

2

Vragenuur: Vragen Smaling

Aan de orde is **het mondelinge vragenuur**, overeenkomstig artikel 136 van het Reglement van Orde.

Vragen van het lid Smaling aan de minister van Infrastructuur en Milieu, bij afwezigheid van de staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, over **het bericht dat ProRail voornemens is om Utrecht CS dit jaar voor negen dagen buiten dienst te stellen en de te verwachten chaos op het spoor hierdoor**.

De heer **Smaling** (SP):

Voorzitter. Het middelpunt van dit land is officieel geloof ik Lunteren. In Lunteren heb je ook een liefvallig klein station. Dat doet mij denken aan de Faller-huisjes die je vroeger in de speelgoedwinkel kon kopen. Die zette je dan zelf in elkaar. Op het station Lunteren wachten twee kleine Connexion-treintjes netjes op elkaar omdat het verder enkelspoor is. Dus dat moet zo. De mensen die er last van hebben als dat lijntje uitvalt, zijn de mensen die naar Ede of naar Barneveld moeten. Naar Barneveld reizen is heel leuk, want je ziet aan de rechterkant de Veluwe en aan de linkerkant de Gelderse Vallei. Dus zo'n reisje is het ook nog. Maar het spoorcentrum van Nederland is Utrecht Centraal. Vanaf dat station kun je naar Amersfoort, Baarn, Hilversum, Amsterdam, Den Haag, Den Bosch en naar Arnhem. Maar in 2014 kan dat gedurende negen dagen niet. Dan kunnen we daar niet heen. Dat geldt voor de mensen die in Utrecht wonen en ook voor de mensen die daarlangs moeten. Ook Centraal Station Den Bosch gaat drie weken dicht. Dit kan toch niet waar zijn, minister?

Minister **Schultz van Haagen-Maas Geesteranus**:

Voorzitter. Het is waar dat er in 2014, 2015 en 2016 intensief gewerkt zal worden aan het spoor. Dat gebeurt ook op de grote knooppunten zoals Utrecht Centraal, Den Bosch of Schiphol. Het is eigenlijk net als op de weg. De sporen moeten soms tijdelijk worden afgesloten zodat de spoorwerkers veilig en goed kunnen werken. Het laatste wat NS, ProRail, andere vervoerders en u en ik willen, is natuurlijk dat het treinverkeer totaal ontregeld raakt. ProRail en NS overleggen dan ook bij dergelijke grote werkzaamheden intensief met reizigersorganisaties zoals Rover.

Het streven is om het werk zo veel mogelijk buiten de dienstregeling te doen zodat de reizigers er zo min mogelijk last van hebben. Maar toch moeten er soms zulke grote vernieuwingslagen gemaakt worden dat er meer tijd nodig is en dat het niet allemaal buiten de dienstregeling om kan. Er is een tijd terug voor gekozen om meerdere dagen achter elkaar te werken, zodat de gevolgen ervan uiteindelijk voor de rest van het jaar beperkt zijn. Er is ook gekozen voor een vakantieperiode en voor een korte periode.

Het overleg met de verschillende consumentenorganisaties, waaronder Rover, loopt nog op dit moment. Er is nog niet besloten tot een volledige buitendienststelling zoals in de artikelen te lezen was. Er zal altijd gereden worden. Er zullen ook alternatieven bedacht worden maar het zal wel impact hebben.

De heer **Smaling** (SP):

Bij werkzaamheden aan de snelwegen in dit land, die mede door deze minister zo lekker breed zijn gemaakt, worden er toch altijd minstens twee rijstroken opengehouden. Dan is er misschien wel enige vertraging, maar het wegverkeer heeft er in feite niet al te veel last van. Hier is sprake van het volledig platleggen voor een aantal dagen van het spoor rondom het allerdrukste knooppunt dat dit land kent. Dan vraag ik mij af of alle mensen in dit land die heel veel geld hebben betaald voor hun ov-kaart, nu recht hebben op 365 dagen vervoer of op 364 dagen. Of hebben zij recht op 356 dagen vervoer of, als zij nog naar Den Bosch moeten, op 330 dagen?

Minister **Schultz van Haagen-Maas Geesteranus**:

Hier is duidelijk sprake van verwarring. Er is geen sprake van een complete buitendienststelling. Er zal nog steeds treinverkeer mogelijk zijn met een aangepaste dienstregeling. Dat leidt tot langere reistijden en tot vervangend vervoer, soms per bus, van en naar Utrecht. Over de exacte invulling daarvan zijn NS en ProRail nog in gesprek met de reizigersorganisaties via het geëigende kanaal van het Locov. Dus er is geen sprake van volledige buitendienststelling, maar er zal wel zeker hinder zijn. Zo is het in het verleden ook bij de wegen geweest. Op het moment dat er wegen aangepakt worden, wordt er ook een heel programma opgezet om mensen langs het onderliggend wegennet of op een andere manier te vervoeren. Zo zal er ook bij deze grote ingreep naar gekeken worden. Men moet zich voorstellen dat ruim 130 van de 200 wissels worden verwijderd. Er wordt in de komende periode zo'n 2 miljard geïnvesteerd in de vernieuwing van het station, het spoor en de verkeersleiding van Utrecht. Dat zal toch een keertje moeten plaatsvinden. We proberen dat op een zo goed mogelijke manier te doen, met zo min mogelijk overlast voor de reiziger.

De heer **Smaling** (SP):

Zo goed mogelijk en zo min mogelijk, ik ben altijd geneigd om deze minister welwillend tegemoet te treden, maar ik vind het gewoon echt niet kunnen, als je ziet wat de tarieven zijn van het ov in dit land, dat er niet 365 dagen de garantie te geven is dat het mogelijk is om die afstand per spoor te overbruggen, als je dat wenst. Ik wil graag van de minister horen of al die gedupeerden straks bij haar terecht kunnen voor een vergoeding. Zo nee, hoe lossen we dat anders op? Deze hele kwestie werpt de vraag op, of maakt deze nog relevanter, of de NS en ProRail niet zo snel mogelijk weer samen moeten gaan, zeker nu we weten dat die scheiding niet hoeft van Europa.

Minister **Schultz van Haagen-Maas Geesteranus**:

Dat is weer een heel andere vraag. Ik zal allereerst even ingaan op de vergoeding. Ook iemand die belasting betaalt voor de weg, kan niet altijd gebruikmaken van de weg. Dat er aan de weg of aan het spoor gebouwd wordt, is juist om de personen die vervoerd willen worden, een betere infrastructuur te bieden. Er wordt gewerkt aan het station Utrecht, om ervoor te zorgen dat er straks 360.000 in plaats van 285.000 mensen gebruik van kunnen maken. Je moet wel iets doen om dat te kunnen realiseren. Dat kan niet ongemerkt voorbijgaan.

Nogmaals, er wordt aan tafel gezeten met de verschillende belangenorganisaties, om te kijken hoe je dat zo goed mogelijk kunt doen. Of daar compensaties bij horen, daar wil ik nu niet over gaan. Ik vind dat die vraag allereerst aan de orde is in het Locov, en dat hoort ook bij de staatssecretaris.

De heer Smaling sprak ook over de samenvoeging van ProRail en NS. Ik heb begrepen dat de staatssecretaris in maart komt met haar langetermijnvisie op het spoor, waarbij ook de discussie over de ordening aan de orde is. Ik wil daarop niet vooruitlopen, want die zal vanzelf wel in deze Kamer aan de orde komen.

De heer **Paulus Jansen** (SP):

Ik heb toch nog een vervolgvraag aan de minister. Bij mijn weten is een beschavingsnorm voor de autowegen dat Rijkswaterstaat bij geplande onderhoudswerkzaamheden altijd minimaal twee maal twee stroken vrijhoudt voor het verkeer tijdens onderhoud, zoals collega Smaling al zei. Is de minister bereid toe te zeggen dat er ook voor het spoor een soort beschavingsnorm komt, zodat een minimale dienstverlening voor de reiziger gegarandeerd blijft ingeval van werkzaamheden?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:

Er is sprake van verwarring, want het gaat niet om een complete buitendienststelling. Er wordt nog steeds gereden, maar er zal een aangepaste dienstregeling zijn. Daardoor is er minimale dienstverlening aanwezig. Dat zal natuurlijk leiden tot langere reistijden. Het zal af en toe ook op een andere manier zijn, bijvoorbeeld met bussen, maar er wordt voor gezorgd dat de mensen die echt niet anders kunnen, er gebruik van kunnen maken.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):

GroenLinks wil natuurlijk graag dat het openbaar vervoer zo aantrekkelijk mogelijk blijft, zodat mensen uit de auto het openbaar vervoer in gaan. Zijn er ook alternatieven onderzocht voor deze sluiting? Deze is misschien niet totaal, maar leidt wel tot een behoorlijke chaos rond Utrecht. Is er gekeken naar alternatieven die misschien iets duurder zijn, maar voor de reiziger ongelofelijk veel comfortabeler?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:

Op dit moment wordt er nog gekeken naar alternatieven, want het gesprek met de reizigersorganisaties, zoals het Locov, is nog gaande. Ik weet dat degene die de column hierover heeft geschreven, zelf ook donderdag bij de staatssecretaris aan tafel zit, onder andere hierover. Bij dit soort grote projecten wordt altijd bekeken hoe je het met zo min mogelijk overlast voor de reiziger kunt doen, op een effectieve manier. Er zijn verschillende varianten in beeld gebracht. Op dit moment wordt afgestemd welke de beste is om te kiezen.

Mevrouw **Dik-Faber** (ChristenUnie):

Het is een belangrijk knooppunt, misschien wel het belangrijkste knooppunt in ons openbaarvervoernet. Ik begrijp ook dat het een keer aangepakt moet worden. Is de minister bereid om te kijken naar een minimumopenstelling

met het oog op het belang van de reizigers die er nu zijn? Kijk, we gaan dat station klaarmaken voor wellicht 400.000 reizigers in de toekomst, maar er maken nu al ontzettend veel reizigers gebruik van. Het openbare belang is nu al aan de orde, dus zou er omwille daarvan geen noord-westcorridor, noord-zuidcorridor of oost-west-noord-zuidcorridor et cetera moeten worden opgehouden? Ik heb echt het idee dat er een minimale vervoerswaarde mogelijk moet zijn bij Utrecht CS.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:

Volgens mij heb ik al meerdere keren malen gezegd dat er wordt gekeken naar diverse vormen om dit zo goed mogelijk en in een korte periode achter elkaar te laten plaatsvinden, zodat er geen heel jaar overlast van is. U weet hoe belangrijk station Utrecht CS is; als je dit niet goed doet, kun je vandaaruit in het hele land opstoppingen krijgen. Hier wordt dus echt heel zorgvuldig naar gekeken. Er is nog steeds een mogelijkheid om mensen te vervoeren, alleen zal er een andere en meer uitgekledede dienstregeling zijn en zal er soms worden gekozen voor bussen. Er is dus al een minimale variant. Toch zul je daar een keer iets moeten doen, juist om de verbeterslag voor de toekomst te maken en dit ook robuuster te maken.

Verder is er de veiligheidskant. ProRail moet het spoor af en toe dicht kunnen doen omdat zijn medewerkers veilig moeten kunnen werken. In tegenstelling tot in sommige andere landen, waar de treinen dan wel mogen doorrijden met alle gevolgen van dien, is er in Nederland echt voor gekozen om de veiligheid voorop te stellen, zodat het leven van de medewerkers geen gevaar loopt.

De heer **Hoogland** (PvdA):

Mij rest de vraag of de minister niet ook vindt dat dit debat enigszins voorbarig is, omdat er nog heel veel moet gebeuren voordat duidelijk is hoe de dienstregeling en de onderhoudswerkzaamheden die nodig zijn, eruit gaat zien. Als dit proces klaar is, er is overlegd met de reizigersorganisaties en alles duidelijk is, is de minister dan bereid om de Kamer te informeren over wat er precies buiten dienst wordt gesteld en wanneer, en hoe dat zich verhoudt tot een toekomst op het spoor waarin iedereen gewoon veilig en comfortabel kan reizen? Dat staat namelijk voorop.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:

Ik denk dat we hier inderdaad in een vroegtijdig stadium over debatteren. Ik gaf al aan dat de overleggen met de diverse reizigersorganisaties nog gaande zijn. Dat laat onverlet dat men altijd zijn zorgen mag uiten, evenals de Kamer. Ik zeg alvast namens mijn collega, de staatssecretaris, toe dat als duidelijk is hoe dit zal worden ingevuld, zij dat aan de Kamer zal communiceren.

Mevrouw **De Boer** (VVD):

Veiligheid is natuurlijk ontzettend belangrijk; vandaar dat die werkzaamheden aan het spoor echt noodzakelijk zijn. In Utrecht wordt al bekeken hoe de bereikbaarheid zo veel mogelijk kan worden gewaarborgd, ook met bussen en dergelijke. Schiphol ligt er echter een aantal weekenden helemaal uit, terwijl daar meerdere sporen zijn. Ik kom er wekelijks langs: daar zijn meerdere perrons, meerdere

sporen. Het is voor Schiphol echt ongelooflijk belangrijk om bereikbaar te blijven. Kunnen we hier niet praktisch naar kijken? Ik heb begrepen dat dit ook te maken heeft met de veiligheid van de spoorwerkers. Daar zijn echter meerdere sporen. Kunnen we niet bekijken of we Schiphol geen minimale bereikbaarheid kunnen geven?

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Ik begrijp dat iedereen een alternatief aangeboden krijgt, zowel voor Utrecht als voor Den Bosch als voor Schiphol. De staatssecretaris zal de Kamer in april informeren over het totaalplaatje. Er wordt dus aan alternatieven gewerkt. Soms zal men een deel open kunnen stellen en langzamer moeten rijden, zoals dat ook op autowegen gebeurt, soms zal alternatief vervoer worden aangeboden. Wij hechten net zo veel als de Kamer aan het doorgaan van het treinverkeer en het zo goed mogelijk bedienen van de reiziger. Dat betekent dat wij proberen om deze grote projecten, die we echt moeten doen en die ten bate komen van de reiziger, met zo weinig mogelijk overlast te doen plaatsvinden.

De voorzitter:

Dank u, minister, voor uw antwoorden en voor uw komst naar de Kamer.