

**NS Reizigers****Bedrijfs- en Productontwikkeling**

Hoofdkantoor NS
 Laan van Puntenburg 100
 Postbus 2025
 3500 HA Utrecht
 Nederland
 www.ns.nl

Postbus 2025, 3500 HA Utrecht
 Ministerie van Infrastructuur en Milieu
 DG Mobiliteit, directie Spoorvervoer

Postbus 20901
 2500 EX Den Haag

Datum 31 mei 2011
Ons kenmerk NS/EvE/gk/2011-13/a
Onderwerp lijst nieuwe stations

Op 20 mei 2010 nam de Tweede Kamer de motie Cramer/Roefs aan over de inventarisatie van de door decentrale overheden gewenste nieuwe stations. Ter afhandeling van deze motie heeft uw Ministerie via het IPO/SKVV gevraagd welke stations door decentrale overheden worden voorgedragen. Op basis hiervan zijn 59 stations voorgedragen, waarvan 36 aan het Hoofdrailnet (HRN). Gelet op de verantwoordelijkheid van NS vanwege de vervoerconcessie voor het HRN, stuur ik u hierbij mijn reactie welk is gebaseerd op vigerend beleid. In deze brief geef ik graag mijn zienswijze op de stand van zaken voorgedragen stations aan het Hoofdrailnet. Ik ga daarbij eerst in op de werkwijze in onze samenwerking met de decentrale overheden.

1. Samenwerking NS-Regio

De wens van decentrale overheden om nieuwe stations toe te voegen aan het Hoofdrailnet staat niet op zichzelf. In een aantal regio's hebben de decentrale overheid en NS een gedeelde integrale visie op het OV-netwerk ontwikkeld. De nieuwe stations maken onderdeel uit van Sprinternetwerken. De wens komt soms voort vanuit het willen ontsluiten van een nieuwe wijk, maar kan ook ter verbetering dienen van de OV-bereikbaarheid van een bestaand gebied.

NS onderzoekt de haalbaarheid van nieuwe initiatieven samen met de decentrale overheden en ProRail binnen de bestaande samenwerkingsverbanden. De waarde van het station voor het netwerk wordt beoordeeld op basis van de vervoerwaarde, de inpassing van het station in de dienstregeling en de baten/kosten-verhouding van de bediening. De meerwaarde van het station wordt tevens beschouwd vanuit het functioneren van het verkeer- en vervoernetwerk ten opzichte van de ruimtelijke omgeving. Indien een station haalbaar lijkt, worden met de decentrale overheden afspraken gemaakt over de bereikbaarheid van het stationsgebied en over ruimtelijke ontwikkelingen die voor het goed functioneren van het station van belang zijn. Zo trekken NS en decentrale overheden samen op om een zo goed mogelijk functionerend nieuw station te realiseren.



Wij kennen een flink aantal samenwerkingsverbanden met decentrale overheden, zoals Stedenbaan, Randstadspoor, Regiorail Arnhem Nijmegen, Samenwerkingsverband Noord Nederland. Sinds 2005 zijn 14 nieuwe stations geopend. Daarnaast is de verwachting dat tot en met 2013 nog 8 stations aan het Hoofdrailnet worden toegevoegd. Deze stations worden niet meer genoemd in de lijst van voorgedragen stations.

	Stations die sinds 2005 zijn geopend	Stations die t/m 2013 worden geopend
Stedenbaan	Den Haag Ypenburg	Sassenheim
Randstadspoor	Utrecht Zuilen Amersfoort Vathorst	Utrecht Leidsche Rijn
Metropool Regio Amsterdam (MRA)	Amsterdam Holendrecht Purmerend Weidevenne Krommenie Assendelft verplaatst Amsterdam Science Park Almere Oostvaarders	Halfweg-Zwanenburg Almere Poort
Regiorail Arnhem Nijmegen	Arnhem Zuid	Nijmegen Lent (verplaatst station)
Provincie Gelderland	Twello Apeldoorn Osseveld Tiel Passewaaij	
Brabantstad	Helmond Brandevoort Maarheeze	
		Kampen Zuid* Dronten*
Samenwerkingsverband Noord Nederland		Groningen Europapark

* Onder voorbehoud dat de Hanzelijn wordt toegewezen aan het HRN

Vanwege deze samenwerkingsverbanden tussen NS en de decentrale overheden, zijn de meeste initiatieven uit de inventarisatie bij ons bekend. Van een aantal is ook al een haalbaarheidsstudie uitgevoerd. In paragraaf 3 ga ik hier verder op in. Eerst besteed ik kort aandacht aan de verantwoordelijkheid van NS in het besluitvormingsproces om tot een nieuw station te komen en aan onze toetsingscriteria.

2. Proces nieuwe stations en toetsingscriteria NS

Vanuit de vervoerconcessie heeft NS de verantwoordelijkheid het Hoofdrailnet voor eigen rekening en risico te bedienen. NS heeft daarom het beleid, dat nieuw te openen stations structureel kostendekkend geëxploiteerd moeten worden. De actuele opgave voor NS om meer vervoer uit het systeem te halen tegen lagere exploitatiekosten benadrukt dit. In de nieuwe vervoerconcessie zal dit naar verwachting niet anders zijn.

Ook al is een station maatschappelijk misschien zeer gewenst, NS maakt altijd een afweging binnen het grotere geheel van afspraken tussen NS en Rijk. We hanteren hierbij 3 criteria:

- o **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.



- o Maakbaarheid in de dienstregeling: dit is op korte en lange termijn inpasbaar binnen gangbare (ProRail) normen en te bedienen met de juiste treinsoort. Naar aanleiding van deze toets kan extra railinfrastructuur nodig zijn. De kosten daarvan drukken op de aanlegkosten van het station en zijn niet voor rekening NS.
- o Betaalbaarheid: dit is 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.

Binnen de decentrale samenwerking toetst NS het station op verschillende momenten aan deze criteria. Dit proces loopt doorgaans volgens een vast stramien, dat gelinkt is aan de procedures in het MIRT. NS, ProRail en de decentrale overheden werken hierbij samen. Dit stramien kent vanuit het perspectief van NS in grote lijnen de volgende stappen:

1. Zodra een idee voor een nieuw station naar voren komt, start NS met een quick scan naar de haalbaarheid van het initiatief. Hierbij toetst NS de plannen voor het eerst aan de criteria. Het resultaat is een eerste inzicht in de haalbaarheid. Ook geeft NS advies over wat er gedaan kan worden om een station eerder haalbaar te maken. Bijvoorbeeld een bijstelling aan de invulling van een bouwprogramma of de fasering van een ontwikkeling.
2. Heeft het station potentie, dan geeft de decentrale overheid aan ProRail de opdracht tot een Verkenningsstudie. NS participeert en legt vast, dat wij eventueel onder een aantal nog te realiseren condities het station willen bedienen (n.b. dit is nog geen bedieningsgarantie, maar een intentie).
3. De Minister geeft ProRail vervolgens opdracht tot een Planstudie. Deze studie, o.a. over het ontwerp van het station, wordt met alle betrokkenen uitgevoerd.
4. Als aan alle condities is voldaan, verleent NS een bedieningsgarantie.
5. ProRail zorgt vervolgens voor de aanleg van het station, de gemeente zorgt voor inpassing van het station in de omgeving.

De stappen in dit proces zijn voor ieder ook te vinden op www.ns.nl onder "zaken doen met NS".

Een groot deel van de aangemelde initiatieven bevindt zich al ergens in bovengenoemd proces. Slechts enkele zijn nieuw voor NS. Hieronder volgt een categorisering van de aangemelde stations, volgend uit onze visie op de huidige haalbaarheid van deze stations.

3. Haalbaarheid van de voorgedragen stations

In totaal zijn er 36 nieuwe stations aan het HRN voorgedragen door de decentrale overheden. Hieronder volgt een actueel beeld van de stand van zaken op basis van het huidige beleid vanwege de vervoerconcessie.

Binnen de decentrale samenwerkingsverbanden zijn in het verleden 12 initiatieven al eens onderzocht op haalbaarheid. De resultaten zijn per station destijds op bestuurlijk niveau gedeeld. Voor 5 van de onderzochte stations zijn de voorwaarden voor haalbaarheid bekend.

Voorwaarden voor haalbaarheid bekend	<ol style="list-style-type: none"> 1. Bleizo (Stedenbaan) 2. Schiedam Kethel (Stedenbaan) 3. Rotterdam Stadionpark (Stedenbaan) 4. Lelystad zuid (MRA-netwerk) 5. Nijmegen Goffert (Regiorail Arnhem-Nijmegen)
--------------------------------------	---



Hierbij moet worden opgemerkt dat NS voor Rotterdam Stadionpark nog niet verder is dan een quick scan.

Het bekend zijn van de voorwaarden betekent nog niet dat er al een bedieningsgarantie voor deze stations is afgegeven. Soms dient er nog invulling te worden gegeven aan de ruimtelijke ontwikkeling van het omliggende gebied, maar ook het ontbreken van passende infrastructuur kan een bottleneck zijn. Het tempo waarin aan de gestelde voorwaarden wordt voldaan, bepaalt het moment waarop wij over kunnen gaan tot het afgeven van de bedieningsgarantie.

De overige 7 van de al onderzochte initiatieven zijn onder de huidige plancondities niet haalbaar. Ook voor deze stations heeft NS in het verleden haar voorwaarden aangegeven, maar er is op bestuurlijk niveau door de decentrale overheid geconcludeerd dat hier voorlopig geen invulling aan kan worden gegeven. Het gaat om:

Onder huidige plancondities niet haalbaar	<ul style="list-style-type: none">6. Arnhems Buiten (Regiorail Arnhem-Nijmegen)7. Geldermalsen Zuid (Randstadspoor)8. Nijkerk Corlaer (Randstadspoor)9. Wijchen West (Regiorail Arnhem-Nijmegen)10. Berkel-Enschot (Brabantstad)11. Utrecht Lage Weide (Randstadspoor)12. Gouweknoop (Stedenbaan)
---	---

Van 11 voorgedragen initiatieven lopen er momenteel haalbaarheidsstudies binnen de reguliere samenwerkingstrajecten. De decentrale overheden zijn hierbij betrokken. Het zijn:

Studie in kader van regionaal project	<ul style="list-style-type: none">13. Assen Zuid (Samenw. Noord Nederland)14. Leeuwarden Werpsterhoek (Samenw. Noord Nederland)15. Eindhoven Airport (Brabantstad)16. Deventer Platvoet (Overijsselse stations)17. Deventer Zuid (Overijsselse stations)18. Zwolle Zuid (Overijsselse stations)19. Staphorst (Overijsselse stations)20. Amersfoort Koppel (Randstadspoor)21. Maartensdijk (Randstadspoor)22. Dordrecht Copernicusweg, verplaatst Zuid (Stedenbaan)23. Dordrecht Leerpark (Stedenbaan)
---------------------------------------	---

Daarnaast is van 7 initiatieven gezamenlijk geconstateerd dat, vanwege vele onzekere toekomstfactoren, een haalbaarheidsstudie pas na 2015/2020 zinvol is. Dat zijn:

Studie na 2015/2020	<ul style="list-style-type: none">24. Ressen (Regiorail Arnhem-Nijmegen)25. Eindhoven Strijp (verplaatst Beukenlaan) (Brabantstad)26. 's-Hertogenbosch Avenue (Brabantstad)27. Breda Oost (Brabantstad)28. Oss West (verplaatst) (Brabantstad)29. Oss Oost (Berghem) (Brabantstad)30. Utrecht Majella (Randstadspoor)
---------------------	---



Tenslotte zijn er nog 6 initiatieven waarvan de wens vooralsnog voor ons onvoldoende bekend is. Op verzoek van de decentrale overheid overleggen we graag over een mogelijk vervolg. Het gaat om:

Eventueel te starten onderzoek	31. Apeldoorn West 32. Baexem 33. Haelen 34. Tradeport Venlo 35. 's-Hertogenbosch Maaspoort (Brabantstad) 36. Barneveld Noord*
--------------------------------	---

* aan de lijn Amersfoort - Apeldoorn

4. Tot slot

Zoals u ziet kennen wij vrijwel alle voorgedragen initiatieven. Een groot deel is reeds onderzocht of wordt momenteel onderzocht op haalbaarheid. Dit komt voort uit de nauwe overlegstructuren en samenwerkingsvormen die NS met de decentrale overheden heeft. Omdat vrijwel alle aangemelde initiatieven bij ons bekend zijn, is het niet verwonderlijk dat er door deze inventarisatie geen stations naar boven komen die direct kansrijk zijn. Deze zijn immers of recent al gerealiseerd, of worden de komende jaren gerealiseerd.

Tot slot benadruk ik nogmaals dat bijgaande zienswijze is gebaseerd op vigerend beleid op basis van de huidige concessie. Dit beeld is tevens bekend bij ProRail en de decentrale overheden waarmee NS samenwerkt.

Mocht u nog vragen hebben dan ben ik uiteraard bereid tot een nadere toelichting.

Met vriendelijke groet,


Eric van Eijndhoven
Directeur Bedrijfs- en Productontwikkeling