

# Heerlen

## raadsinformatiebrief

burgemeester en wethouders

Datum:  
12-11-2013

Reg. nr. Decos:  
BWV-13000515

Reg. nr. DocMan

**Onderwerp:**

Voortgangsrapportage Maankwartier

**Voorstel:**

De raad te informeren over de voortgang van het Maankwartier middels onderstaande notitie.

Auteur:  
Elvira Ingenhoven

Afdeling:  
33.02.1  
Projectontwikkeling

Telefoonnummer:  
045-5604391

Mede-auteur:

Openbaarheid:  
Niet Openbaar

Ambt. Opdrachtgever:  
D. Schipperheijn

Portefeuillehouder:  
B. Braeken

Accorderen door  
directie:  
Nee

Persbericht: Nee

# Heerlen

pagina 1/6

## raadsinformatiebrief

Heerlen,  
12-11-2013

Registratienummer:  
BWV-13000515

Auteur:  
Elvira Ingenhoven

Afdeling:  
33.02.1 Projectontwikkeling

Telefoonnummer:  
045-5604391

Mede-auteur:

### Onderwerp

Voortgangsrapportage Maankwartier

### Samenvatting

Sinds de vorige voortgangsrapportage zijn de liggers van de plaat gelegd binnen de gestelde termijn, kreeg het omgevingsmanagement vorm en kregen we verlenging van de EFRO termijn. In deze raadsinformatiebrief wordt dieper ingegaan op de actualiteit rondom de realisatie van de plaat. De opdracht voor het project Maankwartier vanuit de gemeenteraad is helder, er zijn afspraken gemaakt over tijd, kwaliteit en ook over geld. De maximale gemeentelijke bijdrage is vastgesteld. Daar sturen wij op. Zoals gemeld in de vorige voortgangsrapportage heeft het project te maken met meerwerkkosten bij de realisatie van de 'plaat'. Vanaf het moment dat dit bekend werd is hard gewerkt aan het helder krijgen, en beheersen van de risico's, met name die van deze meerkosten. Het totaal van de geïnventariseerde en geprognoseerde meerkosten is 8,5 miljoen euro. Het staat voor ons vast dat niet al die meerkosten voor onze rekening zijn. Om binnen de afspraken met de gemeenteraad te blijven volgen we een aantal sporen: we analyseren de meerkosten en de vraag wie deze moet gaan betalen. We zetten in op het zoveel mogelijk voorkomen van nieuwe meerkosten en proberen meer geld binnen te krijgen. Het uitgangspunt van de gemeente is en blijft dat het gemeentelijk aandeel niet de door de raad vastgestelde maximale gemeentelijk bijdrage overschrijdt.

### I. Inleiding

Conform Raadsvoorstel 2010/30190 is besloten de Raad per half jaar te informeren over de stand van zaken omtrent het project Maankwartier. De vorige rapportage heeft u in mei ontvangen en besproken. Eerst geven wij inzicht in de voortgang van het project. Vervolgens gaan wij in op het in de vorige voortgangsrapportage genoemde onderzoek van een externe deskundige naar de "projectfinancien/risico's, de facturering en meldingen van de ProRail en de gemaakte afspraken". Tot slot wordt aangegeven welke acties lopen en wat de gemeentelijke uitgangspunten zijn, daarbij wordt ook aangegeven wat de belangrijkste risico's en de bijbehorende beheersmaatregelen zijn.

Ter verduidelijking willen wij opmerken dat het totale project Maankwartier, met een investeringsvolume van ongeveer 160 miljoen euro diverse onderdelen kent. Het onderdeel dat de Gemeente Heerlen coördineert en waarover uw gemeenteraad een grondexploitatie heeft vastgesteld in oktober 2012 betreft 50,5 miljoen euro van die eerdergenoemde 160 miljoen euro. Het Gemeentelijk deel bestaat vervolgens uit een aantal subonderdelen zijnde de 'plaat' (de grootste opgave, ook financieel, deze is in afronding), het definitieve station (ook bekend onder de naam 'KOSSSSS', is in voorbereiding in nauw overleg met NS en Prorail), Bouwdeel J (overgang van de 'plaat' naar Noord, inclusief de stijgpunten vanaf het busstation), de stijgpunten naar de plaat aan de zuidzijde en de inrichting van de openbare ruimte.

### II. Voortgang sinds mei 2013

Het belangrijkste feit is dat de 'plaat' is gelegd in de treinvrije periode die sowieso moest plaatsvinden in verband met het vernieuwen van een aantal spoorwissels. Een belangrijke mijlpaal is hiermee gerealiseerd en een groot risico is daarmee komen te vervallen. Zowel op de passerelle van het tijdelijk station als op de speciaal aangelegde uitkijkpost was veel belangstelling voor het inhijzen van de betonnen liggers die de plaat vormen. De komende weken wordt gebruikt om de

'plaat' verder af te werken zodat de oplevering in het eerste kwartaal van 2014 kan plaatsvinden. Daarna kunnen onze partners beginnen met de voorbereidingen voor de bouw op de plaat.

Ook op het terrein-noord is veel activiteit en is na een periode van graven nu de fase van de opbouw begonnen en zichtbaar in de vorm van de eerste vloer die is gestort en gevlinderd. De parkeergarage is op dit moment verder in aanbouw. Aan de zuidzijde is in augustus een palenwand geplaatst die nu ook een gedeelte van de 'plaat' draagt.

Het omgevingsmanagement komt goed op gang. In 2013 zijn ondernemersavonden gehouden, zijn werkgroep bijeenkomsten gehouden met ondernemers uit de omgeving, is een omgevingsmanager gestart als direct aanspreekpunt voor de omgeving en is een uitkijkplatform gemaakt. Daarnaast zijn diverse maatregelen uitgevoerd in de openbare ruimte om de ondernemers tegemoet te komen, om de bereikbaarheid te verbeteren en om de uitstraling van de omgeving te versterken. Over de activiteiten in het kader van omgevingsmanagement heeft de commissie ES een aantal weken geleden een uitgebreider overzicht ontvangen.

Op het gebied van subsidies kunnen wij melden dat de schriftelijke bevestiging van de verlenging van de EFRO termijn tot 31 december 2015 bij ons is binnengekomen. Inmiddels is ook bekend dat het definitieve besluit over de hoogte van de bijdrage uit de regiodialoog nog dit jaar zal plaatsvinden waarbij wij er van uitgaan dat het eerder in de regiodialoog opgenomen bedrag definitief wordt vastgesteld.

De klacht die namens NSI is ingediend bij de Europese Commissie over de vermeende staatssteun aan Weller en NS-Poort voor het project Maankwartier wordt door de Europese Commissie als ingetrokken beschouwd omdat de klager geen nieuwe informatie heeft verstrekt.

In oktober hebben wij de vacature projectdirecteur Maankwartier kunnen invullen. De nieuwe projectdirecteur heeft de nodige ervaring met spoorse projecten en heeft vaker gewerkt met de partijen NS en Prorail waar wij in het Maankwartier ook mee te maken hebben.

### **III. Onderzoeksrapport Tauw, meerwerk en oplossingsrichtingen**

In oktober 2012 heeft de gemeenteraad de grondexploitatie van het project Maankwartier vastgesteld. Een maand later ontdekten wij via een kwartaalrapportage van onze opdrachtnemer Prorail dat er substantiële kostenoverschrijdingen plaatsvonden op het projectdeel 'plaat'. Op dat moment was niet bekend wat de oorzaak was van deze overschrijdingen en dus ook niet voor wiens rekening deze zouden komen. De gemeente is vervolgens op zoek gegaan naar een deskundige op het gebied van spoorse projecten die ons zou kunnen bijstaan op het moment dat de facturen zouden binnenkomen.

Begin 2013 is opdracht gegeven aan bureau Tauw om de diverse overeenkomsten tussen projectpartners door te lopen en de kostenramingen na te lopen. Het bureau heeft de gemeente ook bijgestaan toen de eerste facturen van Prorail binnenkwamen en bleek dat het onderscheid tussen regulier werk en meerwerk onvoldoende zichtbaar was op de facturen. Bureau Tauw heeft meegewerkt aan de analyse van de facturen en onderliggende stukken zodat in overleg met Prorail nog vóór de zomer betaling voor het uitgevoerde reguliere werk op basis van aangepaste facturen kon plaatsvinden. Parallel aan het onderzoek en de inhoudelijke ondersteuning heeft bureau Tauw ook het proces van de actualisatie van het risicodossier gecoördineerd. Door de concrete ondersteuningsactiviteiten is de oplevering van de onderzoeksrapportage helaas vertraagd en op dit moment nog niet beschikbaar. Zo gauw dit wel het geval is zullen wij de gemeenteraad daarover informeren. Hoewel de rapportage nog niet af is willen wij de gemeenteraad, vooruitlopend op de rapportage van Tauw, informeren.

Onze inventarisatie van de mogelijke meerkosten is gestart vanuit de ambitie om alle meerkosten in beeld te krijgen en vervolgens pas te gaan kijken voor wiens rekening die zijn. Wat betreft de inventarisatie van de meerkosten is het van belang om te weten dat er twee soorten meerkosten zijn. Meerkosten die al zijn gemaakt en meerkosten die naar verwachting nog zullen komen. In alle gevallen betreft het meerwerk dat 'onvermijdelijk' is aangezien meerkosten die te voorkomen waren/zijn ook daadwerkelijk zijn voorkomen. De uitkomst van de inventarisatie van bestaande meerwerkkosten en de prognose van de onvermijdelijke meerwerkkosten in de toekomst is een totaalbedrag van 8,5 miljoen euro. Wij zijn samen met de projectpartners net begonnen met het proces van 'toewijzen' van de uitgezochte punten.

Daar waar het gaat om specifieke wensen van een der partijen is het duidelijk. Daar waar de oorzaak ligt in fouten van een van de partijen ligt het ingewikkelder (schuld, aansprakelijkheid, gevolgcosten) en kunnen er discussies ontstaan. Nog complexer wordt het op het moment dat het gaat om de meerkosten als gevolg van de Design & Construct (D&C) aanpak. Mede daarom is er in overleg met Prorail vooraf een post onvoorzien van 15% opgenomen in het project. In het geval de kosten verder stijgen, wat hier het geval is, en deze niet eenvoudig toe te wijzen zijn op basis van wensen of fouten, zullen opdrachtgever (gemeente) en opdrachtnemer (Prorail) in overleg tot een oplossing moeten komen. Daar zijn wij nu mee bezig. Prorail mag overeenkomstig de beheerconcessie geen risico lopen bij werken voor derden. Dit gaat er wel van uit dat Prorail zich steeds als goed lasthebber of opdrachtnemer jegens de gemeente gedraagt. Indien er door ProRail in die hoedanigheid een wanprestatie wordt geleverd kan Prorail door de gemeente aansprakelijk gesteld worden. Die optie staat formeel nog open. In de huidige situatie hebben Prorail en gemeente echter geconstateerd dat er sprake is van een gezamenlijk probleem en dat er alles aan gedaan moet worden om tot een gezamenlijke oplossing te komen.

Om te voorkomen dat er na het oplossen van het huidige financiële probleem nog meer problemen volgen wordt ook bekeken welke afspraken vooraf gemaakt kunnen worden over eventuele nieuwe tegenvallers binnen de projectonderdelen die Prorail als opdrachtnemer van de Gemeente uitvoert binnen Maankwartier. Indien de grondexploitatie moet worden aangepast moet ons uitgangspunt zijn dat wij dat als Gemeente nog maar één keer doen. Daarnaast is reeds afgesproken dat deelprojecten die nog lopen of binnenkort gaan starten scherper en op een hoger niveau worden bewaakt, zowel binnen de gemeente als bij Prorail. Feitelijk gaat dit in relatie tot Prorail uitsluitend om de deelprojecten 'plaat' en 'KOSSSSS'. Bewaking van voortgang en risico's op tijd, geld en kwaliteit. Zo wordt er bijvoorbeeld nu al vaker gebruik gemaakt van het samen opvragen van een second opinion bij kostenramingen van derden.

Het onderzoeksrapport dat nog moet komen zal verder ingaan op wat er is gebeurd en gedaan (tijdslijn), wat de afspraken zijn (contractuele verhoudingen) en wat de 'best case', 'real case' en 'worst case' scenario's zijn (financiën). Aangezien de scope van het onderzoek loopt tot eind augustus zal het rapport wat betreft kostenramingen en de voortgang van de gesprekken met Prorail achterhaald zijn maar op de twee andere punten zeker relevant zijn.

Behalve het inventariseren, uitdiepen en verdelen van de financiële pijn zijn wij ook gaan kijken hoe wij een gemeentelijk aandeel van de meerkosten mogelijk kunnen financieren. Daarbij hanteren wij nog steeds hetzelfde uitgangspunt van de maximale gemeentelijke bijdrage zoals vastgesteld door de gemeenteraad.

Daarvoor volgen wij grofweg drie sporen:

*(i) Minder uitgeven*

De sturing op de (kosten van de) uitvoering is sinds de kwartaalrapportage van eind 2012 zowel bij de gemeente als bij Prorail opgeschaald. Aankondigingen van meerwerk, ook wel 'Verzoeken tot wijziging' (VTW's) genoemd, van de onderaannemers van Prorail worden nog scherper gecontroleerd op legitimiteit in relatie tot het contract, nut & noodzaak maar ook op het kostenniveau. De diverse projectonderdelen van Maankwartier waar de gemeente bij betrokken is zijn gebaseerd op kostenramingen. Deze kostenraming worden nauwkeurig doorgenomen om te bezien waar er mogelijkheden zijn om kosten te besparen.

Waar wij twifelen worden samen second opinions opgevraagd en worden opdracht zo veel als mogelijk op besteksniveau uitgewerkt. Vanzelfsprekend mag er op de constructie en veiligheid absoluut niet bezuinigd worden. Uitgangspunt is verder dat de kernwaardes en de uitstraling van het project niet mogen worden aangetast. Het beeldkwaliteitsplan dat als bijlage bij het Bestemmingsplan heeft gezeten is wat dat betreft leidend. Op het moment dat het toch nodig zou zijn om aan de kernwaardes of de uitstraling te tornen dan vereist dat instemming van de gemeenteraad. Dat is nu niet aan de orde.

Binnen het project Maankwartier zijn ook in de planningsfase afspraken gemaakt met andere partijen, zoals de Nederlandse Spoorwegen. Het project is inmiddels in uitvoering en er ontstaat een steeds scherper beeld van de kosten. Naast de eerder genoemde meerkosten zijn er ook gevallen waar wellicht over minderkosten afspraken gemaakt kunnen worden. Samen met onze partners bekijken wij of de gemaakte afspraken nu nog reëel en redelijk zijn.

#### (ii) Meer binnenkrijgen

Zowel de regiodialoog (Regio Parkstad & Provincie) als EFRO dragen financieel bij aan het Maankwartier. Beide subsidieverstrekkers hebben wij inmiddels geïnformeerd over de mogelijke kostenoverschrijding en gevraagd of zij bereid zijn hun bijdrage te verhogen. In het geval van EFRO is gesteld dat wij met een aangepaste projectbegroting kunnen komen en op die manier een aangepaste aanvraag kunnen doen. Wat betreft de regiodialoog zal een nieuwe projectbegroting te laat zijn aangezien de regiodialoog de komende weken financieel wordt afgewikkeld. Om die reden zijn wij bestuurlijk in gesprek met de Provincie Limburg om te bekijken of een aanvullende bijdrage in andere vorm mogelijk is.

#### (iii) Beheersen risico's

Het beheersen van de risico's was, is en blijft prioriteit. Daarom bespreken en actualiseren wij regelmatig de risico's in het projectteam, de stuurgroep en het College. Deze zomer is het gemeentelijke risicodossier geactualiseerd. De vijf belangrijkste risico's die daaruit naar voren kwamen en de bijbehorende beheersmaatregelen waren:

a) Verdeling geïnventariseerde en geprognosticeerde meerwerkkosten  
Zoals beschreven onder 'minder uitgeven' en de uitleg over het toewijzen van meerwerkkosten onder de projectpartners doen wij er alles aan om het gemeentelijke deel te beperken door de kosten vooral daar neer te leggen waar ze horen op basis van wensen of fouten en indachtig de risicoverdeling die ProRail ten behoeve van de gemeente met de aannemer is overeengekomen. Wij proberen hierbij juridische geschillen te voorkomen maar sluiten deze niet uit. Daarnaast willen wij 'meer binnenkrijgen', in dat geval stijgt zowel de inkomsten- als de uitgavenkant van de grondexploitatie en blijft de gemeentelijke bijdrage binnen het vastgestelde maximum.

b) Aanvullende meerwerkkosten  
Zoals beschreven bij 'minder uitgeven' is de controle van de VTW's opgeschaald en is de communicatie tussen opdrachtgever, opdrachtnemer en aannemer geïntensiveerd. Er wordt niet alleen beter gestuurd op het voorkomen van VTW's maar ook op het beperken van de kosten en de gevolgen van eventuele

VTW's. Voor nog uit te voeren zaken wordt bij enige twijfel het instrument van de second opinion ingezet.

c) Trilling van de plaat

Omdat er op de plaat boven het spoor o.a. een hotel gebouwd wordt, zijn er specifieke normen voor de mate waarin de plaat mag 'trillen'. Hoewel de constructie van de plaat van tevoren doorgerekend is, moet dit na realisatie nagemeten worden. Het is mogelijk dat de trilling in de praktijk hoger uitvalt. Met de projectpartners is al gesproken over de maatregelen aan het spoor en/of het gebouw die achteraf getroffen kunnen worden als dit zich voordoet.

d) Vertraging in de uitvoering

Met het inhijzen van de liggers over het spoor is dit risico grotendeels verdwenen. Het was immers zo dat als de liggers niet tijdens de treinvrije periode in oktober 2013 konden worden gelegd (door weersomstandigheden of het niet gereed zijn van de onderconstructie etc.) het project minimaal 1 jaar vertraging op zou lopen in verband met de termijn voor het inplannen van een nieuwe treinvrije periode (en de kosten daarvan die nu door de ProRail zijn gedragen i.v.m. de onderhoudswerkzaamheden aan de wissels).

Een tweede mogelijke oorzaak van dit risico is dat de verhoudingen tussen de projectpartners gebrouilleerd raken, werk wordt stilgelegd en er eventueel juridische procedures worden opgestart. Om dit te voorkomen is er specifiek aandacht voor de onderlinge relaties en staan de moeilijke onderwerpen expliciet op de agenda's van de diverse overleggen. Ook zijn extra overleggen toegevoegd tussen partijen, juist om deze te volgen, bespreken en beheersen.

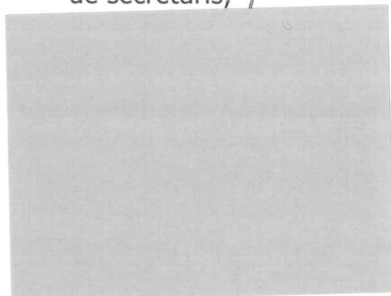
e) Kwaliteit van de (project)organisatie

Het project Maankwartier is groot en complex. Dit vraagt veel van een projectorganisatie. Het moet altijd zo zijn dat gemeente het project stuurt in plaats van andersom. Om dit risico te beheersen zijn we continu alert en sturen we gedurende de looptijd van het project waar nodig bij. Daarom is ook vanaf het begin van het project expertise ingezet vanuit Oranjewoud. Vanaf begin 2013 tot september is daar het bureau Tauw aan toegevoegd en hebben wij een projectdirecteur met de nodige ervaring en deskundigheid op dit gebied aangesteld. Daarnaast is het project versterkt met een omgevingsmanager en wordt de invulling van de projectorganisatie rondom een vaste projectgroep steeds afgestemd op de fase waarin het project zit.

Het project kent ook risico's vanuit het perspectief van onze partners. Die risico's overlappen voor een deel de gemeentelijke risico's en vereisen wellicht gezamenlijke beheersing. Met de realisatie van de 'plaat' is het weer tijd om de risico's met onze partners door te nemen. Een gezamenlijke risicoanalyse is gepland voor eind 2013. Indien nodig zal naar aanleiding hiervan het gemeentelijke risicoanalyse worden aangepast.

Burgemeester en wethouders van Heerlen,

de secretaris, /



de burgemeester,

