

Vergaderjaar 2008–2009

**31 801**

**Nieuwe stations, nieuwe passagiers**

**Nr. 5**

## **VERSLAG VAN EEN ALGEMEEN OVERLEG**

Vastgesteld 10 juli 2009

De vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat<sup>1</sup> heeft op 10 juni 2009 overleg gevoerd met minister Eurlings van Verkeer en Waterstaat en staatssecretaris Huizinga-Heringa van Verkeer en Waterstaat over:

- **de initiatiefnota van Tweede Kamerlid E.A. Cramer van de ChristenUnie «Nieuwe stations, nieuwe passagiers» d.d. 4 december 2008 (31 801, nr. 2);**
- **de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat met de reactie van het kabinet op de initiatiefnota van de ChristenUnie «Nieuwe stations, nieuwe passagiers» (31 801, nr. 3).**

Van dit overleg brengt de commissie bijgaand stenografisch verslag uit.

De voorzitter van de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat,  
Jager

De griffier van de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat,  
Sneep

<sup>1</sup> Samenstelling:

Leden: Vendrik (GroenLinks), Van der Staaij (SGP), Snijder-Hazelhoff (VVD), Mastwijk (CDA), Jager (CDA), voorzitter, Koopmans (CDA), Gerkens (SP), Van der Ham (D66), Nicolai (VVD), Van Heugten (CDA), Aptroot (VVD), Samsom (PvdA), Boelhouwer (PvdA), Roefs (PvdA), Jansen (SP), Cramer (ChristenUnie), Roemer (SP), Koppejan (CDA), Madlener (PVV), Ten Broeke (VVD), ondervoorzitter, Ouwehand (PvdD), Polderman (SP), Tang (PvdA), De Rouwe (CDA) en Linhard (PvdA).

Plv. leden: Halsema (GroenLinks), Van der Vlies (SGP), Bokestijn (VVD), Bilder (CDA), Atsma (CDA), Van Bommel (SP), Ko'er Kaya (D66), Nepp'erus (VVD), Sterk (CDA), De Krom (VVD), Vermeij (PvdA), Jacobi (PvdA), Besse-link (PvdA), Anker (ChristenUnie), Van Leeuwen (SP), Knops (CDA), Agema (PVV), Verdonk (Verdonk), Thieme (PvdD), Lempens (SP), Waalkens (PvdA), Haverkamp (CDA) en Depla (PvdA).

**Voorzitter: Jager**  
**Griffier: Sneep**

Aanwezig zijn 8 leden der Kamer, te weten: Anker, Cramer, Van Gent, Jager, Mastwijk, Roemer, Samsom en Van der Staaij, en minister Eurlings en staatssecretaris Huizinga-Heringa van Verkeer en Waterstaat, die vergezeld zijn van enkele ambtenaren van hun ministerie.

De **voorzitter**: Ik open de vergadering. Aan de orde is het algemeen overleg van de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat over de nota Nieuwe stations, nieuwe passagiers. Dit overleg voeren wij met de minister van Verkeer en Waterstaat en de staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat. Ik heet hen van harte welkom. De woordvoerders krijgen zeven minuten spreektijd. Ik geef allereerst het woord aan de heer Mastwijk. De heer Samsom komt later omdat hij op dit moment nog aanwezig is bij een ander overleg.

De heer **Mastwijk** (CDA): Voorzitter. Bij het voorbereiden van mijn bijdrage heb ik hulp gehad van twee stagiaires: Carmel Kouprie en Thomas Mulder, twee gymnasiasten uit Bedum, provincie Groningen. Niet iedereen weet waar Bedum ligt, mevrouw Van Gent. Ik help de Randstedelingen een beetje. Die jongelui hebben drie dagen in de Kamer rondgelopen, ik heb hun de notitie van collega Cramer laten lezen en hen een stuk laten schrijven. Dat stuk vormt de basis van mijn inbreng. Als u dus denkt «eindelijk komt die Mastwijk met een goed verhaal», dan weet u precies hoe dat komt. Overigens zijn die jongelui zo geïnteresseerd in de politiek dat zij bezig zijn met het opzetten van een jongerenafdeling van het CDA in Bedum. Ik hoor mevrouw Van Gent zeggen: dat is nou weer jammer. Dat is al haar tweede interruptie.

De **voorzitter**: Ik houd vast aan drie interrupties per woordvoerder omdat ook bij het rijbewijs wordt gewerkt met drie punten. Dat wordt echter twee.

De heer **Mastwijk** (CDA): Ik wilde het toch even melden. Na de deceptie van de lage opkomst bij de Europese verkiezingen is dat natuurlijk toch goed nieuws.

Ik kom bij de initiatiefnota waar wij vandaag over spreken. Allereerst hulde voor collega Cramer. Namens de CDA-fractie merk ik op dat het om een buitengewoon geslaagde poging gaat om het reizigersvervoer per spoor te verbeteren. Alle lof voor hem en in zijn kielzog voor zijn medewerkers, onder wie ons aller Frank die hier aan tafel zit. Men is inmiddels van mij gewend dat ik mij bij dit soort onderwerpen afvraag: wat betekenen een notitie en de voorstellen daarin voor de doelstelling van 5% groei op het spoor? De aantallen in- en uitstappers zijn belangrijk maar wat mijn fractie betreft niet bepaald heilig. Mijn fractie vindt het wel belangrijk dat regio's op een goede manier zijn aangesloten op het intercitynet. Dat is cruciaal voor het beter benutten van het spoor. Ter voorkoming van misverstanden merk ik op dat dat niet alleen bedoeld is om mensen vanuit de regio naar de Randstad te laten reizen. Het is ook bedoeld om mensen en bedrijven vanuit de veel te volle Randstad de regio te laten opzoeken. Dat getal van duizend moet dus bepaald geen dogma worden. Ik hoor hierop graag een reactie van de initiatiefnemer en het kabinet. Duizend in Zeeland of Drenthe is een heel andere grootheid dan duizend in de Randstad.

Elk aanbod schept zijn eigen vraag. Er is een moment geweest waarop ik elektrische tandenborstels helemaal niets vond, maar inmiddels heb ik er twee. De vergelijking met het spoor gaat natuurlijk niet helemaal op en dat realiseer ik mij, maar toch. Als een station pas wordt gebouwd als de nieuwbouwwijk klaar is, dan staan er overal al een of twee auto's voor de

deur en dan wordt die duizend niet gehaald. Sterker nog, de kans is groot dat die mensen voor het ov verloren zijn. Hetzelfde dreigt als een station moet worden verplaatst omdat het qua bebouwing in de knel is komen te liggen. Ook hierop hoor ik graag een reactie van het kabinet en de heer Cramer.

Het is goed dat de minister de norm van duizend in- en uitstappers evalueert, maar ik zeg daar wel bij: wees vooral niet te krampachtig en te pessimistisch. Als voorbeeld noem ik maar weer eens mijn woonplaats Hoogeveen, natuurlijk omdat ik Hoogeveen en Zuid-Drenthe een warm hart toedraag maar ook omdat het een goed voorbeeld is. De gemeente heeft geld op de plank liggen voor 400 nieuwe P&R-plekken, vlak bij de A28. De gemeente steekt dus zijn nek uit en ik garandeer u dat die 400 plekken in no time zijn benut als de intercity in Hoogeveen stopt. Zo moedig je reizen per spoor aan. Voor alle duidelijkheid: elke werkdag staat het op de A28 richting Zwolle vast.

In het verlengde van de discussie over de aantallen in- en uitstappers en de stations het volgende. De minister zegt bij aanbeveling 7 dat in de concessie moet worden opgenomen dat de vervoerder moet zorgen voor een stop op alle door het Rijk aangewezen stations. Dit roep ik namens de CDA-fractie al minstens twee jaar lang: de politiek moet in de concessie van NS en ProRail een aantal zaken veel nauwkeuriger willen regelen. Ik noem de sociale veiligheid, de stations waar moet worden gestopt en de bewegwijzering op de stations. Daarmee maak ik een overstapje van de notitie van collega Cramer naar het initiatief-Koopmans/Mastwijk: de notitie over de vaak belabberde en knullige bewegwijzering op de stations met als extreem voorbeeld het belachelijk kleine bord dat momenteel op Den Haag Centraal staat. Als je dat wilt lezen, heb je een keukentrapje of verrekijker nodig. Dat moet natuurlijk anders.

Ik kom op de rol van NS en ProRail als gastheer voor andere vervoerders, inclusief het aansluiten op stads- en streekvervoer. Ik herhaal het maar eens: geen 5% groei op het spoor zonder goed voor- of natransport. Dat gastheerschap moet nog worden verbeterd. Wat is de stand van zaken op dit punt, zo vraag ik aan de minister?

De motie-Van Hijum/Dijksma gaat over de reistijd van deur tot deur. Hoe staat het met de uitvoering van die motie? Daar hebben wij de laatste tijd weinig over gehoord.

Niets is de mens vreemd. Ik heb een ov-jaarkaart Hoogeveen-Den Haag en een enkele keer pak ik de auto, als ik naar een werkbezoek moet.

Hoogeveen-Den Haag is op maandagavond een traject van 1 uur en 55 minuten. Ik zet dan de cruisecontrol op 130 km; in werkelijkheid rijd ik dan 122 km per uur. Justitie sponsoren is namelijk niet mijn hobby. De reistijd Hoogeveen-Den Haag per trein, inclusief voor- en natransport want dat hoort erbij, is twee en een half uur. Met de auto rijd ik het traject op dinsdagochtend in twee uur en 30 minuten. Ik betrap mijzelf erop dat ik dat extra half uur voor lief neem in de auto in de file. Ik ben dan eigen baas, sta niet op een tochtig perron, kan mijn eigen muziek draaien en ik word niet gehinderd als ik iemand bel. Voordat mevrouw Van Gent weer interrumpeert, merk ik op dat ik handsfree bel met zo'n bluetooth-oortje. Overigens heb ik begrepen uit een artikel in Trouw vanmorgen dat dit voor mij het ideale moment is om mijn auto tweedehands te verkopen, maar ik denk dat dat in het kader van dit debat verder geen rol speelt.

Ik wil maar zeggen dat het reizen per spoor blijkbaar altijd iets extra's moet bieden om mensen over de streep te trekken. Een aspect daarvan is de reistijd van deur tot deur. Een ander belangrijk punt is de aantrekkelijkheid van stations. Ik was onlangs op het proefstation Leiden; dat ziet er heel gelikt uit en ik denk dat dat veel reizigers trekt. Ik hoor graag van de minister en de heer Cramer of zij vinden dat een formule als in Leiden kan leiden tot meer reizigers in de trein en op de stations en tot aangenamer reizen. Nu nog wifi in de trein. Wij hebben natuurlijk de discussie gevoerd over internet in de trein. Iemand van de NS zei tegen mij: dat is wel leuk

maar voordat wij dat in alle treinen hebben ingebouwd, is de techniek van het internet achterhaald en kunnen wij opnieuw beginnen. Ik dacht toen: waarom sluiten wij dan geen deals met de providers? Als ik heen en weer reis tussen Hoogeveen en Den Haag, valt telkens op de Veluwe de verbinding weg. Dan heb ik toch het idee dat wij bepaalde dingen niet goed doen. Een punt om met de providers te bespreken, is dus: hoe kunnen wij vooruitlopen op de techniek en die zaken in de trein inbouwen?

Over de capaciteit van de stations heb ik al eens eerder gesproken. Als wij 5% groei bereiken op het spoor, moeten de stations geaccommodeerd worden. Ik heb daarbij Amsterdam-Zuid als voorbeeld genoemd. Men kan denken aan informatie over de lengte van de trein, over waar die precies stopt en waar precies de deuren opengaan. Ik heb al eens tegen de minister gezegd dat ik de Nederlander niet zo gedisciplineerd acht als de Japanner. Die gaat echt niet tussen twee blauwe lijnen staan. Ik kan mij echter voorstellen dat bij het vergroten van de capaciteit van de stations ook aan dit soort dingen wordt gedacht; regeren is vooruitzien. Ik hoor graag een reactie van de heer Cramer op dit punt.

Wij herinneren ons de Zuidoostpas in Amsterdam, een succesnummer. Er wordt in die regio hard gewerkt om van de uitbouw van die Zuidoostpas en alles wat daarbij hoort een succes te maken. Ik begrijp dat het in de discussie met de NS nogal eens gaat over de verdeling van de opbrengsten als bepaalde abonnementen worden verstrekt. Kan de minister of de staatssecretaris ons daarover bijpraten? Hoe zit het met de gesprekken tussen de minister en de staatssecretaris over de fiscale kant van dit soort aangepaste alternatieven voor woon-werkverkeer?

Het valt mij op dat bepaalde stations erg kwetsbaar zijn. Ik ga even terug naar dinsdag 26 mei. Amersfoort lag er toen uit en het spoor in heel Nederland lag vervolgens plat. Eén onweersbui, één stevige windvlaag en Nederland kan thuisblijven. De CDA-fractie vindt dat daar echt iets op moet worden gevonden.

De **voorzitter**: Het woord is aan mevrouw Van Gent van de GroenLinks-fractie.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Voorzitter. Ik moet zeggen dat er maar weinig onderwerpen zijn in deze Kamer die zo inspireren tot het schrijven van een eigen initiatiefnota en rapporten als het openbaar vervoer. Alleen al in het afgelopen jaar presenteerde de fractie van de ChristenUnie de nota Nieuwe stations, nieuwe passagiers, waar wij vandaag uitgebreid over spreken. Overigens mijn complimenten voor de nota; het is altijd erg leuk als collega's dit doen. Ook collega Roemer bracht het Spoorboekje uit, met plannen voor een beter vervoer per trein. Mijn eigen fractie kwam met het rapport Laat de tram rijden, dat boordevol staat met uitstekende ideeën voor de terugkeer van de tram in veel Nederlandse steden. Hoewel eigen initiatief altijd heel goed is, is een en ander ook wel een teken aan de wand. Het enthousiasme om te investeren in het openbaar vervoer is in de Kamer namelijk stukken groter dan in het kabinet. Het is goed dat de minister en de staatssecretaris er zijn om dat nog eens goed tot zich te nemen.

Aan de GroenLinks-fractie de schone taak om de collega's te complimenteren en de potentiële Kamermeerderheid voor meer openbaar vervoer eens flink uit te buiten. Dat is ook hard nodig, want uit het jaarverslag van Verkeer en Waterstaat blijkt dat de doelstellingen voor de groei op het spoor niet gehaald worden. De recessie is daarvoor geen afdoende verklaring, integendeel. Juist in barre tijden zouden mensen naar de trein gelokt kunnen worden omdat rijden met het ov stukken goedkoper is dan het bezit van een auto. Wij zullen dus echt meer moeten doen om de doelstelling van 5% groei te halen. Ik heb eigenlijk maar één prangende vraag aan de heer Cramer. Aan zijn passie voor het spoor twijfelt de GroenLinks-fractie geen moment en aan de kwaliteit van zijn voorstellen evenmin.

Maar hoe je het ook wendt of keert, er zal boter bij de vis moeten worden geleverd. De 4,5 mld. die het kabinet vooral met oud geld en geld van de NS bij elkaar geschraapt heeft voor het spoor zijn wij al lang en breed kwijt met het opkrikken van de capaciteit in de Randstad. Nederland is echter zoveel groter. De heer Cramer telt zelf al zo'n honderd potentiële nieuwe stations. Waar halen wij het geld daarvoor vandaan? Licht het niet voor de hand om een beetje te gaan knabbelen aan de 30 mld. die er de komende decennia voor asfaltprojecten uitgetrokken zijn?

Het valt mij op dat minister Eurlings erg voorzichtig heeft gereageerd op de concrete voorstellen van de fractie van de ChristenUnie. Hij vindt dat wij aardig op schema liggen. De mensen om wie het gaat, denken daar echter een tikkeltje anders over. Ik belde bijvoorbeeld met de mensen van de Stichting Station Maarheeze. Zij worden al jaren aan het lijntje gehouden over de opening van hun station. Eerst zou dat in 2008 gebeuren, toen in 2009 en nu schrijft de minister dat het in 2010 gebeurt, vanwege de verplaatsing van een wissel. Die noodzaak was echter al jaren bekend. Het logge ProRail ligt al jaren dwars. Ik hoor graag van de minister dat Maarheeze in maart 2010 echt opengaat en dat hij er desnoods bovenop zit bij ProRail dat zulks ook lukt. Een ander voorbeeld betreft station Westervoort, waarover eenzelfde soort verhaal verteld kan worden. Het zou al in 2007 opengaan. Het gaat om het traject tussen Duiven en Arnhem. Ook daar wordt lokaal gesteld dat ProRail dwarsligt omdat in Arnhem een vierde perron nodig zou zijn om de trein genoeg tijd te geven om ook in Westervoort te stoppen. Ik kan het niet helemaal volgen. Weet de minister misschien hoe het zit? Een ander punt dat wij lokaal horen, is dat de goederentreinen de persontreinen dwars zitten. Dat is echt te bizar voor woorden, want de Betuwelijn loopt parallel aan dat spoor. Minister, zet er eens wat vaart achter. Syntus levert daar een prima prestatie en een extra station zal vast goed renderen.

De heer Cramer stelt in zijn notitie naar de mening van de GroenLinks-fractie terecht voor om nog eens goed te kijken naar het criterium dat ProRail hanteert bij de vraag of een station geopend kan worden, namelijk of er in potentie duizend reizigers zijn. Je kunt je namelijk afvragen of zo'n rigide grens wel rechtvaardig is. Waarom zou je voor een station in, pak hem beet, Drenthe, met een zeer lage bevolkingsdichtheid hetzelfde criterium hanteren als voor een station in Amersfoort? Dat is bedrijfseconomisch best begrijpelijk, maar eigenlijk moet gekeken worden naar wat maatschappelijk relevant is. Het spoor is tenslotte een publiek bedrijf. Dat men niet voor anderhalve man en een paardenkop kan stoppen, begrijp ik ook nog wel, maar waarom zou er geen onderscheid gemaakt kunnen worden tussen de Randstad en de regio? In de regio wordt natuurlijk de regionale functie vervuld; de heer Mastwijk noemde al station Hoogeveen en met P&R kunnen ook anderen dat station gebruiken.

Ik leg nog even de link tussen het debat van vandaag en dat van vorige week over de Nota Ruimte. Minister Jacqueline Cramer erkende toen op aandringen van de GroenLinks-fractie dat bouwen in hoge dichtheden bij stations heel nuttig is om extra reizigersstromen op gang te brengen. Minister Eurlings wijst daar ook terecht op in zijn reactie op de nota van de ChristenUnie. Wat gaat het kabinet daar echter concreet aan doen? Het verkeert in allerlei onderhandelingsituaties met decentrale overheden om dat daadwerkelijk te bewerkstelligen, maar wij willen hier niet alleen mooie woorden maar ook concrete daden.

**De voorzitter:** Dank u mevrouw Van Gent. Overigens merk ik op dat achter u een gast zit van de griffie van de commissie. Het is een collega-griffier van de Vlaamse evenknie. Welkom.

Het woord is aan de heer Anker van de ChristenUnie-fractie.

**De heer Anker (ChristenUnie):** Voorzitter. Ik dank mijn heel naaste collega's Cramer en Visser. Ik heb beiden een tijdlang over het onderwerp

horen spreken en ik dank hen voor hetgeen zij hebben geleverd, ook omdat ik daarom weer een keer het woord mag voeren in deze mooie commissie. Ik ben met veel plezier tweede woordvoerder Verkeer voor de fractie van de ChristenUnie en het is altijd weer mooi om hier te zijn. Dat achter veel cijfers in het MIRT een heel verhaal zit, werd mij duidelijk bij het lezen van de initiatiefnota van de heer Cramer. Het liefst loop ik alle aanbevelingen af, maar daarvoor ontbreekt nu de tijd. Het trof mij vooral dat er eigenlijk geen overzicht en planning is van nieuwe stations. Een minister wordt in de Kamer snel op het matje geroepen als een weg vertraagd is. Voor stations die al jaren in de planning staan, geldt die cultuur veel minder. Ik hoop dat door deze nota de bouw van stations meer SMART wordt aangepakt door de bewindspersonen en dat de Kamer er ook meer bovenop gaat zitten.

Anderhalf jaar geleden beloofde de minister na een amendement van mijn hand spoedig een besluit te nemen over vier nieuwe stations. Er is echter nog geen enkel aanlegbesluit genomen en projectnota's moeten nog verschijnen. Waarom is ProRail zo traag? Mijn fractie vraagt de minister om de besluitvorming uiterlijk in het najaarsoverleg over het MIRT rond te maken en nog dit jaar de aanlegbesluiten te nemen. Het is mooi dat de bewindslieden de norm van duizend passagiers naar aanleiding van de initiatiefnota van mijn fractiegenoten gaan evalueren. De strikte norm die wij nu hebben, maakt het tijdig realiseren van stations op nieuwbouwlocaties en het verplaatsen van stations echter lastig. Ook het verlies aan reizigers door de komst van een extra station wordt naar mijn idee vaak wat overschat. Wordt dit meegenomen in het onderzoek en zijn gemeenten daar ook bij betrokken?

De heer Cramer stelt terecht dat wij niet op elke straathoek een station kunnen bouwen. Het is echter opvallend dat in de laatste jaren vrijwel alleen maar stedelijke haltes worden geopend. Grote dorpen direct aan het spoor vragen al jaren om een station, maar krijgen het niet. Er staan een paar in de nota, maar ik kan er ook een stuk of tien noemen. En dat terwijl inwoners van spoordorpen vaak grotere afstanden per trein zullen rijden. Ik heb ook de indruk dat voorstadhaltes consequent te hoog worden ingeschat en dorpen te laag. Kunnen de bewindslieden dat meenemen in het onderzoek naar de instapnorm? Aan de indiener en de bewindspersonen doe ik het voorstel om bij de evaluatie van de getalsnorm als alternatief een meer flexibele norm te onderzoeken, bijvoorbeeld 750 voor een station op meer dan 4 km afstand van een bestaand station en 1250 voor een station op minder dan 2 km afstand.

In de notitie wordt de lastige situatie beschreven van de bouw van nieuwe stations bij te weinig spoorcapaciteit. De minister spreekt over kosten-effectiviteit, maar daarmee wordt het capaciteitsprobleem op een spoorlijn in feite geheel ten laste gebracht van het nieuwe station. De onderhandelingen met regio's zijn nu een black box terwijl mijn vraag is: wat is reëel om van regio's als bijdrage te vragen als het capaciteitsprobleem in feite niet te wijten is aan een station?

Prioriteitstelling gaat niet over de of-vraag, maar over de vraag wanneer een station wordt gebouwd. De fractie van de ChristenUnie verwacht daarom een heldere beleidslijn van de minister. Ik maak een vergelijking. Als een nieuwe wegaansluiting leidt tot files, dan kijken wij of de capaciteit omhoog moet. Dat de nieuwe aansluiting er komt, is echter geen discussie. Waarom doen wij niet hetzelfde bij stations? Ik noem twee voorbeelden. De stations Zwolle-Zuid en Deventer-Noord komen niet van de grond door het ontbreken van spoorcapaciteit. Is de minister bereid om de kans voor deze stations in combinatie met het oplossen van het capaciteitsknelpunt te onderzoeken? Wat station Westervoort betreft, wordt er geen antwoord gegeven op de vragen van de heer Cramer. Ik vind het vreemd dat de planstudie afhankelijk is van een dienstregelingplan van Syntus, terwijl die slechts opdrachtnemer is en het veel meer gaat over de langjarige spoorcapaciteit. Het is zelfs nog vreemder in het

licht van de overbelastingsverklaring die inmiddels is afgegeven. Waarom wordt de mogelijkheid van inhaalsporen dan niet onderzocht? Op hetzelfde traject ligt Zevenaar-Oost. Het verbaast mij dat in het onderzoek voor het capaciteitsvergrotingplan bij twee van de drie opties wordt uitgegaan van het niet realiseren van station Zevenaar-Oost tot 2013 terwijl de minister deze week wel geld heeft gegeven voor een langzaamverkeersstunnel. Deelt de staatssecretaris de mening dat dit station uitgangspunt moet zijn bij de capaciteitsanalyse?

De reactie van de minister over het nut van de bedieningsgarantie heeft mijn fractie niet overtuigd. Mijn fractie vindt dat de regelgeving zodanig moet worden aangepast dat voor elk station dat wordt gerealiseerd op het hoofdrailnet automatisch een bedieningsplicht geldt. Is overigens inmiddels de bedieningsgarantie voor station Bleizo afgegeven, tussen Bleiswijk en Zoetermeer? De minister zegt dat alle spoorregels up to date zijn. Ik heb dat deze week echter gecheckt en in de Regeling hoofdspoorweginfrastructuur staat wel degelijk nog steeds 84 cm in plaats van 76 cm in relatie tot de perronhoogte.

Voorzitter, ik rond af. Hoeveel nieuwe stations gaan de bewindslieden deze kabinetsperiode nog openen? De toezegging van een evaluatie van een norm voor nieuwe reizigers is mooi, zeker als daar suggesties uit dit debat in worden meegenomen. Er liggen echter ook nog punten open, zoals de discussie over de bedieningsgarantie. De bewindslieden zijn verder niet ingegaan op de hoofdconclusie van de heer Cramer dat de Beleidsbrief nieuwe stations uit 2000 dient te worden geactualiseerd in het licht van de kabinetsambities. De heer Cramer heeft een overzicht gegeven van potentiële nieuwe stations dat kan worden aangevuld met enkele spoordorpen. De fractie van de ChristenUnie krijgt graag inzicht in de potenties van deze locaties. De laatste brede beoordeling van die stations is namelijk alweer bijna tien jaar oud. Mijn fractie verzoekt de bewindslieden om een nieuwe doorrekening te maken van deze stations. Gecombineerd met de nieuwe nota over de aantallen nieuwe reizigers ben ik er met de heer Cramer van overtuigd dat er een aantal nieuwe stations in beeld zullen komen.

De **voorzitter**: Ik geef het woord aan de heer Van der Staaij van de SGP-fractie.

De heer **Van der Staaij** (SGP): Voorzitter. Ik begin met het uitspreken van mijn grote waardering voor mijn collega Cramer en zijn medewerker, de heer Visser. Het is heel goed als vanuit de Kamer initiatieven worden ondernomen. Met dit initiatief wordt beoogd om het treinvervoer aantrekkelijker te maken. Mijn fractie denkt daar graag over mee. Zeker op weg naar de invoering van de kilometerheffing en de aanpak van mobiliteitsknelpunten is het zaak dat er veel goede ov-alternatieven zijn. Dit initiatief levert daaraan een bijdrage. Ik heb ook gezien dat het in de traditie hoort van de fractie van de ChristenUnie en haar voorgangers om bijzondere aandacht voor het spoor te vragen. Het grote aantal moties dat in het verleden is ingediend over stations, gaf al blijk van de bijzondere aandacht voor dat onderwerp.

Wij kunnen met veel punten in de nota zonder meer instemmen. Ik zie dat ook in de reactie van de minister. Ik leg bij een aantal punten echter nog even de vinger, naast de algemene opmerking dat wij natuurlijk niet een soort sub-MIRT-overleg moeten voeren. Via het MIRT voeren wij een integraal beleid dat wij niet moeten frustreren. Misschien kan de indiener nog even ingaan op de verhoudingen tussen nota en MIRT. Daarop aansluitend vraag ik graag concreet wat de gewenste uitkomst en structurele meerwaarde is die de indiener met zijn initiatief beoogt. Wij hebben de spoorwegwetgeving en de Beleidsnotitie nieuwe stations. Gaat het de heer Cramer om een impuls aan een aantal knelpunten dat zich op dit moment voordoet of vindt hij dat er verdergaande aanpassingen nodig

zijn? Op welke wijze kunnen wij met deze nota in de hand afwegingen rond het al dan niet aanleggen van nieuwe stations beter of anders maken? De casussen die worden besproken – Maarheeze, Eijsden, Westervoort – zijn duidelijk over wat er mis is, maar wat is de grootste gemene deler ervan? Hoe kan worden voorkomen dat telkens aangelopen wordt tegen vertragingen en minder spoed dan gewenst? Hoe kan er volgens de indiener meer druk op de ketel komen?

Een belangrijke aanbeveling is de evaluatie van de norm van duizend nieuwe in- en uitstappers. Wij juichen dat zeer toe en ik zag dat ook de minister daar positief op reageerde. Hij gaf aan dat ProRail die evaluatie gaat uitvoeren. Overigens komt het mij voor dat naast ProRail ook partijen als decentrale overheden kunnen participeren in die evaluatie. Het doel is dat bij het opleveren van bijvoorbeeld een nieuwe woonwijk ook de ov-voorzieningen paraat staan. Wij weten allemaal dat dat vaak achteraf gebeurt wanneer iedere nieuwe bewoner al gewend is aan de beschikbaarheid van twee of meer auto's. Dat moet anders. Verwacht de indiener dat zijn voorstel voor die norm daaraan in belangrijke mate kan bijdragen of zou er nog meer nodig zijn? Dit is typisch een punt waarvan ik mij herinner dat nieuwe woordvoerders in de commissie een van eerste punten het probleem aansneden van het te laat realiseren van ov bij het gereedkomen van een nieuwe woonwijk. Iedereen is het daarover eens en moties daarover worden grif aangenomen. Vier jaar later doet zich echter hetzelfde proces voor; dan komen er weer nieuwe woordvoerders die dezelfde voorstellen doen. Hoe komt het toch dat wij kennelijk niet in staat zijn om dat proces echt te keren en dat overtuigend voor elkaar te krijgen? Ik hoor daarop graag de reactie van de indiener. De minister reageerde op dit punt in meer procedurele zin. Ziet hij kans om het zojuist geschetste perspectief dichterbij te brengen door aanpassing van een normering? Is hij bovendien bereid om ook gemeenten serieus te betrekken bij de beoogde evaluatie?

De **voorzitter**: Het woord is aan de heer Roemer van de SP-fractie.

De heer **Roemer** (SP): Voorzitter. Met veel plezier sluit ik mij aan bij het uitdelen van de complimenten aan de heer Cramer en de heer Visser, die een belangrijke bijdrage heeft geleverd. Zij geven enkele heel goede signalen af met de nota en ik ben daar erg blij mee. Dat klinkt waarschijnlijk niet vreemd in de oren. De afgelopen jaren is er telkens bij nieuwe stations veel strijd geweest; strijd over wenselijkheid in relatie tot het verlies aan andere passagiers door de opening van een nieuw station, strijd over randvoorwaarden om een voldoende bedieningsgebied te krijgen – denk aan Amsterdam Science Park – en natuurlijk strijd over de financiering. Op zijn zachtst gezegd loopt het niet lekker met nieuwe stations. Binnen een mooie ambitie voor het spoor past deze strijd natuurlijk niet. Vandaar dat het goed is dat met de nota van de heer Cramer hierin flinke vooruitgang geboekt kan worden. Ik zeg nadrukkelijk «kan» want daartoe moet wel het nodige gebeuren.

Vooraf met de evaluatie die de minister toezegt van de norm voor het aantal in- en uitstappers zijn wij erg tevreden. Mijn buurman sprak daar terecht ook al over. Wij vragen ons af of ook de tevredenheid van de reizigers meegewogen wordt als zij een kortere totale reistijd hebben omdat zij dichterbij op de trein kunnen stappen. Wordt het totale effect van een extra station op het openbaar vervoer en het autoverkeer meegewogen of wordt er alleen gekeken naar de effecten op het spoorvervoer?

De minister is in zijn beantwoording helaas soms erg terughoudend. Ik zeg dat dan nog heel voorzichtig. Hij verschuilt zich achter ProRail op het punt van het betrekken van nieuwe stations bij Mistral. Dat kan hij toch gewoon regelen? Hij is toch de baas van ProRail en Mistral? Waarom neemt hij zo'n afwachtende houding aan? Hoe wordt de Kamer door de minister geïnformeerd over het betrekken van plannen voor nieuwe



stations bij het onderhoudsprogramma Mistral? Met welke stations wordt hierbij precies rekening gehouden? Alleen de stations die al helemaal zeker zijn of ook de stations die de komende twintig jaar kans maken op realisatie?

Voor station Eijsden wachten wij nog steeds op een bevredigende oplossing. Ik vind het jammer dat de minister nog steeds geen garantie kan geven dat de trein behouden blijft. Wij willen toch reizigers over het spoor? Wanneer komt de minister met een oplossing? De mensen in Eijsden wachten al vier jaar op een trein.

De heer Cramer komt in relatie tot de nieuwe stations met suggesties waar ik erg blij mee ben. Mevrouw Van Gent zei al dat daar ook in ons spoorplan de nodige suggesties voor staan. Laat de minister echter ook denken aan nieuwe spoorlijnen. Die leiden vervolgens tot nieuwe stations. Toon ambitie en lef, juist op dit vlak. De reizigers komen dan ook wel. Een mogelijk nieuw station is het station Zwolle-Zuid. Zodra er echt een intercity tussen Zwolle en Deventer rijdt – nu stopt de trein nog in Olst en Wijhe – kan er daarnaast een echte stoptrein komen met een stop in Zwolle-Zuid. Ziet de minister hiertoe mogelijkheden en betreft hij het punt bij de studie naar de spoorverbinding Groningen-Maastricht?

In Emmen is ook iets vreemds aan de hand. In de voorgaande jaren hebben de gemeente Emmen, ProRail en de NS gesproken over de opening van een nieuwe halte Emmen-Zuid, nabij de nieuwe Vinex-wijk. Indertijd werd ervan uitgegaan dat de halte alleen haalbaar zou zijn als de ruim twee kilometer verderop gelegen halte zou worden gesloten. De minister spreekt bij de opening van Emmen-Zuid nog steeds over gelijktijdige sluiting van de halte Bargeres. Inmiddels is de treindienst Zwolle-Emmen gedecentraliseerd en is niet meer het Rijk maar de provincie Drenthe het bevoegd gezag. Door de regio wordt onderzoek gedaan naar alternatieve vervoersconcepten zoals light train, met hogere frequenties en meer haltes. Met een dergelijk modern vervoersaanbod kunnen de haltes Emmen-Zuid en Emmen-Bargeres juist heel goed naast elkaar bestaan. Het oude besluit over sluiting van Emmen-Bargeres hangt nu als een zwarte wolk boven de kansen die innovatie en verdere vervoersgroei lijken te gaan bieden. De SP-fractie vindt dat echt ongewenst. Het is niet in lijn met het decentralisatiebeleid, met eerdere besluiten van de minister over de positie van station Dalen en de afspraken over de besteding van het regionaal pakket Zuiderzeelijn. Deelt de minister het standpunt dat gelijktijdige sluiting van Bargeres niet in lijn is met wat ik zojuist noemde en dat de provincie zelf de ruimte moet hebben om nieuwe vervoersconcepten mogelijk te maken? Kan de minister toezeggen dat de provincie Drenthe het laatste woord krijgt over het al dan niet sluiten van dit station?

Ook Maarheeze is een voorbeeld van hoe het niet moet. Veel te lang praten over iets wat evident gunstig is, technisch onduidelijk gebleken vooronderzoeken, oplopende kosten en herhaaldelijk uitstel. Ook de aanpassingen in het busnet lijken voor bepaalde reizigersgroepen zeer ongunstig uit te pakken. Over de pas in een zeer laat stadium noodzakelijk gebleken aanpassingen is al veel vaker gesproken. De minister schrijft dat deze om veiligheidsredenen noodzakelijk waren. De SP-fractie wil door de minister glashelder geïnformeerd worden over deze veiligheidsredenen, bij voorkeur schriftelijk. De verklaring van «om veiligheidsredenen» is veel te vaag. Waarom is dit zo laat geconstateerd, wie heeft gefaald en wie draait op voor de meerkosten? Overigens is het daarnaast vreemd dat, als er al sprake is van een station van Maarheeze, de busverbinding Leende-Eindhoven moet verdwijnen van de NS. Ik hoor daarop graag een reactie van het kabinet.

Op pagina 7 beweert de minister dat Syntus nog geen dienstregelingsplan heeft ingediend en dat daarom nog niet gekeken kan worden naar inhaalsporen in Westervoort. Ik heb de indruk dat dat niet juist is. Uit de overbelastverklaring op de website van ProRail blijkt dat Syntus wel degelijk

een dienstregelingsplan heeft ingediend. Er is bovendien nu al sprake van een formele overbelasting wegens capaciteitsgebrek. Het is evident dat bij de huidige capaciteitsanalyse het dossier Westervoort integraal meegenomen moet worden. Dat heeft grote invloed. Bovendien loopt de ICE nu al regelmatig vele minuten vertraging op waarna vervolgens tussen Arnhem en Utrecht de vertraging groter wordt. Dergelijk geboemel doet onacceptabel afbreuk aan het voor de ICT vereiste kwaliteitsniveau. Ik kom tot slot te spreken over het geld. Kan de minister inzicht geven in hoeveel er momenteel nog in het potje voor kleine stations zit? Welk deel hiervan is gereserveerd voor specifieke stations? Hoe zorgen wij ervoor dat dit voldoende wordt om de ambitieuze stations en de plannen die de heer Cramer voorstelt waar te maken?

Ik ben het met mevrouw Van Gent eens dat de ambitie die de nota van de heer Cramer uitstraalt, niet is terug te vinden bij het kabinet. De prioriteiten liggen voortdurend bij het aanleggen van nieuwe wegen, het verbreden van wegen en het uitbreiden van wegen. Nieuwe regels zijn allereerst gericht op wegen. Minister, draai het eens om, kom met een nieuwe koers en richt u op het openbaar vervoer. Wij hebben daar wel een boodschap aan. Schaf een bijl aan om de knopen door te hakken en een schaar om de lintjes door te knippen.

De **voorzitter**: Ik geef tot slot het woord aan de heer Samsom van de PvdA-fractie. Wij hebben een spreektijd van zeven minuten afgesproken.

De heer **Samsom** (PvdA): Voorzitter. Excuses voor mijn late binnenkomst; ik had eerst nog andere verplichtingen. Ik zal die zeven minuten niet vol maken want dan zou ik veel te veel herhalen wat hiervoor al is gezegd. Ik wilde alleen al aanschuiven om mijn grote waardering uit te spreken voor deze initiatiefnota waarmee de ChristenUnie weer eens bewijst een ongehoorlijk groot hart voor en benijdenswaardig veel kennis over het spoor te bezitten. Ik kan mij namens de Partij van de Arbeid alleen maar gelukkig prijzen met zo'n coalitiepartner. Overigens zeg ik daarmee niets over die andere coalitiepartner, dat snapt u.

De heer **Roemer** (SP): Dat doen wij wel.

De heer **Samsom** (PvdA): Dat dacht ik al. Ik zou anders weer in herhaling vallen, neem ik aan, zonder iedereen gehoord te hebben. In de initiatiefnota staan vijftien aanbevelingen die eigenlijk zijn samen te vatten rondom de oproep: kijk eens op een andere manier naar nieuwe stations. Wij hebben een veel grotere groeiambitie voor het spoor neergelegd dan vroeger is gebeurd. Alleen al daarom is de gangbare manier van kijken naar stations verouderd. Los daarvan is de manier waarop wij naar nieuwe stations kijken en hoe wij bepalen of wij ze bouwen of niet verouderd. Een instapdrempel van duizend passagiers per dag is natuurlijk een heel merkwaardige, rigide manier van naar stations kijken. Bijna alle aanbevelingen van de ChristenUnie gaan daarover: kijk eens breder als er een nieuwe wijk gebouwd wordt, kijk eerder als er een nieuwe wijk aan zit te komen, kijk eens of een station verplaatst moet worden; een criterium van duizend nieuwe passagiers is dan een heel merkwaardig, blokkerend fenomeen. Kijk ook eens naar andere winstpunten; misschien stappen er geen duizend nieuwe passagiers in maar is het voor het regionale openbaar vervoer een cruciaal knooppunt zodat op die manier extra winst kan worden geboekt.

Ik kan eigenlijk vrij kort zijn: wij delen die visie volledig. Mijn fractie is blij dat de ChristenUnie-fractie de vinger op de zere plek heeft gelegd. Dit is nodig om uiteindelijk die 5% groei op het spoor blijvend waar te maken. Er moet op een andere manier naar nieuwe stations worden gekeken. Uiteindelijk moet iedereen die met de trein gaat ergens in- en uitstappen. Als er elk jaar 5% meer in- en uitgestapt wordt, dan zullen er meer stations

moeten komen om dat te realiseren. Ik maak hier geen MIRT-overleg van over welk station waar moet komen of niet. Dat doen wij straks, in de juiste volgorde. Het klemmende verzoek aan de minister is: zorg ervoor dat wij die nieuwe manier van kijken naar nieuwe stations al hanteren voordat wij straks aan de MIRT-behandeling beginnen. Dan kunnen wij die meteen toepassen en op de juiste manier besluiten over Maarheeze en al die andere prachtige stations.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Net als André bent u juichend over het initiatiefvoorstel van de ChristenUnie. Toen u er nog niet was, heb ik de heer Cramer gezegd dat er dan wel boter bij de vis moet worden geleverd. Er ligt een lange maar terechte wensenlijst voor. Vindt u ook dat daar meer geld voor moet worden uitgetrokken? Het is anders wat goedkoop gejuich. Is het geen goed idee om een deel van de 30 mld. die in de komende decennia wordt uitgetrokken voor asfaltprojecten, over te hevelen voor investeringen in het spoor en stations?

De heer **Samsom** (PvdA): Boter bij de vis: de komende jaren wordt 4,5 mld. vrijgemaakt. Dat staat gelijk aan ongeveer 13 mld. pakjes Zeeuws Meisje boter, voor bij de vis. Me dunkt dat wij een flinke slag hebben gemaakt. Bij die 4,5 mld. mag het overigens niet blijven als dat niet genoeg blijkt te zijn voor het realiseren van 5% groei in het openbaar vervoer. Ik zeg daar wel bij dat de minister best wat werk heeft afgeleverd. Het was wellicht nog niet voldoende, zeker niet in uw ogen – ik heb uw bijdrage niet gehoord maar ik ga er onverkort van uit dat u dat heeft betoogd -maar de minister heeft wel laten zien dat hij met die 4,5 mld. een heel eind komt. Ik denk dat wij de discussie over de stations daarin kunnen passen. Als die daar niet in past, hebt u mij als eerste aan uw zijde bij het vragen om extra geld. Op dit moment is niet het geld het grote probleem maar het tempo waarin wij dat geld kunnen omzetten in bielzen, rails, bovenleidingen en treinwagons. Die moet de NS dan kopen, maar het moet allemaal tegelijk om die 5% daadwerkelijk te realiseren. Er zou dus uiteindelijk geld bij kunnen komen maar op dit moment is dat niet het belangrijkste probleem.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Mijn grote vraag is waar al die pakjes boter liggen. Het is meer boter op het hoofd. Ik heb in mijn bijdrage aangegeven dat die 4,5 mld. oud geld is dat door de NS bij elkaar geschraapt is. Dat geld is al nodig om de capaciteit in de Randstad op te krikken. Bij ambitieuze plannen rond het spoor is het logisch om andere keuzes te maken op de korte en wat langere termijn. Is de conclusie gerechtvaardigd dat het met het bij elkaar geschraapte bedrag van 4,5 mld. moet worden gedaan wat u betreft? Dan zijn uw mooie woorden niets waard.

De heer **Samsom** (PvdA): Geld is altijd oud, tenzij je nieuw geld wilt drukken. U moet uw financieel woordvoerder daar eens over spreken. Geld komt altijd ergens vandaan, dat weet u ook. Als wij 4,5 mld. reserveren voor het spoor, dan komt dat ergens vandaan. Dat is het gevolg van de politieke keuzes die wij hebben gemaakt. Het is inderdaad 4,5 mld. en ik ben blij dat het oud geld is want ik ben de laatste die wil pleiten voor het aanzetten van de geldpers.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Ik maak hier bezwaar tegen, want dat was mijn vraag niet. Die 4,5 mld. is hard nodig om de capaciteit in de Randstad op te krikken. Dan is er nog niets gedaan aan de stations en al die mooie initiatieven van de heer Cramer die u de hemel in prees. Is de PvdA-fractie bereid om daar extra in te zetten? Die zijn absoluut noodzakelijk. De heer Roemer heeft dat ook hartstochtelijk aangegeven. Ik wil daar graag antwoord op.

De **voorzitter**: Ik verzoek u om uw interrupties via de voorzitter te laten lopen.

De heer **Samsom** (PvdA): Wij hebben de afgelopen twee jaar toch niet niets gedaan? De minister begon inderdaad met een ambitie die erg gericht was op de Randstad. Hij had dat overigens om effectiviteitsredenen goed gezien want daar kun je het beste scoren op het punt van die 5% extra passagiers elk jaar. Bij de afgelopen begrotingsbehandeling is dat echter uitgebreid. De minister is daar con amore mee akkoord gegaan en zet nu in op uitlopers van die hoofdlijnen waar wij het in eerste instantie over hadden. In die uitlopers zitten misschien al wel die stations. Die zitten er nu niet in, want op dit moment kijken het ministerie en ProRail op een archaische wijze naar de noodzaak van stations. Straks gebeurt dat wel, want deze minister gaat natuurlijk con amore met het voorstel van de ChristenUnie-fractie om op een andere manier te gaan kijken aan de slag. Ik zou mij dus helemaal niet zoveel zorgen maken, mevrouw Van Gent.

De heer **Roemer** (SP): Voorzitter. Ik probeer er een beetje duidelijkheid over te krijgen. De heer Samsom is terecht enthousiast over de plannen. Hij geeft aan dat geld niet de eerste zorg moet zijn. Die nieuwe visie op het openbaar vervoer en het spoor is het belangrijkste en ik deel die visie. De vraag is wel wanneer wij die visie invoeren. Uiteindelijk moeten wij daarvoor keuzes maken. Dan is de vraag heel terecht of de PvdA het ermee eens is dat, als er keuzes gemaakt moeten worden, de plannen voor spoor- en stationuitbreiding hoog op het prioriteitenlijstje komen te staan en dat, als er eventueel geld bij moet komen, dat uit de hele pot voor infrastructuur moet kunnen komen.

De heer **Samsom** (PvdA): Ik begon met de terechte constatering dat geld op dit moment het probleem niet is. Wij hebben de prioritering inderdaad anders gesteld; in vorige kabinetten lag het met het spoor net even anders. Dat mocht helemaal niet groeien. Onze ambitie is 5% groei per jaar. Dat betekent het veroveren van een marktaandeel, op de weg en misschien ook wel op de fiets. Dat is wellicht het gevolg van deze hoge groeiambitie. Wij hebben de afgelopen jaren ook samen gestreden om dat nog wat verder uit te breiden en ervoor te zorgen dat die 4,5 mld. er kwam. Wij gaan nu op een andere manier kijken naar stations en naar de vraag of wij ze al dan niet moeten bouwen. Bij het MIRT hakken wij de eerste knopen door over de concrete stationsnamen die in de notitie al als voorzet zijn gegeven.

De vergadering wordt van 14.06 uur tot 14.24 uur geschorst.

#### **Voorzitter: Mastwijk**

De **voorzitter**: Ik heropen dit overleg over de initiatiefnota van de heer Cramer. De heer Jager is even naar de regeling van werkzaamheden en zal zo spoedig mogelijk weer terugkomen. In afwachting daarvan fungeer ik als voorzitter en geef ik het woord aan de heer Cramer.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Voorzitter. Ik dank de collega's voor hun warme woorden. Dat doet altijd deugd. Ik ben blij dat de minister en de staatssecretaris erbij zitten en de manier van denken beluisteren die de commissie uitspreekt. Het is inderdaad de bedoeling om een andere manier van denken te bereiken. Ook dank voor de reacties in de richting van mijn collega Frank Visser, die een belangrijk inspirator is van de nota. Mevrouw Van Gent sprak over een fascinatie voor het onderwerp van het spoor. Ik denk dat ik best hardop mag zeggen dat die een gevolg is van kinderen vroegtijdig een spoorboekje in handen geven. Dan krijgen zij het

van jongs af aan mee, wat leidt tot parate kennis van nieuwe stations. Veel ouders kunnen daar nog een voorbeeld aan nemen. Het leidt ook tot leuke reacties vanuit verschillende regio's die ook nog allerlei nieuwe verzoeken doen voor stations.

Nieuwe stations kunnen naar mijn overtuiging bijdragen aan de groei-doelstelling van 5% van dit kabinet. De heer Samsom refereerde er ook al aan. Toch komen nieuwe stations maar moeizaam van de grond. Mijn notitie draait feitelijk om drie punten: de relatie tussen de behoefte aan de nieuwe stations en de beperkte capaciteit op het spoor, de werking van de norm van duizend nieuwe in- en uitstappers en de financiering ervan. Eigenlijk is mijn beantwoording daar op hoofdlijnen op gericht. Wij komen er open voor uit dat wij het ov in ons hart hebben omdat het naar mijn stellige overtuiging bijdraagt aan een oplossing voor de files. Slechts een beperkte terugloop van het aantal auto's heeft een forse terugloop in het aantal files tot gevolg. Goed en frequent ov is daarvoor een belangrijke voorwaarde. Dat is een van de grootste drijfveren om met dit soort onderwerpen bezig te zijn.

De heer Van der Staaij sloeg de spijker op zijn kop op het punt van het diepere doel van de nota. Allereerst gaat het om de nieuwe manier van denken. Niet op de oude manier, zoals in de beleidsbrief staat, kijken naar welke ruimte er is, maar op een andere manier nadenken over de kansen die een station biedt voor het geheel van het ov. Voor sommigen kan dat een nadeel opleveren in reistijd, maar voor velen ook een voordeel door een toename van instapmogelijkheden. Als daarbij ook wordt gedacht, maar daarover komen wij nog te spreken met de minister, over aanpassingen in infrastructuur, zoals inhaalsporen, zou het hele spoorproduct aanmerkelijk kunnen verbeteren. Daar kom ik nog op terug in de beantwoording op de vraag van de heer Anker over de kosteneffectiviteit. Het is dus vooral een nieuwe manier van denken.

Het beeld dat de heer Van der Staaij neerzet van wijken die klaar zijn, waarna er nog eens een keer een station wordt gebouwd, deed mij denken aan Amersfoort-Vathorst. De ontwikkeling daarvan is jarenlang tegengehouden omdat er geen aansluiting was op de snelweg. Ik zou graag horen dat net zulke grote woorden worden gebruikt in relatie tot het realiseren van een station. Een nieuwe wijk komt er dan niet als er geen ov-aansluiting is. Die manier van denken kan ons verder helpen in Nederland op het punt van de mobiliteit en de bereikbaarheid van nieuwe woonwijken. Dat is ook precies het denken dat wij met het MIRT nodig hebben. Iemand refereerde daar ook aan; de heer Van der Staaij vroeg of dit een sub-MIRT debat zou worden. Dat is niet mijn bedoeling. Die denkbeelden zijn echter soms wel nodig. De ruimtelijke component in al deze discussies is van groot belang.

De heer Van der Staaij vraagt wat ik precies wil bereiken. Ik wil de norm van het instappen veranderen. Dat is cruciaal in deze discussie. Ook de heer Mastwijk maakte daar een paar boeiende opmerkingen over, dus daar kom ik vast nog op terug. Verder wil ik dat het beschikbare geld beter wordt benut. Ook de bedieningsgarantie is van belang; als er een station ligt, dan moet er daarna niet eindeloos geleverd worden over de vraag of er ook wordt gestopt. Dat lijkt mij een vrij zinloze discussie. Als er besloten is tot het oprichten van een station, dan moet dat ook gewoon bediend worden door de NS of regionale vervoerders. Ik was het ook eens met de heer Samsom dat dit eigenlijk moet leiden tot een nieuwe beleidsbrief. Ik was dan ook teleurgesteld dat de minister in zijn antwoord niet is ingegaan op die suggestie in de nota. Ik hoop dat hij dat goed maakt in zijn termijn.

De heer Mastwijk, mevrouw Van Gent en de heer Anker refereerden aan het derde onderdeel, het uitgangspunt dat de regio's goed aangesloten zijn op de Randstad, en omgekeerd. Ik vind het van cruciaal belang dat mensen beter bij de grote steden kunnen komen en beter bij de regio kunnen komen.

De heer Anker sprak over spoordorpen zonder station. Hij maakte een goed punt. Ik heb geen keiharde cijfers, maar ik heb gehoord dat in Haaglanden het gebruik van Moerwijk tegenvalt maar dat het gebruik van Voorhout de verwachtingen overtreft. In Utrecht scoort Tiel Passewaaij goed maar valt Zuilen tegen. Zo'n voorbeeld is ook te noemen in relatie tot Apeldoorn, Apeldoorn Osseveld en Twello. Ik hoop dat de bewindslieden de cijfers voor de Kamer op een rij kunnen zetten en daarbij kunnen aangeven in hoeverre in de prognoses rekening wordt gehouden met de mate van oriëntatie op een kern of een nabijgelegen stad. Dat is naar mijn mening van cruciaal belang voor die instapnormen.

Het voorstel van de heer Anker voor die flexibele normen en de opmerking van de heer Mastwijk dat moet worden nagedacht over de vraag of voor de regio en de Randstad dezelfde normeringen moeten gelden, snijden naar mijn overtuiging hout. Ik denk dat er met een andere norm moet worden gewerkt dan alleen de norm van duizend instappers.

Er zijn nog vragen gesteld over de spoorcapaciteit. Ik ben het eens met wat de heer Anker zegt over de kosteneffectiviteit van de capaciteitsuitbreiding van het spoor. De kosten komen nu meestal geheel ten laste van nieuwe stations terwijl het over de capaciteit van een hele spoorlijn gaat. Het is niet reëel om de oplossing van een capaciteitsprobleem ten laste te brengen van een nieuw station. Ik herinner de minister vanaf deze plaats aan een aangenomen motie van mij hierover, waarin de regering wordt verzocht om de criteria voor nieuwe stations zodanig aan te passen dat het capaciteitstekort niet doorslaggevend is voor de besluitvorming. Natuurlijk moeten er bij de infrastructuur prioriteiten worden gesteld, maar ik hoor daarop ook graag een nadere reactie van de minister.

De heer Anker en de heer Roemer hebben gelijk met hun voorstellen over de stations tussen Zwolle en Deventer. Het is eigenlijk wel grappig om te constateren dat het oplossen van de oorlogsschade door het verdubbelen van het enkelspoor tussen Deventer en Olst, ook de reistijd van de intercity inkort. Ik deel de vragen die zij hebben gesteld over Westervoort en Zevenaar-Oost en ik speel die graag door naar de bewindspersonen, evenals de vraag over Maarheeze.

De heer Van der Staaij maakte opmerkingen over het MIRT; het sub-MIRT-verhaal. Ik zeg gewoon maar even hardop dat dat een valkuil is. Onze fascinatie is bekend en voordat wij het weten, komt er opnieuw een nota over tientallen stations, knelpunten en inhaalsporen. Ik ben mij daarvan bewust. De voorbeelden staan naar mijn overtuiging echter voor de haken en ogen die aan het bestaande beleid zitten. Die zijn nodig om na te gaan hoe beleid kan worden aangepast. De discussie gaat dan ook niet zozeer over het exacte voorbeeld, hoewel het altijd prangend is om dat te lezen en je daarin te verdiepen. Het gaat vooral om het zodanig aanpassen van het beleid dat het leidt tot een herzien beleidskader. Ik sluit mij om die reden opnieuw aan bij de opmerking van de heer Samsom over de noodzaak van een nieuwe beleidsbrief om het geheel goed vorm te geven. Ik deel het verzoek van de heer Anker om de door hem genoemde stations mee te nemen in de doorrekening van het totale plaatje dat nodig is voor de nieuwe stations.

Door mevrouw Van Gent en de heer Roemer zijn opmerkingen gemaakt over de financiering in relatie tot de nieuwe stations. Het doel van mijn nota is dat de Kamer beter kan monitoren. In hoeverre het geld van de reservering voor kleine stations nog beschikbaar is of reeds gereserveerd is voor specifieke stations is niet duidelijk. Wel blijkt uit het jaarverslag dat in 2008 weer 9 mln. van de beschikbare 10 mln. voor kleine stations niet benut is. Ik maak mij daar grote zorgen over.

### **Voorzitter: Jager**

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Voorzitter. In deze nota is voorspeld dat er geen geld benut zou worden omdat er geen projectbesluiten liggen. Mijn zorg gaat over de wijze waarop de minister gaat sturen op deze onderbenutting, maar dat hoor ik hopelijk van hem in deze termijn. Mevrouw Van Gent vraagt of er extra geld is. Dat is een intrigerende vraag die ik eigenlijk deel. Ik deel echter ook de opmerking van de heer Samsom daarover. In het licht van mijn eerdere stelling dat wij nu een groot deel van het budget niet benutten, vind ik dat wij daar eerst naar moeten kijken. De discussie gaat nu dus niet over extra geld maar over het besteden van het geld dat er is. Ik sluit niet uit dat er op termijn een verschuiving van kosten komt. Ik denk ook aan de discussie over de elektrische auto. In eerste instantie werd gezegd dat de markt dat maar moest oplossen, maar met gericht overheidsbeleid blijkt dat wij echt een omslag kunnen bewerkstelligen. Ik geloof hetzelfde voor het ov. Wij kunnen niet alleen maar sturen op wat wij met de wegen doen. Wij zullen ook actief moeten sturen op het spoor. Ik hoop daar met deze nota een bijdrage aan te leveren.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Dat is interessant. Ik dacht dat de ChristenUnie ook in de coalitie zat, dus dan kan ik mij voorstellen dat de heer Cramer teleurgesteld is in de wat afwijzende houding van minister Eurlings op het punt van de nota. Ik heb een concrete vraag gesteld aan de initiatiefnemer, de heer Cramer, namelijk of het niet zinvol is om aan de 30 mld. die de komende decennia voor asfalt is uitgetrokken meer over te hevelen naar sporen en stations. Daar zou hij nu al werk van kunnen maken.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Om te beginnen hoop ik dat de nu gereserveerde 10 mln. jaarlijks uitgegeven gaat worden. Dat zou al een grote stap voorwaarts zijn. Met het verlengen van het MIRT en de gelden die daaruit vrijkomen, kunnen al gelden beschikbaar worden gesteld. Laten wij eerlijk zijn: in relatie tot de stations praten wij niet over heel grote bedragen. Een station kost 5 mln. tot 6 mln. exclusief grote infrastructuur-aanpassingen en voor een bedrag van 100 mln. kunnen dus ongeveer 20 stations worden aangelegd. Een bedrag van 100 mln. op het geheel van de infrabegroting is niet een heel spannend bedrag. Het is wel veel geld, maar voor het realiseren van stations vallen de kosten eigenlijk best mee. Ik denk dat wij een grote slag kunnen slaan. Tegen mevrouw Van Gent zeg ik dat, als blijkt dat het stimuleren van het ov daadwerkelijk effect heeft op het fileleed en de noodzaak om wegen verder te verbreden daardoor afneemt, er ruimte vrijvalt om dat in extra goed ov te steken. Dat is ook de denkslag die ik wil bereiken: niet a priori alles gelijk omzetten, maar aan twee kanten werken. Mijn insteek is dat daarmee wordt begonnen in het ov.

Ik ga nog even in op een paar losse punten. De heer Roemer heeft een opmerking gemaakt over station Eijsden. Ik wijs hem erop dat de minister een brief heeft toegezegd. Het zou mij een lief ding waard zijn als die er is voordat wij volgende week spreken over het rapport Grenzeloos genoeg – nog een rapport dat op initiatief van deze Kamer is opgesteld – dat gaat over grensoverschrijdend spoorverkeer. Ik spreek dat maar even uit als wens.

De heer Roemer maakte ook een opmerking over nieuwe spoorlijnen. Ik deel die opmerking. Nieuwe spoorlijnen leveren nieuwe kansen op voor stations. Ik denk zelf aan Breda-Utrecht waar wij in de Kamer al een paar keer over hebben gesproken. Ook Heerenveen-Groningen is een mooi voorbeeld van grote kansen voor ontsluiting van het Noorden en de verbetering van het openbaar vervoer daar.

De heer Mastwijk heeft een leuke vraag gesteld over de proefstations. Als de voorzitter het mij toestaat, want het is toch een beetje buiten de orde, reageer ik daar graag op. Naar mijn mening laat de aantrekkelijkheid van station Leiden zien dat dat buitengewoon belangrijk is voor het vervoersproduct. Een aantrekkelijke locatie om naartoe te gaan, waar het gemakkelijk is om op te stappen, met een comfortzone waar je producten kunt halen in de haast van huis naar werk en omgekeerd. Dat alles is een buitengewoon goede combinatie voor de moderne reiziger, die dat niet heeft als hij in de file staat. Ik vind dat een buitengewoon goed voorbeeld van het verbeteren van het spoorproduct.

De heer Mastwijk maakte ook de aardige opmerking dat je nooit precies weet waar de trein stopt. Hij heeft voor een deel gelijk, namelijk op het punt van de wisselingen in het materieel. Als ervaren spoorgebruiker kan ik echter melden dat je na een aantal jaren heel goed weet waar de deuren ongeveer stoppen. Ik ben jarenlang binnen een à twee meter van de coupé die ik altijd moet hebben, ingestapt. Een ervaren reiziger weet dat wel degelijk. Er is wel één nuance op dat onderdeel, namelijk in de herfst, want dan wil de trein nog wel eens een stukje doorglijden en dan moet je vier meter lopen, maar ook dat is overkomelijk. Er wordt nu voorgesteld om rolschaatsen voor de heer Mastwijk aan te schaffen, maar dan kan hij net zo goed op het spoor gaan staan en zich laten duwen. Dat scheelt met instappen en dan weet je altijd dat je goed staat. Dan moet natuurlijk niet de sneltrein langskomen.

De heer Samsom maakte een opmerking over de winst voor het regionaal ov bij de opening van een nieuw station. Ik vind dat een belangwekkende opmerking en ik hoop dat de staatssecretaris dat punt in haar beantwoording meeneemt. Op dit moment blijft onderbelicht dat een nieuw station een spin-off heeft in het netwerk van het regionale ov en dat dat een aanvullend product oplevert. Volgens mij heb ik hiermee de vragen die aan mij gesteld zijn in eerste termijn beantwoord.

De **voorzitter**: Ik geef het woord aan de minister van Verkeer en Waterstaat.

Minister **Eurlings**: Voorzitter. Ook van mijn kant een groot compliment voor de initiatiefnemer, de geachte afgevaardigde de heer Cramer. Het is goed dat hij hier aandacht voor vraagt. Ik voeg daaraan toe: nogmaals. Het is een perpetuum mobile en ik kan mij de discussies met de heer Anker herinneren bij de begrotingsbehandeling, waaraan hij zojuist zelf refereerde. Met de nota is er hernieuwde aandacht voor nieuwe stations. Dat is hartstikke belangrijk. Daarmee wordt onze groeiambitie versterkt. Ook versterkt het de positie van een openbaar vervoer per spoor dat op eigen kracht wint. Dat is ook de lijn van dit kabinet. Dit kabinet doet veel meer aan het spoor dan in het verleden is gebeurd. Wij bouwen aan nieuw spoor; er worden miljarden geïnvesteerd, omdat wij denken dat dat de manier is om het gebruik van het spoor te bevorderen. Vroeger was het beeld: maak de auto zo onaantrekkelijk dat mensen tegen heug en meug de trein in kruipen. Dit kabinet zet echter in op een moderne trein waar mensen graag de auto vaker voor laten staan. Het is daarbij van belang dat men van huisdeur tot werk en van werk tot huisdeur een concurrerend product heeft. Het kan van toegevoegde waarde zijn als daarbij op goede plekken nieuwe stations worden aangelegd. Het is dus goed dat er om deze extra aandacht wordt gevraagd.

De staatssecretaris en ik willen zeker niet defensief reageren op de genoemde punten, integendeel. Ik merk wel voorafgaand aan mijn verdere beantwoording op dat de staatssecretaris en ik het idee hebben dat er de laatste tijd al de nodige dingen zijn gebeurd. Zo is er op verzoek van de Kamer, en zelfs op verzoek van de initiatiefnemer, in het projectenboek MIRT een projectblad Kleine Stations opgenomen. Ook verricht ProRail op dit moment standaard onderzoek naar reistijdcompenserende



maatregelen. Dat zit er vanaf nu gewoon standaard in. Ook een aantal nieuwe stations is extra geholpen, waaronder Sassenheim en Maarheeze. Verder hebben wij een evaluatie van de norm van duizend nieuwe in- en uitstappers gehouden. Wij komen daar later in onze antwoorden op terug. Met de brief die wij gestuurd hebben, hebben wij u nader willen informeren over de besluitvorming inzake de aanleg van kleine stations. Uit onze beantwoording blijkt dat de spoorwegwetgeving an sich alle ruimte biedt aan decentrale overheden om met initiatieven voor nieuwe stations te komen. Ik bedoel dit zoals ik het zeg. Er wordt natuurlijk niet alleen naar de hoofdspoorweg gekeken in relatie tot nieuwe stations; er zijn wel degelijk ook grote kansen op het gedecentraliseerde spoor.

De heer **Roemer** (SP): Bij de eerste algemene opmerkingen rijst al meteen de hamvraag. De heer Cramer was er heel helder over en een groot deel van de Kamer steunt hem daarin. Hij zei dat er een nieuwe manier van denken nodig is. Er moet dus een nieuwe beleidsbrief komen. Ik haal dat niet uit de beantwoording van de vragen op papier en ik proef dat ook niet uit de eerste algemene opmerkingen van de minister. Is de minister bereid om met een nieuwe beleidsbrief te komen waarin een nieuwe manier van denken te proeven is?

Minister **Eurlings**: Ik roep in dit huis mezelf en iedere ander wel vaker op tot een soort lentegevoel. Wij moeten voorkomen dat wij de indruk wekken dat wij betaald worden om alleen maar ontevreden te zijn. Ik zeg dat ook in de richting van mezelf. Ik denk dat ik uw blijdschap op dit punt kan vergroten. Ik heb helemaal niet gezegd dat ik niet vind dat wij op een nieuwe manier naar dingen moeten kijken. Ik kom straks ook graag terug op de oproep tot een beleidsnota en wat dies meer zij. Ik probeerde slechts aan te geven dat volgens onze inschatting er geen nieuw juridisch instrumentarium nodig is. Dat wil niet zeggen dat er geen nieuwe insteek nodig is; de staatssecretaris en ik komen straks nog terug op de norm van duizend personen. Het enige wat ik gezegd heb, is dat de wetgeving ons de mogelijkheid biedt om er goed uit te komen met decentrale overheden. Als wij de wetgeving hadden moeten veranderen, dan hadden wij een heel andere opgave gehad. Dan waren wij misschien jaren bezig geweest voordat wij juridisch zo ver waren dat wij echt wat konden doen. Dat is gelukkig niet het geval; met de huidige wetgeving kunnen wij an sich vooruit.

De heer **Roemer** (SP): Dat was niet mijn vraag.

De **voorzitter**: De minister zegt net dat hij er straks nog op terugkomt. Ik geef u graag de gelegenheid om hem dan te interrumpen.

Minister **Eurlings**: Ik kom op de andere vragen nog terug. De heer Roemer interrompeerde mij onmiddellijk toen ik zei dat wij met het juridisch instrumentarium vooruit konden. Ik koppelde het daarom los van de vragen over de beleidsnota et cetera. Ik kom daar later in mijn verhaal op terug en de staatssecretaris trouwens ook.

Wat is nu de stand van zaken? Sinds het jaar 2000 zijn er 28 nieuwe stations toegevoegd aan het spoor, waarvan maar liefst 18 met een rijksbijdrage. De komende jaren komen er meer stations bij. Ik kom daar dadelijk op terug. ProRail verricht thans projectstudies naar een tiental potentiële stations. Dit aantal is exclusief de stations die worden toegevoegd vanwege projecten aan de RijnGouwelijn en de Merwede-Lingelijn. Als decentrale overheden het initiatief hebben genomen om tot nieuwe stations te komen, worden de initiatieven beoordeeld op kosten-effectiviteit en op de bijdrage die het station levert aan het verkeer- en

vervoersbeleid. In het kader van de reistijdverbetering hebben wij – Kamer en bewindslieden – meerdere keren gesproken over het belang van de reistijd.

Over het belang van snelle verbindingen tussen stedelijke centra en landdelen zijn wij het eens. De kracht van het spoorstelsel ligt in het snel en efficiënt vervoeren van omvangrijke vervoersstromen over grote afstanden. Daarom moet het dilemma van snelle verbindingen enerzijds en de aanleg van nieuwe stations anderzijds altijd bespreekbaar zijn. Ik heb ook gezegd dat de discussie rond Hoogeveen belangrijk is en heel serieus wordt genomen. Wij hakken op dat punt samen de knoop door. Samen maken wij ook de afweging wat het een betekent en wat het ander. Dan weten wij waarvoor wij kiezen en dan zijn wij volstrekt vrij om de keuze te maken die wij willen. Dat dilemma zal er in elk geval altijd zijn. Op het punt van die 5% kan gezegd worden: pak de vette vervoersstromen en jaag de treinen er snel overheen. Velen van u zullen echter terecht zeggen: daar heeft de inwoner van die plaats of dat dorp helemaal niets aan. Ook voor die persoon moet vanuit maatschappelijk oogpunt het ov goed alternatief zijn.

De dogmatiek van óf spoor, óf weg is een beetje Haags. Zet het één maar lekker af tegen het ander. Daar heb ik niets mee, maar het komt iedere keer terug. Dus ik geef altijd een duw in de tegengestelde richting. Ik zie geen tegenstelling, maar een overeenkomst. Ook met de afweging rond op- en afritten van het hoofdwegennet heb je altijd deze dilemma's. Voor een goede doorstroming en de verkeersveiligheid moeten er zo weinig mogelijk zijn, maar daar heeft de persoon die geen op- of afrit heeft helemaal niets aan.

Voor de beoordeling van de bijdrage van een nieuw station aan het verkeers- en vervoersbeleid prognosticeert ProRail op dit moment of er meer dan duizend nieuwe instappers en uitstappers worden gegenereerd. Indien de beoordeling positief is, is er een subsidie mogelijk van het basisstation tot een bedrag van maximaal 6,3 mln. Overigens is het, ook wanneer niet aan deze toetscriteria is voldaan, nog steeds mogelijk om als decentrale overheid het station te openen. Ik kom dadelijk graag terug op die norm van duizend mensen.

In de brief van 18 februari jongstleden hebben de staatssecretaris en ikzelf de Kamer toegezegd deze norm te evalueren. Wij hebben ook toegezegd de uitkomst van deze evaluatie in het najaar van 2009 met de Kamer te bespreken tijdens de behandeling van het MIRT. Dat komt dus snel.

De heer **Roemer** (SP): Ik kom terug op het waarschuwend vingerpunt van de minister. Hij zei dat extra stations extra reistijd betekenen. Ik vind het een gezocht argument. Wij kunnen een verschil maken tussen stoptreinen en intercity's. De stoptreinen zorgen ervoor dat mensen snel naar een intercitystation kunnen reizen om daar de sneltrein te nemen. Het liefst zie ik dat deze op de grote tracés spoorboekloos rijden. Dan maken wij het verhaal compleet. Daarvoor hebben wij een capaciteitsuitbreiding nodig, hetzij via inhaalsporen, hetzij via ERTMS, hetzij via een complete spoorverdubbeling. De minister ontkracht zijn verhaal. Er wordt hier niet gepleit voor intercitystations. Dan zou de minister gelijk hebben. Dit is een heel ander verhaal. Ik wil dat ook hij dat onderscheid maakt, want anders strooit hij de Kamer en de luisteraars zand in de ogen.

Minister **Eurlings**: Ik heb te maken met de realiteit dat het geld eindig is. Wij hebben geen oneindige budgetten. U hebt gelijk dat het met vier sporen mogelijk is om spoorboekloos te rijden. Dan zit de stoptrein de intercity niet meer in de weg. Daarom investeren wij 4,5 mld. De heer Cramer heeft ook vaak gepleit voor inhaalsporen. Daarmee kun je proberen opstoppingen te voorkomen. Wij hebben echter geen oneindige budgetten. Zeker op korte termijn zal er op veel tracés sprake zijn van een blokkerende werking van een stoptrein die te vaak stopt. Ik heb alleen

willen zeggen dat wij dat iedere keer moeten afwegen. Ik heb dat niet gezegd omdat ik nieuwe stations wil afremmen; ik ben voor nieuwe stations. U weet alleen net zo goed als ik dat wij iedere keer een antwoord op dit probleem moeten vinden. Ik hoop dat het antwoord vaak zal zijn dat het nieuwe station er zal moeten komen. Ik heb open willen schetsen dat er altijd een dilemma zal zijn op plekken waar geen vier sporen zijn.

De heer **Roemer** (SP): U moet het er straks maar eens op nalezen. Zo zei u het wel degelijk. Nu komt u met andere argumenten. U bent nog niet zo ver dat ik het nieuwe denken al herken.

Minister **Eurlings**: Dat laat ik aan uw inschatting over. Ik heb het gezegd en ik heb het net nogmaals benadrukt op de manier waarop ik het heb bedoeld. Ik voel me daar vrij senang bij.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Ik zou graag samen met de minister het lentegevoel van de mensen die al jarenlang wachten op de stations Maarheeze en Westervoort willen bevorderen. Ik heb daar twee concrete vragen over gesteld, maar daar heb ik nog geen antwoord op gekregen. Ik zou graag zien dat Maarheeze in mei 2010 opengaat. Station Westervoort wordt vertraagd en vertraagd. ProRail speelt daar geen prettige rol in. Kunnen wij samen het lentegevoel bevorderen voor de mensen die wachten op deze stations?

De **voorzitter**: Misschien is het goed als de minister aangeeft in welke volgorde hij de vragen straks gaat beantwoorden, want ik ga ervan uit dat hij uw vragen niet laat liggen.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Dat snap ik. De minister had een uitgebreid verhaal over de kleine stations en toen dacht ik: nu even concreet. Ik vond dit het goede moment.

Minister **Eurlings**: Het wordt nog wat vandaag. Ik ga uw lentegevoel bevorderen, mevrouw Van Gent. Zo ga ik alleen wel als een spaghettisliert door mijn verhaal. Ik probeer dadelijk toch maar weer mijn grondtekst te hernemen. Ik kan zeggen dat wij voor Maarheeze extra hebben bijgedragen vanuit het Fileproofproject. Ik zal mij er ten eerste voor inzetten dat het station Maarheeze in de lente van 2010, mei 2010, zal worden geopend. Ik zal ProRail daar krachtig op aanspreken. Als dat geen moed geeft... Kijk, die gulle lach van mevrouw van Gent, daar deed ik het voor. Wij hebben toegezegd de norm te zullen evalueren. Laat ik daar kort iets over zeggen. De staatssecretaris gaat daar dadelijk nader op in vanwege het belang van de regionale ontwikkeling. Die norm is een subsidie-criterium. Het gaat om de 6,3 mln. die ik zojuist noemde. Wij hebben gezegd dat wij de norm zullen evalueren. Er zijn altijd alternatieve subsidiemogelijkheden voorhanden: projectbudgetten, grote projecten, spoorverdubbeling en pakketafspraken. Uit Vinex fileproof en Maarheeze fileproof komt ook extra geld. Er zijn ook initiatieven waarvoor wij geen subsidie hebben gegeven, maar dat konden decentrale overheden doen. Wij hebben gezegd dat wij gaan kijken naar een differentiatie van de bestaande norm, ook voor onze bijdrage. Wij denken dat duizend passagiers op de ene plek iets anders is dan duizend passagiers op de andere plek. Op een dunne lijn is duizend relatief veel. Op een dikke lijn, met veel reizigers, kan 1050, waarmee je de grote stroom blokkeert, relatief weinig zijn.

Wij willen dus een differentiatie en minder rabiaat vasthouden aan die duizend passagiers. Wij willen meer kwalitatief kijken naar de meerwaarde van een station. Het betekent dus niet per definitie een verlaging. Wij gaan er alleen meer kwalitatief naar kijken. Het is een beetje een schot voor de boeg. De staatssecretaris zal er dadelijk ook nog het nodige over zeggen.

Wij zullen de Kamer hierover graag berichten voor de behandeling van het MIRT in het najaar. In die brief zullen wij ook dieper ingaan op de uitdagingen die er op dit vlak zijn. Of het een beleidsbrief of een beleidsnota moet heten, doet er niet toe. Het is aan de Kamer om bij de behandeling van het MIRT met het projectenboek in de hand te evalueren of het voldoende is of dat er een nieuwe brief of een nieuwe nota moeten komen. Die brief wil ik een belangrijke plek geven, want daarin willen wij onze lijn voor de toekomst uiteenzetten.

De heer **Anker** (ChristenUnie): Ik ben blij met de toezegging dat de minister de capaciteitsnorm gaat evalueren en differentiëren. Volgens mij is het cruciaal welke kant wij op gaan. Hij zei dat hij wil differentiëren, maar hij kwam ook terug op het dilemma dat een klein station een opstopping kan betekenen. Hoe gaan wij precies differentiëren? De heer Cramer wil volgens mij op zo'n manier met die norm omgaan dat wij meer kansen creëren voor stations en daar voel ik mij bij thuis. Wij moeten niet alleen kijken hoe wij die som moeten opstellen en eventueel een drempel opwerpen. Nee, wij moeten de drempel voor kleine stations weghalen.

Minister **Eurlings**: Het is natuurlijk de bedoeling dat wij meer stations mogelijk maken. Anders hadden wij het niet zo benoemd in dit debat. Ik heb alleen willen zeggen dat het niet betekent dat wij overal de norm verlagen. Wij willen kwalitatief kijken wat het oplevert, maar ook wat het kost. Ik heb nog niemand horen zeggen dat hij de 5%-ambitie niet meer wil. Ik zeg het een beetje «ins Blaue hinein», dus laten wij de discussie hernemen wanneer de staatssecretaris en ikzelf met die brief zijn gekomen. Op een dunne lijn is 950 extra passagiers een geweldige verbetering van de positie van het ov in die regio. Op een dikke lijn kan een toename van 950 reizigers een opstopping voor tienduizenden reizigers betekenen. Dat is de kwalitatieve benadering. De grote lijn is dat wij het opzetten van nieuwe stations grosso modo willen vergemakkelijken. Ik wil er alleen kwalitatief naar kijken, want het ene station is het andere niet.

De heer **Samsom** (PvdA): Ik zie het begin van een nieuwe manier om met stations om te gaan. Het blijft wel erg op een getal steken en dan differentiëren naar boven en beneden. Ik wil verder buiten de gebaande paden denken. Een nieuw station kun je ook in een MKBA-analyse betrekken. Er zit winst in de lengte, ook overigens verlies, want de trein stopt een keer extra. Dat kan voor sommige reizigers reden zijn om niet meer in de trein te stappen. Er zit echter ook winst in de breedte, in de omgeving van dat station, bij een nieuwe wijk of bij het regionale vervoer. Dat moet eigenlijk allemaal meegenomen worden. Nieuwe stations moeten niet meer de vreemde eend in de bijt zijn. Een gemeente wil graag een station en vecht vervolgens voor twee dingen: voor subsidie – dat is logisch – en voor bediening. De heer Cramer noemt dat de bedieningsgarantie. Het gaat om inpassing in de dienstregeling. Het moet beide opgelost kunnen worden. In de brief komt een nieuw beleid voor stations. Of je dat een beleidsbrief of een beleidsnota noemt, maakt natuurlijk niet uit. Die brief moet een nieuw beleid bevatten, waardoor die nieuwe stations niet meer die vreemde eend in de bijt zijn. Het gaat om meer dan het differentiëren van die norm van duizend passagiers.

De **voorzitter**: Ik stel voor dat de minister nu zijn verhaal afmaakt. Dan kan de Kamer daarna vragen stellen. Ook de staatssecretaris wil nog graag reageren. Ik wil nog de gelegenheid bieden voor een tweede termijn. De heer Cramer wil ook nog graag reageren op de uitspraken van het kabinet in eerste termijn.

Minister **Eurlings**: Ik ga van de stoptreinen naar de intercity. Ik ga in sneltreinvaart verder.

De heer Samsom adresseert het punt van het integrale denken. Dat is in lijn met wat wij willen. Dat betekent dat bij woningbouw direct ook naar de ov-ontsluiting wordt gekeken. Vroeger was het vaak niet in orde bij de weg en het ov. Dat moet allebei van tevoren gebeuren. Daar zijn wij mee bezig, bijvoorbeeld bij Ypenburg en bij Utrecht Terwijde. Dat doen wij samen met de minister van VROM.

Als je de bedieningsgarantie van tevoren wilt afdwingen, dan betaal je de rekening. Dat is heel simpel. Dan krijg je heel moeilijke onderhandelingen. Wij moeten altijd met de vervoerder bespreken of het station te bedienen is. Dat heeft er tot nu toe nooit toe geleid dat het nieuwe station niet wordt bediend. Je moet wel het proces doorlopen. Je moet het zo snel doen dat het geen hinderpaal wordt op het tijdspad. Je moet die dingen vanaf het begin sneller oppakken.

Het is de bedoeling om de afweging van de stations meer kwalitatief te doen. Ik heb net voor de brief uit gezegd dat het ene aantal het andere niet is. De heer Samsom heeft gelijk. Het is niet alleen het aantal; het gaat om de bredere ontwikkelingspotentie. Wij zullen proberen dat in de brief tot uitdrukking te laten komen.

Een ander belangrijk punt in de initiatiefnota van de heer Cramer is de relatie tussen de spoorwegcapaciteit en de inpassing van een potentieel nieuw station in de dienstregeling. Wij hebben het uitgangspunt onderschreven dat stationsinitiatieven kunnen worden aangegrepen om tot capaciteitsuitbreiding te komen. De voorwaarde is wel dat een kosten-effectieve oplossing mogelijk is en dat het positief uitpakt voor de landelijke prioriteitsstelling. Het helpt natuurlijk als partijen in de regio ook bereid zijn een bijdrage te leveren, omdat zij het ontwikkelingspotentieel zien. Wij zien dat steeds meer gebeuren. Chapeau! Grootschalige capaciteitsuitbreidingen, zoals VleuGel, RandstadSpoor of RegioNet bieden de gelegenheid om stations aan het netwerk toe te voegen. Er zijn stationsinitiatieven in de regio Amsterdam en Utrecht, die ten laste van de door mij gefinancierde projectbudgetten komen. De ambitie van het kabinet voor de vervoersgroei op het spoor is goed te verenigen met het beleid voor de aanleg van nieuwe stations. Nieuwe stations die substantieel bijdragen aan het verkeers- en vervoersbeleid zullen op onze warme aandacht kunnen rekenen. Wij komen er in het najaar op terug.

Dan kom ik bij de concrete vragen die zijn gesteld. De heer Mastwijk vertelde over het tweetal jonge gymnasiasten dat had meegewerkt. Ik complimenteer Carmel Kouprie en Thomas Mulder daarmee. Het is hartstikke leuk als de jeugd er op die manier bij wordt betrokken.

Ik heb al gemeld dat wij de grens van duizend instappers zullen evalueren. De staatssecretaris zal er dadelijk ook op ingaan.

Ik kom bij de verdere introductie van de treinkaart bij wegwerkzaamheden, de Zuidoostpas. Er zijn inderdaad goede ervaringen mee opgedaan bij de A9. Het concept, het stimuleren van openbaar vervoer tijdens wegwerkzaamheden, wordt inmiddels vaker toegepast. Wij hebben gezien dat het werkt, bijvoorbeeld met een van A naar Betertrein, waarvoor korting wordt gegeven. Dat maakt ook deel uit van het actieplan 5% groei op het spoor. Daarnaast hebben RWS en NS regelmatig overleg over de samenwerking. Het mes snijdt aan twee kanten. Enerzijds voorkom je grote files tijdens wegwerkzaamheden. Anderzijds krijgen mensen die altijd op die drukke weg rijden het idee dat de trein ook een mogelijkheid is. Zo hopen wij dat een gedeelte van die mensen de trein blijft gebruiken wanneer de weg is opgelapt.

Ik ben al kort ingegaan op de bedieningsgarantie. Als je altijd een bedieningsgarantie afdwingt, dan betaal je een hoge rekening. Je moet dus hoor en wederhoor laten plaatsvinden. Het kan ook leiden tot een aanscherping van de keuzen die wij kunnen maken. Ik vind wel dat wij vroegtijdig in het traject met dit soort processen moeten beginnen, want anders houdt het nodeloos op. Tot nu toe is het bij ieder station nog goed gekomen.

Een aantrekkelijk station is Leiden. De heer Mastwijk zei het terecht. Op basis van de ervaringen zal die pilot worden opgevolgd. Onze ervaringen zijn tot nu toe positief. Dat versterkt het beeld dat de kwaliteit van het station en de voorzieningen onderdeel zijn van de rode loper. Zo kun je mensen in het openbaar vervoer lokken.

De heer Anker vroeg naar de stand van zaken bij de vier in zijn motie genoemde stations. Ik kan mij het debat tijdens de begrotingsbehandeling nog levendig herinneren. Ik zal ze kort nalopen. Wat is de stand van zaken bij het station Groningen Europark? Het punt was dat de overeenstemming over het toekomstvast definitief ontwerp ontbrak. Er was bijvoorbeeld nogal wat discussie tussen de gemeente en ProRail. Nu is gekozen voor een ontwerp dat is voorbereid op viersporigheid. De projectovereenkomst tussen gemeente en ProRail moet nog worden getekend, maar dat zal snel gebeuren. Daarna komt de subsidieaanvraag. ProRail start de realisatie. De verwachte openstelling is eind 2011. Het komt nu dus op stoom.

ProRail heeft het verkennende onderzoek verricht voor station Assen-Zuid. De vervoerswaarden en inpassingsmogelijkheden zijn onderzocht. De besluitvorming zal plaatsvinden in het kader van het regiospecifieke pakket.

De planstudieopdracht voor station Bleizo is op 22 oktober 2008 verleend. Oplevering projectnota is volgens planning eind 2009. Dit is de basis voor verdere besluitvorming. Aandachtspunt is hier de ruimtelijke ontwikkeling, de goede verknoping met P&R en het busnetwerk. Daarmee kan de vervoerswaarde verder worden vergroot. De NS heeft inmiddels onder voorwaarden een bedieningsgarantie afgegeven. Ze vragen voor de ruimtelijke ontwikkeling een verknoping met het busnetwerk en met P&R. Dat is een voorwaarde, maar dat kan helpen om de vervoerswaarde op te krikken.

Het project station Sassenheim is per 6 maart 2009 beschikbaar/gereed?. De realisatie is gestart. Eind 2010 wordt het station geopend. Het loopt allemaal dus wel degelijk.

Dan kom ik bij de perronhoogte van 84 cm en 76 cm. In de regeling hoofdspoorweginfrastructuur staat nog steeds de norm van 84 cm. Wat is er aan de hand? De procedure die leidt tot de formele aanpassing van de ontwerpvoorschriften van de hoofdspoorweginfrastructuur is nog niet afgerond. Dat is een wat langere procedure. Maar, en daar gaat het om, ProRail werkt inmiddels volgens de voorgenomen aanpassing en dus met die 76 cm. Er wordt niet meer gewerkt volgens de oude norm, maar wij zijn nog niet helemaal klaar met het formeel afhechten daarvan.

Waarom stellen wij geen landelijke analyse voor nieuwe stations op? Wij denken dat aan dit verzoek is voldaan door de uitvoering van de motie-Cramer, die is ingediend tijdens het VAO van 25 maart 2008 over het LMCA-spoor. In het MIRT-projectenboek 2009 is een projectblad kleine stations opgenomen. Onlangs is in onze brief over de initiatiefnota nog eens aangegeven dat voortaan ook de plannings van de projectstudies en de beschikbare rijksbijdrage worden opgenomen om onze discussie te verbeteren. Welke centen hebben wij nog? Welke studies zijn aangezegd? Wat wij doen, matcht met het verwachtingenpatroon van de Kamer. In die brief zullen wij ook ingaan op de norm. Ik denk dat wij daarmee voldoende hebben om hier eind dit jaar verder over te discussiëren tijdens de behandeling van het MIRT.

De stations Zwolle-Zuid en Deventer-Noord komen niet van de grond door het ontbreken van spoorcapaciteit. De heer Roemer vroeg hoe dat zit. De financiële haalbaarheid van deze stations alsmede de inpassingsmogelijkheden in de dienstregeling worden op dit moment nader verkend door de provincie Overijssel. Wij moeten dat dus afwachten. Ik zeg toe dat ik de Kamer zal informeren zodra deze nadere verkenning gereed is. Er wordt naar gekeken. Wij hoeven dus nog niet te wanhopen.

Hoe wordt de Kamer door de minister geïnformeerd over het betrekken van plannen voor nieuwe stations bij Mistral? De Kamer wordt geïnformeerd over het implementatieplan Mistral via het beheerplan ProRail en het ERTMS-implementatieplan. Het ERTMS-implementatieplan wordt eind 2010 geëvalueerd. Daar hebben wij het vaak genoeg over gehad. Ik ben hiermee aan het eind gekomen van de vragen die aan mij gesteld zijn, maar de staatssecretaris heeft vast nog heel wat antwoorden op stapel liggen.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Ik vraag dit een beetje als groentje in deze commissie, dus ik stel mij bescheiden op. De minister komt met een opsomming van allerlei stations. Het is hem ook gevraagd en hij geeft daar keurig antwoord op. Ik heb het links en rechts aan mijn collega's gevraagd. In het MIRT is het wat, waar en wanneer van die stations opgenomen. De heer Cramer wil dat de Kamer die nieuwe stations beter kan monitoren. Ik vind dat hij een punt heeft. Heeft de minister een overzicht van die nieuwe stations? Zo nee, is het niet verstandig dat wij dat krijgen?

Minister **Eurlings**: U bent helemaal geen groentje, mevrouw Van Gent, en zeer zeker niet in dit dossier. U hebt een terechte vraag. Ik kan u zeggen dat het overzicht ontbrak. Dat is een terecht kritiekpunt. Daarom hebben wij het projectblad toegevoegd aan het MIRT. Ik heb gezegd dat wij dat verder gaan verrijken. Er staat wel een lijstje in met stations, maar dat zullen wij verrijken met de studies die zijn aangezegd. Dan kan de Kamer zien wat er in de pijplijn zit en welke centen nog op de plank liggen. Dat verstevigt de discussie. Het stelt de Kamer in staat om te zeggen of er voldoende ambitie is of dat er meer moet gebeuren. Het maakt het ook mogelijk om eerder in het traject te zeggen dat wij iets missen. Ik denk dat wij dit probleem hiermee afdoende counteren. De Kamer zal in het projectblad moeten zien of dit is wat zij verwacht. Wij doen ons best.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Dat is goed nieuws. Zouden wij daar dan ook bij betrokken kunnen worden? Ik noemde in mijn bijdrage twee voorbeelden, waarvan de planning keer op keer wordt uitgesteld omdat ProRail uitermate lastig doet. Dit soort bewegingen zou je daarin mee moeten nemen. Dan weet je beter waar je aan toe bent en wanneer de minister erbovenop moet gaan zitten.

Minister **Eurlings**: Ik wil ProRail niet standaard de zwartepiet toeschuiven. Vaak heeft het ook te maken met de wisselwerking tussen de functionele eisen enerzijds en de inpassingsmogelijkheden anderzijds. «It takes two to tango» en soms heel wat meer. Het voordeel van het projectblad is ook dat wij kunnen aangeven waar het probleem ligt als wij uit de planning lopen. Dat kunnen wij dan expliciet ter discussie voorleggen. Als een partij talmt, kunnen wij de druk maximeren en snel een oplossing vinden.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Wanneer krijgen wij dat projectblad?

Minister **Eurlings**: Dat krijgt de Kamer bij het MIRT. Het duurt niet meer zo heel lang voordat Hare Majesteit ons weer toespreekt. Dat is snel na de zomer.

De **voorzitter**: September.

De heer **Roemer** (SP): De minister heeft al het een en ander over Maarheeze gezegd, waarvoor dank. Hij schreef dat het om veiligheidsredenen noodzakelijk was. Kan hij verklaren wat die veiligheidsredenen zijn geweest? Dit mag hij ook schriftelijk afhandelen. Kan de minister dit toezeggen?

Gaat de staatssecretaris in op de dienstregeling van Syntus in het kader van inhaalsporen bij Westervoort? Gaat zij ook in op de vraag over het station Bargeres?

Minister **Eurlings**: De staatssecretaris zal op die twee punten ingaan. Ik zeg toe dat ik schriftelijk terugkom op de vraag over Maarheeze.

De **voorzitter**: Dan geef ik nu het woord aan de staatssecretaris. Om de snelheid te bevorderen, stel ik voor om de interrupties aan het eind van het verhaal van de staatssecretaris te doen.

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Voorzitter. Voor de regionale bereikbaarheid is goed regionaal openbaar vervoer van essentieel belang. Decentraal spoorvervoer is vaak de ruggengraat van het regionale vervoerssysteem. Op de meeste spoorlijnen is het vervoer in de afgelopen jaren aanzienlijk gegroeid. Het blijft ook groeien, volgens de verschillende prognoses. Ik heb dat onlangs nog ervaren tijdens een werkbezoek aan de Merwede-Lingelijn. Voor de decentralisatie in 2006 was deze lijn niet succesvol, na de decentralisatie wel. Er is er een moderne lightrailverbinding gekomen, geïntegreerd met het overige ov in de regio. Het is een voorbeeld van goede aansluitingen tussen trein en bus. Daarnaast zijn er vijf nieuwe stations gepland om het reizigersaantal te vergroten. De provincie betaalt de aanlegkosten. Het is goed om ons dat te realiseren. Het is dus niet altijd zo dat het Rijk bijdraagt. Het kan ook heel goed door provincies en gemeenten samen worden gedaan. Ik vind die dynamiek een kwaliteitsverbetering. De decentralisatie is werkelijk een buitengewoon goed voorbeeld.

Ik sta ervoor om samen met decentrale overheden het ov verder te optimaliseren. Dat is reden geweest voor de quickscan Gedecentraliseerde spoorlijnen. Daarvoor is 90 mln. ter beschikking gesteld met cofinanciering voor verbeteringen in en aan de infrastructuur. Tijdens de afgelopen bestuurlijke overleggen over het MIRT heb ik met de landsdelen oost en noord al afspraken gemaakt over de gezamenlijke investeringen in de spoorweginfrastructuur. Dit bedrag van 90 mln. zal nog deze kabinetsperiode verspijkerd worden. Het zijn quick wins die direct aangegrepen kunnen worden.

Nu kunnen ook nieuwe stations bijdragen aan optimalisatie van het vervoerssysteem. De stations staan niet op zichzelf, maar maken deel uit van nieuwe gebiedsontwikkeling. Die nieuwe gebiedsontwikkeling ligt bij de decentrale overheden. Nu staat het Rijk daar niet aan de kant. In het nieuwe MIT, het MIRT, staat die gebiedsagenda centraal.

Zojuist is uitgebreid ingegaan op de vraag hoe criteria voor de rijksbijdrage in de aanleg van nieuwe stations werken. Financiering van een nieuw station is ook mogelijk alleen door de decentrale overheden. Dat is niet zo raar als er ook baten zijn voor de gebiedsontwikkeling, die bij de decentrale overheden neerslaan. Van hen een bijdrage vragen voor nieuwe stations, is dus niet raar. Stations als Twello en Apeldoorn De Maten zijn geopend zonder rijksbijdrage, evenals stations in Limburg. De Kamer heeft gevraagd of de criteria om als decentrale overheid in aanmerking te komen voor een rijksbijdrage niet te rigide zijn. Het is heel goed mogelijk dat decentrale overheden dat zelf doen, maar in sommige gevallen is het redelijk als het Rijk bijdraagt. De vraag hoe de prognoses en de realisatiecijfers zich tot elkaar verhouden, wordt geëvalueerd.

De vraag was of de norm van duizend in- en uitstappers zonder rekening te houden met dun- of dichtbevolkte gebieden redelijk is. De minister heeft de Kamer al laten weten dat wij samen willen kijken of wij daarvoor een gedifferentieerde, of zoals de heer Anker het zo mooi zei, flexibele norm kunnen introduceren. Dan kun je beter rekening houden met het gebied waar je het over hebt. Wij zullen daarnaar kijken. Ik denk ook dat



wij spoedig met de decentrale overheden en de vervoerders zullen spreken over de vraag welke norm tegemoetkomt aan de vragen in de regio.

Dat hangt ook een beetje samen met wat de heer Van der Staij heeft gevraagd, namelijk hoe wij beter kunnen anticiperen op die gebiedsontwikkeling. Wij zijn het al tijden van plan; het wordt al jaren geroepen. Eigenlijk zegt ieder kabinet dat, maar uiteindelijk is het niet gebeurd. Door samen te werken met de decentrale overheden in die gebiedsagenda, zodat de ruimtelijke ontwikkeling en de infrastructuur bij elkaar worden gebracht, kunnen wij echt een begin maken met het tijdig aanleggen van ov in nieuwe gebieden. Het voortouw ligt bij de decentrale overheden. Zij maken de gebiedsagenda's, maar het Rijk staat natuurlijk niet aan de kant. In de bestuurlijke overleggen over het MIRT wordt doorgesproken hoe de infrastructuur en ruimtelijke ordening op elkaar aangesloten kunnen worden.

Dat brengt mij bij een opmerking van de heer Samsom. Hij zei dat multimodale knooppunten kansrijk zijn als katalysator voor ov en ruimtelijke ontwikkeling. Dat ben ik met hem eens. Om die reden zal ik in de zomer van 2010 na overleg met de Kamer met een visie op het ov komen. Daarin gaan wij kijken hoe wij die multimodale knooppunten kunnen vormgeven. Wat zijn goede voorbeelden en hoe zouden die eruit moeten zien? Het gaat natuurlijk om een veel breder pakket. Wij zullen niet alleen kijken naar het ov, maar ook naar de gebiedsagenda's en de ruimtelijke ordening. Ik heb het ook nodig om wat flexibeler te kunnen omgaan met die normen. Wij moeten daar niet te rigide mee omgaan. De heer Samsom en de heer Cramer worden dus op hun wenken bediend.

Dan de vragen met een MIRT-gehalte. Hoe staat het met de verschillende stations? De heer Roemer heeft gevraagd naar Emmen Bargeres. De provincie Drenthe heeft natuurlijk de zeggenschap over het sluiten of verplaatsen van dit station. Er is al lang geleden een rijksbijdrage afgesproken voor dat station. Provincie en gemeente zullen nu de businesscase sluitend moeten maken en daar is het wachten op.

Dan heeft de heer Anker gevraagd naar het station Zevenaar-Oost. Hij vroeg waarom dat niet is meegenomen in de capaciteitsanalyse. Het gaat niet alleen om dat station, maar ook om de aansluiting met de A12 ter hoogte van Zevenaar. Als je een station aanlegt, moeten de mensen er wel kunnen komen. Ook de inpasbaarheid van de dienstregeling en de bouwtijd spelen een rol. Op basis van die overwegingen heeft de stadsregio Zevenaar-Oost besloten dat dit niet in 2012 klaar kan zijn. Daarom is het niet in de capaciteitsanalyse opgenomen. Daar zijn alleen de actuele problemen in opgenomen. Zevenaar-Oost valt daar door de complexiteit niet onder.

Mevrouw Van Gent en de heer Anker hebben gevraagd hoe het staat met het station Westervoort en of er een verband is met het extra perron in Arnhem. Dat houdt daarmee verband. Wil je station Westervoort goed inpassen in de dienstregeling, dan is er een keerlus bij Arnhem nodig. Daar is weer nieuwe perroncapaciteit voor nodig. Dat nieuwe perron maakt deel uit van het project Sporen in Arnhem. Daarvoor is pas onlangs het tracébesluit genomen, want dat is een buitengewoon ingewikkeld proces geweest. Als dit is gerealiseerd, kan ook het station Westervoort worden gerealiseerd. Het één hangt dus samen met het ander. Het heeft geen zin om met het één te beginnen als het andere niet goed geregeld is. Eerst komt dus de perroncapaciteit in Arnhem en dan kan in 2012 station Westervoort klaar zijn.

De heer Mastwijk heeft nog een vraag gesteld over de bewegwijzering van de stations. Deze maand informeer ik de Kamer over het actieplan reisinfo. Nu al kan ik zeggen dat er i-teams langs de stations trekken om te kijken waar verbeteringen van informatievoorziening mogelijk zijn. Ik ga ervan uit dat de informatieteams mij ook zullen informeren over het voor-

beeld van de heer Mastwijk en dat zij zullen aangeven waar verbeteringen aangebracht kunnen worden. Deze maand kom ik daarop terug. De heer Mastwijk heeft ook gesproken over fiscale maatregelen ter stimulering van het ov. Op voorstel van de Taskforce Mobiliteitsmanagement zijn diverse fiscale maatregelen in wetgeving omgezet. Een van de voorbeelden is dat leaseautorijders fiscaal aantrekkelijker van het ov gebruik kunnen maken. Zo zijn er nog meer maatregelen opgenomen op voorstel van de Taskforce Mobiliteitsmanagement. Ik ga ervan uit dat ik hiermee de vragen op mijn terrein heb beantwoord.

De **voorzitter**: Ik zie dat de heer Roemer en de heer Anker nog een vraag hebben, alleen over de punten die in eerste termijn aan de orde zijn gekomen.

De heer **Roemer** (SP): In het kader van het station Maarheeze heb ik de staatssecretaris gevraagd of zij het acceptabel vindt dat buslijn 173 en 176 geschrapt worden. Hetzelfde geldt voor de lijn Leende-Eindhoven. Mijn tweede vraag gaat over inhaalsporen bij Westervoort. De minister schrijft op pagina 7 dat Syntus nog geen dienstregelingsplan heeft ingediend. Daarom zou nog niet gekeken kunnen worden naar inhaalsporen in Westervoort. Uit de overbelastverklaring op de ProRailwebsite blijkt dat Syntus wel degelijk een dienstregelingsplan heeft ingediend. Wij worden dus verkeerd geïnformeerd. Wat is er aan de hand? De minister gaf de vraag door naar de staatssecretaris, dus nu kijk ik naar haar. Hoe zit het met de foute informatie die wij als Kamer hebben gekregen?

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Ik heb op dit moment niet paraat of Syntus een dienstregelingsplan heeft ingediend. Wat wel speelt, is dat er een keerlus moet komen bij station Arnhem. Anders kan het niet goed ingepast worden. Daarom moet eerst de perronuitbreiding bij Arnhem voor elkaar zijn, voordat een besluit genomen kan worden over Westervoort. Ik denk dat dit het antwoord is op uw vraag. Ik wil best schriftelijk ingaan op de vraag of Syntus een dienstregeling heeft ingediend en, zo ja, of dit de nieuwe dienstregeling is waarbij Westervoort is betrokken. Dat lijkt mij echter niet de kern van uw vraag.

De heer **Roemer** (SP): Er wordt al langere tijd gevraagd om inhaalsporen bij Westervoort. Wij krijgen van het kabinet het formele antwoord dat daar nog niet naar gekeken is, omdat Syntus geen dienstregelingsplan heeft ingediend. Die informatie is fout, want op de website van ProRail is te lezen dat dit wel het geval is. Uw informatie klopt dus niet. Ik krijg een heel ander antwoord op mijn vraag. U mag er van mij schriftelijk op terugkomen, maar ik merk op dat ik hier echt heel veel moeite mee heb.

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Het lijkt mij dat wij hier het beste schriftelijk op kunnen ingaan. Wij zullen de informatie op de website en de informatie in de brief op een goede manier met elkaar in verband brengen.

Dan de vraag over het station Maarheeze en het schrappen van de buslijn. Dat is een beslissing geweest van de decentrale overheid. Zij gaat daarover en zij moet daar beslissingen over nemen.

De heer **Roemer** (SP): Ook deze informatie klopt niet. Ik wil het wel graag zuiver houden. De NS heeft dat als voorwaarde gesteld. Accepteert de staatssecretaris het dat er zoveel druk op wordt gezet? Dit is geen vrije keuze van de decentrale overheid. De overheid wordt gewoon onder druk gezet: u kunt dat station wel krijgen, maar dan moet die buslijn geschrapt worden. Ik noem dat gewoon chantage.

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: In een overleg tussen de decentrale overheden en de NS wordt tot een bepaald akkoord gekomen. U kunt mij wel vragen wat ik van dat akkoord vind, maar het is aan de decentrale overheden om te besluiten onder welke voorwaarden zij een akkoord willen bereiken met de NS. Het is niet aan mij om daar een oordeel over uit te spreken. Dat ligt echt bij de decentrale overheid. U vindt dit machts-politiek en u vraagt of dit niet wat erg fors wordt aangezet door de NS. Nogmaals, dat ligt echt in dat overleg tussen NS en decentrale overheden. Ik kan mij voorstellen dat de minister als concessiehouder van de NS eens vraagt hoe het overleg over station Maarheeze is verlopen. Dat kan ik u toezeggen.

De **voorzitter**: Er is net toegezegd dat er schriftelijk wordt gereageerd op de vragen over Syntus en over de totstandkoming van de overeenkomst tussen de NS en de regionale overheden. Ik kan mij voorstellen dat de Kamer dit antwoord graag wil hebben voor vrijdag vier uur, zodat zij nog de mogelijkheid heeft om een VAO aan te vragen. Wij gaan over naar de tweede termijn met spreektijden van twee minuten.

De heer **Mastwijk** (CDA): Voorzitter. Ik dank de heer Cramer, de minister en de staatssecretaris voor de beantwoording. Mijn vragen zijn bijna allemaal beantwoord.

Op 7 juli fietste ik samen met de staatssecretaris van Heerenveen naar Diever in het kader van de onvolprezen Drentse fietsvierdaagse. Ik nodig haar graag uit om volgend jaar te starten vanuit Emmen. Dan beloof ik haar dat het station Bargeres in de route zal worden opgenomen. Een belangrijke uitkomst van dit debat is dat de beruchte norm van duizend passagiers aan discussie onderhevig is. Het kabinet heeft toegezegd daar op een flexibele manier naar te kijken, zodat meer recht wordt gedaan aan de regio. Kortom, de ene duizend is de andere niet. Ik zie de nieuwe beleidsvisie met belangstelling tegemoet. Ik ga er ook van uit dat die visie er ruim voor de MIRT-behandeling is, zodat wij ons daar een goed oordeel over kunnen vormen.

Het is goed dat hier is vastgesteld dat wij eerst gaan bewegen en dan bouwen. Als mooi voorbeeld werd Amersfoort-Vathorst genoemd. Zo moet het voortaan. Wij moeten ervoor zorgen dat mensen niet gewend raken aan twee auto's voor de deur. Zij moeten voor het ov gaan kiezen. Op mijn vraag over Amersfoort is de minister niet ingegaan. Dat hoeft hij nu niet te doen, maar ik vraag hem er eens goed naar te kijken en de Kamer daar op termijn over te informeren. Het gaat om de robuustheid van het spoorwegnet. Op 26 mei lag Amersfoort eruit en heel Nederland lag plat. Wij moeten echt aan het werk om voor dat soort calamiteiten een oplossing te vinden, met bypasses of redundante systemen, zoals dat heet. Ik wil dus graag dat de minister daar op termijn op terugkomt.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Voorzitter. Ik bedank de bewindspersonen en natuurlijk de heer Cramer voor hun beantwoording en de heer Visser voor zijn ondersteuning.

Ik sluit aan bij het laatste punt van de heer Mastwijk. Dat was inderdaad een vrij rampzalige tocht. Ik heb er een uurtje of zes over gedaan om van Groningen naar Den Haag te komen. Dat is best lang. Er zou dus beter gekeken moeten worden naar bypasses.

Bij dit soort overleggen zie je altijd boodschappenlijstjes voorbij komen en vervolgens komt de kruideniersmentaliteit op de proppen bij het kabinet en bij mijn collega's. Het bedrag van 4,5 mld. moet voor een groot deel worden ingezet voor de capaciteit in de Randstad. In de komende decennia wordt 30 mld. uitgetrokken voor asfaltprojecten. De relatie tussen 4,5 mld. en 30 mld. lijkt mij zeer onevenwichtig. Het zou zinnig zijn om daar beter naar te kijken.

Met Maarheeze heeft de minister mijn lentegevoel gestimuleerd. Dat is altijd prettig. Ik begreep dat hij nog schriftelijk zal ingaan op de vraag hoe het precies zit.

Westervoort is een rommeltje. Zo kan ik nog meer dingen noemen. Vijf jaar over tijd is lang. De afspraak was 2007 en het wordt nu 2012. Het lijkt het Rijksmuseum wel. Dat moet echt beter.

Tot slot ben ik blij dat ik het beter had begrepen dan ik aanvankelijk dacht. Er wordt nu een projectblad toegevoegd aan het MIRT waarin duidelijk wordt aangegeven wat, wanneer en waar. De minister noemt dat de pijplijn en de planning. Dat lijkt mij heel verstandig. Kan daar ook een indeling naar korte, middellange en lange termijn in opgenomen worden? Kan de minister inzicht geven in de positie van uitvoerders daarin? Ik denk met name aan ProRail. Dit soort calamiteiten moet je goed in beeld hebben, om ze beentje te lichten.

De heer **Anker** (ChristenUnie): Voorzitter. Ik dank de heer Cramer. Ik heb het idee dat hetgeen hij in zijn notitie heeft geschreven tot effect leidt. Ik ben blij met de toezegging dat wordt gekeken naar de capaciteitsnorm van duizend passagiers. De minister wil daar flexibel mee omgaan. Het is de bedoeling om het spoorwegnet te versterken door de komst van meer stations. Op die manier wil hij daarnaar kijken.

Er is vandaag meer gezegd, bijvoorbeeld over het plannen van wijken. Ik zal dat waarschijnlijk allemaal niet meemaken, omdat ik weer naar mijn eigen clubjes ga. Dat vind ik jammer. Ik hoop echt dat die brede blik blijft. Wij moeten niet alleen focussen op wat er op het spoorlijntje gebeurt. Er zijn nog wel een paar vragen, allereerst over die vier stations. Ik voel mij daar extreem bij betrokken omdat ik daar indertijd voorstellen voor heb ingediend. Het heeft bijna anderhalf jaar geduurd om te kunnen zeggen wanneer er wat gaat gebeuren. Dat is lang. Ik heb alle begrip voor ingewikkelde besluitvormingsprocessen, maar ik heb daar toch wat vragen over. Wat gebeurt er precies bij ProRail? Kunnen wij ervoor zorgen dat dit soort projecten sneller gaat lopen? Het is lang wachten totdat ProRail klaar is en dan moeten wij er nog wat van vinden. Hoe kunnen wij ervoor zorgen dat ProRail zijn zaakjes sneller op orde heeft?

Het is goed dat die beleidsbrief er komt. De heer Cramer stelt een nieuwe visie voor. Ik ken hem als iemand die zegt: het maakt niet uit hoe het er komt als het er maar komt. De beleidsbrief, die volgens mij niet zo mag heten, moet wel iets zijn waarmee wij verder kunnen. Ik hoor graag van de minister wat hij als houdbaarheidsdatum voor dat stuk ziet. Wij moeten daar een tijdlang mee aan de gang kunnen.

Het is goed dat er meer duidelijkheid komt over de planning van projecten, onderzoeken en studies voor het bouwen van stations. Het ene ligt bij het kabinet, het andere bij de Kamer. Wij moeten er scherp op blijven toezien. Op het moment dat er vertraging optreedt, moeten wij dat door hebben en erop reageren. Met dit instrument kan dat gebeuren. Het ging mij niet specifiek om het station in Zevenaar. Het is een voorbeeld. Waarom wordt zo'n te plannen station niet meegenomen in de capaciteitsanalyse? De staatssecretaris zegt dat dit niet voor 2012 klaar is. Infrastructuur gaat hoe dan ook langer mee dan de komende twee jaar. Waarom wordt dit niet naar voren gehaald?

De heer **Van der Staaij** (SGP): Voorzitter. Ik begin met het bedanken van zowel de heer Cramer als de bewindslieden voor hun beantwoording. In hun antwoord hebben de bewindslieden recht gedaan aan de intenties van de initiatiefnota. De heer Cramer vraagt daarin niet alleen aandacht voor een aantal concrete lokale knelpunten, maar hij wil ook een impuls geven aan een nieuw beleid voor nieuwe stations. Dat kan ons helpen te anticiperen op de ruimtelijke ontwikkelingen, zoals de staatssecretaris het noemde. Daarom ben ik blij met de toezegging om het projectblad in het MIRT te verrijken. Verrijking is meestal geen positieve term, maar in dit

verband wel. Dat zal de inzichtelijkheid bevorderen en daarmee de controle mogelijkheden van de Kamer verbeteren.

De beleidsbrief wordt geactualiseerd. In de brief was al aangegeven dat er een technische evaluatie door ProRail plaatsvindt. Het gaat daarbij om de prognose aan de ene kant en de realisering aan de andere kant. Naast die technische evaluatie zou er ook een beleidsmatige herijking komen. In plaats van een rigide norm streven de minister en de staatssecretaris naar een kwalitatieve, flexibele, gedifferentieerde norm. Ik geloof dat ik hiermee alle bijvoeglijke naamwoorden in dit kader heb opgesomd. Wij vinden dat een positieve en belangrijke ontwikkeling. Ik ga ervan uit dat daarbij ook de visie van decentrale overheden wordt betrokken. Tot slot heb ik nog één concreet puntje, te weten Bleizo. De NS heeft als voorwaarde gesteld dat de ruimtelijke ontwikkelingen daar ook hun voortgang hebben. Iedereen die in dat gebied komt, weet dat er volop ruimtelijke ontwikkelingen zijn. Ik neem aan dat rekening wordt gehouden met de komst van een station. Het moet niet andersom gaan, waardoor er nog wat moet veranderen als de ruimtelijke ontwikkelingen gerealiseerd zijn. Kortom, ik neem aan dat er afstemming plaatsvindt en dat er een geïntegreerde visie is.

De heer **Roemer** (SP): Voorzitter. Ik dank de heer Cramer en de bewindspersonen voor de beantwoording, inclusief degenen die hen hebben ondersteund.

Ik beschouw dit debat als een aanzet tot die nieuwe manier van denken. De heer Cramer heeft het daar ook uitvoerig over gehad. Hij noemde een aantal belangrijke zaken en ik steun hem daarin. De door hem genoemde normverandering is heel belangrijk. De oorzaak van mee- of tegenvallend gebruik van nieuwe stations is altijd het gevolg van de attractiviteit van de dienstregeling. Het is niet alleen het station, maar altijd een combinatie van zaken. Daar is veel winst te behalen. Een andere manier om naar die norm te kijken, is daarvoor van groot belang.

Ik deel de mening van de heer Cramer dat het geld beter moet worden benut. Wat mij betreft geldt dat voor het geld voor de gehele infrastructuur. Wij kunnen volgens mij nog een heleboel andere keuzen maken. Ik weet niet of de heer Cramer dat ook bedoelt, maar dat hoop ik dan maar. Ik had net een interruptiedebatje met de heer Samsom. Als projecten morgen kunnen starten, dan moeten wij het geld naar voren kunnen halen. Geld mag het probleem niet zijn. Wij moeten ervoor zorgen dat wij dat vinden. Volgens mij liggen daar veel kansen.

Ik ben het eens met de opmerking van de heer Cramer over de bedieningsgarantie voor stations. Wij moeten geen stations aanleggen om er vervolgens voorbij te kachelen met de intercity. Dat heeft weinig zin. Ik heb het dan bijvoorbeeld over Eijsden.

Er komt een nieuwe beleidsbrief. Dat is hartstikke mooi. Laat dat een echte beleidsbrief zijn. Laat in die beleidsbrief duidelijk merken dat er een nieuwe koers is. Dan overtuigen de bewindslieden ons ervan dat het ook het kabinet menens is en dat het niet alleen mooie woorden zijn.

Het gemeenschappelijke gevoel in de Kamer is dat het allemaal erg lang duurt. Dat moet een wezenlijk onderdeel zijn in die nieuwe manier van denken.

Ik maak nog een paar korte opmerkingen. Ik ben blij met de uitspraak van het kabinet dat de provincie gaat over het openhouden van Bargeres in Emmen. Dat betekent dat er volop ruimte is om innovatieve ideeën uit te voeren. Als er reden is voor dat station, dan moet het volop kansen krijgen. Dat moet het kabinet ook uitstralen. De minister moet niet bij de opening van het ene station zeggen dat hij ervan uitgaat dat het andere station sluit. Dat is een andere voorstelling van zaken.

De bewindslieden hebben toegezegd de Kamer een brief te zullen sturen over de stations Westervoort en Maarheeze. Daar ben ik blij mee. Wat betreft Westervoort kom ik tot de conclusie dat de motie-Hofstra van vier

jaar geleden over het vierde perron in Arnhem ten onrechte is uitgesteld. Wellicht kan het kabinet daar ook even op ingaan in de beloofde brief.

De heer **Samsom** (PvdA): Voorzitter. Ik bedank de bewindslieden voor hun antwoord en ik feliciteer de heer Cramer met het resultaat. Zijn inzet was om bij het kabinet een andere kijk op stations af te dwingen. In Haags jargon heet dat: een nieuw afwegingskader te bewerkstelligen. De minister heeft dat toegezegd. Uit zijn antwoord kan ik niet helemaal opmaken of de toegezegde brief het begin wordt van een nieuw afwegingskader. Als het alleen een begin is, dan reken ik erop dat de heer Cramer het zelf afmaakt in de Kamer en daar zal ik hem van harte bij steunen. Dit debat gaat immers over het nieuwe afwegingskader.

Dit debat ging niet over station Maarheeze of over station Westervoort. Dat zijn allemaal goede voorbeelden, maar daar zijn andere debatten over. Over 80% van dat soort stations gaan wij als Kamer ook niet. De overige 20% zullen wij bij de behandeling van het MIRT bespreken. Ik ben persoonlijk ook heel benieuwd waarom bus 111 tussen Waterland en Monnikendam al een tijdje niet meer stopt bij het Zwarte Pad, maar ik kan mijn nieuwsgierigheid bedwingen. Ik geloof dat andere gremia daar uiteindelijk over beslissen.

Ik sluit dit debat af met een welgemeende felicitatie aan de ChristenUnie.

De **voorzitter**: Ik geef als eerste het woord aan de heer Cramer.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Voorzitter. Ik dank de sprekers voor hun inbreng in tweede termijn.

Ik zal beginnen met de opmerking van de heer Samsom. Ik denk inderdaad dat het nieuwe afwegingskader, die nieuwe manier van denken, er moet komen. Overigens ben ik van mening dat het Zwarte Pad altijd bediend moet worden. Wij zitten op één lijn.

Volgens mij zijn er belangrijke toezeggingen gedaan. De minister heeft een toezegging gedaan over het nieuwe afwegingskader. Dan moet het lentegevoel maar in de herfst komen. Herfstkleuren kunnen buitengewoon mooi zijn en het lentegevoel opsieren. Ik zie daar dus met belangstelling naar uit.

Verschillende partijen hebben gesproken over de bedieningsgarantie. Ik denk dat het buitengewoon belangrijk is dat dit wettelijk wordt vastgelegd, want dan is er geen discussie meer over. Dan moet die bedieningsgarantie afgegeven worden. Als wij daar een flexibele normering voor hebben, dan is er goed nagedacht over de vraag onder welke condities een station geopend kan worden en over de kosteneffectiviteit.

In zijn antwoord ging de minister in op de kosteneffectiviteit. Daar had ik wat moeite mee. Hij had het over de spanning die opgeroepen wordt door de komst van een nieuw station. Dat is soms een belemmering voor reizigers. Ik denk wat meer in het nieuwe kader: een nieuw station levert ook altijd nieuwe reizigers op. Dat is ook de titel van het rapport. Dat is wat anders dan dat het reizigers belemmert om snel op hun werk te komen. Dat is volgens mij de verkeerde gedachte. Ik snap de discussie over de infrastructurele aanpassingen, maar volgens mij moeten wij naar het totaalplaatje kijken. Ja, op onderdelen zou het wel eens een iets langere reistijd opleveren, maar dat hoeft geen drama te zijn als je op een tussenstation een snellere intercity kunt pakken waardoor je sneller je einddoel bereikt.

Ook de opmerkingen van de heer Mastwijk en mevrouw Van Gent gingen over die beleidsbrief. Ik hoop dat het projectenblad niet alleen gaat over de stations die al in behandeling zijn, maar dat ook de andere stations die ik in mijn nota noem in de totaalberekening worden meegenomen. Zo krijgen wij een nieuw en compleet plaatje van alle kansen. De heer Anker had het er al over: de spoordorpen zetten misschien wel meer zoden aan de dijk dan de voorstadhaltes.

Minister **Eurlings**: Voorzitter. Ook van mij uit zeer veel dank voor de initiatiefnemer. Ik denk dat dit een goed overleg was, waarin wij de nodige afspraken hebben gemaakt voor later dit najaar. De staatssecretaris en ik zullen pogen om een nieuw kader aan te reiken. Of dat ook het nieuwe kader wordt, hangt natuurlijk mede van de Kamer af. Wij zullen daar vast op terugkomen bij de behandeling van het MIRT of op een ander moment. Ik zeg de heer Roemer graag toe schriftelijk terug te komen op zijn vraag over de motie-Hofstra over het vierde perron in Arnhem.

Veel sporen komen samen in Amersfoort en moeten daar door het centrum. Mevrouw Van Gent had het over de soms barre tocht van Groningen naar Den Haag. De Hanzelijn brengt bijvoorbeeld een bepaalde dualiteit in het systeem.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Nee, niet als er de nacht ervoor onweer is geweest.

Minister **Eurlings**: Wij hadden het net over een lentegevoel en nu beginnen wij over onweer.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): In de lente kan het anders behoorlijk donderen, dat weet u ook.

Minister **Eurlings**: Ik denk ook aan de blaadjes in de herfst. Daar gaan wij weer.

De Hanzelijn kan wel degelijk een alternatief zijn. Ik zal een voorbeeld geven uit mijn belevingswereld. Als ik vroeger vanuit mijn mooie geboorteplaats de rest van het land wilde benaderen, dan ging er ook wel eens wat mis. In die vrij nauwe stationshal in Eindhoven kreeg je als Limburger echt het gevoel dat je was afgesneden van de rest van het land. Ook daar is niet heel gemakkelijk wat aan te doen.

De heer **Roemer** (SP): Maastricht-Groningen.

Minister **Eurlings**: Dan kom ik in Groningen uit. Of u daar blij mee bent als ik op dinsdag ter verantwoording wordt geroepen in de Kamer, weet ik niet.

De heer **Roemer** (SP): U mag in Arnhem uitstappen, hoor.

De **voorzitter**: Ik herinner de minister aan een grensoverschrijdend spoor dat ook van zuid naar noord loopt.

Minister **Eurlings**: Inderdaad, Brussel is dan dichterbij dan Den Haag. Dat debat zie ik met graagte tegemoet.

Voorzitter. Het lentegevoel houden wij erin. Ik ben het eens met wat mevrouw Van Gent heeft gezegd. Als wij dat projectblad verrijken zoals ik heb toegezegd, is er meer transparantie in de planning. Dan kunnen wij ook eerder voorzien waarom het bij een bepaald station extra complex is, want het ene station is het andere niet. Soms zijn de problemen met de afstemming groter dan anders. Als je het van tevoren weet, kun je beter plannen. Dan kunnen wij meer druk uitoefenen op partijen die eerder in beweging hadden moeten komen.

Ik ben het met de heer Anker eens dat het lang duurt met stations, maar ze komen er wel. Het probleem was misschien wel dat wij zo weinig transparant waren over de planning en over de hobbels die nog voor ons lagen. Ik denk dat het projectblad daarin verbetering zal aanbrengen.

Wij gaan voor de beleidsmatige herijking van de heer Van der Staaij. Er moet inderdaad sprake van integraliteit zijn. Bij de planning van woningbouw moet je vanaf het allereerste begin zeggen welke infrastructuur erbij komt. Hoe plan je dat in een gebied? Hoe pas je dat in? Hoe kijk je naar

recreatie en die bredere ruimtelijke ontwikkeling? Het zal prachtig wonen zijn in Leidsche Rijn, maar de afstemming tussen woningbouw en infrastructuur was in het begin niet goed. Er was geen afrit of oprit bij de autosnelweg en er was helemaal geen ov. Voordat je het weet, staan er twee auto's voor het huis. Zeker in een tijd dat wij nog geen kilometerprijs hebben, zoals de heer Roemer zegt. Dan betaal je elke maand zoveel voor die dure automobielen dat je ook meters wilt maken. Dan stap je iedere ochtend in de auto en geef je vol gas. Wij doen er wat aan met de kilometerprijs, maar wij willen er ook wat aan doen door het openbaar vervoer vanaf het eerste moment in te plannen.

De heer **Roemer** (SP): Ik zal me inhouden, voorzitter.

De **voorzitter**: De voorzitter constateert dat de kilometerprijs hier niet aan de orde is.

Minister **Eurlings**: Ik sluit af met de heer Cramer, de initiatiefnemer, gelijk te geven. Een langere reistijd hoeft niet altijd een ramp te zijn. Ik vind het wel van belang dat wij bewust keuzen maken. Dat heb ik ook in Hoogeveen gezegd. Soms is het wat al gemakkelijk. Als je kiest voor het ene, kan het aan de andere kant wat kosten, bijvoorbeeld in reistijd of reizigerspotentieel. Dat vind ik prima, maar dan moeten wij ook weten waar wij niet voor kiezen. Anders krijg je de rotsituatie dat je kiest voor veel stations, terwijl passagiers roepen dat de reistijd een ramp is. Het hoeft niet altijd een ramp te zijn, maar wij moeten weten waar wij voor kiezen. De heer Cramer heeft gelijk dat je de grootste problemen kunt voorkomen als je zorgt voor inhaalsporen.

De heer **Mastwijk** (CDA): De minister begint nu over Hoogeveen. Het lijkt erop dat de uitkomsten van de second opinion nakend zijn. In dat geval zou ik die graag krijgen. Of heb ik het helemaal mis?

Minister **Eurlings**: Ik hoop dat ze nakend zijn, want ik had toegezegd dat de uitkomsten er eind mei zouden zijn. Ik heb u laten weten dat het iets later wordt, maar ze moeten binnenkort komen. Ik ben niet vooruitgelopen op de discussie. Wij maken die keuze met elkaar. Ik heb geen enkele prepositie. Ik zeg alleen dat wij moeten weten waar wij het over hebben. Daarom is die second opinion voor ons van belang. Wij moeten weten waar wij voor kiezen en waar wij tegen kiezen. Alles heeft z'n prijs.

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Voorzitter. Ik begin met de heer Cramer en zijn rechterhand Frank Visser van harte te complimenteren met deze initiatiefnota. In dit debat is gebleken dat Kamer en kabinet voor een groot deel op één lijn zitten wat betreft de nieuwe stations. Er is aangekondigd dat wij vanuit een nieuw kader en een nieuwe blik gaan kijken. Volgend jaar zomer kom ik met de visie op het regionale ov. Daarom is het van belang dat wij een zekere flexibiliteit hebben, ook om te voorkomen wat de heer Van der Staaij terecht heeft opgemerkt. Het is niet de bedoeling dat in de gebiedsagenda een station is opgenomen dat er uiteindelijk toch niet komt. Wij moeten dingen op elkaar aansluiten. Daar is het MIRT-overleg voor. Daar zijn de ruimtelijke overleggen voor, gecombineerd met de infrastructuur. Daar is mogelijk een ander kader voor nodig. Er moet een ov-visie komen die helder maakt hoe wij met die multimodale knooppunten willen omgaan. Ik denk dat wij in dit overleg goede afspraken hebben gemaakt. De heer Anker had het weer over Zevenaar. Ik ben misschien iets te uitgebreid geweest in mijn beantwoording over Zevenaar. Laat ik het nu kort en duidelijk zeggen. In de capaciteitsanalyse gaat het om actuele problemen op de korte termijn. De stadsregio heeft besloten dat Zevenaar-Oost vanwege de complexiteit niet op de korte termijn gerealiseerd kan worden, zeker niet voor 2012. Daarom kan het



niet opgenomen worden als een kortetermijnprobleem. De stadsregio wil het ook niet naar voren halen. Het wordt niet eerder dan 2012. Met deze laatste verheldering voor de heer Anker ben ik aan het eind gekomen van mijn tweede termijn. Ik complimenteer de heer Samsom met zijn buitengewoon treffende samenvatting van dit debat.

De **voorzitter**: Ik denk dat wij de heer Cramer kunnen feliciteren met het bereikte resultaat tijdens dit algemeen overleg.

### **Toezeggingen**

- De eerder toegezegde evaluatie van de norm van duizend nieuwe in- en uitstappers en de daarmee samenhangende beleidsbrief komt ten tijde van het MIRT-projectenboek naar de Kamer.
- De Kamer wordt, zodra deze gereed is, geïnformeerd over de verkenning die door de provincie Overijssel wordt uitgevoerd naar de stations Zwolle-Zuid en Deventer-Noord.
- De minister zal schriftelijk nader ingaan op de vragen over station Maarheeze.
- Nog in juni 2009 ontvangt de Kamer het Actieplan multimodale reis-informatie.
- De staatssecretaris zal de Kamer schriftelijk nader informeren over station Westervoort in relatie tot het dienstregelingsplan van Syntus.
- De minister komt schriftelijk terug op de uitvoering van de motie-Hofstra uit 2005 inzake station Arnhem.
- De staatssecretaris komt in de zomer van 2010 met een visie op het regionale ov in relatie tot multimodale knooppunten.

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Dat staat al in de planning. Dat is geen aparte toezegging.

De **voorzitter**: Dan noteren wij het als een aankondiging.