

Betuwroute als 'best practice'

BYLINE: Bent Flyvbjerg; Eddy Westerveld. Met de uitvoeringsfase van de lijn is juist een prestatie van formaat geleverd.

SAMENVATTING:

De **Betuwroute** is geen rampenproject, betogen Bent Flyvbjerg en Eddy Westerveld. Met de uitvoeringsfase van de lijn is juist een prestatie van formaat geleverd.

VOLLEDIGE TEKST:

De **Betuwroute** is het meest bediscussieerde en beschimpte Nederlandse project van het afgelopen decennium. Zo opent ook het hoofdartikel uit deze krant van 16 juni met de opmerking dat er "veel onaangenaams is te zeggen over de **Betuwroute**". Het project is in maatschappelijke beeldvorming synoniem geworden voor kostenoverschrijdingen en slechte projectbeheersing. Echter, als we echt iets willen leren van de ervaringen in dit grote project is het raadzaam om een onderscheid te maken tussen het besluitvormingsproces en de uitvoeringsfase. Analyse van de kostenontwikkeling toont aan dat de kostenoverschrijdingen tijdens de uitvoeringsfase van het project buitengewoon klein zijn en de projectbeheersing goed op orde is.

Afgelopen weekend is de **Betuwroute** geopend. Hiermee komt een einde aan de uitvoering van een project dat de afgelopen vijftien jaar het publieke bestel meermalen hevig heeft beziggehouden. Het project zou onder meer een eindeloze aaneenschakeling zijn van kostenstijgingen. De opening van de lijn vormt een goed moment om na te gaan of dit stereotype beeld wel terecht is.

Uit de rapportage van de Tijdelijke Commissie Infrastructuur van december 2004 valt op te maken dat de kosten voor de **Betuwroute** stevig zijn toegenomen in de besluitvormingsfase van het project tussen 1992 en 1996. De huidige kosten, 4,7 mld euro, staan inderdaad in schril contrast tot de 2,3 mld euro van het PKB1 (planologische kernbeslissing) uit 1992. Zelfs na correctie van inflatie is het project een stuk duurder geworden.

Redenen hiervoor zijn onder andere grote wijzigingen in het tracé en diverse maatregelen om de lokale inpassing te verbeteren. Van deze maatregelen kan achteraf worden afgevraagd of deze alle even goed zijn te verdedigen. Deze wijzigingen zijn tot stand gekomen in een turbulent maatschappelijk debat tijdens de besluitvormingsfase en uiteindelijk bekrachtigd door de Tweede Kamer die hiervoor de eindverantwoordelijkheid draagt. De negatieve beelden rondom de kostenontwikkeling in de besluitvormingsfase worden in de publieke opinie doorgetrokken naar de uitvoeringsfase. Onterecht, zo blijkt uit recent onderzoek door een van ons (Flyvbjerg) in opdracht van het ministerie van Verkeer en Waterstaat.

Uit het onderzoek blijkt dat de overschrijding in de uitvoeringsfase van het project na het tracébesluit uit 1996, slechts 2 procent bedraagt (zonder indexering). Dit is een bijzonder goed resultaat. Zeker als in ogenschouw wordt genomen dat internationaal vergelijkbare grote railprojecten gemiddeld een overschrijding kennen van circa 34 procent. De projectorganisatie **Betuwroute**, die verantwoordelijk was voor de bouw, heeft dus een prestatie van formaat geleverd. De maatschappelijke druk en de onderzoeken van de Rekenkamer en andere instanties, hebben een positieve bijdrage geleverd aan het goed inrichten van de kostenbeheersing.

Op dit moment kan de werkwijze worden bestempeld als 'best practice'. Veel van de nieuw ontwikkelde beheersingsconcepten bij de **Betuwroute** worden nu toegepast bij andere infrastructuurprojecten in Nederland. Daarnaast wordt een groot aantal van de bij de **Betuwroute** betrokken medewerkers gevraagd om bij andere projecten de ontwikkelde kennis toe te passen. De **Betuwroute** kan worden gezien als een leerschool op het vakgebied van de projectbeheersing.

Ook in Europees verband wordt er met veel belangstelling gekeken naar de wijze waarop de **Betuwroute** in staat is geweest de kostenoverschrijdingen bij de uitvoering te beperken. Het stereotiepe beeld dat de **Betuwroute** een

rampenproject zou zijn qua projectbeheersing is dus niet correct waar het de uitvoering betreft. Ook opmerkingen als 'indien marktpartijen de uitvoering van het project hadden aangestuurd, hadden er geen overschrijdingen plaats gevonden' missen hiermee hun grondslag.

De projectorganisatie van de **Betuweroute** heeft een prestatie van formaat geleverd. In dit verband wordt het voor alle betrokkenen hoog tijd om de beelden rondom de kostenbeheersing tijdens de uitvoeringsfase bij het project **Betuweroute**, eens grondig te herzien.

LOAD-DATE: June 19, 2007

LANGUAGE: DUTCH; NEDERLANDS

NOTES: Bent Flyvbjerg is hoogleraar op het gebied van Planning bij de afdeling Ontwikkeling en Planning van de Universiteit van Aalborg. Hij is tevens parttime hoogleraar Development of Large Infrastructure Projects aan de TU Delft. Drs. Eddy Westerveld is werkzaam als consultant bij AT Osborne en is onderzoeker aan de Erasmus Universiteit en bij Transumo.; Slechts 2 procent kostenoverschrijding is een bijzonder goed resultaat