

Bestuursdienst

Telefoon (050) 367 81 11/ Jelle Dijkstra
Onderwerp Voortgang Station Europapark



De leden van de raad van de gemeente
Groningen
te
GRONINGEN

Datum **24 FEB 2010**

Bijlage(n) -

Ons kenmerk RO10.2172507

Uw brief van

Uw kenmerk

Geachte mevrouw/heer,

In de raadscommissie Beheer & Verkeer van 10 februari jl. hebben we u geïnformeerd over vertraging bij de aanleg van Station Europapark. We verwachten dat het station najaar 2012 klaar is voor gebruik, zo'n 9 maanden later dan de eerder aan u aangegeven datum. We hebben aangekondigd in een brief nader op de vertraging in te gaan.

Daarbij schetsen we de wijze waarop vertraging is ontstaan en welke gevolgen dat heeft. Tevens geven we aan op welke manier we de risico's op verdere vertragingen willen beperken en hoe de verdere planning eruitziet.

De aanleg van Station Europapark bestaat grofweg uit vier fasen:

- a) besluitvorming,
- b) definitief ontwerp station, sporen, stationsomgeving,
- c) onderhandelingen met de aannemer,
- d) aanleg.

De vertraging heeft plaatsgevonden in fase b): na de besluitvorming door uw raad op 27 mei 2009 zijn we volle vaart vooruit gegaan met het afronden van het ontwerp. Doel was per 1 december 2009 een definitief ontwerp te hebben waarmee met de aannemer kon worden onderhandeld. Deze fase bleek meer voeten in de aarde te hebben dan gedacht.

Dit had ten eerste te maken met het zogenaamde beveiligingsontwerp van ProRail (seinen, wissels, etc.). Dit was begin 2009 gereed, maar doordat ProRail opdracht kreeg om te anticiperen op het vierde spoor (waardoor wisselposities veranderen) en door de aangepaste breedte van het middenperron (van 12 meter naar 10 meter 20) onderging dit ontwerp grote wijzigingen.

Ten tweede had dit te maken met de uitwerkingen van de vragen die uit het Buegel Hajemarapport waren ontstaan. Deze uitwerkingen, inclusief kostenramingen, bleken meer tijd te kosten dan we hadden verwacht.

Ten derde had dit te maken met wijzigingen na een presentatie aan spoor- en stadsbouwmeester. Daar werd het verzoek gedaan meer aandacht te schenken aan reizigerscomfort. Dit advies concentreerde zich vooral op de grootte van de perronkappen. Deze waren in het oude ontwerp relatief smal waardoor reizigers niet droog zouden kunnen instappen.

De huidige planning gaat uit van het afronden van het definitieve ontwerp per maart 2010. Een van de bepalende factoren voor de planning is een zogenaamde buitendienststelling van 10 dagen. Dat is het moment dat de tunnel in het werk wordt geschoven en er 10 dagen geen treinen kunnen rijden. Dit moet vanwege de impact op het treinvervoer plaatsvinden in een vakantie (niet de kerstvakantie). In de vorige planning was deze in de herfstvakantie 2011 gepland, nu in de krokusvakantie 2012.

Gevolgen

Oplevering vindt zoals gezegd plaats in het najaar van 2012. De directe consequenties zijn miniem; er zijn geen directe risico's op het gebied van contractafspraken, subsidieverplichtingen of iets dergelijks. De belangrijkste gevolgen zijn er voor partijen die rekenen op een snelle indienststelling, zoals de Rijksgebouwendienst (IBG), maar ook de zittende ondernemers en bedrijven rond de Euroborg. Met de vertraging zal ook het tijdelijk station langer functioneren.

Beperken verdere vertragingen

We hebben naar aanleiding van deze vertraging met ProRail gesproken over de planning en de wijze waarop we risico's op een verdere vertraging kunnen beperken. Daarbij staat voorop dat ook bij de huidige planning nog steeds risico's worden onderkend. Deze worden nu, middels een risicolijst, zichtbaar aan de planning verbonden en vermeld wie verantwoordelijk is voor welke risico's. Om deze risico's optimaal beheersbaar te maken is vanaf de zomer de organisatiestructuur aangescherpt; deze is toegespitst op de samenwerking, vanuit de wetenschap dat we met drie partijen (ProRail/ Movares (ingenieursbureau ProRail)/ gemeente) vanuit drie locaties (Zwolle/ Utrecht/ Groningen) aan het werk zijn voor één eindproduct.

Uitvoeringsplanning

De komende maanden wordt het grondwerk uitgevoerd. Hoewel de uitvoering van het grondwerk niet kritiek is voor het halen van de planning, hebben we ook hier vertraging opgelopen. Het bestek moest worden aangepast omdat we nu ook het grondwerk gaan aanleggen voor het vierde spoor. Dit was een randvoorwaarde van LNV voor het verlenen van een ontheffing op de Flora- en Faunawet voor het werk. LNV stelt dat het onwenselijk is eerst een grondwerk voor drie sporen aan te leggen om een paar jaar later weer te moeten ingrijpen in de net ontstane natuur vanwege de viersporigheid. LNV heeft ons inmiddels de gevraagde ontheffing verleend. Overigens is dit anticiperen op viersporigheid mogelijk binnen het bestemmingsplan en kan het financieel worden gedekt uit de € 2 miljoen bijdrage van V&W als voorinvestering vierde spoor. Voor de duidelijkheid: voor de aanleg van het vierde

spoor is wel een nieuw bestemmingsplan noodzakelijk. Afhankelijk van de uitkomst van studies van ProRail zullen we de planontwikkeling hiervoor de komende periode opstarten.

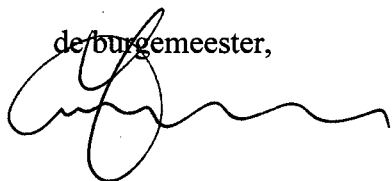
We verwachten dat er rond de zomer van 2011 gestart wordt met de aanleg van het station. Oplevering vindt zoals gezegd plaats in het najaar 2012. Volgens de regels van ProRail stoppen de eerste NS-treinen in dat geval in december 2012, met de start van dienstregeling 2013.

We zullen u binnenkort nader informeren over de inhoudelijke voortgang van Station Europapark. Daarbij zullen we onder andere ingaan op de ontwerpkeuzes naar aanleiding van het rapport van Buegel Hajema en het advies van spoor- en stadsbouwmeester.

We hopen u met deze brief voldoende informatie te hebben gegeven.

Hoogachtend,
burgemeester en wethouders van Groningen,

de burgemeester,



de secretaris,

