

Vergaderjaar 2009–2010

31 801

Nieuwe stations, nieuwe passagiers

Nr. 14

VERSLAG VAN EEN ALGEMEEN OVERLEG

Vastgesteld 26 mei 2010

De vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat¹ heeft op 22 april 2010 overleg gevoerd met minister Eurlings van Verkeer en Waterstaat over:

- **de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 4 december 2009 inzake beleidsbrief nieuwe stations (31 801, nr. 7);**
- **de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 22 januari 2010 inzake samenwerkingsverband Regio Eindhoven en de Nederlandse Spoorwegen over de bediening van het station Maarheeze (32 123-A, nr. 96).**

Van dit overleg brengt de commissie bijgaand geredigeerd woordelijk verslag uit.

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

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

¹ Samenstelling:

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

Plv. leden: Van Gent (GroenLinks), Van der Vlies (SGP), Bilder (CDA), Pieper (CDA), Atsma (CDA), Van Bommel (SP), Koşer Kaya (D66), De Krom (VVD), Vermeij (PvdA), Jacobi (PvdA), Besselink (PvdA), Anker (ChristenUnie), Van Hijum (CDA), Van Leeuwen (SP), Knops (CDA), Verdonk (Verdonk), Thieme (PvdD), Lempens (SP), Waalkens (PvdA), Haverkamp (CDA), Depla (PvdA), Neppéus (VVD) en Agema (PVV).

Voorzitter: Brinkman
Griffier: Jongepier

Aanwezig zijn zeven leden der kamer, te weten: Brinkman, Van Leeuwen, Cramer, Roefs, Neppérus, Van Gent en Eski,

en minister Eurlings van Verkeer en Waterstaat, die vergezeld is van enkele ambtenaren van zijn ministerie.

De **voorzitter**: Ik heet de minister, de aanwezige staf en alle overige aanwezigen van harte welkom bij dit algemeen overleg. Ik stel voor om spreektijden aan te houden van zes minuten. Aangezien mevrouw Neppérus de vergadering eerder moet verlaten omdat zij in de plenaire zaal moet zijn voor de behandeling van een aantal VAO's, zal zij als tweede het woord voeren. Om te beginnen geef ik het woord aan de heer Cramer.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Voorzitter. Dit overleg is de afronding van de bespreking van mijn initiatiefnota Nieuwe stations, nieuwe passagiers. Ik hoop dat wij met dit algemeen overleg de traditie starten om vaker over dit onderwerp te praten.

Het eerste onderdeel betreft de instapnorm en de bedieningsgarantie. Dat is een belangrijk onderwerp bij de bespreking van de initiatiefnota. Ik was dan ook blij met de reactie van de bewindslieden om de huidige instapnorm los te laten. De minister heeft dat flexibeler willen maken. Hij heeft zelfs voorgesteld, die norm te schrappen. Dat lijkt mooi, maar tegelijkertijd blijft wel de voorwaarde bestaan dat er overeenstemming moet zijn tussen de vervoerder en de initiatiefnemer over het bedienen van een nieuw station. Dat is de zogenoemde bedieningsgarantie. Hiermee wordt de bal weer bij de NS neergelegd, want die moet de bedieningsgarantie afgeven. Daar zou ik van af willen, omdat daarbij allerlei overwegingen kunnen spelen. Het is onduidelijk waarom de NS dat wel of niet doet. Het past niet in de verhouding tussen opdrachtgever en opdrachtnemer. De minister besluit of er een station wordt gebouwd of niet. De vraag is of de NS kan besluiten niet te stoppen bij een station. Kan de minister toezeggen dat de bedieningsgarantie niet meer door de NS wordt afgegeven? Misschien moeten we het dan hebben over een verrekenmodel voor nieuwe stations dat aan de concessie toegevoegd kan worden, want ik vind het wel een reële vraag van de NS.

De beleidsbrief van de minister verschilt met de beleidsbrief uit 2000 en met mijn initiatiefnota op het punt van een inventarisatie van nieuwe stations. Die inventarisatie ontbreekt. Is de minister bereid om, in aanvulling op de lopende studies zoals vermeld in het MIRT, ook de kans voor door andere regio's gewenste stations te onderzoeken?

De minister kent mijn fascinatie met stations en ik kan er dan ook niet omheen om naar de stand van zaken van een aantal stations te vragen. Twee jaar geleden beloofde de minister spoed te betrachten, maar de stations die hij toen noemde zijn nog steeds niet geopend. Maarheeze en Sassenheim gaan binnenkort open, maar is de procedure rondom station Bleizo nu definitief afgerond? Kunnen in Westervoort de schoppen de grond in? De minister maakt graag gebruik van deze term en ik zie graag dat hij die op het spoor van toepassing verklaart. Is het onderzoek naar Zwolle-Zuid en Deventer-Noord al afgerond? Hoe staat het met Groningen Europapark en Assen-Zuid? Ik kan nog wel even doorgaan, maar laten we het voorlopig bij deze houden. Voor station Hengelo Gezondheidspark is inmiddels door de regio subsidie aangevraagd en is de bedieningsgarantie door de regionale vervoerder geregeld. Kan de minister voor 1 mei duidelijkheid geven over de toekenning, zodat het station in mei 2011 open kan gaan?

Dan de financiering. Hoe zit het in 2010 met de besteding van het geld voor de kleine stations? De afgelopen jaren bleef heel veel geld op de

plank liggen. Zuid-Holland maakt zich zorgen omdat de procedures voor regionaal spoor veel sneller lijken te gaan dan die voor het hoofdrailnet. Hoe gaat de minister om met de prioritering van de middelen voor de stations? Een moeilijk punt blijft de bouw van stations op drukke trajecten, omdat de aanpassing van de infrastructuur te veel kost. Als er een nieuwe woonwijk wordt aangelegd, wordt er vaak ook een nieuwe aansluiting op de snelweg gemaakt, terwijl wij allen weten dat aansluiting op het ov nog veel belangrijker is. Ik denk in het kader van mijn initiatiefnota vooral aan het spoor.

Ik lees een cryptisch verhaal van de minister over de projectkosten en prioriteiten van bijkomende infrastructuur. Kan dat niet simpeler? Inhaalsporen moeten niet ten laste komen van een stationsproject. Als een station na onderzoek goed scoort, moet het er gewoon komen en moet niet eerst een nieuwe afweging nodig zijn om ook nog geld te vinden voor een inhaalspoor. Als het spoor erbij hoort, hoort de infrastructuur er ook bij.

Verschillende gemeenten vragen of het budget voor nieuwe stations ook gebruikt kan worden voor de verplaatsing van stations. Dat lijkt mij redelijk als het nieuwe reizigers oplevert. Hoe gaat de minister daarmee om? Ik noem station Nijverdal.

Tot slot de corridorbenadering. Ik stel in mijn initiatiefnota voor, corridors als geheel te benaderen en aan te pakken door meerdere haltes tegelijk te bouwen, waardoor het draagvlak voor een sprinter kan worden vergroot. Dat is natuurlijk niet altijd mogelijk, maar een analyse van de hele corridor bij het plannen van een nieuw station zou wel op zijn plaats zijn. Er kan dan ook gekeken worden naar het gehele mobiliteitssysteem en de ruimtelijke ordening. Om daar maar eens vorm aan te geven, heb ik als vingeroefening een spoorlijn uitgewerkt. Graag overhandig ik, via de voorzitter, de minister het eerste exemplaar van mijn notitie Bollen-sprinter, nieuwe impuls voor spoorvervoer in Noord-Holland.¹

Mevrouw **Neppérus** (VVD): Voorzitter. In de eerste plaats spreek ik waardering uit aan het adres van de heer Cramer voor al het werk dat hij heeft gedaan. Ik weet dat hij iets heeft met treinen en dan is het mooi als er zo'n notitie uitkomt.

Dan kom ik bij de normen voor stations. Wij hebben altijd gewerkt met het criterium 1000 nieuwe in- en uitstappers. Als je de ervaringen zo leest, is dat aantal vaak moeilijk haalbaar. Ik kan mij best voorstellen dat de vraag rijst of die norm zo strikt moet worden gehanteerd. Er moet natuurlijk wel voldoende aanbod zijn. Elk station dat erbij komt, betekent wel dat de reis van A naar B langer duurt. Dat aspect mis ik in de stukken. Kan de minister daar nader op ingaan? Het lijkt mij goed om regelmatig na te gaan wat de praktijk is bij alle stations en om dat van tevoren goed uit te zoeken, voordat daar veel geld aan wordt uitgegeven.

Dan het punt van het station Eijsden. De Kamer heeft daarover een notitie ontvangen. Er waren afspraken gemaakt over een vervangende buslijn. Vrij snel bleek dat de bus veel langer over het traject deed dan was afgesproken. Goed vervoer per bus of tram kan een alternatief zijn voor een trein, maar dan moet het wel goed verlopen. Graag een reactie van de minister.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Voorzitter. Ook namens de PvdA-fractie dank ik de heer Cramer voor het werk dat hij heeft verricht.

Wij zijn heel tevreden met het schrappen van de rigide norm van 1000 in- en uitstappers, waardoor de discussie over de berekening van het aantal in- en uitstappers kan stoppen. Op deze manier wordt beter gekeken naar de potentie van stations.

Mijn fractie heeft een aantal vragen. Een bedrag van 6,3 mln. per station lijkt vrij veel. Kan de minister aangeven of de meeste stations in de afgelopen periode met dit bedrag aangelegd konden worden? Moet de

¹ Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt van de Tweede Kamer der Staten-Generaal.

grens omhoog of kan die naar beneden? Hoeveel stations worden er momenteel aangevraagd? Hoe lang kunnen we vooruit met het bedrag van 62 mln. dat thans gereserveerd is? Is het: wie het eerst komt, wie het eerst maalt? Of wordt rekening gehouden met nationale ambities, bijvoorbeeld een hoogwaardig ov-netwerk in de Randstad? Het is logisch dat de overeenstemming tussen initiatiefnemer, de regionale overheid, en de vervoerder – NS of een regionale vervoerder – het criterium wordt. Met name bij de regionale vervoerder lijkt het soepel te gaan.

Naar wie kan de initiatiefnemer dan toestappen, gesteld dat NS en initiatiefnemer er niet uitkomen? Neemt de minister dan een besluit? De vervoerder bepaalt in overleg met de regionale overheid of er een station komt, maar uiteindelijk moet ProRail de beslissing nemen. Dat is op zichzelf logisch, want ProRail gaat het station beheren. In hoeverre kan ProRail een station nog tegenhouden of vertragen als de vervoerder en de initiatiefnemer er uit zijn? Hoe snel verloopt de aanleg van een station in de praktijk? Wij krijgen berichten uit Hengelo dat men met smart zit te wachten op een beslissing over de aanvraag voor het nieuwe station Gezondheidspark. Kan de minister toelichten hoe snel die procedure verloopt? Hoe lang duurt de periode tussen het moment van de aanvraag en het moment waarop de eerste spade de grond ingaat? Kan de minister toezeggen dat Hengelo in het geval van station Gezondheidspark voor 1 mei van dit jaar duidelijkheid krijgt?

Een belangrijk punt is de potentie die nieuwbouwwijken, groeikernen hebben. Juist daar zou de aanleg van nieuwe stations overwogen moeten worden. Uit de notitie van de ChristenUnie kwam het voorbeeld van Houten Castellum naar voren. Hierbij is het uitgangspunt dat het station open moet als twee derde van de huizen is gebouwd. Is dat bij alle stations het geval? Wat ons betreft moet het uitgangspunt het aantal bewoners zijn. Het is cruciaal om in een zo vroeg mogelijk stadium een station met een goede dienstregeling aan te bieden, zodat mensen geen tweede auto kopen. Is de minister dat met ons eens? Gaat hij ervoor zorgen dat die stations zo snel mogelijk worden geopend? Denkt hij dat deze beleidswijziging voldoende gewaarborgd wordt? Kan hij toelichten waarom?

Een station kan ook een heel belangrijke transferiumfunctie hebben voor een specifieke regio, bijvoorbeeld Veenendaal-De Klomp, of als poort richting de grote stad, bijvoorbeeld Amsterdam-Slotervaart. Welke potentiële transferia zijn er op dit moment en hoe kunnen we die verder ontwikkelen? Kan de minister dit punt meenemen in de Visie Regionaal OV, in relatie tot multi-modale knooppunten, die in de zomer van 2010 of wellicht iets later aan de Kamer wordt toegezonden?

Geldt de regeling ook voor te verplaatsen stations? Nijverdal heeft 4 mln. gekregen. Kan de gemeente nog aanspraak maken op 2,3 mln.? Zij heeft daar heel goede plannen voor.

Tot slot vraag ik aandacht voor station Bleizo. Dit is het voorbeeld van een nieuw station dat een belangrijke rol gaat vervullen in een hoogwaardig ov-netwerk. Het ligt op het kruispunt van Randstadrail en de spoorlijn Den Haag-Gouda. De trein komt daar samen met de verlengde Oosterheemlijn en de bus. In december 2007 is toegezegd dat de bouw van het station wordt versneld. De PvdA-fractie gaat ervan uit dat de minister het belang van dit station nog steeds onderkent. Wat is de stand van zaken?

De heer **Van Leeuwen** (SP): Voorzitter. Laat ik eens beginnen met een compliment. De minister durft het criterium van 1000 nieuwe instappers los te laten om nieuwe stations aan te leggen. Dat kan een mooi winstpunt zijn en dat kan leiden tot toename van het gebruik van openbaar vervoer, maar wij zouden de SP niet zijn als wij daar geen kritische vragen en opmerkingen over hadden.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Ik dacht al: wat saai!

De heer **Van Leeuwen** (SP): Zo, we zijn weer thuis. Er is namelijk wel een criterium voor in de plaats gekomen: overeenstemming tussen de initiatiefnemer en de vervoerder. Een stationsproject is subsidiabel als alle projectkosten, inclusief de subsidie, zijn gedekt.

De SP maakt zich zorgen over de machtspositie van de NS. Om te komen tot een besluit over de aanleg van een nieuw station wordt de bedieningsgarantie die de NS aangeeft doorslaggevend. Is het nu aan de NS om te bepalen of er nieuwe stations komen of niet?

Ik opende met het optimistische toekomstbeeld dat het loslaten van het criterium van 1000 in- en uitstappers kan leiden tot een toename van het aantal stations. Kan de minister dit optimisme bevestigen? Volgens mij is het nog steeds de minister die beslist en de NS die uitvoert.

We hebben al eerder gezien dat de NS een dominante positie heeft: bij station Amsterdam Watergraafsmeer, vanwege de gebiedsontwikkeling, en bij de sleutelprojecten. De NS is zo langzamerhand een vastgoedonderneming die met treintjes speelt. De vastgoedtak NS Poort is de zesde projectontwikkelaar van het land, met veel strategische grondeigendommen in stedelijk gebied, dus een hoop ontwikkelingsrechten en een stevige machtspositie. Atelier Zuidvleugel heeft eens voorgerekend dat er in het kader van de stedenbaan op grond van de bestaande stations een ontwikkelingsruimte is voor een stad zo groot als Delft en Voorschoten samen. Dat lijkt mij goed voor het openhouden van het Groene Hart. Ruimtelijke ordening en openbaar vervoer kunnen heel goed samenhangen. Sterker, infrastructuur is door de eeuwen heen een ordenend principe bij de ruimtelijke inrichting van ons land geweest. In dat verband vraag ik de minister hoe het staat met de nieuw geplande stations en hoe het zit met het meewegen door de NS van de ontwikkelingsmogelijkheden voor het afgeven van de bedieningsgarantie. Bestaat daar een relatie tussen?

Een ander voorbeeld van de dominante positie van de NS deed zich voor bij station Maarheeze. Dat ging over de populaire busverbinding 173 die zou moeten verdwijnen. Ik ben blij te lezen dat dit allemaal niet met het mes op de keel is gebeurd, maar dat de invloed van de NS verder reikt dan het spoor is voor de SP toch een duidelijk signaal dat de minister vooral de regie moet houden. De vraag is of hij die dan ook gaat nemen. Het Samenwerkingsverband Regio Eindhoven heeft een financiële garantie afgegeven voor 1050 reizigers per dag. Is dit een onderdeel van het afgeven van de bedieningsgarantie? Hoe verhoudt dit zich tot het loslaten van het criterium van 1000 nieuwe reizigers? Graag een reactie. Bijna een jaar geleden hebben wij gevraagd of het niet beter is om bij Westervoort een inhaalspoor aan te leggen. Er is sprake van een overbelastverklaring. De ICE kan vanwege het soms achter een boemeltreintje aanrijden toch niet doorrazen. Een jaar geleden deed de minister daar nog moeilijk over, omdat er volgens hem geen dienstregelingplan van Syntus voor dat traject zou zijn, terwijl ProRail dat wel degelijk had. Wat is de stand van zaken nu? In de brief stond niets over een inhaalspoor bij Westervoort. Is de minister bereid, dit alsnog te onderzoeken? Voor Westervoort is de planning eind 2011. De gemeente vreest een vertraging van het proces omdat de grondoverdracht van NS Poort naar de gemeente maar niet op wil schieten. Graag hoor ik van de minister hoe hij op dit gebied invulling geeft aan de regierol. Er is al iets voor in de plaats gekomen.

Over station Emmen-Bargeres krijg ik graag meer duidelijkheid. Het is nog steeds een geliefd station. Het moet plaatsmaken voor een station in een ruim opgezette wijk. Wij waren altijd voor eerst bewegen en dan bouwen, maar waarom moet dit ten koste gaan van een bestaand station? Klopt het dat er door het ene te sluiten en het andere te openen meer reizigers

komen? Wij wachten het onderzoek dat de minister daarnaar instelt af. De minister moet daarover wel snel duidelijkheid geven. Tot slot nog een opmerking over station Eijsden. De minister is daar net bij de behandeling van het VAO over de initiatiefnota op ingegaan. Cruciaal is voor ons het punt dat de minister ook aangeeft, namelijk de verhouding tussen de regio waar dat geregeld moet worden en zijn regiefunctie als systeemverantwoordelijke van het openbaar vervoer.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Voorzitter. Het zal niemand verbazen dat GroenLinks het bouwen van nieuwe stations ziet als een cruciale schakel in het verbeteren van ons spoorwegnet. Dat juicht zij natuurlijk van harte toe. Naast het aanleggen van inhaalspoor, spoorverdubbelingen waar nodig en de aanleg van langere perrons zijn ook nieuwe stations broodnodig om meer mensen de trein in te krijgen en de ambities die wij hebben voor groei op het spoor ook echt te halen. Niet voor niets trekt GroenLinks in haar verkiezingsprogramma elk jaar 875 mln. extra uit voor verbeteringen aan het openbaar vervoer, meer dan andere partijen. De beleidsbrief van de minister over de aanleg van nieuwe stations bevat een paar goede elementen. Laat ik ook maar positief beginnen, want ik weet dat de minister daar dol op is. Maar dan moet hij wel opletten! De fractie van GroenLinks is blij dat de oude vaste regel dat 1000 nieuwe in- en uitstappers nodig zijn voor de bouw van een nieuw station van tafel is. Voor een plattelandsgemeente kan dat aantal net te veel zijn en voor een extra station in een grote stad net wat te weinig. Het is beter om het criterium te hanteren of er een kostendekkende exploitatie te vinden is. Ook ik heb wat vragen. De minister trekt per station maximaal 6,3 mln. uit. Mijn collega Cramer constateerde vorig jaar in zijn initiatiefnota dat dit bedrag aan de lage kant is, zeker als er omwille van de spoorveiligheid dure aanpassingen nodig zijn aan het spoor. Daar draait de regio dan voor op. Kan de minister dat bedrag onderbouwen? Ik begrijp dat er nog 62 mln. in die pot zit. Het lijkt wel of de minister dat bedrag door tien heeft gedeeld. Ik kan mij niet voorstellen dat het zo gemakkelijk gaat. Is dat nu simpel boekhouden of is dat bedrag onderbouwd? Graag opheldering daarover.

Dan kom ik bij de rol van de NS en ProRail in deze kwesties. In de beleidsbrief schrijft de minister dat er een mooie garantie in het systeem is ingebouwd, omdat pas tot subsidieverstrekking wordt overgegaan als de NS heeft aangegeven daadwerkelijk bij een nieuw station te gaan stoppen. Ik begrijp dit wel uit het perspectief van de minister, maar legt hij op die manier niet te veel macht bij de NS? Via de bedieningsgarantie heeft de NS dan een soort veto. Ik ben er niet helemaal gerust op dat de NS dan toch blijft kijken naar het aantal reizigers op korte termijn. Wegen de perspectieven op de langere termijn wel op een juiste manier mee? Welke rol speelt de minister in dit spel, bijvoorbeeld in de niet denkbeeldige situatie dat een gemeente een station wil toevoegen aan het hoofdwegennet en de NS niet meteen dolenthousiast is? Graag een reactie daarop.

Dan het punt van station Emmen-Bargeres. Nieuwe stations bouwen is natuurlijk prachtig, maar dan moeten we niet zo onverstandig zijn om dat ten koste te laten gaan van een bestaand station. Dat dreigt te gebeuren bij Emmen. Er komt een mooi station Emmen-Zuid, maar Emmen-Bargeres, anderhalve kilometer verderop, dreigt te worden gesloten. Ik noem dat het kind met het badwater weggooien. Mijn collega's van SP en ChristenUnie hebben ook aandacht voor dit station gevraagd. Zelf stelde ik er pas nog Kamervragen over. De minister wast zijn handen in onschuld en zegt dat het een provinciale aangelegenheid is. In mijn ogen is het iets ingewikkelder dan dat. De minister gaat toch niet lijdzaam toekijken hoe de regels in Drenthe met voeten getreden worden? Zo ken ik de minister helemaal niet. Minister, bent u nu al aan het verslappen? Ik mag het toch niet hopen. Juist die omstreden norm van 1000 nieuwe in- en uitstappers

was de reden waarom Emmen-Bargeres dicht zou moeten, namelijk ten behoeve van Emmen-Zuid. Maar hoera, die norm bestaat niet meer, zeg ik en zeggen mijn collega's. Dan moet Emmen-Bargeres toch de kans krijgen, zichzelf te bewijzen?

Ook wat de procedure betreft kan de minister niet de schouders ophalen. Hij is verantwoordelijk voor de Wet personenvervoer 2000. Deze is door de provincie met voeten getreden, want zij heeft nooit een advies over het sluiten van Emmen-Bargeres aan de consumentenorganisaties gevraagd en dat moet wel. In antwoorden op mijn Kamervragen suggereert de minister dat de provincie vindt van wel. Ik zou graag willen weten wat de minister vindt. Daar komt bij dat Emmen-Zuid nog niet bestaat. Ik ben ervoor dat als er nieuwe woonwijken worden aangelegd, ook de ov-ontsluiting zo snel mogelijk wordt ingevoegd, maar er zijn geluiden dat het aantal reizigers achteruit gaat kachelen als Emmen-Bargeres sluit ten behoeve van Emmen-Zuid. Het gebied bij Emmen-Zuid is vrij kaal. Het is een beetje te vergelijken met Blauwestad in Groningen. Dat zegt niet iedereen iets, maar sommigen wel. Ik vind het geen goed idee om Emmen-Bargeres te sluiten en ik doe een beroep op het gezonde verstand van de minister in deze kwestie.

Wegens andere verplichtingen was ik niet aanwezig bij de behandeling van de initiatiefnota van de heer Cramer. Ik zat bij een algemeen overleg over de problemen van zelfstandigen zonder personeel. Dat moet ook gebeuren, dus ik stel mijn vraag toch maar gewoon. Ik was ook bij de overhandiging van de petitie afgelopen dinsdag over station Eijsden en ik heb beloofd om daar aandacht voor te vragen. In 2007 is station Eijsden op proef dichtgegaan omdat de internationale trein tussen Maastricht en Luik er niet kon stoppen omdat deze te lang is. De bewoners van Eijsden wilden hun treinstation zo zoetjesaan wel terug en daar hebben zij gewoon gelijk in. Ik vraag de minister te onderzoeken welke van hun suggesties daarvoor bruikbaar zijn. Wellicht kan de Belgische boemel er stoppen of kan de trein die nu stopt in Maastricht Randwyck een stukje doorrijden. Graag een reactie van de minister.

De heer **Eski** (CDA): Voorzitter. De meeste punten zijn al genoemd. Dat is het nadeel als je de laatste in de rij bent. Het criterium van 1000 nieuwe in- en uitstappers is ook voor de CDA-fractie geen dogma. Wij zijn blij dat de minister dat heeft vastgelegd in zijn beleidsbrief. De minister geeft pas subsidie voor een nieuw station als de NS een bedieningsgarantie afgeeft. Daarmee beslist in feite niet de minister maar de NS over de vraag of er een nieuw station komt. Vindt de minister dat wenselijk? Even verderop staat dat in de huidige concessie wel deze verplichting is opgenomen. Hoe zit dat? Wie beslist er uiteindelijk over de komst van een nieuw station? Mijn voorganger Jan Mastwijk had de goede gewoonte om zich bij elke brief af te vragen wat de betekenis is voor de ambitie van 5% groei op het spoor per jaar. In de brief geeft de minister aan dat de harde eis van 1000 nieuwe in- en uitstappers wordt losgelaten in ruil voor kwalitatieve criteria. Het is mij niet duidelijk of dit betekent dat stations bij minder passagiers in aanmerking komen, zoals mijn collega Cramer heeft bedoeld.

Kan de minister voor 1 mei duidelijkheid scheppen, op basis van de nieuwe kwalitatieve criteria, over station Hengelo Gezondheidspark? Wij hopen natuurlijk op een positief besluit.

Natuurlijk geldt ook voor ons het uitgangspunt «eerst bewegen en dan bouwen». Als een nieuwbouwproject wordt gebouwd, moet eerst het ov aanwezig zijn voordat de bewoners komen. Daarover is de brief van de minister vaag. Is dit een onderdeel van de kwalitatieve criteria? Zo ja, hoe dan?

De minister schrijft dat aanpassingen aan de infrastructuur, als die nodig zijn voor het realiseren van nieuwe stations, bij de kosten van het nieuwe station worden gerekend. Voor station Sassenheim lijkt dat niet recht-

vaardig. Als je hier een nieuw station wilt maken is een extra set wissels noodzakelijk, maar dat is hier sowieso geen overbodige luxe. Bij verstoringen op het lange stuk tussen Leiden en Schiphol kun je anders geen kant op. Worden de kosten van deze wissels toch helemaal ten laste van het station gebracht?

Kan de minister aangeven hoe de kosten voor een basaal nieuw station in Nederland zich verhouden tot de kosten voor een nieuw station in onze buurlanden? Ik heb begrepen dat de stations aan de lijnen Enschede-Gronau – ik hoop dat ik het goed uitspreek – en Heerlen-Aachen voor een prikje zijn gebouwd en dat Nederlanders dat nooit zo goedkoop hadden kunnen doen, omdat wij alles te mooi willen hebben. Kan de minister daarop reageren?

We kunnen het natuurlijk niet hebben over nieuwe stations zonder de situatie in Emmen te noemen. Hier wordt midden in de polder een nieuw station gebouwd. Er zijn volop mooie plannen voor de weilanden rondom dit nieuwe station, maar het is de vraag in hoeverre die uitgevoerd zullen worden. Ik heb begrepen dat de vraag naar huizen en kantoren de laatste tijd niet meer is wat het was. Dat kan ook zo maar effect hebben op Emmen-Zuid. Gelukkig hebben Emmenaren nog een ander station, Emmen-Bargeres, dat middenin de bebouwde kom ligt en dat vanuit grote delen van Emmen gemakkelijk te bereiken is. Toch zal dat station volgens de plannen gesloten worden. Volgens de NS is het niet mogelijk om beide stations, Emmen-Zuid en Emmen-Bargeres, te bedienen, omdat dit niet in de dienstregeling past. Dat vindt de CDA-fractie niet zo handig. Er is een station dat vrij goed gebruikt wordt en dat wordt tegen de zin van de huidige bewoners ingeruild voor een nieuw station. Het zou zonde zijn als station Emmen-Bargeres gesloopt wordt en als een nieuwe vervoerder over drie jaar zegt: ik had daar best willen stoppen maar het station is weg. Kan de minister in ieder geval toezeggen dat station Emmen-Bargeres in stand wordt gehouden zolang de nieuwe vervoerders daarover nog geen definitief besluit hebben genomen?

Tot slot vraag ik de minister hoe het staat met de voortgang van het nieuwe station Bleizo.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Begrijp ik goed dat de CDA-fractie vindt dat station Emmen-Bargeres open moet blijven en dat het zeker niet gesloten mag worden ten behoeve van het nieuwe station Emmen-Zuid? Kiest hij voor beide stations naast elkaar of alleen voor het openhouden van Emmen-Bargeres? Dat is mij niet geheel duidelijk.

De heer **Eski** (CDA): Ik heb de minister net de vraag voorgelegd of hij kan toezeggen dat station Emmen-Bargeres in ieder geval de komende drie jaar in stand wordt gehouden totdat er meer duidelijkheid is.

De **voorzitter**: Dan is hiermee de bijdrage van de Kamer in eerste termijn afgerond. Ik geef het woord aan de minister.

Minister **Eurlings**: Voorzitter. Ik dank de leden van de commissie voor Verkeer en Waterstaat voor hun bijdrage in eerste termijn. Ook dank voor het initiatief vanuit deze commissie. Het is van groot belang dat wij met veel aandacht kijken naar het vraagstuk van nieuwe stations. Dat is van belang omdat het een belangrijke factor kan zijn voor de groeiambitie op het spoor. De heer Eski zei terecht dat de heer Mastwijk dat bij elk debat noemde. Dat deed hij terecht. Deze factor versterkt ook de positie en aantrekkelijkheid van het openbaar vervoer als zodanig. Het maakt voor mensen gigantisch veel uit of zij een station in hun buurt hebben. Pas dan wordt het openbaar vervoer vaak een reëel alternatief voor de auto. Ik ben blij met de aandacht voor stations. Wij hebben hier de laatste drieënhalve jaar menig debat over mogen voeren, bijvoorbeeld naar aanleiding van de initiatiefnota van de heer Cramer, waarvoor ik hem nogmaals compli-

menteer. Het grote aantal moties dat in het verleden is ingediend, geeft blijk van de bijzondere aandacht van deze Kamercommissie voor dit onderwerp.

Ook ik heb mijn best gedaan op dit dossier en ik ben blij dat ik kan constateren dat er een behoorlijk aantal ontwikkelingen is geweest. Ik zal er kort een aantal noemen. In het projectenboek MIRT is een projectblad kleine stations opgenomen op uitdrukkelijk verzoek van de Kamer. ProRail verricht nu standaard onderzoek naar reiscompenserende maatregelen. Er is een aantal nieuwe stations bijgekomen, onder andere de stations Sassenheim en Maarheze. De norm van 1000 nieuwe in- en uitstappers is geëvalueerd. Sinds het jaar 2000 zijn intussen 28 nieuwe stations aan het spoor toegevoegd, waarvan 18 met rijksbijdrage. De komende jaren komen er meer stations bij. We verrichten thans projectstudies naar een tiental potentiële stations, exclusief de stations die worden toegevoegd vanwege de projecten Rijn-Gouwelijn en Merwede-Lingelijn.

Vandaag spreken wij over de beleidsbrief nieuwe stations, die ik op 4 december 2009 aan de Kamer heb gestuurd. Ik heb gepoogd met deze beleidsbrief recht te doen aan hetgeen de Kamer en ik besproken hebben tijdens het algemeen overleg van 10 juni 2009 naar aanleiding van de initiatiefnota van de heer Cramer getiteld «Nieuwe stations, nieuwe passagiers». Het doel van de beleidsbrief is om de komende tijd meer stations te realiseren. Het is eenvoudiger geworden met subsidie van het Rijk de aanleg van de stations gefinancierd te krijgen. Ik vind dat in de beleidsbrief de maatschappelijke relevantie van de projecten in aanleg op een evenwichtige manier is verwoord, maar ik zeg daar direct bij: niet tegen elke prijs. We moeten met elkaar de balans op blijven maken. Wat kost het en wat levert het op? Dat betreft zowel kosten en baten voor het station zelf, maar ook van het station in het totale netwerk. We zijn niet goed bezig als er voor het station zelf enige winst is, terwijl juist afgezet tegen het geheel veel verlies wordt geleden doordat een grote verbinding minder aantrekkelijk wordt.

Ik heb met overtuiging de in- en uitstapnorm geschrapt. Zoals mevrouw Van Gent stelde, is maatwerk nodig omdat voor het platteland andere normen gelden dan voor de grote stad. Ik ben gevoelig voor de argumenten uit deze commissie, maar ik ken ook mijn eigen geschiedenis. Ik stond ooit mensen te turven, omdat de Nederlandse Spoorwegen in mijn eigen gemeente twee van de drie stations wilde schrappen. Dan komt de bevolking in het geweer. We gingen turven en meten om maar aan te tonen dat we toch net boven die norm kwamen. Die stations zijn nog open, maar het blijft vreemd dat veel minder de vraag van de maatschappelijke relevantie een rol speelt, de brede relevantie van een station. Het is vreemd dat net op zo'n vlijmscherpe norm wordt afgerekend. Dus ik heb die met overtuiging geschrapt. Maar als je het over een balans hebt, moet je wel iets hebben van een weging. Het kan niet altijd zo maar zijn van «hop, we leggen het daar». Dan betaal je je blauw aan stations, vraag je je te weinig af wat de stations aan vervoerswaarde opleveren en vraag je je helemaal niet meer af of het openbaar vervoer aan aantrekkelijkheid verliest als je om de twee kilometer stopt. Dan verlies je misschien die grote stroom reizigers die dan weer in hun automobiel stappen. Om die reden spreken wij nog wel van een gemaximeerde rijksbijdrage, van de noodzaak dat inpassing in de dienstregeling mogelijk is en dat er een bedieningsgarantie is. Anders heb je een station waar geen trein stopt. Daar schieten we ook niet echt iets mee op.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Ik was van plan om nog even te wachten met een interruptie, maar de minister komt nu voor de tweede keer terug op de aantrekkelijkheid van de lijnen. We hebben in dit huis vaker gesproken over sneller materieel, hogere topsnelheid, uitgesteld remmen, gelijkvloers in- en uitstappen voor gehandicapten. Daardoor verbeteren de in- en uitstaptijden aanmerkelijk. Dat kan een zwaar dempend effect

hebben op de vertragingen die een aantal nieuwe stations kunnen opleveren. Voordat de stelling dat ieder nieuw station een probleem oplevert een eigen leven gaat leiden, lijkt het mij beter om op basis van de kans op problemen te redeneren. Is de minister dat met mij eens?.

Minister **Eurlings**: Dat ben ik zeer met de heer Cramer eens. Wij zitten hier omdat wij nieuwe stations een kans willen geven. Mijn insteek is zeer positief, maar het blijft altijd de vraag wat je extra wilt met snellere treinen ten opzichte van de situatie waarin de treinen tussen de grote stations waren blijven rijden. Een dergelijke afweging zal altijd plaatsvinden. Wij hebben er bijvoorbeeld voor gekozen om het intercystation bij Hoogeveen te handhaven, maar daarbij speelde wel de discussie wat dat betekent voor de grote lijn naar Groningen. Dus die afweging zul je altijd met elkaar moeten maken. Je zult je altijd moeten afvragen of het station wordt bediend. Wanneer je dat wilt afdwingen, moet je betalen. Mijn punt is dat wij die afweging in alle openheid en bewust met elkaar moeten maken wanneer belangen met elkaar schuren. Ik heb wat dat betreft goede ervaringen opgedaan met de Kamer. Daarom is het belangrijk dat er nog sprake is van een maximering van het bedrag en moeten we ons altijd afvragen of er wel een trein zal stoppen bij het nieuwe station en, zo niet, onder welke voorwaarden dat wel het geval zal zijn. Dat is de diepere discussie die hier speelt. Nogmaals, de grondhouding is positief. Wij willen meer nieuwe stations en daarom ben ik zo positief over het initiatief van de heer Cramer.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Ik deel de opvatting van de minister. Ik ben blij met zijn reactie. Zonder dat daar nu uitgebreid over gediscussieerd hoeft te worden, wil ik benadrukken dat ik er voortdurend voor pleit om altijd naar de sporeninfrastructuur te kijken op het moment dat de infrastructuur met stations wordt uitgebreid. Ik denk aan inhaalsporen om met snellere treinen de stoptreinen in te kunnen halen. Het is altijd een dubbele discussie. Nieuwe stations kunnen er alleen komen als ook het systeem verbeterd wordt.

Minister **Eurlings**: Ik ben het gewoon met de heer Cramer eens. Dat is precies de benadering. Het is bekend dat niet alleen stations op het hoofdnet gesubsidieerd kunnen worden. Vanwege het schrappen van de reizigersnorm komt subsidie nu ook veel meer binnen bereik van nieuwe initiatieven voor stations aan gedecentraliseerde lijnen. Ook dat is van groot belang. Voorzitter. Ik zal nu ingaan op de gestelde vragen. Ik heb zojuist gezegd dat instapnorm en bedieningsgarantie moeten worden gezien in het licht van het complex dat de heer Cramer ook heeft geschetst. Ik vind het van belang om erop te wijzen dat de grondhouding positief is. Als wij het mogelijk kunnen maken en wij problemen kunnen vermijden of mitigeren, staan wij in principe positief tegenover een nieuw station. De norm is echt geschrapt, zeg ik tegen de heer Van Leeuwen en anderen. De NS zal wel onderzoeken of een nieuw station in te passen is in de bedrijfsvoering. Gesteld dat er problemen zijn – ik verwijs naar de eerdere discussie over Hoogeveen – dan zal de Kamer daar expliciet over moeten spreken. Geldt dan «voor wat hoort wat»? Moet er iets extra's gebeuren, uitgaande van de afspraken die met de NS in die grote concessie gemaakt zijn? Nogmaals, wij staan daar met een positieve grondhouding tegenover. Mevrouw Neppérus zei terecht dat elk nieuw station de reis langer maakt. Dat klopt, maar het maakt de trein ook voller. Om die afweging gaat het nu precies. Dan de nieuwe inventarisatie. De heer Cramer vraagt of ik bereid ben om in de lopende studies, zoals vermeld in het MIRT, ook de kansen voor andere door regio's gewenste stations te onderzoeken, omdat de laatste

brede beoordeling van nieuwe stations alweer tien jaar oud is. Hij wil dat om de paar jaar doen. Ik vind het een terechte vraag, maar ik hoop dat ik hieraan structureel en jaarlijks tegemoetkom door uitvoering te geven aan de motie van de heer Cramer van 25 maart 2008 op stuk nr. 125, ingediend tijdens het VAO LMCH Spoor, door vanaf het MIRT-projectenboek 2009 ieder jaar expliciet in het projectblad kleine stations op deze vraag in te gaan. Dat is niet meer om de vijf of om de tien jaar, maar elk jaar expliciet bekijken: wat staat erop, moet er iets bij? Ieder jaar heeft de Kamer dan de mogelijkheid om die discussie uit-en-te-na te voeren. Dat vind ik beter. De tijd gaat namelijk zo snel, voordat je het weet verlies je kansen als je dat niet jaarlijks aangereikt krijgt. Dat is ook een trigger om jaarlijks te bekijken wat er gebeurd is en om na te gaan of er meer mogelijk is. Verschillende sprekers vragen naar station Bleizo. ProRail heeft planstudiefase 2a afgerond. Die is op 18 december van het vorig jaar aangeboden. Met gemeente, stadsgewest, stadsregio en ProRail is overleg gevoerd over het vervolg van de planstudie. De partijen opteren gezamenlijk voor een vervolg van de planstudie naar het station door het laten verrichten van een projectstudie naar het ontwerp van de integrale ov-knoop Bleizo. Het station zal daar nadrukkelijk deel van uitmaken. De aanbesteding door de regio van deze integrale ontwerpogave moet nog plaatsvinden, maar dat gaat niet lang duren. Dat zal, heeft de regio mij verzekerd, voor de zomer gebeurd zijn. De projectstudie zal uiterlijk begin 2011 worden opgeleverd. De verdere besluitvorming over de realisatie van het station Bleizo is met name afhankelijk van de regionale programmering op het vlak van de regionale ontwikkeling, planning en fasering van regionale infra-investeringen. De aanlegkosten voor de integrale ov-knoop worden voorlopig geraamd op 160 mln. Het ruimtelijke ordeningvraagstuk is sterk verbonden met deze opgave. Daarom wordt het integraal bekeken. Het is een grote ontwikkeling. Dat is de stand van zaken. Er wordt dus hard aan gewerkt, maar juist omdat er een regionale component is binnen een veel bredere component, met een ov-knoop, wordt die integrale projectstudie uitgewerkt. Dat is naar tevredenheid van regio en alle betrokkenen. Het wordt iets groots.

De heer Van Leeuwen vraagt naar de stedenbaan en de nieuw geplande stations. Sassenheim wordt gerealiseerd en over Bleizo zijn wij op dit moment in overleg.

De heer Van Leeuwen vraagt ook of er een balans is tussen de woningbouwplannen en het afgeven van de bedieningsgarantie door de NS. Dat is van belang, want het afgeven van een negatieve bedieningsgarantie, terwijl bekend is dat er heel veel nieuwe woningen bij komen, zal ontwikkelingen in de kiem smoren. Ik kan de vrees wegnemen dat dit misgaat, want de NS beoordeelt het vervoerspotentieel als gevolg van nieuwe woningbouw. Dus op basis van de woningbouwplannen en niet op wat er al staat en bewoond is. Uit het door mij aan de Tweede Kamer toegestuurde evaluatieonderzoek naar de recent geopende nieuwe stations blijkt dit ook. Uit het onderzoek blijkt echter ook dat woningbouwplannen, zeker in deze tijd, regelmatig minder snel worden gerealiseerd dan gepland. Maar goed, als dan in de afweging over de bedieningsgarantie wel het volledige woningbouwplan wordt meegenomen, dan is het een plus om het station te realiseren in plaats van een min.

Velen vragen naar station Westervoort. De Inspectie Verkeer en Waterstaat heeft zich de laatste tijd niet alleen met de luchtvaart beziggehouden, maar ook met deze zaken. Ingestemd is met de locatie Westervoort en ontheffingen zijn verleend. Het station ligt namelijk op een dijk en in een boog. Daarom was dit nodig. Het station maakt onderdeel uit van de ov-knoop op het nieuwe viaduct. Totale investering: 12 mln. Daarvan zal 5 mln. zijn toe te rekenen aan het basisstation. De stadsregio heeft al geld ontvangen via de PDU. De hogere kosten van het basisstation komen met name door de gewijzigde locatiekeuze en door een algehele bouwkosten-

stijging. Dat maakt het moeilijk om de financiering te veranderen. Het is indertijd zo aangevraagd en op basis daarvan is het geld verstrekt. De provincie heeft de lijn Arnhem-Winterswijk aanbesteed en gegund aan Arriva. De stadsregio draagt dit jaar bij aan verbeteringen van de lijn Arnhem-Doetinchem. Het station Westervoort zal gereed kunnen zijn met ingang van 2012. In het overgangsjaar tot de start van de nieuwe concessie in 2013, wanneer met Stadlermaterieel gereden zal worden, zal de spoorwegcapaciteit materieelgebonden worden verdeeld.

De heer Cramer vraagt naar Groningen Europapark. Het probleem hierbij was dat de RO-lijnen buiten het bestemde gebied zouden liggen. Dat probleem is gelukkig opgelost. Nu resteert alleen nog een dekkingsprobleem. In het bestuurlijk overleg Noord-Nederland is voorgesteld om in het kader van de motie-Koopmans 4 mln. te reserveren. Na een positief besluit is de dekking verzekerd en verwacht ik de subsidieaanvraag. Dus ook hier komen de zaken in beweging.

Nu kom ik bij de stations Assen-Zuid en Leeuwarden-Werpsterhoek. ProRail verkent deze stations in opdracht van de regionale overheden. ProRail verkent de vervoerswaarden maar ook de inpassingsmogelijkheden ter plekke. Besluitvorming over de aanleg van deze stations zal plaatsvinden in het kader van het regiospecifieke pakket waarvoor budget is vrijgemaakt uit de Zuiderzeelijngelden. De planning van de gebiedsontwikkeling op deze locaties zal hierbij, zo heeft de regio mij gemeld, mede bepalend zijn.

De heer Cramer, mevrouw Roefs en de heer Eski willen voor 1 mei meer duidelijkheid over station Hengelo Gezondheidspark, aangezien door de regio al subsidie is aangevraagd en de bedieningsgarantie al geregeld is, zodat het station in mei 2011 open kan. Het probleem is dat ik pas een subsidie kan toekennen als ik een subsidieaanvraag van ProRail ontvangen heb. Wij wachten nog steeds op dat verzoek van ProRail aan de regio om vervolgens snel over de realisatie aan de hand van de projectnota te kunnen besluiten. Ik heb in de aanloop naar dit debat nog navraag gedaan. ProRail heeft mij verzekerd dat die projectnota binnenkort gereed is. Het basisstation is naar verwachting, na toetsing aan de criteria uit de brief van 4 december, subsidiabel.

Dan de bekostiging van de inpassingsmaatregelen, inhaalsporen, et cetera. De regering dient, zo werd mij gezegd, inhaalsporen geen onderdeel te laten uitmaken van de projectkosten van nieuwe stations.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Ik heb over het vorige onderwerp een vraag. Ik moest even op mij in laten werken wat de minister nu precies zei over Hengelo Gezondheidspark. Ik constateer dat er kennelijk iets blijft liggen bij ProRail en dat het daarom niet afkomt. Moet ik de opmerking van de minister zo begrijpen?

Minister **Eurlings**: ProRail heeft mij gemeld dat men de laatste hand legt aan de projectnota. Men heeft mij verzekerd dat het subsidiabel zal zijn ingevolge de criteria die in de beleidsbrief van 4 december zijn opgenomen. Dus het komt nu heel snel goed. Ik zal er zelf achteraanjagen, zeg ik toe. Ik heb goed begrepen dat de Kamer snel duidelijkheid wil over de toekenning, zodat het station in mei 2011 open kan. Ik zal mij ervoor inzetten de Kamer nader te berichten over hoe rap dat gaat.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Begrijp ik goed dat de seinen eigenlijk op groen staan, maar dat er alleen nog even gas gegeven moet worden om snel weg te kunnen rijden?

Minister **Eurlings**: Nu spreek ik voor mijn beurt, want ik moet normaal gesproken de zaken netjes afwachten, maar ik zeg gewoon ja. Laten we er maar niet omheen draaien, daar schieten we niets mee op. De directeur

Spoor zegt mij nu dat er deze week nog overleg over is. Ik zal de Kamer daar snel over berichten.

Ik had het over de bekostiging van de inpassingsmaatregelen. Velen vragen of de kosten voor inhaalsporen niet buiten het budget voor het station moeten vallen. Ik sluit mij graag aan bij de opmerkingen dat passeersporen veel vaker standaard zouden moeten zijn. Wanneer je hard kunt maken dat er een passeerspoor moet komen puur om een nieuw station mogelijk te maken, is het reëel om dit in de som mee te nemen. Naar aanleiding van de motie-Cramer van 25 maart 2008 wordt standaard de effectiviteit van inhaalsporen onderzocht en afgewogen tegen andere mogelijke reistijdcompenserende maatregelen. Als het echt niet mogelijk blijkt om de eventuele kosten voor infrastructuur te dekken binnen de subsidie voor het nieuwe station, kan alsnog de afweging plaatsvinden om dit elders binnen de begroting te dekken. Dat is het voordeel van de huidige benadering, die minder lineair is dan dat gedoe met de 1000 in- en uitstappers. Er wordt in debat met de Kamer nagegaan of wij het waard vinden om dit te doen. Als het inhaalspoor er sowieso moet komen, moeten we het buiten de bekostiging van het station houden, maar als het puur bedoeld is om het station aantrekkelijker te maken, valt het onder de bekostiging van het station. Maar zelfs in het laatste geval kunnen wij nog met elkaar het gesprek aangaan over de financiering van de inhaalsporen. Dus ook hier bestaat weer maximale ruimte.

De heer **Van Leeuwen** (SP): Kan de minister dit concreet maken in het geval van Westervoort? Bij Westervoort is het inhaalspoor niet bedoeld om het station mogelijk te maken, want dat station komt er. Hoe gaat het daar?

Minister **Eurlings**: Ik kom daar dadelijk op terug, omdat ik eerst wil weten wat daarover is afgesproken.

De heer Cramer stelde voor om spoorcorridors geheel aan te pakken door meerdere haltes tegelijk te bouwen, waardoor het draagvlak voor een sprinter vergroot kan worden. Dan doen we het ineens en is de kans groter dat de NS hemelhoch jauchzend is om bedieningsgaranties af te geven. Het is niet altijd mogelijk, maar analyse van de hele corridor bij plannen voor een nieuw station zou wel op zijn plaats zijn, ook al omdat er gekeken kan worden naar het hele mobiliteitsstelsel en naar de ruimtelijke ordening. Dat heeft extra toegevoegde waarde als het gaat om marketing. Dus ik sta daar positief tegenover. Ik kan toezeggen dat een corridorsgewijze analyse nu al het uitgangspunt is in het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer. De analyse in het kader van het PHS is breed opgezet. In overleg met de regio worden ook andere mogelijkheden onderzocht om nieuwe stations in te passen in de dienstregeling. Zo de Kamer wil, kan ik er later schriftelijk op ingaan hoe wij de corridorgedachte verder kunnen uitbouwen. Bij het PHS is het nu al uitgangspunt en het is steeds meer de beleidslijn. Het kan niet altijd, want het zou ook remmend kunnen werken op de bouw van een individueel station, maar ik vind wel dat altijd naar de meerwaarde van de corridorbenadering moet worden gekeken.

Over de 6,3 mln. hoor ik verschillende geluiden. Sommigen zeggen dat je daarmee vrij veel kunt doen en anderen vragen zich af of het niet wat aan de dure kant is. «Deutschland is billiger» begrijp ik van de heer Eski, omdat hij Heerlen-Aken noemde. Het is eigenlijk altijd hetzelfde met normen. Kijk, als een norm zou betekenen dat een station nooit kan worden gebouwd of altijd kan worden gebouwd, is het een waardeloze norm. Een norm moet altijd iets van scherpte in zich hebben. Maak het mogelijk, maar druk mensen er wel met de neus op dat er niet al te veel tierelantijntjes omheen moeten komen, want dan wordt het onbetaalbaar. Niet alle basisstations kunnen voor dit bedrag worden gerealiseerd. De subsidie aan ProRail betreft de gemaximeerde rijksbijdrage voor de

bekostiging van het basisstation. Voor zover deze niet toereikend is, wordt verwacht dat de initiatiefnemer de businesscasus verder sluit. Om de projectkosten te bekostigen, is het van belang dat iedere partij naar rato zijn financiële bijdrage levert. Waar is dat op gebaseerd? Mevrouw Van Gent vroeg of het een tiende is van wat er nog staat. Dat is handig gerekend, maar dat is absoluut niet het geval. De 6,3 mln. is een gevolg van de Nota basisstation uit 2005. Die nota is door mijn ambtsvoorganger met de Kamer besproken. Sindsdien is dat bedrag geïndexeerd, anders zou het reële bedrag ieder jaar verder wegzakken. In die nota is vastgelegd welke functionaliteiten in en om een station zouden moeten worden geboden. Dus het rekensommetje is gemaakt. Het bedrag is naar de huidige waarde 6,3 mln. Het is een normbedrag dat genoeg zou moeten zijn. Maar het blijft soms scherp en dan kom je met een regio in gesprek. Dat hoeft op zichzelf niet gek te zijn, alleen al om te voorkomen dat het beeld ontstaat dat de heer Eski schetst over Aken. Ik heb eerder wel eens gezegd dat, zeker in een tijd van heroverwegingen, de vraag relevant is hoe duur een stuk infrastructuur over de grens in vergelijking met hetzelfde stuk in ons land is. We moeten af en toe checken of we goed bezig zijn of dat we doorslaan naar een van de twee kanten.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Ik ben altijd erg voor checken, maar ook mijn collega Cramer vroeg zich vorig jaar in zijn nota al af of dat bedrag niet wat laag is. De minister zegt dat het wel is geïndexeerd, maar dat had ook te maken met de dure aanpassingen voor spoorveiligheid. Ik krijg daar graag wat meer informatie over. Ik vind het interessant wat de minister zegt over die nota uit 2005, omdat ik nog niet zo lang op dit dossier zit. Ik zal het zeker nagaan, maar ik heb niet echt een antwoord gekregen van de minister.

Minister **Eurlings**: Ik snap deze vraag van mevrouw Van Gent. Daarom zeg ik haar toe dat ik bereid ben om alles nog eens op schrift te stellen. Daarbij zal ik ingaan op wat er in 2005 is besloten, welke inhoudelijke analyses daaraan ten grondslag lagen, hoe het zit met de indexering sinds dat moment, wat erin wordt verondersteld als functionaliteit en wat niet. Dat maakt het beter mogelijk de inhoudelijke discussie te voeren. Dan is het aan onze opvolgers aan deze tafel om vervolgens de knopen te tellen en te bekijken of het te veel of te weinig is.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Dat stel ik op prijs. Dan rest mij nog één vraag rond deze kwestie: wanneer kunnen wij die brief verwachten?

Minister **Eurlings**: Zo rap mogelijk, waarschijnlijk volgende week. Ik laat daar nooit gras over groeien, maar ik hoor nu van mijn staf dat het volgende week vakantie is.

De **voorzitter**: Het wordt na het reces, begrijp ik.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Ik wil best zo soepel zijn om te wachten tot na het meireces. Ik wil niet flauw zijn.

Minister **Eurlings**: Na het reces. Kijk, dan heeft mijn staf nog iets te doen op vakantie. Stel je toch voor dat de staf zich gaat vervelen ergens in de zon! Dat moeten we niet hebben.

Ik kom terug op de vraag van de heer Van Leeuwen over het inhaalspoor bij Westervoort. Ons beeld is niet dat er samenhang is met het station, omdat de bediening van het station afhankelijk is van de uitbreiding van het spoor in Arnhem, van het project «Sporen in Arnhem». Dit project moet eerst klaar zijn om inpassing in de dienstregeling mogelijk te maken. Het project is momenteel in uitvoering. Het is een MIRT-project waar geld

voor is. Dit drukt niet op de kosten van Westervoort. Aan de andere kant wordt Stadlermaterieel ingezet. Dit helpt ook voor de dienstregeling. Hoeveel stations worden er aangelegd? Op dit moment worden aanvragen verwacht van Groningen Europapark, Hengelo Gezondheidspark en Barneveld-Zuid. Ik hoop dat er door het nieuwe beleid, zonder de in- en uitstapnorm van 1000, snel meer aanvragen komen. Ik zou zeggen: zegt het voort in de contacten met de regio's. Ik vind het logisch dat overeenstemming tussen initiatiefnemer en vervoerder het criterium wordt. Met name bij de regionale vervoerder lijkt het soepel te verlopen. Gevraagd is naar wie men toe kan wanneer de NS en de initiatiefnemer er niet uitkomen. Wat is het «last resort» op dat moment? Ik ben van mening dat dit overleg de ruimte moet hebben. Het moet in een goede balans plaatsvinden. Mocht er echter een patstelling zijn, dan ben ik altijd bereid daarin te bemiddelen, ook in samenspraak met de Kamer. Als er nationale belangen in het geding zijn, doe ik dat natuurlijk sowieso. Ik geef de regio dus de ruimte, maar ik ontsla mij niet van mijn eigen eindverantwoordelijkheid, mocht er bemiddeld moeten worden.

In hoeverre kan ProRail de bouw van een station tegenhouden of vertragen als de vervoerder en initiatiefnemer eruit zijn? Ik ben ervan overtuigd dat ProRail bij de uitwerking belang zal hechten aan het kunnen voldoen aan haar beheerverantwoordelijkheden, waaronder die van veiligheid. ProRail komt gebruikelijk in goed overleg met de vervoerder en initiatiefnemer tot uitwerking van het plan. Ik weet dat er problemen zijn geweest. Die zijn in de Kamer uit-en-te-na besproken. Nadat ProRail het onderzoeksrapport van McKinsey had ontvangen, zagen wij dat er stappen werden genomen richting de regio om zaken te verbeteren, maar dat drong nog niet door tot in de haarvaten. Het is niet alleen mijn overtuiging, maar ook die van de betrokken gedeputeerden, dat het met ProRail stukken beter gaat dan een aantal jaren geleden en dat de klantvriendelijkheid richting regio en regionaal initiatief een stuk is verbeterd. Mocht dat toch nog een keer mis gaan – ik ken de voorbeelden nu niet – dan weet ik zeker dat de Kamer mij daar onmiddellijk aan zal herinneren en dat ik dan mijn rol kan spelen om de zaak vlot te trekken. Hoe zit het precies met de procedures? Het initiatief begint met een verkennende studie door ProRail in opdracht van een regio. Als blijkt dat een initiatief kansrijk is, kan een station door ProRail worden voorgedragen voor een planstudie in het kader van het MIRT. Dan komt het station ook in aanmerking voor subsidie. Met de afronding van de planstudie wordt de subsidieaanvraag ingediend. Na subsidieverlening en kostendekking start de realisatie. De doorlooptijd vanaf het moment van het verlenen van de planstudieopdracht is zo'n twee jaar, afhankelijk van de complexiteit van het project. In heel complexe gevallen kan het soms drie jaar zijn, maar wij koersen op twee jaar.

De heer **Van Leeuwen** (SP): Volgens mij zit hier de crux, waar ook andere collega's over gesproken hebben: het inruilen van de norm van 1000 nieuwe in- en uitstappers tegen de bedieningsgarantie die de minister nu heel snel in een bijzinnetje noemt. Iedereen heeft het vandaag gehad over de machtspositie van de NS en de regiefunctie van de minister. Ik verzoek de minister om daar meer inhoudelijk op in te gaan. Ik heb de relatie gelegd met NS Poort, de vastgoedtak van de NS. Die relatie speelt mee bij alle stationsontwikkelingen, zeker in de sleutelgebieden. Wie gaat het straks uitmaken? Dat is concreet de vraag. Als het afhankelijk is van de bedieningsgarantie, vraag ik de minister in hoeverre hij vanuit zijn regierol maar ook vanuit zijn verantwoordelijkheid – en dan niet als bemiddelaar maar als minister die staat voor het openbaar vervoer – daar invloed op heeft.

Minister **Eurlings**: Het is heel simpel, in ultimo maakt de Kamer het uit, om het maar gewoon even heel rechtstreeks te zeggen. Zo simpel is het. Als de Kamer zegt «het is ons wat waard dat daar bediend wordt» dan zal er vast een manier te vinden zijn om die bediening te regelen. Wat is nu de crux? We hebben sinds een hele tijd een stelsel in Nederland waarin bij de concessieverlening wordt afgesproken wat ervoor geleverd moet worden. Nu kun je op twee manieren meer krijgen. De vervoerder kan positief zijn over een propositie en zeggen: ja, dat doen we gewoon, holadiejee. De vervoerder kan ook zeggen: we willen er eigenlijk niet aan. Dan kun je het nog zo graag willen, maar dan zal het linksom of rechtsom iets kosten. We hebben dit gezien bij Hoogeveen-Groningen. Het was ons een lief ding waard geweest om meer treinen in te zetten, vanuit het idee dat dit zou leiden tot meer reizigers. De Kamer heeft toen gezegd: nee, wij willen de bediening van Hoogeveen. Prima, respect daarvoor. De Kamer is de baas. Als er echter geen bedieningsgarantie gegeven wordt, maak ik me geen enkele illusie over de discussie hier in dit huis. Uiteindelijk beslist de Kamer dus zelf, maar als het een heel oninteressante propositie is zal de NS zeggen: we willen het doen, maar dan gaat het wel geld kosten. Nogmaals, in ultimo ligt de eindbeslissing bij de Kamer.

De heer **Van Leeuwen** (SP): Ik begrijp van de minister dat wij uiteindelijk de doorslag moeten geven. Hierbij is wel aan de orde dat wij niet van de hoed en de rand weten. In Westervoort zijn er problemen met grondtransacties waardoor de planning mis kan lopen. De Kamer zit niet als onderhandelaar aan tafel. Zij kent die grondposities niet, zij kan die voorwaarden niet stellen. Stel dat de NS zegt «wij geven die bedieningsgarantie niet af, maar als de Tweede Kamer het wel wil moet zij maar schokken», dan zitten wij in een vreemde chantagepositie waar wij per definitie niet uitkomen. Dat maakt onze positie niet alleen lastig, maar misschien wel onmogelijk.

Minister **Eurlings**: Ik snap uw vraag, maar ik zit er zelf ook een beetje mee. Op het moment dat iets in ontwikkeling is, ken ik ook niet alle details. Een ding weet ik vrij zeker, ook na jaren ervaring op deze stoel: gesteld dat zo'n station er niet komt omdat de NS weigert een bedieningsgarantie af te geven, dan zal de Kamer er terecht als de kippen bij zijn om daar met mij het gesprek over aan te gaan. Dan zit je in de fase van het project waarin alles redelijk uitgekristalliseerd is. De regio zelf speelt daar vaak een grote rol in. Dan is de vraag: doen we het of doen we het niet en wat zijn de voorwaarden waaronder het wel kan? Dat vind ik prima, want uiteindelijk gaat de Kamer over besteding van het belastinggeld. De NS zal alleen zeggen: wij willen dat uit onszelf doen als het een interessante propositie is. Daar kan iedereen verschillend over denken, maar dat is een gevolg van de constructie met de NS waarvoor gekozen is. Zo is het in de concessie verwerkt. Ik maak mij echter geen enkele illusie: op het moment dat een station er niet komt, louter om dat de NS geen bedieningsgarantie af wil geven, zal de Kamer er terecht als de kippen bij zijn om dit te bespreken. Dan zal alle informatie in detail op tafel komen en dan zullen we de plussen en minnen en eventuele voorwaarden van de NS met elkaar moeten bespreken, gevoed door signalen uit de regio.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Ik haak hierop aan. Dit is redelijk cruciaal in de discussie over de bedieningsgarantie. De minister heeft zelf in zijn brief geschreven dat hij op grond van het contractuele karakter van de vervoersconcessie belang hecht aan de afgifte van een onvoorwaardelijke bedieningsgarantie. Daarmee wordt de bal niet bij de minister gelegd, maar aan de kant van de partij die de bedieningsgarantie afgeeft, in dit geval de NS. Kortom, de NS heeft kennelijk een breekijzer. De minister zegt terecht dat wij onder ogen moeten zien dat daar prijsconsequenties aan kunnen zitten. Ik denk dat er misschien wel een aanpassing van de

concessie moet komen, zodat de NS binnen bepaalde randvoorwaarden die garantie afgeeft. Mocht blijken dat het echt geld gaat kosten omdat er dingen zijn die niet te voorzien waren, moet de Kamer kunnen zeggen: we geven goedkeuring aan een station, maar dan hoort daar ook bij dat er gestopt kan worden. Ja, dat heeft dan invloed op de exploitatieafdracht. Maar dan moeten we dat hardop tegen elkaar zeggen. Het kan echter niet zo zijn dat de minister aankondigt dat er een of twee nieuwe stations komen langs een lijn en dat de NS zegt: prima, maar dat wordt een sneltreinstation, doe!

Minister **Eurlings**: Zo gaat het niet. Die discussie wordt juist uit-en-te-na gevoerd in de Kamer. Dat kan op twee manieren. Ten eerste kan de NS het zelf zien zitten. Dan gaat het gewoon in sneltreinvaart vooruit. Ten tweede kan de NS aankondigen die bedieningsgarantie niet te willen geven, omdat zij het niet ziet zitten. Dan wordt daar een gesprek over gevoerd en zal de vraag komen of wij dan zelf andere manieren willen bedenken om wel tot een bedieningsgarantie te komen. Maar daar hoort dan misschien wel iets tegenover te staan. Dat is precies wat ik zojuist tegen de heer Van Leeuwen zei. We moeten echter geen te negatief beeld schetsen. Ook bij de NS is er een behoorlijke drive om nieuwe stations te bedienen. Ik heb gemerkt dat men daar veel positiever over denkt dan ik vroeger als handtekeningenteller op een perron dacht. Ik heb zelfs wel eens iemand horen zeggen: waren maar niet al die decentrale lijnen verloren gegaan. Dat kan een persoonlijke oprisping zijn geweest, maar het geeft wel aan dat men steeds meer de waarde van die kleine stations ziet als toelevancier, als feeder voor het grote netwerk. Desalniettemin vraagt de heer Cramer terecht naar de positie van de Kamer en naar mijn positie. Welnu, als de bedieningsgarantie niet vanzelf komt, zullen we expliciet met elkaar moeten praten en ons afvragen of we op een andere manier alsnog de bedieningsgarantie willen krijgen. Het lijkt me evident dat er een garantie moet zijn dat er gereden wordt, voordat we miljoenen steken in een perron. We willen geen kafkaïaanse toestanden waarbij een perron wordt aangelegd en vervolgens alleen het gras tussen de tegels daarvan profiteert.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Daarmee slaat de minister de spijker op zijn kop. We moeten wel helder hebben hoe het zit. De NS kan in alle vrijheid zeggen dat zij niet zo veel ziet in een nieuw station, maar wanneer Kamer en minister er wel iets in zien, moet dat wat mij betreft de voorrangregel zijn. Wij geven aan dat het station er moet komen, om wat voor reden dan ook. Daar liggen vaak overwegingen aan ten grondslag die de NS soms niets aangaan, bijvoorbeeld de vraag welke wijk ermee bediend wordt, welke potentie een wijk heeft. Niet voor niets is mijn nota getiteld «Nieuwe stations, nieuwe passagiers». Een nieuw station kan een aantrekkelijke werking hebben. De grondhouding moet zijn dat het voor de NS niet zozeer de vraag moet zijn óf maar hoe zij de bediening gaat doen.

Minister **Eurlings**: Ja, maar daar merk ik wel bij op dat wanneer de NS het niet ziet zitten, zij in sommige gevallen zal zeggen dat zij het alleen wil doen als er iets tegenover staat. Die discussie moeten we dan met elkaar voeren. De Kamer gaat ultiem over het budget voor ons land, dus in dit huis zal die afweging moeten worden gemaakt. Het lijkt mij een goede manier om dit te doen. Door het schrappen van de in- en uitstapnorm kunnen we deze discussie over veel meer potentiële stations voeren. Op deze manier wordt het ook heel expliciet. Dan is het heel goed mogelijk dat we uiteindelijk niet kiezen voor een nieuw station op een bepaalde locatie, maar dan weten we ten minste – en die duidelijkheid is er ook voor de mensen in de regio – dat we het heel nadrukkelijk hebben doorgeakkerd met elkaar.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Uiteindelijk gaat de Kamer overal over, maar soms is het wel handig om van tevoren goede afspraken te maken. Het kan zijn dat de NS gewoon heel erg kijkt naar de reizigersontwikkeling op de korte termijn en wat minder naar de lange termijn. Ik zou graag politiek willen inkaderen hoe we daarmee om moeten gaan. Daaraan gerelateerd vraag ik mij af wat er gebeurt als de minister ergens een nieuw station wil bouwen terwijl de NS daar geen prioriteit aan wil geven. Het is belangrijk om vooraf op een aantal zaken in te steken en niet alleen achteraf na te gaan of het goed is gegaan. Dat vind ik niet genoeg.

Minister **Eurlings**: Als er een probleem is op de korte termijn, bijvoorbeeld dat er op termijn wel voldoende reizigers komen maar in het begin niet, dan kunnen we ervoor kiezen om gedurende één of twee jaar een aanjaagpremie te geven. Dan kunnen we het tijdelijk financieren in de verwachting dat het product zich rondpraat en steeds meer reizigers gaat bedienen. Dat is een manier waarop wij de boel kunnen aanjagen. Ik verwijs naar het voorbeeld van Groningen en het besluit om meer treinen in te zetten op een bepaalde lijn. Hoe kunnen wij voorkomen dat wij door een gebrek aan proactiviteit kansen missen? De minister zit altijd iets eerder in het proces en misschien is dan al weer «het boek omgedragen», zoals wij in het zuiden zeggen. Dat kan door elk jaar in het projectenboek aan te geven waarmee we aan de slag gaan en dus ook waarmee we niet aan de slag gaan. De Kamer wordt uit-en-te-na bericht over welke stations we oppakken en welke niet. Als het ergens stukt op een bedieningsgarantie zal de Kamer daarover geïnformeerd worden. Dan zal de Kamer horen waar het probleem zit. Dan kan de Kamer daar het debat over aangaan met deze of de volgende minister en dan kunnen we bekijken of we het daarmee eens zijn. Het probleem is dat het maatwerkdiscussies blijven, altijd en overal. Een station aan de rand van de stad is weer iets anders dan een station op het platteland. Het levert misschien veel vergaderuren op, maar ik denk wel dat het de beste manier is.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Voorzitter ...

De **voorzitter**: Ik wijs de leden erop dat zij zich enigszins in moeten houden met interrupties als zij nog een tweede termijn willen.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Ik ga me inhouden hoor, maar ik heb nog een korte aanvullende vraag. Het gaat mij erom welke rol de minister in dit spel speelt, bijvoorbeeld in de situatie dat een gemeente een station wil toevoegen aan het hoofdwegennet en de NS daar niet meteen dolenthousiast over is. Wie beslist daar dan over? Dat is mij niet helemaal helder in dit spel van geven en nemen.

Minister **Eurlings**: Het werkt als volgt. Als een regio met een initiatief komt, gaat zij met de partijen praten. Daar begint het. Dat kan tot een aanvraag leiden, maar het kan ook helemaal niet tot een aanvraag leiden. Op het moment dat er een aanvraag komt en die zou stranden, licht ik de Kamer daarover in. Als het niet tot een aanvraag komt, zal een regio mij aanspreken op de problemen die men daar ondervindt. Ook dan zal de Kamer worden geïnformeerd. Ik vind dat alle initiatieven, of ze nu gehonoreerd lijken te gaan worden volgens de gewone lijn of niet, moeten worden vermeld in het projectblad, zodat de Kamer continu kan opmaken in welk stadium van het traject stations zich bevinden. Dan kan de Kamer ook zien of het vanzelf goed komt of niet. Dan kunnen wij via het debat in dit huis interveniëren. Dat lijkt mij de beste manier, maar het blijft maatwerk. De ene treinlijn is de andere niet. De ene lijn kan meer stops aan dan de andere. Soms zit de stoptrein een intercitytrein zo snel in de weg dat het echt grote gevolgen heeft. En de ene regio is ook de andere niet.

De heer **Eski** (CDA): Voor mij is nog onduidelijk of de minister bepaalt wat er gebeurt, en dat we als Kamer uiteindelijk commentaar kunnen leveren.

Minister **Eurlings**: Wie bepaalt betaalt als het niet vanzelf goed komt. Dat is het punt. Het is dus niet «wie betaalt bepaalt». Als het gewoon goed komt, is het prima. Dan zijn we allemaal blij en betalen wij de subsidie. Dan betalen wij mee aan het station. Maar als de NS niet wil dat daar treinen stoppen, staan wij voor de vraag of het ons iets extra's waard is. We moeten dan de discussie voeren over de vraag of het reëel is dat de NS daar niet wil stoppen. Die discussie is gevoerd over Hoogeveen. Maar als het echt zo blijkt te zijn, moeten wij ons afvragen wat het alternatief ons waard is. Dat betekent meestal wel betalen, dus dan moeten we ruimte vinden in de begroting. Het kan best – ik heb het voorbeeld van Groningen genoemd – dat je een aanjaagsubsidie geeft, maar dan moeten we die discussie wel expliciet met elkaar voeren. Het gaat dan om de vraag wat de kosten zijn en wat uiteindelijk voor ons en voor de regio de baten zijn. Het is maatwerk. Het feit dat ik de 1000-norm loslaat, biedt een grote kans op meer stations, maar het betekent ook dat wij het meer op maatwerk moeten bekijken. Die norm maakte het ook wel simpel. Je kon zeggen: sorry, het voldoet niet aan de norm. Daar hoefden we niet lang over te praten. Nu zal de Kamer er terecht niet mee akkoord gaan, maar dan moeten we wel de diepte in en bekijken wat het concreet betekent voor de regio. Dan krijgen we meer debatten over kleine stations, maar dat hoeft niet erg te zijn.

De **voorzitter**: De minister vervolgt zijn betoog. Ik verzoek de leden hun interrupties te verwerken in een tweede termijn.

Minister **Eurlings**: Voorzitter. Dan kom ik bij de potentie van nieuwbouwwijken. In dit verband werd Houten Castellum genoemd door mevrouw Roefs. Het uitgangspunt zou zijn dat als tweederde van de huizen gebouwd is, het station open moet. Is dat bij alle stations zo? Nee, deze afspraak is in dit specifieke geval overeengekomen tussen de initiatiefnemer en de vervoerder. Het is een regionale afspraak. Het is geen wet van Meden en Perzen.

Hoe zorgen wij ervoor dat stations zo snel mogelijk worden geopend? Uit het evaluatieonderzoek naar de instapnorm is gebleken dat de realisatie van nieuwbouwwijken soms achterblijft bij de planning. Het station is er soms al, terwijl de RO-ontwikkeling achterblijft. Stations zijn veelal gerealiseerd voordat de nieuwbouwwijk is afgebouwd. Ik vind het van belang dat de NS bij haar afweging niet alleen kijkt naar het aantal huizen dat er nu staat, maar naar het huizen aantal over een aantal jaren.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): In het voorbeeld dat ik noemde staan er twee huizen.

Minister **Eurlings**: Dat is wel een perfecte ov-ontsluiting straks. Geldt de regeling ook voor te verplaatsen stations? Zoals bekend wordt in Nijverdal een station verplaatst. Er is 4 mln. toegezegd. Kan er nog aanspraak worden gemaakt op 2,3 mln. extra? In principe geldt deze regeling niet voor het verplaatsen van stations, tenzij er sprake is van verplaatsing over een grote afstand, waardoor in principe sprake is van een geheel nieuw station en misschien wordt dan een oud station gesloten. Het punt bij Nijverdal is dat wij al een realisatieovereenkomst hebben gesloten, waarmee de kostendekking voor het station is verzekerd. Dat is wel een concreet probleem. In de beleidsbrief gaat het erom extra nieuwe stations te realiseren en niet zozeer om stations van alternatieve financiering te voorzien. Het blijft altijd moeilijk, want alles is mooi en alles is sympathiek, maar daar hebben we wel de grens

getrokken, omdat we bang zijn dat we het budget anders snel kwijt zijn aan andere ontwikkelingen dan echt nieuwe stations. Wat is er met Emmen-Zuid en met Emmen-Bargeres aan de hand? In het najaar van 2009 heb ik bij de beantwoording in de Tweede Kamer van vragen over het MIRT in reactie op vragen van de ChristenUnie en de SP geantwoord dat het vertrekpunt bij het beschikken van de aanlegsubsidie voor Emmen-Zuid de verplaatsing van het station was. De afspraak was dat Emmen-Zuid zou worden gerealiseerd en dat Emmen-Bargeres zou worden gesloten. Dat was altijd het uitgangspunt en dat heb ik de Kamer toen formeel laten weten. Nu ben ik bereid om de provincie Drenthe de ruimte te geven om station Emmen-Bargeres open te houden. Dat past ook binnen de huidige verantwoordelijkheidsverdeling voor het gedecentraliseerde spoor, zo meldde ik toen. De provincie kan hierover afspraken maken met ProRail en de vervoerder. De verantwoordelijkheid ligt dus eerstens bij de provincie. Men breekt immers met de eigen lijn, want die was: Emmen-Bargeres gaat dicht. Daarom gingen we ook akkoord met de aanleg van Emmen-Zuid. Het ene station werd ingeruild voor het andere. De provincie zal dus als eerste aan de bak moeten. Het ligt primair aan de concessieverlener of Emmen-Bargeres nog bediend wordt. Op initiatief van de gemeente Emmen is de verplaatsing naar Emmen-Zuid onderzocht. Verplaatsing was het uitgangspunt. Als men Emmen-Bargeres wil openhouden, zal de provincie met ProRail moeten overleggen wat de consequenties zijn. Ik wijs er met nadruk op dat het echt aan de provincie is. Daar moet die discussie plaatsvinden. Mocht alles onverhoopt mislopen – maar nu zeg ik het heel voorzichtig – dan ben ik wel bereid om enige overtuigingskracht in te zetten richting ProRail. De provincie zal echter zelf de marsroute moeten aangeven en moeten zeggen dat Emmen-Bargeres open moet blijven. Mocht het dan stokken op ProRail, dan zal ik de strijd stimulerend aangaan om het toch vlot te trekken. De heer Eski heeft gevraagd naar de kwalitatieve criteria, de relatie tot de groei-doelstelling van 5%. In mijn beleidsbrief staat wat ik in het algemeen overleg van 10 juni vorig jaar heb toegezegd. Ik heb ondermeer toegezegd dat ik onderzoek zal doen naar de kwalitatieve meerwaarde van een station. Differentiatie van de in- en uitstapnorm heeft uiteindelijk geleid tot het geheel laten vervallen van die norm. Hierdoor wordt het eenvoudiger om de rijksbijdrage te geven en dus ook bij te dragen aan de groei-doelstelling. De enige «maar» is dat het ertoe kan leiden dat er een intercityverbinding per uur minder mogelijk is door het openen van een extra stationnetje. Dan zijn er tal van andere oplossingen, zoals inhaalsporen. Maar als dat niet kan, ben je misschien pennywise and poundfoolish bezig in het kader van die 5%. Dat zal in het concrete geval bekeken moeten worden.

Verder vraagt de heer Eski of het motto «eerst bewegen en dan bouwen» onderdeel uitmaakt van de kwalitatieve criteria. Het is van belang dat er niet eerst gebouwd wordt en dan pas bewogen. Mij hebben daarover tot nu toe weinig signalen bereikt, zeker omdat altijd wordt gekeken naar de huizen die straks worden gebouwd en niet naar de huizen die er nu al staan. Sterker nog, in een tijd van crisis is juist het beeld dat er eerst bewogen wordt – in elk geval de treinen en minder door reizigers – en dan pas wordt gebouwd. Dat komt ook vaak voor omdat de bouw gewoon zo ontzettend stekt. Ik vind inderdaad dat het moet zijn «eerst bewegen, dan bouwen». Ik wil geen situatie als bij Leidsche Rijn, waarbij er eerst geen aansluiting was op het snelwegennet en het station pas gebouwd werd toen iedereen twee auto's voor het huis had staan. Zo moet het dus absoluut niet. Dat is foute boel.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Dat hebben wij altijd gezegd.

Minister **Eurlings**: Ik heb de geschiedenis nagelezen, mevrouw Van Gent, en ik weet dat uw fractie daar ook vaak aandacht voor heeft gevraagd,

maar ik denk dat we het nu structureel redelijk in de klauwen hebben. We houden het in de gaten.

Vervolgens vraagt de heer Eski waarom de kosten van de wissels helemaal ten laste van station Sassenheim komen. Dat is niet het geval. Deze wissels blijken niet toegerekend te zijn aan het stationsproject. Het betreft hier een ander traject, met baten voor de exploitatie van de gehele lijn. Mocht de heer Eski over andere informatie beschikken, dan verzoek ik hem mij die aan te reiken. Dan zal ik hem snel van een antwoord voorzien. Ons beeld is dat het niet aan het stationsproject is toegerekend. Ik heb zojuist ook gezegd dat het alleen aan het station wordt toegerekend als het echt alleen maar bedoeld is om het station aantrekkelijker te maken. Zelfs als het voor het station bedoeld zou zijn, zouden wij het toch nog anderszins kunnen financieren. Dus ik denk dat wij de maximale ruimte creëren om de wissels niet in de weg van de stationsrealisatie te laten komen.

Op de kosten voor de basisstations ten opzichte van buurlanden zal ik nader schriftelijk terugkomen, zoals ik eerder heb aangekondigd. Daarbij zal ik een vergelijking maken met de nota uit 2005: wat vonden wij dat erin moest zitten en wat niet, hoe zijn wij tot de indexering gekomen? Op basis daarvan kan de Kamer hierover discussiëren.

Gevraagd is of ik de mogelijkheden van transferia kan meenemen in de Visie Regionaal OV. Zoals aangegeven in het algemeen overleg zal de Visie Regionaal OV door het nieuwe kabinet aan de Kamer worden gestuurd. Ik steun het verzoek om hier ook de mogelijkheden van transferia en knooppunten in mee te nemen. Ik kan dus toezeggen dat de transferia tot hun recht zullen komen in de technische voorbereiding die voor deze visie ten behoeve van het volgend kabinet wordt gedaan. Voorzitter. Tot zover mijn inbreng in eerste termijn.

De voorzitter: Ik dank de minister voor zijn inbreng in eerste termijn. Ik stel voor in de tweede termijn een spreektijd van twee minuten aan te houden.

De heer Cramer (ChristenUnie): Voorzitter. Hartelijk dank aan de minister voor de uitvoerige beantwoording, met name op het punt van de bedieningsgarantie. We hebben vanmiddag een stap voorwaarts gezet. Ik had nog graag de toezegging van de minister gekregen dat hij proactief de patstelling zal doorbreken als NS het niet ziet zitten. Dan moeten we de discussie aangaan hoe het dan wel kan. Als dat de houding is, hebben we een belangrijke stap gezet.

De minister verwijst terecht naar het MIRT. Ik begrijp goed dat het projectblad kleine stations steeds aangevuld wordt, ook met discussies over die stations. Het gaat dus niet alleen over zaken waarvoor alles bijna klaar is.

Dan de discussie over «eerst bewegen, dan bouwen» waarbij de minister verwees naar Leidsche Rijn. Dat is nu precies het punt bij Bleizo. Daar wordt volop gebouwd. In dit tempo zal Bleizo klaar zijn voordat we de discussie over het station hebben. Dat kan niet de bedoeling zijn. Het is jammer dat de minister zegt dat we waarschijnlijk nog tot volgend jaar daarover aan het discussiëren zijn.

Dan mijn laatste opmerking. De minister wil de corridorbenadering nader uitwerken. Die bal wil ik graag inkoppen: ik zou graag zien dat de minister dat in reactie op mijn notitie over de Bollensprinter nader uitwerkt, zodat wij daar inhoudelijk over kunnen spreken.

Mevrouw Roefs (PvdA): Voorzitter. Ik dank de minister voor zijn beantwoording. We hebben inderdaad een heel belangrijke stap gezet met het schrappen van het criterium van 1000 nieuwe in- en uitstappers. Ik hoef alleen maar de situatie in Lansingerland in herinnering te roepen, waarbij wij ook misgekleund hebben. Dat is nog niet eens zo lang geleden.

Ik begrijp dat wij in Nederland een oproep mogen doen om in te schrijven voor nieuwe stations. Dat lijkt mij een geweldige uitnodiging. In Nijverdal wil men graag gebruik maken van de 2,3 mln. om fietsen ondergronds te kunnen stallen. Dat kan precies in het talud. Ik begrijp echter dat de minister daar heel rigouzeus nee op zegt.

De minister is niet ingegaan op mijn vraag of wij in beeld hebben waar succesvolle transferia zouden kunnen komen in Nederland. Is dat al eens uitgezocht? Kunnen gemeenten of provincies op de een of andere manier toetsen?

De heer **Van Leeuwen** (SP): Voorzitter. De doelstelling van deze minister en ook van de Kamer is dat er meer stations moeten komen. Het loslaten van het criterium van 1000 nieuwe in- en uitstappers kan daartoe bijdragen. In dit verband wijs ik hem erop dat deze doelstelling ook betekent dat Emmen-Bargeres open moet blijven. Ik heb in eerste termijn gevraagd naar onderzoeken naar de eventuele stijging van het aantal reizigers door die twee stations tegen elkaar uit te wisselen. Graag krijg ik daar alsnog een reactie op.

Het belangrijkste punt is het afschaffen van het eerdere rigide criterium. Dat is prima. Ook in het kader van de krimp kan dit belangrijk zijn. We moeten echter wel de diepte in met wat er voor in de plaats komt, zoals de minister terecht opmerkt. Het lijkt me verstandig om heel snel met de NS om tafel te gaan zitten en te spreken over projectkosten en de gronden waarop een bedieningsgarantie al dan niet afgegeven kan worden. Dat moeten we van tevoren doen, anders wordt het te veel gepraat achteraf.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Voorzitter. Wij vinden het ook fijn dat de 1000-norm van tafel is. Ik ben blij dat de minister binnen een aantal weken een brief aan de Kamer stuurt met een onderbouwing van het bedrag van 6,3 mln. voor de stations, gerelateerd aan andere eisen, bijvoorbeeld de eis van spoorveiligheid na 2005.

Tot slot wil ik het hebben over Emmen-Bargeres. De minister houdt een prachtig verhaal om de provincie Drenthe ruimte te geven om het station open te houden. Als het misloopt zal hij zijn overtuigingskracht aanwenden bij ProRail. Ik vind het natuurlijk allemaal prachtig, maar het probleem is nu juist dat de provincie Drenthe in dit geval de regels niet heeft toegepast. Dat heb ik in eerste termijn ook gezegd, maar misschien is dat de minister ontschoten. Dat zou kunnen. Het gebeurt mij ook wel eens. De provincie Drenthe volgt de lijn dat Emmen-Bargeres dicht moet ten gunste van Emmen-Zuid. De provincie heeft nooit een advies gevraagd over het sluiten van Emmen-Bargeres aan de consumentenorganisaties, wat wel standaardprocedure is. Wil de minister precies nagaan hoe deze procedure rondom station Emmen-Bargeres is verlopen? Niet de provincie, maar de minister is nu aan zet. Dat heb ik in eerste termijn ook gevraagd en daar heb ik nog geen begin van een antwoord op gekregen.

De heer **Eski** (CDA): Voorzitter. Ik kan het kort houden. Ik dank de minister voor de beantwoording. Ik heb geen nieuwe vragen en opmerkingen.

De **voorzitter**: Dan is nu het woord in tweede termijn aan de minister.

Minister **Eurlings**: Voorzitter. Ik dank de leden voor de over het algemeen positieve opmerkingen aan het eind van dit debat. Ik denk dat we een goed debat hebben gevoerd, waar de volgende Kamer en het volgende kabinet van kunnen profiteren. Hiermee brengen wij het onderdeel nieuwe stations in een stroomversnelling. Zegt het voort, zou ik zeggen, want er ligt nu nog geld op de plank voor tien nieuwe stations. We moeten ervoor zorgen dat goede initiatieven in de pijplijn komen. Die komen dan in het projectblad van het MIRT tot uitdrukking en zijn daarmee onderdeel van debat in de Kamer.

Betreffende de discussie over de bedieningsgarantie ben ik het met iedereen eens dat het kabinet daar ultiem over gaat. Als de NS echter niet uit zichzelf een bedieningsgarantie geeft, wil ik daarover in overleg met de Kamer een besluit nemen. Het gaat immers om gemeenschapsgeld. Dat is dus een kwestie die we heel expliciet met elkaar moeten doorakkeren. Dat lijkt me prima, hoe explicieter ergens over gesproken wordt, hoe beter de kwaliteit van de afweging. Daarmee voorkomen wij dat er sluipenderwijs kansen gemist worden omdat iets ergens in de pijplijn wordt gekilld op onterechte gronden. Ik zeg daarbij nogmaals dat ik ervan overtuigd ben dat de NS an sich positief staat tegenover nieuwe stations. Dat beeld heb ik nu sterker dan vroeger. Dat vind ik een positieve ontwikkeling. De NS wil ook meer reizigers en meer klantvriendelijkheid.

Op de opmerkingen over Eijsden ben ik in eerste termijn niet ingegaan. In het plenaire debat over de grensoverschrijdende ontwikkelingen in het openbaar vervoer dat zojuist is gevoerd, heb ik daar wel over gesproken. Omdat zowel de provincie Limburg als de gemeente Eijsden het alternatief van de bussen beter vond, zag ik geen argument om die lijn niet te volgen. Ik heb toen wel gezegd: ik vind dat de regio ook in de toekomst die keuze weer moet kunnen maken en daarom zet ik het station in de mottenballen, zodat het altijd weer geopend kan worden. De Kamer heeft zojuist een motie ingediend met het verzoek het station weer te openen. Ik heb daarop gezegd dat ik dit met de regio wil bespreken, omdat het zomaar zou kunnen dat de bus er daardoor uitgaat. Ik ga daar zeker actief met de regio over aan de slag. Ik heb niet voor niets het station opengehouden. We hebben het stationsgebouw laten staan. Maar goed, ik wil niet randstedelijk arrogant zijn, zeker niet tegen een provincie als Limburg. Daar houdt men niet van randstedelijke arrogantie, kan ik u vertellen. In Groningen ook niet, hoor ik nu. De regio is nu aan zet om te onderzoeken of zij er nog hetzelfde over denkt of dat zij na een jaar bussen een andere mening is toegedaan. Ik luister daar met veel interesse naar. De regio is hier leidend. Ik zal de motie die is ingediend zo opvatten dat ik actief bij de regio zal vragen naar de stand van zaken en dat ik zal meedelen dat de Kamer neigt naar een heropening van het station. Daarover zal ik de Kamer nader berichten.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Om even scherp te krijgen wat het probleem is, de minister zegt dat het een regionale vraag is en dat de oplossing ook regionaal moet zijn. Ik wijs erop dat de aanleiding voor de sluiting van Eijsden voortkwam uit een bovenregionale discussie, namelijk die over de lijn Maastricht-Brussel. Dat ging veel verder. Eijsden is in zekere zin het slachtoffer van een terechte proef met de lijn Maastricht-Brussel. Ik vind dat we de bal nu niet helemaal terug moeten leggen bij de regio. Er ligt ook een verantwoordelijkheid voor ons.

Minister **Eurlings**: Dat debat is geweest. Dit is het begin van de discussie geweest, mijnheer Cramer. Toen ging het erom of het station heropend zou moeten worden. Toen heeft de regio het een afgewogen tegen het ander, de bus tegen de trein. Omdat ik daarin de regio wilde volgen, heb ik voor de bus gekozen, maar ik heb direct gezegd dat de regio na twee à drie jaar nog de andere keuze moet kunnen maken. Daarom hebben wij het station zo gelaten, zodat het heropend kan worden. Alleen kan het dan zijn dat de bus niet meer rijdt. Tegen die achtergrond vind ik het van belang om de regio te horen. U hebt gelijk dat de discussie ooit is begonnen vanwege het experiment Brussel Express. Maar goed, het is bus of trein. Dus ik luister naar de regio. Ik wil Limburg echt zelf laten beslissen. Ik steun de provincie en de gemeente, welke keus zij ook maken.

Dan de vraag of er een goed beeld is van de transferia. Er zijn meerdere onderzoeken gedaan en plannen gemaakt in de afgelopen jaren, zowel door decentrale overheden als door vervoerders en kennisinstellingen. Dit

heeft veel informatie opgeleverd die kan worden toegepast door gemeenten en provincies. Op veel plekken zijn transferia interessant. Dan kom ik toch weer uit bij die mooie provincie in het zuiden. Als ik met de auto richting het Haagse ga, zie ik bij Urmond staan: als u nu naar station Sittard gaat naar het transferium, bent u op dat tijdstip in Den Haag. Nou, dat is prachtig. In de auto valt dat nogal eens tegen, kan ik melden. Het is weer een worst die wordt voorgehouden. Je hoeft alleen maar te kijken naar nieuwe ontwikkelingen. Denk aan de poorten van de Randstad waar de NS krachtig mee bezig is. Je rijdt vanuit de regio richting de Randstad, voordat je in de ellenlange files van de Randstad komt, zet je je auto in de parkeergarage langs de snelweg en trein je snel verder. Dat zijn heel mooie combimogelijkheden, waarbij ik veel kansen zie. Het denken van de spoorwegen op dit punt is zeer modern.

Dan Bleizo. De regio is heel ambitieus. De regio wil een gigantische ontwikkeling. Het moet heel groot en mooi zijn. Daar heb ik respect voor, maar ik heb de regio wel gezegd dat we klein moeten beginnen als we snel willen beginnen. Dan bouwen we het later uit. Dat is voor mij nog steeds een optie. Met name de regio wil het heel groot hebben en dan duurt het iets langer. Dan moet het ook gefinancierd en ontwikkeld worden. Mocht de Kamer in haar contacten met de regio het erover hebben, geef dan aan dat een kleine opzet ertoe leidt dat het sneller operationeel is. Dan kunnen we het later uitbouwen. Dat zie ik ook als een mogelijkheid. De regio moet aangeven hoe zij het wil hebben. Wil zij het ineens heel majeur, dan kost het extra tijd. Dat is de kardinale vraag voor de regio. Laatst zei ik in de plenaire zaal hetzelfde en toen bleek de kardinaal in de loge te zitten. Dat had ik even niet gezien. Dat was een heel aparte samenloop van omstandigheden.

De heer Van Leeuwen vroeg mij naar het reizigersonderzoek in relatie tot nieuwe stations. Ik wil daar graag naar laten kijken. Ik kom daar schriftelijk op terug.

Dan de vraag wie er beslist over nieuwe stations. Het initiatief ligt bij de vervoerders en bij decentrale overheden. Dus daar begint het meestal. De regio ziet dan een kans. Dat is ook van belang, want daar zit meer creativiteit; men kent de eigen regio beter dan wij. Partijen zullen zich vooral tot Verkeer en Waterstaat richten voor subsidie. Als het niet werkt, bijvoorbeeld vanwege de bedieningsgarantie, dan zal het expliciet in de Kamer aan de orde komen.

De verplaatsing van Emmen-Bargeres speelt al jaren. Volgens de provincie heeft de gemeente Emmen, de initiatiefnemer, hierop een toelichting gegeven. Daarnaast is de bediening van Emmen-Bargeres, in de toekomst Emmen-Zuid, onderdeel van de vervoersconcessie Zwolle-Emmen. Deze concessie is, zo is mij gemeld, in het consumentenplatform geagendeerd. Ik zal daar nog eens expliciet navraag naar doen, want daarover moet helderheid zijn. Op basis van dit gegeven concludeer ik dat de provincie Drenthe de regels niet met voeten heeft getreden. Ik neem de vraag van de Kamer serieus en ik zal expliciet vragen wanneer dat aan de orde is geweest en op welke manier. Ik zal de Kamer over de reactie van de provincie berichten. Dan is ook duidelijk of er iets aan de hand is waar wij ons mee zouden moeten bemoeien of dat het echt een regionale zaak is, die in de regio naar behoren is afgedaan. Ik kom daar zo snel mogelijk op terug.

Voorzitter. Ik denk dat ik hiermee alle vragen heb beantwoord.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): De minister is nog niet ingegaan op Nijverdal.

Minister **Eurlings**: Daarop ben ik in eerste termijn al ingegaan. Ik heb gezegd dat wij daarover met de regio een overeenkomst gesloten hebben die kostendekkend is voor het station.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Ik heb nog een poging gewaagd door te wijzen op de mooie plannen van Nijverdal voor een fietsenstalling in een talud. Nijverdal ziet terecht een mogelijkheid om nog 2,3 mln. binnen te halen.

Minister **Eurlings**: Het probleem is dat we al extra geld hebben gestoken in Nijverdal. We zijn bepaald niet karig geweest. Kijk, het station is kostendekkend gerealiseerd, maar als we dan extra dingen gaan toevoegen, kan ik de pretentie om tien nieuwe stations te financieren direct doorstrepen. Dan weet ik dat er uit alle delen van het land dit soort vragen zal komen. Dat maakt het voor mij heel moeilijk. Als mevrouw Roefs vindt dat daar echt extra geld naar toe moet, kan zij vast links of rechts in de begroting iets vinden. Ik vind het geen goed idee om dit uit het potje voor nieuwe stations te halen. Ik denk dat wij de oproep waar men nieuwe kansen ziet in het land, beter achterwege kunnen laten. Ik zeg het wat cru, maar dat is de moeilijkheid, daar is het potje niet voor bedoeld.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Ik concludeer dat het voor Overijssel gelijkspel is: een ja voor Hengelo en niet voor Nijverdal.

Minister **Eurlings**: Dan eindigen we het debat toch met een positieve noot.

De **voorzitter**: Met deze eindconclusie dank ik de minister voor de beantwoording van de vragen in tweede termijn.

Er zijn zes toezeggingen genoteerd.

- De Kamer zal op korte termijn geïnformeerd worden over de stand van zaken rond het station Hengelo-Gezondheidspark.
- De minister zal de Kamer nader informeren over de corridorbenadering, en zal daarbij het plan Bollensprinter van de ChristenUnie betrekken.
- De minister zal de Kamer na het meireces de onderbouwing doen toekomen ten aanzien van het subsidiebedrag van 6,3 miljoen euro.
- De minister zal de transferiumstations betrekken bij de Visie Regionaal Openbaar Vervoer.
- De minister zal de Kamer, na overleg gevoerd te hebben met de regio, nader informeren over de mogelijkheid van het heropenen van het station Eijsden.
- De minister zal de Kamer nader informeren over de procedure die is gevolgd bij de concessie Emmen-Bargeres, en zal daarbij ook het reizigersonderzoek betrekken.

De **voorzitter**: Ik dank de minister en zijn gevolg voor de aanwezigheid. Ik sluit de vergadering.