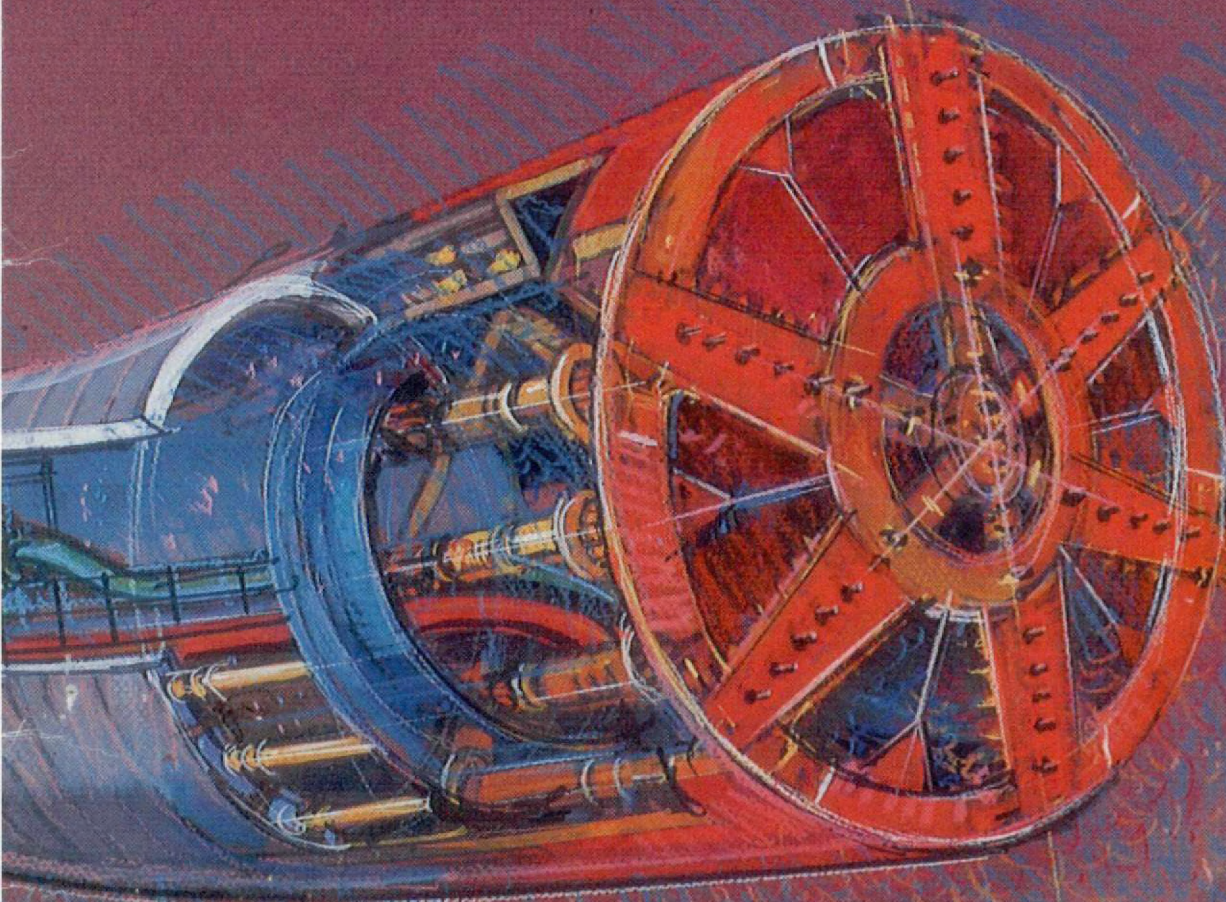


C12180 RWS



TUNNEL

WESTERSCHDELDE



februari 1997

VOORTGANGS
RAPPORTAGE 1



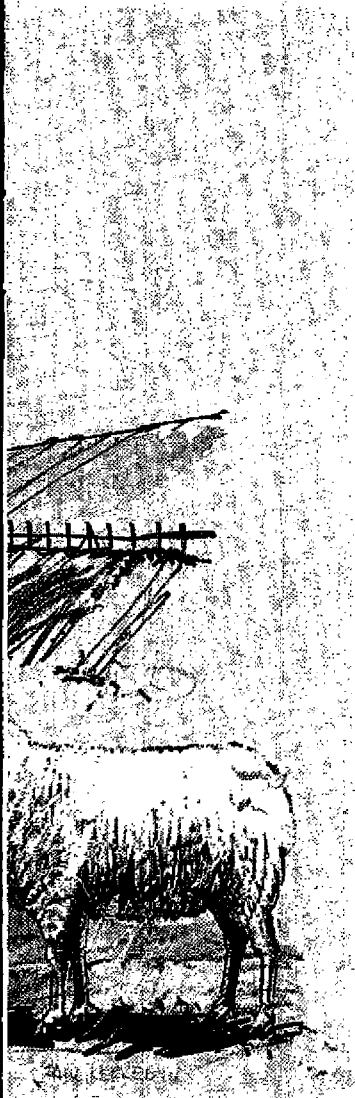
Westerscheldetunnel

Rapportage in het kader van de Procedure Grote Projecten
Voortgangsrapportage 1, peildatum 1 januari 1997
Definitieve versie d.d. 24 februari 1997

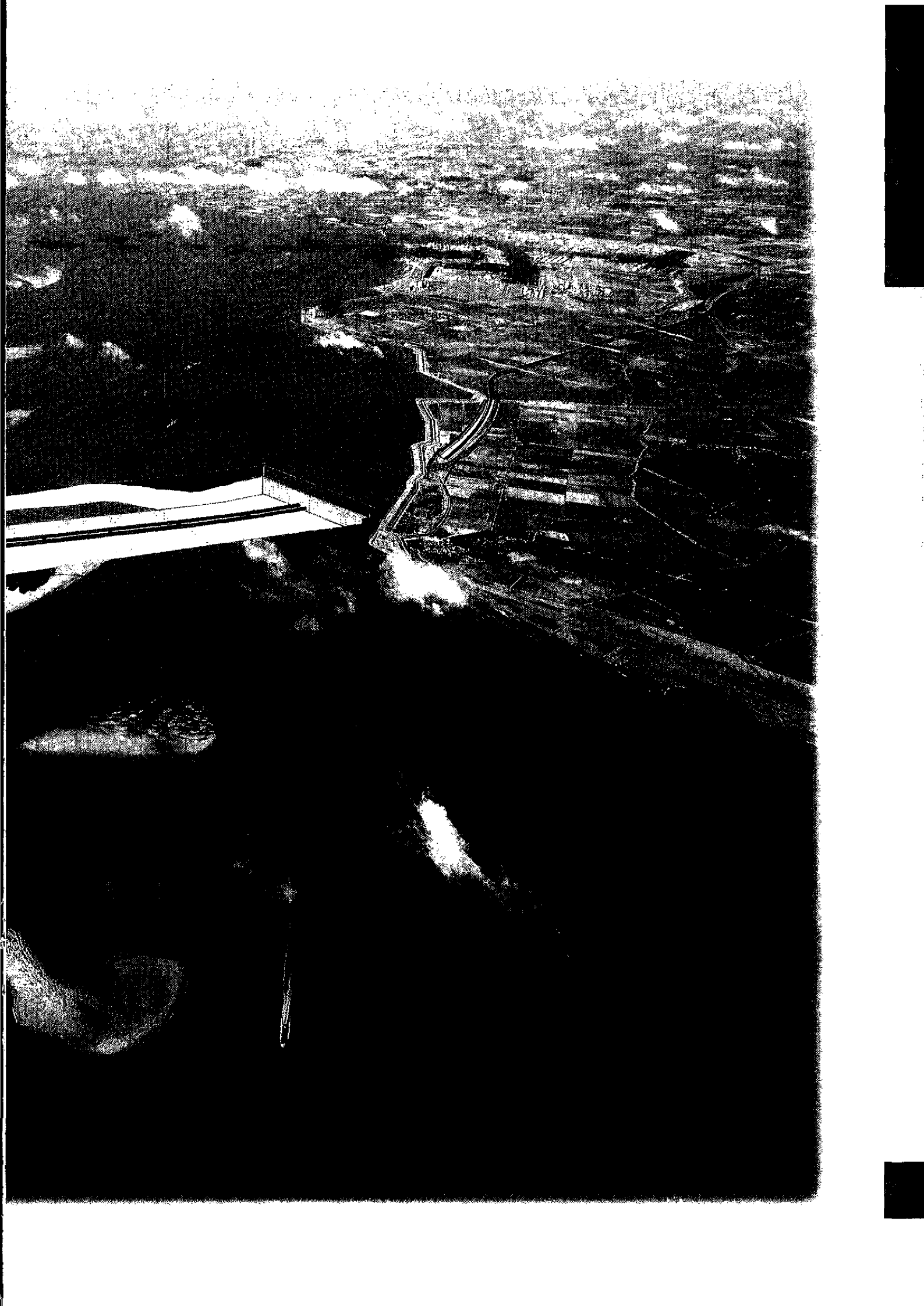


Inhoud

1	Inleiding	7
2	Organisatie	9
2.1	Projectorganisatie	9
2.2	Projectbeheer	9
3	Voortgang	11
3.1	Ruimtelijke inrichting (planologie, vergunningen, grondwerving)	12
3.2	Ontwerp en bouw	13
3.3	Oprichting NV Westerscheldetunnel	14
4	Financiën	15
4.1	Budget	15
4.2	Uitgaven	16
4.3	Totale kosten detailontwerpfase	17
5	Risico's	19
5.1	Beslismomenten	19
5.2	Aktuele risico's	19









1 Inleiding

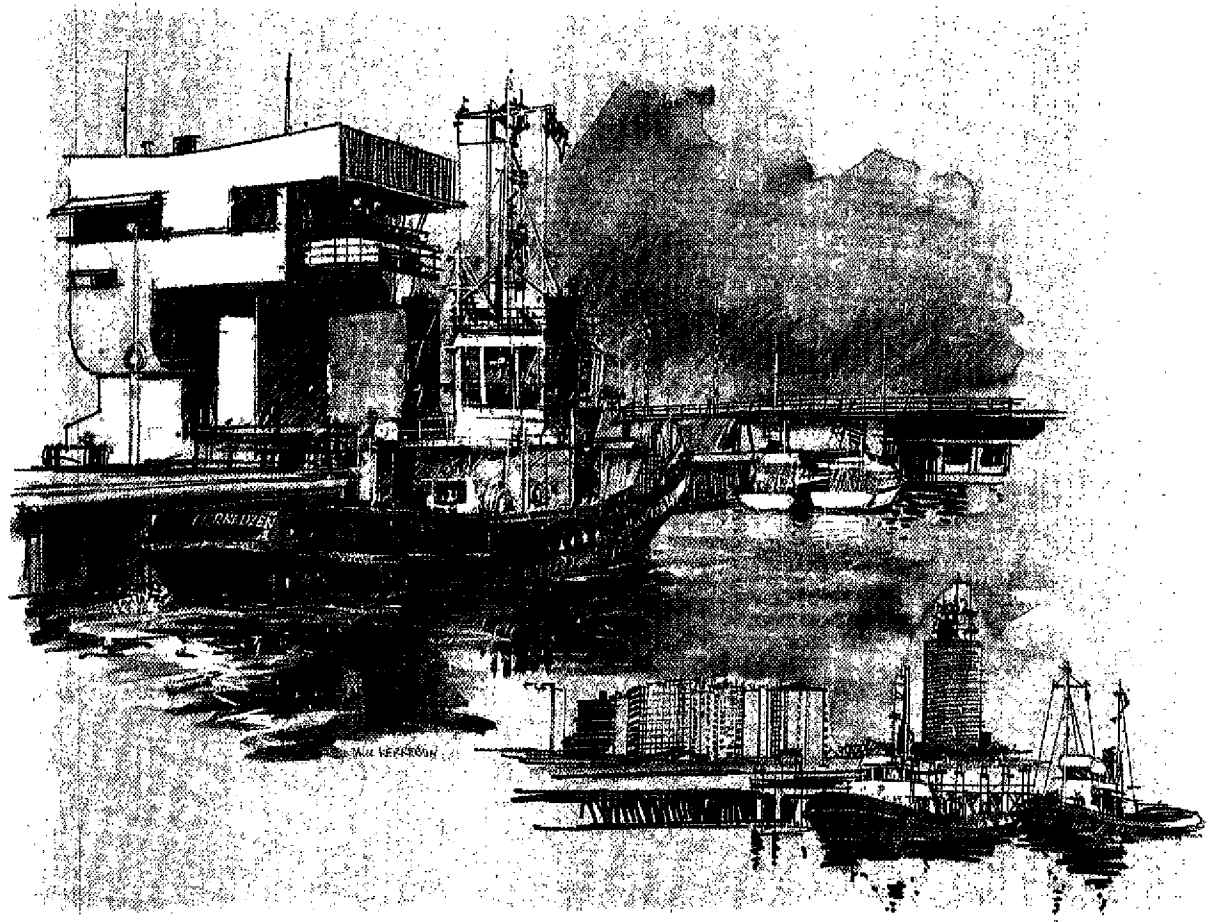
Op 27 juni 1996 heeft de Tweede Kamer ingestemd met het voornemen van de Minister van Verkeer en Waterstaat en de Minister van Financiën tot financiering, aanleg en exploitatie van de Westerscheldetunnel met bijkomende werken. Hierop vooruitlopend heeft de Tweede Kamer op 8 maart 1996 besloten de procedureregeling Controle Grote Projecten als geldend te verklaren. Deze regeling schrijft voor dat er periodiek aan de Tweede Kamer wordt gerapporteerd.

Op grond hiervan is, voorafgaand aan de behandeling in de Tweede Kamer, de Basisrapportage Westerscheldetunnel d.d. 6 juni 1996 aan de voorzitter van de Tweede Kamer toegezonden. De onderhavige rapportage is het eerste voortgangsrapport met als peildatum 1 januari 1997 en beschrijft de periode 1 juli 1996 - 1 januari 1997. De peildata van volgende rapportages zijn jaarlijks op 1 juli en 1 januari.

Bij de behandeling van het project Westerscheldetunnel in de vaste commissies voor Verkeer en Waterstaat op 25 juni 1996 is afgesproken dat de Minister van V&W een wet zal voorbereiden. Deze wet zal de Minister machtigen een NV Westerscheldetunnel op te richten die vervolgens voor eigen rekening en risico de tunnel zal financieren, aanleggen en exploiteren, waarbij tol zal worden geheven. Het projectbureau Westerscheldetunnel, ressorterend onder de Hoofddirectie van Rijkswaterstaat, functioneert momenteel als NV Westerscheldetunnel in oprichting (verder genoemd als NV i.o.).

Hoofdstuk 2 geeft een toelichting op de projectorganisatie. Hoofdstuk 3 gaat in op de voortgang van het project. Hoofdstuk 4 behandelt de stand van zaken van de begroting, uitgaven en verplichtingen. De risico's ten aanzien van voortgang en kosten worden behandeld in hoofdstuk 5.

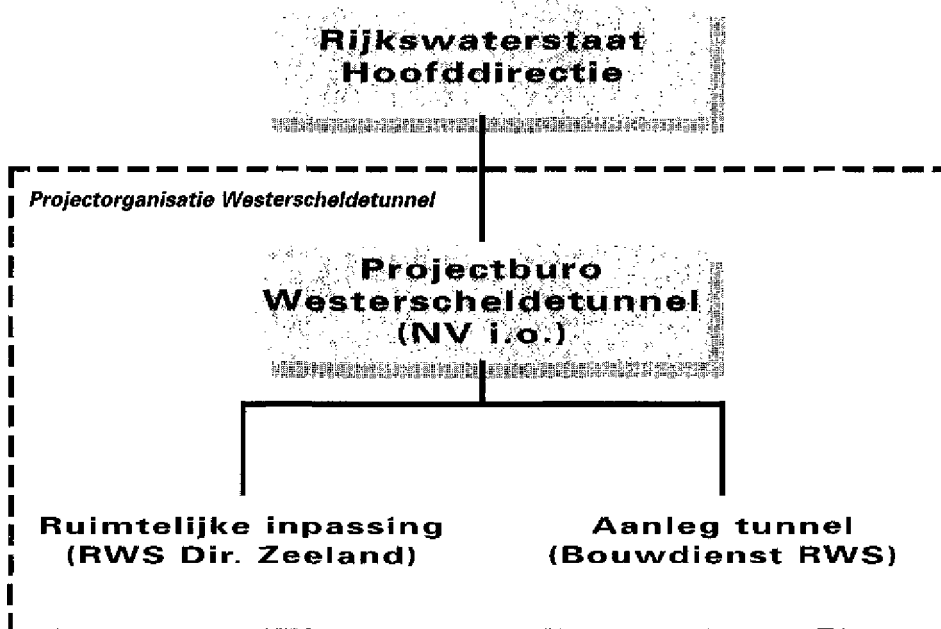




2 Organisatie

2.1 Projectorganisatie

De beoogde projectorganisatie, zoals beschreven in de basisrapportage, is opgezet en kan als volgt schematisch worden weergegeven (zie figuur 1).



Figuur 1: Projectorganisatie

Het hoofd van het projectbureau Westerscheldetunnel rapporteert aan de hoofddirecteur Infrastructuur en Bouwbeleid van Rijkswaterstaat. Het hoofd van het projectbureau Westerscheldetunnel is gemandateerd door de Directeur-Generaal van Rijkswaterstaat te handelen als opdrachtgever voor het project, en handelt tevens als directeur van de NV i.o.

2.2 Projectbeheer

In de verslagperiode is het projectbeheer verder opgezet. De belangrijkste elementen hiervan worden kort toegelicht.

In de verslagperiode is het projectprogramma vastgesteld. Het projectprogramma geeft de kaders en richtlijnen aan voor het functioneren van de projectorganisatie. Op grond van het projectprogramma heeft de NV i.o. een handboek Administratieve Organisatie opgesteld waarin de administratieve procedures zijn vastgelegd.

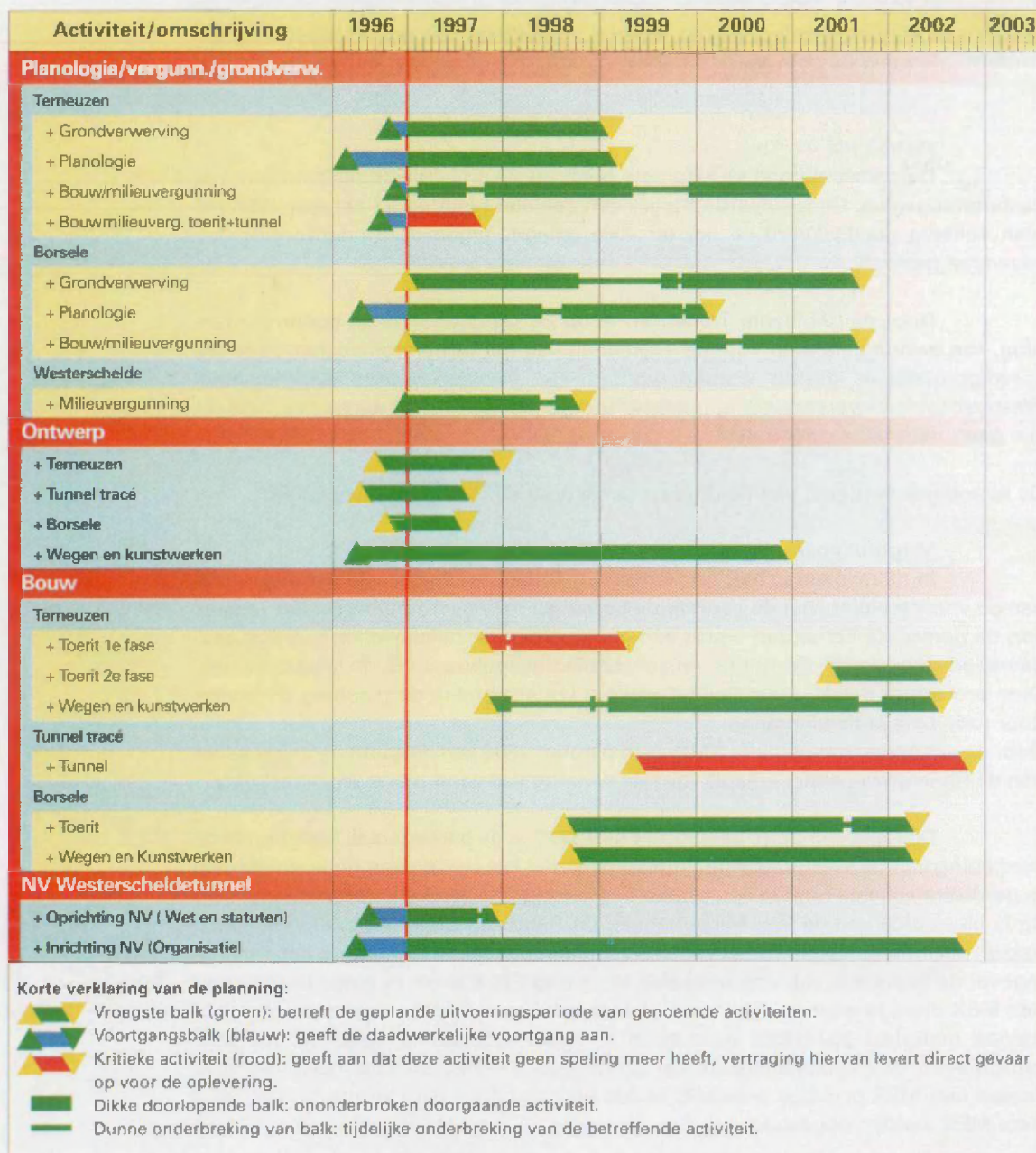
Dit handboek is geldig voor de periode dat de NV i.o.-organisatie onder de Hoofddirectie van Rijkswaterstaat opereert.

Op basis van het projectprogramma is geconstateerd dat de NV i.o. als zelfstandige organisatie en opdrachtgever van het project contracten nodig heeft met de genoemde Rijkswaterstaatonderdelen. Deze contracten zijn gedurende de verslagperiode voorbereid, maar nog niet afgerond. In deze contracten worden onder meer verantwoordelijkheden, taken, bevoegdheden, inspanningsverplichtingen en aansprakelijkheden vastgelegd.

3 Voortgang

Figuur 2 geeft een schematisch overzicht van de actuele planning op hoofdlijnen. De planning is in de verslagperiode uitgewerkt op grond van actuele gegevens en inzichten ten aanzien van de werkwijze. Ten opzichte van de Basisrapportage betekent dit een andere opzet en vorm die aansluit bij de werkwijze in het project. De hier gepresenteerde versie zal als referentieplanning dienen voor het vervolg van het project.

Figuur 2



Er zijn geen inhoudelijke wijzigingen in de planning opgetreden. Hierna worden belangrijke ontwikkelingen besproken die de voortgang bepaald hebben in de verslagperiode en tevens maatgevend zijn voor het vervolg. Hierbij is aangegeven welke activiteiten op het kritieke pad liggen (dit zijn activiteiten waarbij vertraging direct gevolgen heeft voor de voortgang).

3.1 Ruimtelijke inrichting (planologie, vergunningen, grondverwerving)

Uit een inmiddels opgesteld draaiboek door Rijkswaterstaat Directie Zeeland volgt dat meer dan 100 procedures moeten worden doorlopen. De coördinatie met diverse partijen, tijdige start en voorbereidende werkzaamheden alvorens de procedures kunnen worden gestart, vergen momenteel een grote inspanning om conform planning de bouwwerkzaamheden tijdig te kunnen starten.

Planologie

De gemeenteraad van Borsele heeft op 27 juni 1996 ingestemd met het bestemmingsplan. Gedeputeerde Staten van Zeeland heeft op 22 oktober 1996 het plan volledig goedgekeurd en het ter visie gelegd. Tegen deze goedkeuring zijn bezwaren gemaakt.

Door de gemeente Terneuzen is op 26 september 1996, conform planning, een besluit genomen voor de vrijstelling van het bestemmingsplan, zodat de vervolgpcedures gestart kunnen worden. Het ontwerp-tweede wijzigingsplan Westerschelde Oeververbinding heeft ter inzage gelegen tot 18 december 1996. Er zijn geen zienswijzen ingebracht.

De benodigde wijziging van het Streekplan is door de Provincie vastgesteld.

Vergunningen

In nauw overleg met de gemeenten Terneuzen en Borsele wordt gewerkt aan de voorbereiding van de benodigde bouw- en milieuvergunningen. Op verzoek van de gemeente Terneuzen wordt een gecombineerde milieuwetvergunning aangevraagd voor zowel de tunnel en het bedieningsgebouw als de werkterreinen. Deze procedure maakt onderdeel uit van het kritieke pad in de planning (zichtbaar door rode balk in de planning).

Door de aannemerscombinatie KMW is in oktober 1996 een vergunning in het kader van de Rivierenwet aangevraagd voor de winning van zand uit de Westerschelde.

De Raad van State heeft op 14 juni 1996 in de beroepszaak betreffende de verdieping van de Westerschelde uitgesproken dat het storten van bodemmateriaal in de Westerschelde binnen een zekere begrenzing (stortvakken) vergunningsplichtig is uit hoofde van de Wet Milieubeheer. De Raad van State beschouwt de stortvakken als inrichtingen in de zin van de Wet Milieubeheer. In dit kader is bepaald dat ingeval de capaciteit van een bepaalde inrichting 500.000 m³ of meer bedraagt er een MER dient te worden opgesteld. Het storten van het bij het boorproces vrijkomende materiaal op enkele locaties in de Westerschelde is, naar het hiervoor omschreven vergunningsvereiste op grond van de Wet Milieubeheer, derhalve tevens een MER-plichtige activiteit. In het voorjaar 1997 zal een startnotitie voor deze MER worden opgesteld.

Wanneer geen bezwaren met schorsende werking worden gehonoreerd gedurende deze procedure kunnen de vergunningen tijdig worden verkregen.

Grondverwerving

Uitgangspunt is dat de gronden minnelijk verworven kunnen worden. Dit is echter niet voorspelbaar. Daarom wordt parallel aan dit proces van minnelijke verwerving administratieve onteigening voorbereid. Onderhandelingen over minnelijke verwerving en dus ook de vervolgens daaraan gekoppelde start van de administratieve procedures voor onteigening zijn vertraagd.

Op 2 december 1996 is de administratieve onteigeningsprocedure gestart voor de verwerving van de werkterreinen in Terneuzen. Desondanks wordt nog steeds overleg gevoerd met de eigenaren om tot minnelijke verwerving te komen.

3.2 Ontwerp en bouw

Op 28 juni 1996 is de overeenkomst tussen de NV i.o. en de aannemerscombinatie KMW ondertekend. De datum van feitelijke inwerkingtreding van deze overeenkomst is 15 juli 1996. Deze datum geldt derhalve als de formele startdatum voor KMW.

De oplevering van de tunnel is contractueel gepland op 76 maanden na de startdatum, dit is uiterlijk 15 november 2002.

In de bouwplanning is de toerit 1e fase in Terneuzen alsmede het boorproces tijdsbepalend voor de oplevering. Deze activiteiten zijn daarom in de planning aangemerkt als kritiek pad.

Door de aannemerscombinatie KMW zijn documenten ter acceptatie ingediend bij de Bouwdienst. Momenteel is de Bouwdienst nog doende het kwaliteitsplan, het algemeen tijdschema en de betalingsstaten te beoordelen. Op de peildatum hebben deze activiteiten een achterstand van ca. 2 maanden (in de planning zichtbaar door het ontbreken van blauwe voortgangsbalken). De inspanningen zijn er op gericht deze achterstand voor de zomer van 1997 in te lopen met het oog op het beslismoment op 15 augustus 1997. Op dat moment dient een ontwerp op bestekniveau beschikbaar te zijn.

In de verslagperiode heeft Rijkswaterstaat naar voren gebracht dat het wenselijk is de toeleidende wegen te ontwerpen conform de vigerende richtlijnen voor verkeersveiligheid van Rijkswaterstaat in Zeeland. Het niet toepassen van deze optimalisaties zou leiden tot een ontwerp van wegen en kunstwerken dat ten aanzien van wegveiligheid en onderhoud afwijkt van de door te voeren standaard op de aansluitende wegnetten.

Met het oog hierop wordt beoordeeld welke aanpassingen daarvoor nodig zijn, vervolgens zal definitieve besluitvorming nog plaatsvinden. In de volgende verslagperiode zal hierover worden gerapporteerd.

3.3 Oprichting NV Westerscheldetunnel

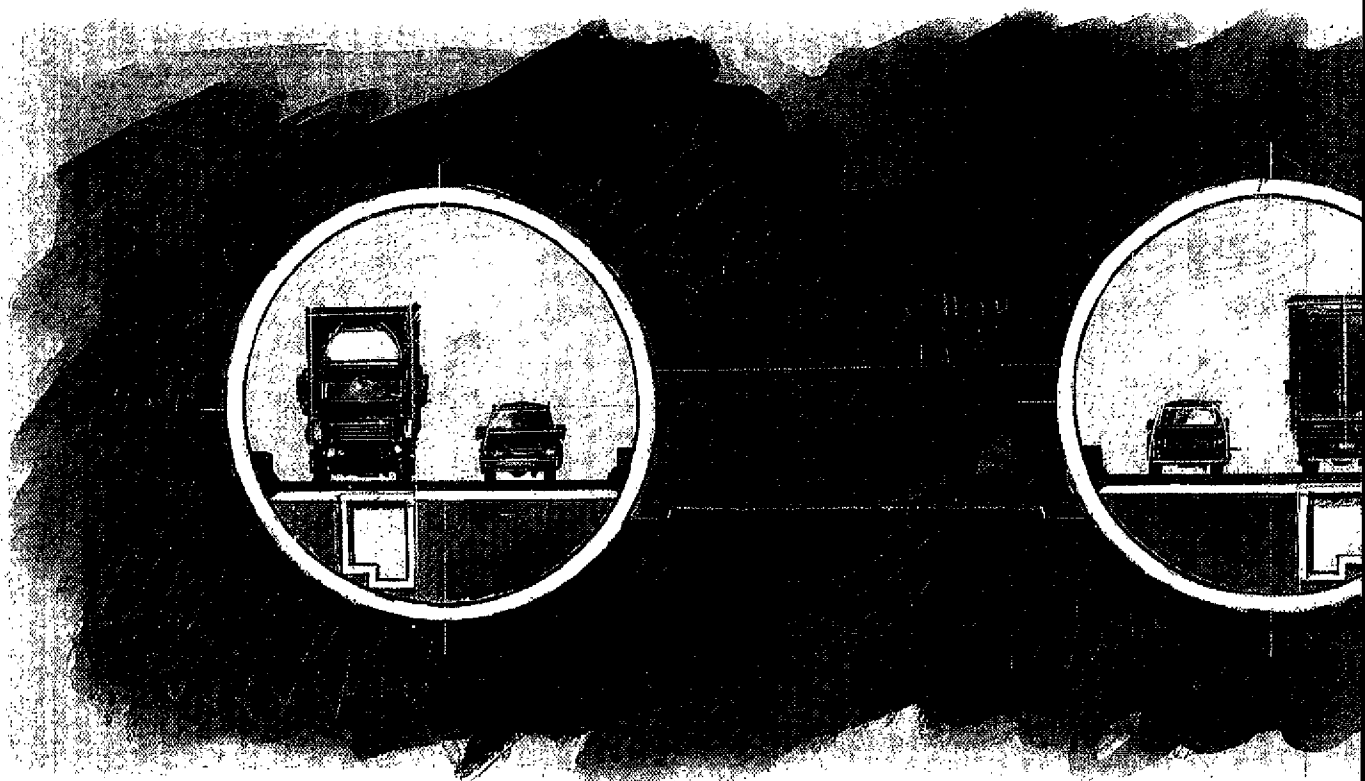
In samenwerking met de NV i.o. worden door de Ministeries van Verkeer&Waterstaat en van Financiën de Westerscheldetunnelwet en de statuten van de NV i.o. voorbereid. Bij deze voorbereiding is de Landsadvocaat betrokken. Naar verwachting zal in februari 1997 het voorstel van wet worden behandeld in de Ministerraad.

De Westerscheldetunnelwet regelt de volgende aspecten:

- oprichting van de NV i.o.;
- tolheffing op een openbare weg;
- de randvoorwaarden en afkadering van de tolheffing;
- verantwoordelijkheden voor beheer en toezicht (Rijkswaterstaat, directie Zeeland) en voor verkeersmaatregelen (provincie Zeeland).

Voorts wordt gewerkt aan de inrichting van de organisatie van de NV i.o. Dit betreft met name de opzet van administratieve systemen, procedures en het projectbeheer in de situatie waarbij de NV is opgericht.

Tot slot wordt huisvesting van de NV i.o. in Zeeland voorbereid. Dit wordt ingegeven door het groeiend aantal dagelijkse contacten en besprekingen die in Zeeland plaatsvinden.



4 Financiën

4.1 Budget

Overzicht en mutaties

In de verslagperiode is het projectbudget verder uitgewerkt. Tabel 1 geeft het projectbudget op hoofdlijnen weer. Het totale projectbudget is ongewijzigd. Afgezien van de mogelijke consequenties van risico's, zoals beschreven in hoofdstuk 5, worden momenteel geen kostenstijgingen voorzien.

Budgetpost	bedrag
Bouw	1.127
Projectmanagement en organisatie	31
Bijkomende kosten en voorzieningen	265
BTW	236
Totaal	1.659

Tabel 1. Budget op hoofdposten (bedragen x f mln.)

Het budget is opnieuw ingedeeld naar hoofdposten, eenduidig toewijsbaar aan de NV i.o., de Directie Zeeland en de Bouwdienst. De herindeling heeft geen gevolgen voor het totaal toegewezen budget. Deze directe toewijsbaarheid is van belang vanwege het feit dat de NV i.o. aan de Bouwdienst en de Directie Zeeland volmachten heeft verstrekt voor het aangaan van verplichtingen. De NV i.o. blijft de eindverantwoordelijkheid houden over het totaalbudget en bewaakt de ontwikkeling. Voorts is een aanvang gemaakt met het verder detailleren van de diverse budgetposten.

Onvoorzien

De post Onvoorzien is toegenomen met f. 10 mln. aan reserveringen. Het betreft de volgende budgetmutaties:

- Toename met f. 10 mln. door een correctie op de aanneemsom vanwege betalingen die eerder zijn gedaan voor het maken van de aanbiedingen.
- Toename met f. 5 mln. vanwege het nagenoeg vervallen van de post Detailuitwerking uit de aanneemsom.
- Vermindering van f. 5 mln. vanwege een terugbetaling aan de provincie Zeeland. Dit betreft een verplichting voortvloeiend uit de Bestuursovereenkomst tussen het Rijk en Provincie Zeeland inzake door de Provincie betaalde voorbereidingskosten, onder andere aan de aannemerscombinatie KMW.

4.2 Uitgaven

Project Westerscheldetunnel

De totale uitgaven van het project betreffen het aandelenkapitaal voor de NV i.o. en zijn begroot op f. 1676 mln. inclusief BTW. Dit bestaat uit de bouwkosten ad. 1659 mln.gld. en de kapitaalsbelasting ad. f. 17 mln. In onderstaande tabel zijn de gerealiseerde en geprognostiseerde uitgaven per jaar weergegeven.

Ten opzichte van de Basisrapportage is een geactualiseerde raming van de kasreeks van het project gemaakt, die vervolgens in de Rijksbegroting is meegenomen.

Financiering	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	totaal
Oorspronkelijke financiering conform Basisrapportage d.d. 6 juni 1996	47	61	402	340	360	304	162	1676
Kasritme aanpassing	-47	+33	+8	-30	-31	-11	78	0
Actuele financiering d.d. 1 jan 1997	0	94	410	310	329	293	240	1676
waarvan kapitaalbelasting:		1	4	3	3	3	3	17
Beschikbare middelen								
- Rijksbegroting 1997	0	94	410	310	254	293	240	1601
- provincie Zeeland					75			75
Uitgaven								
Verrichte uitgaven	14							14
Kaseffect van Verplichtingen aangegaan		57	317	259	270	223	137	1263
Kaseffect van Verplichtingen aan te gaan		23	93	51	59	70	103	399
	14	80	410	310	329	293	240	1676

Tabel 2: Financiering en uitgaven (bedragen x f. mln.)

In 1996 zijn de gerealiseerde uitgaven beperkt gebleven tot f. 14 mln. De uitgaven in 1996 en in 1997 worden door het Ministerie van V&W voorgefinancierd. Deze uitgaven zullen door de NV i.o. worden terugbetaald op het moment dat het aandelenkapitaal ter beschikking van de NV i.o. staat.

Claim CWS

CWS is een combinatie van aannemers die niet de opdracht tot aanleg van de Westerscheldetunnel heeft gekregen. CWS pretendeerde recht op schadevergoeding te hebben. Er is inmiddels een schadevergoeding geregeld tussen het Ministerie van V&W en CWS ten bedrage van f. 20 mln. (in 1996 betaald), waarbij CWS al haar aanspraken intrekt. De Tweede Kamer is eerder hierover ingelicht. Deze post valt buiten het afgesproken projectbudget van de Westerscheldetunnel.

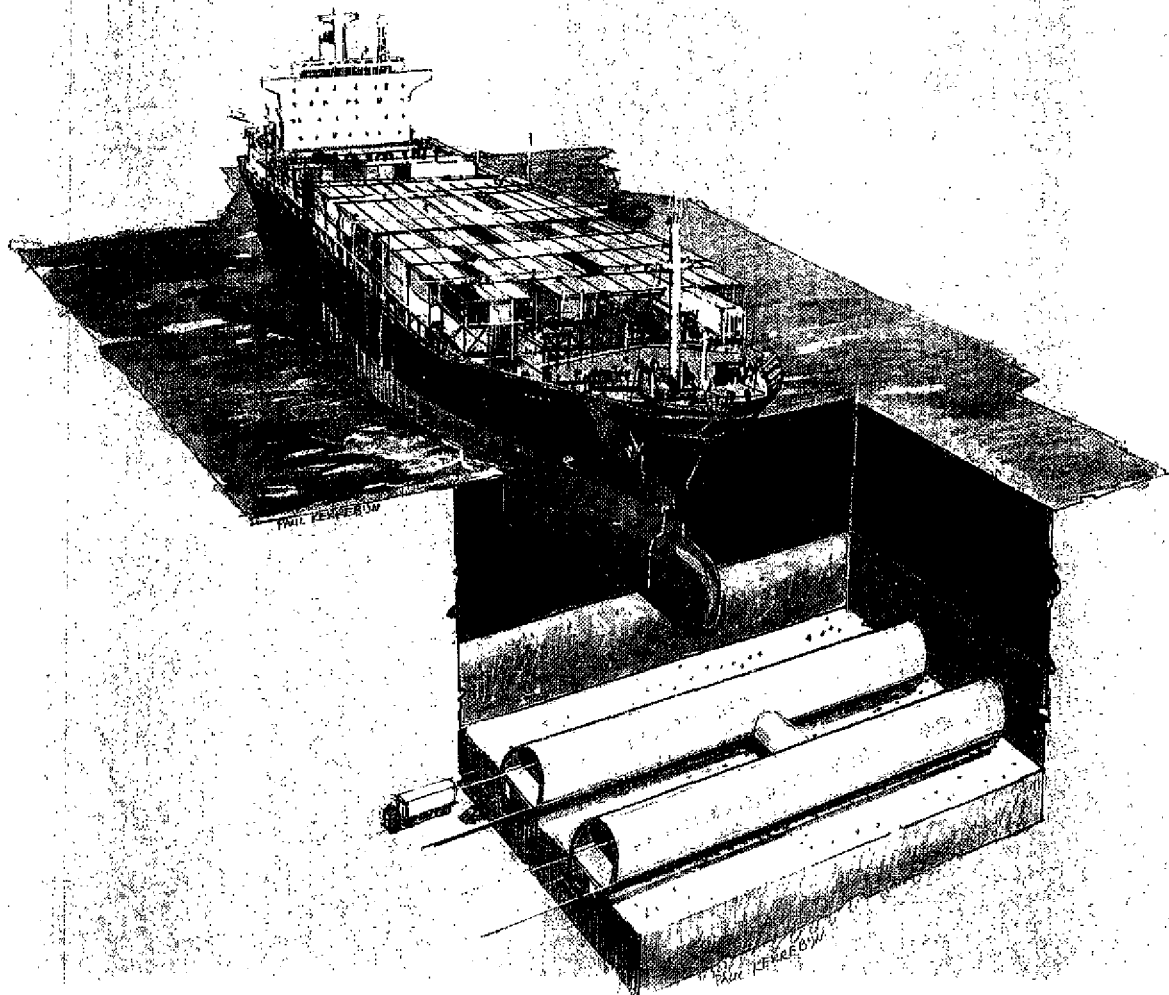
4.3 Totale kosten detailontwerpfase

In de Basisrapportage zijn destijds de detailontwerpkosten ad f. 21,4 mln. exclusief BTW (f. 25,2 mln. inclusief BTW) opgevoerd. De verwachte kosten van de huidige voorbereidingsfase tot aan de start van de bouw (15 augustus 1997) bedragen echter f. 45,25 mln. inclusief BTW (Zie tabel 3). Dit komt omdat naast kosten ten behoeve van detailontwerp nu reeds noodzakelijke kosten moeten worden gemaakt voor voorbereiding van de daadwerkelijke bouw, de ruimtelijke inpassing en de inrichting van de NV i.o.

De kosten zijn als volgt opgebouwd.

	bedragen in x f. mln. inclusief BTW
- detailengineering door KMW	25,2
- bureaunkosten en advieskosten NV i.o.	4,0
- terugbetaling kosten Provincie Zeeland	5,35
- verleggen van een 150 kV-electriciteitskabel door Delta Nutsbedrijven	4,5
- bodemonderzoek	0,3
- grondverwerving	2,5
- gemeentelijke leges	0,3
- communicatie	1,0
- voorbereidingskosten Bouwdienst (externe toetsing, adviezen, ontwerpkosten)	2,1
Totaal	45,25

Tabel 3: Totale kosten detailontwerpfase



5 Risico's

5.1 Beslismomenten

Uit de op 15 juli 1996 in werking getreden overeenkomst met KMW vloeit voort dat beslismomenten thans contractueel zijn bepaald op:

- 15 juni 1997: besluit om door te gaan met detailontwerp of het ordentelijk afronden van de ontwerpwerkzaamheden
- 15 augustus 1997 (uiterlijk): besluit om te starten met voorbereidende bouwactiviteiten of maximaal 12 maanden opschorten.

In de komende periode zal deze besluitvorming worden voorbereid. De Tweede Kamer zal over de gang van zaken bij deze beslismomenten op de hoogte worden gebracht. Daarbij zullen scenario's worden samengesteld, gebaseerd op de hierna aangegeven aktuele risico's.

5.2 Aktuele risico's

Op grond van de huidige ontwikkelingen zijn een aantal risico's aanwezig. Voorzover thans kan worden voorzien bestaat vanwege deze risico's een reële kans op vertraging van de start van de bouw, met bijbehorende kostenconsequenties.

Dwarsverbindingen

Over de aanvaardbaarheid van de thans voorziene afstand van 500 meter tussen de dwarsverbindingen loopt onderzoek en vindt interdepartementaal overleg plaats. Een uitspraak hierover wordt verwacht medio maart 1997.

Planologie

Inzake de planologie in gemeente Borsele heeft het goedgekeurd bestemmingsplan WOV tot 20 januari 1997 voor de laatste keer ter visie gelegen. Er is beroep ingesteld bij de Raad van State, waarbij door enkele bezwaarmakers tevens een verzoek om schorsing van het plan is gedaan (voorlopige voorziening). Wanneer het bestemmingsplan wordt geschorst en/of in een later stadium het ingestelde beroep wordt gehonoreerd, heeft dit vergaande consequenties voor de planning.

Aan de Raad van State zal worden verzocht zo spoedig mogelijk, doch uiterlijk 15 mei 1997 te komen tot een uitspraak over dit verzoek, teneinde de besluitvorming op 15 juni 1997 te ondersteunen.

Aangaande de planologische procedures in Terneuzen bestaat het voornaamste risico in de benodigde voorbereidingstijd voor de aanvraag en afhandeling van de procedures in relatie tot de gewenste uitvoeringsperiode van de bouw. In nauw overleg tussen aannemer, gemeente en opdrachtgever wordt dit risico beheersbaar gemaakt.

Grondverwerving

Indien verwerving in der minne van met name de gronden die nodig zijn in de startfase van de bouwwerkzaamheden (het werkterrein en de tunneltoerit bij Terneuzen) niet gelukt en gerechtelijke onteigening nodig blijkt, kan dit leiden tot het te laat beschikbaar komen van deze gronden en bijgevolg tot vertragingen in het project ten opzichte van de planning. Zowel in Zeeuws-Vlaanderen als in Zuid-Beveland hebben de grondeigenaren zich verenigd om te onderhandelen over het aankoopbeleid. Vanwege onzekerheden bij de uitwerking van het ontwerp over de exacte begrenzing van de percelen in Zeeuws-Vlaanderen zijn de besprekingen met de Vereniging van Eigenaren in Terneuzen vertraagd. Om het risico weg te nemen is thans alle inzet gericht op minnelijke grondverwerving, waarbij overigens niet ten principale afgeweken zal worden van de grondprijzen, die bij gerechtelijke onteigening in het verschiet liggen. Tevens worden in overleg met de aannemer de mogelijkheden nagegaan de uitvoeringsvolgorde van de bouw aan te passen aan de beschikbaarheid van gronden.

Bouw- en milieuvergunningen

Voor de oprichting en het in werking treden van de tunnel en bijbehorende bouwwerken, alsmede de werkterreinen en inrichting hiervan gedurende de bouw wordt een geïntegreerde milieuvergunning aangevraagd. Wanneer tegen de ontwerp- vergunning bedenkingen worden ingebracht die een opschortende werking hebben, kan de aanvang van de bouwwerkzaamheden en de bouwvoorbereiding enkele maanden worden vertraagd. In samenspraak met de gemeente Terneuzen wordt ernaar gestreefd de beschikking vóór 15 augustus 1997 af te geven teneinde medio november 1997 duidelijkheid te hebben over eventuele schorsing. De benodigde bouwvergunningen in Terneuzen kunnen worden verleend, als de hiervoor gemelde planologische vrijstellingen zijn verkregen en de milieuvergunning is verleend.

Overige vergunningen

Zoals in hoofdstuk 2 gemeld zal begin 1997 een startnotitie worden opgesteld voor de milieu-effectrapportage ten behoeve van de berging van bij de werkzaamheden vrijkomend materiaal in de Westerschelde. In 1998 zal gezamenlijk met het indienen van het MER een milieuvergunning en een vergunning ingevolge de Wet Verontreiniging Oppervlaktewateren worden aangevraagd. Naar verwachting zal hierop in de 2e helft van 1998 worden beschikt. Wanneer tijdens deze procedure blijkt dat berging in de Westerschelde leidt tot aanvullende voorzieningen anders dan die waarmee bij de aanbidding van de aannemer rekening is gehouden heeft dit kostenconsequenties.

De procedure laat de mogelijkheid van bezwaren tegen de milieuvergunning open. De planning is erop gericht dat vóór 15 augustus 1997 de startnotitie ter visie heeft gelegen en dat de richtlijnen voor het MER bekend zijn. Hiermee wordt vóór het belangrijkste beslismoment inzicht verkregen in de projectrisico's ten gevolge van het doorlopen van de MER-procedure.

Colofon

Rapportage in het kader van de Procedure Grote Projecten
Voortgangsrapportage 1, peildatum 1 januari 1997
Definitieve versie d.d. 24 februari 1997

Tekst en samenstelling: NV Westerscheidtunnel i.o. 0118-631167

Ontwerp: Leo Smalheer, Grafisch Bedrijf Pitman, Goes

Illustraties: Paul Kerrebijn

Realisatie en druk: Grafisch Bedrijf Pitman, Goes