
Aan de orde is het **debat** naar aanleiding van een algemeen overleg op 22 april 2010 over **nieuwe stations**.

□

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Voorzitter. Ik heb vier moties. In het algemeen overleg hebben we uitgebreid gesproken over de bedieningsgarantie van de NS voor de nieuwe stations. Ik denk dat het belangrijk is dat we de bedieningsgarantie, dus dat er gestopt wordt op een nieuw station, verankeren en duidelijk maken dat de politiek daarover gaat en niet de NS. Vandaar de volgende motie.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat de criteria voor het afgeven van een bedieningsgarantie niet duidelijk zijn;

overwegende dat de minister opdrachtgever is voor het hoofdrailnet en het vereiste van een bedieningsgarantie van de concessiehouder daarbij niet goed past;

overwegende dat transparante afspraken over de gevolgen voor de exploitatie van de vervoerder wenselijk zijn, maar dat een bedieningsgarantie daarvoor niet noodzakelijk is;

constaterende dat er binnenkort een nieuwe langjarige vervoerconcessie wordt afgesproken;

overwegende dat de nieuwe vervoerconcessie voldoende ruimte moet bieden voor de realisatie van nieuwe stations;

verzoekt de regering, met ingang van de nieuwe concessie hoofdrailnet:

- de vereiste bedieningsgarantie van de vervoerder als voorwaarde voor de opening van nieuwe stations te schrappen, zodat voor de vervoerder alleen nog de bedieningsplicht geldt en de minister over de opening van nieuwe stations gaat;
- in de concessie nadere afspraken te maken over de gevolgen voor de exploitatie van de vervoerder van de opening van nieuwe stations;

verzoekt de regering voorts, de Kamer hierover binnen zes maanden te informeren,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door het lid Cramer. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 8 (31801).

De heer **Mastwijk** (CDA): Ik heb de conceptmotie en de overwegingen gelezen. Ik kan mij niet aan de indruk onttrekken dat het mogelijk is dat de huidige vervoerder

zegt dat wel te willen doen, maar dat dit bakken vol geld kost. Als dat het antwoord is, is het voor de ChristenUnie een overweging om na te gaan of andere vervoerders het wel binnen het bestaande budget kunnen doen?

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Dat vergt, denk ik, een apart debat. Ik sluit die mogelijkheid niet uit, maar als je over (het verlengen van) een concessie praat en je komt daar niet uit, lijkt mij dat dit altijd de discussie zal zijn voor degene die de uitvraag doet.

De heer **Mastwijk** (CDA): Dat kan ik volgen. Dit betekent dus dat de ChristenUnie zegt: wij willen dit graag, maar het mag geen extra geld kosten. Is dat de conclusie?

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Dat is geen juiste conclusie. De ChristenUnie is vanwege het grote belang van het openbaar vervoer ook bereid om de consequenties van nieuwe stations daarin mee te nemen.

Voorzitter. Mijn tweede motie gaat over de noodzaak van het bekijken van nieuwe locaties. Tien jaar geleden is er een analyse gemaakt van nieuwe stationslocaties waarbij naar de potentie is gekeken en niet naar de vragen die er liggen. De minister heeft ook het debat in het kader van het MIRT gezegd dat naar de potentie gekeken moet worden. Ik dien daarom de volgende motie in.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat om de 5% groei op het spoor op termijn te kunnen halen de aantrekkelijkheid van de trein als alternatief vergroot moet worden;

overwegende dat nabijheid van stations bij concentraties van wonen en werken de aantrekkelijkheid van de trein vergroot;

constaterende dat tien jaar geleden voor het laatst een breed onderzoek is gedaan naar mogelijke nieuwe stations, terwijl de plannen ten aanzien van nieuwe woon- en werklocaties zijn gevorderd;

verzoekt de regering, in overleg met de provincies een inventarisatie te maken van mogelijke nieuwe stations in samenhang met ruimtelijke ontwikkelingen in aanvulling op de stations die momenteel in procedure zijn binnen het MIRT en de haalbaarheid van deze geïnventariseerde stations te onderzoeken en de Kamer hierover binnen een jaar te informeren,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door de leden Cramer en Roefs. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 9 (31801).

De heer **Mastwijk** (CDA): Voorzitter. Ook bij deze motie heb ik de volgende vraag. Betekent dit dat de heer Cramer het denkbaar acht dat de volgorde die wij in het

Cramer

MIRT hebben vastgesteld, en waarvoor de middelen dus al voor een lange reeks van jaren zijn belegd, overhoop wordt gehaald?

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Integendeel, maar ook dan doen wij een stuk van het debat over, en dat lijkt mij niet de bedoeling. De ChristenUnie heeft bij het MIRT-debat gepleit voor meer ruimte in het MIRT om eventualiteiten op te kunnen vangen; dus niet alles beleggen, maar de mogelijkheid om een deel in te zetten voor knelsituaties. Daarnaast is er op dit moment helderheid over de stations die in het MIRT zijn aangevraagd, maar wij denken dat er een grotere potentie is aan nieuwe stations. Die duidelijkheid is er niet. De inventarisatie is tien jaar geleden gemaakt. Wij denken dat er met een nieuwe inventarisatie op basis van onderzoek meer body gegeven kan worden aan de door mij ingediende nota, waarvan dit VAO een resultaat is. Het is dus een verdergaande onderbouwing van mijn betoog over de kansen voor nieuwe stationslocaties.

Voorzitter. Mijn derde motie luidt als volgt.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat bij een capaciteitsprobleem op het spoor een capaciteitsvergrotingsplan verplicht is;

overwegende dat een probleem met de inpasbaarheid van een nieuw station in de dienstregeling geen reden mag zijn voor het niet realiseren van een station;

overwegende dat capaciteitsuitbreiding middels inhaalsporen niet noodzakelijk is voor het halteren aan het beoogde station, maar ten gunste van het overige treinverkeer wordt gerealiseerd en bijdraagt aan een verbetering van de capaciteit en robuustheid van het hele traject;

verzoekt de regering:

- de inpasbaarheid in de dienstregeling als voorwaarde voor de opening van nieuwe stations te schrappen;
- bij een geconstateerd capaciteitsprobleem als gevolg van een gepland station een capaciteitsvergrotingsplan op te stellen;
- inhaalsporen geen onderdeel te laten uitmaken van de projectkosten van het station, maar van de bijkomende infrastructuurkosten,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door het lid Cramer. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 10 (31801).

De heer **Mastwijk** (CDA): Ik kan mij voorstellen dat hier financiële consequenties uit voortvloeien. Je kunt wel zeggen dat inhaalsporen geen onderdeel uitmaken van de projectkosten van het station, maar van de bijkomende infrastructuurkosten, maar geld kost het toch. De

vraag aan de heer Cramer is hoe hij dit eventueel wil betalen.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Dit is uitgebreid gewisseld in het debat. De minister heeft toegezegd dat eventuele infrastructurele oplossingen bij een station geen onderdeel uitmaken van de daarvoor standaard beschikbare 6 mln., maar uit andere budgetten van de Nederlandse Spoorwegen moeten komen. Het gaat mij erom dat er soms voordat er een besluit wordt genomen, een station afvalt omdat die kosten in het verschiep liggen. Ik bedoel dus niet de situatie waarin het besluit is genomen dat een station er gaat komen. Daar is de minister helder over geweest. Het gaat mij erom dat het dilemma of we de infrastructuur moeten aanpassen eigenlijk geen rol mag spelen bij het wel of niet openen of toelaten van een station.

De heer **Aptroot** (VVD): Ik heb een vraag die aansluit op de vraag van de heer Mastwijk. Je kunt kosten inderdaad anders boeken, bijvoorbeeld als inhaalspoor, maar ze worden wel gemaakt. Er is bij deze motie ook geen dekking van de ChristenUnie. Dat vind ik niet solide. Begrijp ik dat de ChristenUnie vindt dat de nieuwe stations er moeten komen, dan maar ten koste van het Programma Hoogfrequent Spoor, bijvoorbeeld het spoorboekloos rijden? De VVD zou daar tegen zijn. Wij vinden dat we moeten werken aan een goed spoor met een goede frequentie, en dat we niet tot in het oneindige allerlei stations kunnen openen als dat de hoofdlijn onderbreekt. Overigens betekent dat ook dat het spoor steeds trager wordt.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Daarover gaat nu precies de discussie rond het Programma Hoogfrequent Spoor: dat we niet alleen snellijnen in dit land hebben, maar dat we ook het adernetwerk in Nederland verbeteren. De ChristenUnie maakt in haar programma de keuze om daarin extra te investeren. Dat staat ook in het huidige coalitieakkoord. Dat is een andere keuze dan die van de heer Aptroot. De ChristenUnie maakt die keuze en heeft daar dus ook geld voor beschikbaar in haar programma. Er is geen ongedekte cheque. Dat zeg ik als reactie op wat de heer Aptroot zegt over mijn vorige motie. In die motie staat een verzoek om een en ander te onderzoeken; het is dus nog helemaal geen vraag om geld.

Mijn laatste motie heeft betrekking op station Schiedam Kethel. De ChristenUnie pleit al jaren voor de komst van dat station. Nu hebben we begrepen dat dit station in de conceptplannen voor het Programma Hoogfrequent Spoor, dat de Kamer nog moet ontvangen, ineens helemaal is uitgevallen. Dat lijkt ons onbestaanbaar. Ik heb er niet voor niets jarenlang op gehamerd dat het station er moet komen. Ik wil het geen "kethelmuziek" noemen, maar het onderwerp is meerdermalen aan de orde geweest. Daarom dien ik de volgende motie in.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat station Schiedam Kethel geen

Cramer

onderdeel meer uit blijkt te maken van de plannen voor hoogfrequent spoorvervoer tussen Den Haag en Rotterdam;

overwegende dat dit beoogde station onderdeel is van Stedenbaan en de nieuwbouwwijk Schiedam Spaland in de nabijheid van deze locatie reeds enkele jaren geleden is gerealiseerd;

constaterende dat dit station middels een bestemmingsplan al volledig is voorbereid en de stadsregio een aansluitende tramlijn heeft opgenomen in het regionale investeringsprogramma;

overwegende dat er budget beschikbaar is voor het station in het budget voor kleine stations;

overwegende dat knelpunten in de infrastructuur op de corridor Rotterdam-Den Haag robuust dienen te worden opgelost, maar dit de opening van het nieuwe station niet in de weg mag staan;

verzoekt de regering, uiterlijk september 2010 het aanlegbesluit te nemen van station Schiedam Kethel en hiervoor budget beschikbaar te stellen uit het budget voor kleine stations en de Kamer hierover te informeren,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door het lid Cramer. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.
Zij krijgt nr. 11 (31801).

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Ik rond af met te zeggen dat het niet zo kan zijn dat de A4 Midden Delfland wel wordt gerealiseerd, maar station Schiedam Kethel niet.

De vergadering wordt enkele ogenblikken geschorst.

Minister **Eurlings**: Voorzitter. Dank voor de bijdrage van de heer Cramer. Die past binnen het grote activisme van de Kamer, en van de heer Cramer in het bijzonder, om nieuwe stations geopend te krijgen. Er zijn vier moties ingediend. Ik zal proberen daar geconcentreerd op te antwoorden, gelet op het feit dat wij vanavond nog wat AO's voor de boeg hebben.

Ik begin met de eerste motie. Ik probeer de moties positief te bejegenen. Als ik de motie nu eens zo mag lezen: ik zal de mogelijkheid serieus onderzoeken om tegemoet te komen aan wat de motie vraagt en de Kamer binnen zes maanden berichten over de mogelijkheid of onmogelijkheid daarvan. Als ik het zo mag lezen, wil ik de motie positief bejegenen.

De heer **Mastwijk** (CDA): Betekent dat ook dat de minister hiermee de mogelijkheid van een andere hoofdvervoerder dan NS openlaat?

Minister **Eurlings**: Nee. Ik geef aan dat ik de mogelijkheden wil bezien om in gevallen waarin nog geen vervoersgarantie is, maar de richting wel kansrijk lijkt, niet meteen te zeggen: wij gaan sowieso niets doen. Dat moet ik eerst onderzoeken. Ik moet bekijken of het zin

heeft de grenzen wat op te rekken. Wij moeten natuurlijk niet hebben dat wij een station bouwen waar vervolgens nooit een trein stopt. Dat lijkt me alleen leuk voor bepaalde treinfanaten omdat men dan over het perron kan paraderen. Als er echter nooit een trein komt, wordt men daar niet gelukkig van.

Ik wil de motie dus zo opvatten dat ik ga bekijken of het zin heeft dat ik de rek hierin opzoek. Wij moeten niet te snel zeggen dat een station er niet moet komen. Als ik daar zes maanden de tijd voor heb, kan ik deze motie positief bejegenen.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): De minister prikkelt mij. Een nieuw station met een perron om alleen op heen en weer te lopen, lijkt me misschien alleen voor een bejaardenclub leuk. Er moet natuurlijk wel een trein voorbij komen, anders is het zinloos. Als de minister kan garanderen dat er spoor langs die stations komt, lijkt me dat wij in Nederland een heel mooie situatie krijgen. Als ik de woorden van de minister zo kan verstaan, ben ik daar erg gelukkig mee.

Ik wil nog even ingaan op het tweede deel van het antwoord van de minister. Het is belangrijk dat de consequenties, ook de financiële, helder zijn. De heer Mastwijk vroeg daar terecht naar. Dat is de intentie van deze motie. Volgens mij heb ik de minister goed begrepen.

Minister **Eurlings**: Ja, wij moeten ingaan op wat zin heeft en wat niet. Niemand van ons wil een station aanleggen waar nooit een trein stopt. Ik versta de motie als een oproep om de rek op te zoeken en om de druk te maximeren dat er wel een bediening komt en men niet direct afhaakt bij de aanleg van nieuwe stations als het eerste signaal is dat er geen trein zal stoppen. Daar wil ik graag nader naar kijken. Ik zie de heer Cramer knikken. In die zin wil ik deze motie positief bejegenen. Dan komt er binnen zes maanden een onderbouwde reactie op dit punt.

In de tweede motie wordt de regering verzocht een inventarisatie te maken. Ook over deze motie ben ik in principe positief. Het moet echter wel doenlijk zijn. Het heeft geen zin om ambtenaren het land in te sturen, langs de spoorbielzen te laten lopen en mensen te gaan interviewen. Als ik de motie zo zou kunnen uitvoeren dat ik bij het Nationaal Mobiliteitsberaad de decentrale concessieverleners, bijvoorbeeld de provincies, vraag om te kijken waar in hun regio reële mogelijkheden zijn voor nieuwe stations, de daaruit voortkomende ideeën serieus zal bekijken en over de kansen zal berichten in het projectenboek MIRT, dan is het doenlijk qua uitvoering. In dat geval wil ik deze motie positief bezien.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Ik dank de minister voor zijn duiding. Ik wil nog een keer benadrukken dat er wat mij betreft niet iets heel nieuws bedacht moet worden. Tien jaar geleden is dat al gebeurd. De minister mag wat mij betreft bij die manier van onderzoeken aansluiten; dat kan hem waarschijnlijk helpen in de voorbereiding. Waarom lijkt het mij samen met collega Roefs des te belangrijker? Het MIRT kent tegenwoordig de R van de ruimtelijke ontwikkelingen. Dat is een nieuwe component, los van het feit dat het al tien jaar geleden was. Wij denken dat het een toegevoegde waarde heeft om dat mee te nemen in het MIRT-boek.

Eurlings

Minister **Eurlings**: De heer Cramer heeft een punt, zeer zeker. Ik heb vandaag weer met een aantal provincies onderhandeld of overlegd, wat neutraler gezegd. De gebiedsaanpak en de R van MIRT zijn heel belangrijk. Integraal wordt er gekeken naar kansen. Ik zag de heer Cramer zojuist knikken. Als ik het zo mag oppakken bij het NMB dat ik het uitvraag, de resultaten decentraal meeneem in de analyse die wij maken en u daarover bericht in het projectenboek – ik zie de heer Cramer wederom bevestigend knikken – dan zal ik de motie op die manier uitvoeren.

De **voorzitter**: Ook deze hoofdknik wordt vastgelegd in de Handelingen.

Minister **Eurlings**: Kijk, het wordt echt lente! Het is prachtig.

De **voorzitter**: Misschien wilt u doorgaan. Dan kunnen wij er nog iets van genieten.

Minister **Eurlings**: Nu hoop ik dat er niet alsnog een donderwolkje komt aan het eind van het debat.

Ik kom bij het station Schiedam Kethel. Ik vond de laatste opmerking een prachtopmerking. De heer Cramer zei ook iets over de A4 Midden-Delfland. Ik meende te bespeuren dat er iets van positivisme begon te ontstaan rondom deze prachtige groene snelweg in wording. Het wordt echt fantastisch. Maar nu de motie. Ik ken het pleidooi van de heer Cramer voor Schiedam Kethel en ik neem dat zeer serieus. Nu zit ik er alleen mee dat de mogelijkheden van Kethel een zeer nadrukkelijk onderdeel zijn van het Programma Hoogfrequent Spoor, onderwerp van het onderzoek en onderwerp ook van de conclusies die moeten worden getrokken. Ik ken zijn standpunt; dat is stevig en helder. Ik wil er ook mijn best voor doen. Maar zeker ook omdat het kabinetsbesluit over het Programma Hoogfrequent Spoor niet lang meer duurt, maar nog voor deze zomer in uw richting komt, wil ik hem vragen om deze motie aan te houden tot het moment dat wij het onderzoek gereed hebben en het besluit kunnen nemen. De motie loopt ietsje vooruit op de oordeelsvorming die nog moet plaatsvinden. Hij heeft het nu naar voren gebracht en ik zal er extra scherp op letten. Maar mijn vraag is of hij de motie niet kan aanhouden tot dat moment.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Nee, dat ga ik niet doen. De minister vraagt iets over een onderwerp waarover wij al twee jaar discussiëren, namelijk het wel en wee van station Schiedam Kethel. Het is iedere keer een discussie: kunnen wij niet nog even kijken, kunnen wij niet nog even onderzoeken? Ik vind dat wij nu een beslissing moeten nemen en dat de consequenties daarvan voor het Programma Hoogfrequent Spoor zijn en niet omgekeerd. Wij praten al twee jaar over Schiedam Kethel. Wat het Programma Hoogfrequent Spoor betreft, heb ik het buitengewoon gewaardeerd dat de minister op deze manier invulling heeft gegeven aan het coalitieakkoord, maar het komt wel daarna. Wat mij betreft, is de volgorde dat wij nu moeten beslissen over Schiedam Kethel en dat het Programma Hoogfrequent Spoor de consequenties daarvan heeft te nemen.

Minister **Eurlings**: Dan moet ik de motie met spijt ontraden, omdat ik op dit moment de consequenties van

die keuze, financieel en ook voor het hoogfrequent spoor in het algemeen niet kan overzien; de heer Aptroot haakte er op een ander moment even op in. Dat vind ik jammer. Ik moet de motie op dit moment gewoon ontraden, maar wij komen binnenkort vast op die discussie terug.

Voorzitter. Ik dank u ...

De **voorzitter**: Er is nog een motie ingediend over de capaciteitsproblemen.

Minister **Eurlings**: Dat klopt, daar hebt u gelijk in. Excuus.

De motie spreekt de wenselijkheid uit om bepaalde infrastructurele aanpassingen aan het spoor niet op het budget van een station te laten drukken. Wat is nu het punt? Het is staand beleid dat, als de kosten van een inhaalspoor te hoog zijn en het station daardoor te duur wordt, wij dit niet een belemmering willen laten zijn voor de aanleg van het station en dat wij dan andere geldbronnen zoeken. Zo heb ik het ook in het debat uitgesproken. Als het wel binnen het totale budget kan en het ook te maken heeft met het station, zou ik het niet per definitie eruit willen plannen, want dan krijgen wij weer een geweldige kostenoverschrijding. Wij hebben een budget voor nieuwe stations. Past het gewoon binnen datgene wat je hebt, dan vind ik het geen probleem. Ik vind deze motie daarin net weer een stapje ver gaan. Met deze motie wordt namelijk gezegd: hoe het ook zij, al kost een station maar 2,5 mln., als er een inhaalspoor bij zit, moet de minister de financiering daarvoor maar ergens anders zoeken. Ik vind dat we het gewoon uit dit potje moeten doen, als dat kan. Waar de kosten van een inhaalspoor echter de komst van een nieuw station zouden bemoeilijken of verhinderen, heeft de heer Cramer mij aan zijn zijde. Ik zal dan een andere financieringspost zoeken voor dat inhaalspoor. Dat is dus de moeite die ik een beetje heb met de motie. De richting van de motie is helder, sympathiek en goed, maar ik vind haar hier iets te vergaand en iets te rudimentair.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): De kern van mijn notitie is dat we de kansen en mogelijkheden van de stations moeten bekijken. Daarvoor is een budget en we hebben al uitgebreid argumenten uitgewisseld over de infrastructurele aanpassingen die daar soms extra bij nodig zijn. Mijn motivatie in de notitie is altijd geweest dat we eerst de aanleg van het station bekijken. De infrastructuurcomponent komt daar achteraan en mag niet het budget van het station belasten. Wij hebben die keuze gemaakt in de notitie. Wij hebben die keuze ook aan de Kamer voorgelegd. De Kamer heeft breed gezegd het met die keuze eens te zijn, omdat het belang van het station dan vooropstaat. Dat is gelijk een mooi bruggetje naar de motie over Schiedam Kethel. Daar speelt nu exact dit probleem. Wij vinden de keuze voor het station primair; het andere is een consequentie. Als we dat niet onder ogen zien, krijgen we in Nederland nooit goed openbaar vervoer dat ook aansluit bij de behoefte van de reiziger.

Minister **Eurlings**: De heer Cramer zegt nu twee dingen in één betoog. Hij zegt dat een inhaalspoor een station niet in de weg moet kunnen staan. Tegelijkertijd zegt hij dat een inhaalspoor sowieso niet uit de kosten van het station moet worden gehaald. Dat laatste gaat mij te ver.

Eurlings

Ik heb namelijk wel een grote pot voor nieuwe stations, maar ik moet nog maar zien waar ik in deze moeilijke tijd extra geld kan vinden voor inhaalsporen. Als zo'n inhaalspoor dus binnen het maximale budget van het station aangelegd kan worden en het is helemaal geen probleem, wil ik het gewoon met dat budget doen. Als de kosten van het station door dat inhaalspoor te hoog worden, zal ik proberen het inhaalspoor op andere wijze gefinancierd te krijgen. Ik wil namelijk niet dat het station daardoor niet doorgaat. Daarom zei ik dus dat de richting goed en sympathiek is, maar dat de motie wat rudimentair is en wat ver gaat, want zij kan wel een groot financieel probleem veroorzaken. Het is van tweeën één. Ik moet haar kunnen uitleggen als een oproep om te voorkomen dat een station niet doorgaat wegens een inhaalspoor en om daarom andere financiering te zoeken. Dan kan ik deze motie positief bejegenen. De motie zegt echter letterlijk dat elk inhaalspoor, hoe dan ook, niet op een station mag drukken, ook al is het station zo goedkoop dat ik de kosten van het inhaalspoor er gemakkelijk bij kan tellen. Als de motie echt zo bedoeld is, heb ik er een probleem mee en moet ik er minder positief over oordelen.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Mijn droom is dat het geen onderdeel uitmaakt van de stationskosten, want dan kunnen wij meer stations realiseren, maar ik snap en deel de spanning van de minister. Wij moeten ervoor oppassen dat wij deze motie alleen beschouwen als een vraag om geld. De motie is primair een besluitvormingsmotie. Ik heb willen uitdrukken dat het, als wij het kunnen oplossen, niet de belemmering aan de voorkant mag zijn. Dat is de hoofdstrekking van deze motie.

Minister **Eurlings**: En daar vinden wij elkaar. Ik snap uw wensdroom. U zou nog heel wat stappen verder willen gaan, maar ik proef ook bij u het besef dat mijn woorden enig realiteitsgehalte hebben, gelet op de financiële spanning. U zegt dat u mijn lijn kunt volgen. Daarmee kan ik deze motie positief bejegenen.

De heer **Mastwijk** (CDA): Ik hecht er wel aan dat de heer Cramer bereid is om het derde onderdeel van het dictum van zijn motie aan te passen in de zin als door de minister aangegeven.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Daar ga ik naar kijken.

Minister **Eurlings**: Onze woorden worden gelukkig genotuleerd. Zelfs met mijn Limburgse tongval lukt dat heel goed, zo heb ik de laatste jaren gemerkt, waarvoor dank en respect. De heer Cramer heeft heel nadrukkelijk gezegd hoe wij deze motie dienen uit te leggen en uit te voeren. In die uitleg kan ik mij vinden. Ik vind die uitleg essentieel voor de beoordeling van deze motie.

De heer **Aptroot** (VVD): Ik heb er begrip voor dat we in een goede sfeer via een ruime uitleg proberen elkaar te vinden. Maar het kan niet zo zijn dat een van de drie keihard gestelde punten 180 graden gedraaid tegenstrijdig wordt uitgelegd. Ik denk dat de heer Mastwijk gelijk heeft: als je het zo wilt uitleggen, moet dat derde punt eruit.

Minister **Eurlings**: Dan zou ik me zelfs kunnen voorstellen dat de laatste zin in de motie iets wordt geactuali-

seerd, gelet op het interruptiedebatje dat we net hebben gevoerd. Ook daar is de tekst iets anders dan de uitleg die we nu gezamenlijk hebben gevonden. Daarmee blijft de wensdroom van de heer Cramer prachtig.

De beraadslaging wordt gesloten.

De **voorzitter**: Ik dank de minister voor de verstrekte inlichtingen. Morgen zullen we stemmen over de ingediende moties.

Sluiting 18.10 uur