



Nieuwe stations, nieuwe passagiers

*'De trein raast almaar verder van station naar station.
Ik kom op plaatsen waar ik nooit ben geweest.'*

Guus Meeuwis

Notitie van het lid Cramer
lid van de fractie van de ChristenUnie
in de Tweede Kamer der Staten – Generaal



2 december 2008

Samenvatting

In veel regio's bestaat behoefte aan nieuwe stations. Tegelijk blijkt de realisatie van deze stations vaak een moeizaam proces, gezien de beperkte capaciteit op het spoor en onderhandelingen tussen Rijk en regio over de financiering.

Nieuwe stations combineren met capaciteitsuitbreiding

De 'Beleidsbrief nieuwe stations' uit 2000 beschrijft de procedures en financiering voor nieuwe stations. Een belangrijk criterium voor een rijksbijdrage is het verwachte aantal nieuwe in- en uitstappers. Als norm geldt hiervoor 1000 nieuwe reizigers. Daarnaast wordt er gekeken naar de inpasbaarheid van een nieuw station in de dienstregeling. Beide criteria dienen volgens de ChristenUnie te worden geactualiseerd. Allereerst omdat recent geopende stations meer reizigers dan verwacht blijken te trekken en ten tweede omdat dit kabinet een groeiambitie voor het spoor heeft van 5% per jaar. Nu wordt de bouw van stations afhankelijk gesteld van de beschikbare capaciteit. De ChristenUnie stelt voor de bouw van stations juist te gebruiken om de capaciteit uit te breiden, bijvoorbeeld door de bouw van inhaalsporen.

Ook de rol van NS bij de besluitvorming dient te worden herzien. NS heeft een belangrijke adviserende rol maar het Rijk moet uiteindelijk middels de vervoerconcessie beslissen of een station moet worden gerealiseerd en bediend. Dit moet niet afhankelijk zijn van een bedieningsgarantie van de NS.

Sommige nieuwe stations kosten nu meer dan de maximale Rijkssubsidie wat vaak leidt tot onderhandelingen over cofinanciering. Oorzaak lijkt vooral noodzakelijke aanpassingen te zijn aan de infrastructuur (wissels, beveiligingen). Dit zijn investeringen die vallen onder de verantwoordelijkheid van het Rijk en niet van de regio. Hier staat tegenover dat besparingen mogelijk zijn door noodzakelijke aanpassingen slim te combineren met groot onderhoud.

100 nieuwe stations

In de Beleidsbrief Nieuwe Stations betrof het overgrote deel van de potentiële stations, haltes binnen de projecten Randstadspoor, Regionet, Randstadrail, RijnGouweLijn en Knooppunt Arnhem-Nijmegen. Nu we acht jaar verder zijn is een aantal van deze stations gerealiseerd. Tegelijkertijd zijn de niet-Randstad provincies met een inhaalslag bezig en worden stations opvallend sneller gerealiseerd dan in de Randstad. Het aantal potentiële nieuwe stations buiten de Randstad is inmiddels groter dan binnen de Randstad.

De inventarisatie uit hoofdstuk 5 geeft aan dat er de laatste jaren veel plannen zijn geweest voor nieuwe stations. Als alle plannen worden opgeteld blijkt dat er plannen zijn voor circa 100 nieuwe nog niet gerealiseerde stations. Er is geen eenduidig overzicht van de status van deze plannen. Sinds 2000 is er geen landsdekkende analyse meer gedaan.

Conclusie

De ChristenUnie concludeert dat de 'Beleidsbrief nieuwe stations' dient te worden geactualiseerd in het licht van de kabinetsambities. Ook zou het goed zijn als in samenwerking met de regio's een nieuwe landelijke analyse nieuwe stations wordt gemaakt inclusief een realisatieprogramma voor de komende jaren en onderzoek of de budgetten uit het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer, Quick-scan regionaal spoor, Programma aanleg nieuwe stations en de al gereserveerde projectbudgetten voldoende zijn om dit programma te realiseren.

Aanbevelingen

1. De minister dient spoedig een aanlegbesluit te nemen over de stations Sassenheim, Bleizo, Groningen Europapark en Assen-Zuid.
2. De norm van 1000 nieuwe in- en uitstappers dient te worden geëvalueerd in het licht van ervaringen met recent geopende stations en de groeiambitie voor het spoor van het kabinet.
3. Er moet duidelijkheid komen over de vraag hoe wordt bepaald of uitbreiding van de capaciteit ten behoeve van een nieuw station kosteneffectief is.
4. Capaciteitsvergroting ten behoeve van een nieuw station moet niet gezien worden als een belemmering om dit station te realiseren, maar als een kans om meer capaciteit te creëren, bijvoorbeeld door inhaalsporen.
5. Het Rijk dient ook verantwoordelijk te zijn voor de vergroting van de capaciteit ten behoeve van nieuwe stations op de spoorlijnen met gedecentraliseerd spoorvervoer.
6. Realiseer in geval er wensen zijn voor meerdere nieuwe stations op een traject of in een regio bij voorkeur deze stations tegelijkertijd. Onderzoek of aanleg van stations hiervoor kan worden versneld.
7. In de vervoerconcessie moet de plicht worden opgenomen voor de vervoerder om op alle door het Rijk daartoe aangewezen stations te stoppen. Een bedieningsgarantie is dan niet meer nodig.
8. Pas de integrale benadering van ruimtelijke ordening en OV van Stedenbaan toe op alle stationsprojecten. Gemeenten kunnen financieel geprikkeld worden door verdere intensivering rond stations te belonen.
9. Pas de regelgeving rond perronhoogten zo spoedig mogelijk aan zodat voorkomen wordt dat perrons over een aantal jaar moeten worden verlaagd.
10. De maximale subsidiebijdrage van het Rijk voor nieuwe stations moet worden geactualiseerd en meer gedifferentieerd worden op basis van het verwachte aantal reizigers en de benodigde beveiliging.
11. De aanpassingen in de beveiliging en sporen ten behoeve van nieuwe stations moeten zo veel mogelijk worden meegenomen in het programma Mistral voor bovenbouwvernieuwing. Dit bespaart kosten ten laste van het programma Aanleg nieuwe stations maar vereist wel een lange termijnplanning voor nieuwe stations.
12. Neem op het projectblad kleine stations bij de projectstudies ook een planning op voor aanlegbesluit en opening en vermeldt voor alle stations of er sprake is van rijksfinanciering en zo ja hoeveel.
13. Station Maarheeze kan snel open door te kiezen voor het oorspronkelijke korte perron. Hogere frequenties voor de halterende stoptrein dienen te worden onderzocht zodat de filerijder op de A2 een goed alternatief krijgt.
14. Nu het experiment met de Maastricht-Brussel Express vrijwel zeker met drie jaar wordt verlengd moeten alternatieven voor station Eijsden op korte termijn worden onderzocht zoals decentralisatie naar de contractsector (verlenging van lightrail Heerlen-Maastricht richting Luik) of een andere stoptreindienst in combinatie met een verdere kwaliteitsverbetering van de IC. Uitgangspunt dient te zijn dat het station wordt heropend.
15. Station Westervoort kan snel open door geen dure aanpassing aan de spoorverkanting te doen. Het alternatief: aanleg van inhaalsporen ten behoeve van de ICE moet worden onderzocht.

Inhoudsopgave

Samenvatting.....	2
Aanbevelingen.....	3
1. Inleiding.....	5
1.1 Aanleiding.....	5
1.2 Probleemstelling.....	5
1.3 Onderzoeksvragen.....	5
1.4 Afbakening.....	6
2. Moties en Kamervragen.....	7
3. Beleidsbrief nieuwe stations.....	9
4. Analyse.....	10
4.1 Nieuwe reizigers.....	10
4.2 Ruimte op het spoor.....	10
4.3 Projectmatige aanpak.....	11
4.4 Bedieningsgarantie.....	11
4.5 Ruimtelijke ordening.....	12
4.6 Perronhoogten en toegankelijkheid.....	12
4.7 Financiering.....	12
5. Inventarisatie stationsplannen.....	14
5.1 Beleidsbrief nieuwe stations.....	14
5.2 Landelijke Markt- en Capaciteitsanalyse Spoor.....	14
5.3 MIRT 2008.....	14
5.4 Netwerkanalyses.....	14
5.5 Quick-scan regionaal spoor.....	14
5.6 MIRT-projectenboek 2009.....	15
5.7 Overige plannen.....	16
6. Cases.....	17
6.1 Maarheeze.....	17
6.2 Eijsden.....	17
6.3 Westervoort.....	18
Geraadpleegde literatuur.....	20
Bijlagen.....	21
Bijlage 1: Inventarisatie stations Beleidsbrief nieuwe stations 2000.....	22
Bijlage 2: Inventarisatie stations LMCA Spoor (gevoeligheidsanalyse).....	24
Bijlage 3: Inventarisatie stations MIRT 2008 (feitelijke vragen).....	26
Bijlage 4: Inventarisatie stations Netwerkanalyses.....	28
Bijlage 5: Inventarisatie stations Quick-scan regionaal spoor.....	32
Bijlage 6: Stations MIRT-projectenboek 2009.....	34

1. Inleiding

1.1 Aanleiding

“Om reizen per trein aantrekkelijker te maken, komen er nieuwe stations bij en gaan er meer treinen rijden.”

Tronrede, 16 september 2008

Deze notitie “Nieuwe stations, nieuwe passagiers” is een initiatief van het lid Cramer (ChristenUnie). In de tronrede van dit jaar werd expliciet stilgestaan bij de opening van nieuwe stations.

Bij de begrotingsbehandeling Verkeer en Waterstaat is eind 2007 door de ChristenUnie aandacht gevraagd voor de realisatie van nieuwe stations. Dit heeft er o.a. toe geleid dat in het MIRT projectenboek 2009 een apart projectenblad kleine stations is opgenomen.

Ook in recente nota's van het rijk is aandacht voor nieuwe stations. Een aantal stations zijn onderzocht in de Landelijke Markt- en Capaciteitsanalyse Spoor (2007).

Tevens is onlangs bij de Mobiliteitsaanpak de Quick-scan naar de markt en capaciteit van de gedecentraliseerde spoorlijnen verschenen waarin veel aandacht is voor nieuwe stations.

Een totaaloverzicht van alle initiatieven ontbreekt echter. In deze notitie staat daarom een inventarisatie van bekende initiatieven, wordt het beleid rond de realisatie van deze stations onderzocht en worden aanbevelingen gedaan voor aanscherping van dit beleid.

Deze notitie is gepresenteerd in het kader van de Begrotingsbehandeling Verkeer en Waterstaat op 2 december 2008 en dient tevens als input voor het debat over de Mobiliteitsaanpak en de evaluatie spoorwetgeving die gepland staat voor komend jaar.

1.2 Probleemstelling

In veel regio's bestaat behoefte aan nieuwe stations. Tegelijk blijkt de realisatie van deze stations vaak een moeizaam proces, gezien de beperkte capaciteit op het spoor en onderhandelingen tussen Rijk en regio over de financiering. Ook technische beperkingen lijken de opening van stations te vertragen. Het gevolg is dat stations vaak later dan gewenst worden geopend. Woningen in nabijgelegen nieuwbouwwijken zijn dan al opgeleverd en bewoners hebben al een tweede auto voor de deur staan.

1.3 Onderzoeksvragen

1. Welke oorzaken zijn er, afgezien van algemene ruimtelijke procedures, aan te wijzen voor de trage realisatie van stations?
2. Welke kansen zijn er voor nieuwe stations in Nederland met betrekking tot nieuwe passagiers en ruimtelijke ontwikkeling?
3. Hoe is de financiering voor nieuwe stations tussen Rijk en regio geregeld?
4. Is het beschikbare geld in het MIRT voldoende om de gewenste nieuwe stations te realiseren?

1.4 Afbakening

Deze notitie richt zich alleen op nieuwe of te heropenen stations. In principe gaat dit altijd om kleinere stations. Het betreft stations bij nieuwbouwwijken, kleine kernen zonder station of nieuwe stadsrandstations. Een nieuwe ontwikkeling is (plannen voor) de opening van stations of betere bediening van bestaande stations met een transferium functie. Voorbeelden zijn Maarheeze en Eindhoven Acht (nieuw) en Veenendaal de Klomp en Best (bediening met IC).

Verplaatsing van bestaande stations wordt buiten beschouwing gelaten. In sommige gevallen kan verplaatsing wel bijdragen aan een betere kwaliteit van het treinproduct door beter aan te sluiten bij de klantwensen (nabijheid) en het mogelijk maken van slimmere dienstregelingen (op enkelsporige trajecten). Er zijn onder andere plannen voor verplaatsing van de stations Voorburg, Emmen Zuid (nu: Bargeres), Hoogezand-Sappemeer, Sappemeer-Oost en Rodeschool (indien er extra halte Eemshaven komt ten behoeve van veerdienst Borkum)¹

Een aantal nieuwe stations ligt op lijnen die in de nabije toekomst worden omgebouwd tot metro of tramlijn. Dit betreft de spoorlijnen Zwolle-Kampen (tram), Gouda-Alphen-Leiden (RijnGouweLijn) en Schiedam-Hoek van Holland (metro). Deze stations zijn wel meegenomen in deze notitie.

¹ Zie Quick Scan naar de Markt en Capaciteit van de gedecentraliseerde spoorlijnen, blz. 67

2. Moties en Kamervragen

Stations en hun omgeving kunnen op warme belangstelling van de Kamer rekenen. In de afgelopen vijftien jaar zijn meerdere moties en Kamervragen ingediend met betrekking tot toegankelijkheid van stations, sociale veiligheid, fietsenstallingen, intercitystatus en frequentie bediening, en met sluiting bedreigde stations.

Er is in genoemde periode zeven keer een motie aangenomen met betrekking tot nieuwe stations:

13-12-1994	Motie Stellingwerf	23903, nr. 17	Houten-Zuid
27-11-2000	Motie Leers c.s.	27408, nr. 6	Tilburg Reeshof
27-11-2000	Motie vd Steenhoven / Stellingwerf	27408, nr. 10	Vanaf 2001 jaarlijks ruimte voor twee stations
25-3-2008	Motie Cramer c.s.	29984, nr. 125	Verzoek inzichtelijk maken regionale wensen nieuwe stations, deze wensen te beoordelen en in het MIRT een projectblad nieuwe stations op te nemen met stand van zaken planning en financiering
25-3-2008	Motie Cramer c.s.	29984, nr. 126	Aanpassen criteria zodat capaciteitstekort niet doorslaggevend is voor besluitvorming
17-12-2007	Motie Cramer c.s.	31200 A, nr. 65	Schiedam Kethel
13-11-2008	Motie van Heugten/Wiegman-Van Meppelen Scheppink	31700 XI, nr. 11	5 mln voor de ontwikkeling van het stationsgebied en Poort van Veendam in Veendam.

Tabel 1: Overzicht moties nieuwe stations

In de motie Stellingwerf over Houten-Zuid (nu: Houten Castellum) is als criterium vastgelegd dat het station operationeel dient te zijn op het moment dat tweederde van het beoogde aantal woningen is gerealiseerd. Uiteindelijk is een tijdelijk station gebouwd, dat wordt bediend met een tram vanwege capaciteitstekort op de spoorlijn Utrecht-Geldermalsen. Dit station gaat vanaf 14 december dicht en zal dan een jaar worden bediend met een bus totdat het definitieve station Houten Castellum open gaat.

In de motie vd Steenhoven/Stellingwerf heeft de Kamer de mening uitgesproken “dat op diverse Vinex-locaties (zoals Tilburg-Reeshof en Helmond-Brandevoort) de aanleg van stations te ver in de toekomst gepland is om een alternatief te bieden voor de nieuwe bewoners en dat de middelen voor de post “kleine stations” te beperkt zijn om deze stations op tijd te realiseren”.

In het MIRT-projectenboek is in reactie op de motie Cramer c.s. (29984, nr. 125) een projectblad opgenomen met daarop de stations waarover een aanlegbesluit is genomen en stations waar ProRail een projectnota over opstelt.

Er is in genoemde periode ook zeven keer een schriftelijke Kamervraag gesteld over nieuwe stations. Opvallend is daarbij dat geen van de genoemde stations waar inmiddels al enkele jaren over wordt gesproken op dit moment is geopend.

15-7-2005	Van Hijum	2004-2005 nr. 2161	Watergraafsmeer
6-2-2006	Jonker	2005-2006 nr. 971	Maarheeze in dienstregeling 2007
22-2-2006	Jonker c.s.	2005-2006 nr. 1070	Maarheeze in dienstregeling 2007
27-9-2006	Van Hijum	2006-2007 nr. 176	Tijdelijk station Nijverdal-West
7-6-2007	Vermeij/Depla	2006-2007 nr. 2124	Bouwen in Zuidplaspolder en OV
27-8-2008	Cramer	2008-2009 nr 150	Maarheeze
15-10-2008	Cramer c.s.	2008-2009 nr. 555	Maarheeze

Tabel 2: Overzicht Kamervragen nieuwe stations

Bij de begrotingsbehandeling Verkeer en Waterstaat is 4 december 2007 het amendement Anker (31200 A, nr. 26) ingediend. Dit amendement beoogde in de periode 2008-2010 extra budget vrij te maken voor de aanleg van nieuwe stations.

De minister heeft in het debat over het amendement aangegeven dat er nog 55 mln beschikbaar was voor nieuwe stations. Dit zou uitgaande van een maximale rijksbijdrage van 5,2 mln voldoende zijn voor 11 nieuwe stations (zie paragraaf 4.6).

De crux zou meer liggen in de criteria om te beslissen wanneer een station wordt gebouwd dan in het geld. In het debat zijn vervolgens vier stations genoemd die (nagenoeg) voldoen aan de criteria van 1000 nieuwe in- en uitstappers. Het betreft Sassenheim, Bleizo, Groningen Europapark en Assen-Zuid. De minister heeft toegezegd om over deze stations spoedig een besluit te nemen waarop het amendement is ingetrokken. Voor zover bekend zijn inmiddels voor station Sassenheim definitieve afspraken gemaakt over de financiering. In het MIRT-projectenboek en de brief over de bestuurlijke afspraken staat echter niet of er al een aanlegbesluit is genomen. Voor de stations Bleizo, Groningen Europapark en Assen-Zuid heeft nog geen besluitvorming plaatsgevonden.

Aanbeveling 1:

De minister dient spoedig een aanlegbesluit te nemen over de stations Sassenheim, Bleizo, Groningen Europapark en Assen-Zuid.

3. Beleidsbrief nieuwe stations

Op 22 september 2000 is de beleidsbrief nieuwe stations verschenen². Deze beleidsbrief beschrijft de procedures en financiering voor nieuwe stations. Primair is het Rijk verantwoordelijk voor de aanleg, beheer en instandhouding van stations. Dit wordt verzorgd door ProRail (toen: NS Railinfrabeheer). Het ministerie financiert (een deel van) de aanleg van een nieuw station wanneer zij het nut en de noodzaak van de investering onderschrijft. Om hier gericht beleid voor te hebben zijn twee criteria vastgesteld voor het beoordelen van te openen stations:

- de vervoerwaarde: minimaal 1000 nieuwe in- en uitstappers per dag
- de investeringsbijdrage: deze mag de grens van 10 mln gulden (prijspeil 2000, thans: 6,3 mln euro) niet overschrijden. Ook mag er geen extra infrastructuur nodig zijn om de bediening in de dienstregeling uitvoerbaar te maken. Extra infrastructuur komt ten laste van het station.

De norm van 10 mln gulden is gebaseerd op de calculatie dat het bouwen van een nieuw (klein) basisstation aan bestaand spoor circa 5,4 tot 11 mln gulden zou kosten. In deze raming zitten de investeringskosten voor onder meer perrons, aanpassen beveiliging en perronmeubilair. Bij de financiering kan zowel sprake zijn van volledige rijksfinanciering als van cofinanciering of zelfs volledige financiering door de regio.

Je kunt niet op elke spoorwegovergang een station maken. De bouw van een station wordt daarom altijd afgewogen tegen de gevolgen voor de dienstregeling (inpasbaarheid) en de toegevoegde waarde voor de reiziger. Het MIRT-projectenboek zegt hierover: "Het regionale belang dat is verbonden aan het openen van een station moet worden afgewogen tegen het belang dat is gekoppeld aan snelle verbindingen tussen stedelijke centra en landsdelen. Deze belangenafweging speelt met name bij stations die gedacht zijn aan spoorlijnen waar het hoofdrailnetvervoer en/of goederenvervoer op wordt afgewikkeld. De minister neemt het aanlegbesluit op basis van de projectnota van de spoorwegbeheerder ProRail" (MIRT-projectenboek 2009, blz. 106). De projectnota bevat:

- Raming van kosten aanleg, inpassing dienstregeling en beheer op basis van definitief ontwerp
- Beoordeling van effect van station op de functionaliteit van de infrastructuur (reistijden en aantal extra reizigers)

Een belangrijk criterium voor nieuwe stations is dus de inpasbaarheid in de dienstregeling, of beter gezegd: de beschikbare capaciteit op het spoor. Het beleidskader nieuwe stations zegt hierover: "Het kan zich voordoen dat capaciteitsbeperking op een (bestaand) spoortraject leidt tot uitsluiting van de bediening van een nieuw station. In principe zou een extra infrastructurele voorziening hier een oplossing kunnen bieden, maar zal vanwege de hoge investeringskosten meestal geen uitvoerbare optie zijn. Aanleg van het station komt weer wel in beeld wanneer aan de extra infrastructuur een grotere of betere benutting kan worden toebedeeld. In zo'n situatie kan het rendement van het betreffende spoorvervoer, waar het nieuwe station onderdeel van gaat uitmaken, naar het gewenste niveau toenemen".

² Brief minister Verkeer en Waterstaat, 22 september 2000, vw00000991

4. Analyse

4.1 Nieuwe reizigers

Het criterium van 1000 nieuwe reizigers blijkt in de praktijk minder hard. Van de 15 nieuwe stations die in de afgelopen 5 jaar zijn gebouwd hadden er in ieder geval 7 een prognose van het aantal nieuwe in- en uitstappers dat lager lag dan 1000 (zie paragraaf 5.3). Daarnaast blijken een aantal recent in Gelderland geopende nieuwe stations meer reizigers te trekken dan verwacht. Tenslotte heeft het kabinet een groeiambitie van 5% per jaar op het spoor. Als die groeiambitie wordt meegenomen zouden er meer stations in aanmerking komen voor realisatie.

Aanbeveling 2:

De norm van 1000 nieuwe in- en uitstappers dient te worden geëvalueerd in het licht van ervaringen met recent geopende stations en de groeiambitie voor het spoor van het kabinet.

4.2 Ruimte op het spoor

De regionale wensen voor nieuwe stations worden beperkt door de capaciteit op het spoor. Volgens de beleidsbrief nieuwe stations is de beschikbare capaciteit van het spoor bepalend (zie hoofdstuk 3). Extra infrastructuur dient door de regio te worden bekostigd of uit het basisbudget. Deze beiden opties zijn gezien de kosten niet reëel. Het Rijk is in principe verantwoordelijk voor de uitbreiding van de capaciteit op het spoor.

Door de capaciteitsbeperkingen kunnen sommige nieuwe stations waarvoor wel een markt is momenteel niet worden gerealiseerd: “Ook zijn er slechts beperkte uitbreidingen mogelijk in frequenties, reistijdversnellingen en uitbreiding van het aantal stations, terwijl dit vanuit het verbeteren van het OV-netwerk in de Zuidvleugel wel noodzakelijk is. Door de hoge belasting van het spoornetwerk en de hoge bezetting per trein, neemt de betrouwbaarheid en robuustheid van het spoorstelsel ook af.” (Netwerkanalyse Zuidvleugel)

Het is op basis van de beleidsbrief nieuwe stations onduidelijk hoe de kosten/baten afweging voor nieuwe stations waarvoor capaciteitsuitbreiding nodig is wordt gemaakt. In de beleidsbrief wordt gesteld dat aanleg een station wel in beeld komt “wanneer aan de extra infrastructuur een grotere of betere benutting kan worden toebedeeld”. Het gaat echter in de eerste plaats om de klantvraag en de daarvoor benodigde capaciteit en vervolgens pas om benutting, of te wel: hoe wordt de beschikbare capaciteit zo efficiënt mogelijk ingezet?

Daarom heeft de Kamer via de motie Cramer c.s. (29984, nr. 126) gevraagd om de criteria voor nieuwe stations aan te passen zodat capaciteitstekort niet doorslaggevend is voor besluitvorming. Bij brief van 24 juni 2008 heeft de minister laten weten dat ProRail nu standaard de kosteneffectiviteit van passeersporen onderzoekt en deze afweegt tegen andere reistijdcompenserende- of inpassingsmaatregelen (29984, nr. 143). Uit de brief wordt niet duidelijk wanneer passeersporen als “kosteneffectief” worden beschouwd. Wel wordt aangegeven dat dit kan worden bekostigd ten laste van de post kleine infrastructuurmaatregelen. Voor stations langs regionale lijnen is de financiering van het capaciteitsvergrotingsplan echter “geheel een verantwoordelijkheid van de initiatiefnemende decentrale overheid”. Dit laatste is vreemd want het Rijk is in principe verantwoordelijk voor de infrastructuur en de regio alleen voor het aanbesteden van de dienstregeling.

Het is goed dat er naar de gevolgen voor de reistijd van intercityreizigers wordt gekeken, zoals in de LMCA Spoor is gedaan. Maar denken vanuit de klant betekent ook dat de reizigersvraag van de stoptreinreizigers bij voldoende reizigers in principe dient te worden gehonoreerd. Het ligt daarom voor de hand om bij capaciteitsproblemen te kijken naar mogelijkheden voor capaciteitsuitbreiding, bijvoorbeeld door de aanleg van inhaalsporen. Zo kan de bouw van een nieuw station bijdragen aan de geleidelijke uitbouw van de ruimte op het spoor. Een voorbeeld is station Breda Oost dat met partieel vier sporen zou kunnen bijdragen aan de uitbouw van de Brabantroute. Dit principe had ook kunnen worden toegepast bij station Schiedam Kethel. De nieuwbouwwijk bij dit station is al klaar, maar het station wordt pas geopend als de viersporigheid Den Haag-Rotterdam wordt opgeleverd. De capaciteit van het spoor is hier dus leidend geweest, wat uiteindelijk ten koste kan gaan van het aantal passagiers omdat nu meer omwonenden een tweede auto zullen hebben.

Aanbeveling 3:

Er moet duidelijkheid komen over de vraag hoe wordt bepaald of uitbreiding van de capaciteit ten behoeve van een nieuw station kosteneffectief is.

Aanbeveling 4:

Capaciteitsvergroting ten behoeve van een nieuw station moet niet gezien worden als een belemmering om dit station te realiseren maar als een kans om meer capaciteit te creëren, bijvoorbeeld door inhaalsporen.

Aanbeveling 5:

Het Rijk dient ook verantwoordelijk te zijn voor de vergroting van de capaciteit ten behoeve van nieuwe stations op de spoorlijnen met gedecentraliseerd spoorvervoer.

4.3 Projectmatige aanpak

In RandstadSpoor is er gekozen om stapsgewijs een aantal nieuwe stations rond Utrecht te realiseren. Het gevolg is wel dat reizigers meerdere jaren met wijzigingen te maken krijgen van het spoorproduct en/of dat stoptreinen ruim worden ingepland in de dienstregeling in verband met toekomstige stops.

Het is opvallend dat in de regio voor een andere benadering is gekozen. De provincie Gelderland heeft in de Stedendriehoek in één keer meerdere nieuwe stations geopend. Hierdoor konden nieuwe stoptreindiensten worden geïntroduceerd waarvan in de dienstregeling 2009 al weer de frequentie wordt verhoogd (Apeldoorn-Almelo). Ook rond de Merwedelingelijn wordt voor een dergelijke aanpak gekozen. Hier zullen binnenkort 5 nieuwe haltes worden geopend.

Aanbeveling 6:

Realiseer in geval er wensen zijn voor meerdere nieuwe stations op een traject of in een regio bij voorkeur deze stations tegelijkertijd. Onderzoek of aanleg van stations hiervoor kan worden versneld.

4.4 Bedieningsgarantie

Een belangrijke randvoorwaarde om een nieuw station te bouwen is momenteel of NS bereid is er te stoppen. Hierdoor wordt de bouw van nieuwe stations vertraagd omdat er eerst een bedieningsgarantie van NS moet zijn. Het is goed dat met NS wordt overlegd over de bediening van stations. Het is echter vreemd dat de vervoerder, die in opdracht van de overheid werkt, zo'n grote rol heeft bij de beslissing over de bouw van stations.

Aanbeveling 7:

In de vervoerconcessie moet de plicht worden opgenomen voor de vervoerder om op alle door het Rijk daartoe aangewezen stations te stoppen. Een bedieningsgarantie is dan niet meer nodig.

4.5 Ruimtelijke ordening

Rondom bestaande stations is nog veel ruimte voor ruimtelijke ontwikkelingen zo blijkt uit het project Stedenbaan in de Zuidvleugel. In Stedenbaan wordt er ook voor nieuwe stations gekeken naar mogelijkheden voor ruimtelijke ontwikkeling. Dit kan bijdragen aan het halen van het criterium voor het aantal reizigers en de groeiambitie voor het spoor. Een dergelijke integrale benadering van ruimte en OV past bij het nieuwe MIRT.

Aanbeveling 8:

Pas de integrale benadering van ruimtelijke ordening en OV van Stedenbaan toe op alle stationsprojecten. Gemeenten kunnen financieel geprikkeld worden door verdere intensivering rond stations te belonen.

4.6 Perronhoogten en toegankelijkheid

Perronhoogten zijn vastgelegd in de Regeling Hoofdspoorweginfrastructuur art. 4 lid 1 sub e: de perronhoogte bedraagt 840 mm gemeten vanaf de bovenkant van de spoorstaaf.

EU-richtlijn 2001/290/EG stelt echter dat er twee hoogten zijn toegelaten: 550 en 760 mm. Voor Nederland en Groot-Brittannië zijn daarbij uitzonderingen gemaakt. In het kader van het verbeteren van de toegankelijkheid is door de Minister aangegeven dat Nederland zich zo spoedig mogelijk gaat conformeren aan de EU-richtlijn. "Momenteel bezie ik de juridische mogelijkheden om de bestaande norm van 84 cm op zo kort mogelijke termijn te vervangen door de norm van 76 cm. Uiteraard zal ik ook de vervoerders hierbij betrekken".³ In de Motie Koopmans/Anker/Roefs is gevraagd om verdere versnelling (31200 XII nr 36). Per brief heeft de minister hier op 17 juni 2008 en 3 september op gereageerd⁴, maar in die brief wordt alleen maar naar NS en ProRail verwezen, en wordt niet ingegaan op de noodzakelijke wijziging van de Regeling Hoofdspoorweginfrastructuur. Ondertussen worden nieuwe stations voor zover bekend conform de regelgeving gebouwd. Het gevolg is dat in de toekomst deze perrons weer moeten worden verlaagd wat veel vermijdbare extra kosten met zich meebrengt.

Aanbeveling 9:

Pas de regelgeving rond perronhoogten zo spoedig mogelijk aan zodat voorkomen wordt dat perrons over een aantal jaar moeten worden verlaagd.

4.7 Financiering

Indien een station aan de criteria voldoet, dan komen de kosten van het basisstation in aanmerking voor een subsidie ten laste van het programma Aanleg nieuwe stations tot een maximum van 6,3 mln incl. BTW prijspeil 2008 (zie hoofdstuk 3). Deze financiering is dus exclusief de inrichting van de omgeving van het station. Het budget voor Kleine Stations bedraagt € 77 mln. Voor de stations Groningen Europapark, Sassenheim en Bleizo is per station maximaal € 6,3 mln gereserveerd. Van het station Helmond Brandevoort moet de slotdeclaratie nog volgen. Per saldo resteert hiermee in het MIRT nog € 52,4 mln.⁵

³ Brief Minister dd 29.9.2006, ref. DGP/SPO/U.06.02435

⁴ Brief VENW/DGP-2008/4456 resp. VENW/DGMO-2008/1551

⁵ Bron: 31700 A, nr. 11, vraag 30-32

Voor station Sassenheim is naar verluid uiteindelijk afgesproken dat de regio bovenop de Rijkssubsidie circa 1,5 mln voor het basisstation meefinanciert. Dit is exclusief de inrichting van de stationsomgeving die ook door de regio wordt betaald.

Het lijkt er op dat de realisatie van stations wordt vertraagd door onderhandelingen over de benodigde regionale bijdrage. De vraag is of het juist is dat regio's mee betalen aan de infrastructuur indien een station voldoet aan de landelijke criteria. Een aantal stations vallen duurder uit door noodzakelijke aanpassingen van de beveiliging. Het is onterecht als een lokale overheid dit moet financieren.

De realisatie van stations zou goedkoper kunnen als de aanpassing van de beveiliging en (ver)plaatsing van wissels wordt aangesloten bij het programma Mistral voor vernieuwing van de bovenbouw. Door aanpassingen voor nieuwe haltes mee te nemen uit dit budget (circa 250 mln per jaar) hoeft dit niet te drukken op het budget voor stations. Zie ook paragraaf 6.1 over station Maarheeze.

Het is opvallend dat van de 8 stations in het MIRT-projectenboek 2009 waarvoor een aanlegbesluit is genomen de financiering is gevonden in projectfinanciering voor RegioNet en VleuGel. Geen enkel station wordt gefinancierd uit het Programma Aanleg nieuwe stations waaruit in principe twee stations per jaar gefinancierd zouden kunnen worden. Mogelijk geldt dit wel voor stations waar een projectstudie voor geldt maar het is onduidelijk of deze nog in 2009 kunnen worden gerealiseerd. Hiermee zak in 2008 en 2009 het beschikbare budget niet volledig worden gebruikt.

Een alternatieve mogelijkheid voor MIRT-subsidie van nieuwe stations is de projectfinanciering als onderdeel van lopende projecten zoals RegioNet (Amsterdam) en VleuGel (Utrecht).

Aanbeveling 10:

De maximale subsidiebijdrage van het Rijk voor nieuwe stations moet worden geactualiseerd en meer gedifferentieerd worden op basis van het verwachte aantal reizigers en de benodigde beveiliging

Aanbeveling 11:

De aanpassingen in de beveiliging en sporen ten behoeve van nieuwe stations moeten zo veel mogelijk worden meegenomen in het programma Mistral voor bovenbouwvernieuwing. Dit bespaart kosten ten laste van het programma Aanleg nieuwe stations maar vereist wel een lange termijnplanning voor nieuwe stations.

5. Inventarisatie stationsplannen

5.1 Beleidsbrief nieuwe stations

In de beleidsbrief nieuwe stations (zie ook hoofdstuk 3) uit 2000 staan 36 potentiële nieuwe stations. Deze zijn naar aanleiding van de toenmalige “enorme” belangstelling voor de bouw van nieuwe stations op verzoek van de minister beoordeeld door RailNed (nu: ProRail). Een overzicht staat in bijlage 1.

Van de stations die realiseerbaar leken binnen het criterium van 1000 nieuwe in- en uitstappers concludeerde de minister dat een groot deel van de genoemde stations viel in de categorie stadsgewestelijke projecten (zoals RandstadRail) waarvoor aparte financiering geldt of in de categorie stations die slechts te bedienen zijn indien extra infrastructurele voorzieningen worden aangelegd. Zie paragraaf 4.2.

5.2 Landelijke Markt- en Capaciteitsanalyse Spoor

In de LMCA Spoor zijn voor de onderzochte corridors gevoeligheidsanalyses gedaan voor 17 nieuwe stations. Hierbij is niet gekeken naar het aantal verwachte reizigers maar alleen naar de inpasbaarheid in de dienstregeling. Een overzicht staat in bijlage 2.

5.3 MIRT 2008

In het MIRT 2008 stond geen duidelijk overzicht van de plannen voor nieuwe stations. In de feitelijke vragen is om dit overzicht gevraagd (31 200 A, nr. 18 vraag 72). Hieruit blijkt dat er sinds 2002 15 nieuwe stations zijn geopend waarvan 10 met MIT-subsidie waaronder 4 uit het project Randstadspoor. Van de 15 nieuwe stations hadden er in ieder geval 7 een prognose van het aantal nieuwe in- en uitstappers dat lager lag dan 1000. Daarnaast zijn er volgens het antwoord op de feitelijke vragen plannen voor 26 nieuwe stations, exclusief nieuwe haltes in het kader van de RijnGouweLijn. Een overzicht staat in bijlage 3.

5.4 Netwerkanalyses

In de 11 regionale Netwerkanalyses welke medio 2006 zijn opgesteld⁶ als voorbereiding op de LMCA's worden 58 nieuwe stations genoemd. Daarnaast wordt nog een aantal nieuwe stations genoemd welke niet nader worden gespecificeerd. Een overzicht staat in bijlage 4. Van de 58 stations is voor zover in het tijdsbestek van het maken van deze notitie kon worden nagegaan één station in aanleg (Kampen-Zuid op de Hanzelijn). Negen stations zijn gerealiseerd.

5.5 Quick-scan regionaal spoor

Met de Mobiliteitsaanpak is de Quick-scan naar de markt en capaciteit van de gedecentraliseerde spoorlijnen, kortweg quick-scan verschenen (31305, nr. 80). Deze quick-scan is een uitwerking van de motie Anker/Koopmans (31200 XII, nr. 64) welke is ingediend bij de begrotingsbehandeling van V&W eind 2007.

⁶ Kamerstuk 29644, nr. 70

In de quick-scan zijn alle spoorlijnen waarop gedecentraliseerd spoorvervoer plaatsvindt onderzocht.⁷ Per traject is gekeken naar mogelijkheden voor kwaliteitsverbetering door kortere reistijden, hogere frequenties, betere punctualiteit, maar ook door het toevoegen van nieuwe stations.

Er wordt in de quick-scan een pakket maatregelen gepresenteerd welke worden onderverdeeld in:

- Quick-wins (optimalisatie van dienstregeling, snelheidsinstellingen en remcurves)
- Korte termijn maatregelen (snelheidsverhoging, partieel dubbel spoor, extra perronsporen)
- Ambities 2013-2020 (doorkoppeling van knooppunten, hogere frequenties)
- Maatwerk 2013-2020 (verbetering transfer, langere treinen)

Voor 23 trajecten komt de kostenraming voor de quick-wins op 36 mln en voor de korte termijnmaatregelen op 271 mln + PM. In totaal zijn hiervan 13 trajecten geselecteerd die de hoogste prioriteit hebben. Er is 90 mln beschikbaar gesteld voor maatregelen tot 2012. Hierbij wordt in de mobiliteitsaanpak niet gesproken van cofinanciering. Als er vanuit wordt gegaan dat dit wel het geval is, net als bij het actieprogramma Regionaal OV dan kan hiermee een belangrijk deel van de korte termijn verbeterpunten worden doorgevoerd.

In totaal worden in de quick-scan 36 nieuwe stations genoemd plus nog enkele niet gespecificeerde stations voor de Rijn-gouwelijn tussen Alphen aan den Rijn en Leiden. Een overzicht staat in bijlage 5. Van deze stations zijn er 17 meegenomen in het overzicht van maatregelen op basis waarvan de kostenramingen zijn gemaakt (zie kolom status). Hiervan staan 15 stations opgenomen als “korte termijn” maatregel. Het is echter onduidelijk in hoeverre deze stations kunnen worden gefinancierd uit de 90 mln.

5.6 MIRT-projectenboek 2009

Naar aanleiding van de motie Cramer c.s. (29984, nr. 125) is in het nieuwe MIRT een projectblad “Kleine stations” opgenomen. In totaal worden 22 nieuwe stations genoemd waarvan twee stations een verplaatsing betreffen (Krommenie-Assendelft en Emmen-Zuid ipv Bargeres) en drie stations al wel in een tijdelijke situatie zijn geopend (Utrecht Terwijde, Houten Castellum en Groningen Europapark). In totaal gaat het dus om 17 nieuwe stations. Een overzicht staat in bijlage 6.

De motie Cramer c.s. (29984, nr. 125) vroeg om alle regionale wensen voor nieuwe stations inzichtelijk te maken en deze wensen te beoordelen. Het nieuwe projectblad bevat meer informatie dan de vorige edities van het projectenboek. Hierop zijn echter alleen die stations opgenomen waarover een aanlegbesluit is genomen en stations waar ProRail een projectnota over opstelt. Dit betekent dat er nog geen compleet beeld is van alle gewenste stations inclusief een beoordeling. Dit blijkt wel uit het feit dat het aantal gewenste stations in de Netwerkanalyses veel hoger is. De quick-scan regionaal spoor vult dit aan voor de gedecentraliseerde spoorlijnen maar doet geen concrete uitspraken over de beoordeling, de planning en financiering van de nieuwe stations.

Als er een vergelijking wordt gemaakt met het antwoord op de feitelijke vragen bij het MIRT-2008 dan blijkt verder dat er vijf stations zijn verdwenen uit het overzicht. Het gaat om de stations: Assen Zuid, Barneveld Zuid, Bleizo, Nijmegen Winkelsteeg en Zevenaar Oost. Daartegenover staan zes nieuwe stations waarvan er vier een verplaatsing of de ombouw van een tijdelijk naar een definitief station

⁷ Daarnaast is het traject Zwolle-Enschede meegenomen dat nog voor decentralisatie in aanmerking komt, een mogelijk nieuwe lijn: Emmen-Groningen en is gekeken naar drie grensoverschrijdende verbindingen: Groningen-Leer, Hengelo-Bad Bentheim en Heerlen-Aken.

betreffen. Deze stations zijn: Krommenie-Assendelft, Utrecht Terwijde, Utrecht Leidsche Rijn Centrum, Utrecht Vaartsche Rijn, Houten Castellum en Emmen-Zuid.

Voor de stations waar een aanlegbesluit is genomen is een prognose voor de opening opgenomen. Dit geldt echter niet voor de projectstudies. Wanneer deze zijn gestart en hoe lang deze nog lopen en wanneer stations zouden kunnen worden geopend wordt uit het MIRT niet duidelijk. Dit is van belang omdat een aantal van de genoemde studies al enkele jaren lopen.

Aanbeveling 12:

Neem op het projectblad kleine stations bij de projectstudies ook een planning op voor aanlegbesluit en opening en vermeldt voor alle stations of er sprake is van rijksfinanciering en zo ja hoeveel.

5.7 Overige plannen

Naast de in de diverse bijlagen genoemde stations zijn er nog meer wensen en plannen voor stations in de regio. Hieronder volgt een ongetwijfeld niet volledig overzicht:

- Barneveld-Noord (traject Amersfoort-Apeldoorn)
- Belfeld
- Cuijk-Noord
- Echteld
- Ede-West (zie ingetrokken motie Stellingwerf 22026, nr. 132)
- Groningen Frieschestratweg (Kolibri Groningen, inmiddels vervallen⁸)
- Hedel
- Heerlen Woonboulevard-Noord (traject: Heerlen-Sittard)
- Laren/Almen
- Winschoten West (Kolibri Groningen)
- Tynaarlo (Kolibri Groningen)

⁸ Zie: www.kolibri-ov.net, www.regiotram.nl en [http://nl.wikipedia.org/wiki/Kolibri_\(openbaar_vervoer\)](http://nl.wikipedia.org/wiki/Kolibri_(openbaar_vervoer))
Uit de laatste plannen blijkt dat station Groningen Frieschestratweg is komen te vervallen.

6. Cases

6.1 Maarheeze

Uit het overzicht van Kamervragen in hoofdstuk 2 blijkt dat de realisatie van station Maarheeze door de Kamer op de voet gevolgd. De centrale vraag die de Kamer heeft gesteld in de laatste serie schriftelijke vragen is: Waarom is de start van de bouw al een jaar opgeschoven ten opzichte van de planning? De oorzaak lijkt de verplaatsing van een wissel en daartoe aanpassen van de beveiliging te zijn. Dit maakt extra buitendienststellingen nodig en het station wordt duurder. Deze ingreep zou nodig zijn om het perron een “robuuste” lengte te geven van 270 meter. Oorspronkelijk zou het station echter perrons krijgen van 175 meter en hier is ook een bedieningsgarantie voor afgegeven.

Een langer perron wordt noodzakelijk als er gereden gaat worden met langere treinen. Dit is echter voorlopig nog niet het geval want bijna alle perrons op het traject Eindhoven-Weert zijn korter dan 270 meter. Het nabijgelegen station Heeze heeft ook maar een perron van... 175 meter! Het is voor de reizigers van belang dat station Maarheeze zo snel mogelijk open gaat. Het station is immers ook bedoeld voor forenzen die nu regelmatig stil staan op de A2 welke de komende jaren op de schop gaat. Juist voor deze reizigers is het interessanter als de trein elk kwartier gaat rijden in plaats van een langere trein elk half uur. De capaciteit is hiervoor beschikbaar op dit baanvak. Er kan dus op de korte termijn beter worden geïnvesteerd in een snelle opening van het station met een kort perron en hogere frequenties.

Aanbeveling 13:

Station Maarheeze kan snel open door te kiezen voor het oorspronkelijke korte perron. Hogere frequenties voor de halterende stoptrein dienen te worden onderzocht zodat de filerijder op de A2 een goed alternatief krijgt.

6.2 Eijsden

Sinds 1999 wordt er al gesproken over de toekomst van station Eijsden ten zuiden van Maastricht in het licht van aansluiting op het Belgische Intercitynet. Hierover zijn twee keer Kamervragen gesteld door het toenmalige Kamerlid Eurlings (1999-2000 nr. 1126 en 1998-1999 nr. 788). Ten behoeve van een tweejarig experiment met een Intercity Maastricht-Luik-Brussel is de stoptrein Maastricht-Luik tijdelijk geschrapt. Als gevolg hiervan stoppen er sinds bijna 2 jaar tijdelijk geen treinen meer op station Eijsden.

In de initiatiefnota “Grenzeloos genoeg(en)” van CDA en ChristenUnie wordt aanbevolen zo snel mogelijk duidelijkheid geven over de toekomst van station Eijsden in het kader van de toekomstperspectieven van Maastricht – Brussel nu het experiment deze maand afloopt. De bewindslieden hebben hier op gereageerd dat ze niet willen vooruitlopen op de evaluatie die binnenkort plaatsvindt en dat vervolgens overleg met de betrokken decentrale overheden zal plaatsvinden (31553, nr. 4). In een recente brief van het ministerie aan de gemeente Eijsden wordt echter gesteld dat NS heeft besloten definitief niet meer te stoppen op dit station ongeacht de evaluatie van de proef⁹. Verder zal de evaluatie vrijwel zeker uitwijzen dat de proef met de IC wordt voortgezet.

Als argument voor het stoppen van de bediening van Eijsden wordt in de brief gegeven dat stoppen in Eijsden verliesgevend zou zijn door het lage aantal reizigers. Er zijn echter meer stations met een

⁹ Brief 6 oktober 2008 VENW/DGMO-2008/2705

vergelijkbaar aantal reizigers, ook op het hoofdrailnet. Het verschil is dat NS hier een bedieningsplicht heeft in de vervoerconcessie en Eijsden in het verleden als enige station niet is meegenomen in de lijst van stations met bedieningsplicht. Er zou in zo'n geval juist moeten worden gekeken hoe het aantal reizigers kan worden verhoogd. Een alternatief zou bijvoorbeeld zijn om Eijsden te decentraliseren naar de contractsector (zoals genoemd in de quick-scan regionaal spoor blz. 117) en/of het station te verplaatsen.

Een ander argument dat wordt gegeven is dat de Maastricht-Brussel-express een succes is. Dit is echter niet relevant voor het al dan niet wenselijk zijn van een bediening van Eijsden. Tenslotte zouden de huidige busreizigers tussen Maastricht en Eijsden tevreden zijn met de vervangende bussen. De enquête die dit zou uitwijzen zegt echter alleen iets over de mening van de huidige busreizigers, en wat betreft hun voorkeur tussen bus of trein ook nog maar zeer beperkt (daar is maar één vraag over gesteld: liever 2 treinen of 4 bussen per uur). Er is dus niet gekeken wat de vroegere treinreizigers vinden of in het algemeen wat de niet-OV-reizigers vinden.

Het is opvallend dat de nieuwe IC wel stopt op de kleine haltes Bressoux en Visé in België. Daardoor is er nauwelijks sprake van reistijdwinst. Het feit dat in Nederland niet wordt gestopt maar wel in België lijkt louter een technische oorzaak te hebben (lengte perrons Eijsden, probleem om Belgische trein onder Nederlandse spanning op snelheid te krijgen). Deze technische problemen zijn echter op te lossen. Indien er een stoptrein Maastricht-Luik zou zijn naast de IC dan zou de reistijd van de IC kunnen verbeteren door niet meer te stoppen in Bressoux en mogelijk Visé. Hierdoor ontstaat er mogelijk ruimte om in Leuven te stoppen. Bovendien ontstaat er zo een alternatieve verbinding voor reizigers die de IC door vertraging missen.

Aanbeveling 14:

Nu het experiment met de Maastricht-Brussel Express vrijwel zeker met drie jaar wordt verlengd moeten alternatieven voor station Eijsden op korte termijn worden onderzocht zoals decentralisatie naar de contractsector (verlenging van lightrail Heerlen-Maastricht richting Luik) of een andere stoptreindienst in combinatie met een verdere kwaliteitsverbetering van de IC. Uitgangspunt dient te zijn dat het station wordt heropend.

6.3 Westervoort

De Gelderlander meldde op 15 oktober dat er problemen zijn met de realisatie van station Westervoort¹⁰. Dit station zou al in 2007 worden geopend. Inmiddels is dit uitgesteld tot 2012. Volgens ProRail moet het station mogelijk op een andere plek gebouwd worden omdat op de geplande locatie een lichte bocht in het spoor blijkt te zitten waardoor de technische inpasbaarheid moeilijker wordt.

Westervoort en Stadsregio Arnhem-Nijmegen zijn niet te spreken over de actie van ProRail. "Na vijf jaar komt ProRail er achter dat daar een lichte bocht ligt. Nu vragen ze geld uit te trekken voor onderzoek waar het station wel zou moeten komen. Dat doen we niet, we zijn gekke Henkie niet. Als blijkt dat wijzelf een fout hebben gemaakt ligt het anders. Maar zo ligt het denk ik niet. Als er over deze zaak een conflict blijft, dan leg ik het op tafel bij minister Eurlings."

Dat hier een probleem ontstaat is vreemd omdat er in Nederland genoeg stations in een bocht liggen zoals Castricum en Vierlingsbeek. De oorzaak blijkt te liggen in de OntwerpVoorschriften voor de verkanting en boogstralen. Deze voorschriften zijn bedoeld voor het zekerstellen van de

¹⁰ <http://www.gelderlander.nl/voorpagina/liemers/3874752/Weer-probleem-NSstation.ece>

railverkeersveiligheid in bogen, het vergroten van de stabiliteit en rijcomfort en het verminderen van spoor- en wielslijtage. De economisch-constructief ideale verkanting zal op een plek waar treinen doorrijden iets anders zijn dan op plekken waar treinen stoppen. Bij een station is er minder verkanting nodig.

Het is echter niet verplicht om de via een vuistregel formule bepaalde boogligging ook in alle bestaande situaties aan te houden. Het is slechts een ontwerp-optimalisatie in geval van nieuwbouw. Door spoorse detailregelgeving in de AmvB's van de Spoorwegwet te regelen zijn hierover misverstanden ontstaan. Het gevolg is dat een station als Westervoort veel te duur wordt doordat over een forse spoorafstand de complete spoorligging, bovenleiding en seinen moeten worden aangepast wat het station veel te duur maakt.

Overigens zou het probleem met de ontwerpvoorschriften niet spelen als er bij Westervoort vrijliggende inhaalsporen worden gerealiseerd, want dan staan de stoptreinen niet stil op de voor die situatie dan iets te schuine huidige doorrijsporen. Bijkomend voordeel is dat hiermee de Syntus treinen en de ICE elkaar niet meer in de weg zitten.

Aanbeveling 15:

Station Westervoort kan snel open door geen dure aanpassing aan de spoorverkanting te doen. Het alternatief: aanleg van inhaalsporen ten behoeve van de ICE moet worden onderzocht.

Verkanting en boogstralen

In de nota "Slimmer, Sneller en Zuiniger op het spoor" zijn de verkantingsvoorschriften en de boogstralen uitgebreid besproken. Hierbij wordt geconcludeerd dat de Nederlandse voorschriften kunnen worden geactualiseerd naar aanleiding van de huidige minder strenge Europese normen.

De spoorregelgeving lijkt overigens t.a.v. de boogstralen bij perrons een fout te bevatten. De Regeling Hoofdspoorweginfrastructuur art 4 lid 1 sub g stelt: de horizontale boogstraal bij perrons is niet kleiner dan $R=15000$ m. Een boog met een boogstraal van 15 km is nauwelijks meer een boog te noemen. Dit moet waarschijnlijk 150 of 1500 meter zijn. Als deze eis wel goed was geweest dan had de Inspectie V&W geen toestemming mogen geven voor de opening van de nieuwe halte Amsterdam Sloterdijk Hemboog eind dit jaar.

Geraadpleegde literatuur

- Eindrapport MIT-Verkenning en Netwerkanalyse Regio Utrecht, 11 september 2006
- Netwerkanalyse Regio Groningen-Assen 2030, nationaal stedelijk netwerk, juli 2006
- Regionale netwerkanalyse Noord-Overijssel hoofdrapport, 24 juli 2006
- Netwerkanalyse Stedendriehoek, hoofdrapport, Verkenning voor de periode 2010-2020, 11 juli 2006
- Netwerkanalyse regio Twente, Eindrapport, 27 juli 2006
- Netwerkanalyse Noordvleugel, September 2006
- Stadsregio Arnhem-Nijmegen Netwerkanalyse: Mobiliteitsagenda voor een aantrekkelijke, bereikbare en concurrerende stadsregio, Nijmegen, 31 juli 2006
- Netwerkanalyse BrabantStad Hoofdrapport, September 2006
- Netwerkanalyse Leeuwarden – Westergozone - A7-zone (LWA7), Eindrapportage, 21 juli 2006
- Netwerkanalyse Zuid-Limburg, 22 augustus 2006
- Regionale Netwerkanalyse Zuidvleugel, september 2006

Bijlagen

Bijlage 1: Inventarisatie stations Beleidsbrief nieuwe stations 2000

Station	Traject	Status	Project	Opmerking
Almere Buiten Oost	Weesp-Lelystad	Gerealiseerd		Heet nu: Almere Oostvaarders
Almere Poort	Weesp-Lelystad			
Amersfoort Koppel	Amersfoort-Zwolle/Apeldoorn			
Amersfoort Vathorst	Amersfoort-Zwolle	Gerealiseerd		
Amsterdam Geuzenveld	Amsterdam-Schiphol			
Amsterdam Holendrecht	Amsterdam-Utrecht	Open dec 2008		
Amsterdam Roëllstraat	Amsterdam-Schiphol			
Amsterdam Watergraafsmeer	Amsterdam-Utrecht			
Apeldoorn Osseveld	Apeldoorn-Deventer	Gerealiseerd		
Arnhem Zuid	Arnhem-Nijmegen	Gerealiseerd		
Bennebroek	Haarlem-Leiden			
Berkel Rodenrijs Westpolder	Den Haag-Pijnacker-Rotterdam			
Dordrecht Amstelwijck	Dordrecht-Lage Zwaluwe	Vervallen		Inmiddels is negatief besloten over Dordrecht Amstelwijck (bron: feitelijke vragen MIRT 2008, vraag 73).
Groningen Hoogkerk	Groningen-Leeuwarden			
Groningen Kempkensberg	Groningen-Nieuweschans/Assen			
Haarlem Zuid	Haarlem-Leiden			
Halfweg/Zwanenburg	Haarlem-Amsterdam			
Hazerswoude	Leiden-Alphen		RijnGouweLijn	
Heerhugowaard Zuid	Alkmaar-Den Helder			
Hoevelaken	Amersfoort-Barneveld			
Houten Castellum	Utrecht-Geldermalsen			
Leiden Merenwijk	Leiden-Schiphol/Haarlem			

Leidschenveen	Den Haag-Rotterdam/Zoetermeer		Randstadrail	
Lisse	Haarlem-Leiden			
Maassluis Schweitzerdreef	Schiedam-Hoek van Holland			
Nijmegen Waalsprong	Arnhem-Nijmegen	Gerealiseerd		Heet nu: Nijmegen Lent
Nootdorp Zuid	Den Haag-Pijnacker-Rotterdam			
Pijnacker Zuid	Den Haag-Pijnacker-Rotterdam			
Purmerend Weidevenne	Zaandam-Hoorn	Gerealiseerd		
Schiedam Spaland	Den Haag-Rotterdam			Heet nu: Schiedam Kethel
Tilburg Reeshof	Breda-Tilburg	Gerealiseerd		
Utrecht Leidsche Rijn Centrum	Utrecht-Woerden			
Utrecht Leidsche Rijn West	Utrecht-Woerden			
Westervoort	Arnhem-Doetinchem			
Wijchen Oost	Nijmegen-'s Hertogenbosch			
Den Haag Ypenburg	Den Haag-Zoetermeer	Gerealiseerd		

Bijlage 2: Inventarisatie stations LMCA Spoor (gevoeligheidsanalyse)

Station	Traject	Status	Project	Opmerking
Almere Poort	Weesp-Lelystad	Verondersteld gereed		
Bleizo	Den Haag-Utrecht	Inpasbaar 2x per uur, partieel viersporig nodig voor 4x per uur of 2 min reistijd verlenging IC		
Breda Oost	Breda-Tilburg	Niet inpasbaar zonder partieel 4 sporig, of 2 min reistijd verlenging IC		
Gouweknoop	Den Haag-Utrecht	Alleen inpasbaar met 2 min reistijdverlenging IC bovenop de evt verlenging van Bleizo		
Groningen Europapark	Groningen-Meppel	Verondersteld gereed		
Dronten	Lelystad-Zwolle	Verondersteld gereed		
Eindhoven Acht	's Hertogenbosch-Eindhoven	Inpasbaar		
's Hertogenbosch Noord	Geldermalsen-'s Hertogenbosch	Inpasbaar		Heet nu: 's Hertogenbosch Avenue2
Kampen-Zuid	Lelystad-Zwolle	Verondersteld gereed		
Maarheeze	Eindhoven-Weert	Inpasbaar		
Mook Molenhoek	Nijmegen-Venlo	Inpasbaar		

Sassenheim	Leiden-Schiphol	Verondersteld gereed		
Schiedam Kethel	Delft-Schiedam	Niet inpasbaar tenzij 4 sporig		
Utrecht Lage Weide	Amsterdam-Utrecht	Inpasbaar		
Utrecht Leidsche Rijn	Utrecht-Woerden	Verondersteld gereed		
Utrecht Majella	Utrecht-Woerden	Inpasbaar		
Utrecht Vaartsche Rijn	Utrecht-Arnhem/'s Hertogenbosch	Verondersteld gereed		

Bijlage 3: Inventarisatie stations MIRT 2008 (feitelijke vragen)

Station	Traject	Status	Project	Opmerking
Almere Poort		Planstudie		
Amsterdam Holendrecht	Amsterdam-Utrecht	Opening dec 2008	RegioNet	
Amsterdam Sloterdijk Hemboog	Zaandam-Schiphol	Opening dec 2008	RegioNet	
Amsterdam Watergraafsmeer	Amsterdam-Weesp	Opening dec 2009	RegioNet	
Assen Zuid	Groningen-Meppel	Onderzoek iov regio		
Barneveld Zuid	Amersfoort-Ede-Wageningen	Onderzoek iov regio		
Bleizo	Den Haag-Utrecht	Onderzoek iov regio	Stedenbaan	
Eygelshoven Markt	Heerlen-Aachen	Opening dec 2008		
Groningen Europapark Nevenlijn	Groningen-Nieuweschans	Aanlegbesluit		
Groningen Europapark HRN	Groningen-Assen	Planstudie		
Halfweg/Zwanenburg	Haarlem-Amsterdam	Planstudie	RegioNet	Opening dec 2011, afhankelijk van ontwikkelingen ter plaatse (bron: feitelijke vragen 71)
Heerlen de Kissel	Heerlen-Landgraaf	Opening dec 2008		
Heerlen in de Cramer	Maastricht-Heerlen-Kerkrade	Onderzoek iov regio		Dit station gaat Heerlen Wounboulevard heten
Hengelo Gezondheidspark	Oldenzaal-Zutphen	Onderzoek iov regio		
Hoevelaken	Amersfoort-Barneveld	Onderzoek iov regio		
Maarheeze	Eindhoven-Weert	Onderzoek iov regio		
Maastricht Noord	Luik-Maastricht-Kerkrade	Onderzoek iov regio		
Mook Molenhoek	Nijmegen-Venlo	Onderzoek iov regio		
Nijmegen Winkelsteeg	Nijmegen-'s Hertogenbosch	Onderzoek iov regio		
Nijmegen Lent (definitieve halte)	Arnhem-Nijmegen	Onderzoek iov regio		
Purmerend Weidevenne	Hoorn-Zaandam	Aanlegbesluit, opening dec 2008		
Sassenheim	Leiden-Schiphol	Planstudie		

Westervoort	Arnhem-Doetinchem	Onderzoek iov regio		
Zevenaar-Oost	Arnhem-Doetinchem	Onderzoek iov regio		
Zwolle Stadshagen	Zwolle-Kampen	Onderzoek iov regio		
Zwolle Voorsterpoort	Zwolle-Kampen	Onderzoek iov regio		

Niet nader gespecificeerd

- Haltes in het kader van de RijnGouwelijn.

Bijlage 4: Inventarisatie stations Netwerkanalyses

Station	Traject	Status	Project	Opmerking
Almere Poort	Weesp-Lelystad			
Amersfoort de Koppel	Amersfoort-Apeldoorn/Zwolle		Randstadspoor	
Amsterdam Holendrecht	Amsterdam-Utrecht			
Amsterdam Watergraafsmeer	Amsterdam-Weesp			
Apeldoorn Brouwersmolen	Amersfoort-Apeldoorn		Regiorail plus	Doortrekken 2 stoptreinen Zutphen-Apeldoorn naar Apeldoorn Brouwersmolen nodig
Apeldoorn de Maten	Apeldoorn-Zutphen	Gerealiseerd		
Apeldoorn Osseveld	Apeldoorn-Deventer	Gerealiseerd		
Arnhem Presikhaaf/IJsseloord	Arnhem-Doetinchem	Haalbaarheidsstudie aangekondigd		Dit is dus niet het bestaande station Arnhem Presikhaaf
Arnhem Zuid	Arnhem-Nijmegen	Gerealiseerd		
Assen-Noord	Zwolle-Groningen			Onvoldoende potentie
Assen-Zuid	Zwolle-Groningen			Voldoende potentie met circa 2000 in- en uitstappers (waarvan circa 1200 nieuwe reizigers), planning 2020
Bathmen	Deventer-Almelo	Langere termijn	Regiorail plus	
Berkel-Enschot	Tilburg-'s Hertogenbosch			
Bleizo	Den Haag-Gouda	Haalbaarheidsstudie		met busknoop, Randstadrail en P+R
Breda Oost	Breda-Tilburg			Koppeling aan HOV-as van Breda CS naar Breda-zuidoost
Deventer-Noord	Zwolle-Deventer	Langere termijn	Regiorail plus	Randvoorwaarde is introductie stoptrein Zwolle-Deventer
Deventer-Zuid	Deventer-Zutphen		Regiorail plus	
Eindhoven Acht	's Hertogenbosch-Eindhoven			Dit station ligt aan twee spoorcorridors én op een

				kruispunt van snelwegen. Verder kan hier de te realiseren HOV-as Airport worden aangetakt.
Eygelshoven	Heerlen-Aachen/Kerkrade	Gerealiseerd (2 stations)		
Epse Noord	Deventer-Zutphen			Twee stoptreinen Deventer-Zutphen nodig
Gouda ZZP	Den Haag/Rotterdam-Gouda			
Groningen Hoogkerk	Groningen-Leeuwarden			Voldoende potentie met circa 1200 in- en uitstappers, planning 2020
Heerenveen Zuiderzeelijn	Leeuwarden-Meppel			Beoogd kruisstation voor Zuiderzeelijn
Heerlen de Kissel	Heerlen-Landgraaf			
Heerlen in de Cramer	Maastricht-Heerlen-Kerkrade			Dit station gaat Heerlen Wounboulevard heten
Helmond Brandevoort	Eindhoven-Venlo	Gerealiseerd		
Hengelo Gezondheidspark (West)	Oldenzaal-Zutphen		Agglonet Twente	
Hengelo Westermaat (Noord)	Almelo-Hengelo		Agglonet Twente	
's-Hertogenbosch Avenue2	's Hertogenbosch-Eindhoven			Dit station ligt aan de A2. Prioriteit hoog.
's-Hertogenbosch Maaspoort	's Hertogenbosch-Utrecht			Dit station ligt uitstekend ten opzichte van het autosnelwegnet. Prioriteit hoog.
Leeuwarden Werpsterhoek	Leeuwarden-Meppel			Ter ontsluiting van Zuidlanden en als stedelijk transferium met aansluiting op OV-route Overijsselse straatweg en de OV-corridor Kenniscampus.
Kampen-Zuid	Lelystad-Zwolle	In aanleg	Hanzelijn	
Klarenbeek	Apeldoorn-Zutphen	Gerealiseerd		

Maarheeze	Eindhoven-Weert			Ligt nabij de A2
Mook Molenhoek	Nijmegen-Roermond	Opening aangekondigd		
Nijkerk Corlaer	Amersfoort-Zwolle		Randstadspoor	
Nijmegen Lent	Arnhem-Nijmegen	Gerealiseerd		
Nijmegen Winkelsteeg	Nijmegen-'s Hertogenbosch	Opening aangekondigd		
Noordwijkerhout	Leiden-Haarlem			
Sassenheim	Leiden-Schiphol			P+R, aantakking busnet
Schiedam Kethel	Den Haag-Rotterdam			Met tramaansluiting
Staphorst	Zwolle- Groningen/Leeuwarden			
Twello	Apeldoorn-Deventer	Gerealiseerd		
Utrecht Lage Weide	Amsterdam-Utrecht	Reeds gepland	Randstadspoor	
Utrecht Majella	Utrecht-Rotterdam		Randstadspoor	
Utrecht Oudenoord	Utrecht-Amersfoort		Randstadspoor	
Utrecht Vaartsche Rijn	Utrecht-Arnhem/'s Hertogenbosch	Reeds gepland	Randstadspoor	
Veendam	Groningen-Hoogezand- Veendam		Reactivering spoorlijn	Businesscase uitsluitel in september 2006 in relatie tot ruimtelijke ontwikkelingen
Voorst/Empe	Apeldoorn-Zutphen	Gerealiseerd		
Westergouwe	Rotterdam-Gouda			
Westervoort	Arnhem-Doetinchem	Opening aangekondigd		
Wildervank	Groningen-Hoogezand- Veendam-Wildervank		Reactivering spoorlijn	In 2010 businesscase uitvoeren naar verbinding Veendam- Wildervank
Woerden Molenvliet	Leiden-Woerden		Randstadspoor	
Zevenaar Oost (Hengelder)	Arnhem-Doetinchem	Haalbaarheidsstudie aangekondigd		In combinatie met P&R en een afrit van de A12.
Zutphen de Hoven	Apeldoorn-Zutphen			

Zwolle Stadshagen	Zwolle-Kampen		Lightrail Zwolle-Kampen	Groeien naar 4x per uur in 2020, verzoek planstudie, investering baanvakcapaciteit nodig.
Zwolle Voorsterpoort	Zwolle-Kampen		Lightrail Zwolle-Kampen	Groeien naar 4x per uur in 2020, verzoek planstudie, investering baanvakcapaciteit nodig.
Zwolle-Zuid	Zwolle-Deventer			Randvoorwaarde is introductie stoptrein Zwolle-Deventer

Niet nader gespecificeerd

- Netwerkanalyse Groningen-Assen: overige nieuwe haltes.
- Netwerkanalyse Noordvleugel: zonodig ook nog stations toevoegen in de Bollenstreek.
- Netwerkanalyse Arnhem-Nijmegen: er zullen studies worden gedaan naar nieuwe stations voor RegioRail. Het initiatief ligt hiervoor bij de stadsregio in samenwerking met gemeenten, vervoerders en ProRail.
- Netwerkanalyse Zuidvleugel: meerdere stations Zuidplaspolder

Bijlage 5: Inventarisatie stations Quick-scan regionaal spoor

Station	Traject	Status	Project	Opmerking
Arnhem-Zuid	Arnhem-Tiel			
Baanhoek	Geldermalsen-Dordrecht			Opening 2011-2012 genoemd
Barneveld Zuid	Amersfoort-Ede-Wageningen	Korte termijn		
Boskoop Snijdelwijk	Gouda-Leiden		Rijngouwelijn	
Boven-Hardinxveld	Geldermalsen-Dordrecht			Opening 2011-2012 genoemd
Duurkenakker**	Groningen-Zuidbroek		Reactivering traject	
Eemshaven***	Groningen-Rodeschool	Korte termijn		
Eijsden	Luik-Maastricht-Kerkrade		Lightrail Zuid Limburg	Station tijdelijk gesloten (zie paragraaf 6.2)
Giessendam-West	Geldermalsen-Dordrecht	Korte termijn PM		Opening 2011-2012 genoemd
Gorinchem Papland	Geldermalsen-Dordrecht			Opening 2011-2012 genoemd
Gouda Goudschepoort	Gouda-Leiden		Rijngouwelijn	
Groningen Europapark	Groningen-Meppel			Dit station is al open op de lijn Groningen-Nieuweschans
Groningen Hoogkerk	Groningen-Leeuwarden			
Grubbenvorst	Roermond-Nijmegen			Marktpotentie nog te bepalen
Heerlen in de Cramer	Maastricht-Heerlen-Kerkrade	Korte termijn	Lightrail Zuid Limburg	Opening 2009 wordt genoemd. Dit station gaat Heerlen Woonboulevard heten.
Hoek van Holland-Waterwegcentrum	Rotterdam CS-Hoek van Holland	Korte termijn*	Planstudie Hoekse lijn	Wordt metro
Hengelo Gezondheidspark	Oldenzaal-Zutphen			
Hoewelaken	Amersfoort-Ede-Wageningen			
Leerdam West	Geldermalsen-Dordrecht			Opening 2011-2012 genoemd
Leeuwarden Zuid (Werpsterhoek)	Leeuwarden-Meppel			Doortrekken treinen uit Groningen
Maassluis Steendijkpolder	Rotterdam CS-Hoek van Holland	Korte termijn*	Planstudie Hoekse lijn	Wordt metro

Maastricht Noord	Luik-Maastricht-Kerkrade	Korte termijn	Lightrail Zuid Limburg	Opening 2010 wordt genoemd
Mook Molenhoek	Roermond-Nijmegen	Ambitie 2013-2020		Quick-scan noemt echter ook datum 2009 voor opening
Oranjevuitenpolder	Rotterdam CS-Hoek van Holland	Korte termijn*	Planstudie Hoekse lijn	Wordt metro
Oudega W.	Leeuwarden-Stavoren			
Roodeschool (verplaatsing)	Groningen-Roodeschool	Korte termijn		
Sneek Harinxmaland	Leeuwarden-Stavoren			
Veendam	Groningen-Zuidbroek	Korte termijn	Reactivering traject	
Waddinxveen Coenecoop	Gouda-Leiden		Rijngouwelijn	
Werkeren	Zwolle-Kampen	Korte termijn	Vertramming traject	
Westergouwe	Gouda-Leiden	Ambitie 2013-2020	Rijngouwelijn	
Zevenaar Oost	Arnhem-Doetinchem			
Zuidbroek	Groningen-Zuidbroek	Korte termijn	Reactivering traject	
Zwolle Stadshagen	Zwolle-Kampen	Korte termijn	Vertramming traject	
Zwolle Veerallee	Zwolle-Kampen	Korte termijn	Vertramming traject	
Zwolle Voorsterpoort	Zwolle-Kampen	Korte termijn	Vertramming traject	

Niet nader gespecificeerd

- Stations tussen Alphen aan den Rijn en Leiden (Rijngouwelijn). Dit gaat volgens www.rijngouwelijn.nl om 6 nieuwe haltes namelijk Alphen West, Rijnwoude, Zoeterwoude Smeetsweg, Zoeterwoude Meerburg A4, Leiden ROC en Leiden Lammenschansweg (de laatste halte is het huidige Leiden Lammenschans). Overigens is er volgens deze site naast Waddinxveen Coenecoop en Gouda Goudscheepoort voor de Rijngouwelijn tussen Gouda en Alphen ook sprake van nieuwe haltes te Boskoop Snijdelwijk, Gouda Burgemeester Mijsingel en Gouda Gouweknoop.

* In het overzicht wordt alleen gesproken over nieuwe stations op dit traject in het algemeen

** Alleen inpasbaar bij 100 km/uur tussen Zuidbroek en Veendam

*** Dit station kan worden bediend met besloten vervoer of openbaar vervoer tbv Veerboot Borkum

Bijlage 6: Stations MIRT-projectenboek 2009

Station	Traject	Status	Project	Opmerking
Almere Poort	Weesp-Lelystad	Projectstudie	RegioNet	
Amsterdam Holendrecht	Amsterdam-Utrecht	Opening dec 2008	RegioNet	
Amsterdam Sloterdijk Hemboog	Zaandam-Schiphol	Opening dec 2008	RegioNet	
Amsterdam Science Park	Amsterdam-Weesp	Opening dec 2009	RegioNet	Voorheen: Wategraafsmeer
Emmen-Zuid	Zwolle-Emmen	Projectstudie		Verplaatsing Emmen Bargeres
Groningen Europapark HRN	Groningen-Assen	Projectstudie		
Halfweg/Zwanenburg	Haarlem-Amsterdam	Projectstudie	RegioNet	
Heerlen in de Cramer	Maastricht-Heerlen-Kerkrade	Projectstudie		Dit station gaat Heerlen Woonboulevard heten.
Hengelo Gezondheidspark	Oldenzaal-Zutphen	Projectstudie		
Hoevelaken	Amersfoort-Barneveld	Projectstudie		Voorontwerp is afgerond, projectovereenkomst wordt opgesteld, realisatie: begin 2011
Houten Castellum (definitief)	Utrecht-Geldermalsen	Opening dec 2010	RandstadSpoor	
Krommenie-Assendelft	Zaandam-Uitgeest	Opening dec 2008	RegioNet	Verplaatsing station
Maarheeze	Eindhoven-Weert	Projectstudie		
Maastricht Noord	Luik-Maastricht-Kerkrade	Projectstudie		
Mook Middelaar	Nijmegen-Venlo	Projectstudie		Voorheen: Mook Molenhoek
Sassenheim	Leiden-Schiphol	Projectstudie		
Utrecht Terwijde (definitief)	Utrecht-Woerden	Opening dec 2010	RandstadSpoor	
Utrecht Leidsche Rijn Centrum	Utrecht-Woerden	Opening dec 2012	RandstadSpoor	
Utrecht Vaartsche Rijn	Utrecht-Arnhem/'s Hertogenbosch	Opening dec 2015	RandstadSpoor	
Westervoort	Arnhem-Doetinchem	Onderzoek iov regio		
Zwolle Stadshagen	Zwolle-Kampen	Projectstudie		
Zwolle Voorsterpoort	Zwolle-Kampen	Projectstudie		