



Provinciale Staten van Flevoland
D.t.v. de griffier mevrouw A. Kost

INTERN



Verzenddatum

23 SEP. 2015

Bijlagen

1

Uw kenmerk

Ons kenmerk

1794676

Onderwerp

Beantwoording statenvragen CDA Waterlandseweg en N307

Geachte mevrouw Kost,

Hierbij ontvangt u de antwoorden op de schriftelijke statenvragen van de statenfractie van het CDA over kostenoverschrijdingen bij projecten bij de Waterlandseweg en de N307 Passage Dronten zoals ingediend op 14 september 2015. Het college van Gedeputeerde Staten heeft de antwoorden op deze vragen vastgesteld op 22 september 2015.

Wij verzoeken u de statenleden in kennis te stellen van de vragen en antwoorden.

Wij vertrouwen erop u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Flevoland,
de secretaris,

de voorzitter,

mr. drs T. van der Wal

L. Verbeek



Schriftelijke statenvragen van de statenfractie van het CDA over kostenoverschrijdingen bij de Waterlandseweg en de N307 Passage Dronten, ingediend op 14 september 2015, en de antwoorden daarop van het college van Gedeputeerde Staten zoals vastgesteld op 22 september 2015 (1794688).

Ten aanzien van de vragen over de Waterlandseweg:

1. *In hoeverre waren de opgelopen vertragingen bij het project Waterlandseweg te voorzien?*
 - Bij de start van het project met de opdracht voor de Engineering aan adviesbureau Grontmij was dit niet te voorzien. De opdracht was conform onze planning.
2. *Op welk moment zijn de eerste signalen omtrent kostenoverschrijding en vertraging gesignaleerd?*
 - Kostenoverschrijding is voor de baanverdubbeling van de Waterlandseweg niet aan de orde.
 - Bij de oplevering van het 1e concept Voorlopig Ontwerp (VO), begin 2015, door Grontmij bleek dat volstrekt onvoldoende kwaliteit werd geleverd om verder te gaan naar een Definitief Ontwerp (DO). In het 1e kwartaal van 2015 is veel inspanning geleverd richting het adviesbureau om het VO nog op het juiste kwaliteitsniveau te krijgen. In april 2015 was duidelijk dat dit niet lukte en is als beheersmaatregel opgeschaald naar directieniveau van het adviesbureau. De directie van het adviesbureau heeft als maatregel voorgesteld om VO/DO samen te voegen en het grondwerk eerder uit te voeren, om toch de realisatiedatum eind 2016 nog te kunnen halen. Uiteindelijk heeft het adviesbureau de door hem voorgestelde maatregelen niet waargemaakt, waardoor in mei 2015 definitief duidelijk werd dat realisatie in 2016 niet meer mogelijk was. Vervolgens was de breuk met het bureau in juni 2015 onvermijdelijk.
3. *Welke consequenties brengen de vertragingen met zich mee in verkeerskundig en economisch opzicht?*
 - De baanverdubbeling Waterlandseweg maakt deel uit van groter geheel SBA en sorteert voor op de groei van Almere de komende decennia. Een jaar vertraging heeft in het geheel van SBA geen consequenties. Daarnaast zijn er geen verkeerskundige problemen te verwachten door eerdere infrastructurele maatregelen afgelopen jaar.
4. *Wat zijn de daadwerkelijke extra kosten voor beide projecten en op welke manier worden deze gedekt?*
 - We zitten nog in de VO-fase. Er is dus geen zekerheid over eventuele extra kosten (zie beantwoording van vraag 2). Indien het niet binnen het budget past, zullen wij uw Staten informeren en met een dekkingsvoorstel komen.
5. *Uit eerdere informatie die is toegezonden aan de Staten, blijkt dat de Passage wordt aangelegd als een 100 km/u-weg. Uit de mededeling van de gedeputeerde blijkt nu dat is "gerekend" aan een 80 km/u-weg. Hoe is dit verschil ontstaan en is het nu zo dat eerdere informatie niet correct was?*
 - Deze vraag is voor de baanverdubbeling Waterlandseweg niet aan de orde.
6. *Zijn er in beide projecten nog versnellingen mogelijk, binnen de budgettaire kaders, zodat de vertragingen uiteindelijk worden beperkt? En welke "lessen" worden getrokken uit deze forse tegenvallers?*
 - Voor wat betreft baanverdubbeling Waterlandseweg zijn geen versnellingen mogelijk vanwege de voorbelastingstijd van het grondwerk, de verlegging van kabels en leidingen en vergunningstrajecten.
 - De provincie hanteert strenge kwaliteitscriteria bij uitbesteding van ingenieursdiensten. Deze kwaliteitscriteria zullen nogmaals tegen het licht worden gehouden. Bekeken zal worden of bij toekomstige aanbestedingen het kwaliteitsaspect, met inachtneming van de aanbestedingsregels, nog zwaarder moet wegen dan nu gebruikelijk.

7. *Op welke manier wordt nu de totale projectcontrole geborgd qua tijd en geld, zodat verdere vertraging en kostenoverschrijding voorkomen kunnen worden? En waaruit blijkt dat?*

- De kwaliteit van projecten wordt geborgd met onze eigen projectenprocedure en mijlpalen in de planning (integraal projectmanagement). Door nu (meer) zelf aan te sturen en minder aan adviesbureaus over te laten, wordt de kans op vertraging en overschrijding beperkt.

Ten aanzien van de vragen over N307 Passage Dronten

8. *In hoeverre was de opgelopen vertragingen bij het project Passage te voorzien?*

- Bij de start van het project waren we ons bewust van de krappe realisatietijd, welke weinig ruimte bood voor onvoorziene omstandigheden. Uit sonderingsonderzoek in de ontwerpfase (VO) is gebleken dat er sprake is van een slappe bodem met een lange zettingstijd. Om het werk in 2016 gereed te hebben is gekozen om voor het grondlichaam uit te graven tot het pleistoceen. Deze oplossing bleek veel te duur en niet passend binnen het budget. Hierna is overgegaan naar traditionele voorbelasting, die wat betreft de kosten aanzienlijk goedkoper was maar waarvoor wel een langere realisatietijd (ca. 1 jaar) benodigd is.

9. *Op welk moment zijn de eerste signalen omtrent kostenoverschrijding en vertraging gesignaleerd?*

- De 9,6 mlj., genoemd in het convenant d.d. oktober 2013, is gebaseerd op kengetallen en een globale projectomschrijving. In een ambtelijk risicoanalyse d.d. december 2013 is aangegeven dat er kwalitatieve risico's zijn op het gebied van tijd en geld. In de hierop volgende projectfase (VO) is in maart 2014 een eerste betrouwbare SSK-raming opgeleverd. Op dat moment heeft het Bestuurlijk Overleg (gedeputeerde en wethouder) de projectorganisatie opdracht gegeven om te komen met bezuinigingsopties. De VO-fase kenmerkt zich door grote financiële en inhoudelijke wijzigingen. In het volgende BO in juni zijn de opties gepresenteerd en zijn keuzes gemaakt. Op 31 augustus jl. is het VO door het adviesbureau opgeleverd en is duidelijk geworden de nieuwe raming sluit op ca. 13 miljoen. Pas op dat moment was met enige mate van waarschijnlijkheid iets te zeggen over het benodigde budget. In de DO-fase wordt onderzocht waar verdere besparingen mogelijk zijn. In de aanbesteding zijn mogelijk ook nog besparingen te realiseren.

10. *Welke consequenties brengen de vertragingen met zich mee in verkeerskundig en economisch opzicht?*

- Geen.

11. *Wat zijn de daadwerkelijke extra kosten voor beide projecten en op welke manier worden deze gedekt?*

- We zitten nog in de VO-fase. Er is dus geen zekerheid over eventuele extra kosten (zie beantwoording van vraag 2). Indien het niet binnen het budget van € 9,6 miljoen exclusief indexeringspast, zullen wij uw Staten informeren en met een dekkingsvoorstel komen.

12. *Uit eerdere informatie die is toegezonden aan de Staten, blijkt dat de Passage wordt aangelegd als een 100 km/h weg. Uit de mededeling van de gedeputeerde blijkt nu dat is "gerekend" aan een 80 km/h weg. Hoe is dit verschil ontstaan en is het nu zo dat eerdere informatie niet correct was?*

- De mededeling d.d. 31 augustus geeft aan dat gerekend is met 100 km/uur. De Passage is in eerste instantie bedacht om deze qua snelheidsregime aan te laten sluiten bij de Hanzeweg (80km/uur). In een latere fase is besloten om de Passage toekomst vast te realiseren en aan te sluiten op het eindbeeld van de verbinding A(alkmaar) tot Z(wolle) met een 100 km/uur regime. Bijkomend effect hiervan is een verschil in verkeersafwikkeling (betere doorstroming) te creëren met de bestaande Dronterringweg.

13. *Zijn er in beide projecten nog versnellingen mogelijk, binnen de budgettaire kaders, zodat de vertragingen uiteindelijk worden beperkt? En welke "lessen" worden getrokken uit deze forse tegenvallers?*

- Voor wat betreft de Passage zijn geen versnellingen mogelijk vanwege de voorbelastings tijd grondwerk, de verlegging kabels en leidingen, vergunningstrajecten en de grondverwerving.
- De provincie hanteert strenge kwaliteitscriteria bij het uitbesteden van ingenieursdiensten. Deze kwaliteitscriteria zullen nogmaals tegen het licht worden gehouden. Bekeken zal worden of bij toekomstige aanbestedingen het kwaliteitsaspect, met inachtneming van de aanbestedingsregels, nog zwaarder moet wegen dan nu gebruikelijk.

14. *Op welke manier wordt nu de totale projectcontrole geborgd qua tijd en geld, zodat verdere vertraging en kostenoverschrijding voorkomen kunnen worden? En waaruit blijkt dat?*

- Kwaliteit van project wordt geborgd met eigen projectenprocedure en mijlpalenplanning (integraal project management). Door nu (meer) zelf aan te sturen en minder aan de adviesbureau's over te laten wordt de kans op vertraging en overschrijding beperkt.