

Onderwerp Beantwoording vragen ex art. 38 RvO gesteld door
de fractie van GroenLinks de heer H. Sietsma inzake
de stationstunnel Haren

Steller F. Kamminga

De leden van de raad van de gemeente Groningen
te
GRONINGEN

Telefoon 4765

Bijlage(n) 1

Ons kenmerk



Datum 15-05-2019

Uw brief van

Uw kenmerk -

Geachte heer, mevrouw,

Hierbij doen wij u toekomen ons antwoord op de door de heer H. Sietsma namens de GroenLinks fractie gestelde vragen ex art. 38 RvO over de realisatie van de stationstunnel in Haren. De brief van de vragensteller treft u als bijlage aan.

Inleiding

‘Station Haren verbindt’ is een gezamenlijk project van de voormalige gemeente Haren, ProRail, regio Groningen-Assen, provincie Groningen, het Rijk en Nederlandse Spoorwegen. Met dit project wordt het hele stationsgebied gemoderniseerd. Een nieuw P+R-terrein is al in gebruik. Daarnaast komen er meer fietsenstallingen, de omgeving wordt aangepakt en het station wordt verbeterd met onder andere een veilige toegang, een aangzamere wachtruimte en twee liften.

Voetgangers en fietsers gaan er flink op vooruit in Haren. De nieuwe, moderne tunnel bij het station zorgt voor een veilige verbinding tussen het westelijk deel van Haren en Oosterhaar. Voor de realisatie van deze tunnel is een objectovereenkomst gesloten met ProRail. In deze overeenkomst zijn zaken vastgelegd, zoals de inhoud van het werk, kostenposten, budgetten, risico's, verantwoordelijkheden en procedures.

Met het sluiten van deze overeenkomst gaf de voormalige gemeente Haren ProRail de opdracht om de gewenste onderdoorgang, het station en het aangepaste voorplein te realiseren. Zij kon hiervoor niet zelf opdrachtgever zijn, omdat ProRail bij wet als enige partij werken aan het spoor mag (laten) verrichten. Met de overeenkomst is vastgelegd welke uitgangspunten

daarvoor gelden en onder welke voorwaarden deze opdracht aan ProRail is verstrekt. De gemeente was, als opdrachtgever, hierbij volledig rekening- en risicodragend voor de realisatie van dit project. Dit geldt overigens voor alle contracten die ProRail met sluit met derde partijen.

Financiële haalbaarheid

Om de objectovereenkomst te kunnen ondertekenen en de aanbesteding te starten, eist ProRail een sluitende businesscase. Omdat sprake is van een zogenaamd ‘derdenwerk’ voert ProRail de regie over de realisatie voor rekening en risico van de gemeente. De gemeente diende dan ook een garantie af te geven voor de geraamde kosten en de daarbij behorende risico's. Daarvoor moest er zekerheid bestaan of de realisatie past binnen de financiële kaders.

Na diverse versoberingen lagen de geraamde kosten binnen het beschikbare budget van € 5,2 miljoen. Op basis hiervan is door ProRail een aanbesteding opgestart.

Planning

De bouw van de tunnel is gestart in het voorjaar van 2018. Door tegenslag met het plaatsen van de oorspronkelijke 3 tunneldekken is het werk uitgelopen. Inmiddels zijn alle tunneldekken geplaatst en is de realisatie van de vloeren en wanden en de afwerking in volle gang. De verwachting is dat het werk in de zomer van 2019 kan worden afgerond.

Vragen fractie GroenLinks

De fractie van GroenLinks heeft ex art. 38 van het RvO vragen gesteld

1. Is het college op de hoogte gesteld van de vertraging? Zo ja: wanneer en waarom zijn de omwonenden en de raad hiervan niet op de hoogte gesteld?

Nee, het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Groningen is niet rechtstreeks door het college van de voormalige gemeente Haren op de hoogte gesteld van de vertraging.

Medio oktober 2018 ontving het college van de voormalige gemeente Haren van ProRail de kwartaalrapportage en de nieuwe planning voor de realisatie van de tunnel. De betrokken bestuurders zijn hierover geïnformeerd, maar de rapportage is niet meer in het college van de voormalige gemeente Haren behandeld.

De financiële gevolgen van de vertraging zijn wel meegenomen in de overdracht. Bij de financiële afsluiting en overdracht van Haren naar Groningen zijn de financiële consequenties van deze vertraging ook verwerkt in de besluitvorming rondom de herziening grondexploitatie. Op deze wijze is in eerste instantie het demissionaire en in tweede instantie het college van de nieuwe gemeente Groningen geïnformeerd over de financiële gevolgen.

De omwonenden zijn niet actief geïnformeerd. Wel is op de website van ProRail melding gemaakt van de vertraging.

2. *Heeft de vertraging te maken met de kostenoverschrijding van 1,7 miljoen waarvan het college gewag maakt bij de laatste rapportage van de grondexploitaties.*

Er is nu, feitelijk, nog geen sprake van een kostenoverschrijding. In de kwartaalrapportage van oktober 2018 gaf ProRail echter wel aan dat de risico's in het project waren toegenomen. Naar aanleiding hiervan is een nieuwe inschatting gemaakt van de maximaal te verwachten meerkosten. Het gaat dus om een bijstelling van de verwachting. De feitelijke kostenoverschrijding is nog niet duidelijk en kan daar vanaf wijken.

Zoals eerder in deze brief benoemd, draagt de gemeente het financiële risico in dit project, maar niet alle meerkosten komen voor rekening van de gemeente. Daarvoor geldt een onderscheid:

- Meerkosten in de realisatie als gevolg van de vertraging (zoals extra kosten voor een extra buitendienststelling van het treinverkeer) komen voor rekening van de aannemer.
- Meerkosten van ProRail omdat er langer / meer begeleiding van het project noodzakelijk is, komen voor rekening van de gemeente.
- Regulier meerwerk; extra kosten als gevolg van wijzigingen in de uitvoering van het project of tegenvallers, worden beoordeeld op rechtmatigheid en doelmatigheid (deze meerkosten hebben dus geen relatie met de vertraging).

De meerkosten die nu de mogelijke kosten overschrijding veroorzaken, bestaan uit de kosten van het (reguliere) meerwerk van de aannemer en de meerkosten van ProRail voor de begeleiding.

ProRail toetst op dit moment de ontvankelijkheid van de meerwerkclaim(s) van de aannemer en hebben daarnaast aangegeven welke meerkosten zij zelf verwachten te moeten maken voor de langer durende begeleiding.

Op ons verzoek van de voormalige gemeente Haren heeft ProRail een toelichting gegeven op de kwartaalrapportage en heeft Trip Advocaten onderzocht of we akkoord moesten gaan met de consequenties hiervan. Uit deze toelichting en het onderzoek is gebleken dat het een redelijke opzet betreft en een en ander conform de door de voormalige gemeente Haren ondertekende overeenkomst verloopt.

3. *Wat is de oorzaak van deze vertraging? Heeft dit te maken met onervarenheid van aannemer Reimert met rail-infra-projecten?*



Tijdens de eerste buitendienststelling van het treinverkeer, kreeg de aannemer te kampen met materieelpech. Als gevolg hiervan is het niet gelukt de oostelijke tunneldelen te plaatsen. De vertraging heeft geen andere oorzaken.

4. Is er een nieuwe planning en opleverdatum bekend? Kunt u bevorderen dat omwonenden op de hoogte worden gesteld van de actuele planning.

Zoals ons nu bekend is, zullen de werkzaamheden rond de bouwvak 2019 afgerond worden. ProRail zal de direct aanwonenden begin mei schriftelijk informeren over de planning en uitvoering van de werkzaamheden.

Wij vertrouwen erop u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

Met vriendelijke groet,
burgemeester en wethouders van Groningen,

de burgemeester,
Peter den Oudsten

de secretaris,
Diana Starmans

Deze brief is elektronisch aangemaakt en daarom niet ondertekend.