

Vergaderjaar 2010–2011

**31 801**

## **Nieuwe stations, nieuwe passagiers**

**Nr. 19**

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

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 18 augustus 2011

In het verslag algemeen overleg dat mijn ambtsvoorganger op 19 mei 2010 met uw Kamer heeft gevoerd over nieuwe stations zijn er een aantal moties ingediend en op 20 mei 2010 aangenomen (Handelingen II 2009/10, nr. 85, blz. 7175–7179). In deze brief informeer ik u over de uitvoering van de motie van het lid Cramer inzake bedieningsplicht (TK 31 801, nr. 8) en over de inventarisatie van mogelijke nieuwe stations naar aanleiding van de motie van de leden Cramer en Roefs (TK 31 801, nr. 9).

#### **Motie Cramer inzake bedieningsplicht**

De motie verzoekt met ingang van de nieuwe concessie voor het hoofdrailnet de vereiste bedieningsgarantie voor de vervoerder te schrappen als voorwaarde voor de opening van nieuwe stations, zodat voor de vervoerder alleen nog de bedieningsplicht geldt. Nieuwe stations zouden zonder meer opgenomen moeten worden in de vervoerconcessie.

#### *Reactie en toelichting*

De totstandkoming van een nieuw station is het resultaat van overleg tussen verschillende partijen (initiatiefnemer, vervoerder en spoorwegbeheerder). Het zondermeer door mij opleggen van een bedieningsplicht zou dit overleg doorkruisen en heeft niet mijn voorkeur. Wanneer de betrokken partijen in het gezamenlijk overleg vaststellen dat er sprake is van een haalbaar stationsproject, waarbij de kosten zijn gedekt en de bedieningsgarantie is afgegeven, zal ik in het kader van het MIRT besluiten over het aan ProRail verlenen van de planstudieopdracht en de aanleg van het station. Na het nemen van het aanlegbesluit zal ik de bediening van het nieuwe station, conform artikel 2b van de vervoerconcessie, verplichten door het op te nemen in de vervoerconcessie.

Conform de beleidsbrief nieuwe stations van 4 december 2009 (31 801, nr. 7) baseer ik mijn besluit inzake aanleg van (en subsidieverlening aan) een nieuw station op twee criteria. Het eerste criterium is afgifte door de

vervoerder van de bedieningsgarantie. Het tweede criterium is het financieel gedekt zijn van de projectkosten.

Het uitgangspunt dat ik in verband met afgifte van de bedieningsgarantie hanteer, is dat de exploitatie van het nieuwe station zonder rijksbijdrage of derving van inkomsten dient plaats te vinden. De aannahme daarbij is dat de vervoerder bereid zal zijn om deze garantie af te geven, wanneer het station bij zal dragen aan de kostendekkende exploitatie van haar netwerk. Dit uitgangspunt is dan ook de reden dat ik aan mijn instemming tot aanleg van een nieuw station de voorwaarde verbind van afgifte van de bedieningsgarantie door de vervoerder.

Het bepalen onder welke voorwaarden een nieuw station bij kan dragen aan de kostendekkende exploitatie van het netwerk, is een zaak van overleg tussen de initiatiefnemende (veelal regionale) overheid, de vervoerder en de spoorweg-beheerder. De waarde van het station voor het netwerk wordt door de vervoerder beoordeeld op basis van vervoerwaarde, de inpassing van het station in de dienstregeling en de kosten/baten verhouding van de bediening. De mogelijkheden om tot realisatie en bediening van een nieuw station te komen, zoals de motie verzoekt, wordt in het overleg van de betrokken partijen reeds onderzocht. Dat onderzoek heeft met name betrekking op bedieningsfrequentie, eventuele benodigde aanpassingen van de spoorinfrastructuur, ontsluitingsmogelijkheden van het nieuwe station, ruimtelijke (her)ontwikkeling en de effecten daarvan op de vervoersvraag en OV-exploitatie.

In de afweging van de NS over het afgeven van een bedieningsgarantie zijn klantattractiviteit van het netwerk, betaalbaarheid en maakbaarheid van de dienstregeling bepalende factoren.

- *Klantattractiviteit*: dit is het aantal nieuwe klanten met profijt van het nieuwe station minus het aantal bestaande klanten dat NS derft vanwege een langere reistijd door de extra treinstop. Hieruit komt naar voren dat een lokaal voordeel, namelijk het nieuwe station, voor het geheel aan treinreizigers nadelig kan uitpakken. Een nieuwe klant is een reiziger die zonder het nieuwe station niet met de trein zou reizen.
- *Maakbaarheid in de dienstregeling*: op korte en lange termijn inpasbaar in de dienstregeling, binnen gangbare normen en te bedienen met de juiste treinsoort. Naar aanleiding van deze toets kan extra railinfrastructuur nodig zijn;
- *Betaalbaarheid*: structurele kostendekking. Daarvoor zijn o.a. van belang het aantal nieuwe reizigers, het aantal klanten dat wegblijft vanwege langere reistijd, wijzigingen in materieelkosten door extra materieelinzet, personeelkosten door langere rijtijden etc.

De motie inzake bedieningsplicht verzoekt tevens om in de nieuwe vervoerconcessie afspraken te maken over de gevolgen voor de exploitatie van nieuw te openen stations voor de vervoerder. Doordat ik het uitgangspunt hanteer van een kostendekkende exploitatie van nieuwe stations, is er geen noodzaak om in de nieuwe concessie hierover nadere afspraken te maken met de vervoerder.

### **Motie Cramer-Roefs over Inventarisatie nieuwe stations**

Deze motie verzoekt de regering om in overleg met de provincies een inventarisatie te maken van mogelijke nieuwe stations en de haalbaarheid van deze geïnventariseerde stations te onderzoeken.

In september 2010 heeft mijn ambtsvoorganger in het Nationaal Mobiliteitsberaad de decentrale overheden verzocht om mij te informeren over mogelijke kansrijke nieuwe stations. In november 2010 heb ik via het IPO en het SKVV per provincie, dan wel Stadsregio's, een opsomming

ontvangen van mogelijk nieuwe stations. In bijlage 1<sup>1</sup> bij deze brief zijn alle door de decentrale overheden als wenselijk genoemde nieuwe stations weergegeven. Deze lijst van 59 stations heb ik voorgelegd aan ProRail en de NS.

De 59 stations die uit de inventarisatie naar voren zijn gekomen, zijn onder te verdelen in mogelijke nieuwe stations gelegen aan het hoofdrailnet en aan de lijnen waarop de regio het vervoer verzorgd (gedecentraliseerde lijnen). Van de voorgedragen stations liggen 36 stations aan het hoofdrailnet en 23 stations aan decentrale lijnen.

#### *Hoofdrailnet*

Ik heb de NS gevraagd om mij te informeren over het overleg dat zij heeft over de geïnventariseerde stationsinitiatieven met de betreffende decentrale overheden. In bijlage 2<sup>1</sup> staat een actueel beeld met betrekking tot het overleg tussen betrokken partijen over de haalbaarheid van de stations aan het HRN.

De haalbaarheid van de voorgedragen stations voor het hoofdrailnet is door de NS en ProRail beoordeeld op drie aspecten: klantattractiviteit, betaalbaarheid en maakbaarheid van de dienstregeling. De eerder genoemde haalbaarheid is door NS en ProRail mede bepaald aan de hand van kennis over lokale/regionale planuitwerkingen en besluiten op het vlak van ontsluiting en ruimtelijke (her)ontwikkeling.

#### *Gedecentraliseerde lijnen*

De voorgedragen nieuwe stations aan decentraliseerde lijnen zijn voorgelegd aan ProRail. Voor zover ProRail in enig kader onderzoek heeft verricht naar de voorgedragen stations aan decentrale lijnen, is dit in bijlage 3<sup>1</sup> aangegeven.

#### *Besluitvorming nieuwe stations*

In de beleidsbrief nieuwe stations van 4 december 2009 heb ik de voorwaarden voor het verlenen van een planstudie opdracht naar een nieuw station vastgelegd. Zodra het stationsinitiatief, voorzien van de intentieverklaring van de vervoerder om het nieuwe station te bedienen, mij als plan en voorzien van een adequaat dekkingvoorstel wordt aangeboden, zal ik besluiten over opdrachtverlening voor het verrichten van een MIRT-planstudie naar het betreffende station. Om het stationsinitiatief te kunnen beoordelen hecht ik er belang aan dat het plan inzicht geeft in lokale/regionale uitwerkingen en besluiten op het vlak van ontsluiting en ruimtelijke (her)ontwikkeling. Dit is in lijn met de motie.

Van alle 59 geïnventariseerde stations zijn er via ProRail aan mij in een eerder stadium reeds twee plannen ter besluitvorming voorgelegd. Het betreft de subsidieaanvraag voor het station Maastricht Noord en het verzoek voor het verlenen van de planstudieopdracht voor het station Bleizo. Het station Maastricht Noord zal ik beschikken en voor het station Bleizo verricht ProRail reeds de planstudie.

Het is aan de regionale overheden om, in overleg met de vervoerder en de spoorwegbeheerder, voor de meest kansrijke stations de plannen nader uit te werken. Ik zal bij de regionale overheden het belang onder de aandacht brengen van goede beslism informatie. Ik nodig de regionale overheden uit om uitgewerkte en haalbaar geachte stationsplannen voor te leggen. Ik zal dan besluiten over het verlenen van de planstudieopdracht aan ProRail naar deze stationsinitiatieven.

---

<sup>1</sup> Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer.

Naast de 59 geïnventariseerde stations zijn er nog 22 stations actueel. Over deze 22 stations heeft reeds besluitvorming plaatsgevonden. Tot en met de dienstregeling 2013 worden aan het hoofdrailnet 8 nieuwe stations geopend, aan de decentrale lijnen 14. In bijlage 4<sup>1</sup> is een overzicht opgenomen van deze stations die de komende twee jaar geopend gaan worden. Na realisatie van deze 22 stations resteert ten laste van «het programma aanleg nieuwe stations» nog een budget van € 37 mln. incl. BTW voor de aanleg van nieuwe stations.

De minister van Infrastructuur en Milieu,  
M. H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus

---

<sup>1</sup> Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer.