



Onderwerp **Groningen Spoorzone, afhandeling indexering en prijsstijgingen met dekkingsvoorstel**

Dossiernummer	K1536	Wettelijke/bestuurlijke uiterste	
Documentnummer	2024-034808	beslisdatum Provinciale Staten	24-04-2024
Datum GS	26-03-2024		
Behandelaar	T. van der Velde		
Telefoonnummer	050-316 4235/ 06 51530846		

Aanleiding

Vergelijkbaar met alle grote infrastructurele projecten heeft ook het project Groningen Spoorzone te maken met exorbitante prijsstijgingen en vertragingen als gevolgen van COVID19 en de oorlog in Oekraïne. U bent eerder in de najaarsmonitor 2023 geïnformeerd over de mogelijke financiële gevolgen hiervan.

In de afgelopen periode hebben wij gesprekken gevoerd met ProRail en zij met haar aannemers. De afgelopen maanden zijn gebruikt om inzichtelijk te krijgen wat de daadwerkelijke financiële gevolgen van COVID19 en de oorlog in Oekraïne zijn en wie verantwoordelijk is voor het dekken van het ontstane tekort. Een deel van het ontstane tekort is voor rekening risico van de aannemers. Echter in lijn met de gemaakte afspraken in het convenant RSP/ZZL (Regiospecifiek Pakket Zuiderzeelijn) is de provincie Groningen risicodragers van het project Groningen Spoorzone en is een deel van de extra kosten voor rekening van de provincie.

In dit voorstel informeren wij u over de achtergronden, ingediende verzoek van de meerkosten en de daarbij behorende dekkingsvoorstel. Zodat we het project met een gezond financieel projectbudget kunnen voortzetten en in 2026 kunnen opleveren.

Beslispunten

1. Instemmen met het beschikbaar stellen van een extra budget voor het project Groningen Spoorzone voor een bedrag van €18,4 miljoen.
2. Instemmen met het daarbij behorende dekkingsvoorstel.
3. De begroting van baten en lasten te wijzigen conform de als bijlage bijgevoegde 3e Wijziging van de Begroting 2024.

Argumenten

1. *Contractueel onvoorziene omstandigheden Prorail - Strukton Civiel*

1. Bouwtijd

Er zijn vertragingen en inefficiëntie-kosten opgetreden tijdens de voorbereiding van de uitvoering als gevolg van de toen geldende beperkende COVID19 maatregelen. Hierdoor zijn in de cruciale opstartfase van het project de werkzaamheden op afstand en op diverse verschillende plekken uitgevoerd, waardoor onderlinge samenhang, afstemming en uitwerking van het ontwerp onvoldoende mogelijk was. Door deze langere en inefficiënte

voorbereidingsfase van de aannemers, werd een aantal treinvrije periode niet gehaald. Waardoor werkzaamheden opgeschoven in tijd ([brief GS d.d. 24 december 2021](#) en [brief GS d.d. 06-07-2022](#)). Daarnaast waren leveringsproblemen van invloed op de planning en prijsstijgingen als gevolg van o.a. de situatie met Oekraïne aan de orde.

2. Indexeringsregeling

Het project Spoorzone kent een zogenaamde indexeringsregeling. Hiermee wordt 70% van de aanneemsom geïndexeerd (huidige contract). Het overige merken wij aan als aannemersrisico. Afgesproken is dat over de ontstane verlengde bouwtijd, indexatie over 70% van de kosten plaatsvindt.

3. Ontwerp gerelateerde kosten

Dit betreft de effecten in tijd en uitvoeringskosten als gevolg van COVID19 maatregelen. Integraliteitsknelpunten die in de voorbereidingsfase zijn ontstaan hebben gevolgen in de realisatiefase. Door deze integraliteits-issues zijn ontwerpen te complex geworden, waardoor er in de realisatiefase knelpunten of te dure (tijdelijke) oplossingen nodig waren. Daarnaast is, waar mogelijk, door inzet van extra personeel en aanvullende maatregelen volop doorgewerkt.

2. *Contractueel onvoorziene omstandigheden Prorail - Strukton Rail*

Naast de overeenkomst voor de realisatie Hoofdstation (stationscontract) is er ook een overeenkomst voor de spoorse infra (Rail contract). De opdrachtnemer van deze laatste overeenkomst is Strukton Rail. Deze aannemer heeft ook te maken met de in het project ontstane vertraging. Ook deze aannemer heeft hiervoor een verzoek voor aanvulling budget bij ProRail neergelegd.

3. *Voorstel tot afhandeling verzoeken Strukton Civiel & Rail (sub 1 en 2)*

- Compensatie voor een gedeelte van de langere bouwtijd en extra inspanningen bij Strukton Civiel.
- Het aanpassen van de contractuele mijlpalen. Hiermee vervallen de al opgelegde boetes. Bij deze nieuwe mijlpalen zijn alle contractuele voorwaarden volgens het contract ongewijzigd van toepassing:
 - o Het boetebeding is van toepassing op de nieuwe mijlpalen;
 - o De contractuele indexeringsregeling loopt door tot aan de nieuwe opleveringsmijlpaal op 22 juni 2026.
- Verlengen indexering regeling op de beide contracten.
- De Strukton groep N.V. staat garant voor het project en voor de dochterondernemingen Strukton Civiel en Strukton Rail.
- Alle nieuwe en aanvullende afspraken worden vastgelegd in een door ProRail op te stellen Vaststellingsovereenkomst (VOK).

Kanttekeningen

1. *Meerkosten fietstunnel*

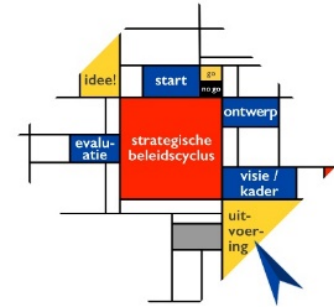
De aanvullende financiering i.v.m. meerkosten voor de fietstunnel vanuit de gemeente Groningen is nog niet bevestigd. De gesprekken hierover zijn nog gaande.

2. Onvoorziene omstandigheden

Met het beschikbaar stellen van het aanvullende budget en het vastleggen van de aanvullende afspraken met de beide aannemers en een garantstelling van Strukton groep n.v. worden door ProRail vastgelegd in een vaststellingsovereenkomst. Hiermee wordt er een gezonde basis gelegd voor het voltooiën van het project Groningen Spoorzone. Nieuwe onvoorziene omstandigheden kunnen altijd optreden, al wordt de kans hierop met de voortgang van het project steeds kleiner.

Rol PS

Op 11 maart 2015 hebben uw Staten het realisatiebesluit (voordracht 4/2015, nr. 2015-01707) voor het Project Groningen Spoorzone genomen. Aansluitend hierop heeft u op diverse momenten besluiten genomen over het project en bent u geïnformeerd over scope, financiën en planning (o.a. in de Najaarsnota 2016 en per brieven met nummers [2017-106.420/50/A.14](#); [2018-038.883/25/V2](#); [2019-041172/21/V2](#)).



Dit RSP-project valt onder het deelprogramma Publieke Mobiliteit binnen het programmaplan Bereikbaarheid in de begroting. Het project bevindt zich in de realisatiefase. Voor de realisatie van het project hebben wij een Realisatieovereenkomst afgesloten met onze projectpartners.

In lijn met de gemaakte afspraken in het convenant RSP/ZZL is de provincie Groningen risicodrager van het project Groningen Spoorzone en is een deel van de extra kosten voor rekening van de provincie.

In het kader van uw budgetrecht en onze actieve informatieplicht informeren wij u over de huidige stand van zaken en vragen wij u om extra middelen beschikbaar te stellen.

Financiële gevolgen

Het huidige projectbudget voor de betreffende stations- en spoorse werkzaamheden is € 348,6 miljoen bij een prognose eindstand van € 340,7 miljoen. Het geprognostiseerde budgetoverschot zonder rekening te houden met de meerwerk verzoeken is hiermee op dit moment € 7,9 miljoen. Naast de eerdergenoemde claims is sprake van enkele wijzigingen in de projectraming. Daarnaast kunnen enkele bestaande risicoreserveringen in de projectraming komen te vervallen, waarbij budget beschikbaar komt om deze beide verzoeken financieel af te handelen.

Het gaat hierbij om de volgende bedragen:

Onderwerp	Bedrag (€ miljoen)
Indirecte meerkosten Covid-19	8,8
Indexeringsregeling 70%	19,6
Ontwerp gerelateerde kosten	5,6
Totaal	34,0
Af: reeds betaalde indexering en nog te verwachten budgetindexering	9,0
Saldo (incl. afronding)	25,1
Af: beschikbare budget ruimte	7,9
Saldo (incl. afronding)	17,2
Overige wijzigingen o.a. extra buskosten	1,2
Verwacht tekort	18,4

Noot: voor dit project geldt dat er in het contract een indexeringsregeling is opgenomen voor 70% van de aanneemsom.

In aanvulling op de budgetruimte van € 7,9 miljoen is er een extra dekking ter hoogte van € 18,4 miljoen nodig. Hierbij wordt opgemerkt dat er bewust voor is gekozen geen onttrekking te doen uit het projectbudget beschikbare post onvoorzien van € 4 miljoen. Doel is om het project na afwikkeling van deze verzoeken met een robuuste projectfinanciering te vervolgen.

Voorziene dekking

Voorgesteld wordt om de extra benodigde financiering van € 18,4 miljoen op de volgende wijze te dekken:

Bron	Bedrag (€ miljoen)
Reserve risico's bij uitvoering van infrastructurele projecten	6,51
Reserve investeringen in infrastructuur (iii)	0,69
Vrijval binnen programma RSP	7,60
Aanvullende bijdrage gemeente i.v.m. fietstunnel ¹⁾	3,60 ²⁾
Totaal	18,40

Noot 1): Betreft de fors gestegen bouwkosten voor de fietstunnel onder het hoofdstation, scope gemeente Groningen.

Noot 2): Momenteel zijn wij nog in gesprek met de gemeente Groningen over gemeenschappelijke financiële opgaven. Zolang hierover nog geen afspraken zijn gemaakt, worden de meerkosten van de fietstunnel ten laste gebracht van de reserve risico's bij uitvoering van infrastructurele projecten.

Binnen de reserve risico's bij uitvoering van infrastructurele projecten is in het verleden een pot van € 10 miljoen gevormd voor prijscompensatie voor exorbitante prijsstijgingen. Hiervan wordt € 1,86 miljoen ingezet voor het project Spoorzone. Het restant van het dekkingsbedrag van € 6,51 miljoen komt uit de vrije ruimte van genoemde reserve. Een vergelijkbaar potje voor prijscompensatie is gevormd binnen de reserve iii (totale omvang € 3,50 miljoen), hiervan wordt € 0,69 miljoen ingezet voor Spoorzone. De restantdekking van € 7,60 miljoen komt uit vrijval binnen het RSP-programma.

Overige financiële gevolgen

Daarnaast is er binnen dit project sprake van meerdere prijsstijgingen voor o.a. de perronkappen, leverantie wissels en directieleveranties (o.a. liften en roltrappen) vanuit ProRail. Hiervoor is afgesproken dat ProRail deze extra kosten voor haar rekening neemt.

Beknopte achtergrond project

Het project Groningen Spoorzone is binnen de provincie Groningen het hart van het spoorse Programma Noord Nederland. Het project maakt de realisatie van de 2^e sneltrein Groningen - Leeuwarden; de sneltrein Groningen - Winschoten; bouwstap 1 van de Wunderline en de doorkoppeling van de regionale treindiensten mogelijk. Ook zorgt het project ervoor dat de grootste bushalte/hub in onze provincie veiliger, efficiënter en toegankelijk wordt.

Project Groningen Spoorzone is een samenwerking tussen ProRail, de Nederlandse Spoorwegen, het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, gemeente Groningen en de provincie Groningen. Deze partners zijn een Realisatie Overeenkomst (ROK) aangaan. ProRail is opdrachtgever richting de beide aannemers, Strukton Civiel en Strukton Rail, die de contracten hebben aangenomen.

De werkzaamheden bestaan o.a. uit forse aanpassingen aan de sporen en perrons, het aanleggen van een voetgangerstunnel, een busonderdoorgang en een fietstunnel met een nieuwe ondergrondse fietsenstaling. Tussen station Groningen en station Groningen Europapark is een vierde spoor aangelegd en het oude opstel terrein aan de achterkant van het station is ondertussen verhuisd naar het opstel terrein De Vork in Haren. Op de plek van het voormalige opstel terrein maakt de gemeente een plan voor een nieuw stukje stad met ruimte voor wonen, werken en verblijven. Ook het verplaatsen van het busstation naar de zuidzijde maakt hiervan onderdeel uit

Participatie

Tijdens de bouw worden belanghebbenden en omwonenden regelmatig geïnformeerd over de voortgang, fasering en mogelijke tijdelijke overlast die wordt veroorzaakt door de werkzaamheden. Bijvoorbeeld tijdens inloopavonden, keukentafelgesprekken en rondleidingen in het (project-) gebied.

Advies

Wij stellen u voor het in ontwerp bij dit statenvoorstel opgenomen besluit vast te stellen.

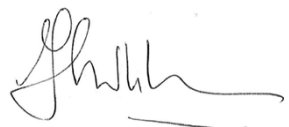
Groningen, 26 maart 2024

Hoogachtend

Gedeputeerde Staten van Groningen:



René Paas, voorzitter



Hans Schrikkema, secretaris