

Vergaderjaar 2013–2014

**29 984**

**Spoor: vervoer- en beheerplan**

**Nr. 492**

## **BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 16 juni 2014

Met deze brief wil ik u informeren over het besluit dat ik gezamenlijk met de regio heb genomen over het station BleiZo<sup>1</sup>. Hiermee geef ik invulling aan de motie Dik-Faber/De Boer van 25 april 2013 (Kamerstuk 29 984, nr. 408), die verzoekt «alles in het werk te stellen om station BleiZo te realiseren».

Ik ben verheugd te melden dat stadsgewest Haaglanden, gemeenten Zoetermeer en Lansingerland, NS, ProRail en lenM er gezamenlijk in zijn geslaagd om station BleiZo mogelijk te maken. Met het realiseren van station BleiZo wordt invulling gegeven aan een van de belangrijkste doelen uit de Lange Termijn Spooragenda namelijk een betere afstemming tussen het regionaal OV en het hoofdrailnet voor een optimale deur-tot-deur reis. BleiZo is als vervoersknoop de verbindende factor tussen hoofdrailnet, de Randstadrail, bus en fiets en maakt het bovendien aantrekkelijk voor automobilisten om via de P+R locatie een deel van de reis per OV te maken.

### **Gezamenlijk proces**

De afgelopen maanden heb ik in gezamenlijkheid met ProRail, NS, gemeente Zoetermeer en Lansingerland en stadsgewest Haaglanden intensief gezocht naar kosteneffectieve maatregelen om station BleiZo veilig en robuust in de dienstregeling in te passen. Deze studie heeft aangetoond dat station BleiZo enkel inpasbaar is met aanpassingen aan zowel de spoorinfrastructuur als de dienstregeling.

### **Kader**

De afweging over de realisatie van station BleiZo is gemaakt conform het spelregelkader Nieuwe Stations, zoals u ook heeft aangegeven in uw motie. Dit betekent dat de regio moet voldoen aan twee voorwaarden

<sup>1</sup> Dit is een werknaam.

alvorens ik kan overgaan tot een beslissing over de realisatie van het station. Ten eerste moet de regio kunnen aantonen dat er sprake is van een sluitende business case. Ten tweede moet er sprake zijn van een definitieve bedieningsgarantie van de vervoerder, in dit geval NS. Inmiddels heeft de regio aangegeven hoe zij station BleiZo gaat financieren en heeft NS aangegeven het station te zullen gaan bedienen. Dit is voor mij voldoende om over te gaan tot opdrachtverlening aan ProRail voor het afronden van de planstudie en daarna de realisatie van station BleiZo.

Naast dit kader gelden uiteraard de afspraken zoals die zijn vastgelegd in de concessie voor het hoofdrailnet. Dit betekent onder meer dat ik bij mijn afweging rekening heb gehouden met het feit dat de intercity een extra stop maakt die gevolgen heeft voor de reistijden van de intercity in de dienstregeling. Het geheel beoordeel ik als passend binnen het afsprakenkader zoals is vastgelegd in de huidige en nieuwe hoofdrailnetconcessie.

### **Afspraken**

Samen met de regio heb ik besloten om te kiezen voor een maatregel-pakket waarbij kleine infrastructurele aanpassingen worden gedaan en een aanpassing aan de dienstregeling. Door te kiezen voor dit pakket is het mogelijk om station BleiZo kosteneffectief te realiseren. Dit betekent onder andere dat er aan de spoorinfrastructuur op het traject Den Haag-Gouda seinoptimalisatie wordt doorgevoerd.

Voor de dienstregeling geldt dat er een extra intercity stop wordt geïntroduceerd op een station tussen Gouda en Den Haag om met alle sprinters tussen Den Haag en Gouda te kunnen halteren op station BleiZo. Het toevoegen van een intercity stop in de dienstregeling is noodzakelijk om station BleiZo te kunnen realiseren. Naar verwachting zal de intercity gaan stoppen op station Zoetermeer als grootste station tussen Gouda en Den Haag. Mochten er in de toekomst ontwikkelingen zijn die ervoor kunnen zorgen dat BleiZo binnen de dienstregeling past zonder een extra intercity stop, dan kan NS dit heroverwegen. Een extra intercity stop leidt tot een beperkt reistijdverlies voor doorgaande intercity reizigers.

Conform het spelregelkader Nieuwe Stations kan ik voor ieder nieuw stationsinitiatief een bedrag van maximaal € 6,4 mln (incl. BTW) ter beschikking stellen. Ik ben bereid om voor BleiZo de maximale bijdrage van € 6,4 mln ter beschikking te stellen. Daarnaast ben ik bereid een investering te doen van maximaal € 5,75 mln (excl. BTW) in de knoop BleiZo om de verknoping van het hoofdrailnet met het regionaal vervoer mogelijk te maken en te versterken. Onderdeel van deze € 5,75 mln is de eerder toegezegde € 2 mln in het kader van Beter Benutten onder de eerder gestelde voorwaarden. Het resterende bedrag zal ter beschikking worden gesteld uit het budget regionaal/lokaal voor de verknoping van het hoofdrailnet met het regionaal vervoer.

Ik draag niet bij aan de exploitatie van station BleiZo. De regio heeft zelf afspraken gemaakt met de NS over een exploitatiebijdrage om de stops op station BleiZo rendabel te maken voor de NS. Deze afspraken zijn voor de looptijd van de volgende hoofdrailnetconcessie tot aan 31 december 2024. Ik heb met de regio de afspraak gemaakt dat zij structureel verantwoordelijk blijft voor een positieve exploitatie van de vervoerder voor station BleiZo. Hiervoor maakt de regio tijdig, maar uiterlijk 30 september 2024 afspraken met de vervoerder.

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu,  
W.J. Mansveld