

Vergaderjaar 2009–2010

31 801

Nieuwe stations, nieuwe passagiers

Nr. 7

**BRIEF VAN DE MINISTER EN DE STAATSSECRETARIS VAN
VERKEER EN WATERSTAAT**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 4 december 2009

In het Algemeen Overleg van 10 juni 2009 (AO) (kamerstuk 31 801, nr. 5) met uw Kamer over de Initiatiefnota van de Christenunie «Nieuwe stations, nieuwe passagiers» hebben wij u de uitkomst van de evaluatie van de subsidiënorm van 1 000 nieuwe in- en uitstappers toegezegd. Bijgevoegd vindt u het evaluatierapport.¹

In het AO hebben we u tevens toegezegd na te gaan hoe op een meer kwalitatieve wijze kan worden gekeken naar de meerwaarde van een station en welke differentiatie, ook wat betreft de financiële bijdrage, daar bij hoort. Met deze brief willen wij u informeren over hoe wij in het vervolg zullen omgaan met het verlenen van subsidie voor de bouw van nieuwe stations.

Tevens gaan we in op de procedure en verantwoordelijkheidsverdeling met betrekking tot initiatieven voor de aanleg van een nieuw station. Hiermee is de brief te kenmerken als een beleidsbrief, ter vervanging van de beleidsnotitie «Aanleg nieuwe stations» van 22 september 2000.

Aanpassing van subsidiecriteria

Algemeen uitgangspunt wordt dat een stationsproject subsidiabel is, wanneer tussen vervoerder en initiatiefnemer overeenstemming is over het bedienen van het nieuwe station en, met medeneming van de subsidie, alle projectkosten zijn gedekt. De norm van 1 000 nieuwe in/uitstappers voor een nieuw station wordt als subsidie criterium geschrappt.

Het belang dat wij hechten aan een kostendekkende exploitatie van nieuwe stations aan het Hoofdrailnet (HRN) is reeds verzekerd, omdat pas subsidie wordt verleend als NS een bedieningsgarantie afgeeft. Op decentrale lijnen zijn de exploitatiekosten van het station een afweging van de concessieverlenende regionale overheid. Daarbij gaan wij ervan uit

¹ Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer.

dat overeenstemming tussen de regionale overheid en de vervoerder een bevestiging is van de verwachte substantiële bijdrage van het nieuwe station aan het verkeer- en vervoersbeleid.

Omdat de norm van 1000 nieuwe in/uitstappers wordt geschrapt, is differentiatie van het subsidiebedrag niet meer nodig.

Hoofdrailnet

Wanneer de NS bediening van het nieuwe station garandeert en alle projectkosten zijn gedekt, zal Verkeer en Waterstaat aan de kosten van het basisstation een maximale financiële bijdrage leveren van € 6,3 mln. (prijspeil 2009 incl. BTW).

Gedecentraliseerde spoorlijnen

Wanneer de regionale initiatiefnemer en de regionale vervoerder een onvoor-waardelijke bediening van het nieuwe station overeenkomen en alle projectkosten zijn gedekt, zal Verkeer en Waterstaat aan de kosten van het basisstation een maximale financiële bijdrage leveren van € 6,3 mln. (prijspeil 2009 incl. BTW).

Projectkosten en prioriteitstelling bijkomende infrastructuur

Wanneer met de aanleg van het nieuwe station ook infrastructuurmaatregelen aan het spoor aan de orde zijn, rekent Verkeer en Waterstaat die kosten in principe toe aan het stationsproject.

Voor zover de kosten van de te treffen infrastructuurmaatregelen niet zijn toe te rekenen aan het stationsproject, treden Verkeer en Waterstaat en de decentrale overheid met elkaar in overleg. De kosten van de infrastructuur die de maximale rijksbijdrage te boven gaan kunnen ten laste komen van de begroting van Verkeer en Waterstaat, mits daaraan prioriteit wordt gegeven en er voldoende budgettaire ruimte is. Verkeer en Waterstaat zal pas positief besluiten over de aanleg van het station wanneer overeenstemming bestaat over de dekking van alle kosten.

In de meeste gevallen is Verkeer en Waterstaat opdrachtgever van de nieuwe stationsprojecten die subsidie ontvangen, zowel voor stations gelegen aan het HRN als gelegen aan decentrale lijnen.

Besluitvorming

Wanneer de regionale concessieverlenende overheid, dan wel de concessiehouder van het HRN, een voorlopige bedieningsgarantie aan Verkeer en Waterstaat heeft afgegeven, verleent de minister aan ProRail de opdracht voor het verrichten van een planstudie. Op grond van het contractuele karakter van de vervoerconcessie hecht de minister belang aan de afgifte van een onvoorwaardelijke bedieningsgarantie, alvorens het project wordt beschikt.

Financieel Kader

Van het budget voor het «aanlegprogramma nieuwe stations» is thans € 62 mln. aan vrije ruimte beschikbaar.

Wettelijke procedure bij aanleg nieuwe stations

Met het van kracht worden van de nieuwe Spoorwegwet, de Concessiewet en door het verlenen van concessies voor het beheer en het vervoer zijn verantwoordelijkheden, rechten en plichten in de zoge-

naamde institutionele driehoek tussen vervoerders, de beheerder ProRail en het ministerie van Verkeer en Waterstaat vastgelegd. Deze op 1 januari 2005 van kracht geworden ordening is van betekenis voor de te volgen procedure voor de aanleg van nieuwe stations en heeft geleid tot een gewijzigde praktijk.

Zo is in artikel 17.3 van de Spoorwegwet (SpW) bepaald dat een wijziging van de functionele eigenschappen van de hoofdspoorweginfrastructuur (HSWI), met een aanmerkelijke wijziging van de gebruiksmogelijkheden van de hoofdspoorwegen tot gevolg, instemming van de minister behoeft. Het toevoegen van een station aan de infrastructuur is als een aanmerkelijke wijziging aan te wijzen. ProRail is als beheerder van de HSWI de enige partij die de minister kan verzoeken om in te stemmen met de functionaliteitwijziging.

Wanneer zienswijzen tegen het voornemen van de aanleg van het station zijn ingediend door gerechtigde partijen dan informeert ProRail bij haar verzoek om instemming van de minister. De subsidieverlening voor het station door de minister impliceert tevens de instemming met de voorgenomen functionaliteitwijziging volgens artikel 17.3 van de Spoorwegwet.

Na realisatie van het station komt het station tevens te vallen onder de beheerconcessie van ProRail voor de HSWI. ProRail bekostigt de beheer- en instandhouding uit de jaarlijkse beheervergoeding die zij van Verkeer en Waterstaat ontvangt. ProRail ontvangt van NS, dan wel de regionale vervoerder, tevens de gebruiksvergoeding.

Als de regionale overheid wil dat een nieuw station wordt gerealiseerd ten laste van het MIRT programma aanleg nieuwe stations, zal zij in overleg moeten treden met de vervoerder en ProRail. Daarnaast zijn er nieuwe stations die onderdeel uitmaken van lopende projecten als Regionet, Randstadspoor en het Regiospecifieke Pakket Noord Nederland. Het is de verantwoordelijkheid van ProRail, als houder van de beheerconcessie, om met de projectnota een complete set van stukken te overleggen, zodat Verkeer en Waterstaat kan besluiten over de aanleg van het station.

Nieuwe stations, die gelegen zijn aan het HRN, komen op grond van artikel 2.2. van de vervoerconcessie onder de werking van de vervoerconcessie te vallen. De NS is als gevolg van het toevoegen van het station aan het KB HRN op grond van de vervoerconcessie art. 13.1 verplicht het nieuwe station conform te bedienen.

De minister van Verkeer en Waterstaat,
C. M. P. S. Eurlings

De staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat,
J. C. Huizinga-Heringa