

SSK ramingsmethodiek 2010 document AB 1668 104.102

U wordt straks bijgepraat over de werking van de SSK ramingsmethodiek, zodat ik mij kan bepalen tot het bij de Spoor Onderdoorgang Maarsbergen gebruikte document zoals hierboven beschreven.

In dit document zijn de opslagpercentages vastgelegd m.b.t. eenmalige kosten, algemene kosten, winstonslag (te berekenen over de begrote doorberekende directe kosten), maar ook opslagpercentages voor risico, engineering en projectbegeleiding Pro Rail, alsmede vastgoedkosten en overige kosten (beiden te verhogen met nader te noemen opslagpercentages).

Naast de beschrijving van de ramingsmethodiek is er nog een dwingende toevoeging namelijk dat het ontwerp, binnen een beperkt bouwvlak, moet voldoen aan desbetreffende CROW regels.

Aan de op 9 januari 2017 publiekelijk getoonde begroting "Om de West", werd het label gehangen "onderling vergelijkbaar en zelfde niveau" als de andere getoonde alternatieven..

Pas in de loop van 2018 blijkt dat "Om de West" niet voldoet aan het gros van terzake doende CROW regels, dat de in november 2016 verordonneerde politieke regels, gebaseerd op een "robuuste capaciteit en veiligheid", averechts werken en o.a. leiden tot een ontwerp met geforceerd afwijkende boogstralen, ongewenste verkanting en een vergelijkbaar met de kluifrotonde uit zijn krachten gegroeide turborotonde.

De uiteindelijk in oktober 2019 uitgebrachte audit door DTV bevestigt het voorgaande in hoge mate. ,

Tenslotte leiden ze in november 2018 tot grote veranderingen in de bestaande begroting en verandering van de vastliggende SSK ramingsmethodiek.

In november 2018 worden een aantal begrotingswijzigingen gepresenteerd, waarbij voor het geval dat dit directe kosten zijn, onduidelijk blijft of deze bedragen conform de SSK ramingsmethodiek nog moeten worden verhoogd met de bekende eerder genoemde toeslagen.

Dezelfde vraag resteert ook m.b.t. de reactie van de stuurgroep bij de besteding van de € 2.8 miljoen inpassingsmaatregelen.

Voor de begrotingswijzigingen en de besteding van beschikbare gelden m.b.t. de inpassingsmaatregelen geldt dat in de vergelijkende begroting "Dorpshuis" vrijwel alle nu genoemde inpassingen al waren benoemd en begroot.

De ook daarin opgenomen overkluizing, herinrichting centrum en verplaatsing bushalte is qua begroting helemaal verdwenen.

Tenslotte wordt in de zomernota gemeld dat inmiddels € 6.7 miljoen aan lopende kosten is voldaan. Wij merken hierbij op dat niet alle oude kosten zijn vermeld in de eerste vermelding in de specificatie "Onderhanden Werk" (26 oktober 2017) door toenmalig gedeputeerde mevrouw Verbeek. Ook de tussentijdse berichtgeving door huidig gedeputeerde Schaddelee lijkt niet alle oude kosten Pro Rail! te vermelden. Het komt ons ons onjuist voor dat deze voornamelijk oude kosten mee blijven draaien in de begroting en daar via de risicoreservering, mee blijven tellen.

Het lijkt voor de hand liggend dat deze kosten, deels al ontstaan in 2012/2013 en m.b.t. Pro Rail zeer uitgebreid t/m de contractafspraken in maart 2015, nu uit de begroting verdwijnen en als last worden meegenomen in de jaarrekening.

Onderstaand ter completering de omgerekende staafdiagrammen van resp. 9 januari 2017, aangevuld met de wijzigingen van 2018.

	09-01-2017	06-11-2018
Risico	5,93	15,26
Engineering	7,77	9,77
Overig	3,21	3,21
Vastgoed	2,04	2,79
Bouw	14,46	17,77
Kwalitatieve impuls	2,80	2,80
Totaal:	36,21	51,6

De hierin opgenomen risicopost beslaat nu wel een zeer bepalend deel van de begroting, zeker indien dit wordt vergeleken met de bouwkosten (waar ook al opslagen in zijn verwerkt).

Maarsbergen, 13 oktober 2020

R.Hartvelt