

Financieel conflict over Groninger Ring Zuid sleept zich voort

Hans Verbraeken
Amsterdam

Een oplossing voor de financiële problemen tussen de aannemer en opdrachtgever rond de in aanbouw zijnde Zuidelijke Ringweg Groningen is nog ver weg. De twee Duitse aannemers Züblin en Max Bögl en de vier regionale bouwers, alle verenigd in het consortium Combinatie Herepoort (CHP), staan nog steeds recht tegen-

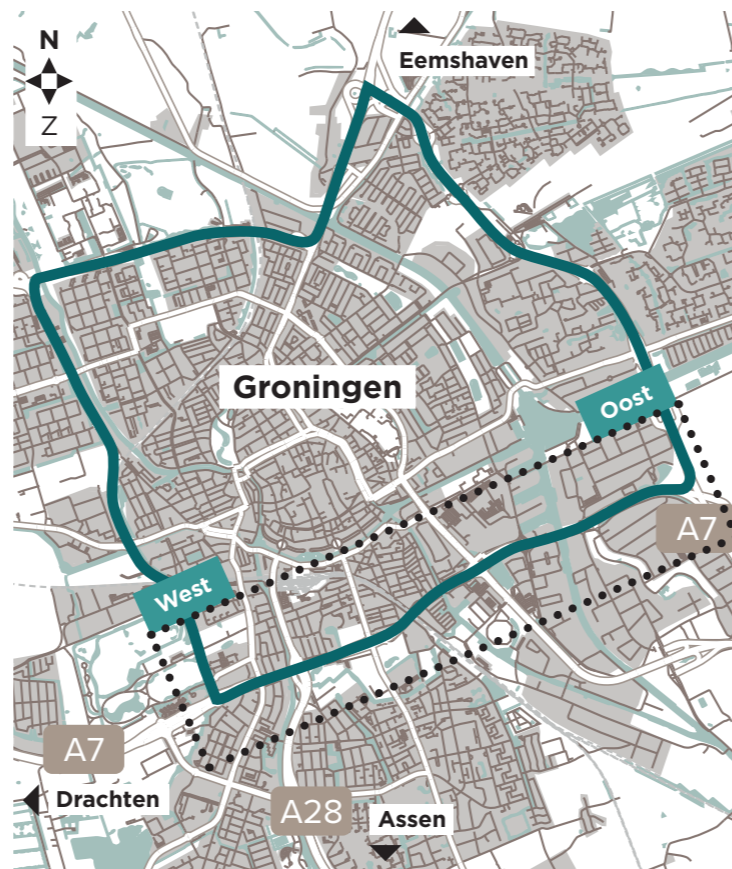
over de opdrachtgever Aanpak Ring Zuid, het trio van de provincie en gemeente Groningen en Rijkswaterstaat. Het problematische wegproject is met drie jaar vertraagd en pas in 2024 klaar. De kosten vallen mede daardoor veel hoger uit. Wie gaat dat betalen? Daarover wordt al een jaar gesteggeld.

‘De gesprekken zijn constructief. Dit laat echter onverlet dat de verschillen groot zijn’, stelt Gedeputeerde Sta-

ten (GS) in een schriftelijke beantwoording van Statenvragen in april. Mogelijk is er pas in september, vóór het indienen van de nieuwe begroting 2021, meer duidelijkheid, aldus GS. ‘Er zijn stappen gemaakt om inzicht te krijgen in de problematiek en in het met elkaar verkennen van mogelijke oplossingsrichtingen’, klinkt het vaag. Veel fracties in de Provinciale Staten zijn bezorgd. Er is nu nog een buffer van ruim €130 mln, al €40 mln minder dan in 2016. Maar de grote afrekening moet nog komen.

De ombouw van de Zuidelijke Ringweg moet de bereikbaarheid van de stad Groningen vergroten. De aannemer draagt zorg voor het ontwerp en de bouw. Een opdracht van €440 mln. Al snel ging het mis. CHP zou het ontwerp medio 2017 af hebben. Dat werd een jaar later, en ook nog maar een deelontwerp. Vlak daarna kwam de ellende met een tunnel onder het spoor. Die kon in 2018 niet worden geplaatst, omdat de grond zich anders gedroeg dan verwacht. CHP maakte vervolgens bekend dat het hele project drie jaar

Werk aan Groningse Zuidas



vertraging zou oplopen.

Daarbovenop werd een deelontwerp van CHP voor de verdiepte ligging afgekeurd. Voor dat wegdeel zou CHP het grondwater wegmalen, maar dat leek vervolgens desastreus uit te pakken voor de omgeving: gevaar van verzakking voor omliggende woningen. Nu wordt voor een deel van de verdiepte ligging gewerkt met onderwaterbeton, een veel duurder bouwmethode. Er is inmiddels een grote compartimenterde bouwput met damplaten geconstrueerd. Het geld voor die platen heeft de Provincie vorig jaar voorge-

schoten. In de herfst van 2018 lag het project vanwege de hoog opgelopen conflicten zelfs enkele maanden zo goed als stil. Een commissie onder leiding van de Delftse hoogleraar infrastructuur en troubleshooter

Het wegproject is door alle problemen drie jaar vertraagd en pas in 2024 klaar

— ook bij het project Zuidas-dok — Marcel Hertogh trok de werkzaamheden voorjaar 2019 vlot en organiseerde ook een overleg tussen de partijen over de financiële situatie.

Eind 2019 hadden die gesprekken moeten resulteren in een ‘totaaloplossing, waarmee stabiliteit wordt gecreëerd voor de verdere realisatie van het project’, zoals Hertogh het uitdrukte. Dan moet ‘de financiële angel’ eruit zijn’. Maar Hertogh vergist zich in de onverzettelikheden van de strijdende partijen en moest eind december in een brief aan de provincie melden dat de gesprekken meer tijd vragen. Gedeputeerde Fleur Gräper (D66) sprak eind vorig jaar van ‘heel moeilijke gesprekken’.

De betrokkenen bij het overleg houden alle ramen gesloten. Hertogh verwijst voor vragen naar de woordvoester van Aanpak Ring Zuid en haar mantra luidt: ‘de gesprekken lopen nog en zijn constructief.’ Binnen Provinciale Staten heerst grote ongerustheid. ‘Het is zaak om zoveel mogelijk binnen het budget te blijven’, zegt PvdA-statenlid Pascal Roemers.

‘We hebben onze zorgen geuit, het minste dat je kunt doen.’

De oppositiepartijen hebben minder begrip voor het gebrek aan transparantie. ‘Door de slechte aanbestedingscontracten belanden we nu in een proces dat niet transparant meer is’, zegt Kees Frenay van de SP. ‘Staat de provincie met de rug tegen de muur? De aannemer zit in een redelijk comfortabele positie. Wegsturen van de aannemers kost méér.’ Aannemer Züblin is eind 2018 ook al weggestuurd bij de bouw van de Y-torens in Amsterdam Noord.

Bert Schmaal van Groninger Belang wijst erop dat een ingebrekestelingsprocedure ook gevolgen heeft voor de betrokken regionale aannemers. ‘Die zijn dan ook de klos. De provincie zit in een moeilijke onderhandelingspositie.’

Uit een technische sessie van Provinciale Staten met ambtenaren blijken nog enkele onderdelen risicovol te zijn. Schmaal: ‘het is goed mogelijk dat CHP eerst die risico’s beter wil kennen alvorens definitieve afspraken over de meerkosten te maken. Dat kan dus nog best een jaar duren.’