

# Ministerie van Verkeer en Waterstaat

Aan  
de voorzitter van de Tweede Kamer  
der Staten-Generaal  
Binnenhof 4  
2513 AA DEN HAAG

Contactpersoon	Doorkiesnummer
-	-
Datum	Bijlage(n)
11 december 2008	-
Ons kenmerk	Uw kenmerk
VENW/DGMO-2008/5343	2008Z04404/2080902690
Onderwerp	
beantwoording kamervragen bouw station Maarheeze	

Geachte voorzitter,

Op 4 november 2008, kenmerk VENW/DGMO-2008/3755, heb ik om uitstel gevraagd van beantwoording van vragen van de leden Cramer, Mastwijk en Samsom over de bouw van station Maarheeze.

Laat ik vaststellen dat er geen twijfel is over de realisatie van station Maarheeze. De opening van het station is voorzien in mei 2010. Laat ik ook vaststellen dat dat later is dan verwacht en gehoopt door alle partijen. Dat is op zich teleurstellend. Er ligt nu echter een ontwerp en een procedure, waarover mij het signaal heeft bereikt dat alle betrokken partijen – NS, Prorail, provincie, stadsgewest en gemeente – hun accoord hebben uitgesproken. Het is binnenkort aan mij om op basis van een beschikkingaanvraag van Prorail een definitief accoord uit te spreken en het gereserveerde budget van € 1,25 mln om te zetten in een subsidie voor het station. De overeenstemming tussen de hiervoor genoemde partijen zal ik daarbij zwaar wegen.

Hieronder ga ik in op de vragen die zijn gesteld.

1. Herinnert u zich uw antwoorden op eerdere Kamervragen over de bouw van station Maarheeze?

1. Ja.

Postadres Postbus 20901, 2500 EX Den Haag  
Bezoekadres Plesmanweg 1-6, 2597 JG Den Haag

Telefoon 070 351 61 71  
Fax 070 351 78 95

2. Is het waar dat ProRail zich in een overleg met de stuurgroep op 22 september jl. heeft gecommitteerd aan de planning met indienststelling in mei 2010 en dat ProRail dus geen mogelijkheden voor versnelling ziet?
2. Ja. Daarbij geldt wel het voorbehoud dat het regionale aandeel in de financiering van de realisatie en instandhoudingskosten voor maart 2009 is gegarandeerd. Prorail, provincie, stadsregio en gemeente hebben een intentieovereenkomst beheer en instandhouding in voorbereiding.  
Versnelling van werkzaamheden is mogelijk, waardoor het station eerder in dienst kan worden gesteld. Daarvoor zijn alleen méér en grotere buitendienststellingen noodzakelijk ter vervanging van een groot aantal nachtelijke werkzaamheden. Deze buitendienststellingen brengen substantiële overlast mee voor vele reizigers en voor het goederenvervoer. Alle betrokken partijen hebben geoordeeld dat, gezien de geplande buitendienststellingen, een eerdere opening van het station dan mei 2010 niet is te voorzien. Op dit punt heeft men in de regio een weloverwogen keuze gemaakt en ik zie geen aanleiding daar verandering in te brengen.
3. Kent u de Haalbaarheidsstudie Halte Maarheeze uit juni 2007?
3. Ja.
4. Is het waar dat de opening van het station volgens deze studie vooral afhankelijk is van twee buitendienststellingen, waarbij wordt uitgegaan van een planning van ruim een half jaar voor de bouw?
4. Ja.
5. Waarom is de start van de bouw al een jaar opgeschoven ten opzichte van deze planning?
5. De start van de bouw is opgeschoven, omdat de scope van de werkzaamheden is gewijzigd, waardoor er een langer ontwerpproces noodzakelijk was. Gebleken is dat om veiligheidsredenen ook bij een kort perron (180 meter) nabijgelegen wissels met de bijbehorende aanpassingen van de bovenleiding en de overige spoorgebonden werkzaamheden moeten worden verplaatst. Dat was niet voorzien in de oorspronkelijke opzet van het project. De perrons worden overigens 200 m lang, omdat de meerkosten nu beperkt zijn en de investering ook meteen toekomstvast is. Het planproces en engineering van spoorgebonden werk neemt meer tijd in beslag dan van civieltechnisch werk. Dat heeft naast een langere ontwerpfase ook geleid tot hogere kosten. Over het ontwerp van het station is inmiddels echter overeenstemming bereikt tussen alle partijen. Ik zie geen aanleiding daar nu verandering in te brengen.

6. Deelt u de mening dat de ruimtelijke procedures niet op het kritieke pad liggen en dus niet maatgevend zijn voor de planning, omdat de grond voor de perrons al de juiste bestemming heeft en grondaankoop alleen nodig is voor de te realiseren parkeerplaatsen?
6. Ja. In mijn antwoorden, kenmerk VENW/DGMO-2008/1569, dd. 29 september 2008, op eerdere vragen over de bouw van station Maarheeze is abusievelijk informatie over de te volgen ruimtelijke procedures gebruikt die was gebaseerd op de oorspronkelijke datum voor indienststelling van het station. Het voorplein inclusief fietsenstalling, bushaltes en P&R-voorzieningen kan eerder dan mei 2010 gerealiseerd worden. Ook voor de realisatie van het station geldt dat de ruimtelijke procedures een eerdere realisatie niet in de weg staan.
7. Is het waar dat de planstudie van ProRail recent is afgerond, terwijl de planning februari 2008 was? Wat is de reden voor deze vertraging? Heeft dit te maken met het wachten op de bedieningsgarantie van NS, terwijl eerder was gekozen voor het parallel laten lopen van deze processen om onnodige vertraging te voorkomen?
7. Ja.  
De planstudie is recentelijk afgerond; als gevolg van de noodzakelijke extra railtechnische uitwerkingen (verplaatsen wissels en aanpassingen aan bovenleiding en beveiliging) was meer tijd nodig voor de planstudie dan aanvankelijk ingeschat. De reden voor vertraging heeft niet te maken met het wachten op de bedieningsgarantie van NS, omdat processen inderdaad parallel hebben gelopen.
8. Ziet u mogelijkheden om de nu geplande buitendienststellingen voor oktober 2009 en april 2010 alsnog te vervroegen?
8. Zie het antwoord op vraag 5.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT,

Camiel Eurlings