

# STATION MAARHEEZE

Gemeente Cranendonck

Bestuursopdracht – Plan van Aanpak

## Inhoudsopgave

<b>1.</b>	<b>Inleiding</b>	
	1.1 Aanleiding – Voorgeschiedenis tot 2006	3
	1.2 Recente ontwikkelingen	5
<b>2.</b>	<b>Projectdefinitie</b>	
	2.1 Probleemstelling	7
	2.2 Doelstelling	7
	2.3 Eindresultaat	7
	2.4 Probleemafbakening	8
	2.5 Projectgerelateerde nevensdoelen	8
<b>3.</b>	<b>Activiteitenplan, fasering en financiering</b>	
	3.1 Activiteitenplan	9
	3.2 Fasering en tijdsplanning	10
	3.3 Projectkosten en financiering	11
<b>4.</b>	<b>Projectorganisatie</b>	
	4.1 Intern projectteam	12
	4.2 Extern projectteam	13
	4.3 Stuurgroep	13
<b>5.</b>	<b>Informatie en communicatie</b>	
	5.1 Interne communicatie	13
	5.2 Externe communicatie	14
	5.3 Projectdossier	14
<b>6.</b>	<b>Besluitvorming</b>	14
	<b>Bijlagen</b>	15
	I. Notulen bestuurlijk overleg d.d. 2 oktober 2006	
	II. Activiteitenplan (globaal).	
	III. Vrijstellingsprocedure ex artikel 19, lid1 WRO.	
	IV. Bestemmingsplanprocedure.	

### Externe Bijlagen:

Businesscase station Maarheeze / BGC (februari 2005)

Functioneel programma van Eisen / ProRail (concept november 2006)

---

Project  
Bestuurlijk projectverantwoordelijke  
Projectleider

: Station Maarheeze  
: F. Walkate  
: R. Hermans

---

## 1. Inleiding.

### 1.1 Aanleiding – voorgeschiedenis tot 2006.

Al geruime tijd wordt nagedacht en gesproken over de heropening van een station in Maarheeze. Maarheeze had tot 1938 gedurende 25 jaar een halteplaats aan de spoorlijn Weert-Eindhoven.

Eind jaren '90 leidden diverse studies en doorrekeningen, waaronder een 'Verkenningen-studie Stations (1998)' door Railned (op dit moment ProRail) zijnde de beheerder van railinfrastructuur en destijds onderdeel van het ministerie van Verkeer en Waterstaat, tot de conclusie dat een heropening van een station in Maarheeze vanwege de vervoerswaarde niet haalbaar is.

Met name de vervoerswaarde is van doorslaggevende betekenis als voorwaarde voor plaatsing op de investeringslijst van potentieel te openen station door het ministerie van Verkeer en Waterstaat. Bij een vervoersvraag van meer dan 1.000 nieuwe reizigers op een gemiddelde werkdag wordt een nieuw station op deze lijst geplaatst. Plaatsing op de lijst is een voorwaarde om in aanmerking te komen voor een rijksbijdrage in de kosten van realisering van een sober uitgevoerd station.

Voor nieuwe stations is immers jaarlijks een vast budget beschikbaar. Naast financiering uit het V&W-budget kunnen ook andere bestuursorganen zoals provincies, kaderwetgebieden en gemeenten, zorgdragen voor financiering.

Station Maarheeze kende slechts een vervoerspotentieel van 450 nieuwe reizigers op een gemiddelde werkdag.

Aangezien met NS tot 2010 een prestatiecontract was afgesloten omtrent het rijden op het hoofdspoorlijn waaronder ook de spoorlijn Eindhoven-Weert, was de mogelijkheid niet aanwezig om op korte termijn met Railned te spreken over reactivering van het station. Station Maarheeze zat ingevolge het gehanteerde criterium "vervoerswaarde" letterlijk op doodspoor.

Resultaat was wel dat inzicht werd verkregen in de criteria die een maatstaf vormen bij de beoordeling van nieuwe, potentiële stations. Voor aanmelding van potentieel nieuwe stations bij het Ministerie van Verkeer en Waterstaat dient een aanvrager eerst inzicht te geven in een aantal criteria die zijn opgesteld door Railned.

De verkenningenstudie van Railned bevat vier criteria die vooral kwantitatief van aard zijn, namelijk:

- de vervoerswaarde van een station (verwacht aantal in/uitstappers);
- de inpasbaarheid van de bediening van de stations in de dienstregeling;
- het bedrijfseconomisch rendement voor de vervoerder en
- de bouwkosten van de stations en eventueel benodigde railinfrastructuur.

Deze komen overeen met de drie garanties waarvoor momenteel een antwoord moet worden gegeven, namelijk de inpassing-, de bediening- en de investeringsgarantie.

Vanaf 2000 heeft Cranendonck enkele malen bestuurlijk overleg gevoerd met SRE en ministerie van Verkeer en Waterstaat en zijn mogelijke alternatieve wegen nagegaan om het station Maarheeze op termijn te reactiveren. Drie mogelijkheden werden duidelijk:

- Via de normale procedure waarbij station Maarheeze wordt opgenomen in de lijst van potentieel te openen stations. NS Reizigers hanteert hiervoor onder andere de vervoerswaarde als criterium, waarbij wordt uitgegaan van 1.000 reizigers per etmaal. Voor Maarheeze is dit het struikelblok; een dergelijke vervoerscapaciteit wordt niet gehaald. Maarheeze is als gevolg hiervan niet exploitabel.
- BrabantStad(Spoor): dit project is opgenomen in de verkenningenstudie van het MIT. Maarheeze wordt hierin genoemd; echter pas na 2005 zouden de kansen van realisatie van in de MIT opgenomen stations in beeld worden gebracht.

- Opening van een station in het kader van MORE: MobiliteitsOffensief Regio Eindhoven. Om de doorstroming op de randweg Eindhoven te garanderen zou Maarheeze als voorstadhalte kunnen fungeren. Tijdens de ombouw van rijksweg A2 worden automobilisten middels informatiepanelen verwezen naar station Maarheeze incl. P+R (concurrentie auto vs. openbaar vervoer). Tevens kan na een bepaalde periode de levensvatbaarheid van het station worden nagegaan. In de 'Startnotitie verbreding A2 Leenderheide – Budel' (1999) werd station Maarheeze bovendien als reële kansrijke optie voor extra verbetering van het regionale openbaar vervoer genoemd.

Begin 2002 hebben SRE en het ministerie van Verkeer en Waterstaat aangegeven dat inzicht dient te worden verkregen in de kansen/effecten voor Maarheeze. Van belang hierbij is rekening te houden met het effect op bestaande P+R-stations in de nabijheid. De mogelijkheid zou kunnen voordoen dat automobilisten gebruikmaken van een P+R-voorziening in Weert of Roermond.

Het ministerie zou in samenspraak met SRE en Cranendonck nogmaals de mogelijke vervoersbehoefte onderzoeken van station Maarheeze (type / aantal toekomstig te genereren reizigers), mogelijkheden P+R voorziening in combinatie met voorzieningen op lokatie Maarheeze. Aangezien in 2003 nog géén initiatief in dit proces was genomen, heeft nogmaals bestuurlijk overleg tussen Cranendonck en het SRE plaatsgevonden over dit onderwerp.

Conclusie van dit bestuurlijk overleg was dat in het kader van de MIT-verkenning OV-Netwerk Brabantstad het SRE, provincie Noord-Brabant en B5-gemeenten de potenties van nieuwe stations in beeld zouden brengen. Hiervoor werd gebruik gemaakt van diverse berekeningsmethodieken.

Gelet op het vorenstaande heeft het SRE in het kader van deze studie nadrukkelijk bepleit dat de potentie van station Maarheeze wordt berekend. Mocht uit deze studie blijken dat de potenties van het station toch te kort schieten, dan pleit het SRE er voor om niet langer energie te steken in de reactivering van het station. Mocht uit OV-Netwerk Brabantstad juist wel blijken dat er potentie is, dan bood dit het kader om als Cranendonck en SRE gezamenlijk op te trekken in de richting van het ministerie van Verkeer en Waterstaat.

De concept-verkenning OV-netwerk Brabantstad zou naar verwachting in december 2003 worden afgerond. Afwachten was het devies.

Met het uitkomen van de concept-verkenning OV-Netwerk Brabantstad (2004) bleek evenwel dat het station niet geheel kansloos was maar ook niet als erg kansrijk te boek stond. In de verkenning zijn diverse scenario's doorgerekend. Station Maarheeze werd in de analyse Weidescenario (snelreinscenario) ondanks de lage vervoerswaarde toch kansrijk geacht met een P+R-functie. Het station werd in deze variant wel meegenomen, maar dan als stoptreinstation, m.a.w. de stoptrein op dit traject stopt dan extra in Maarheeze.

Aangezien in OV-Netwerk Brabantstad gekozen is voor een visie van grote knooppunten en stadsrandstations is station Maarheeze uiteindelijk niet meer meegenomen binnen de uiteindelijk gekozen synthesevariant m.a.w. er zijn géén aanvullende stoptreinstations meegenomen. In de synthesevariant trok Maarheeze relatief weinig reizigers. Conclusie was dat de opening vooral zou afhangen van de beoogde P+R-functie.

Vanaf het moment van verschijnen van OV-netwerk Brabantstad is het station moeizaam in een stroomversnelling geraakt. De op dat moment opgerichte stichting station Maarheeze heeft een uitermate belangrijke rol gespeeld bij onder andere het nodige lobby-werk en het op één lijn krijgen van bestuurders voor de mogelijke opening van een station in Maarheeze. Op basis van de beoordeling van de verkenning bleek dat station Maarheeze een interessant station kon zijn.

Mede door een sterke maatschappelijke en politieke wens hebben provincie Noord-Brabant, SRE en Cranendonck besloten om gezamenlijk te werken aan een verdiepingsstudie zijnde de businesscase Station Maarheeze (feb. 2005). Het eindrapport van de businesscase gaf richting om te komen tot een station in Maarheeze, waarbij een gering aantal vragen diende

te worden beantwoord. Als stationslocatie werd –gelet op de vervoerswaarde- uitgegaan van de locatie aan de Stationsstraat. Conclusies uit de businesscase:

- Een definitief oordeel over de vraag of een positieve businesscase haalbaar is, is nog niet te geven omdat onduidelijk is of inpassing van station Maarheeze in de toekomstige dienstregeling 2007 mogelijk is zonder significante meerkosten;
- Binnen de huidige dienstregeling lijkt die ruimte aanwezig te zijn, waarbij wel wordt ingeleverd op de robuustheid (restruimte) van de dienstregeling. De vraag of dit acceptabel is kan alleen in een nadere verdiepingslag worden beantwoord;
- Indien echter de bediening van station Maarheeze in de treinomloop inpasbaar is, is een positieve businesscase haalbaar. De exploitatie-effecten voor de trein zijn in dat geval sterk positief en ook voor de andere onderdelen van de business-case is er een licht positief resultaat. Dit betekent dat het zonder meer de moeite waard is om verder te gaan op de ingeslagen weg;
- Van derde partijen moet geen concrete financiële bijdrage in een station in Maarheeze worden verwacht. Dit betekent dat de businesscase vooral tussen de direct betrokken partijen moet worden gesloten, zijnde NS, SRE, de provincie Noord-Brabant en de gemeente Cranendonck;
- Uitgangspunt moet hierbij zijn dat de voorgenomen lijn 175 uit Orion II komt te vervallen en de kosten op de lijn 173 sterk worden teruggebracht door deze lijn aan te sluiten op het nieuwe station Maarheeze. Tussen Leende en Eindhoven blijft lijn 173 één keer per uur rijden. Om de negatieve effecten voor Budel te compenseren, wordt voorgesteld om lijn 173 in de spits door te trekken tot Budel.

Medio juli 2005 hebben SRE en Cranendonck aan NS en ProRail de businesscase voorgelegd met het verzoek om in overleg te treden over de inpasbaarheid in de nieuwe dienstregeling 2007 en de investeringskosten voor het station nader vast te stellen.

### **1.2 Recente ontwikkelingen.**

Enige tijd heeft het geduurd tot de nieuwe dienstregeling 2007 gereed was en de inpasbaarheid van een station Maarheeze in deze nieuwe dienstregeling kon worden beoordeeld.

In de tussentijd hebben provinciale staten van Noord-Brabant op 23 juni 2006 een motie aangenomen die het college van gedeputeerde staten opdroeg om:

- samen met het SRE en gemeente Cranendonck een officiële aanvraag bij ProRail in te dienen en de kosten voor de onderzoeken die ProRail uit moet voeren voor een toekomstig station Maarheeze, te dragen;
- een beroep te doen op de gelden welke het ministerie van Verkeer en waterstaat beschikbaar heeft voor openbaar vervoer en benuttingsmaatregelen in kader van het project “Beter Bereikbaar Zuidoost-Brabant” ter verlichting van grootschalige wegwerkzaamheden;
- het “provinciale OV-Netwerk Brabantstad”-aandeel van 50% zijnde circa 1,25 miljoen euro te reserveren. Tevens de eventuele kosten voor een tijdelijk station beschikbaar te stellen teneinde vertraging van de ingebruikname van het station ten opzichte van de geplande wegwerkzaamheden tijdens de ombouw van rijksweg A2 en randweg Eindhoven te voorkomen.

Daarnaast hebben de meest betrokken partijen zijn NS, ProRail, provincie, SRE en gemeente diverse malen gesproken over openstelling van een definitief station. NS heeft aansluitend bij brief van 31 augustus 2006 aan provincie Noord-Brabant kenbaar gemaakt dat ‘een eerste verkenning naar de bediening van een station Maarheeze als onderdeel van de treindienst Eindhoven - Weert kansrijk oogt’. Hierbij heeft zij zich gericht op het wel of niet bedienen van 2007.

In verband met onder andere de tijd die benodigd is voor de te voeren planologische procedures alsook grondaankopen, ontwerp en realisatie van het station wordt duidelijk dat een mogelijke opening en bediening van een definitief station niet eerder haalbaar is dan per december 2008.

NS geeft vooruitlopend op een hernieuwde vraag tot mogelijke bediening van een station Maarheeze per december 2008 en bijbehorende afstemming vooraf en op basis van de eerste verkenning in relatie tot een mogelijke bediening per december 2007, het volgende aan:

- alle partijen, gemeente, SRE, provincie, NS en ProRail zijn het eens over de locatie Driebos en leggen dit schriftelijk vast;
- er worden door SRE geen rechtstreekse en parallelle busdiensten over de onderhavige relaties richting Eindhoven gereden; ook niet in de spits; SRE geeft hierover een schriftelijk garantie af tot het einde van NS concessie HRN (2015);
- een onzekere factor is de specificatie van de goederenvervoerders; bij ongunstige wijziging dient NS een extra compositie in te zetten; dit vereist vooraf schriftelijke afspraken tussen betrokken partijen over de bijbehorende negatieve beïnvloeding van de business case. Oorzaak hiervan is gelegen in de spelregels zoals verwoord in de AMVB Besluit Capaciteitsverdeling Hoofdspoorweginfrastructuur waarin het goederenvervoer prioritair gewogen wordt ten opzichte van onder andere streekgewestelijk vervoer (lagere prioriteit) en stadsgewestelijk vervoer (hogere prioriteit);
- de datum waarop de halte bedrijfsklaar is;
- NS draagt niet bij in de kosten voor aanleg van bus-, parkeer- en andere transferia gerelateerde voorzieningen;
- de bijdrage van provincie, SRE en gemeente aan het exploitatierisico van NS voor deze aanvullende treindienst.

Met nadruk werd door NS gesteld dat over de definitieve haalbaarheid van een bediening door NS van een station Maarheeze vooraf schriftelijke duidelijkheid inzake de hierboven genoemde punten wordt vereist.

Op 2 oktober 2006 heeft bestuurlijk overleg plaatsgevonden tussen provincie, SRE en Cranendonck (zie bijlage 1). Tijdens dit overleg zijn nadere afspraken gemaakt over de haalbaarheid van de bediening van het station en is ProRail verzocht om een haalbaarheidsstudie inclusief schetsontwerp voor een station op de locatie Driebos. Overigens wordt een bedieningsgarantie hiermee nog niet afgegeven. Het station zal een P+R-functie krijgen waarbij een relatie zal worden gelegd met de ombouw van de randweg Eindhoven en de toekomstige verbreding van rijksweg A2 Leenderheide-Budel. Daarnaast moet ook het openbaar vervoersnetwerk van en naar Cranendonck worden gewijzigd.

Partijen hebben zich uitgesproken om zich te richten op realisatie van het station in 2008. Cranendonck zal het projectleiderschap op zich nemen.

Deze bestuursopdracht verwoordt het plan van aanpak om te komen tot opening van een station in Maarheeze. ProRail heeft overigens een plan van aanpak opgesteld voor de eigen organisatie.

## 2. Projectdefinitie.

### 2.1 Probleemstelling.

De kern Maarheeze (gemeente Cranendonck) is gelegen aan het hoofdrailnet Eindhoven-Weert en kende in de vorige eeuw een volwaardige halteplaats aan dit spoor.

Bewoners, werknemers en scholieren van Cranendonck zijn momenteel aangewezen op auto of busvervoer om hun bestemming in Eindhoven en Weert te bereiken. Echter door de steeds toenemende congestie op rijksweg A2 is de reisduur op het traject Budel-Eindhoven toegenomen. Voor automobilisten en busreizigers is de reistijd zeer onbetrouwbaar geworden om zonder oponthoud op tijd werk en school te bereiken.

Ten einde bewoners, werknemers en scholieren op voorhand een betrouwbare reistijd te beiden is een sterke wens aanwezig om wederom een station in Maarheeze te realiseren. Dit plan van aanpak is er op gericht om te komen tot realisatie van een haltevoorziening aan het hoofdrailnet Eindhoven-Weert.

Met inachtneming van voorgeschiedenis, voorstudies en bestuurlijke besluitvorming ziet het projectteam zich geplaatst voor het volgende probleem namelijk:

Op welke wijze kan een station Maarheeze worden zeker gesteld, zodat er daadwerkelijk tot de realisatie ervan kan worden overgegaan in 2008 ?

### 2.2 Doelstelling.

De uiteindelijke doelstelling is de realisatie van een station Maarheeze in 2008 dat met ingang van de dienstregeling 2009 zal worden bediend door NS.

Dit houdt in dat de planologische procedures tijdig moeten worden afgerond, gronden ten behoeve van parkeerplaats (P+R-functie), keerlus voor openbaar vervoer en verlegging fietspad in eigendom moeten zijn verkregen en uiteindelijke bouw en inpassing zijn geschied eind 2008. Op zichzelf een ambitieus én haalbaar plan.

De nevendoele richten zich op de garanties die voorafgaand aan de bouwfase dienen te worden afgegeven, namelijk:

- een **inpassinggarantie** van ProRail; waarbij beoordeeld wordt of het nieuwe station inpasbaar is in de dienstregeling en de capaciteit op het spoor;
- een **bedieningsgarantie** van NS Reizigers. De NS moet bereid zijn om de stoptreinen op het station te laten halteren;
- een **investeringsgarantie** van belanghebbende partijen; het gaat dan om het financieren van de investeringskosten van het station.

Aangezien het station niet via de 'normale procedure' met een rijksbijdrage zal worden aangelegd, zal de minister van Verkeer & Waterstaat om deze garanties vragen. Op moment dat de minister wordt gevraagd om een beschikking af te geven voor de bouw van een station aan het hoofdrailnet, zullen deze garanties moeten zijn afgegeven.

### 2.3 Eindresultaat.

Het eindresultaat zal zijn een station aan het hoofdrailnet Eindhoven-Weert met een duurzame inpassing:

- op locatie Driebos;
- rekening houdend met de aanwezige natuur en landschapswaarden;
- met een buslijnenetwerk dat een feederende functie heeft voor het station, waarbij de parallelle route aan het spoor via rijksweg A2 –lees rechtstreekse lijn naar Eindhoven wordt opgeheven en een mogelijke busverbinding via Leende naar Valkenswaard tot stand wordt gebracht;

- met een transferiumfunctie waarbij herkenbare en verkeersveilige aan- en afvoerroutes voor het gemotoriseerd verkeer A2-station Maarheeze tot stand zijn gebracht;
- met een verkeersveilige bundeling van (verkeers)activiteiten nabij de spoorovergang Driebos / Den Engelsman;
- met een veilig fietsnetwerk van en naar het station;
- met een sociaal veilige verblijfsfunctie.

#### **2.4 Probleemafbakening.**

Weliswaar is met de nodige voorstudies reeds bestuurlijk besloten om de locatie Driebos nader uit te werken, echter om tot een verantwoorde planologische inpassing te komen en aansluitend de ruimtelijke ordenings- en eventuele onteigeningsprocedures te kunnen volgen is het noodzakelijk om het potentieel studiegebied in Maarheeze aan te wijzen tussen de stations Weert en Heeze.

Na toetsing van alle denkbare potentiële locaties is de directe omgeving van locatie Driebos aangewezen. Ten behoeve van de realisatie van het station worden alle kwadranten rond de spoorovergang Driebos / Den Engelsman gezien.

Het studiegebied is grofweg gelegen tussen de bebouwde kom van Maarheeze, Rijksweg A2, visvijver 't Tipke en bedrijventerrein Den Engelsman en Rondven.

De Businesscase (oktober 2004) alsook de eerste verkenning van vervoerswaarden van het station door NS worden als input gehanteerd.

Dit project is primair gericht op de realisatie van het station inclusief aanleg van noodzakelijke verkeerskundige voorzieningen (P+R, bushaltevoorziening incl. keerlus, fiets- en auto-ontsluiting).

Noodzakelijkerwijs dienen ook de voorwaarden (compenserend / mitigerend) die mogelijk vanuit de bescherming van de natuur- en landschapswaarden worden vereist, te worden ingevuld, indien nodig buiten het studiegebied.

#### **2.5 Projectgerelateerde nevensdoelen.**

Naast de realisatie van een definitief station Maarheeze zal ook worden nagegaan of aanleg van een tijdelijke haltevoorziening in Maarheeze versneld kan worden aangelegd middels financiering vanuit 'Fileproof'-studie. Deze studie naar snel realiseerbare, tijdelijke stations ter voorkoming van congestie bijvoorbeeld ten tijde van grote infrastructurele projecten wordt in opdracht van het ministerie van Verkeer & Waterstaat gehouden. Station Maarheeze wordt als één van de fileproof-projecten genoemd in verband met de ombouw van de randweg Eindhoven alsmede de verbreding rijksweg A2 Leenderheide-Budel.

Het uitgangspunt dat binnen dit project wordt gehanteerd is dat de 'Fileproof'-studie het realisatieproces van een definitief station in Maarheeze geenszins mag vertragen. Daarentegen, mocht de optie zich aandienen om voortijds een tijdelijk station in Maarheeze te kunnen openen dan zal die mogelijkheid zeker worden aangegrepen.

Ten gunste van de P+R-functie van het station is een duurzame aanpassing van de ontsluitende wegen van belang.

Met name is de auto-ontsluiting ter hoogte van de A2-Driebos-Oranje Nassaulaan problematisch te noemen. Het is noodzakelijk om een afbuiging Oranje Nassaulaan- Driebos inclusief veilige fietsoversteekvoorziening aan te leggen zodat het gemotoriseerd verkeer van/naar rijksweg A2 op een herkenbare wijze wordt gestuurd van/naar het station. Daarmee wordt tevens het fietsnetwerk tussen Budel-Maarheeze over rijksweg A2 gecompleteerd en kan een duurzaam veilig, samenhangend fietsnetwerk worden aangelegd. Op deze wijze wordt ook tegemoet gekomen aan de wensbeelden Infrastructuur en het wegcategoryeringsplan in het Gemeentelijk Verkeer- en Vervoerplan (2006)

### 3. Activiteitenplan, tijdsplanning en financiering.

#### 3.1 Activiteitenplan.

Gelet op de aard en de duur van dit project is het noodzakelijk om de werkzaamheden te structureren en in tijd te organiseren. Een hulpmiddel daarbij vormt een procesbeschrijving waarin de werkzaamheden en voorwaarden zijn opgenomen.

De procesbeschrijving zal worden samengebracht tot een checklist aan de hand waarvan de projectteamleden te werk zullen gaan om het gewenste resultaat te bereiken. Deze zal in de initiatiefase tezamen met de interne projectteamleden worden opgesteld.

De hoofdstructuur van het project bestaat uit een zevental fasen die het projectteam zal doorlopen:

- de initiatiefase en programmafase (de voorbereidingsfase),
- de ontwerpfase;
- de uitwerkingsfase en prijsvorming- & aanbestedingsfase;
- de uitvoeringsfase en afwikkelingsfase.

Voorname fasen worden onderscheiden naar deelactiviteiten. In bijlage 2 worden de fasen, deelactiviteiten en beslisdocumenten nader uitgewerkt in een activiteitenplan.

#### *Deelproducten*

Binnen de hoofdstructuur zijn een aantal deelprojecten te onderscheiden; de deelprojecten zijn ofwel onderdeel van een fase ofwel vormt een fase als geheel een deelproject. In de programmafase zijn de meeste deelprojecten te onderscheiden namelijk:

- **ruimtelijke ordening:** artikel 19, lid 1 WRO of bestemmingsplanprocedure, bouwvergunning, natuuronderzoek, historisch onderzoek;
- **milieu:** akoestisch onderzoek (BGS), bodem- en trillingsonderzoek, luchtkwaliteit;
- **verkeer / civiele en cultuurtechniek:** ontwerp voorplein en verkeersontsluiting station Maarheeze /A2, hydrologisch onderzoek, vergunningen, riolerings-, openbare verlichtings- en groenplan. Het definitieve ontwerp kan, in geval van gebrek aan personele capaciteit, worden besteed in de vorm van een Design & Construct-project. Als gevolg hiervan vallen de ontwerp-, prijsvormings- en aanbestedings- alsook de uitvoeringsfase samen. Daarentegen kan in de planstudie (ProRail) een integraal ontwerp worden voorbereid. Nadere afspraken hieromtrent dienen nog met ProRail te worden gemaakt;
- **grondverwerving:** minnelijke aankoop dan wel onteigeningsprocedures;
- **financiën:** haalbaarheidsonderzoek en risicoanalyse;
- **voorlichting:** communicatieplan.

Voor de uitvoering van de deelprojecten / producten dragen de projectteamleden eindverantwoordelijkheid.

#### *Haalbaarheids- en planstudie*

Provincie, SRE en Cranendonck hebben ProRail gevraagd om een haalbaarheids- en planstudie voor het station te voltooien.

De haalbaarheidstudie is de eerste fase van het planontwikkelingsproces, waarin alternatieve oplossingsrichtingen worden beoordeeld en vergeleken op met name de aspecten:

- vervoerwaarde (aantal in- en uitstappers);
- technische haalbaarheid (o.a. een grove railverkeerstechnische inpassing);
- milieueffecten;
- inpassing en ontsluiting (de ontsluiting in samenhang met de ruimtelijke ontwikkeling van de omgeving);
- economische gevolgen (globale kostenanalyse).

De resultaten van deze haalbaarheidsstudie zal aan de stuurgroep worden voorgelegd. Afhankelijk van de inhoud van het besluit (Go-NoGo) alsook de af te geven investeringsgarantie zal een planstudie worden afgerond. Overigens is de investeringsgarantie op dat moment noodzakelijk om de planologische procedures te kunnen opstarten.

In de planstudie zal het voorkeursalternatief technisch verder uitgewerkt worden tot een Voorontwerp (VO+) aan de hand van het gezamenlijk opgestelde Programma van Eisen (zie bijlage 2). Het voorkeursalternatief wordt uitgewerkt tot het niveau waarop een beschikkingaanvraag bij de minister kan worden gebaseerd.

Het resultaat wordt vastgelegd in een zogeheten Combinota, een projectnota gecombineerd met een beschikkingaanvraag. Deze 'Combinota' vormt samen met het VO+ en eisenspecificaties t.b.v. definitief ontwerp het eindresultaat van deze studie.

Tegelijkertijd met het voorbereiden van de planstudie door ProRail zal de planologische procedure worden opgestart. Om een snelle realisatie mogelijk te maken is het zinvol om de vooronderzoeken (zie onder deelprojecten) ten behoeve van deze procedure reeds voorafgaand aan het bestuurlijk overleg op te starten. Met dien verstande, dat in geval van een negatief resultaat uit de haalbaarheidsstudie deze onderzoeken reeds zijn uitgevoerd en gefinancierd.

### 3.2 Fasering en tijdsplanning

Het plan van aanpak ProRail is als vertrekpunt genomen voor de fasering en tijdsplanning van het project. Aansluitend is bezien welke planologische procedures voorhanden zijn om realisatie van het station mogelijk te maken namelijk:

óf een vrijstellingsprocedure ex artikel 19, lid 1 WRO  
 óf een bestemmingsplanprocedure.

Bestemmingsplanprocedure wordt ingezet in geval gronden niet in de minne kunnen worden aangekocht en overgegaan moet worden tot onteigening. Daarom is de opdracht reeds uit om na te gaan of de benodigde gronden voor dit doel kunnen worden aangekocht. Met andere woorden, of grondeigenaren geneigd zijn om gronden te verkopen.

Indien dit laatste het geval is, dient –in verband met de snelheid voor realisatie- te worden gekozen voor een art. 19, lid 1 WRO-procedure met een veel kortere proceduretijd. Voordeel is tevens dat vrijstelling én procedure voor een bouwvergunning geïntegreerd zijn (samen oplopen) en niet elkaar opvolgen.

De tijdsplanning is gebaseerd op het gezamenlijk volgen van een bouwaanvraag 1<sup>e</sup> fase en artikel 19, lid 1 procedure. Alleen dan is de mogelijkheid voorhanden om het streven waar te maken ten einde een definitief station Maarheeze in 2009 te kunnen openen.

In de onderstaande tabel zijn de belangrijkste activiteiten en globaal tijdspad weergegeven.

<b>Fase 0</b>	Plan van aanpak ProRail (extern PT)	dec. 2006
<b>Fase 1</b>	Plan van aanpak Cranendonck (intern PT)	jan/feb 2007
	Aanbestedingsprocedure haalbaarheids/planstudie	jan/feb 2007
	Vaststellen bestuursopdracht - PvA	maart 2007
	Aanstellen ingenieursbureau	april 2007
	Nota voorkeursalternatief (haalbaarheidsstudie)	mei 2007
	Bestuurlijk overleg: vaststellen nota voorkeursalternatief en investeringsgarantie	mei-juni 2007
<b>Fase 2</b>	Start planstudie (voorlopig ontwerp)	juni 2007
	VO gereed	eind september 2007
	Combinota (planstudie & beschikkingaanvraag) incl. VO + naar minister	v.a. september 2007
	Akkoord dienstregeling NS	sept-jan 2008

<b>Fase 3</b>	Beschikking minister	jan 2008 (verwacht)
	Verlening bouwvergunning	feb 2008 (verwacht)
	Aanbesteding en gunning bouw	jan-feb 2008 (verwacht)
	Gereed	jan 2009 (verwacht)

#### *Kritische succesfactoren*

De doorlooptijd van het project tot aan fase 3 is afhankelijk van de navolgende kritische succesfactoren:

- inpassinggarantie;
- bedieningsgarantie;
- investeringsgarantie;
- grondverwerving dan wel de mogelijkheid om gronden in der minne te verwerven;
- tijdstip en inhoud bestuurlijke besluitvorming 2007;
- beschikken over de noodzakelijke vooronderzoeken bij opstart van de procedure;
- beschikken over de noodzakelijke ontheffingen en vergunningen;
- benutten van bezwaar- en beroepsmogelijkheden ná afgifte van verklaring van géén bezwaar (onder voorwaarde artikel 19, lid 1 WRO procedure);
- aanbesteding bestek bouw station.

In bijlage 3 en 4 zijn de vrijstellings- en bestemmingsplanprocedures nader uitgewerkt.

### **3.3 Projectkosten en financiering.**

In de Combinota van ProRail (sept. 2007) zal een globale kostenbegroting voor engineering en realisatie station worden opgenomen. Op basis van een voorlopige globale schatting dient rekening te worden gehouden met een richtbedrag ter grootte van € 7.000.000,- (incl. VAT, excl. BTW) waarmee rekening moet worden gehouden.

Overigens dient in deze fase van het proces rekening te worden gehouden met een betrouwbaarheidsmarge van ± 40 % (schatting februari 2007) van de geraamde kosten!!!

In deze realisatiekosten zijn overigens niet meegerekend de kosten voor de realisatie het voorplein, aanpassing van de ontsluitende wegenstructuur (rijksweg A2-station), studiekosten, aankoop gronden en planschaderisico. Globale schatting is dat deze extra kosten circa € 1.750.000,- bedragen (schatting februari 2007).

Om het station in Maarheeze mogelijk te maken is financiering door provincie, SRE en Cranendonck noodzakelijk. Financiële bijdragen kunnen ten minste worden verwacht vanuit het 'Fileproof'- project van het ministerie van V &W.

De direct betrokken partijen hebben inmiddels (de eerste) financiële middelen op hun begroting gereserveerd:

Provincie Noord-Brabant	€ 1,25 mln.
SRE	€ 1,0 mln.
Cranendonck	€ 0,5 mln.

Een kostenbegroting voor de realisatie van het station (totale projectkosten) zal nader worden uitgewerkt. De totale investeringskosten en financiële consequenties zullen omstreeks mei 2007 duidelijk in beeld moeten zijn gebracht.

Een financiële paragraaf zal worden geagendeerd voor het overleg van de stuurgroep in mei-juni 2007. Op basis hiervan zal worden gevraagd om een investeringsgarantie voor het station Maarheeze af te geven.

De financiële onderbouwing vormt tevens een belangrijke voorwaarde voor realisatie die onder andere na de planologische en onteigeningsprocedures kan plaatsvinden. De financiële onderbouwing dient bekend te zijn op moment dat het verzoek voor een verklaring van géén bezwaar wordt ingediend bij provincie Noord-Brabant.

De projectteamleden blijven budgettair verantwoordelijk voor de eigen deelprojecten (budgetbeheerder). Echter terugkoppeling naar de projectleider blijft noodzakelijk, zeker in geval van dreigende financiële overschrijdingen. De projectleider is budgethouder en draagt zorg voor de bewaking van de overall kosten.

#### **4. Projectorganisatie.**

Er wordt voorgesteld om een bestuurlijke stuurgroep, een externe en interne projectgroep in te stellen.

##### **4.1 Intern projectteam.**

Het is wenselijk om diverse gemeentelijke disciplines gezamenlijk te betrekken in de voorbereidingen en inzichtelijk te krijgen welke kansen er liggen en welke problemen aanwezig zijn om het station te realiseren. Daarom zal een projectteam worden ingesteld, waarin diverse disciplines zijn vertegenwoordigd:

Projectleider	- Roland Hermans	150 uur
Ruimtelijke ordening	- Aico Visschers	60 uur
Grondzaken	- Charlotte van Swieten	60 uur
Civiele techniek	- Joep Langendijk	60 uur
Milieu	- Karel Kijzers	40 uur
Vergunningen	- pm	40 uur
Communicatie	- Marlies van der Heijden / Renate van Lierop-Kupers	20 uur

Tevens zijn voor de projectleider ten behoeve van inzet voor extern projectteam (zie volgende paragraaf) en externe contacten/overleggen 100 uren gereserveerd.

Op een aantal beslismomenten zullen betrokken disciplines bijeen worden gebracht voor afstemming van taken en worden geïnformeerd omtrent de voortgang, te volgen procedures en actuele planning.

Ten tijde van de opstart van het project zal het overleg 1x per 4 weken plaatsvinden. Vanaf het moment dat de planologische procedure worden opgestart zal de frequentie worden teruggebracht naar 1x per 2 maanden zijn. In sommige gevallen is het wenselijk bilateraal te overleggen. Tevens is het noodzakelijk om het project voortijds in het planteamoverleg (ruimtelijke ordening) met provincie Noord-Brabant te bespreken om de continuïteit veilig te stellen en eventuele vertraging in het proces te voorkomen.

De projectleider zal zorgdragen voor beknopte verslaglegging waarin de afspraken worden opgenomen, en is verantwoordelijk voor het agendabeheer.

De projectleider draagt voorts de zorg voor de bewaking van de voortgang en planning van het project. Bewaking van de procedures binnen de deelprojecten wordt toevertrouwd aan de projectteamleden die op hun beurt verantwoordelijk zijn voor de betreffende deelprojecten. Voor een aantal deelactiviteiten/producten zal externe advisering worden ingehuurd.

De bestuurlijk projectverantwoordelijke is de portefeuillehouder voor Ruimtelijke Ordening, Frank Walkate . De projectleider zal de portefeuillehouder tijdens het tweewekelijks poho-overleg informeren.

Een bestuurlijke interventie vindt alleen via de portefeuillehouder plaats; aangezien deze de bestuurlijke projectverantwoording draagt kan deze door de andere collega-bestuurders hierop worden aangesproken.

Het projectteam heeft als werktitel 'Projectteam Station Maarheeze' meegekregen.

#### **4.2 Extern projectteam.**

Daarnaast zal een extern projectteam worden ingesteld waarin de meest van belang zijnde partijen zitting hebben zijnde opdrachtgevers en marktpartijen belast met spoorse aangelegenheden.

Cranendonck	Roland Hermans
Provincie Noord-Brabant	Etienne Wieme
SRE	vacature
ProRail	Elles Masman / Michel Duijker
NS Commercie	Gerd Korpershoek / Jan van Heijnsbergen

De externe projectteam staat onder leiding van de projectleider Cranendonck. De projectleider Cranendonck zal zorgdragen voor beknopte verslaglegging waarin de afspraken worden opgenomen, en is verantwoordelijk voor het agendabeheer.

De projectleider draagt voorts de zorg voor de bewaking van de voortgang en planning van het project.

Natuurlijk zal er bilateraal overleg plaatsvinden met onder andere het ministerie van Verkeer & Waterstaat, Personenvervoer - directie Spoor (Fileproof-project, tijdelijke stations) rijkswaterstaat (ombouw randweg, verbreding A2) , in te huren externe adviseurs (haalbaarheids- en planstudie), busmaatschappijen (BBA-steek, Hermes-buurtbus).

#### **4.3 Stuurgroep.**

In de stuurgroep zijn de bestuurders vertegenwoordigd van de meest betrokken partijen aangevuld met ambtelijke ondersteuning zijnde :

Gemeente Cranendonck	Frank Walkate
Samenwerkingsverband Regio Eindhoven (SRE)	Erik Meriënboer
Provincie Noord-Brabant	pm (verkiezingen PS 7 maart a.s.)

Op noodzakelijke beslismomenten kunnen aanschuiven de HID Noord-Brabant, directeur Spoorontwikkeling ProRail, en regiodirecteur NS Commercie Zuid-Nederland.

De stuurgroep wordt voorgezeten door de portefeuillehouder van Cranendonck. De projectleider Cranendonck zal zorgdragen voor beknopte verslaglegging waarin de afspraken worden opgenomen, en is verantwoordelijk voor het agendabeheer.

### **5 Informatie en communicatie.**

#### **5.1 Interne communicatie.**

Het interne projectteam neemt standpunten in ten aanzien van adviezen en voorstellen, die vervolgens aan het college van burgemeester en wethouders en/of raad worden voorgelegd. De projectleider draagt hiervoor de eindverantwoordelijkheid; voorafgaand hieraan zal het voorstel met de bestuurlijk projectverantwoordelijke worden doorgesproken.

De projectleider zal een goede communicatie over coördinatie en afstemming met de lijnorganisatie onderhouden. Dit is met name van belang indien door andere collega's buiten het projectteam –dus uit de lijnorganisatie- op verzoek van projectleider dan wel projectteamleden gegevens en informatie dienen te worden aangeleverd. Er zal daarom een breed draagvlak binnen de totale organisatie vereist / wenselijk zijn.

De projectleider zal tevens de linking pin zijn tussen interne en externe projectteam.

Binnen het projectteam zullen nadere afspraken worden gemaakt over externe communicatie. Het projectteam stelt daartoe in samenspraak met de cluster communicatie een communicatieplan vast, waarin wordt beschreven op welke wijze, waar en op welk

tijdstip belanghebbenden worden geïnformeerd over onderdelen van en beslismomenten binnen het project. Overigens zal tevens de inspraak die bijvoorbeeld ingevolge de Wet Ruimtelijke Ordening (WRO), de Algemene wet bestuursrecht (Awb) of Inspraakverordening van de gemeente Cranendonck is voorgeschreven, in dit communicatieplan worden opgenomen.

### **5.2 Externe communicatie.**

Om misverstanden te voorkomen is gekozen om ook de externe communicatie naar pers, bewoners en belangengroepen waaronder Stichting Station Maarheeze, via de gemeente Cranendonck te laten verlopen.

### **5.3 Projectdossier.**

In samenspraak met de afdeling Ondersteuning zullen afspraken worden gemaakt over de wijze waarop het projectdossier zal worden gearhiveerd. Het lopend dossier zal beschikbaar blijven voor de projectleider en op de afdeling Beleid voorhanden zijn.

## **6 Besluitvorming**

Het externe projectteam is reeds enige tijd bezig met de voorbereidende werkzaamheden. Tijdens het bestuurlijk overleg van 2 oktober 2006 hebben provincie, SRE en Cranendonck ingestemd met de opdrachtverlening aan ProRail voor het houden van een haalbaarheidsstudie en in geval van positieve besluitvorming in mie 2007 met het vervolgen van een planstudie.

Op 1 februari 2007 heeft het eerste overleg van het interne projectteam plaatsgehad. Tijdens dit overleg is vooral gesproken over de aanleiding van het project en heeft een globale inventarisatie plaatsgevonden van de werkzaamheden die onder andere in het kader van de planologische procedures worden vereist.

Het voorliggende projectcontract is voorgelegd aan het college van burgemeester en wethouders op 6 maart 2007. Hierna zal het contract ter instemming worden gebracht van de beleidscommissie op 2 april a.s. en de raad van 17 april a.s..

## **BIJLAGEN**

- I. Notulen bestuurlijk overleg d.d. 2 oktober 2006.
- II. Activiteitenplan (globaal)
- III. Vrijstellingsprocedure ex artikel 19, lid 1 WRO
- IV. Bestemmingsplanprocedure.

### **Externe bijlagen:**

Businesscase station Maarheeze / BGC (februari 2005)

Functioneel programma van Eisen / ProRail (concept, november 2006)

**Bijlage I: Notulen bestuurlijk overleg d.d. 2 oktober 2007.**

## Bijlage II: Activiteitenplan (globaal).

Het activiteitenplan is gebaseerd op het volgen van een artikel 19, lid1 WRO:

---

Fasen	Deelactiviteiten / beslisdocumenten	Tijd
<b>Initiatieffase</b>	initiatie / opdracht project (extern PT) PvA Prorail (extern PT)	oktober 2006 december 2006
	Aanbesteding project Prorail (extern PT) Plan van aanpak (intern PT)	jan / feb 2007 jan / feb 2007
	Vaststellen Bestuursopdracht PvA	maart 2007
<b>Programmafase</b>	programma van eisen onderzoek / inventarisatie kosten / baten analyse (initiatieffase) haalbaarheidsstudie	januari - juni 2007  mei 2007
	-----	
<b>Bestuurlijk overleg</b>	Go-NoGo / investeringsgarantie	mei – juni 2007
-----		
<b>(Voor)ontwerpfase</b>	artikel 19, lid 1 WRO / BV 1 <sup>e</sup> fase inspraak voorontwerp kredietraming planstudie / combinota	juni – sept 2007
	kredietaanvraag en –voting	december 2007
-----		
<b>Uitwerkingsfase</b>	bestek vergunningen / ontheffingen	okt – dec 2007
<b>Prijsvormings / aanbestedingsfase</b>	aanbesteding gunning	jan – feb 2008
-----		
<b>Uitvoeringsfase</b>	communicatie (onderdeel totaal communicatieplan) werkplan uitvoeringswerkzaamheden toezicht en administratie technische oplevering	feb – dec 2008
<b>Afwikkelingsfase</b>	def. oplevering	jan 2009
	def. afrekening evaluatie / nacalculatie nazorg onderhoud	jan - dec 2009  ná 2009

---

### **Bijlage III: Vrijstellingsprocedure ex art. 19, lid 1 WRO.**

Indien gronden minnelijk kunnen worden aangekocht, dient –in verband met de snelheid voor realisatie- te worden gekozen voor een art. 19 WRO-procedure met een veel kortere proceduredtijd. Voordeel is tevens dat vrijstelling én procedure voor een bouwvergunning geïntegreerd zijn (samen oplopen) en niet elkaar opvolgen.

Bouwaanvraag 1<sup>e</sup> fase, daarmee tevens verzoek vrijstelling art 19, lid 1 WRO

Indienen formulieren / schetstekeningen / benodigde onderzoeken (gelijk aan BP) + ruimtelijke onderbouwing. De haalbaarheidsstudie kan als input dienen voor de ruimtelijke onderbouwing Voorbereidingsbesluit door raad laten nemen om deze procedure te kunnen inzetten. Overigens ligt het mandaat voor de vrijstellingsprocedure gemandateerd bij het college.

Na voorbereidingsbesluit: publicatie + ter inzage en mogelijkheid indienen zienswijzen → 8 weken

Verwerking en beslissing → afhankelijk van aantal reacties → 4 à 6 weken

Aanvraag verklaring van géén bezwaar bij provincie: binnen 8 weken (wettelijke termijn / vooroverleg wel noodzakelijk om evt. obstakels/problemen te tackelen). Tegelijkertijd wordt hiermee vrijstelling verzocht van het Streekplan Noord-Brabant (planologische bescherming natuur- en landschapswaarden).

Bouwvergunning 1<sup>e</sup> fase (Verklaring van géén bezwaar positief verwerkt in besluit)

Bouwvergunning wederom 6 weken ter visie: deze volgt de Awb-procedure (bezwaar/beroep/hoger beroep)

Tegelijkertijd met verlening bouwvergunning 1<sup>e</sup> fase is het vanwege het behalen van tijdwinst mogelijk om bouwvergunning 2<sup>e</sup> fase aan te vragen. Dit zijn de technische documenten (constructieberekeningen etc.). Beslissing binnen 6 weken, deze vergunning behoeft niet ter visie worden gelegd.

M.a.w. parallel aan de ter inzage legging van 1<sup>e</sup> fase wordt de 2<sup>e</sup> fase afgerond. Indien géén bezwaren t.a.v. 1<sup>e</sup> fase kan dan aansluitend de realisatie worden gestart.

Kritische succesfactoren:

- mogelijkheid om gronden in der minne te verwerven én
- tijdstip en inhoud bestuurlijke besluitvorming mei 2007
- beschikken over de noodzakelijke studies bij opstart procedure
- benutten van bezwaar- en beroepsmogelijkheden ná afgifte van verklaring van géén bezwaar.

Deze weken zal de taxateur een verkenning uitvoeren of de gronden via minnelijke aankoop in eigendom kan worden verkregen. Mocht dit het geval zijn dan kan de snellere procedure ingevolge art. 19, lid 1 WRO worden opgestart.

Start artikel 19, lid 1 WRO-procedure is het bestuurlijk overleg in mei 2007 (schematisch):

Bestuurlijk overleg	mei
Aanvraag bouwvergunning 1 <sup>e</sup> fase	juni
Publicatie ter visie legging	juli-augustus
Verwerking reacties	september
Verklaring van géén bezwaar (VvGB)	oktober-november
Besluit & bekendmaking → tevens 2 <sup>e</sup> fase	december

Ter inzage legging → tevens 2 <sup>e</sup> fase	december-januari
<b>Start realisatie indien géén bezwaren</b> Beslissing college ná bezwaar- en beroepschriften-commissie	<b>februari 2008</b> + 16 weken
Ter inzage legging t.b.v. beroep	+ 6 weken
<b>Start realisatie indien géén beroep</b>	<b>(juli wordt i.v.m. zomervak) aug. 2008</b>

**Start realisatie indien beroep/hoger beroep pm**

Moeilijk aan te geven in verband met behandelingstermijnen rechtbank (doorgaans ¾ jaar) en Raad van State (doorgaans ¾ - 1 jaar).

Ná beroep rechtbank	april 2009
Ná hoger beroep RvS	januari-april 2010

---

Résumé: in meest gunstigste geval in februari 2008 beschikking over:

- verklaring van géén bezwaar
  - bouwvergunning 1<sup>e</sup> en 2<sup>e</sup> fase
  - noodzakelijke gronden
-

## Bijlage IV: Procedure bestemmingsplan.

In geval gronden niet via minnelijke aankoop in eigendom kunnen worden verkregen, dient een bestemmingsplan te worden voorbereid en moet de onteigeningsprocedure worden opgestart.

Er vanuit gaande dat de voorbereidende onderzoeken zijn verricht is wederom het bestuurlijk overleg van mei 2007 als uitgangspunt genomen.

Kritische succesfactoren zijn ook hier weer:

- tijdstip en inhoud bestuurlijke besluitvorming mei 2007
- beschikken over de noodzakelijke studies bij opstart procedure
- benutten van bezwaar- en beroepsmogelijkheden ná afgifte van verklaring van géén bezwaar

Bestuurlijk overleg	mei 2007
Start opstellen voorontwerp	juni 2007
Ter inzage voorontwerp	oktober 2007
Ter inzage ontwerp	februari 2008
Vastgesteld bestemmingsplan	september 2008
<b>Goedgekeurd (en onherroepelijk indien géén hoger beroep)</b>	<b>juli 2009</b>
<b>Indien hoger beroep bij Raad van State</b>	<b>juli 2010</b>

Indien géén bezwaar en beroep wordt ingesteld kan het tijdstip waarop kan worden beschikt over een onherroepelijk goedgekeurd bestemmingsplan, worden verkort met 27 weken (!) worden vervroegd. **Juli 2009 wordt dan januari 2009**

Nadien kan de integraal bouwvergunning (integraal = 1<sup>e</sup> en 2<sup>e</sup> fase samen) worden aangevraagd → Proceduretijd 12 weken.

---

Résumé: in meest gunstigste geval in april 2009 beschikking over:

- verklaring van géén bezwaar
- bouwvergunning 1<sup>e</sup> en 2<sup>e</sup> fase

Noodzakelijke gronden dienen middels onteigeningsprocedure te worden verkregen.

---

### Onteigeningsprocedure (pm, juridische check)

#### *Administratieve onteigeningsprocedure*

Op grond van art. 77 lid 1 sub 1 van de Onteigeningswet kan, zonder voorafgaande verklaring bij de wet, onteigening plaatsvinden ten behoeve van de uitvoering van of ter handhaving van de feitelijke toestand overeenkomstig een bestemmingsplan. Deze wetsbepaling gaat er in beginsel vanuit dat het bestemmingsplan onherroepelijk goedgekeurd dient te zijn. De Kroon is echter bereid mee te werken aan een gelijktijdig lopen van de bestemmingsplanprocedure en de *administratieve* onteigeningsprocedure.

Dit betekent dat wanneer er een vastgesteld bestemmingsplan ligt de raad een onteigeningsbesluit mag nemen. Hierin dienen een opschortende en ontbindende voorwaarde opgenomen te worden, verband houdend met de onherroepelijke goedkeuring van het bestemmingsplan.

Op grond van art. 79 van de Onteigeningswet heeft onteigening ten name van de gemeente plaats uit kracht van een besluit van de gemeenteraad. Dit besluit behoeft goedkeuring door de Kroon. Alvorens te besluiten omtrent goedkeuring hoort de Kroon de Raad van State. Goedkeuring kan worden onthouden indien ingebrachte bedenkingen daartoe aanleiding geven, wegens het niet of onvoldoende gediend zijn van het volkshuisvestingsbelang, het ruimtelijke ordeningsbelang of het publiek belang, of het onvoldoende aanwezig zijn van de noodzaak of de urgentie. Belast is de Minister van VROM.

Belanghebbenden hebben niet de mogelijkheid hun bedenkingen ten overstaan van de Raad van State nader toe te lichten. Wel wordt gehoord door de minister. Ook strijd met recht is natuurlijk een weigeringsgrond.

Voor het raadsbesluit geldt overigens ook een openbare voorbereidingsprocedure. Tevens legt de raad het besluit vier weken ter inzage gelegd. Bedenkingen kunnen bij de Kroon worden ingediend. Na de termijn van ter inzage legging dient de Kroon binnen 9 maanden te worden bekendgemaakt. Circa 1 maand na datum van het besluit zal dit besluit in de Staatscourant bekend worden gemaakt.

Daarna staat de weg naar de rechter open. Wat dit laatste betekent voor de proceduretijd wordt nog uitgezocht. **<Actie: juridische check>**

#### *Gerechtelijke onteigeningsprocedure*

Ditzelfde geldt voor de gerechtelijke onteigeningsprocedure die hierna nog volgt. En wanneer definitief over de gronden kan worden beschikt. **<Actie: juridische check>**