

Vergaderjaar 1983–1984

12 449

Afsluiting van de Oosterschelde

Nr. 78

LIJST VAN ANTWOORDEN¹

Ontvangen 7 juni 1984

I Aanbiedingsbrief	nr. 1 t/m 9.
II Stormvloedkering	nr. 10 t/m 19.
III Compartimenteringswerken	nr. 20 t/m 24.
IV Kanaal door Zuid-Beveland	nr. 25 t/m 27.
V Milieu, Beheer en Inrichting	nr. 28 t/m 29.
VI Financieel overzicht	nr. 30 t/m 49.
VII Diversen	nr. 50 t/m 53.

I. Aanbiedingsbrief

1

Terwijl inderdaad verwacht mag worden dat in oktober 1986 de Oosterscheldekering als een volwaardige stormvloedkering zal functioneren, zullen de daarmee samenhangende werken in het Oosterscheldebekken op hoofdlijnen voltooid zijn in april 1987 met de sluiting van de Krammer. Ik moge daarbij verwijzen naar de planningschema's die op blz. 10 en 16 van het 15de Voortgangsrapport zijn opgenomen. Voor de goede orde merk ik overigens nog op dat de financiering uit het begrotingsartikel «Afdamming Oosterschelde c.a.» nog doorloopt tot in 1988 ten behoeve van enkele werken buiten de Oosterscheldekering (sluis Hansweert, werken langs de kust).

2

Het is de reële verwachting dat de Oosterscheldekering in het najaar van 1986 operationeel is. Dit onder de veronderstelling dat zich geen calamiteiten voordoen met betrekking tot de grote werkschepen, de prefabricage en/of de montage van onderdelen. De waarde van waarschijnlijkheidsberekeningen is afhankelijk van de in deze berekeningen ingevoerde gegevens. Omdat zowel een eventuele tijdsoverschrijding als beduidende kostenoverschrijdingen in belangrijke mate veroorzaakt worden door onvoorziene omstandigheden, die niet in waarschijnlijkheidsberekeningen kunnen worden meegenomen, acht ik het presenteren van onzekerheidsmarges niet relevant.

¹ De lijst van vragen is gedrukt onder 12 449, nr. 77.

3

In mijn antwoord op vraag 59 (tevens antwoord op vraag 96) van de Commissie voor de Rijksuitgaven (kamerstuk 17 248, nr. 6) heb ik uiteengezet waarom ik van mening ben dat het opnieuw opnemen van een post onvoorzien niet juist is.

4

De som van de reeds verrichte uitgaven aan het projectonderdeel «Primaire dam» en de raming op het prijspeil 1 januari 1984 van de nog uit te voeren werken aan de stormvloedkering bedraagt f 5080 mln. Dit bedrag bestaat voor f 1130 mln. uit prijsstijgingen sedert 1 januari 1976, de peildatum voor de Blauwe Nota, die de basis was voor de beslissing tot de bouw van de stormvloedkering.

Het bedrag van f 5080 mln. is samengesteld uit onderdelen met een verschillend prijspeil. Een zuivere beschouwing over de ramingstijging is alleen te maken, als bedragen van eenzelfde prijspeil met elkaar vergeleken worden. Daartoe wordt voor het projectonderdeel «Primaire dam», zoals dat bij het 15de Voortgangsrapport is opgebouwd, de overeenkomstige raming uit de Blauwe Nota op dezelfde wijze op inflatie gecorrigeerd als dat met de samenstellende delen van het bedrag van f 5080 mln. is gebeurd. Dit betekent, dat de verschillende samenstellende delen per halfjaar op inflatie worden gecorrigeerd tot het moment, waarop het betreffende bedrag is uitgegeven. Voor het nog niet uitgegeven deel van de stormvloedkering geldt daarbij het laatste vigerende prijspeil (nu 1 januari 1984). Op deze wijze berekend, bedraagt de op inflatie gecorrigeerde raming van de Blauwe Nota voor de primaire dam f 4080 mln. Van dit bedrag bedraagt het aandeel inflatie (1130 mln.) 28%. De overige ramingstijging ten opzichte van de op inflatie gecorrigeerde raming (f 5080 mln. ten opzichte van f 4080 mln.) bedraagt 24%. Een dergelijke beschouwing voor het gehele Oosterscheldeproject levert een met de opgetreden inflatie gecorrigeerde raming uit de Blauwe en Witte Nota's op van f 6960 mln. Hierin is voor inflatie ca. f 1930 mln., dat is eveneens 28% opgenomen. De uitgestelde delen van het Kanaal door Zuid-Beveland zijn niet in deze cijfers begrepen. Vergelijking met de actuele raming leert, dat de overige ramingstijging voor het hele project 9% bedraagt.

5

Voortdurend wordt gestreefd naar optimalisatie van de uitvoering waarbij steeds weer een afweging tussen kwaliteit, kosten en tijd plaatsvindt. Toekomstige besparingen in de komende 2½ jaar kunnen nu nog niet worden aangegeven.

6

Grote en ongewone projecten hebben in het verleden meermalen teleurstellende kostenoverschrijdingen gekend. Systematische studies hieromtrent hebben veelal een buitenlandse oorsprong. Het aangehaalde percentage is geciteerd uit een rapport van het General Accounting Office van de Verenigde Staten van Amerika, getiteld «Financial Status of Major Federal Acquisitions», uitgegeven in september 1979 in Washington. Het artikel waarin dit rapport wordt geciteerd, is sedert 1980 binnen de projectorganisatie bekend.

7

a. De commissie-Le Blanc licht de raming nog eens door van het nog uit te voeren deel van het Oosterscheldeproject en met name van de gesignaleerde kostenverhogingen. In overleg met onder meer de betrokken bouwdirecties van de Rijkswaterstaat tracht de commissie mogelijke kostenbesparingen en verbeteringen in de kostenbeheersingen te realiseren.

b. Bij de halfjaarlijkse voortgangsrapporten zal ik de Kamer op de hoogte stellen van de conclusies van de commissie. Voor eventuele tussentijdse mededelingen aan de Kamer huldig ik hetzelfde standpunt als over tussen-

tijdse rapportage van eventuele tegenvallers. De bevindingen moeten van een zodanig belang zijn, dat uitstel van mededelen tot het verschijnen van een voortgangsrapport niet acceptabel is.

c. De commissie krijgt voor haar bemoeienissen de door haar gemaakte kosten vergoed (reis-, verblijfkosten, e.d.).

8

Zoals in het vorige antwoord reeds is vervat, zal ik bij de halfjaarlijkse voortgangsrapporten van de Oosterscheldewerken de conclusies van de commissie aan de Kamer voorleggen. Gezien de beginfase, waarin de werkzaamheden van de commissie zich thans bevinden, is het nog niet mogelijk een tijdstip aan te geven waarop de commissie haar taak zal beëindigen. De commissie heeft mij bericht dat zij de taakstelling voor de projectorganisatie, om de raming van kosten niet meer dan 20% boven de op inflatie gecorrigeerde raming van de Blauwe Nota te laten stijgen, als een zeer zware ziet. Toch tracht zij ideeën aan te dragen om tot kostenbesparing en verbetering van kostenbeheersing te komen. Het moge duidelijk zijn dat geen garanties gegeven kunnen worden ten aanzien van de nog uit te geven bedragen, te meer daar de commissie een grote inzet van de mensen in de projectorganisatie van de Oosterscheldewerken heeft geconstateerd, vooral ook waar het de noodzaak van kostenbeheersing betreft.

9

Het alternatief om bij de afbouw van de stormvloedkering de stroomgeulen geheel of gedeeltelijk af te sluiten wordt serieus overwogen. In hoofdlijnen bestaat inzicht in milieu- en erosiegevolgen, de omvang hiervan lijkt acceptabel. Detailstudies vinden nog plaats. Volledige sluiting van de Roompot wordt eveneens overwogen, echter slechts voor een zeer korte periode. Daarbij wordt bezien hoe de effecten op milieu en visserij geminimaliseerd kunnen worden. De studies over het tijdelijk sluiten van enkele schuiven zijn gereed. In het 15de Voortgangsrapport worden de resultaten gemeld.

II. Stormvloedkering

10

Het gemiddelde getijverschil na het realiseren van de stormvloedkering is in absolute zin nog niet op 1 cm nauwkeurig te voorspellen. In relatieve zin kan bij een verandering van de omstandigheden (zoals een geringe wijziging in het doorstroomprofiel) de invloed hiervan op het gemiddelde getijverschil wel met deze nauwkeurigheid bepaald worden.

11

Het modelonderzoek naar de stroomsnelheden en de snelheidsverdelingen voor de huidige werkfase is op hoofdlijnen uitgevoerd in 1980. De bijstelling hiervan vindt voortdurend plaats. De planningswijziging van begin 1984 heeft geen invloed op de stroomsnelheden en de snelheidsverdelingen in de werkfase. Het geheel of gedeeltelijke sluiten van een of meer stroomgeulen tijdens de laatste fase van de bouw van de stormvloedkering leidt tot een sterke vermindering van de stroomsnelheden in de betreffende geul en enige toename in de open blijvende geulen. In hoofdlijnen worden hiervan geen nadelige effecten op het stromingspatroon (en daarmee van de werkbaarheid) verwacht.

12

Naarmate de uitvoering van de stormvloedkering vordert zullen onder andere de stroomsnelheden nabij de stormvloedkering toenemen. Door de reductie van het getij nemen echter de snelheden in de rest van het bekken af. De hogere stroomsnelheden in de Oosterscheldemonnd kunnen wellicht

ontgrondingen geven. De vooroevers van de Oosterscheldedijken in het gebied nabij de stormvloedkering worden daarom bewaakt met een intensief lodingsprogramma, zodat, indien nodig, tijdig maatregelen kunnen worden genomen om de veiligheid te blijven garanderen.

13

De momenteel reeds vrijwel volledig aangebrachte bodembescherming is grotendeels ontworpen op de oorspronkelijke afsluiting van de Oosterschelde. Inmiddels zijn als gevolg van de geleidelijke opbouw van de kering en vernauwing van de sluitgaten de stroomsnelheden toegenomen. In de raming van het nog uit te voeren deel van de stormvloedkering zijn eventuele aanvullende bestortingen op gedeelten van de bodembescherming gedurende de bouw opgenomen. Een onderzoek is gaande om te bepalen, of de bodembescherming stroombestendig blijft, ook na het gereedkomen van de stormvloedkering. Naar verwachting zullen gedurende de eerste vijf jaar na het gereedkomen van de kering de randen van de bodembescherming bestort worden. De kosten bedragen waarschijnlijk enkele miljoenen gulden per jaar. Over de periode daarna, waarin de ontgrondingskuilen zijn gestabiliseerd, gaat met name het onderzoek. De vraag, of herhalingsbestortingen om de ca. tien jaren nodig zijn, dan wel met een frequentie van ééns per tientallen jaren, kan nog niet beantwoord worden.

14

Er hebben zich bij het leggen van de grindwiepenmatten geen uitschuringen voorgedaan.

15

De uitvoering van het project geschiedt zo, dat het realiseren van bezuinigingen steeds het resultaat zal zijn van een afweging van kosten, tijd en risico. De laatste werkzaamheden aan het funderingsgebied hebben plaatsgevonden in de week van 21 mei 1984.

16

De kosten, verbonden aan het enigszins toenemen van het ontgrondingen van de randen van de bodembescherming in 1986 en 1987, zijn geraamd op f 3 mln. per jaar. In het onderzoek naar de gevolgen van een uitstel van de compartimenteringsdammen, samengevat in de nota «Beleidsanalyse Uitstel Compartimenteringswerken» zijn deze kosten meegenomen en hebben dan ook meegespeeld in het besluitvormingsproces.

17

De uit het planningsschema af te leiden achterstand bij de fabricage van de schuiven c.a. zal, zoals op blz. 8 wordt vermeld, worden ingehaald. Beide constatering, genoemd in vraag 17, zijn derhalve juist.

18

Gedurende de voortgang van het Oosterscheldeproject worden voortdurend onderdelen van het werk verder uitgedetailleerd. Daarbij wordt nagegaan, welke onzekerheden zich kunnen voordoen in de uitvoeringswijze, de planning en de kosten. Het gememoreerde onderzoek vindt in dit kader plaats. Voor een constatering, dat de planning voor het plaatsen van de betonnen elementen niet gehaald zal worden, is het te vroeg. Anderzijds moet bedacht worden, dat na het leggen van de funderingsmatten, het plaatsen van vooral de onderdorpelbalken een werkonderdeel met een hoge moeilijkheidsgraad is.

19

Het grouten en ondervullen van de pijlers is opgenomen in detailplanningen. Met zettingen in de orde van grootte van 1 à 2 cm is rekening gehouden in het ontwerp.

III. Compartimenteringswerken

20

Het uitstel van de afbouw van de Philipsdam veroorzaakt gedurende korte tijd enigszins hogere stroomsnelheden bij de stormvloedkering. Versnelling van de bouw van de Philipsdam is en wordt niet overwogen. Versnelling zou immers betekend hebben dat dan geen gebruik had kunnen worden gemaakt van de stormvloedkering, waardoor de Philipsdam geheel of gedeeltelijk bij het volle getij zou moeten worden gesloten. Zandsluiting was in dat geval niet mogelijk geweest waardoor extra kosten van tientallen miljoenen gulden waren opgetreden.

21

De weg over de Philipsdam, die – met uitzondering van de aansluiting op de Grevelingendam – door de provincie Zeeland wordt aangelegd, zal volgens de huidige inzichten medio 1988 voor het verkeer worden opengesteld. Ik heb vernomen, dat de commissarissen van de ZWN inmiddels besloten hebben, de verbinding Anna Jacobapolder–Zijpe op 1 januari 1986 op te heffen, tenzij de toestand van het materieel eerdere beëindiging noodzakelijk maakt. Voorts heb ik begrepen, dat de provincie beziet, of het zin heeft de verbinding in een of andere vorm te continueren.

22

De vigerende planning van de bouw van de Philipsdam is inderdaad gericht op een sluiting in augustus 1987; bij de nadere planningsdetailering wordt enige vervroeging niet uitgesloten.

23

Met betrekking tot het «streepje voor» wordt thans ambtelijk overleg gevoerd met de gemeente Bergen op Zoom. De Oesterdamsluis is ontworpen voor kleine vaartuigen te weten: recreatie- en vissersschepen alsmede patrouilleboten en calamiteitenbestrijdingsvaartuigen. De sluis is niet bedoeld voor de vrachtvervoerende beroepsvaart.

24

Oorspronkelijk is uitgegaan van een relatief lage overstroombare kade met daarin een doorlatend gedeelte. De kade is thans afgewerkt als een dichte en niet overstroombare dam met een kruinniveau op NAP + 7,00 m.

IV. Kanaal door Zuid-Beveland

25

Volgens de vigerende planning zal het Kanaal door Zuid-Beveland in fasen worden verbeterd:

- In het voorjaar 1988 zal te Hansweert de oostelijke sluis met de nodige voorzieningen (gedeelte van de voorhaven) operationeel zijn voor normale scheepvaart.

- Eind 1990 geldt hetzelfde voor de westelijke sluis, terwijl de gehele voorhaven in gebruik zal zijn op een diepte die slechts geschikt is voor conventionele schepen omdat vierbaksduwvaart dan nog niet mogelijk is.

- In 1993 zal het gehele kanaal gereed zijn.

26

Op 8 juni 1982 is de Belgische regering door mijn ambtsvoorganger ingelicht omtrent het gewijzigde uitvoeringsschema voor de reconstructie van het Kanaal door Zuid-Beveland. Deze planning vigeert nog steeds. Voorts is toegezegd de Belgen regelmatig te informeren over de verdere ontwikkelingen. Dit gebeurt in de Technische Scheldec commissie.

27

De problemen die ontstaan zijn door de loskoppeling van de uitvoering van de ruilverkaveling Kapelle–Wemeldinge en de verbreding van het Kanaal door Zuid-Beveland (noordelijke gedeelte) zijn praktisch opgelost.

De voor de verbreding van het kanaal benodigde gronden zijn, voor zover de eigenaren dit willen, voor het merendeel aangekocht.

V. Milieu, Beheer en Inrichting

28

In het «basisdraaiboek voor het beslisproces voor het beheer van de stormvloedkering» worden methoden voor sluiten onder stormvloedomstandigheden aangegeven. Als wordt voorspeld dat een (nog vast te stellen) buitenwaterstand wordt overschreden geeft het basisdraaiboek een keus uit:

- een volledige sluiting, waarbij op de Oosterschelde een bepaalde waterstand wordt bereikt (streefpeil), gebruik makend van de regels in het draaiboek;
- een gedeeltelijke sluiting waarbij het verticale getij wordt gereduceerd.

De toepassing van de regels van het draaiboek garanderen dat een bepaalde waterstand op de Oosterschelde niet wordt overschreden. Indien de nog vast te stellen buitenwaterstand daadwerkelijk wordt overschreden zonder dat dit is voorspeld, treedt het automatisch noodsluitsysteem in werking.

29

De beslissingen over het zogenaamde sluitingsregime zullen tijdig (dat wil zeggen medio 1986) genomen worden nadat de Raad van de Waterstaat is gehoord en een inspraakronde is gehouden.

Aan het hiervoor opgestelde tijdschema wordt strikt de hand gehouden, waarbij diverse onderdelen al eerder gereed zullen zijn zoals bij voorbeeld het basisdraaiboek, genoemd in het antwoord op vraag 28. Ook wordt de in de kering te installeren apparatuur zodanig ontworpen dat de in het basisdraaiboek opgenomen sluitingsregimes kunnen worden uitgevoerd.

VI. Financieel overzicht

30

In het, in kolom 2 van tabel 2 opgenomen, bedrag van f 47 mln. voor uitgaven in de verslagperiode voor compartimentering (inclusief Kanaal door Zuid-Beveland), is voor het Kanaal door Zuid-Beveland f 8 mln. begrepen.

31

Tot het tiende Voortgangsrapport maakten alle werken aan het Kanaal door Zuid-Beveland deel uit van de compartimenteringswerken van het Oosterscheldeproject. Dit leidde ertoe dat in de kosten- en uitgavenspecificatie van het project steeds de post «Compartimentering incl. Kanaal door Zuid-Beveland» was opgenomen. Om de financiële problematiek rond het Oosterscheldeproject te verlichten zijn zoals toegelicht in het 10de en 11de Voortgangsrapport eerst onderdelen van het project uitgesteld en is later besloten deze uitgestelde onderdelen te financieren buiten het Oosterscheldeproject. Dit leidt er toe dat in tabel 2 wordt gesproken over «inclusief Kanaal door Zuid-Beveland» omdat deze tabel de gedane uitgaven weergeeft, die aan het gehele kanaal zijn gedaan.

Tabel 3 daarentegen geeft de raming van alleen de ten laste van het Oosterschelde-artikel uit te voeren werken weer. Deze omvatten voor wat betreft het Kanaal door Zuid-Beveland sedert de bovengenoemde acties nog slechts het sluisencomplex bij Hansweert.

32

Zoals vermeld is in het financiële overzicht bij het dertiende Voortgangsrapport aan het einde van punt 2, worden de uitgestelde werken aan het Kanaal door Zuid-Beveland niet meer in het financiële overzicht over de Oosterschelde opgenomen, omdat deze, door het uitstel, en de financiering uit het begrotingsartikel aanleg scheepvaartwegen voor de financiële rapportage over het Oosterscheldeproject niet meer relevant zijn.

33

Op het moment dat vanuit het totale plan deelprojecten worden ontworpen is het inzicht in factoren die het deelproject moeilijker of eenvoudiger maken groter dan in het schetsstadium. Dat kan leiden tot bijstellingen van de detailramingen in opwaartse of neerwaartse zin. Voor de genoemde bestekken was een vereenvoudiging mogelijk.

34

Gezien het antwoord op vraag 33 bestaat niet de indruk, dat een eerder beroep op de creativiteit en de inventiviteit tot eerdere besparingen zou hebben geleid.

35

Het streven blijft er op gericht de kosten van het Oosterscheldeproject zo laag mogelijk te houden. Daarbij zal ook in toekomst veel gevraagd worden van de creativiteit en de inventiviteit van de Rijkswaterstaat en de aannemerij.

36

Het bereiken van een maximaal effect van de heroverweging van een deelproject, zoals bedoeld in antwoord 33, wordt versterkt als er een vorm van competitie in wordt betrokken. Echter niet elk project leent zich daartoe.

37

In verband met commerciële overwegingen kan hier niet op de uitkomsten van de offertes worden ingegaan. In principe bevat de Rijkswaterstaatsraming dezelfde onzekerheden als die van de twee commerciële aanbiedingen, zij het dat door verschillende uitvoeringsmethoden de onzekerheden op onderdelen verschillen. De nu gekozen oplossing behelst de voorbereiding en uitvoering van de compartimenteringswerken volgens de planning zoals aangegeven in het 15de Voortgangsrapport. Bij de keuze tussen de drie methoden van voltooiing van de compartimenteringsdammen hebben de milieu-effecten geen rol gespeeld, omdat deze voor de drie methoden hetzelfde waren. Als uitgangspunt geldt het standpunt over de milieu-effecten, dat bij de beslissing tot uitstel van de Philipsdam werd ingenomen.

38

Het effect van het beroep op creativiteit en inventiviteit was een verlaging van de raming van nog uit te voeren onderdelen van het project. Dit effect werd pas in de verslagperiode bekend en moet dan ook geheel aan die periode worden toegeschreven. Dit laat onverlet dat de realisering van de besparing zich pas tijdens de uitvoering, dus in de toekomst, voordoet. Zie voor de reële kostenstijging het antwoord op vraag 47.

39

Als nadere toelichting op de zinsnede, dat nu tijdens de uitvoering blijkt dat in het ontwerp-stadium uiterst krap is gedimensioneerd en dat de druk om binnen de raming te blijven kennelijk soms te groot is geweest, moge het volgende dienen. In de diverse ontwerpstadia worden bij het steeds verder detailleren van het ontwerp en de uitvoeringsmethodiek voortdurend keuzen gemaakt gebaseerd op een afweging tussen techniek, tijd en kosten. Deze afweging vindt dan plaats op basis van de op dat moment beschikbare kennis en inzichten. Later kan blijken dat bij verder onderzoek of bij de realisering bepaalde gezichtspunten bij nader inzien anders gewaardeerd moeten worden. Een sprekend voorbeeld daarvan is opgenomen in het antwoord op vraag 40.

40

De extra kosten voor het duikwerk en voor de sleepboten waren niet te voorzien. De kosten van de extra sleepboten zijn een gevolg van de risico-afweging; dus risico's afdekken door meer inzet van materieel. Vóór

de bouw van de pijlers is er van uitgegaan dat de ankers, waarmee de blikken platen aan de pijlerbodem moesten worden verbonden, aan de platen gelast zouden worden. Deze methode werd echter te duur en er is gekozen voor een veel goedkopere methode met schroefbouten. Deze bleken echter na het heffen van de pijlers en tijdens het varen niet sterk genoeg te zijn, zodat het «ontblikken» van de pijlers nodig werd. Als dit in de ontwerpfase voorzien was geweest, zou deze goedkopere methode uiteraard niet zijn toegepast.

41

De in vraag 41 gevraagde specificatie van de meerkosten op de raming voor de zogenaamde «directiebehoeftenovereenkomst» is als volgt (bedragen in f mln.):

Stafapparaat Dosbouw:	
– werkvoorbereiding:	1,4
– technisch bureau (ontwerp):	3,5
– uitvoering in de sluitgaten:	2,8
– onderhoud + reparatie:	4,8
– ketenbediening:	3,1
Bijstandsovereenkomst (onderzoekspersoneel voor de Rijkswaterstaat):	4,0
Diverse kleine bijstellingen + afronding:	2,4
	<hr/>
	22,0

Zoals uit de specificatie blijkt betreft het hier voornamelijk de raming voor extra personeelskosten, zowel aan aannemerszijde als – in de aanvullende sfeer – ten behoeve van de Rijkswaterstaat.

Het inzicht in de hoeveelheid benodigd personeel van toezicht, leiding en ondersteuning neemt in de uitvoeringsfase van het werk sterk toe. Vooral het veelvuldiger in continudiensten werken heeft ook op deze post een sterk verhogend karakter gehad. In zijn algemeenheid kan worden gesteld dat extra werkzaamheden op alle werksoorten steeds hun doorwerking hebben in deze post. Ten aanzien van eventuele extrapolatie van deze overschrijding moet opgemerkt worden, dat alle nu voorziene werkzaamheden in de vigerende ramingen zijn opgenomen.

42

Inderdaad kon de raming voor de deuren, rioolschuiven en bewegingswerken van de Krammersluizen door creativiteit en inventiviteit, alsmede door een aanbestedingsvoordeel met f 7 mln. worden verlaagd. Deze verlaging dient echter te worden gezien tegen de achtergrond van de totale oorspronkelijke raming van de genoemde onderdelen: ruim f 36 mln. Zie ook het antwoord op vraag 33.

43

Het antwoord op vraag 43 luidt bevestigend.

44

Het antwoord op vraag 44 luidt bevestigend.

45

De vermelde kostenstijging komt voort uit een heroverweging van het ontwerp van het deel van de Oesterdam, dat in de tweede helft van 1984 in uitvoering komt. Het opstellen van gedetailleerde ontwerpen voor de resterende onderdelen van de compartimenteringswerken, inclusief de sluitingen heeft door een verdergaande optimalisering van het ontwerp, het gebruiken van de mogelijkheden tot kostenbesparingen bij de uitvoering, enz. geleid tot een daling van de geraamde kosten groot f 15 mln.

46

Door de huidige marktsituatie op het gebied van civiel-technische werken is er een scherpe concurrentie die resulteert in lage prijzen.

47

De reële kostenstijging, dat is de ramingsstijging exclusief de prijsstijgingen, kan als volgt worden berekend:

— Op creativiteit en inventiviteit gecorrigeerde raming van het 14de Voortgangsrapport (zie punt 3, fin. overzicht 15de Voortgangsrapport):	2916
— Uitgaven in de verslagperiode:	— 495
— Prijsstijgingen in de verslagperiode:	+ 33
	—
— Raming 15de Voortgangsrapport zou zonder kostenstijgingen zijn geweest:	2454
— Werkelijke raming 15de Voortgangsrapport:	— 2492
	—
Stijging van de geraamde kosten:	38
Deze kostenstijging bestaat uit:	
-- kostenstijgingen volgens punt 3:	44
— overschot uit creativiteit en inventiviteit:	— 6
	—
	38

48

Tussen de door de Rijkswaterstaat berekende kostenstijgingen bij de Oosterscheldewerken (kostenelement) en de van Financiën verkregen prijscompensatie (middelen-element) bestaat geen directe relatie. De kostenstijging wordt gedetailleerd per onderdeel van het Oosterscheldeproject berekend. De jaarlijkse prijscompensatie wordt centraal (door het ministerie van Financiën) bepaald op grond van de gemiddelde prijsstijging van de overheidsinvesteringen, de materiële overheidsconsumpties en van de bouw. Daarbij worden de prijsgevoelige uitgaven op de gehele rijksbegroting uitgesplitst naar specifieke prijsgevoelige categorieën die aansluiten bij de indeling, gehanteerd door het Centraal Planbureau. Bij de verdeling binnen Verkeer en Waterstaat wordt aan de meerjarencijfers van het Oosterscheldepakket het bedrag toegevoegd dat voortvloeit uit de toepassing van het vastgestelde percentage op de meerjarencijfers voor het jaar waarvoor de compensatie is bedoeld en voor de daaropvolgende jaren.

De door de Rijkswaterstaat berekende kostenstijging over de periode juli t/m december 1983 bedroeg f 33 mln. De van Financiën verkregen prijscompensatie over 1983 werd negatief beïnvloed vanwege een nacalculatie over de prijscompensatie 1982 en bedroeg over geheel 1983 f 24 mln. negatief. Voor het tweede halfjaar 1983 betekent dit derhalve f 12 mln. negatief.

49

Het «endogene» tekort van f 17 mln. wordt gecompenseerd uit de meerjarencijfers van de homogene groep «Natte Waterstaat» (excl. Oosterscheldewerken) van hoofdstuk XII van de Rijksbegroting.

VII. Diversen

50

In principe bepaalt in Nederland de volgorde van aankomst de schutvolgorde. Tussen de verschillende categorieën scheepvaart wordt geen onderscheid gemaakt. De afmetingen van de Roompotsluis geven geen aanleiding te verwachten, dat het aanbod van recreatievaart zodanig groot zal zijn, dat later gearriveerde beroeps(vis)vaart een schutting moet wachten. Mocht deze situatie zich onverhoopt wel voordoen, dan is de sluismeester bevoegd van bovengenoemde regel af te wijken.

51

De extra betalingen voor bouwleges zijn niet verwerkt in de raming van de Oosterscheldewerken. In «De Nederlandse Gemeente» van 27 april 1984 worden activiteiten van de gemeente Veere genoemd met betrekking tot de niet-waterstaatkundige inrichting van het werkeiland Neeltje-Jans. Deze activiteiten hebben geen verband met de legesheffing. De officiële bouw-aanvraag is op 21 mei 1984 bij Veere ingediend.

52

Er worden voorbereidingen getroffen voor de afbouw van de Deltadienst, een en ander in relatie tot voorzienbare ontwikkelingen van taken op andere gebieden en daardoor in de organisatie van Rijkswaterstaat.

Het is zeer wel mogelijk dat in dit kader personeelsleden van de Deltadienst administratief worden overgeplaatst naar andere onderdelen van Rijkswaterstaat, voordat het Oosterscheldeproject gereed is. De Projectorganisatie Stormvloedkering Oosterschelde, die belast is met de uitvoering van de werken aan de primaire dam, blijft echter onverkort gehandhaafd tot de voltooiing van deze werken. Eerdergenoemde andere onderdelen van Rijkswaterstaat hebben reeds zitting in deze projectorganisatie. Daar in dit opzicht de situatie niet wezenlijk verandert zijn de waarborgen voor de eenheid van bedrijfsvoering onveranderd aanwezig.

53

De versterking van de dijk langs de Schorerpolder op Walcheren geschiedt onder verantwoordelijkheid van het Waterschap Walcheren. De plannen hiertoe zijn dan ook opgesteld door het waterschap, waarna in overleg met betrokkenen is getreden. Hierbij is ook de Stichting Natuur en Milieu betrokken geweest. Het uiteindelijk gekozen plan is overeenkomstig artikel 33 van de Waterstaatswet 1900 door de Provincie Zeeland goedgekeurd. Zo zijn de voor- en nadelen van het plan afgewogen. Ik heb vernomen dat de bezwaren van de Gemeenteraad van Vlissingen inmiddels in een raadsvergadering op 16 mei 1984 aan de orde zijn geweest en dat het resultaat van deze vergadering is geweest, dat de gemeente zich niet langer tegen de uitvoering van de buitendijkse versterking zal verzetten.

Een eventuele heroverweging van de plannen door het waterschap (de verantwoordelijke instantie) lijkt mij dan ook niet opportuun, mede gezien de stand van de werkzaamheden. Terzijde zij opgemerkt, dat de versterking van de dijk bij Schorerpolder een onderdeel van de Deltawerken is dat geen verband houdt met het 15de Voortgangsrapport Oosterscheldewerken.

De minister van Verkeer en Waterstaat,
N. Smit-Kroes