

Nieuwe stations aan het hoofdrailnet

Een historische beschouwing en vooruitblik

Carmen Leutscher

NS Reizigers, Bedrijfs- en productontwikkeling
carmen.leutscher@ns.nl

Gerd Korpershoek

NS Reizigers, Bedrijfs- en productontwikkeling
Gerd.korpershoek@ns.nl

**Bijdrage aan het Colloquium Vervoersplanologisch Speurwerk
24 en 25 november 2011, Antwerpen**

Samenvatting

Nieuwe stations aan het hoofdrailnet: een historische beschouwing en vooruitblik

De behoefte aan nieuwe stations is van alle tijd. Evenals de politieke aandacht die hiervoor bestaat. In 2010 zijn er nog diverse moties in de Tweede Kamer ingediend over dit onderwerp. Het beeld bestaat dat er maar weinig stations bijkomen aan het hoofdrailnet. Maar hoe zit het nu echt?

Sinds 1970 zijn er 86 stations aan het door NS bediende hoofdrailnet toegevoegd. Hiervan maken er 69 nog altijd deel uit van het hoofdrailnet-vervoer van NS. De bevolkingsgroei en het daarop afgestemde ruimtelijk beleid is zeer bepalend geweest voor de komst en ligging van de nieuwe stations. De nieuwe stations volgden de groeikernen en de latere VINEX-locaties. Tot 1995 volgde NS het ruimtelijk beleid door het openen van nieuwe stations. Daarnaast zijn er eind jaren '70, begin jaren '80 drie nieuwe spoorlijnen aangelegd, wat uiteindelijk ook resulteerde in 17 nieuwe stations.

Naast het ruimtelijk en verkeer- en vervoerbeleid zijn ook het contract tussen het ministerie en NS en het daarop afgestemde beleid van NS ten aanzien van nieuwe stations bepalend geweest voor het aantal en de ligging van de nieuwe stations. Door de verzelfstandiging van NS in 1995, is het beleid aangescherpt. Sindsdien maken alleen rendabele stations nog een kans. Het overgangscontract dat bij deze verzelfstandiging tussen ministerie en NS werd gesloten, sprak nog wel over opening van 10 nieuwe stations tot 2005. Tot slot heeft het aanwenden van financiële middelen door decentrale overheden geresulteerd in het (vroegtijdig) openen van een aantal nieuwe stations.

Kijkende naar de toekomst, kan verwacht worden dat het tempo van nieuw te openen stations afneemt. In de Randstad, waar de bevolking in de steden voorlopig nog blijft groeien, komt de nadruk te liggen op het beter benutten van bestaande stations. Op een beperkt aantal unieke plekken kunnen nieuwe vervoer- en ruimtelijke knopen ontstaan. Buiten de Randstad, en de rand daar omheen, is er gezien de bevolkingsontwikkeling minder aanleiding om op de lange termijn nieuwe stations te openen. Decentralisatie van middelen en wijzigingen in rollen en bevoegdheden tussen de overheden, kunnen er nog wel voor zorgen dat ook hier nog enkele stations aan het hoofdrailnet worden toegevoegd.

1. Inleiding

'Nieuwe stations' is een politiek beladen onderwerp. Dit blijkt maar weer eens uit de Tweede Kamer motie over de inventarisatie van nieuwe stations van 20 mei 2010. Naar aanleiding daarvan heeft de minister de behoefte aan nieuwe stations bij decentrale overheden geïnventariseerd. Hier volgt een wensenlijst uit van 59 stations, waarvan 36 aan het door NS bediende hoofdrailnet (HRN).

Om stations van de wensenlijst naar realisatie te krijgen wordt ook veelvuldig gebruik gemaakt van lobby bij de politiek. Het beeld bestaat dat er maar weinig nieuwe stations bij komen. Maar hoe zit het nu eigenlijk echt?!

Dit paper geeft in hoofdstuk 2 een overzicht van het aantal geopende stations sinds 1970 aan het door NS bediende HRN. Aantallen, verdeling over de provincies komen in beeld, maar ook het aantal in- en uitstappers op deze stations in 2010. Hoeveel mensen hebben er nu baad bij de sinds 1970 geopende stations?

Vervolgens wordt in hoofdstuk 3 ingegaan op enkele ontwikkelingen die bepalend zijn geweest voor de opening van deze stations. Met de opgedane inzichten wordt in hoofdstuk 4 een kijkje genomen in de toekomst. Geven de verwachtingen over de toekomst aanleiding tot het openen van meer nieuwe stations aan het HRN? De focus ligt op het door NS bediende HRN, omdat nieuwe stations aan contractsectorlijnen op een andere wijze tot stand komen. Afgesloten wordt met een beschouwende conclusie in hoofdstuk 5.

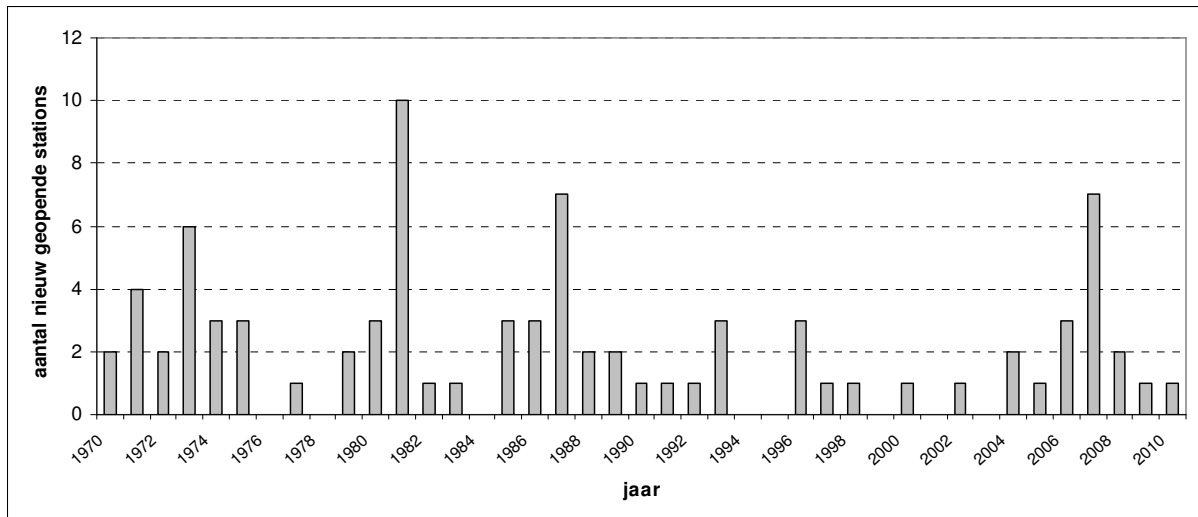
Aan dit paper ligt geen wetenschappelijk onderzoek ten grondslag. Het is beschouwend en dient als discussiepaper. Het bevat dus geen standpunt over welke stations van de regionale wensenlijst, volgend uit de inventarisatie van de minister, wel of niet haalbaar zijn.

2. Historisch overzicht geopende stations

Sinds 1970 zijn er 86 nieuwe stations aan het HoofdRailNet (HRN) geopend, die bij opening door NS bediend werden. Dit zijn gemiddeld 2 stations per jaar. Van deze 86 zijn er nu nog steeds 69 HRN-stations. De overige stations zijn momenteel stations aan contractsectorlijnen.

Uit figuur 1 blijkt dat bijna ieder jaar 1 of meer nieuwe stations zijn geopend.

Belangrijkste uitschieter is 1981. In dat jaar zijn 10 nieuwe stations geopend aan het HRN. Hiervan lagen er echter 6 aan de nieuwe spoorlijnen die rond die tijd in gebruik zijn genomen (Schiphollijn en de Veenendaallijn). Ditzelfde effect komt terug in 1987, wanneer de Flevolijn in gebruik wordt genomen. De piek in 2007/2008 wordt met name veroorzaakt door een aantal stations die in het sprinternetwerk rond Utrecht (RandstadSpoor) in gebruik zijn genomen en stations in Noord-Holland die volgen uit de afspraken ter besteding van RegioNet gelden. Over de ontstaansredenen volgt in hoofdstuk 3 meer.



Figuur 1: aantal nieuw aan het HRN geopende stations van 1970 t/m 2010, bediend door NS

Van de 86 nieuwe stations zijn er 32 in de jaren '80 geopend. De meeste van de geopende stations liggen in de Randstad. Daarna volgen Brabant en Gelderland.

	jaren '70	jaren '80	jaren '90	jaren '00	jaren '10-11	Totaal
Groningen	0	0	0	0		0
Friesland	2	1	1	0		4
Drenthe	1	1	0	0		2
Overijssel	1	1	1	0		3
Flevoland	0	4	1	1		6
Gelderland	2	2	0	7		11
Utrecht	1	6	0	3	1	11
Noord-Holland	7	8	3	3		21
Zuid-Holland	8	2	4	2		16
Zeeland	0	1	0	0		1
Noord-Brabant	1	5	1	2	1	10
Limburg	0	1	0	0		1
Totaal	23	32	11	18	2	86

Figuur 2: verdeling geopende stations aan HRN naar tijdvak en provincie

Van de 86 geopende stations, zijn er nu nog 69 onderdeel van het HRN. Deze 69 stations hebben in 2010 in totaal bijna 335.000 in- en uitstappers. Op het totaal van 1,1 miljoen reizen per dag bij NS lijkt dit niet veel. Belangrijkste reden hiervoor is dat de meeste 'grote' stations van nu, al voor 1970 bestonden.

jaren	Aantal geopende stations	wv aan nieuwe lijnen	Stations nu nog HRN	in/uit 2010 geopende stations nu aan HRN	Gemiddeld per geopend stations nu HRN	Maximale score in/uit 2010 geopend station nu aan HRN	Minimale score in/uit 2010 geopend station nu aan HRN
70	23	2	14	144.318	10308	61.209	682
80	32	10	28	128.691	4596	19.442	863
90	11	2	9	35.125	3903	12.392	1.087
2000	18	0	16	26.853	1678	3.514	777
2010 - 2011	2		2	PM	PM	PM	PM
Totaal	86	14	69	334.986			

Figuur 3: aantal in- en uitstappers geopende stations aan HRN, bediend door NS

De variatie in de huidige gebruikersaantallen van de nieuw geopende stations is groot. De grote stations zijn met name de stations die direct bij de opening van nieuwe spoorlijnen in gebruik zijn genomen. De kleinere stations liggen bij kleinere stadsuitbreidingen buiten de Randstad. Gemiddeld genomen leveren de meest recente stations (vanaf 2000) minder in- en uitstappers op dan de decennia daarvoor.

3. Belangrijkste bepalende factoren

In voorgaande beschrijving komen al enkele bepalende factoren voor de komst van nieuwe stations aan het HRN naar voren. Belangrijke factoren zijn:

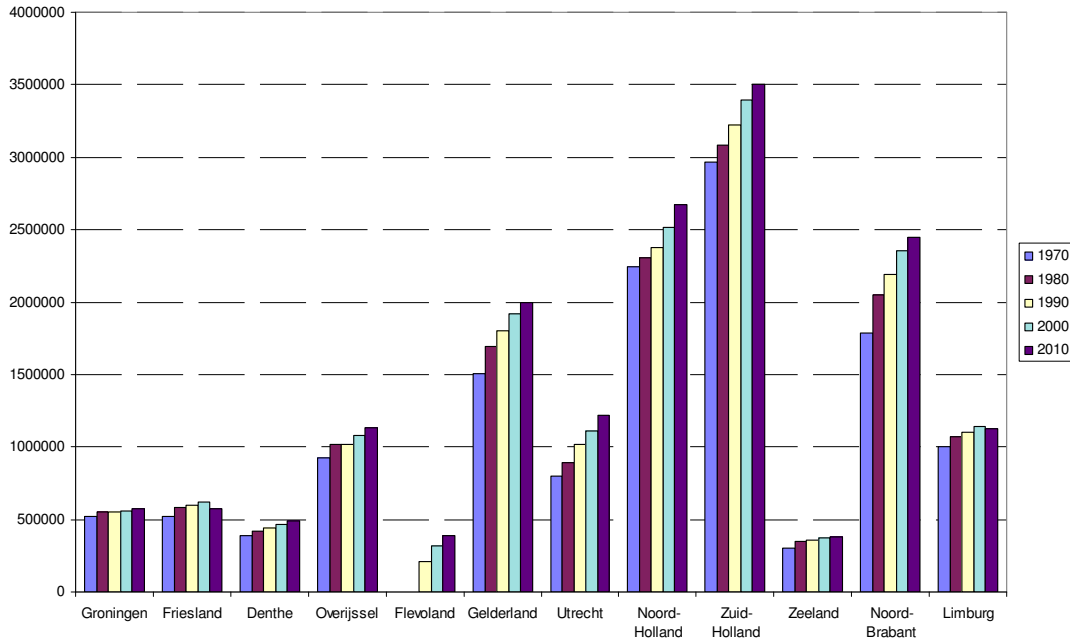
1. Bevolkingsontwikkeling en ruimtelijk beleid
2. Verkeer- en vervoerbeleid
3. Contract ministerie – NS
4. Beleid NS
5. Decentrale budgetten

Ondanks de samenhang tussen de factoren, worden ze afzonderlijk beschreven.

3.1 Bevolkingsontwikkeling en ruimtelijk beleid

Tussen 1970 en 2010 is de bevolking in Nederland gegroeid van bijna 13 miljoen mensen naar 16,5 miljoen. Onderstaand figuur laat zien dat de groei het sterkst was in de Randstad, Gelderland en Noord-Brabant.

De groei die de bevolking heeft doorgemaakt slaat neer op het ruimtelijk beleid. Het groeikernenbeleid en het latere VINEX-beleid heeft grote invloed gehad op het aantal geopende stations aan het HRN.



Figuur 4: bevolkingsontwikkeling per provincie¹

Groei-kernen

In de Derde Nota Ruimtelijke Ordening 1974 werd het groei-kernen beleid (gebundelde deconcentratie) geëffectueerd. De aangewezen groei-kernen maakten een sterke groei door, om de overloop uit de nabij gelegen grotere stad op te vangen. In figuur 5 zijn de groei-kernen opgenomen en de (in rood) steden waarvan de overloop werd opgevangen. Het aandeel dat de groei-kernen hadden in de nieuwbouwproductie groeide van 6,9% in 1972 tot 17,8% in 1982. Tot 1990 werden er in de groei-kernen bijna 230.000 woningen gebouwd. Naast groei-kernen werden in een later stadium ook groeisteden aangewezen: Groningen, Zwolle, Breda en Amersfoort.² Het groei-kernen beleid resulteerde direct in de opening van 14 nieuwe stations. Een deel van de groei-kernen kreeg later ook een rol in het VINEX-beleid, waardoor er nog meer nieuwe stations volgden.



Figuur 5: groei-kernen en -steden²

Compacte stad en VINEX beleid

Vanaf 1980 werd duidelijk dat de ontwikkeling van groei-kernen ook negatieve effecten had. Voor de grote steden betekende het vertrek van de hoge- en middeninkomensgroepen dat stedelijke voorzieningen onder druk kwamen te staan. Ook ging de groei-kernenbenadering voorbij aan de demografische ontwikkeling in de steden:

¹ Bron: CBS, internet

² Bron: Wikipedia, internet

steeds meer alleenstaanden en bejaarden, steeds minder gezinnen met kinderen. Ook was de werkgelegenheid in de groeikernen onvoldoende meegegroeid, waardoor omvangrijke pendelstromen naar de centrale steden ontstonden. Zo ontstond er draagvlak voor een meer intensief gebruik van de ruimte in de centrale steden: de compacte stad-gedachte. Omdat er in de bestaande steden niet voldoende ruimte was om het groeiend aantal huishoudens op te vangen, zijn in de Vierde Nota Ruimtelijke Ordening Extra (VINEX, 1991) uitgangspunten voor de bouw van nieuwe woningbouwlocaties voor de periode vanaf 1 januari 1995 opgenomen. Deze locaties aan de rand van grote steden voor massale nieuwbouw worden dan ook Vinexwijken genoemd. Er zijn tot nu toe 12 nieuwe stations in VINEX wijken geopend. Opening van station Utrecht Leidsche Rijn volgt nog.

Overige stadsuitbreiding

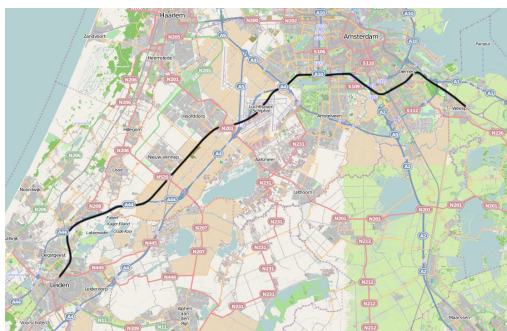
Naast de door het rijk aangegeven groeikernen en VINEX-locaties, zijn er ook circa 25 stations geopend bij overige stadsuitbreidingen.

3.2 Verkeer- en vervoerbeleid

Ook het gevoerde verkeer- en vervoerbeleid is van invloed op de totstandkoming van nieuwe stations. Met name de toevoeging van 3 nieuwe spoorlijnen, waaraan momenteel 17 stations liggen, is van grote invloed geweest. De studie naar deze lijnen vond plaats in de tijd van de Tweede Nota Ruimtelijke Ordening (1966-1976). Deze nota geeft voor het eerst een integrale benadering van ondermeer transport en ruimte. Men was optimistisch over de maakbaarheid van de toekomst. De ongebreidelde suburbanisatie moest worden gekeerd. Het is in deze tijd dat de Schiphollijn, de Veenendaallijn en de Flevolijn in studie worden genomen. Het toevoegen van nieuwe lijnen werd als een belangrijk sturingsmechanisme van de stedelijke ontwikkeling gezien en sluit hiermee aan op het groeikernen beleid.

Schiphollijn en Zuidelijke tak Ringspoorbaan

Het eerste deel van de Schiphollijn was het geïsoleerd liggende baanvak Station Schiphol – Station Amsterdam Zuid. Dit werd geopend op 20 december 1978. In 1981 werd de lijn verlengd naar Amsterdam RAI en werd de Schiphollijn aan de zuidzijde bij Leiden met het landelijke spoorwegnet verbonden. Toen werden ook de stations Hoofddorp en Nieuw Venneep (groeikern) geopend. In 1986 kwam de verbinding van Amsterdam Centraal met Schiphol tot stand, via de westtak van de Ringspoorbaan. Deze lijn sluit aan op de



Schiphollijn. In 1993 werd de zuidtak van de Ringspoorbaan verlengd van Amsterdam RAI via Duivendrecht en Diemen Zuid naar Weesp. Sindsdien is er vanuit Schiphol een verbinding in de richting Amsterdam Zuid – Weesp, en vervolgens hetzij naar Almere, hetzij naar Hilversum (Wikipedia). In totaal zijn aan deze lijnen 8 nieuwe stations geopend³.

Figuur 6: Schiphollijn Weesp – Leiden Centraal³

³ Bron: Wikipedia, internet

Veenendaallijn

Eind jaren zestig bestonden er al plannen om de bestaande spoorlijn Amersfoort - Rhenen nieuw leven in te blazen. Veenendaal groeide en had in die tijd al 40 000 inwoners. Veel inwoners werkten of studeerden in Utrecht en reisden via De Klomp. De plannen voor de nieuwbouw van 5000 woningen rond het geplande station Veenendaal-West gaf in 1976 de doorslag tot hergebruik van de lijn. Besloten werd de lijn tot Rhenen door te trekken. In 1981 werd de lijn in gebruik genomen met 3 nieuwe stations.

Flevolijn

De Flevolijn verbindt het oude land vanaf Weesp via Almere met Lelystad. In 1980 startte de bouw. Het eerste deel tussen Weesp en Almere Buiten werd in 1987 geopend met de 3 stations Almere Centrum, Muziekwijk en Buiten. In 1988 werd het traject Almere Buiten - Lelystad geopend. Vanaf begin 2008 liggen er 6 stations aan de lijn. Station Almere Poort staat nog gepland.



Figuur 6: Flevolijn⁴

3.3 Contract ministerie – NS

NS verzorgt in opdracht van het rijk het reizigersvervoer op het HRN. Afspraken hierover zijn vastgelegd in de Vervoerconcessie die loopt tot 2015. Voordat deze concessie tot stand kwam, na de verzelfstandiging van NS, bestond er een overgangscontract. In dit contract is ondermeer vastgelegd dat in de periode 2001-2005 maximaal 10 nieuwe stations kunnen worden geopend. De buitenwereld heeft dit conform eigen wens, uitgelegd als "moeten worden geopend". Het betrof onder andere de stations Arnhem Zuid, Haarlem Zuid, Helmond Brandevoort, Nijmegen Waalsprong/Lent, Den Haag Ypenburg, Amersfoort Vathorst, Utrecht Terwijde, Amsterdam Science Park. Deels dus stations in VINEX-wijken. Het merendeel van de deze stations werd in een vroege fase van de bouwontwikkeling geopend, waardoor deze stations een negatief effect hadden op het bedrijfsresultaat. Sommige stations startten met minder dan 250 in-/uitstappers op een werkdag. Nog heeft een aantal van deze stations de verwachte vervoerwaarde niet bereikt.

3.4 Beleid NS

Tot 1995

Een interne beleidsnotitie van NS uit 1981 gaat in op het effect van de sterke suburbanisatie in de naoorlogse jaren op de functie van de NS. "Voor NS betekende de genoemde ontwikkeling, dat een groot deel van de bevolking een woonplaats kreeg, die ver buiten de invloedssfeer van het railnet lag. Het blijven uiteengroeien van de

⁴ Bron: Wikipedia, internet

kaartbeelden "bevolkings spreiding" en "spoorwegnet" zou voor NS op den duur een sterk functieverlies kunnen opleveren. Daarom is NS in de 60-er jaren begonnen contact te zoeken met ruimtelijke beleidsmakers op het niveau van Rijk, Provincie en Gemeente. Doel was te komen tot een betere bereikbaarheid van het railnet door:

1. de bestaande stationsinvloedsgebieden te gebruiken voor vestiging van woningen of verkeersaantrekkende werkgelegenheid
2. nieuwe invloedsgebieden te scheppen door middel van nieuw halten aan bestaande of aan nieuwe lijnen.

Dit nieuwe beleid heeft in de periode 1953-1980 geleid tot 44 nieuwe halten. Deze halten hebben samen ruim 800.000 mensen binnen het invloedsgebied van de rail gebracht".⁵ Ook wordt in de beleidsnota vooruit gekeken naar de periode 1980-1990. De periode waarin nog flink aan de groeikernen werd gebouwd, maar de VINEX-locaties nog niet in zicht waren. Hierover wordt gesteld dat "het voor de toekomst van NS van groot belang is dat zo'n bouwlocatie aan het bestaande net wordt gesitueerd. Daartoe moet uitzicht kunnen worden geboden op een nieuwe halte. Zou men dit op grond van de huidige problemen al te gereserveerd benaderen dan komt de bouwlocatie misschien ver van de spoorlijn te liggen. Een eenmaal verkeerd gekozen situering is nooit meer te veranderen!".⁵ Dit beleid duurde voort tot 1995. Over te openen stations was er veelvuldig afstemming tussen NS en het ministerie van Verkeer en Waterstaat. Van ieder station werden aspecten in beeld gebracht ten aanzien van de implicaties in de dienstregeling, de verwachte vervoerwaarde, opbrengsten en kosten. De toetsingselementen waren vergelijkbaar met de criteria uit het huidige beleid. Ook toen werden stationsinitiatieven afgewezen. Het criterium "kostendekkend in de vervoerexploitatie" werd echter niet zo strak gehanteerd.

Na 1995

In 1995 werd de verzelfstandiging van NS ingezet. Voornamelijk op financieel gebied veranderde veel. Alle subsidies werden afgebouwd, de invloed van de overheid op de NS werd verminderd en de structuur van het concern werd gewijzigd. Dit leidde in 1996 tot een wijziging van het beleid ten aanzien van nieuwe stations. Het aspect "rendabele bediening" werd een harde eis. Dit beleid zien we nog altijd terug. Vanuit de huidige vervoerconcessie heeft NS de verantwoordelijkheid het HRN voor eigen rekening en risico te bedienen.

NS heeft daarom het beleid, dat nieuw te openen stations structureel kostendekkend geëxploiteerd moeten worden. Ook al is een station maatschappelijk misschien zeer gewenst, NS maakt altijd een afweging binnen het grotere geheel van afspraken tussen NS en Rijk. Hierbij worden 3 criteria gehanteerd:

- 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 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.

⁵ Bron: interne beleidsnotitie NS, 1981

- Betaalbaarheid: dit is structurele kostendekking. Daarvoor is 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.

Dit beleid kan resulteren in rendabele nieuwe stations, maar ook in het verplaatsen van bestaande stations zodat het station gunstiger ten opzichte van (bestaande) bebouwing wordt gesitueerd, of het door de verplaatsing beter bereikbaar wordt gemaakt.

3.4 Decentrale budgetten

Decentralisatie van budgetten naar provincie of kaderwetgebieden heeft ook op het HRN bijgedragen aan het openen van stations. Deels zijn dit stations ter ontsluiting van grote uitbreidingslocaties (al dan niet VINEX). Daarnaast zijn met decentrale gelden voorfinancieringen gedaan, waarbij ook afspraken zijn gemaakt over de komst van nieuwe stations.

Randstadspoor

In juli 2004 bereikte de regio Utrecht met de minister van Verkeer & Waterstaat overeenstemming over een investeringspakket in het spoor rond. De Minister heeft toegezegd een projectbesluit RandstadSpoor te nemen over o.a een aantal nieuwe stations. Afsproken is dat de stations Tiel Passewaaij (VINEX), Amersfoort Vathorst (VINEX), Utrecht Zuilen, Houten Castellum (VINEX), Utrecht Terwijde (VINEX), Utrecht Leidsche Rijn (VINEX) en Utrecht Vaartsche Rijn nog voor 2015 in gebruik worden genomen. NS heeft hiervoor in 2004 de bedieningsgaranties onder voorwaarden afgegeven. Doordat de regio zich bereid heeft getoond zelf een fors bedrag voor te investeren in Randstadspoor, zou de realisatie van Randstadspoor niet verder vertragen. De stations Utrecht Leidsche Rijn en Vaartsche Rijn staan nog gepland voor opening, de overige stations zijn geopend.

Platform Bereikbaarheid Noordvleugel

Op 13 juli 2006 hebben NS, ProRail, ROA, gemeente Amsterdam en de provincies Noord-Holland en Flevoland de Samenwerkingsovereenkomst Noordvleugel/ Spoorsector ondertekenend. De betrokken partijen hebben overeenstemming bereikt over verbeteringen in de dienstregeling vanaf 2007 en over investeringen in het spoor. De afspraken hebben onder meer betrekking op meer treinen per uur op een aantal corridors en de opening en/of verplaatsing van 8 stations. Het totaalpakket aan afspraken tussen regio en NS leveren een kostendekkende exploitatie op. Van deze 8 stations, zijn er 6 daadwerkelijk nieuw. Het betreft één verplaatsing (Krommenie-Assendelft) en de uitbreiding van het bestaande station Amsterdam Sloterdijk. De opening van Almere Poort en Halfweg-Zwanenburg volgt nog, de overige stations zijn geopend.

Provincie Gelderland

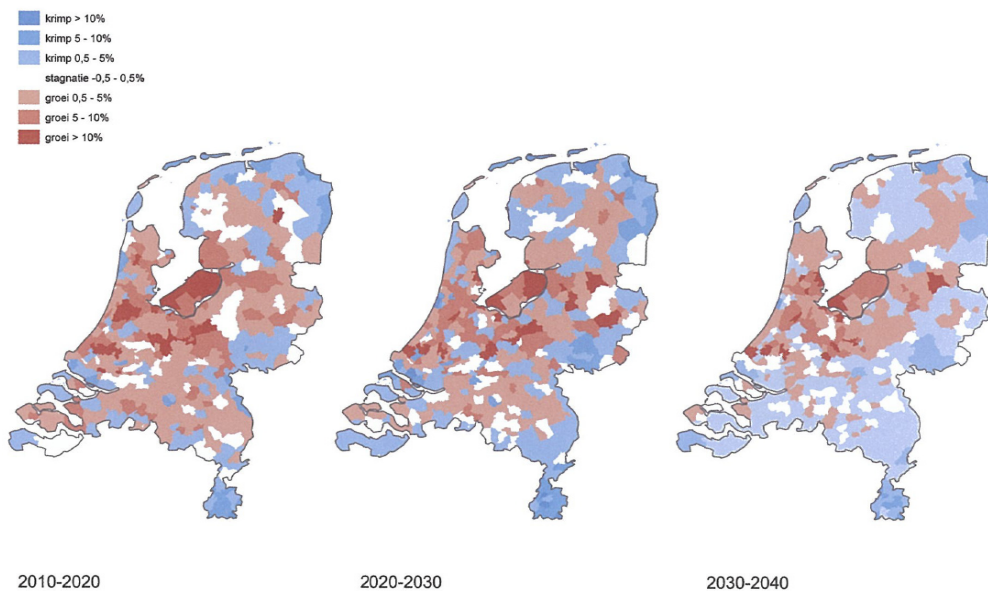
De provincie Gelderland betaalde tijdelijk een exploitatievergoeding voor de bediening van de stations Twello en Apeldoorn Osseveld.

4. Blik op de toekomst

Voor zover mogelijk werpt dit hoofdstuk op dezelfde 5 factoren een blik op de toekomst.

4.1 Bevolkingsontwikkeling en ruimtelijk beleid

Zoals gesteld wordt in de Ontwerp Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte⁶ is de snelle bevolkingsgroei zoals we die gewend zijn, voorbij. Wel neemt tussen 2010 en 2040 bevolking van Nederland nog met bijna 1 miljoen inwoners toe. Deze groei zal voornamelijk plaatsvinden in de steden in het westen van het land. Daarnaast groeien de steden in de rand rond de Randstad nog beperkt. Ruim de helft van de gemeenten ondervindt binnenkort al de gevolgen van een krimpende bevolking. "In de meeste gebieden zal de behoefte aan meer kantoren, bedrijfslocaties en woonwijken een stuk kleiner zijn dan in de afgelopen decennia. Veroudering en leegstand zijn daarbij een steeds zichtbaarder probleem".⁶



Figuur 7: verwachte bevolkingsontwikkeling 2010-2040⁶

"Groei van de woningmarkt met bijbehorende verstedelijkingsopgaven wordt nog verwacht rond Amsterdam/Almere, Utrecht, Den Haag, Leiden, Zwolle en delen van Noord-Brabant en Gelderland"⁶. De opgave van deze groei ligt in eerste instantie binnen het bestaand stedelijk gebied, of daarop aansluitend zoals in Almere.

De verdergaande verstedelijking (transitie/inbreiding) in de steden van de Randstad en de schil daar omheen biedt in de eerste plaats kansen voor het beter benutten van bestaande stations. Vele stations bieden hiervoor nog ruimte. Denk onder andere aan Amsterdam Science Park, Voorburg, Tilburg Reeshof en Veenendaal-De Klomp. Daarnaast is er, vanuit de optiek van bevolkingsontwikkeling, mogelijk potentie voor een beperkt aantal nieuwe stations aan het HRN in steden in de Randstad en de rand er omheen. Mogelijke voorbeelden hiervan die momenteel bestudeerd worden, zijn Rotterdam Stadionpark en Eindhoven Acht.

⁶ Bron: Ontwerp Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte, Ministerie van Infrastructuur en Milieu, 2011

Een andere ruimtelijke tendens in het ruimtelijk beleid is de vestiging van andere functies in de directe stationsomgeving, dan de gebruikelijke woningen en kantoren. Al langer zien we de vestiging van onderwijs en stadskantoren. Maar, bij studies naar nieuwe stations komen ook vaker hele andere functies in beeld, aansluitend bij de ontwikkeling in de vrijetijdsindustrie. Denk aan het huidige Amsterdam Bijlmer ArenA. Een ander voorbeeld is het in studie zijnde potentiële station in Zoetermeer met als werknaam Bleizo. De ruimtelijke plannen in de stationsomgeving bevatten daar ondermeer een Factory Outlet Center en een attractiepark. De concurrentie van de auto is hier mede van invloed op de haalbaarheid van het station. Nagedacht wordt hoe het treinaandeel zo groot mogelijk kan zijn. Positief voor de haalbaarheid is dat een belangrijk deel van de reizigers buiten de spits reist. De voortzetting van deze trend kan aanleiding zijn om stations buiten het bestaand stedelijk gebied te openen.

4.2 Verkeer- en vervoerbeleid

Het huidige lange termijnbeleid voor het spoorvervoer is met name gericht op frequentie- en snelheidsverhoging op het HRN. De realisatie van nieuwe lijnen die nieuwe stations tot gevolg hebben, is beperkt. Momenteel wordt gewerkt aan de doortrekking van de Flevolijn naar Kampen en Zwolle (Hanzelijn). Deze lijn wordt naar verwachting eind 2012 in gebruik genomen. Aan deze nieuwe lijn worden twee nieuwe stations gebouwd, Dronten en Kampen Zuid. De verdere doortrekking via Emmeloord, Heerenveen en Drachten naar Groningen (Zuiderzeelijn), is sinds eind 2007 van de baan. Verder zitten er geen nieuwe lijnen aan het HRN in de pijplijn. Wel is er lobby voor een nieuwe spoorlijn tussen Breda en Utrecht, met daaraan diverse nieuwe stations.

Naast nieuwe spoorlijnen, bieden het ontstaan van nieuwe vervoersknopen of vervoersconcepten kansen voor nieuwe stations. Ook stationswensen die hieruit naar voren komen, moeten aan het NS beleid voor nieuwe stations voldoen. Regionaal gewenst station Bleizo is een voorbeeld van een nieuwe vervoersknoop. De bedoeling is om RandstadRail te verknopen met het HRN, regionale bussen worden verknoot en de A12 ligt nabij. Deze verknoping draagt bij aan de haalbaarheid van het mogelijk nieuwe station.

Een voorbeeld van een door NS geïntroduceerd vervoersconcept dat in het verleden niet voldeed aan het NS-beleid nieuwe stations, is de Regiopoort. Nieuwe of bestaande stations aan de rand van de Randstad, waar automobilisten verleid worden om niet in de file te gaan staan, maar met de trein tot in de centra van de Randstad te reizen. Wellicht komen er in de toekomst nieuwe concepten naar voren, die wel haalbaar blijken en resulteren in nieuwe stations.

4.3 Contract ministerie – NS

NS heeft tot 2015 de concessie voor het reizigersvervoer op het HRN. Of de concessie ook na 2015 aan NS gegund wordt en tegen welke voorwaarden is niet duidelijk. Het is dus ook niet duidelijk of de te maken afspraken van invloed zijn op het aantal nieuw te realiseren stations.

4.4 Beleid NS

In 2010 is het beleid zoals beschreven in paragraaf 3.4 vastgesteld. Dit beleid wordt jaarlijks tegen het licht gehouden. De verwachting is dat de strekking van dit beleid voorlopig wordt voortgezet. De actuele opgave voor NS om meer vervoer uit het systeem

te halen tegen lagere exploitatiekosten onderschrijft dit. In de nieuwe vervoerconcessie, als NS die krijgt, zal dit naar verwachting niet anders zijn.

Het kan wel zijn dat de uitwerking van dit beleid in de Randstad anders is dan daarbuiten. Vanwege de steeds hogere bezetting van het spoor, wordt het in de Randstad steeds moeilijker om nieuwe stations in de dienstregeling in te passen zonder dat het negatieve gevolgen heeft op andere treinen. Daarnaast is zowel de frequentie als de bezetting van de treinen in de Randstad hoog, waardoor veel reizigers gehinderd worden door een extra stop aan het bestaande HRN. Het wordt daardoor steeds moeilijker om in de kern van de Randstad tot een case te komen die aan alle voorwaarden voor bediening voldoet.

Naast echt nieuwe stations, zal NS samen met de decentrale overheden blijven studeren op de mogelijkheid om middels het verplaatsen van een station meer reizigers te trekken.

4.5 Decentrale budgetten

De komende jaren worden nog een aantal nieuwe stations gerealiseerd die volgen uit afspraken met decentrale overheden in het verleden. Voorbeelden zijn Halfweg-Zwanenburg, Utrecht Leidsche Rijn en Utrecht Vaartsche Rijn.

Daarnaast zijn er vanuit provincies/gemeenten voornemens om decentrale budgetten in te zetten om tot opening van nieuwe stations te komen. De provincies in het noorden van het land willen gelden uit het Zuiderzeelijnbudget aanwenden voor de door hun gewenste nieuwe stations Assen Zuid en Leeuwarden Werpsterhoek. In de Stadsregio Arnhem Nijmegen gaat het om station Nijmegen Goffert in combinatie met frequentieverhoging van de Sprinter naar 4x /uur.

De verdeling van rollen en middelen zoals die wordt voorgesteld in de Ontwerp Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte van het Rijk, laat een verdere decentralisatie zien. Mogelijk geeft dit meer opdruk om nieuwe stations te openen, ook aan het HRN dat NS bedient.

5. Tot slot

Vanwege de voorziene ontwikkelingen, zoals in hoofdstuk 4 beschreven, wordt verwacht dat het tempo van het openen van nieuwe stations in de toekomst zal afnemen. De belangstelling voor nieuwe stations blijft groot bij overheden. Maar, op de lijst van door decentrale overheden gewenste stations staan nogal wat kleine stations. Door een lage vervoersomvang zijn deze waarschijnlijk niet haalbaar voor NS. Kijkende naar het verleden, blijkt dat de gemiddelde vervoersomvang van nieuwe stations steeds verder afneemt. Uitgaande van de behoefte aan stations bij decentrale overheden, lijkt deze trend zich voort te zetten.

De stagnatie of krimp in de bevolkingsontwikkeling in de randen van ons land, geeft weinig aanleiding om op de lange termijn nieuwe stations te openen in die gebieden. De realisatie van grote nieuwbouwlocaties buiten de Randstad en de rand daar omheen is bijna voltooid. Decentralisatie van bevoegdheden en financiële middelen, zoals het rijk voorstelt, naar provincies en regio's kan wel resulteren in meer druk om nieuwe stations te realiseren. Dat dit daadwerkelijk resulteert in nieuwe stations, is juist wel weer het meest denkbaar in de regio's buiten de Randstad. Juist daar is er in het algemeen nog enige ruimte in de dienstregeling en zijn frequenties en bezettingen veelal lager dan in de Randstad, waardoor de kostenverhoging in de exploitatie minder hoog is. De druk

vanwege de mogelijke komst van andere vervoerders kan ook effect hebben op de realisatie van nieuwe stations buiten de Randstad.

In de Randstad komt de nadruk in de eerste plaats te liggen in het beter, ruimtelijk, benutten van bestaande stations. Dit komt al terug in de huidige samenwerkingsverbanden tussen NS en de regio, zoals Stedenbaan, RandstadSpoor en MRA-netwerk. Door verdichting rond bestaande stations wordt gestreefd naar bijvoorbeeld frequentieverhoging van de Sprinter. De nadruk ligt minder op het realiseren van nieuwe stations. Deze trend zet zich in de toekomst voort, gezien de verdere bevolkingsgroei in de bestaande steden van de Randstad. Op een beperkt aantal plekken in de Randstad kunnen nieuwe vervoerknopen worden gerealiseerd. Nieuwe stations kunnen op deze knopen ontstaan, mits er een uitgebalanceerd bovenregionaal ruimtelijk programma wordt gerealiseerd dat past bij de restcapaciteit in het treinsysteem. Daarnaast zal de NS blijven toetsen op inpasbaarheid in de dienstregeling en rentabiliteit. Functies die publiek buiten de spits aantrekken, maken de case kansrijk.