

Vergaderjaar 2008–2009

31 801

Nieuwe stations, nieuwe passagiers

Nr. 6

BRIEF VAN DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 14 augustus 2009

Naar aanleiding van een toezegging tijdens het Algemeen Overleg over nieuwe stations met de Vaste commissie Verkeer en Waterstaat op 10 juni 2009 (31 801, nr. 5) informeer ik u hierbij nader over het station Maarheeze. Aan de orde komen:

1. Geplande opening station Maarheeze;
2. Toelichting op het treffen van maatregelen om veiligheidsredenen;
3. Het schrappen van buslijnen als bedieningsvoorwaarde van NS.

Ad 1.

In het Algemeen Overleg heb ik toegezegd mij ten zeerste er voor in te zetten dat het station Maarheeze in de lente van 2010, mei 2010, zal worden geopend. Het vigerende plan voorziet in de bediening van station Maarheeze vanaf 13 juni 2010. Deze datum resulteert uit de afstemming tussen ProRail en NS en hangt samen met dan door te voeren dienstregelingwijzigingen.

Ad 2.

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 toch ook bij een kort perron nabijgelegen wissels moeten worden geplaatst. Dit was niet voorzien in de oorspronkelijke opzet van het project. Ik heb u hierover eerder geïnformeerd in mijn brief van 11 december 2008 (Aanhangsel Handelingen II, vergaderjaar 2008–2009, nr. 944).

U heeft mij gevraagd toe te lichten wat die veiligheidsredenen precies zijn en waarom dit zo laat is geconstateerd. Deze veiligheidsredenen hebben te maken met de minimumafstand van een wissel tot de voor/achterkant van een perron en de seinplaatsing, waarvoor weer een minimum afstand vóór een wissel geldt.

Deze afstanden hebben te maken met het zicht op het sein voor de machinist. Verder is het ongewenst om een wissel vlak voor een perron te leggen, omdat een wissel met 80 km/h kan worden bereden door een

intercity trein (met het risico van ontsporing), terwijl er reizigers op het perron wachten. Daarnaast zou niet «links» gehalteerd kunnen worden langs het perron als een wissel te dicht op het perron ligt. Voor uitvoering van de dienstregeling is het van belang om in bepaalde situaties, bijvoorbeeld in het geval van onderhoud of bijsturing, links te kunnen halteren.

Deze zaken zijn pas gedurende het ontwerpproces gebleken, omdat het spooralignement aanvankelijk nog niet tot op dit detailniveau was uitgewerkt.

Ik heb u reeds geïnformeerd over het feit dat over het ontwerp en de kostendekking van het station inmiddels overeenstemming is bereikt tussen alle partijen.

Ad 3.

Uit navraag bij NS is mij gebleken dat het station op de eerder voorgestelde locatie (Stationsstraat) in Maarheeze erg weinig klanten (550 in-/uitstappers per werkdag) zou faciliteren, waardoor een ineffectief gebruik van de trein ontstaat. Daarnaast zou de bediening voor NS onrendabel zijn. NS en Stadsregio Eindhoven (SRE) zijn vanuit die achtergrond in overleg getreden om alsnog te komen tot de gewenste bediening van het station. In dit overleg zijn verschillende opties besproken welke ook worden genoemd in het onderzoek van Goudappel Coffeng in opdracht van het SRE (Bussines case station Maarheeze Eindrapport, SRE040/Ldr/0685):

1. verplaatsen van het station richting de A2;
2. het schrappen van parallelle buslijnen naar Eindhoven en het verknopen en het goed laten aansluiten van deze buslijnen op het nieuwe station Maarheeze.

NS en SRE hebben er voor gekozen beide opties uit te voeren en zo het gebruik van het station te vergroten. In het Algemeen Overleg op 10 juni gaf kamerlid Roemer aan het te betreuren dat een buslijn wordt geschrapt. Hoewel ik begrip heb voor dit standpunt, constateer ik dat deze keuze in overleg tussen betrokken partijen tot stand is gekomen en de inrichting van het busvervoer de bevoegdheid is van SRE.

De minister van Verkeer en Waterstaat,
C. M. P. S. Eurlings