingsplan) is geagendeerd voor de raadsvergadering van 27 maart a.s. Omdat Gasunie dit jaar veel grote projecten onder handen heeft is het niet mogelijk de tracé aanpassing voor 1 okt 2014 gereed te hebben. Toegezegd is dat de leiding uiterlijk 1 november 2014 operationeel in het nieuwe tracé ligt. Het bestek is 13 maart 2014 middels een elektronische veiling aanbesteed op basis van EMVI (Economisch Meest Voordelige Inschrijving). De veiling is gewonnen door Boskalis met een inschrijfprijs van € 38.295.000,00.

Risico's:

Financieel

Nu het bestek is aanbesteed is er ook meer zicht op de financiën. Het blijkt dat er budgettair, rekening houdend met gerealiseerde-, aangegane verplichtingen, nog te verwachten kosten tijdens de uitvoering, mogelijke besparingen en de nu bekende aanneemsom ca. € 5,3 miljoen tekort is om het werk binnen het vastgestelde projectbudget te realiseren. Er wordt daarom een extra krediet van € 5,3 miljoen aangevraagd.

Tijd

De gunningsprocedure en de tijd die de aannemer nodig heeft om de uitvoering voor te bereiden in aanmerking genomen is het de verwachting dat de daadwerkelijke uitvoering juni/juli 2014 start. Op basis van dit gegeven is de verwachting dat de Sloeweg halverwege 2016 zal worden opgeleverd.

13 oktober 2014

Bron: Verslag Statencommissie Economie en Mobiliteit (ZEE1400777)

Onderwerp: Statenvoorstel najaarsnota 2014

Letterlijke tekst:

De heer Markusse (PVV) begrijpt de zinsnede op pagina 21 over de Sloeweg niet: "door vertraging in het rioolwerk is er een achterstand van 7 weken op de planning." Men denkt dit in te kunnen lopen, met een inspanning van de directie?

De heer Van Geesbergen (VVD) verwijst naar pagina 5 over grote projecten, waar staat dat financiële meevallers worden omgezet in directe afboeking. De motie was breder: "of andere financiële ruimte". Graag op deze manier aanpassen.

Gedeputeerde Van Beveren zegt dat de vertraging bij de Sloeweg wordt opgelost door directie-overleg en extra inzet van mensen o.i.d. De opmerking dat bij grote projecten breder moet worden gesproken over wat te doen bij "financiële ruimte" klopt inderdaad, maar die is er nu niet.

17 oktober 2014

Bron: Verslag Statencommissie Bestuur, Financiën en Welzijn (ZEE1400778)

Onderwerp: Statenvoorstel najaarsnota 2014

Letterlijke tekst:

De heer Bierens (VVD) spreekt zijn waardering uit over de vernieuwde opzet en het betrekken van PS erbij, wat als voorbeeld mag dienen voor andere beleidsterreinen. Het onderdeel weerstandsvermogen en de risicoprofielen hebben aan kwaliteit gewonnen. Hoe zit het met het risico frictiekosten Klaverblad? De risico's van het project Sloeweg ontbreken. Is er geen risico op meerkosten?

De heer Van Beveren (GS) geeft aan dat dit geen invloed heeft op de bedragen in de begroting. Voor de Sloeweg is een bedrag voor onvoorziene kosten opgenomen in het projectbudget.

14 november 2014

Bron: begroting 2014

Onderwerp: Planning project N62 Sloeweg

Inmiddels wordt vanwege de vertraging van project de verdubbeling van de N62 – Sloeweg de start van de nieuwbouw voorzien in medio 2015.

14 november 2014

Bron: najaarsnota 2014 (14013789, SERV-172).

Onderwerp: Stand van zaken project N62 Sloeweg

Letterlijke tekst:

Ook bij deze najaarsnota presenteren wij in de bijlage een overzicht van de voortgang van de grote projecten. De verbreding van de Sloeweg is inmiddels gestart. De meerkosten van de N62 (Sloeweg en Tractaatweg) zijn afgedekt door die te activeren. Door Provinciale Staten is uitgesproken dat, als zich financiële meevallers voordoen, die activering moet worden omgezet in een directe afboeking. Op dergelijke meevallers is nu nog geen zicht.

Risico's:

Financieel

Zoals aangegeven wordt het werk nu verder uitgedetailleerd. Dat leidt tot beperkte aanpassingen op de oorspronkelijke projectonderdelen. De belangrijkste mutaties hebben betrekking op de bewegwijzering, het verleggen van de overige kabels en leidingen en de constructieve detailengineering van de kunstwerken. Voor een deel worden deze wijzigingen ten laste van de post onvoorzien gebracht.

De kruising waterleiding Bernhardweg is in het voorjaar uitgevoerd en is aanzienlijk goedkoper uitgevallen dan de raming. Hierdoor kan ca. € 400.000 worden toegevoegd aan de post onvoorzien. Gelet op het beschikbare budget wordt sterk gestuurd op de post onvoorzien en de financiële beheersing van het projectbudget in het algemeen. Verder is met de aannemer afgesproken dat gedurende het gehele project doorlopend gezocht wordt naar optimalisaties binnen het bestek die (financieel) voordeel voor beide partijen opleveren.

Tijd

Door de vertragingen in het rooiwerk, berekeningen van constructies en de complexiteit van de verleggingen van kabels en leidingen is er op dit moment een achterstand van ca. 7 weken op de planning. Gezien de projectduur verwacht de aannemer dit nog wel in te kunnen lopen, maar hier is ook een inspanning van de directie voor nodig.

2015

23 januari 2015

Bron: Verslag commissie BFW

Onderwerp: Financiële eindsprint: Besteding overschot Sluiskiltunnel

Letterlijke tekst:

De heer Haaze (PVV) merkt op dat het restant op het budget van de Sluiskiltunnel pas later dit jaar bekend wordt. Wat kan de orde van grootte zijn?

De heer Bierens (VVD) is verheugd dat dit keer de staten goed zijn meegenomen in het proces. Hij wijst op de aangenomen motie over de activering van de meerkosten voor de Sloeweg. Is te overwogen dit overschot te gebruiken voor de geactiveerde meerkosten?

[...]

De heer Van Beveren (GS) [...] Het saldo van de Sluiskiltunnel wordt in de loop van 2015 bekend, maar de Staten kunnen ervan uitgaan dat er ongeveer 25 miljoen euro op het budget (investeringskrediet) overblijft, waarvan de helft ten gunste van de provincie is. Het bedrag is niet door de Staten geïndexeerd, en dat moet nog aan het eind gecorrigeerd worden. Als het zover is, zal het college een voorstel doen om de extra investering voor Sloe- en Tractaatweg af te schrijven. Daardoor kan er extra ruimte komen in de BDU-middelen voor wegonderhoud.

3 februari 2015

Bron: GS nota (DG 15001706)

Onderwerp: Voortgangsbericht en projectbeheersing project Sloeweg

Letterlijke tekst:

Bij de gunning van het project N62 Sloeweg in 2014 was bekend dat het budget en de ruimte voor onvoorziene uitgaven beperkt was. De najaarsnota ging er nog vanuit dat alles binnen de financiële kaders opgelost zou kunnen worden. Inmiddels komen er signalen dat dit mogelijk niet het geval is. Daarom wachten we niet op de voorjaarsnota, maar melden u nu de stand van zaken rond het project Sloeweg en doen voorstellen voor de beheersing van het project.

2: Huidige stand van zaken

Bij de najaarsnota is gemeld dat er sprake was van vertraging van enkele weken, maar dat verwacht werd dat die ingehaald kon worden. Daarnaast is aangegeven dat doorlopend naar optimalisaties gezocht moet worden. Inmiddels is duidelijk dat optimalisaties alleen vermoedelijk onvoldoende effect sorteren. De planning en financiële voortgang lopen verder uit de pas. De oorzaken hiervoor liggen in:

- Onduidelijkheden en onvolkomenheden in het wegen-en kunstwerkenbestek;
- Hogere kosten verleggen kabels en leidingen (leidingbeheerders eis toepassing nadeel compensatieregeling);
- Gewijzigde regelgeving op milieugebied (keuren gronddepots en asfaltverharding, toepassen van alternatieve bouwstoffen);
- niet-compensabele BTW; niet gebudgetteerde overdracht van wegvakken aan het waterschap en Rijkswaterstaat,

Naast directe meerkosten leiden deze factoren ook tot een claim van de aannemer voor de vertraging die hier door ontstaat.

Het totale effect van deze tegenvallers is nog niet bekend, maar zou meer kunnen zijn dan de beschikbare post onvoorzien. Mede daarom stellen wij voor om niet te wachten tot de voorjaarsnota, maar nu al beheersmaatregelen te treffen.

3: Organisatorische beheersmaatregelen

De maatregelen die worden voorgesteld liggen voornamelijk in het professionaliseren en versterken van de projectorganisatie. In de eerste plaats wordt voorgesteld om een aparte project directeur aan te stellen in de persoon van de heer T. Vrijdag, thans werkzaam als general manager bij de BV KKS. [...]

Verder bestaan binnen de organisatie al langer gedachten voor het invoeren van projectcontrollers bij grotere projecten. Deze controllers zijn onafhankelijke adviseurs van ambtelijk opdrachtgever en projectleider, die zich houden op aspecten van projectbeheersing, waaronder planning, budgettering, boekhouding, rapportering, contractmanagement en risicomanagement.

[...]

Voor uitlopend hierop zijn er al enkele personen aan het projectteam toegevoegd.

Het gaat dan om een (bouw)jurist om de claims van de aannemer te beoordelen en om medewerkers die de risicoanalyse herijken.

4. Mogelijke financiële maatregelen

Het scenario is allerm minst denkbeeldig dat het huidige budget niet toereikend zal zijn om het project volgens de huidige scope uit te voeren. Als die situatie zich voor doet, zijn (in volgorde) een aantal stappen denkbaar, die uiteraard consequenties hebben.

- a) Financiële opschoning van het project. Hogere investeringen die tot lagere onderhoudskosten leiden kunnen ook via onderhoudsbudgetten verrekend worden. De opbrengst van overtallige gronden, die verkocht worden, kan ook in het projectbudget terugvloeien.
- b) Koppeling met budget Tractaatweg. Afgezien van een latere start van de Tractaatweg die daar het gevolg van zal zijn, is de financiële situatie rond de Tractaatweg al zeer precair zonder koppeling met de Sloeweg. Fasering in de uitvoering of wijziging van de scope zal vermoedelijk het geval zijn.

Wanneer de situatie rond de Sloeweg goed in beeld is, wordt voorgesteld om de versterkte beheersmaatregelen ook op de Tractaatweg toe te passen.

13 februari 2015

Bron: Verslag PS 13 februari 2015

Onderwerp: Statenvoorstel Financiële Eindsprint (STR-190)

Letterlijke tekst:

De heer Bierens [...] Voorzitter. In dit voorstel wordt melding gemaakt van een restantbudget op het project Sluiskiltunnel. Mijn fractie is content met de toezegging van de heer Van Beveren, gedaan tijdens een commissievergadering, dat een voorstel zal worden gedaan om dit overschot aan te wenden voor het in één keer afschrijven van de tijdelijk geactiveerde meerkosten van de Sloe- en Tractaatweg. Daarmee wordt recht gedaan aan het amendement van mijn fractie van 25 april 2014, dat in deze Staten op brede steun kon rekenen. Daarmee ontstaat er ook voor de jaren daarna meer ruimte voor wegenonderhoud en aanpassingen.

De heer Harpe (GL). Voorzitter. Mijn gewaardeerde collega gaat nu wel érg snel. Het tekort met betrekking tot Sloe- en Tractaatweg is op keurige wijze gefinancierd; daarover zijn afspraken gemaakt. Om nu te zeggen dat het genoemde overschot maar voor de wegen kan worden ingezet... Mijns inziens is die toezegging nooit gedaan. Dit wordt nu wel vlotjes gezegd, maar ik kan mij voorstellen dat er fracties zijn, waaronder die van GroenLinks, die hier andere ideeën over hebben.

De heer Van Dijk (PVV). [...] De gedeputeerde heeft aangegeven dat er naar verwachting in verband met het saldo van de Sluiskiltunnel tussen 10 en 12 miljoen voor de provincie overblijft. Wat mijn fractie betreft wordt dit geld ingezet om de recent noodzakelijk gebleken extra investeringen in de Sloe- en Tractaatweg te dekken. Wij zien het in de vergadering van de commissie BFW van 23 januari 2015 door de gedeputeerde aangekondigde voorstel hiertoe graag tegemoet.

De heer Van Beveren (GS). [...] Over het restantbudget met betrekking tot de Sluiskiltunnel zijn enkele vragen gesteld, terwijl hierover ook in de commissie is gesproken. Voorzitter. Het college heeft inmiddels een brief over dit onderwerp vastgesteld maar kennelijk heeft die brief de Staten nog niet bereikt. Dat zal binnenkort gebeuren. Inderdaad heb ik in de commissie toegezegd dat het college nog met een voorstel komt voor de bestemming van ditoverschot. Het is echter niet zo dat ik heb gezegd dat wij het voor een bepaald doel gaan inzetten. In de commissie zijn verschillende mogelijkheden aangegeven. Zo zou men korter tol kunnen heffen of iets met de toltarieven kunnen doen. Ook zou het mogelijk zijn om de meerkosten met betrekking tot Sloe- en Tractaatweg in één keer af te schrijven. Het zijn drie opties en de Staten moeten hierover een besluit nemen wanneer het college, in de loop van 2015, met zijn voorstel komt.

De heer Bierens (VVD). Voorzitter. Ik constateer dat het amendement over de dekking van de meerkosten Sloe- en Tractaatweg, dat het vorige jaar met ruime meerderheid werd aangenomen, nu wat discussie oproept.

Gelukkig is papier geduldig en staat op dat papier wat de Staten toen hebben besloten. Inderdaad, er zou nog een voorstel van het college komen, maar er werden ook uitspraken gedaan over het "schuivende paneel" dat toen werd ingezet.

Wij hebben toen gezegd dat dat tijdelijk kon, maar investeringen van maatschappelijk nut behoren in één keer te worden afgeschreven. Als je dat niet doet en op die manier op een hellend vlak komt, kun je in de situatie komen te verkeren van een gemeente die niet zo ver van Middelburg ligt.

9 maart 2015

Bron: GS nota "Afwijken van het inkoopbeleid" (DG 15003766)

Onderwerp: Verlenen van een opdracht inzake projectmanagement voor de Sloeweg

Letterlijke tekst:

Voor het voeren van projectmanagement bij de N62 is het noodzakelijk om op zeer korte termijn Projectmanagement aan te stellen. Het totaal bedrag van de opdracht is voor de periode van 14 februari tot en met 31 mei 2015 gemaximeerd op € 60.800. Normaliter vereist het inkoopbeleid dat in een dergelijk geval drie tot maximaal vijf offertes worden opgevraagd. Gezien de urgentie was het noodzakelijk om een gekwalificeerde projectmanager die bekend is met de werking van de provinciale besluitvorming aan te stellen. Voorgesteld wordt daarom om voor deze opdracht te volstaan met een enkelvoudig offertetraject.

30 maart 2015

Bron: GS nota "Voortgang N62 Sloeweg" (DG 15005024)

Onderwerp: Eerste bevindingen taskforce N62 over voortgang N62 Sloeweg

Letterlijke tekst:

Benoemen projectmanager en instellen taskforce Sloeweg

In uw vergadering van 9 maart 2015 heeft u besloten om de heer T. Vrijdag (tevens general manager op het project Sluiskiltunnel) te benoemen tot projectmanager. Vooruitlopend daarop is de heer Vrijdag in januari gestart met het samen stellen van een taskforce met een tweeledige opdracht:

1. Breng in beeld wat de consequenties zijn als het project volgens de vastgestelde scope wordt uitgevoerd. Het gaat daarbij om gevolgen voor de planning, het budget en de risico's.
2. Onderzoek op grond van de bevindingen welke mogelijkheden er zijn om eventuele overschrijdingen van planning en budget te beperken.

[...]

Het voorlopige onderzoek van de taskforce heeft uitgewezen dat in de uitvoering van het project volgens de vastgestelde scope een aanzienlijke overschrijding van de planning en het budget dreigt. De vertraging kan zonder ingrijpen oplopen tot één jaar; er dreigt ook een zeer grote kosten overschrijding, die nog vergroot wordt door vertraging. Uitgangspunt voor het project is tot nu toe om eventuele tegenvallers zoveel als mogelijk binnen het project op te vangen. In de nota van 2 [3] februari zijn (sic) reeds een aantal opties genoemd.

In verband met de voorlopige bevindingen van de projectmanager zijn voorbereidingen gestart gericht op het aanpassen van het huidige plan. De taskforce heeft hiertoe na een eerste quick-scan van de huidige scope een aantal besparingsmogelijkheden benoemd. In nader overleg met de provincie secretaris en de gedeputeerde is uit deze lijst een selectie gemaakt van de mogelijkheden waarvan de haalbaarheid het grootst wordt geacht en die de grootste besparing opleveren. Het gaat daarbij voornamelijk om de nieuwe ongelijkvloerse aansluitingen van de Sloeweg bij Heinkenszand (gebruik maken van het huidige viaduct A58), 's-Heerenhoek (een ander ontwerp bij de aansluiting op de Molendijk) en Nieuwdorp (geen ongelijkvloerse aansluiting op de Westerscheldetunnelweg) en geen verdubbeling van een gedeelte van de Bernhardweg-West. De taskforce werkt deze opties momenteel verder uit en zal de uitkomst hiervan meenemen in haar eindrapport dat in april verschijnt.

De taskforce verwacht dat met het door voeren van de versoeringsmaatregel en de vertraging ten opzichte van de oorspronkelijke planning tot een minimum kan worden beperkt. Er blijft een reëel risico dat ook bij maximale inzet op kostenreductie een overschrijding resteert.

31 maart 2015

Bron: Brief aan PS "Voortgang N62 Sloeweg" (DG 15005025)

Onderwerp: PS wordt geïnformeerd over voortgang N62 Sloeweg

Letterlijke tekst:

Over de voortgang van de grote projecten informeren wij u in het algemeen via de voor- en najaarsnota. Dat geldt ook voor het project N62 Sloeweg. Er zijn echter ontwikkelingen rond dat project die aanleiding geven u tussentijds te informeren.

In de najaarsnota van 2014 meldden wij een vertraging in de uitvoering van het project van 7 weken. Daarbij gaven wij aan dat met de aannemer werd gezocht naar optimalisaties met financieel voordeel, omdat de post onvoorzien op dat moment nauwelijks meer ruimte bood en het projectbudget van 58 miljoen onder druk stond.

Met het oog daarop hebben wij de projectorganisatie versterkt. Desondanks bleven de verwachte vertraging en de verwachte kosten van het project verder oplopen. Onder die omstandigheden hebben wij de heer Vrijdag (betrokken bij de realisatie van de Kanaalkruising Sluiskil) in januari 2015 gevraagd de stand van zaken van het project nader te beoordelen. Uit zijn voorlopige bevindingen blijkt dat de vertraging op het project op zou kunnen lopen tot 1 jaar. Daardoor wordt een dreigende omvangrijke overschrijding van het projectbudget nog vergroot. Wij hebben, inmiddels een onderzoek naar de oorzaken daarvan opgestart. Daarnaast hebben wij de heer Vrijdag gevraagd om te bezien welke maatregelen moeten worden genomen om het project – zoveel mogelijk - op tijd en binnen het beschikbare budget af te ronden.

Bij de behandeling van het voorstel om het krediet voor de N62 te verhogen is door ons college toegezegd om eventuele verdere overschrijdingen zoveel mogelijk binnen het projectbudget op te vangen. Daarom zetten wij nu in op maximale kostenreductie. Er blijken mogelijkheden te bestaan om, lopende de uitvoering, de kosten sterk te reduceren