

**Westerscheldetunnel**  
Rapportage in het kader van de Procedureregeling  
Grote Projecten

## **Voortgangsrapportage 12**

Peildatum 1 juli 2002

## **Inhoudsopgave**

<b>1.</b>	<b>Inleiding</b>	<b>3</b>
<b>2.</b>	<b>Essentialia Project</b>	<b>4</b>
2.1.	Beschrijving tracé	6
2.2.	Organisatie	7
<b>3.</b>	<b>Het project in zijn omgeving</b>	<b>8</b>
3.1.	Veiligheid	8
3.2.	Communicatie	8
3.3.	Voortgang per projectdeel	9
<b>4.</b>	<b>Projectbeheersing</b>	<b>13</b>
4.1.	Scope	13
4.2.	Planning	13
4.3.	Financiën	13
4.3.1	Rendement	13
4.3.2	Projectbudget	13
4.3.2.1	Totaal Projectbudget	13
4.3.2.2	Projectbudget t.b.v. de N.V. Westerscheldetunnel	15
4.3.2.3	Onvoorzien	16
4.3.2.4	Verplichtingen en uitgaven	16
4.3.3.	Financiering	17
4.3.2.4	Financiering projectbudget t.b.v. de N.V. Westerscheldetunnel	17
4.3.2.4	Financiering bijdragen van de Staat	18
4.4	Risico's	19
4.5	Organisatie	21
<b>5.</b>	<b>Het project en innovatieve aspecten</b>	<b>23</b>
	<b>Bijlage 1: Planning</b>	<b>24</b>
	<b>Bijlage 2: Balans van de N.V. Westerscheldetunnel</b>	<b>25</b>

## **1. Inleiding**

Deze rapportage geeft de stand van zaken van het project Westerscheldetunnel per 1 juli 2002.

Dit is inmiddels de twaalfde voortgangsrapportage van het project Westerscheldetunnel in het kader van de Procedureregeling grote projecten (Kamerstukken 1996-1997, 24752). Deze rapportage beschrijft de periode 1 januari 2002 – 1 juli 2002.

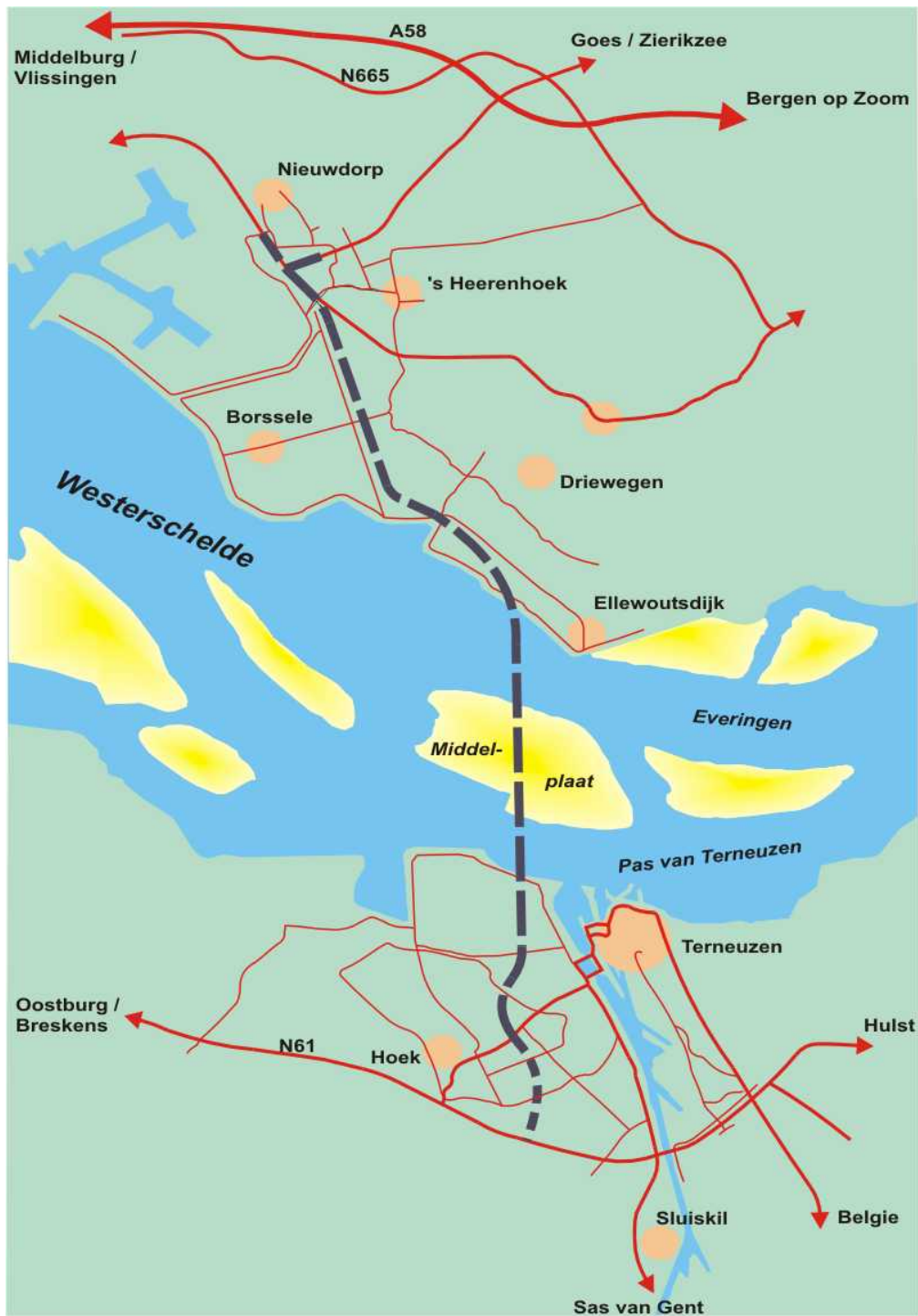
Peildata van voortgangsrapportages zijn jaarlijks op 1 januari en 1 juli. De 11<sup>e</sup> voortgangsrapportage is op 8 april 2002 per brief (Kamerstukken 2001-2002, 17741, nr. 38) aan de Tweede Kamer toegezonden.

Hoofdstuk 2 gaat in op de essentialia van het project. Hoofdstuk 3 behandelt het project in zijn omgeving. Aan de orde komen veiligheid en communicatie. De stand van zaken over de voortgang van de bouw, van de begroting, uitgaven en verplichtingen en de risico's ten aanzien van voortgang en kosten worden behandeld in hoofdstuk 4. Hoofdstuk 5 geeft tenslotte een toelichting op de projectorganisatie.

## **2. Essentialia Project**

De Westerscheldetunnel vormt de vaste oeververbinding tussen Zuid-Beveland en Zeeuwsch-Vlaanderen en vervangt vanaf openstelling de huidige veerdiensten Kruiningen-Perkpolder en Vlissingen-Breskens. De tunnel vormt de laatste schakel in een keten van vaste oeververbindingen tussen de verschillende Zeeuwse eilanden.

Het totale project omvat een boortunnel met tunneltoeritten aan de noord- en zuidzijde, toeleidende wegen op Zuid-Beveland (gemeente Borsele) en in Zeeuwsch-Vlaanderen (gemeente Terneuzen), een toplein op Zuid-Beveland, en viaducten om wegen, waterwegen en spoorwegen veilig te kruisen. Het tracé is onderdeel van de N62 en begint aan de noordzijde bij de N254 tussen Goes en Middelburg en eindigt in Zeeuwsch-Vlaanderen met een aansluiting op de N61. De totale lengte bedraagt circa 22 kilometer.



figuur 1: tracé

## **2.1. Beschrijving tracé**

### ***Tracé Zuid-Beveland***

Het tracé op Zuid-Beveland loopt van noord naar zuid door drie polders: de nieuwe West-Kraaijertpolder, de Borsselepolder en de Ellewoutsdijkpolder. De weg begint vanaf de N254 (Sloeweg) even ten zuiden van Nieuwdorp en gaat bij Ellewoutsdijk de tunnel in.

Op weg naar de tunnel stijgt het tracé naar een hoogte van 6,5 m +NAP om de zogenoemde kanteldijk te passeren die rond de tunneltoerit ligt. Deze kanteldijk beschermt de tunnel tegen overstromingen vanuit de achterliggende polder. Omgekeerd beschermt de dijk de polder als de tunnel zou vollopen. Na het kruisen van de kanteldijk daalt de weg in de tunneltoerit met een maximale helling van 4,5%.

### ***Tolplein***

Het tolplein ligt tussen 's-Heerenhoek en Borssele, op circa vijf kilometer van de tunnelingang op Zuid-Beveland. Voor een goede verkeersafwikkeling is voor de tolheffing uitgegaan van 6 rijstroken per rijrichting, waarvan 3 met bemenste tolhuisjes. Verder worden voorzieningen ingericht als een busstation, carpoolplaats en een fietsenstalling. Ook komen er onderhoudsvoorzieningen en bedrijfspanden en komt er een gebouw van waaruit de bediening en bewaking van de tunnel gaat plaatsvinden. Bij de vormgeving van het tolplein is bijzonder gelet op de landschappelijke inpassing.

### ***Tunnel***

De boortunnel is circa 6.600 meter lang en bestaat uit twee buizen. De twee tunnelbuizen hebben elk een diameter van 11 meter. Een tunnelring is 2 meter breed en bestaat uit 7 segmenten en een sluitsteen. Zodoende bestaat de tunnel uit circa 53.000 segmenten.

In de tunnel bevinden zich in iedere buis twee rijstroken van elk 3,5 meter breed bestemd voor auto's, bussen, vrachtwagens, caravans en motoren. De Westerscheldetunnel is niet toegankelijk voor voetgangers en (brom)fietsers. Zij kunnen gebruik maken van bussen waar speciaal ruimte wordt gemaakt voor het vervoer van (brom)fietsen. Tussen Vlissingen en Breskens komt een veerverbinding speciaal voor fietsers en voetgangers welke door de provincie wordt geëxploiteerd.

### ***Tracé Zeeuwsch-Vlaanderen***

Hier komt de weg eveneens met een hellingspercentage van maximaal 4,5% weer omhoog. Na het passeren van de kanteldijk, op een hoogte van 6,5 m +NAP, sluit de weg aan op de H.H. Dowweg. Verderop naar het zuiden wordt het tracé onder de spoorlijn Dow-Sluiskil geleid. De toeleidende weg sluit tenslotte aan op de N61.

### ***Kanaalkruising Sluiskil***

Voor het verkeer dat na aansluiting op de N61 richting België en oostelijk Zeeuwsch-Vlaanderen rijdt, is het project Kanaalkruising Sluiskil van belang. De Provincie Zeeland heeft het voortouw genomen inzake de voorbereidingen voor besluitvorming en planologie (tracéwetprocedure). Het project Kanaalkruising Sluiskil is géén onderdeel van het project Westerscheldetunnel.

## **2.2. Organisatie**

Bijzonder is nog de 'private' constructie van de NV Westerscheldetunnel, met het Rijk en de provincie Zeeland als aandeelhouders. Deze NV is verantwoordelijk voor de bouw, het onderhoud en de exploitatie van de Westerscheldetunnel, hetgeen in de Tunnelwet Westerschelde (Staatsblad 1998, 600) is geregeld. Die wet maakt het ook mogelijk de gebruikers van de tunnel een vergoeding te laten betalen, waarmee de tunnel in dertig jaar wordt terugverdiend. De betrokkenheid van de Staat in dit project is dus die van 95,4% aandeelhouder.

Rijkswaterstaat (Directie Zeeland en de Bouwdienst) ondersteunt de NV bij de totstandkoming van de verbinding. Hiervoor is een contract gesloten tussen de NV en Rijkswaterstaat. De Combinatie Middelplaat Westerschelde (KMW) is de aannemerscombinatie, die de tunnel met bijkomende werken ontwerpt, bouwt en voor een periode van tien jaar onderhoudt. KMW bestaat uit vijf bouwbedrijven: BAM NBM N.V., Heijmans N.V., Voormolen B.V. (allen Nederlands), het Belgische Franki N.V. en de Duitse firma Wayss & Freytag AG.

### **3. Het project in zijn omgeving**

#### **3.1. Veiligheid**

In Voortgangsrapportage 11 is onder andere een integraal overzicht opgenomen van de veiligheidsvoorzieningen, waarmee de Westerscheldetunnel is uitgerust. In de verslagperiode zijn hierop geen wijzigingen geweest.

Wel is gebleken dat, als zich na opening van de tunnel voor het verkeer een calamiteit voordoet, de Openbare Hulpdiensten nog niet zijn toegerust om adequate hulpverlening te kunnen bieden. Het waarborgen van de gewenste aanrijtijden door en het beschikken over het juiste materieel bij de brandweer vergen een uitbreiding, welke door de gemeenten Borsele en Terneuzen nog niet is georganiseerd. Voor de oplossing van dit (financiële) probleem is door de burgemeesters van de gemeenten Borsele en Terneuzen de publiciteit gezocht.

Daarbij is ten onrechte een beeld ontstaan dat de Westerscheldetunnel niet veilig is. Bovenstaand probleem betreft echter de uitrusting van de brandweer en niet de bouw en exploitatie door de N.V. Westerscheldetunnel: deze voorziet in een uitgebreid pakket aan veiligheidsmaatregelen in de tunnel en in de inrichting van de organisatie van het tunnelbeheer in haar faciliterende rol ten behoeve van de openbare hulpdiensten. Het is vervolgens de taak van de gemeenten om hun hulpverleningsdiensten voldoende voor te bereiden op mogelijke calamiteiten. De staatssecretaris van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties heeft de Commissaris van de Koningin in Zeeland inmiddels verzocht om de voorbereiding op calamiteiten in de tunnel in regionaal verband te bevorderen en verder overleg tussen de gemeenten te stimuleren. Deze lijn is ook uiteengezet in de recentelijk beantwoorde Kamervragen.

#### **3.2. Communicatie**

##### *Media*

De voortgang van de bouw heeft uiteraard weer veel belangstelling gekregen. De aankomst van beide tunnelboormachines was in de lokale en nationale pers belangrijk nieuws. Zowel 'Neeltje Suzanna' (op 23 januari) als 'Sara' (op 14 februari) werden feestelijk verwelkomd door respectievelijk de Minister van Financiën en de Minister van Verkeer & Waterstaat.

De snelle afronding van het boorproces heeft geresulteerd in een voorsprong ten opzichte van de contractuele opleverdatum. Ook de voortgang van de wegen is goed en bovendien goed zichtbaar. In maart kon bekend worden gemaakt dat de openstelling van de Westerscheldetunnel is gepland op 14 maart 2003. Deze versnelling van 8 maanden heeft eveneens veel aandacht gekregen van de media.

Tevens werd bekend dat de Westerscheldetunnel onderdeel zal gaan uitmaken van de N62. Dit nieuwe wegnummer zal gaan gelden vanaf rijksweg 58, via de Westerscheldetunnel tot de Belgische grens.



Tenslotte is het project minder goed in de publiciteit gekomen op het onderwerp veiligheid. Zoals in paragraaf 3.1 is aangegeven, betreft het overigens niet de veiligheid van de tunnel zelf, maar het materieel en de beschikbaarheid van de hulpdiensten.

#### *Tunnelcentrum*

De belangstelling voor de Westerscheldetunnel blijft onverminderd groot. Het aantal bezoekers was in het eerste half jaar gelijk ten opzichte van dezelfde periode in 2001: 13.500. In het Tunnelcentrum is de nieuwe promotiefilm "In vijf minuten naar de overkant" in première gegaan. Het accent in deze presentatie ligt op de extra mogelijkheden voor de gebruikers door de komst van de Westerscheldetunnel.

### **3.3 Voortgang per projectdeel**

De ontwikkelingen per projectdeel worden hierna behandeld aan de hand van de planning op hoofdlijnen.

#### **Wegen en kunstwerken Zuid-Beveland**

##### *Wegen en kunstwerken vanaf tolplein tot en met tunnelinrit*

De activiteiten voor **grondverwerving**, **planologie**, **vergunningen** en **ontwerp** zijn afgerond.

De **uitvoering** van de wegen en kunstwerken op Zuid-Beveland vanaf het tolplein tot en met de tunnelinrit verloopt goed. De werkzaamheden op het gebied van asfaltering zijn vrijwel afgerond. Ook de bouw van de kunstwerken verloopt volgens schema en twee viaducten zijn inmiddels in gebruik genomen. De oplevering van dit gedeelte is voorzien op 15 november aanstaande.

##### *Ontsluiting Sloegebied*

De activiteiten voor **grondverwerving**, **planologie** en **vergunningen** zijn afgerond.

De **uitvoering** loopt enkele weken achter op schema. Gepoogd wordt om de opgelopen achterstand weer in te halen. Dit betreft echter werkzaamheden aan de ontsluitingsweg naar het Sloegebied, zodat de oplevering van de doorgaande weg naar de tunnel op 15 november niet in gevaar komt.

##### *Tolplein*

De **planologie** betreft de wijziging van het bestemmingsplan, waarop één beroep was ingediend bij de Raad van State. Dit beroep is afgewezen, zodat het bestemmingsplan nu onherroepelijk is. De resterende werkzaamheden betreffen de behandeling van de aangevraagde **vergunningen**.

Het **ontwerp** en de **uitvoering** van het tolplein verlopen volgens een krap schema, dat uitgaat van oplevering op 14 maart 2003. Tot nu toe verlopen de werkzaamheden volgens planning. Het bedieningsgebouw is in uitvoering en de eerste fase gereed per juli 2002. Thans kan gestart worden met het aanbrengen van installaties voor tunnelbediening en -bewaking en tolnetting in het gebouw.

Op het plein zijn de civieltechnische werkzaamheden (fundering van de loopbrug en plaatsen van kelders, putten en mantelbuizen) in volle gang. De ontwerpen voor tolhuisjes, loopbrug en luifel van het tolplein zijn afgerond en inmiddels in productie genomen.

#### **De tunnel en toeritten**

Het verlenen van bouw- en milieuvergunningen met betrekking tot de tunnel zelf is afgerond. De achterstand betreft nieuwe eisen ten aanzien van waterzuivering waarover nog overleg plaatsvindt. De noodzaak tot realisatie van extra voorzieningen voor waterzuivering wordt nog onderzocht, maar uit voorzorg worden de benodigde vergunningen wel aangevraagd.

De acceptatie van het **detailontwerp** is vooralsnog geen kritisch onderdeel meer. De achterstand in de planning betreft wederom de waterzuivering, alsmede de laatste voorbereidende werkzaamheden aan de ventilatoren. Daar was enige achterstand ontstaan in verband met het verwachte geluidsniveau in de tunnel, waardoor de verstaanbaarheid van de omroepinstallatie kan afnemen.

De **bouw inrit Zuid 2<sup>e</sup> fase** ligt enkele weken achter, maar dit heeft geen gevolgen voor de aansluitende werkzaamheden.

Het **boorproces** is afgerond: beide tunnelboormachines (tbn) zijn in de caisson in Ellewoutsdijk aangekomen. De westelijke tbn (aankomst 23 januari 2002) en de oostelijke tbn (aankomst 14 februari 2002) zijn feestelijk verwelkomd door respectievelijk de Minister van Financiën en de Minister van Verkeer & Waterstaat. Ook in de laatste weken van het boorproces werden onveranderd hoge dagproducties gehaald. Na aankomst zijn beide tunnelboormachines vervolgens gedemonteerd en afgevoerd. De fabriek voor het maken van de tunnelelementen is ontmanteld. Ook het maken van de dwarsverbindingen is nagenoeg afgerond. Per 1 juli was men bijna klaar met de 26<sup>e</sup> en laatste dwarsverbinding. Met het beëindigen van het boorproces en de dwarsverbindingen zijn de meest risicovolle onderdelen van het werk achter de rug. De kans op calamiteiten die tot grote vertraging van het werk leiden, is daarmee aanzienlijk afgenomen.

Het **afbouwproces** in de beide tunnelbuizen verloopt goed. De electro-kelders en pompkelders liggen op schema. Het aanbrengen van de hittewerende bekleding met behulp van een spuitrobot loopt nog wat achter, maar de problemen die in de vorige voortgangsrapportage werden gemeld, zijn opgelost. Het aanbrengen verloopt nu goed.

De **bouw inrit Noord 1<sup>e</sup> fase** is afgerond. Na de aankomst van de tunnelboormachines is de 2<sup>e</sup> fase, het afbouwen van de inrit, gestart. Deze moet in korte tijd worden uitgevoerd. Op de planning die nu is gebaseerd op de opleverdatum van 14 maart 2003 is een achterstand van enkele weken ontstaan, die zal worden ingelopen door in de bouwvakvakantie door te werken.

Het **testen en opleveren** bevindt zich nog in de fase van voorbereiding. Een plan van aanpak voor het testen en opleveren is besproken tussen KMW en N.V. Westerscheldetunnel. Na overeenstemming over de aanpak kan gestart worden met de uitvoering van dit onderdeel.

### **Wegen en kunstwerken Zeeuwsch-Vlaanderen**

De activiteiten voor **grondverwerving, planologie, vergunningen en ontwerp** zijn afgerond.

De **uitvoering** van dit gedeelte verloopt zeer voorspoedig. Het viaduct voor het verkeer op de Herbert Dowweg is in gebruik genomen. Het viaduct over de Hoekse weg zal spoedig na de bouwvak volgen, zodat de kruisende wegen weer normaal in gebruik zullen zijn. Thans is mogelijk om de weg vanaf de tunnelinrit tot en met de aansluiting de N61 op 15 november 2002 op te leveren.

De spoorbrug is in gebruik genomen. Wel zijn enige gebreken geconstateerd die in de komende maanden zullen worden hersteld.

### **Inrichting N.V. Westerscheldetunnel**

Dit cluster betreft het zodanig voorbereiden, dat de organisatie op 14 maart 2003 operationeel is en gestart kan worden met het in stand houden en exploiteren van de tunnel.

Een overzicht van de belangrijkste onderwerpen (personeel en organisatie is beschreven in paragraaf 4.5):

- De voorbereiding van een opleidings-, oefen- en testtraject loopt. Dit betreft de opleiding van de medewerkers van de N.V. Westerscheldetunnel, de geplande oefeningen van de Openbare Hulpdiensten (OHD) en de testfase van het project. Al deze activiteiten vinden in de maanden voorafgaand aan de opening plaats.
- De publicatie van de tarieven vindt uiterlijk 1 november plaats. Daarna start de marketingcampagne en de werving van vaste klanten, die gebruik gaan maken van het systeem voor elektronisch tolheffen. Uiterlijk 8 weken voor de opleverdatum zal de Minister van Verkeer en Waterstaat het referentietarief vaststellen.
- Het voorbereiden van het onderhoud is gestart. Door de N.V. Westerscheldetunnel en aannemerscombinatie KMW wordt gewerkt aan een geaccepteerd onderhoudsplan, waarin benadering, organisatie en frequenties ten aanzien van het onderhoud zijn vastgelegd.
- In overleg met de Waterschappen, Provincie, Rijkswaterstaat en Zeeland Seaports zijn de grenzen voor toekomstig beheer en onderhoud op tekening gezet. Dit is uitgangspunt voor de onderhandelingen met de Waterschappen over overdracht van wegen en de daarmee gemoeide kosten. Vervolgens worden de uitkomsten hiervan in de Onderhoudsovereenkomst met KMW verwerkt.
- Over de wijzigingen en het meerwerk, die in het ontwerp en de bouw zijn doorgevoerd, vinden onderhandelingen plaats tussen opdrachtgever en opdrachtnemer.
- Het ontwerpen en bouwen van een systeem voor tolinning (inclusief slagbomen, kassa's, creditcard machines, elektronisch tolheffen, intercom, beveiligingscamera's, informatieborden en bijbehorende hardware en software) is thans in volle gang. Thans worden ontwerpen voor hardware, software en voorzieningen nader uitgewerkt. In de laatste maanden voor opening vindt installatie en testen plaats. Deze activiteiten zijn kritisch in de planning.
- Verkeers- en incidentmanagement: de N.V. Westerscheldetunnel heeft besloten aan te sluiten bij de regeling incidentmanagement, zoals die ook door Rijkswaterstaat wordt gehanteerd. De uitwerking van dit besluit is ter hand genomen.

- Er worden beheersafspraken tussen exploitant en overheden gemaakt, onder meer met betrekking tot het houden van toezicht door Rijkswaterstaat op de wegen door de tunnel en de uitwerking van de Wegenverkeerswet.
- De administratieve organisatie is in hoofdlijnen gereed. Dit betekent dat de werkprocessen ten aanzien van tolinning, verkeersmanagement, klantenservice, technisch beheer, personeel en financiën zijn beschreven en vastgelegd.
- De informatiesystemen voor ondersteuning van de bedrijfsvoering zijn gedefinieerd en in ontwikkeling. Zij moeten op 14 maart 2003 operationeel zijn.

## **4. Projectbeheersing**

### **4.1. Scope**

Onder een wijziging van scope wordt verstaan een wijziging van de (referentie) randvoorwaarden van het project Westerscheldetunnel. In het afgelopen half jaar is de scope van het project niet gewijzigd.

### **4.2. Planning**

Door de goede voortgang is de planning in het afgelopen half jaar ingrijpend herzien. Nu de verwachte opleverdatum is vervoegd van 14 november 2003 naar 14 maart 2003, is een nieuwe planning gemaakt om tot deze opleverdatum te komen. In dit hoofdstuk wordt de voortgang gerapporteerd ten opzichte van de nieuwe datum 14 maart 2003.

In bijlage 1 is een schematisch overzicht van de planning opgenomen. Het kritieke pad loopt over de afbouw van de tunnel en de inritten en het testen en opleveren van de tunnelinstallaties en het tolinningsysteem.

### **4.3. Financiën**

#### **4.3.1 Rendement**

De Staat is in financiële zin bij dit project betrokken door deelname van 95,4% in het aandelenkapitaal van de N.V. Westerscheldetunnel. De Provincie Zeeland neemt de resterende 4,6% van de aandelen. Voor de aandeelhouders is het rendement op de investeringen in de N.V. Westerscheldetunnel het belangrijkste kengetal.

Het verwachte rendement op basis van de veronderstellingen uit VGR11 is in de verslagperiode niet veranderd. Dit voorjaar is op hoofdlijnen gekeken naar de verwachte effecten van een eerdere openstelling op het rendement. Door de eerdere openstelling neemt het rendement enkele tienden procentpunten toe.

#### **4.3.2 Projectbudget**

##### **4.3.2.1 Totaal Projectbudget**

Het project Westerscheldetunnel wordt gerealiseerd door de NV Westerscheldetunnel. Het overgrote deel van de kosten is dan ook opgenomen in het projectbudget ten behoeve van de N.V. Voor de totale kosten van de bouw van de tunnel dienen aan het

projectbudget ten behoeve van de N.V., groot 764 miljoen euro, nog de kosten van de inzet van personeel van Rijkswaterstaat, 41 miljoen euro (prijspeil 2002) en de kosten van grondverwerving, 16 miljoen euro (prijspeil 2002), te worden toegevoegd. Het totale projectbudget komt daarmee uit op 821 miljoen euro.

*Prognose projectkosten*

De prognose projectkosten aan het eind van deze verslagperiode bedraagt 836 miljoen euro. Het verschil tussen het beschikbare projectbudget en de prognose wordt veroorzaakt door druk op de post onvoorzien (zie paragraaf 4.3.2.3).

**Tabel 1: Projectbudget**

Projectbudget				
Bedragen in miljoen EUR				
	Basisrapportage	Mutaties		Totaal
		Vorige perioden	Deze periode	
Projectbudget t.b.v. NV	753	-25	36	764
Inzet RWS		38	3	41
Grondaankopen	0	18		18
<b>Totaal uitgaven</b>	<b>753</b>	<b>31</b>	<b>39</b>	<b>823</b>
Inkomsten (gronden)	0	-2		-2
<b>Totale projectbudget</b>	<b>753</b>	<b>29</b>	<b>39</b>	<b>821</b>

In tabel 2 zijn de mutaties uitgesplitst. Volledigheidshalve kan worden opgemerkt dat mede als gevolg van de bijzondere projectconstructie, realisatie door een NV, enkele scopemutaties zijn gefinancierd uit de post onvoorzien.

**Tabel 2: Mutatieoverzicht (mln EUR)**

Mutatie	Bedrag	Bron: VGR-nr
<b>Basisrapportage</b>		
- Extra veiligheidsvoorzieningen	70	2
- Aansluiting Dowweg	1	7
- Duurzaam Veilig maken	2	7
- Extra aansluiting naar Sloegebied	10	9 en 10
- Onderzoek en ontwikkeling Kanaalkruising Sluiskil	1	11
- Inzet RWS	38	7 en 10
<b>Saldo scopewijzigingen</b>	<b>122</b>	
- Grondverwerving/Vertraging	16	9
- Aanvulling voorziening I+p-stijgingen	36	12
<b>Saldo mee- en tegenvallers</b>	<b>52</b>	
- Wijziging BTW-regime	-116	5
- Toevoegen kapitaalbelasting	7	5
- Indexering Inzet RWS	3	12
<b>Saldo technische mutaties</b>	<b>- 106</b>	
<b>Totaal mutaties:</b>	<b>68</b>	

#### 4.3.2.2 Projectbudget t.b.v. de N.V. Westerscheldetunnel

Per 1 juli 2002 bedraagt de hoogte van het projectbudget ten behoeve van de NV 764 miljoen euro. In onderstaande tabel is het huidige projectbudget ten behoeve van de N.V. Westerscheldetunnel uitgesplitst in budgetposten.

Bedragen in miljoenen euro	Peildatum	Peildatum
	1 januari 2002	1 juli 2002
Ontwerp en bouw	667	717
Projectmanagement	24	25
Bijkomende kosten en voorzieningen	29	14
BTW <sup>1</sup>	0	0
Kapitaalsbelasting	6	6
Onderzoek en ontwikkeling Kanaalkruising Sluiskil	2	2
<b>Totaal</b>	<b>728</b>	<b>764</b>

Tabel 3 : Huidig budget naar budgetposten

Het **totale budget ten behoeve van de NV** heeft in de verslagperiode één wijziging ondergaan:

- De bedragen die de NV Westerscheldetunnel aan KMW verschuldigd is, worden zoals gebruikelijk geïndexeerd voor de loon- en prijsontwikkeling. Met name door hoge inflatie stijgt de index sneller dan de in 1996 begrote 2,5% per jaar. Op de aandeelhoudersvergadering van 27 maart 2002 hebben de aandeelhouders besloten om in 2003 voor een bedrag van 36 miljoen euro extra aandelenkapitaal af te nemen. Dit bedrag is toegevoegd aan de post Ontwerp en bouw.

**Binnen het projectbudget** heeft zich vervolgens een aantal verschuivingen voorgedaan. Hieronder volgt een overzicht van de wijzigingen op het niveau van de budgetposten uit tabel 3:

- Naast de verhoging van 36 miljoen euro voor loon- en prijsstijgingen is de post **Ontwerp en bouw** verhoogd met 14 miljoen euro vanuit Bijkomende kosten en voorzieningen. Enerzijds betreft dit de hogere kosten van de herziene ontsluiting van het Sloegebied en het tolplein (zie boven). Anderzijds zijn met aannemerscombinatie KMW enkele kleinere contractmutaties overeengekomen.
- De post **Projectmanagement** is verhoogd met 1 miljoen euro. Dit betreft ten eerste een aanvulling voor de aanschaf en installatie van informatiesystemen voor de exploitatie van de tunnel. Daarnaast zijn tijdens het tot stand brengen van het natuurgebied in Zuid-Beveland extra archeologische werkzaamheden vereist.

<sup>1</sup> De voorzienbare kostenstijging van 5 miljoen euro in verband met BTW is opgelost. Eind januari is met de Belastingdienst overeenstemming bereikt over de aftrek van BTW voor vrijwel alle bouwkosten.

- De post **Bijkomende kosten en voorzieningen** is kleiner geworden. Uit deze post zijn de eerder genoemde mutaties gecompenseerd (-/-14 miljoen naar Ontwerp en bouw, -/-1 miljoen naar Projectmanagement).

#### 4.3.2.3 Onvoorzien

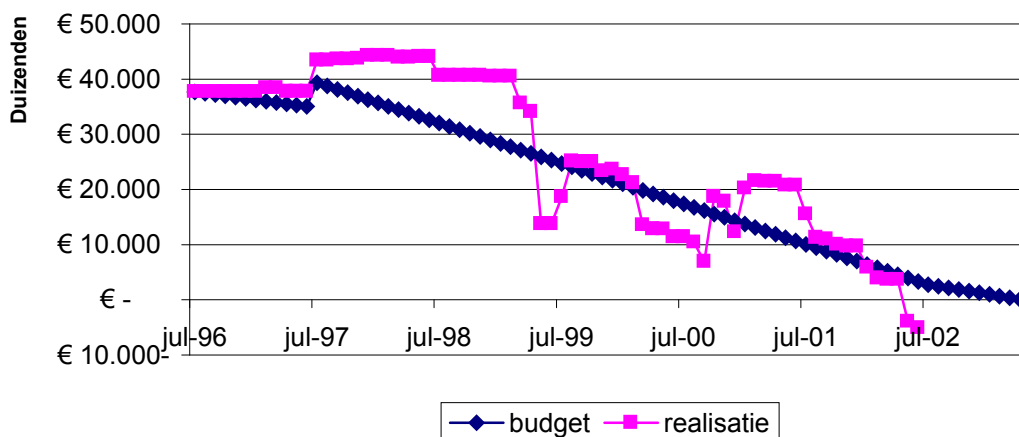
De stand van de post 'onvoorzien' is een belangrijke financiële barometer voor het project. Het geeft een indicatie of het projectbudget toereikend is. Feitelijk is van de post onvoorzien per 30 juni 2002 circa 75% verbruikt.

Op basis van een risicoanalyse wordt bekeken of het resterende bedrag van de post onvoorzien voldoende is voor het opvangen van de tegenvallers tot en met de afronding van het project. Tot in de 10<sup>e</sup> Voortgangsrapportage heeft het er naar uitgezien dat de reserve toereikend zou zijn. Op dit moment wordt, net als in de voorgaande rapportage, een tekort verwacht op de post onvoorzien van ca. € 15 miljoen. Hierbij is nog geen rekening gehouden met het feit dat juridische procedures nog zouden kunnen leiden tot het uitbetalen van claims (zie 4.4 risico's).

In paragraaf 4.3.2.4 wordt ingegaan op de financiering van het tekort.

Mede gegeven de fase waarin het project verkeert, zijn versoeringen niet meer mogelijk.

#### Verloop van de post onvoorzien



#### 4.3.2.4 Verplichtingen en uitgaven

In de tabellen 4 en 5 zijn de uitgaven en verplichtingen opgenomen zoals deze zijn geboekt ten laste van de Rijksbegroting. Dit betreft onder meer de storting van aandelenkapitaal aan de N.V. Aangezien de bouw wordt gerealiseerd door de N.V. wordt aanvullende informatie verstrekt over de door de N.V. verrichte uitgaven.



Ter informatie is de balans per 30 juni 2002 van de N.V. Westerscheldetunnel weergegeven als bijlage 2. Daaruit blijkt dat inmiddels de tunnel voor 677 miljoen euro is geactiveerd.

Voor de aanleg van de tunnel is door de NV een bedrag van 735 miljoen euro aan verplichtingen aangegaan.

*Tabel 4: Uitgaven*  
bedragen in miljoen EUR, incl. BTW

	Totaal vorige perioden	Deze periode	Totaal
Aandelenkapitaal Staat	478	112	590
Duurzaam Veilig			0
Aansluiting Dowweg	1		1
Inzet RWS	27	5	32
Grondaankopen	18		18
<b>Subtotaal uitgaven</b>	<b>524</b>	<b>117</b>	<b>641</b>
Inkomsten (gronden)	-1		-1
<b>Totaal art. 03.01</b>	<b>523</b>	<b>117</b>	<b>640</b>

*Tabel 5: Aangegane verplichtingen*  
bedragen in miljoen EUR, incl. BTW

	Totaal vorige perioden	Deze periode	Totaal
Aandelenkapitaal Staat	681	34	715
Duurzaam Veilig			0
Aansluiting Dowweg	1		1
Inzet RWS	27	5	32
Grondaankopen	18		18
<b>Subtotaal uitgaven:</b>	<b>727</b>	<b>39</b>	<b>766</b>
Inkomsten (gronden)	-1	0	-1
<b>Totaal art. 03.01</b>	<b>726</b>	<b>39</b>	<b>765</b>

### 4.3.3. Financiering

#### 4.3.2.4 Financiering projectbudget t.b.v. de N.V. Westerscheldetunnel

De N.V. Westerscheldetunnel wordt volledig gefinancierd met aandelenkapitaal, met uitzondering van een aantal specifieke bijdragen. De belangrijkste post is aandelenkapitaal. In de periode tot en met de oplevering van de bouw nemen de aandeelhouders per kwartaal deel in een aandelenemissie van de N.V.

Westerscheldetunnel. De hoogte van een aandelenemissie vindt plaats overeenkomstig de voortgang van de bouw.

Bedragen in miljoenen euro	Peildatum	Peildatum
	1 januari 2002	1 juli 2002
Aandelenkapitaal Staat	681	715
Aandelenkapitaal Provincie	33	35
Bijdrage V&W (Duurzaam Veilig)	3	3
Bijdragen derden (aansluiting Dowweg)	1	1
Bijdragen derden (ontsluiting Sloegebied)	9	9
Bijdrage provincie Zeeland (Sluiskil)	1	1
<b>Totaal</b>	<b>728</b>	<b>764</b>

Tabel 6: Overzicht van financiering

De mutatie betreft het aandelenkapitaal van de Staat en de Provincie (samen 36 miljoen euro) voor financiering van de extra loon- en prijsstijgingen.

#### 4.3.2.4 Financiering bijdragen van de Staat

De Staat financiert niet alleen een deel van het projectbudget ten behoeve van de N.V. Westerscheldetunnel zoals genoemd in de vorige paragraaf (aandelenkapitaal, bijdrage Duurzaam Veilig en bijdrage aansluiting Dowweg). Ook financiert de Staat de gronden en de inzet van RWS die, zoals toegelicht in paragraaf 4.3.2.1, deel uitmaken van het totale projectbudget.

**Tabel 7: Kasritme**  
Bedragen in miljoen EUR

	T/m 2001	2002	2003	2004		Totaal
Aandelenkapitaal Staat	478	189	48			715
Duurzaam Veilig		1		2		3
Bijdrage Dowweg	1					1
Inzet RWS	27	10	4			41
Grondaankopen	18					18
<b>Subtotaal uitgaven</b>	<b>524</b>	<b>200</b>	<b>52</b>	<b>2</b>		<b>778</b>
Inkomsten (gronden)	-1	-1				-2
Voorziening		2	21			23
<b>Totaal art. 03.01</b>	<b>523</b>	<b>201</b>	<b>73</b>	<b>2</b>		<b>799</b>
Aandelenkapitaal Zeeland	23	9	3			35
Overige bijdragen NV					10	10
Correctie voor voorziening		-2	-21			-23
<b>Controle projectbudget</b>	<b>546</b>	<b>208</b>	<b>55</b>	<b>2</b>	<b>10</b>	<b>821</b>

Als gevolg van de goede voortgang die wordt geboekt, zullen ook dit jaar vermoedelijk meer aandelen moeten worden uitgegeven dan oorspronkelijk was voorzien. In de Najaarsnota 2002 zal hiervoor een voorstel worden ingediend.

In tabel 7 is ook de inzet van het RWS-personeel opgenomen. Dit betreft met name de inzet van de Directie Zeeland en de Bouwdienst van de Rijkswaterstaat. De bedragen in tabel 7 zijn afgeleid van het in 2000 afgesloten contract betreffende de inzet van RWS-personeel waarbij een limiet is gesteld aan het aantal fte's dat 'om niet' door V&W aan de NV ter beschikking wordt gesteld. Indien de NV extra inzet wenst, zal zij daarvoor betalen, zodat dit niet leidt tot een belasting van de Rijksbegroting.

Tenslotte is in de Ontwerpbegroting 2003 een voorziening opgenomen voor de uitgifte van extra aandelenkapitaal ingeval de post onvoorzien bij afronding van het project ontoereikend blijkt (zie ook paragraaf 4.3.2.3). Financiering met aandelenkapitaal is immers voor de Staat goedkoper dan financiering met vreemd vermogen. De uitgifte van extra aandelenkapitaal is overigens pas aan de orde indien de Directie van de NV daartoe een verzoek indient bij de aandeelhouders.

#### **4.4 Risico's**

Hieronder is het actuele risico-overzicht opgenomen, waarin de belangrijkste risico's zijn beschreven.

Naarmate de oplevering dichterbij komt, neemt het risicoprofiel van de Westerscheldetunnel af. Het aantal nog uit te voeren activiteiten neemt immers ook af. Dat is ook terug te zien in dit hoofdstuk. Belangrijke risico's op het gebied van planologie, grondverwerving en vergunningen zijn niet meer aanwezig. Ook voor de toeleidende wegen in zowel Zuid-Beveland als Zeeuwsch-Vlaanderen gelden thans geen grote risico's meer. De nog aanwezige risico's in de bouwfase betreffen grotendeels (calamiteiten in) de afbouw, testen en opleveren van de tunnels en de inritten en het tolplein. De belangrijkste financiële risico's betreffen geschillen met de aannemer.

Een overzicht op hoofdlijnen. De risico's zijn beschreven ten opzichte van de verwachte opleverdatum 14 maart 2003:

##### **Reikwijdte van het contract en geschillen**

Tussen de N.V. Westerscheldetunnel en aannemer KMW is in de afgelopen jaren een aantal geschillen ontstaan over de reikwijdte van het contract. Een aantal kleinere geschillen is afgewikkeld, maar drie grote claims hebben zich aangediend. Hierdoor is het belangrijkste resterende risico van het project niet tijd, maar geld geworden.

De 3 belangrijkste geschillen zijn thans:

- De vervormingen van de boormachines: KMW heeft een claim ingediend dat de schade als gevolg van de vervormingen als veroorzaakt door onvoorziene omstandigheden is te beschouwen en wil een vergoeding van ±30 miljoen euro. De N.V. Westerscheldetunnel heeft de claim al enige tijd in behandeling ten behoeve van advisering en nadere oordeelsvorming.
- Loon- en prijsstijgingen: KMW heeft geclaimd dat de kosten voor loon- en prijsstijgingen sneller stijgen dan de daarvoor contractueel afgesproken vergoeding op basis van een CBS-index. Men wil een wijziging van het contract door een andere indexering met hogere vergoeding overeenkomen. De N.V. Westerscheldetunnel heeft dit afgewezen.

- KMW heeft bij de N.V. Westerscheldetunnel een claim ingediend betreffende de kosten die verbonden zijn aan het uitvoeren van duikwerkzaamheden (8 miljoen euro). Men is van mening dat deze kosten hoger, dan door KMW voorzien, zijn uitgevallen vanwege de innovatieve aard van de werkzaamheden en een interventie van de Arbeidsinspectie. De N.V. Westerscheldetunnel heeft de claim in onderzoek.

Deze claims zullen wellicht door middel van arbitrage moeten worden beslecht. De claims belemmeren de voortgang van het werk niet.

### **Voortgang**

Ondanks het feit dat de N.V. Westerscheldetunnel en KMW de nieuwe opleverdatum als reëel beschouwen, blijft voortgang een risico.

Met het einde van het boorproces in zicht is de *afbouw* en *het testen en opleveren* cruciaal geworden voor de datum van oplevering. De afbouw is een fase waarin zowel kansen op versnelling als risico's voor vertraging aanwezig zijn. De uitvoering van de afbouwfase is een logistiek ingewikkeld proces. Daarbij komt dat een aantal wijzigingen, zoals het realiseren van de laatste veiligheidsvoorzieningen daar nog bovenop komen. De beheersing van de afbouwfase vormt daarmee een aandachtspunt, waarbij vooral het opzetten van de juiste procedures voor het testen en opleveren essentieel is.

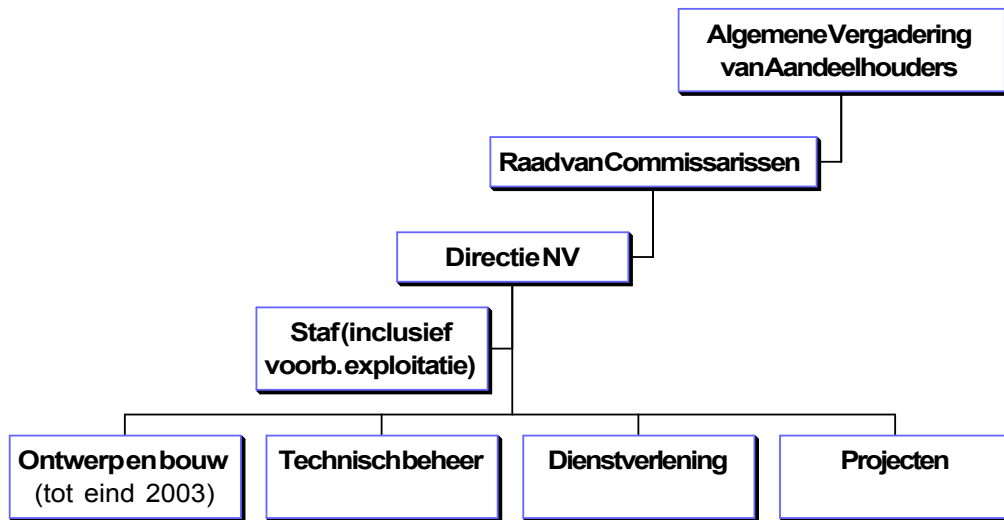
Overigens vertalen risico's op het gebied van voortgang zich ook in kosten, aangezien de datum van oplevering (vanwege onder andere de contractuele gevolgen, de duur van het projectmanagement en de start van de exploitatieperiode) ook direct de hoogte van de kosten beïnvloed.

### *Totaalbeeld van de risico's*

Uit een analyse van de nog aanwezige risico's blijkt dat de spanning op de post onvoorzien zich lijkt te stabiliseren rondom de € 15 miljoen. Een onzekerheid hierin vormt de uitkomst van eventuele arbitrages. De verwachte opleverdatum van 14 maart 2003 is reëel.

#### 4.5 Organisatie

Onderstaand de organisatiestructuur van de N.V. Westerscheldetunnel per 30 juni 2002:



De gehele organisatie van de N.V. Westerscheldetunnel omvatte per 30 juni 2002 ongeveer 90 voltijdfuncties die vervuld worden vanuit de standplaatsen Terneuzen, Ellewoutsdijk, Goes en Utrecht.

Inmiddels is de formatie van de afdelingen Dienstverlening (tolinning, klantenservice en de bediening en bewaking van de tunnel) en Technisch beheer (tunnelonderhoud, het dagelijks toezicht en de controle op het object) bekend en is gestart met vervulling van de eerste vacatures. Met de Provinciale Stoomboot Diensten (PSD) zijn afspraken gemaakt over het onder brengen van PSD-personeel bij de N.V. Westerscheldetunnel conform de motie Verbugt (Kamerstukken 1995-1996, 17741, nr. 16). Deze afspraken en de voorlopige formatie zijn gepresenteerd aan de PSD-medewerkers tijdens 6 voorlichtingsbijeenkomsten. Het zwaartepunt in de werving en selectie ligt in de laatste maanden van 2002, waarna training en opleiding begin 2003 zal plaatsvinden.

## **5. Het project en innovatieve aspecten**

Het project heeft een flink aantal innovatieve aspecten, waarvan het waard is de kennis en de leerpunten vast te leggen en te gebruiken in andere projecten. Dat zijn bijvoorbeeld het boren in afwisselend slappe en stijve bodem op grote diepte, het nieuwe integrale veiligheidsconcept, de milieuaspecten zoals de grootschalige verwerking van boorspecie.

Ook de contractering van dit grote project met een zogenaamd design & build contract is van groot belang voor toekomstige projecten. Risicomanagement en kwaliteitsborging zijn hierbij aandachtspunten.

De Bouwdienst en de NV Westerscheldetunnel hebben actie ondernomen om de kennis vast te leggen. Hierover zijn afspraken gemaakt met de medewerkers van de NV, de aannemer KMW en de Bouwdienst. Het vastleggen van de kennis is al voor een deel gebeurd en wordt uitgewisseld in presentaties bij symposia en in vakbladen. De reikwijdte van de kennis is groot, wat wil zegge van bijvoorbeeld juridische kennis tot pure techniek. Er zijn ook plannen om een en ander vast te leggen in een boek dat verschijnt bij de opening van de tunnel in 2003. De vastgelegde kennis wordt ook gebruikt voor de verdere ontwikkeling bij kennisinstellingen.

De activiteiten op het gebied van Kennismanagement Westerscheldetunnel worden afgestemd met de Rijkswaterstaat brede actie met betrekking tot kennismanagement bij grote projecten. Er is in de afgelopen periode een plan van aanpak opgesteld en de uitvoering daarvan start begin 2002. Projecten binnen Nederland in dit kader zijn bijvoorbeeld de Betuweroute, de Hogesnelheidslijn en de Maaswerken.

## **Bijlage 1: Planning**

Korte verklaring van de planning:

- Vroegste balk (groen): betreft de geplande uitvoeringsperiode van genoemde activiteiten.
- Kritieke activiteit (rood): geeft aan dat deze activiteit geen speling meer heeft. Vertraging hiervan heeft zonder extra maatregelen direct consequenties voor de oplevering.

De planning zoals hier opgenomen is een aggregatie van de onderliggende detailplanningen, die vele honderden activiteiten beslaan. Voor een toelichting op de planning, in het bijzonder een precisering van de kritieke activiteiten, kan worden verwezen naar hoofdstuk 4.



## **Bijlage 2: Balans van de N.V. Westerscheldetunnel**

<b>Bedragen in miljoenen euro</b>	<b>30 juni 2002</b>
<b>Activa</b>	<b>677</b>
<i>Materiële vaste activa (=tunnel)</i>	603
Bouw	576
Projectmanagement	15
Bijkomende kosten	18
BTW	0
Kapitaalsbelasting	5
Bijdragen derden en rente	-11
<i>Vlottende activa</i>	74
Vorderingen en overlopende activa	56
Liquide middelen	18
<b>Passiva</b>	<b>677</b>
<i>Eigen vermogen</i>	664
Nominaal aandelenkapitaal	66
Agio	598
<i>Kortlopende schulden</i>	13

Tabel 4: Balans per 30 juni 2002