



Gegoochel met cijfers

Inhoudsopgave

1. TER INLEIDING	3
2. KOSTENONTWIKKELINGEN	3
2.1 RAAD 2013.....	3
2.2 RAAD 2015.....	3
2.3 SECOND OPINION AT OSBORNE 2015	4
2.4 RAMING TERSIELEGGING 2015.....	4
2.5 COLLEGERICHT 2018	6
2.6 TEN MINSTE 6 MILJOEN ONDUIDELIJKHEID RONDOM RISICO-RESERVERING.....	6
3. RISICO'S.....	7
3.1 AANBESTEDINGSINDEX.....	7
3.2 VERWACHTE BOUWKOSTEN.....	8
4. CONCLUSIES.....	8
5. INPUT VOOR DE RAAD VOOR DE SECOND OPINION.....	8
6. CHECKLIST VOOR DE RAAD VOOR BEOORDELING KOSTEN WESTELIJKE ONTSLUITING.....	10

1. Ter inleiding

Het inzicht in de ontwikkeling van de kosten van de Westelijke Ontsluiting is niet gemakkelijk te verkrijgen. Bijna elke keer als wordt gerapporteerd, is de opstelling van de cijfers verschillend. Het heeft drie man, allen goed thuis in publieke financiën, gezamenlijk meer dan 20 uur gekost om de cijfers enigszins vergelijkbaar te maken. Zelfs dan blijft het een benadering. Het zou goed zijn als de gemeente, dan wel de Rekenkamer een en ander verder oppakt.

Onze observaties rond de onduidelijke financiële ontwikkeling van dit project, sluiten nauw aan bij de overwegingen van de Raad in zijn unaniem aangenomen motie "Projectadministratie: (on)doorzichtige verantwoording" van 3 juli 2018. Ook hier zorgt een onduidelijke aansluiting van de verschillende financiële opstellingen van het project ervoor dat het voor de Raad (en burgers) moeilijk is het College te controleren en kaders te stellen.

Wij zouden de Raad daarom willen aanbevelen om het College te verzoeken een ontwikkeling van de project-financiën 'over de tijd' op te stellen, waarbij een consequente indeling van kostencategorieën wordt gehanteerd en verschuivingen in de tijd worden gespecificeerd en onderbouwd. Hierbij zou speciale aandacht moeten zijn voor de ontwikkeling van de risicoreservering(en) in het project. Tenminste zou het College moeten aangeven op elk punt in de tijd:

- Welke risico-reservering zat/zit er in elke afzonderlijke kostencategorie (de object-reserveringen)?
- Welke risico-reserveringen waren /zijn beschikbaar voor het hele project?
- Welke andere reserveringen (zoals een inflatie-reservering) waren/zijn beschikbaar?

Daarnaast zou specifiek inzicht moeten worden gegeven in wat - op elk punt in de tijd - de verwachting is van de bouwkosten, waarbij helder onderscheid gemaakt wordt tussen de bouwkosten sec, de opslagen in verband met onzekerheden en de kosten van nadere detaillering.

Ook van belang zijn scopewijzigingen en toevoegingen aan het plan. Zo zijn bijvoorbeeld in de loop van het project de fietsbrug over het spoor toegevoegd en de parkeergarage/herinrichting entree Dierenpark. Verder moeten twee hoogspanningskabels worden verlegd, en moet vervangende capaciteit worden gevonden voor het waterretentie bassin (stortbuien!) tussen het spoor en de Barchman Wuytierslaan. Deze en andere veranderingen hebben invloed op de kosten en moeten voor de vergelijkbaarheid van de financiële ontwikkeling inzichtelijk worden gemaakt.

Deze notitie eindigt met een lijst vragen die de Raad kan helpen bij de risico-inschatting en een checklist voor de kosten.

2. Kostenontwikkelingen

De gehanteerde bedragen dienen als BTW-neutraal te worden beschouwd.

2.1 Raad 2013

In december 2013 werd de Raad voorgehouden (in miljoenen euro's):

Plankosten	2,0
Verwerving	11,76
Natuur	0,6
Bouwkosten	45,39
Onvoorzien (hier gepresenteerd als extra risicovoorziening)	7,3
Totaal	67,05

2.2 Raad 2015

Twee jaar later is er een nieuw raadsvoorstel. De extra risicoreservering van 7,3 miljoen is daar helemaal verdwenen. Er is reeds 2,4 miljoen (ofwel 120 %) overschrijding op de kosten voor de planfase. Er moet een voorziening van 2,1 miljoen worden getroffen omdat het inflatierisico bij de gemeente ligt en 2,5 miljoen wordt toebedeeld aan de post bouwkosten.

	Raad 2013	Raad 2015
Planfase	2,0	4,36
Verwerving (incl. risico-reservering)	11,76	12,08
Natuur	0,6	0,6
Bouwkosten (incl. nader te detailleren, risico's)	45,39	47,95
Extra risicoreservering	7,3	-
Inflatie		2,1
Totaal	67,05	67,09

2.3 Second opinion AT Osborne 2015

Tegelijk met dit raadsvoorstel wordt een second opinion van AT Osborne gepresenteerd. AT Osborne concludeert dat de risico-reserveringen en gehanteerde opslagpercentages voor deze fase van het project op zich afdoende zijn. Let wel: dat is dus nadat 2,5 miljoen van de extra risico-reservering is overgeheveld naar de post bouwkosten.

AT Osborne gebruikt een andere indeling van getallen dan de gemeente in haar raadsvoorstel. Dit maakt vergelijking van de getallen lastig, maar met goed lezen is het mogelijk beide voorstellen met elkaar in overstemming te laten komen. Let wel: dit is dus niet de wijze waarop de Raad is geïnformeerd. De Raad kreeg twee opstellingen waarbij onderliggende kostenposten op een hoger abstractieniveau, op verschillende manieren, werden samengevoegd. Om te kunnen vergelijken hebben wij vanuit de begeleidende teksten de kostenposten uit elkaar getrokken en consistent samengevoegd.

	Raad 2013 volgens Osborne-methodiek	Raad 2015 volgens Osborne-methodiek	Osborne 2015
Planfase	2,0	4,36	4,36*
Verwerving (excl. risico-reservering)	9,8	10,38	10,38
Natuur	0,6	0,6	0,6
Bouwkosten (incl. nader te detailleren, indirecte kosten, excl. risico's)	39,54	41,7	41,64
Inflatie		2,1	2,1
Extra risico-reservering	7,3	-	
Risico-reservering realisatie	5,9	6,25	6,25
Risico-reservering verwerving	1,96	1,70	1,70
Totaal	67,05	67,09	67,1

Opmerkelijk, behalve de toename van kosten voor de planfase (die volgens AT Osborne historische kosten waren en dus reeds gemaakt), is dat de verwervingskosten 0,6 miljoen hoger zijn ingeschat. Terugcalculerend op basis van de in het rapport van AT Osborne genoemde opslagcijfers lijken de bouwkosten met ruim 2 miljoen te zijn toegenomen.

2.4 Raming tervisielegging 2015

Bij de tervisielegging van het Bestemmingsplan was een Notitie bijgevoegd (150918 Notitie kostenraming behorende bij tervisielegging bestemmingsplan d.d. 4-9-2015). Opnieuw een andere opstelling, nu gepresenteerd als raming (!).

Plankosten	12,9
Verwerving	9,8
Natuur	0,6
Bouwkosten	34,0
Verzekering	0,5
Leges	0,5
Onvoorzien	10,0
Totaal	68,3

N.B.: Deze opstelling spreekt over plankosten waar eerdere opstellingen spraken over planfase.

Er zijn grote verschuivingen tussen posten. De risico's die in het raadsvoorstel deel uitmaakten van de bouwkosten, lijken hier te zijn afgescheiden en ondergebracht in de post onvoorzien. De 10 miljoen komt bijna precies overeen met de risicoreserveringen die zijn af te leiden uit het rapport van AT Osborne plus de reservering van 2,1 miljoen voor inflatie. De bouwkosten dalen sterk, maar hoogstwaarschijnlijk zijn in deze post nu substantieel minder zaken ondergebracht. De risico's zijn ondergebracht onder de post onvoorzien en waarschijnlijk is een stuk detaillering ondergebracht bij plankosten. De begeleidende teksten geven helaas onvoldoende inzicht om exact te kunnen bepalen hoe en waarom de kosten zijn verschoven. Wij hebben hieronder echter een poging gedaan.

Om in te schatten hoe de kosten zijn veranderd, gaan we uit van de 47,95 miljoen bouwkosten uit het raadsvoorstel 2015. Hiervan was 6,25 miljoen een risicoreservering die nu bij onvoorzien zit. Hoogstwaarschijnlijk zaten verzekering en leges oorspronkelijk ook onder de bouwkosten als indirecte kosten. Dit leidt tot een waarschijnlijke overheveling van "nader te detailleren" onder bouwkosten naar plankosten van 47,95 miljoen - 7,25 en - 34,0 = 6,7 miljoen. Ten opzichte van de 4,4 miljoen plankosten uit het raadsvoorstel 2015 zit dan nog een gat van 12,9 miljoen - 6,7 en - 4,4 = 1,8 miljoen. Dit kan op twee manieren worden verklaard:

- De 4,4 miljoen plankosten waren reeds gerealiseerde kosten. Buiten de overgehevelde kosten zijn de plankosten tussen beide voorstellen verder verhoogd in het licht van de nog voortdurende besluitvorming. Dit zou betekenen dat de plankosten - vergeleken met de verwachte 2 miljoen uit 2013 - op 6,1 miljoen zullen uitkomen.
- Er is in totaal 8,5 miljoen uit de post bouwkosten overgeheveld naar plankosten, omdat de te verwachten bouwkosten bij het eerdere voorstel op 32,25 miljoen werden geschat. Deze bouwkosten zijn echter met 1,75 miljoen naar boven bijgesteld.

Vreemd is dat het totaal opbrengsten van deze raming met 1,2 miljoen naar boven bijgesteld t.o.v. het raadsvoorstel door waarschijnlijk een bijdrage vanuit ProRail. Het is onduidelijk hoe dit precies verdeeld is. Maar gezien de kostenposten zal deze bijdrage zijn geland bij de plankosten of bij de bouwkosten. Kortom: Door bovenstaande is helaas niet precies te reproduceren of de stijging van de plankosten van 4,4 miljoen naar 12,9 miljoen alleen door postenverschuiving optreedt en daarmee feitelijk een stijging van de bouwkosten verhult, of dat de stijging een autonome stijging van de plankosten behelst. Voor de reconstructie zijn wij ervan uitgegaan dat beide effecten voor de helft de afwijking verklaren.

Opvallend aan deze opstelling is dat verwerving nog steeds op 9,8 miljoen staat (excl. risico's). Dit terwijl AT Osborne stelt dat dit 10,4 miljoen (excl. risico's) zou moeten zijn.

Terugredenerend vanuit deze opstelling naar eerdere opstellingen ziet de ontwikkeling van het plan er waarschijnlijk zo uit:

	Raad 2013	Raad 2015	2015 op basis van tervisielegging
Planfase	2,0	4,36	5,3
Overige plankosten	7,7	7,7	7,7
Verwerving (ex risico-reservering)	9,8	10,38	9,8
Natuur	0,6	0,6	0,6
Bouwkosten	30,9	33,0	34,0
Verzekering	0,5	0,5	0,5
Leges	0,5	0,5	0,5
Risico-reservering realisatie	5,9	6,25	6,25
Risico-reservering verwerving	1,96	1,70	1,70
Extra risico-reservering	7,3		
Inflatie		2,1	2,1
Totaal	67,05	67,09	68,3

2.5 Collegebericht 2018

De raming van de tervisielegging uit 2015 wordt vervolgens gebruikt in het Collegebericht van 9 mei 2018. Hierin wil het College inzichtelijk maken wat de effecten zouden zijn van een prijsstijging bij de bouw van 20 %. Buiten de 20 % stijging op bouwkosten en leges (en een overeenkomstige daling op onvoorzien) zijn de cijfers niet veranderd. Dit is dus een puur indicatieve opstelling. Echte, nieuwe inschattingen zullen pas beschikbaar zijn bij het definitieve integrale ontwerp.

	Raming 2015 tervisielegging	Raming 2019 incl. 20 % prijsstijging
Plankosten	12,9	12,9
Verwerving	9,8	9,8
Natuur	0,6	0,6
Bouwkosten	34,0	40,8
Verzekering	0,5	0,5
Leges	0,5	0,6
Onvoorzien	10,0	3,1
Totaal	68,3	68,3

Opvallend is dat geen enkele vergelijking wordt gemaakt met de raadsbesluiten, maar alleen met de raming bij de tervisielegging van 2015.

2.6 Ten minste 6 miljoen onduidelijkheid rondom risico-reservering

In mei 2018 stelt het College dat behalve de post onvoorzien er ook op alle posten nog een 10 % object-onvoorzien zit die samen optellen tot 6 miljoen euro. Hiermee zou dus totaal 16 miljoen beschikbaar zijn voor overschrijdingen. Dit is opvallend omdat deze 10 % nooit gespecificeerd is in eerdere opstellingen: niet in het raadsvoorstel 2013, noch in 2015, noch door AT Osborne. Dit terwijl AT Osborne in detail is ingegaan op de wijze waarop men tot schattingen is gekomen, welke risico-reserveringen daarbovenop zijn gemaakt en terwijl de cijfers uit de raming 2015 wel afwijken van de inschatting AT Osborne, maar niet op een wijze die consistent is met een object-risico-opslag van 10 %. Dit betekent dat die 10 % per post er altijd al heeft ingezet (maar niemand deze ooit heeft benoemd terwijl de andere risico-posten wel werden gecijferd) of dat deze 6 miljoen in mei 2018 uit de lucht is komen vallen.

Hier helderheid over krijgen is van groot belang: als je de inschatting van een 20 % prijsstijging volgt, maakt dit het verschil tussen een stroppenpot waar nog maar 3 miljoen inzit, of een stroppenpot waar nog 9 miljoen inzit. Een kleinere stroppenpot zou ook verklaren waarom wethouder Buijtelaar bij de Raadsbesluiten van 4 september 2018 over de bomenkap en de second opinion de aandacht vestigde op mogelijke kostenstijgingen door vertragingen: als de risicoreservering kleiner is, is de kans veel groter dat het budget niet toereikend zal zijn.

In het Collegebericht van mei 2018 wordt tevens inzicht gegeven in de reeds uitgegeven kosten:

Plankosten	7,2
Verwerving	6,0
Natuur	0,015
Bouwkosten	0,040
Totaal	13,255

Dit overzicht kijkt weer af van een eerdere Raadsinformatiebrief (9 maart 2018). Toen werd gemeld dat reeds 9,0 miljoen was uitgegeven voor verwerving.

Op vragen van Amersfoort2014 rondom de Jaarrekening antwoordde het College opvallend genoeg dat de tot dan gemaakte plankosten hoger zijn dan verwacht. Dit heeft echter niet geleid tot een bijstelling van de plankosten in de raming bij het Collegebericht.

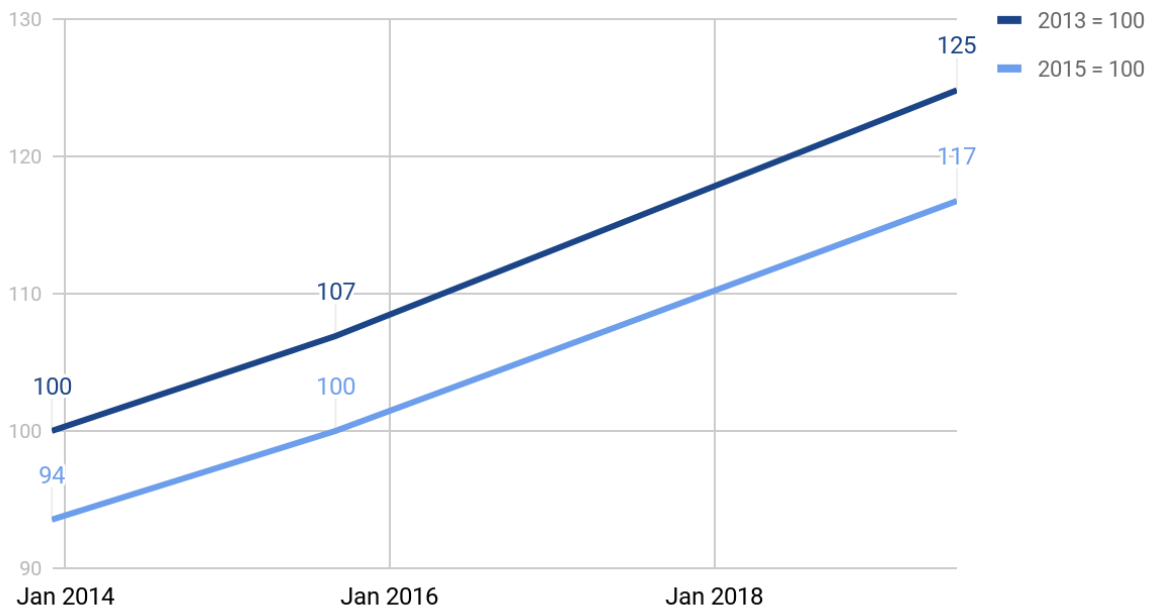
Daarnaast is het met betrekking tot de verwervingen niet duidelijk of de bedragen in contracten zijn vastgelegd of daadwerkelijk reeds uitgegeven. Dit laatste is onwaarschijnlijk en ook niet te hopen, want als de weg niet wordt aangelegd, hoeft er ook niets te worden aangekocht.

3. Risico's

3.1 Aanbestedingsindex

De bouwkosten zijn de afgelopen jaren consequent gestegen. Daardoor zal de weg substantieel duurder worden dan aangenomen in 2015. Vergeleken met december 2013 zijn de kosten 25 % gestegen en vergeleken met september 2015 17 %.

Ontwikkeling aanbestedingsindex

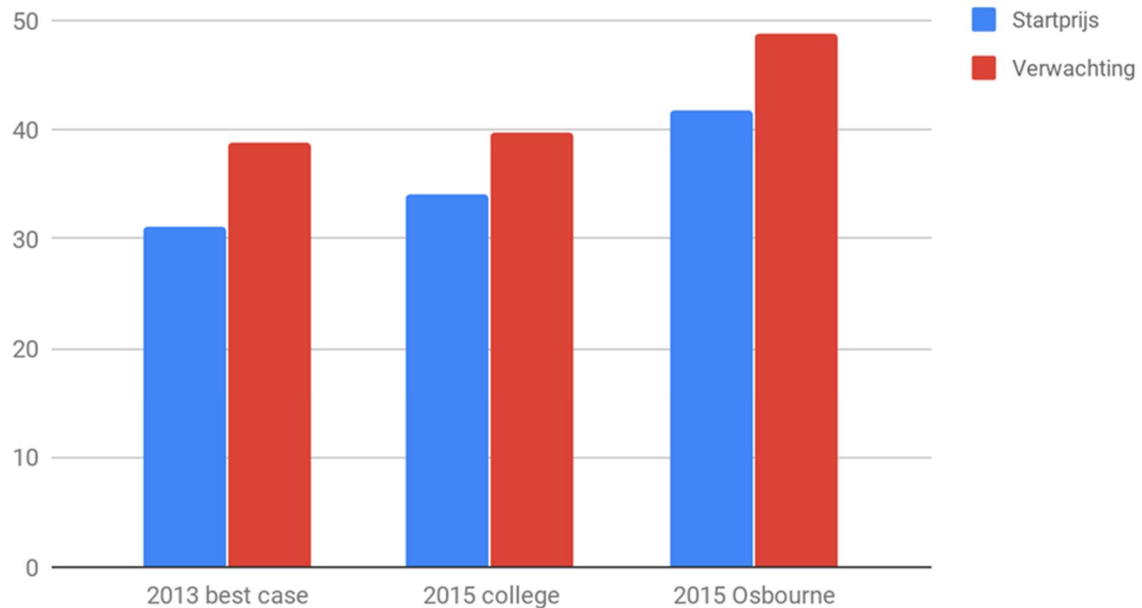


Hoeveel effect er is op de bouwkosten is lastig te bepalen omdat het exacte bedrag dat gedurende de tijd voor bouwkosten is gereserveerd, door het geschuif met posten niet eenduidig is vast te stellen. Daarnaast kunnen tussen ramingen ook scope-wijzigingen hebben plaatsgevonden die ook weer tot kostenveranderingen kunnen leiden. Om een idee te krijgen hebben we derhalve de aanbestedingsindex tegen drie situaties aangehouden:

- Bouwkosten 2013: 31 miljoen (laagste inschatting op basis terugredeneren)
- Bouwkosten tervisielegging 2015: 34 miljoen (raming College)
- Bouwkosten AT Osborne 2015: 41,6 miljoen

3.2 Verwachte bouwkosten

Verwachte bouwkosten op basis van verschillende startpunten



In het 'best case'-scenario komen de verwachte bouwkosten uit op 39 miljoen. Bij AT Osborne 2015 komen de verwachte bouwkosten uit op bijna 49 miljoen. In het laatste geval is de huidige stroppenpot volstrekt ontoereikend.

Daarom is het cruciaal om inzicht te krijgen in hoe de post bouwkosten zich de afgelopen jaren heeft ontwikkeld en hoeveel geld er werkelijk nog beschikbaar is voor tegenvallers. Op basis van de aangeleverde cijfers en de aanbestedingsindex is niet aan te geven of de weg haalbaar is.

4. Conclusies

Uit bovenstaande volgen vijf hoofdconclusies:

1. Hoewel er bij de start van het project ruim 15,1 miljoen aan ruimte in het budget zat (zie overzicht ad 2.3, Raad 2013 volgens Osborne-methodiek: totaal van risicoreserveringen) en gedurende het project het budget met 1,2 miljoen verder is verruimd, is een overschrijding van het budget niet ondenkbeeldig.
2. De **plankosten** zijn fors overschreden ten opzichte van 2013. Daarbovenop zijn veel kosten aan deze post toegerekend die er eerst niet in zaten.
3. Het is onduidelijk hoe de **bouwkosten** zich hebben ontwikkeld sinds 2013. Hier goed inzicht in hebben is van essentieel belang om te kunnen inschatten of het project binnen budget realiseerbaar is.
4. De post **verwerving** staat sinds 2013 nog steeds op 9,8 miljoen ondanks de hogere inschatting van AT Osborne in 2015 en ondanks de sterk toegenomen prijzen van vastgoed.
5. Volstrekt onduidelijk is hoe de **risico-reserveringen** zich gedurende het project hebben ontwikkeld. Het College meldt bijvoorbeeld in mei 2018 een object-onvoorzien van 6 miljoen, die ondanks gedetailleerde uitsplitsingen van AT Osborne, op geen enkel eerder moment in het project is genoemd.

5. Input voor de Raad voor de second opinion

Gezien het gegoochel met cijfers en het gebrekkige inzicht in onderliggende kostenposten volgen hieronder suggesties en adviezen ten behoeve van de second opinion waartoe de Raad op 4 september 2018 heeft besloten:

Gegoochel met cijfers

1. Vraag een nadere, opgesplitste vergelijking van de kosten over de jaren, waarbij helder wordt uitgelegd hoe en met hoeveel kostenposten over de jaren is geschoven. Vraag ook specifiek naar het uitsplitsen van alle risico-reserveringen, zowel op plan- als budgetpost niveau.
2. Zorg dat niet alleen een puntschatting (“de kosten zijn x miljoen”) wordt gegeven, maar dat ook de bandbreedte (“de kosten zijn tussen de y en z miljoen”) inzichtelijk wordt gemaakt. Welke onzekerheden zitten nog in de schattingen op onderdeelniveau (los van het aanbestedings/marktrisico)? Dit geeft een ‘worst case’-scenario.
3. Zorg dat glashelder wordt op welk moment in de tijd de prijzen zijn gebaseerd. Hoe recent zijn de prijzen en wat is daarvan het marktrisico?
4. Maak een inschatting van de volledigheid van de benoemde risico’s en de toereikendheid van reserveringen voor deze risico’s.
5. Vraag om een overzicht van de nog openstaande risico’s.
6. Laat het bureau dat de second opinion doet duidelijk aangeven:
 - a. wat onderdeel is van de werkzaamheden
 - b. wat specifiek niet wordt getoetst
 - c. welke onzekerheid daarmee wordt geïntroduceerd.
7. Welke posten zouden als eerste nader bekeken moeten worden om meer zekerheid over deze raming te krijgen?
8. Zijn alle onderdelen van de aanleg van de weg in het budget opgenomen, en zijn (of worden) ze niet ondergebracht in andere gemeentelijke budgetten. Is bijvoorbeeld de aanleg van de tweede (vervangende) ontsluitingsweg voor het OLV ter Eem in de kosten opgenomen?
9. Zijn er buiten het bestemmingsplan ontwikkelingen die een rol spelen, waardoor bijvoorbeeld andere bestemmingsplannen moeten worden aangepast?
10. Wat zijn de risico’s van de toets door de Provincie op de subsidievoorwaarden?
11. Waarom stijgen de plankosten zo gigantisch ten opzichte van 2013. Behalve een overschrijding, lijkt er sprake van een verschuiving in de kosten. Is dit zo is, en zo ja, waarom?
12. Wat is de verklaring voor de variatie in de inschattingen van de bouwkosten tussen de 47,5 en 34,0 miljoen euro?
13. Hoe is te verklaren dat de post verwervingen nog steeds op 9,8 miljoen staat, terwijl in 2015 al tenminste 6 ton meer werd verwacht en terwijl de vastgoedprijzen sindsdien alleen maar gestegen zijn?
14. Hoe verhouden de reeds verworven gronden zich tot de planning? Is de gemeente gemiddeld duurder of goedkoper uit dan gepland? Wat betekent dat voor deze post?
15. Welke scopewijzingen (toevoegingen/ bezuinigingen) hebben plaatsgevonden sinds 2013? Wat is de inschatting van de kosten van een scopewijziging en hoe is dat terug te vinden in de ramingen?
16. Is er sprake van echte uitgaven voor verwervingen of is er sprake van toezeggingen in contracten? Hoe hard zijn die contracten? Is er een ontsnappingsclausule voor als de weg niet wordt aangelegd.
17. Hoe is de risicoverdeling met ProRail precies vastgelegd? Als bij een eventuele kostenoverschrijding het risico voor de gemeente is, wat zijn dan de eventuele risico’s en hoe zijn die te beheersen?
18. Is de natuurcompensatie al vastgelegd (bestemmingsplan Soest moet gewijzigd worden) en is er geen sprake van dubbele compensatie omdat ook Rijkswaterstaat in hetzelfde gebied compenseert?
19. Natuurcompensatie wordt niet geïndexeerd en er is een maximumbedrag. Hoeveel minder “compensatienatuur” kan nu aangelegd worden ten opzichte van 2013?
20. Is er een goede inschatting van de nog te volgen gerechtelijke procedures?
21. Is er nu wel een goede onderbouwing van het verkeersmodel? Kloppen de cijfers?
22. Wat zijn de mogelijkheden om alsnog te stoppen met het project? Wat zijn precies de risico’s daarvan?
23. Hoe groot is de pot onvoorzien nog, rekening houdend met de forse stijging van de aannemingskosten? (De SGLA heeft op 15 mei 2018 ingebracht: *“Bij de stukken van deze vergadering zit een staatje over de indexcijfers GWW. Dit staatje geeft een overzicht van de kostenontwikkelingen binnen zowel de bouwkosten- als de aanbestedingsmarkt. De bouwkostenmarkt is een overzicht van de directe kosten (oftewel: de inkoop van de aannemers). De aanbestedingsmarkt is een overzicht van de gemiddelde aanbestedingsresultaten. Uit dit staatje blijkt dat de aanbestedingsindex in drie jaar tijd met 13% is gestegen. Verwacht mag worden, gezien de huidige overspannen markt, dat deze stijging doorzet. Als je dit vergelijkt met de woningbouw waar prijsstijgingen van 30% al voorkomen, dan zou dat betekenen een stijging van 10 miljoen en dus is de post onvoorzien volledig op. Kortom de kans dat dit project de gemeentelijke begroting gaat belasten is behoorlijk groot.”*

Zie: <http://bouwkostenindex.nl/Home/GWW>

24. Was object-onvoorzien op de verschillende posten waarvan het College rept in zijn collegebericht van mei 2018 eerder opgenomen in de ramingen? Waarom werd deze niet genoemd in het overzicht van AT Osborne in 2015?
25. Check waarom het bij de Uithoflijn mis is gegaan, en vergelijk dat met de kostenramingen die de Raad zijn/worden voorgelegd.

6. Checklist voor de Raad voor beoordeling kosten Westelijke Ontsluiting

<i>Bedragen weergegeven in miljoenen euro's en btw-neutraal</i>	
WESTELIJKE ONTSLUITING AMERSFOORT	
VERKENNEND OVERZICHT GEMAAKTE EN TE MAKEN KOSTEN INZAKE VOORBEREIDING-PLANVORMING-PLANUITWERKING-PLANSCHADE	
Onderstaande kostenspecificatie is een globale verkenning waaraan nog concrete bedragen moeten worden gehangen.	
Het taakstellende budget bedraagt < € 67,1 (prijspeil 2015).	
Naar verluidt komt daar € 1,2 bij vanuit ProRail vanwege besparing door het sluiten van de overweg.	
Indexering sinds 2015 volgens SSK systematiek is 5 %, marktwerking zorgt voor 20 % tot 30 % extra toeslag.	
Diverse forse uitbreidingsposten zijn toegevoegd zoals fietsbrug over het spoor, herinrichting entree Dierenpark + 4-laagse parkeergarage, parkeerterrein Birkhoven, extra parkeerterrein Kabouterhut, vervangende ontsluitingsweg OLV ter Eem, uitbreiding waterretentie bassin Barchman Wuytierslaan, fietstunnel op kruispunt Stichtse Rotonde en Daam Fockemalaan, fietstunnel bij Het Van Lodenstein College.	
De berichten over de reeds gedane uitgaven lopen in de diverse berichten sterk uiteen van € 4 tot € 9.	
Reserves wisselen sterk in de afgelopen jaren en lijken nu op slechts € 1 mio te staan.	
De afkoopsom voor beheer en onderhoud van de weg met kunstwerken, voor rekening van de gemeente (ruim € 2) staat niet in de begroting.	
Onduidelijk of de planschadecosten bij de post verwerving zijn ondergebracht .	
Plankosten / Algemene voorbereiding	
De opgaven van de kosten variëren zoals hierboven is uitgelegd fors, van 2,3 (2013) tot 12,9 (raming 2019)	gemeenteraming 2019 € 12,9
1. Ambtelijke interne kosten + 2 projectleiders algemeen (één projectleider kost ca € 0,15/jr.).	
2. Communicatiekosten (participatie e.d.) vanaf oktober 2010 startzitting in het Dierenpark (schatting > € 1,5)	
3. Kosten adviseurs vooronderzoek participatieproces o.a. Arcadis, DHV, MKBA, AT Osborne, verkeerstelling, e.a.	
4. Bestemmingsplanprocedure met verplichte onderzoeken, ecologie, dendrologie, archeologie, geluid, bodem, milieu, explosieven, e.a.	
6. Gerechtelijke procedurekosten bestemmingsplan, advocaat, rechtbank + Raad van State.	
7. Provinciale juridische procedure Wet natuurbescherming (voorheen Flora&Fauna) en mogelijk vervolg bij rechter en Raad van State.	
8. Vergunningen en kort geding schorsing kappen parkeerterrein hockeyvelden.	
9. Nog te maken kosten lopende procedure vrijstelling nader onderzoek beschermde soorten Wet natuurbescherming.	

Gegoochel met cijfers

<u>Verwerving / Additionele Projectkosten</u>	
Ook hier steeds verschillende kosten opgaven	gemeenteraming 2019 € 9,8
10. Grondaankoop Dierenpark en bijdrage compensatie demontabele parkeergarage (overname uit Delft voor € 0,15 excl. herbouw).	
11. Uitkoop Vlasakkers eigen grond en opstal (> € 2 mio ?).	
12. Kabouterhut nieuw parkeerterrein + overflow op akker noordzijde.	
13. Grondaankoop en compensatie Amvest voor portierswoning, monumentale tuin en entree + vervangende tweede ontsluitingsweg OLV ter Eem.	
14. Tijdelijke verkeersvoorzieningen voor omleidingen bijv. bij het Belgenmonument en de ontsluiting van OLV ter Eem, Bernhardkazerne, Dierenpark en het reguliere verkeer door de wijk.	
15. Tijdelijke ontsluiting zwaar verkeer Bernhardkazerne tevens voor calamiteiten.	
16. Uitgebreide infrareconstructie op de Bernhardkazerne en sloop/nieuwbouw van grote en kleine gebouwen.	
17. Aankoop compensatiegronden en procedure kosten Bestemmingsplan gemeente Soest + inrichten nieuwe natuur (4 tot 10 ha). N.B.: ook Rijkswaterstaat heeft in dezelfde hoek grond gekocht voor natuurcompensatie vanwege aanleg verkeersplein Hoevelaken.	
18. Extra geluidswerende voorzieningen (ophogen scherm) bij de A. Jacobslaan Let op de Motie Niemand mag er op achteruit gaan.	
19. Verlegging op twee plaatsen van een 50Kvolt kabel vanwege bouw viaducten, kabels en leidingen, uitbreiding waterretentie bassin Barchman Wuytierslaan.	
<u>Bouwkosten</u>	
De bouwkosten zijn ook steeds verschillend door de Gemeente opgegeven.	gemeenteraming 2019 € 40,8
20. Ontwerp en werkvoorbereidingskosten, (constructeurskosten ca 10 % van de uitvoeringssom)	
21. Aanleg parkeerterrein naast hockey en toegangsweg naar bosbad, openluchttheater, hockey, overige sporten en recreanten + parkeerterreinen bij Kabouterhut	
22. Verwijderen verharding bestaande parkeerterreinen Birkhoven en herinrichten als natuurbos	
23. Voorbereidingskosten tracé opschonen kappen, verleggen + extra kabels en leidingen	
24. Aanleg nood weg bij Belgen monument en herstel na opleveren	
25. Aanleg nieuwe uitgang voor OLV ter Eem + sloop portierswoning+ nieuwe werkweg+uitgang nabij benzinstation	
26. Aanleg nieuwe ontsluiting Bernardkazerne	
27. Uitvoeringskosten tracé met een viaduct voor entree OLV ter Eem en voor de aangepaste entree met lang viaduct voor entree Bernardkazerne + aanpassing entreegebied Dierentuin (exclusief spoorviaduct) fietspaden, een fietsstraat en aanpassing kruispunt Soesterweg, VRI's en verlichting	
28. Spoorviaduct + ecodeuct onder volledige regie van ProRail	
29. Aanleg fiets-voetgangersviaduct	
30. Werkbeveiligingsmaatregelen ProRail tijdens overbrugging	

Gegoochel met cijfers

31. Bijzondere voorzieningen afvoer HWA (inschatting is dat er een groot capaciteit riool richting Eemdal/Eem moet worden gemaakt met zware pompen) wegens de gootwerking bij excessieve buien naar het diepste punt onder het spoor vanaf de Stichtse Rotonde en de kruising Barchman Wuytierslaan - Daam Fockemalaan en vanaf de aansluiting op de Barchman Wuytierslaan bij het Dierenpark.	
32. Alternatief hiervoor is uitbreiding van het bestaande retentiebekken langs de BarchmanWuytierslaan, omdat dit met 50 % wordt verkleind, na de 50 % verkleining aan de zuidzijde zal de 115 meter verlenging van het retentie bassin naar de noordzijde niet volstaan bij calamiteiten	
33. Extra geluidswerende voorzieningen (op last van de gemeenteraad - supplementair, was niet voorzien)	
34. Aanpassing Daam Fockemalaan en T-kruising BW laan + aanpassing A. Jacobslaan + fietstunnel Daam Fockemalaan - Stichtse Rotonde + fietstunnel bij Van Lodenstein College.	
35. Staartkosten 18 %.	
<u>Risico / Onvoorzien</u> 15 %	
Zoals uitgelegd is de risicovoorziening nauwelijks te volgen	gemeenteraming 2019 € 3,1
<u>Compensatie natuur</u>	
De bedragen voor natuur blijven hetzelfde, blijkbaar treedt hier geen inflatie op.	gemeenteraming 2019 € 0,6
36. Omzetten 4 ha. weiland naar compensatie bos + inplant en een jaar onderhoud.	
<u>Verzekering</u>	gemeenteraming 2019 € 0,5
€ 0,5 (2015)	
<u>Leges</u>	
€ 0,5 (2015)	gemeenteraming 2019 € 0,6
<u>Schadevergoedingen</u>	gemeenteraming 2019 € ??
37. Planschadevergoeding aan aanwonenden. De WOZ is fors gestegen en in het oude bestemmingsplan was misschien sprake van een Westtangent-tracé over het defensierrein, dus op ruime afstand van de A. Jacobslaan, in plaats van nu circa 25 m van de voorgevels met ondanks verhoging van het scherm onvoldoende geluidmaatregelen (>65 DB op de slaapverdieping) voor die woningen daar + extra overlast op 100m achter het scherm aan de oostzijde (Daam Fockemalaan).	
38. Omzet/winstderving van het brandstoftankstation op de Daam Fockemalaan gedurende circa 2 jaar.	
39. Omzet verlies Kabouterhut tijdens de bouw	
40 Planschade wegens afbreuk allure en monumentale kwaliteit , bereikbaarheid e.d. van OLV ter Eem/Amvest	
<u>Beheerkosten/overdracht N221 naar de Provincie</u>	
41. Onderhoud verhardingen, VRI's, fietsviaduct ed. afkoopsom € 1.788.547,- (excl. BTW)	afkoopkosten gemeente € 1,8 *
42. Onderhoud viaduct te betalen aan ProRail via provincie afkoopsom € 278.889,- (excl. BTW) .	afkoopkosten gemeente € 0,3 **

Gegoochel met cijfers

TOTAAL € 67,1 (taakstellend) + € 1,2 (ProRail) = € 68,3 ???	gemeenteraming 2019 € 68,3
<i>* Via gemeentelijke begroting Stedelijk Beheer gedekt</i>	
<i>**Blijkbaar gedekt via Restbudget Randstadspoor</i>	