

Vergaderjaar 2010–2011

**32 404**

## **Programma hoogfrequent spoorvervoer**

**Nr. 49**

### **VERSLAG VAN EEN ALGEMEEN OVERLEG**

Vastgesteld 16 mei 2011

De vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu<sup>1</sup> heeft op 14 april 2011 overleg gevoerd met minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus van Infrastructuur en Milieu over:

- **de brief van de minister van Infrastructuur en Milieu d.d. 14 april 2011 met de gevraagde reactie ten behoeve van het spoed-AO Spoor op 14 april 2011 en toezending rapportage OV SAAL 2020 (32 404, nr. 38).**

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

De voorzitter van de vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu,  
Snijder-Hazelhoff

De griffier van de vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu,  
Sneep

<sup>1</sup> Samenstelling:

Leden: Dijkzema (PvdA), Van Gent (GroenLinks), Snijder-Hazelhoff (VVD), voorzitter, Slob (ChristenUnie), Aptroot (VVD), Samsom (PvdA), Jansen (SP), Koppejan (CDA), Graus (PVV), Ouwehand (PvdD), De Rouwe (CDA), Bashir (SP), De Mos (PVV), Van Tongeren (GroenLinks), Monasch (PvdA), Van Dekken (PvdA), Dijkgraaf (SGP), Van Veldhoven (D66), Koolmees (D66), ondervoorzitter, De Jong (PVV), Huizing (VVD), Leegte (VVD) en Van der Werf (CDA).

Plv. leden: Groot (PvdA), Braakhuis (GroenLinks), Houwers (VVD), Wiegman-van Meppelen Scheppink (ChristenUnie), Lucas (VVD), Smeets (PvdA), Van Gerven (SP), Haverkamp (CDA), Bontes (PVV), Thieme (PvdD), Van Bochove (CDA), Agema (PVV), Grashoff (GroenLinks), Plasterk (PvdA), Jacobi (PvdA), Van der Staaij (SGP), Van der Ham (D66), Verhoeven (D66), Van Bommel (PVV), De Boer (VVD), Lodders (VVD) en Koopmans (CDA).

**Voorzitter: Snijder-Hazelhoff**  
**Griffier: Sneep**

Aanwezig zijn negen leden der Kamer, te weten: Aptroot, Bashir, Van Bommel, Van Gent, Haverkamp, Monasch, Slob, Snijder-Hazelhoff en Verhoeven,

en minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus van Infrastructuur en Milieu, die vergezeld is van enkele ambtenaren van haar ministerie.

De **voorzitter**: Ik open dit algemeen overleg over het spoor. Ik heet de minister en haar ondersteuning welkom. Ik heet ook de Kamerleden en de aanwezigen op de publieke tribune welkom. Wij hanteren een spreektijd van drie minuten met één interruptie of vier minuten zonder interruptie.

De heer **Verhoeven** (D66): Voorzitter. Na deze kille winter verdienen de reizigers een zorgeloze lente. Terwijl de zon in ons land voorzichtig doorbreekt, zorgen het kabinet, de NS en ProRail voor donkere wolken. Het regende daarom mondelinge vragen voor het vragenuurtje; over de bezuiniging van 350 mln. op het spoor tussen Amsterdam en Almere, over de hoge spitsprijzen van de NS en over diepe dalenambities van ProRail. In de keuze tussen spoor en asfalt is dit kabinet een partijdige scheidsrechter, die met oogkleppen op voor het zeer open asfaltbeton kiest. Daardoor kwam er onlangs weer onduidelijkheid over het treintraject van de toekomst. Een zevenbaansweg rond Utrecht kan wel, maar spoorverdubbeling tussen Amsterdam en Almere is hopelijk nog haalbaar. De collega van deze minister, de minister van Financiën, kiest waarschijnlijk echter voor het goedkope scenario. Is dit een bewuste strategie van het kabinet? De minister schrijft te wachten tot 2012, maar wij vragen ons hardop af of die keuze eigenlijk niet al gemaakt is.

Ik kom op de NS en ProRail. De NS verhoogde de tarieven en ProRail verlaagde zijn ambitie. Het nieuwe NS-abonnement is € 185 duurder en dan heb je nog 20% minder korting ook. De nieuwe ProRail-directeur zegt doodleuk dat de NS-reiziger maar moet wachten en moet wennen aan vertraging. Dat is geen prettige boodschap voor de toch al wantrouwige reiziger. Dat is ook het geval als het allemaal niet zo bedoeld is, want die uitleg volgde nadien. Het is de hoogste tijd dat de NS en ProRail zeggen wat ze bedoelen. Anders moeten wij de minister steeds opnieuw om uitleg vragen.

De Kamer gaat niet over de treinkaartjes en het beheer van het spoor, maar zij controleert wel het kabinetsbeleid. Daarover gaan mijn volgende vragen. Wil dit kabinet spitsreizigers van de trein naar de auto verplaatsen? Passen de NS-abonnementen en de ProRail-uitspraken in het beleid van de minister? Wordt de avondspits ook wat de minister betreft duurder? Zo ja, hangt dit samen met bezuinigingen en de beperkte capaciteit op het spoor en in de trein of is dit een voorbereiding op de tegenvallers van de hogesnelheidslijn die eraan komen? Zo nee, wat doet de minister richting de NS en ProRail als hetgeen gebeurd is, niet in haar beleid past? Welke afrekenbare doelen verwacht zij van de ProRail-directeur of heeft mijn collega Aptroot haar ontslagbrief al getekend klaarliggen?

De heer **Aptroot** (VVD): Voorzitter. Wij steunen de gedachte van de NS dat het reizen buiten de ochtend- en avondspits met korting moet worden gestimuleerd. Wij vinden het ook terecht dat voor nieuwe abonnementen geen dalurenkorting tijdens de avondspits geldt. Wij willen wel weten hoe lang de korting voor de huidige abonneerders behouden blijft; dat zal toch niet eeuwigdurend zijn? De flexibele bedrijfsabonnementen en de aantrekkelijke abonnementen voor flexwerkers, deeltijdwerkers en zelfstandigen vinden wij goed. Wij vinden echter dat de communicatie

niet helemaal helder is. Het zou prettig zijn, ook voor de reiziger, als er duidelijkheid komt: dit is het huidige systeem, dat wordt het en dat betekent het voor de reiziger.

Ik kom op het openbaar vervoer op het traject Schiphol-Amsterdam-Almere-Lelystad. Het is nu al een heel druk spoortraject en er zit een behoorlijke groeipotentie in. Dat is ook noodzakelijk. De VVD-fractie steunt de besluitvorming in stappen: eerst de zaken regelen die op korte termijn moeten gebeuren, voor de langere termijn besluiten en investeringen koppelen, de verschillende varianten bekijken en die ook koppelen aan de mogelijke metroverbinding via de IJmeerlijn en aan aanpassingen in het wegenwet. Wij vinden die totaalafweging goed en wat ons betreft moet mogelijk worden gemaakt dat de IJmeerlijn, de metrolijn die er mogelijk komt, in de toekomst wordt doorgetrokken naar Huizen en Utrecht en wat ons betreft ook voor de eerste fase van de lijn Amsterdam-Almere-Huizen-Utrecht-Gorinchem-Breda langs de A27. Zorgt de minister er wel voor dat opties niet door tussentijdse andere besluiten en ontwikkelingen onmogelijk worden gemaakt? Kan de minister ervoor zorgen dat de kansrijke varianten, waaronder de door Almere en Flevoland gewenste E-variant, zo ver in het ontwerp-tracébesluit zijn uitgewerkt dat wij snel tot uitvoering kunnen overgaan als wij in 2012 de knoop doorhakken?

De heer **Slob** (ChristenUnie): Ik ken de heer Aptroot als iemand die altijd heel duidelijk en stevig in zijn taalgebruik is over hetgeen hij wenselijk acht. Hij spreekt echter redelijk zachte woorden over wat wordt voorgesteld voor de verbinding met Almere. Hij weet dat zijn voorganger op dit dossier, de huidige staatssecretaris De Krom, in 2007 zei dat er stevig versneld moest worden en dat er zelfs naar viersporigheid moest worden gestreefd. Er worden nu wat kleine maatregelen genomen en eind 2012 wordt er mogelijk nog eens een verdere sprong gemaakt, laat staan dat er aan viersporigheid gewerkt wordt. Wat is er in de tussentijd gebeurd?

De heer **Aptroot** (VVD): Ik wil de optie van viersporigheid nadrukkelijk openhouden. Daartoe kan in 2012 besloten worden, maar volgens mij moeten wij voor het resultaat gaan: er moeten volop en frequent treinen rijden, inclusief de Hanzelijn. Dat moet gebeuren, maar ik pin mij niet vast op één oplossing. Niet voor niets doet de Kamer nu spooronderzoek. Bij een slimme uitvoering, soms met een aantal inhaalsporen maar niet overal met viersporigheid, kunnen in andere landen dertig treinen per uur rijden. Als er in Nederland meer dan zes treinen per uur rijden moet het dubbelsporig worden. Ik ga voor de goede oplossing en voor de mogelijke oplossing moeten gelden gereserveerd blijven. Wij moet alles goed voorbereiden om in 2012 een besluit te kunnen nemen.

De heer **Slob** (ChristenUnie): De heer Aptroot zegt dat hij voor het resultaat gaat, maar dat resultaat stond al heel duidelijk in de motie-De Krom: «verzoekt de regering om de aanleg van de viersporigheid van de Flevolijn te versnellen en deze zo snel mogelijk toe te voegen aan het pakket «no-regret» uit de planstudie OV SAAL en onverkort uit te voeren». Nu zegt de heer Aptroot dat er nog allerlei andere dingen komen, dat er nog veel meer moet gebeuren en dat het eind 2012 wel eens beslist wordt. Hoezo resultaat?

De heer **Aptroot** (VVD): Het resultaat moet niet zijn dat er meer rails liggen. Het resultaat moet zijn dat wij met een grotere frequentie veel betrouwbaarder kunnen rijden. Het aardige is dat Kamerleden nu viersporigheid eisen en op andere momenten eisen dat overal ERTMS moet komen omdat je dan veel frequenter kunt rijden. Wij willen het goede eindresultaat. Als daarvoor viersporigheid nodig is, dan doen wij dat. Als dat met beperktere inhaalsporen maar bijvoorbeeld met ERTMS of andere slimme oplossingen kan, dan gaan wij daar ook voor. Wij

vinden niet dat viersporigheid later niet meer mogelijk moet kunnen zijn doordat wij nu een besluit te nemen. Wij willen dat het zodanig in een ontwerp-tracébesluit wordt voorbereid dat de kansrijke opties tot 2012 volledig openblijven. Daarbij hoort de E-variant die Almere en de provincie Flevoland willen. Daartoe moeten wij in 2012 kunnen besluiten. Voorzitter. De nieuwe directeur van ProRail hoefde niet per se voor haar eerste werkdag een interview te geven, maar dat heeft zij wel gedaan. Dat deed zij bovendien zonder gevoel voor wat al jaren leeft en speelt en voor het drama dat zich mede door ProRail al jaren op het spoor voltrekt. De reizigers zijn de laatste jaren in de steek gelaten door de overheidsbedrijven NS en ProRail. Opmerkingen als «ik heb niet met de reizigers te maken» of «ik ga de verwachtingen van de reizigers managen» en «mijn eerste focus zijn de mensen van ProRail», zijn meer dan een beetje dom en eigenlijk een klap in het gezicht van de reizigers. De brief van de minister stelt ons enigszins gerust. Zij schrijft namelijk dat de afspraken helder zijn, dat de reiziger centraal staat en dat er scherp en klantgericht te werk moet worden gegaan. De minister schrijft dat de afspraken over winterhard spoor en de overdracht van reisinformatie, zullen worden nagekomen. Kunnen wij de minister en de directies van ProRail en de NS daaraan houden? Heeft het niet-nakomen van de afspraken door deze directies ook eindelijk eens consequenties? Deze harde toezeggingen van de minister kunnen bij het niet-nakomen niet weer leiden tot een slap excuus en het met een zogenaamd groot gebaar afzien van een dikke bonus. Wij kijken daarbij overigens eerder naar directeuren die er al langer zitten, dan naar iemand die nog met het werk moet beginnen. Wij vinden dat gedrag consequenties moet hebben en daarom moet ontslag zo nodig een mogelijkheid zijn als gemaakte afspraken niet worden nagekomen. Wat ons betreft was het eerder gebeurd, maar wij hopen dat de nieuwe directeur zich aan de afspraken houdt. Wij willen dat de minister de directies aan de afspraken houdt en dat zij daarop op de meest ernstige manier worden afgerekend, mocht dat nodig zijn.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Voorzitter. Laat ik maar meteen duidelijk beginnen. De fractie van GroenLinks plaatst grote vraagtekens bij het idee van de NS om het reizen in de spits voor nieuwe reizigers flink duurder te maken. Vanmorgen had ik toevallig een gesprek met de commercieel directeur van de NS. Er werd mij verzekerd dat niemand erop achteruit gaat, maar het is nog ongewis wat er met nieuwe klanten gebeurt. De minister schrijft in haar brief een beetje flegmatiek: ik ga er niet over, men onderhandelt er nog over. In artikel 30 van de Wet personenvervoer staat echter dat de minister wel degelijk gaat over de tarieven van nationale vervoersbewijzen en dergelijke. Volgens mij moet de minister zich daar niet zo makkelijk van afmaken en zeggen: ik heb er niks mee te maken. Zij moet daarover goed met de NS spreken. De minister houdt voet bij stuk voor tarieven om autorijden in de spits te verminderen. Juist met het openbaar vervoer kun je mensen uit de auto halen zodat zij met de trein gaan en de spits niet extra belasten. Met een spitstarief in het openbaar vervoer zou je mensen echter extra laten betalen en dat vinden wij geen goed idee.

Vorige keer hebben gediscussieerd over het volgende. Als je voor negen uur incheckt maar ook na negen uur nog in de trein zit, hoe zit het dan met de korting die je kunt krijgen? De minister vond dat een reëel probleem en zei daarover in overleg te treden omdat het niet eerlijk is dat het zo uitwerkt. Als het avondspitstarief op deze manier ingevoerd wordt – wij hopen dat dit niet gebeurt, want er moet echt beter over nagedacht worden – mag ik er dan wel van uitgaan dat de wijze van inchecken in de ochtendspits ook voor de avondspits geldt? In het overzicht dat wij gekregen hebben, staat namelijk dat het incheckmoment de korting voor de gehele reis bepaalt. De avondspits is maar liefst van 16.00 uur tot 18.30 uur, maar dat is volkomen oneerlijk. Als ik bijvoorbeeld om 18.00 uur in

Den Haag incheck en naar Groningen wil, dan is het veel eerlijker als ik vanaf Utrecht – dan is het later dan 18.30 uur – wel van de korting gebruik kan maken. Ik wil helder weten of dat de bedoeling is.

Ik kom op het traject Amsterdam-Almere. Bij de begrotingsbehandeling heeft de fractie van GroenLinks de minister ertoe opgeroepen om een deel van het geld dat het kabinet beschikbaar zegt te hebben, te bestemmen voor extra infrastructuur voor deze flessenhals. Voor enkele inhaalsporen was toen nog 250 mln. nodig. De minister overtuigde helaas een meerderheid ervan dat dit extra geld niet nodig zou zijn. Dat is best gek, want de minister heeft steeds de mond vol van de Reiziger met een hoofdletter R – ik oefen erop om het heel goed te zeggen – terwijl op het tracé in kwestie sprake is van Sardientjes met een hoofdletter S. Zo staan de reizigers er in de spits bij op het traject Amsterdam-Almere. Er is sprake van een groei van 40 000 naar 80 000 passagiers en je moet dus fors investeren. Ik schrok ook heel erg van het bericht. Als er overschrijdingen zijn bij het aanleggen van asfalt, dan wordt er altijd bijgeplust. Als er echter problemen zijn op het spoor, dan wordt het uitgesteld of afgesteld. Daarmee is de fractie van GroenLinks het niet eens. Ik wil dat de minister helder toezegt dat zij de forse groei van het aantal reizigers op dit spoortraject op een goede manier faciliteert.

Tot slot kom ik op het interview met de nieuwe directeur van ProRail in NRC Handelsblad. Ik houd best van een beetje onconventionele en eigenzinnige mensen, met een licht onaangepaste houding; niet gelijk zeggen wat mensen van je verwachten. Ik mag dat op zich wel.

De **voorzitter**: Mevrouw Van Gent, u gaat over uw spreektijd heen.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Ik stel het volgende voor. Deze mevrouw moet niet denken dat ProRail een langzaamactie kan houden bij het verbeteren van het spoor. Ik hoop dat zij zal pleiten voor meer geld voor het spoor. Ik zal in de procedurevergadering voorstellen om mevrouw Gout uit te nodigen voor een goed gesprek met de commissie over haar ambities en plannen.

De **voorzitter**: U moet nu echt afronden, want afspraak is afspraak.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Mijn laatste zin luidt als volgt. Ik ga niet iemand die ik nog niet gesproken heb, de kop afhakken. Dat is een beetje te gemakkelijk.

De heer **Slob** (ChristenUnie): Mevrouw de voorzitter. In dit algemeen overleg nemen wij met de minister de krant door. Ik begin met de NRC. Ik heb het interview ook gelezen. Ik vond het een nuchter interview, maar ik zeg er wel bij dat een aantal bewoordingen niet handig was in het licht van eerdere discussies waarvan ProRail onderdeel was. Wij verwachten uiteraard ook van de nieuwe baas van ProRail een stevig afrekenbare ambitie voor een beter treinproduct. Wij verwachten ook dat de directeur met haar vuist op tafel slaat als bezuinigingen ten koste van de kwaliteit gaan, maar wij zullen haar afrekenen op resultaten.

De NOS heeft het een en ander over het spoor naar Almere naar buiten gebracht. Daar schrok ik van, omdat het erop leek dat er voor een heel goedkope variant gekozen zou worden. Je kunt je afvragen of dat wel enig soelaas biedt. In de brief die de minister vandaag heeft gestuurd, blijkt het nog erger te zijn. Zij wil het definitieve besluit tot eind 2012 wil uitstellen, maar ik vind dat niet acceptabel. Dat zeg ik niet zo vaak. Wij weten allemaal dat er eigenlijk al een besluit genomen had moeten worden, maar dat het vertraagd is door een rekenfout met geluidsschermen en dergelijke. Daardoor zitten wij nu echt met de gebakken peren. Kortom: ik vraag de minister om terug te komen op haar onverstandige voornemen. Als dat niet gebeurt, moet de Kamer daar maar een uitspraak over doen.

Ik ga verder de NS. Alle discussies over de abonnementen werden eerst via de media gevoerd. Ook ik vraag mij af of het openbaar vervoer door bepaalde keuzes, met name door het invoeren van een middagspits, echt aantrekkelijker wordt. Dat is namelijk de opdracht waar wij voor staan. Het is een sterk plan van de NS om het ook mogelijk te maken om voor de ochtendspits met korting te reizen, al mag van mij het tijdstip van 06.30 uur naar 07.00 uur worden verplaatst. Dat is een goede manier om het openbaar vervoer aantrekkelijk te maken en er misschien voor te zorgen dat mensen eerder naar hun werk kunnen. Dat kan de productiviteit verhogen, want ik heb eens begrepen dat je 's ochtends het meeste werk verricht. Los daarvan zitten er heel goede elementen in de voorstellen die voorliggen. Laten wij dat op een ander moment verder bespreken. Het is terecht dat wij het moeten vastleggen in allerlei afspraken die wij met de NS maken.

De heer **Bashir** (SP): Voorzitter. ProRail heeft een nieuwe directrice. Zij begint met gierende banden met een schokkend interview in de NRC waarin zij een totaal gebrek aan empathisch vermogen toont. Zij laat weten totaal geen affiniteit met het spoor en de reizigers te hebben en ze zegt meerdere keren dat ze het eigenlijk grappig vindt om personeel te ontslaan. Zij lijkt wel een ordinaire keiharde saneerder. Volgens mij hebben wij iemand nodig die bruggen bouwt, iemand met gevoel voor de vraag van de reiziger. De enige affiniteit die de nieuwe topvrouw van ProRail heeft, is een reis naar een concertje in Tilburg die ze ooit heeft gemaakt. Wat vindt de minister van deze nieuwe topvrouw, met name van haar uitspraken in het interview in de NRC? Welke opdracht heeft de minister deze mevrouw gegeven? Is de minister het met de SP-fractie eens dat deze mevrouw als nieuwe directeur van ProRail snel gevoel voor urgentie moet tonen en onmiddellijk aan het werk moet gaan om bijvoorbeeld de problemen met het winterweer op het spoor aan te pakken? Anders moet zij de recordboeken ingaan als de snelst ontslagen directeur van ProRail. Er moet heel snel duidelijkheid komen: er moet een goede opdracht aan de nieuwe directeur worden gegeven of wij kopen voor haar een enkeltje naar Wassenaar. Men zal zeggen dat er geen treinen naar Wassenaar rijden, maar de SP-fractie betaalt graag zelf de treintaxi vanaf Voorschoten.

Ik ga verder met de plannen voor de kortingskaart van de NS, of beter gezegd: de plannen om de korting in de avondspits af te schaffen. Dat is volgens de SP-fractie een onzalig plan. Het maakt de trein in de avondspits voor de miljoenen treinreizigers met een voordeelurenkaart – of moet ik zeggen: mensen die straks een «voordeeluurtjeskaart» hebben? – maar liefst 67% duurder. Ik hoop dan ook dat deze minister kan toezeggen dat zij nooit toestemming voor het afschaffen van de avondkorting zal geven. Laten wij eerlijk zijn: het fors duurder maken van het enige alternatief voor de auto is een garantie voor nog meer files. Ik neem aan dat de minister dat laatste absoluut niet wil.

Ik kom op de situatie op de Hanzelijn. Uit de brief van de minister blijkt dat zij een duidelijke voorkeur heeft voor het scenario waarin er geen centimeter spoor bijkomt. Bovendien moeten daarmee dagelijks 25 000 reizigers verplicht overstappen op station Weesp. Dat zijn heel veel mensen en volgens mij moeten wij die passagiers dat niet aandoen. Mijn verzoek is dan ook om toch nog eens urgentie te tonen als de minister die de reiziger centraal wil stellen en het liefst te gaan voor het scenario met vier sporen. Doet zij dat niet, dan kunnen wij altijd nog spreken over inhaalsporen en noem maar op. De SP-fractie is er geen voorstander van om te kiezen voor het scenario waarin iedereen in Weesp moet overstappen.

Ik heb nog een korte laatste vraag. Wat vindt de minister van het via het oosten aantakken van het spoor tussen Almere en Utrecht? Daar is binnen het Rijk-regioprogramma Amsterdam-Almere-Markermeer (RRAAM) als

mogelijke optie over gesproken. Wat de SP-fractie betreft, wordt die optie goed benut. Het scheelt namelijk veel reistijd en het ontlast het andere spoor van de vele reizigers.

De heer **Van Bommel** (PVV): Voorzitter. Kennelijk is de minister niet de enige die haar ogen sluit voor de problemen met de ov-chipkaart, maar gaat de NS daar vrolijk in mee. De introductie van nieuwe abonnementsvormen die alleen per chipkaart verkrijgbaar zijn, stuit terecht op veel weerstand in de media, de politiek en onder de bevolking. Uit het officiële persbericht van de NS valt echter in één zinnetje op te maken dat het slechts het begin is. Niet alleen geliefde voordeelurenabbonnementen moeten eraan geloven, maar in de nabije toekomst dreigen ook andere abonnementen te verdwijnen, net zolang tot alleen de vermaledijde chipkaart over is. Hierdoor worden inderdaad een hoop mensen vanuit de trein de auto ingejaagd, zoals mijn collega's reeds zeiden en twitterden. Vooral ouderen zullen veel moeite hebben met de geforceerde overgang naar de ov-chipkaart. Tegelijkertijd beseffen wij dat sommige mensen heel tevreden zijn met de nieuwe abonnementen. Zij zullen voordeel van de nieuwe chip hebben, zeker zolang de fraude helaas ongestoord kan doorgaan en mensen die mogelijkheid blijven benutten. Wij gaan niet voor de introductie van de nieuwe abonnementen liggen, integendeel: wij zijn juist een groot voorstander van keuzevrijheid. Daarom pleiten wij juist voor behoud van alle bestaande papieren abonnementen en treinkaartjes. In tegenstelling tot de NS-directie en de nieuwe topvrouw van ProRail staat de reiziger voor ons wel centraal. Staat de reiziger ook bij de minister centraal en steunt zij ons pleidooi ten behoud van alle bestaande papieren abonnementen en treinkaartjes?

Waarschijnlijk antwoordt zij dat het behoud van twee systemen geld kost, maar ook daar hebben wij iets op gevonden: stop met de verdere uitrol van de BTS-poortjes. Zij werken op de zenuwen van de reizigers, dragen niets bij aan de veiligheid en kosten honderden miljoenen. Inmiddels hebben reeds een aantal gemeenten hun beklag gedaan over de voorgenomen plaatsing van poortjes; de steun vanuit het land is aanwezig. Door te stoppen met de reizigeronvriendelijke poortjes kan de NS honderden miljoenen besparen, hetgeen zij kunnen steken in de verbetering van de klantenservice in de vorm van het behoud van alle bestaande abonnementen en treinkaartjes. Daarom doe ik een oproep aan de andere fracties: zet uw lovende woorden over de reiziger om in daden en steun onze motie ter afschaffing van de poortjes! Wellicht kunnen wij hierover zaken doen.

Tot slot maak ik nog een opmerking over Marion Gout. In het Frans staat het woord «goût» voor smaak, maar ik vond het interview geen voorbeeld van goede smaak. De nieuwe topvrouw van ProRail heeft de reiziger kennelijk niet centraal staan. Althans, dat is de strekking van het op z'n zachtst gezegd onhandige interview in NRC. Mevrouw Gout lijkt het spoor bijster. Zij kijkt vanuit een ivoren toren op de reiziger neer en dat is gewoonweg schandalig na de problemen in de laatste winters. Zij heeft de discussie in de Kamer en op de perrons blijkbaar volledig gemist. Heeft de minister nog genoeg vertrouwen in Marion Gout of heeft zij nu al spijt van haar benoeming en kunnen wij beter op zoek gaan naar een ander?

De heer **Monasch** (PvdA): Mevrouw de voorzitter. Op 27 januari jongstleden ontvingen wij een brief van de minister met de titel Functioneren spoor. Ik citeer daaruit: «Bij ProRail en NS moet een cultuur zijn waarin de reiziger voortdurend centraal staat. NS heeft op dit vlak de afgelopen jaren al stappen gezet, bij ProRail moet dit proces nog beginnen.» Verderop in die brief schrijft zij: «Ook de sturing binnen de bedrijven moet het reizigersbelang als focus hebben. Ik grijp de wijzigingen, die op korte termijn plaatsvinden in de top van ProRail, aan om met de nieuwe president-directeur nadrukkelijk in gesprek te gaan over een klantgerichte

oriëntatie en de door mij vereiste cultuurverandering.» Dat zijn twee citaten van de minister, maar kennelijk was het zaterdag in huize-Schultz ook even schrikken en lezen wij nu dat de telefoon is gegrepen om alsnog met de president-directeur in overleg te treden. Daarom vraag ik namens de fractie van de Partij van de Arbeid: waarom nu pas? Begon de minister zelf ook te twijfelen aan de toezeggingen die zij fier had uitgesproken en aan de eisen die aan ProRail werden gesteld? Waarom was dat telefoontje nodig; twijfelde zij op basis van het interview zelf aan de intenties van de nieuwe president-directeur? Ik ga niet mee in discussies over ontslag. Het lijkt mij een duidelijke valse start, maar bij valse starts krijg je meestal een tweede kans. Voor ons gaat de discussie verder. Ik heb aan het begin gezegd dat de manier waarop het ingericht wordt een verantwoordelijkheid van de nieuwe minister is. Zij heeft daar de tijd voor gehad en de tijd voor genomen. Nu moet de minister opnieuw met de president-directeur bellen om te controleren of zij nog steeds vindt wat er kennelijk wel of niet met de minister is afgesproken. Dat brengt ons op de vraag wat het nut van dit soort telefoontjes is. Moeten wij niet bekijken waarom ProRail überhaupt buiten de deur is gezet? Dat heeft de minister zelf al gezegd tijdens ons kennismakingsgesprek.

Als wij elke keer met elkaar dit soort discussies aan moeten gaan, zal er een volgende keer een president-directeur komen die misschien ook iets anders zegt. Wij zijn nog niet zo ver maar wat ons betreft staat de discussie niet zozeer in het licht van een verkeerd begrepen president-directeur. Als dit soort dingen zich met de problemen die er zijn met de politiek-maatschappelijke urgentie rond ProRail kan voordoen – die onbestaanbaar zijn met een DG of een SG – is de vraag echt gerechtvaardigd of het nog zin heeft om dit in deze structuur voort te zetten. Dat is wat ons betreft de discussie die gaande is. Ik heb geen zin om hier om de paar maanden een president-directeur naartoe te halen om te kijken of die echt meent wat hij zegt, want de minister hoort hiervoor politiek verantwoordelijk te zijn, zeker gelet op de structuur en het belang van ProRail. Zij is de enige rechtmatige eigenaar van ons railnet namens het ministerie.

Het heeft ons enigszins verbaasd dat een aantal mensen wel heel hoog van de toren heeft geblazen als het gaat om de NS-abonnementen. Ik denk dat het verstandig is om hierin toch enige relativering aan te brengen. Als de situatie mensen niet duidelijk is, is dat ongetwijfeld niet goed gecommuniceerd. Daar kun je al dan altijd weer van leren. Maar laten we wel wezen: de miljoen mensen die nu dat voordeel van 40% hebben, kunnen die kaart tot het einde van hun leven blijven gebruiken. Iedereen die nu voor zijn kinderen of zijn kleinkinderen denkt: die kaart is zo mooi, mag die ook nog aanschaffen in de komende twee maanden. Daarnaast zijn er nieuwe werkvormen ontstaan in het land, waarbij zzp'ers beter moeten worden bediend. Ook daarvoor worden nieuwe abonnementen ingevoerd. Ik ben het op dit punt met de minister eens. Je moet je oordeel uiteindelijk opschorten totdat ook het LOCOV daarover heeft geadviseerd, maar ik denk dat het verstandig is om enige relativering van de collega's hier te vragen. Als mensen hier zeggen dat mensen de auto in worden gedreven, met een benzineprijs die vier maanden geleden nog op € 1,42 zat en nu op € 1,72, denk ik dat eerder het omgekeerde het geval zal zijn. Althans, dat gevoel heb ik als ik af en toe bij de benzinepomp sta. Het laatste brengt mij ook bij het project OV SAAL. De echte vraag is natuurlijk of wij genoeg capaciteit in de spits hebben om al deze mensen te kunnen bedienen. Wat dit betreft, zijn wij geschrokken van de berichtgeving rond OV SAAL. De eerste antwoorden van de minister wijzen in ieder geval wel weer de goede kant op. Het is jammer dat die commotie is ontstaan. Ik heb één vraag hierover; verder sluit ik mij aan bij de woorden van de heer Slob. Over het overstappen in Weesp willen wij toch wel duidelijk horen of dat nog steeds zo prominent in de plannen van de



minister zit. Wat ons betreft kan daar geen sprake van zijn voor een efficiënte lijn die OV SAAL moet zijn.

De heer **Verhoeven** (D66): Ik verbaas mij toch wel over de opmerkingen van de heer Monasch, die het allemaal even relativiseert als het gaat om de nieuwe tarieven van NS. Hij zegt dat iedereen die wat heeft, dat houdt, maar er is natuurlijk een heel grote generatie mensen – dat zijn ook mensen die nu nog niet geboren zijn, maar ook de mensen die pas over een jaar een kaart kopen – die gewoon € 190 duurder uit zijn. Je kunt wel zeggen dat je aan die abonnementen kunt ontsnappen, maar waarom komt NS dan met nieuwe abonnementen als de bedoeling daarvan is dat ze door niemand gebruikt worden? Dat wil ik dan toch wel even van de heer Monasch weten.

De heer **Monasch** (PvdA): Ik noteer met vreugde dat D66 op dit punt vindt dat de PvdA redelijk is en zich erover verbaast dat de PvdA een hervormingsvoorstel steunt. Die twee dingen tik ik op dit moment graag af. Ik vind het niet reëel om te zeggen: het kan nog over 80 jaar, waarom hebben die mensen dat voordeel niet? Ik vind dat je je eindoordeel moet opschorten totdat ook het LOCOV heeft geadviseerd. Ik zeg alleen: laten wij wel enige nuchterheid met elkaar betrachten. Er zijn nieuwe werkvormen ontstaan. Er zijn zzp'ers voor wie een ochtend- of een avondspits helemaal niet speelt, maar die juist reizen in het middagdeel. Voor die groep wordt een ander, goedkoper abonnement aangeboden. Ik wil graag het totaalpakket zien. Ik merk dat iedereen er één punt uitpakt dat vervolgens ook niet eens waar blijkt te zijn, want de kaart blijft gewoon bestaan. Ik roep alleen wel op tot enige nuancering. Laten wij kijken hoe het LOCOV hierover adviseert, temeer ook omdat ROVER heeft gezegd dit, als afwegende, een goed voorstel te vinden.

De heer **Verhoeven** (D66): De heer Monasch heeft het over nuchterheid. Ik vind dit eerder ontvullend. De Partij van de Arbeid is een partij die staat voor arbeiders. Dat zijn mensen die om 9.00 uur of om 8.00 uur op hun werk moeten zijn, die in de trein stappen en die om een uur of vijf weer terug willen. Aan die grote groep mensen wordt het signaal afgegeven dat het reizen in de spits een stuk duurder wordt. Ik vind de manier waarop dat gegaan is en de manier waarop de PvdA nu zegt dat iedereen met een bestaande kaart gered is voorbijgaan aan het feit dat mensen per trein die reis moeten kunnen maken en niet in de auto gejaagd moeten worden. Wat vindt u van het signaal dat wordt afgegeven met vijf nieuwe abonnementen, waarvan er niet één goedkoper is – of even duur – als het gaat om reizen in de spits? Waarom moeten dat vijf abonnementen zijn, die allemaal duurder uitpakken voor de reiziger van de toekomst? Daarop wil ik gewoon een eerlijk antwoord van de PvdA.

De heer **Monasch** (PvdA): Ik ben blij dat D66 met ons optrekt om op te komen voor de belangen van de arbeiders en de werknemers, ook de moderne werknemers, ook de mensen die het nieuwe werken zijn toegedaan. Waar het echt om gaat, is dat wij de capaciteit in de treinen gaan uitbreiden. Waar wij mensen kunnen verleiden om ook op andere momenten van de dag te gaan reizen, moeten we dat vooral doen. De capaciteitsvraag is de wezenlijke vraag. Als wij het de huidige reiziger wat gemakkelijker kunnen maken die, zoals mevrouw Van Gent zei, nu vaak als een soort sardientje in de spits zit, als wij mensen ertoe kunnen verleiden om op andere momenten te reizen, dan denk ik dat we dat moeten ondersteunen. Ik deel geheel uw zorg dat dat vervolgens betaalbaar moet blijven, maar laten wij dan vooral inzetten op meer aandacht voor het spoor, want het palet aan signalen dat wij de afgelopen dagen hebben gekregen vanuit het kabinet, is niet sterk. Maar laten we daarop inzetten, want alleen dan wordt het spoor echt een aantrekkelijk alternatief.

De heer **Haverkamp** (CDA): Voorzitter. Laat ik beginnen met een compliment aan deze minister dat zij de aanbevelingen van de commissie-Duivesteijn ter harte heeft genomen. Op het moment dat wij een spoeddebat aanvroegen, dacht ik dat dat zou zijn om een bos bloemen aan te bieden aan deze minister, want het komt niet zo vaak voor dat wij een mededeling krijgen dat een infrastructuurproject misschien wat minder duur zou kunnen uitvallen dan wij van tevoren gepland hadden. Daarbij is het wel van belang dat wij ook dezelfde afspraken nakomen rondom capaciteit en veiligheid. De minister heeft in de brief aangegeven dat zij de capaciteit die zij eerder heeft afgesproken met Flevoland zal realiseren, ook in eventuele varianten die minder duur zijn. Daarover willen wij duidelijkheid, net als over de tijdigheid.

Hierover leeft nog wel een vraag bij mijn fractie, want ik zie dat het tracébesluit nu later ingaat. Ons bereiken ook onrustbarende signalen vanuit Flevoland of dit nu niet op de lange baan wordt geschoven, want het tekort is er al. Wij hebben een aantal keren de plaatsnaam Weesp horen vallen. Sommige mensen zouden het te straf vinden om daar over te stappen. Het is een hartstikke mooi station, zo kan ik uit eigen ervaring zeggen. Maar op het moment dat je in Weesp instapt, voel je je inderdaad wel het eerder genoemde sardientje. De tijd tikt weg, dus er moeten nu op korte termijn oplossingen komen. De brief over Weesp hebben wij zo begrepen dat de trein daar stopt en dat mensen niet automatisch uit de trein gejaagd worden en er moeten overstappen. Daarover krijg ik graag duidelijkheid.

Nu wij toch in de buurt van Weesp zijn, noem ik de Vechtbrug, want het is aardig om vier sporen in Flevoland te overwegen, maar de Vechtbrug blijft tweesporig. Hoe zit dat? Wij gaan daar wel de snelweg onder het water door brengen, maar hoe zit het dan met de kwetsbaarheid daar?

Met betrekking tot de NS is wederom het woord «communicatie» aan de orde. Als ik de brief van de minister goed lees, zegt zij dat in HP/De Tijd een bericht heeft gestaan waardoor een hoop onrust is ontstaan en dat wij eerst nog even moeten kijken of het LOCOV het inderdaad eens is met de analyse van de NS dat hierbij een beter product kan worden geboden. Laten wij ook heel nuchter zijn dat we een afspraak met de NS hebben dat er 5% reizigersgroei zal zijn, maar ook dat al die mensen een zitplaats krijgen. Ik kan mij voorstellen dat de NS dan zoekt naar middelen om reizigers uit de spits te halen. Dat heeft men na de winter bijvoorbeeld gedaan met een kopje koffie. Dat was een initiatief dat mij wel aansprak en waarmee men buiten de spits ging reizen. Iedereen die 's avonds in de trein zit, ziet enorme lege treinen door het land rijden. Dat is misschien ook geen oplossing, dus laten wij even kijken hoe het LOCOV hierover adviseert.

Ten slotte het interview Trein voor reiziger, waarbij wij het gevoel hadden dat er iets was weggefallen. «De trein rijdt voor de reiziger» heeft de minister misschien proberen te zeggen. Als ik goed de weerslag van het telefoongesprek lees, is dat ook wat er bevestigd is in dat gesprek: de reiziger staat centraal, alleen, ProRail vervoert geen reizigers maar moet zorgen dat de treinen blijven rijden. Ik ga er dan ook van uit dat alle afspraken, alle goede bedoelingen die zijn uitgesproken, ook gerealiseerd zullen worden.

De **voorzitter**: Ik stel voor dat ik van de leden in de eerste termijn van de minister één vraag zal toestaan. Ik zeg, gezien de klok, expliciet «vraag», want als ik «interruptie» zeg, komen er hele statements.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Voorzitter. Ik zal meteen overgaan naar de beantwoording van de vragen en niet naar de statements, behalve één. Mevrouw Van Gent had het namelijk over sardientjes in de spits. Ik kan niet nalaten om te vertellen dat ik vorige week in India was met een grote bedrijvenmissie en daar ook heb

geprobeerd om gebruik te maken van de diverse vormen van vervoer, waaronder de trein. Daar heeft men in de spits dertien mensen op een vierkante meter, ook op het dak. Dat kan nog wel eens lollig klinken, maar veel erger is het dat daar op een traject als Utrecht-Den Haag – op zo'n soort afstand heb ik gereisd – acht mensen per dag omkomen als gevolg van ongevallen op en rond de trein. Dus we hebben nog een hoop te doen, maar tegelijkertijd moeten we wel heel trots zijn op het product dat wij hier reeds hebben in den lande.

Laat ik specifiek zijn over OV SAAL. Daarover ontstond inderdaad enige ophef toen het ging om voorlopige varianten, maar de situatie is als volgt. Wij zijn samen met de bestuurders van een heleboel varianten teruggegaan naar uiteindelijk twee varianten, de C-variant en de E'-variant. Beide varianten spelen in op de bestaande capaciteitsvraag, waarbij de C-variant een goedkopere variant is, maar wel een die meer reizigers bedient en ook een betere MKBA kent. De E'-variant bedient net iets minder reizigers en heeft een net iets minder goede MKBA, maar heeft niet als nadeel dat er een stop in Weesp gemaakt wordt, waar mensen moeten overstappen. Wat je in de discussie vooral ziet, is dat het nadeel sterk belicht wordt maar dat niemand tegen het voordeel van de andere variant in opstand komt. Ik wil er heel open over zijn dat ik in de discussie die ik heb gehad met de bestuurders heb gezegd dat wij schaarse middelen te besteden hebben, dus dat als je dezelfde capaciteitsoplossing kunt behalen, mijn voorkeur natuurlijk uitgaat naar de variant waarbij je het minst besteedt en waarbij uiteindelijk meer reizigers geholpen zijn met een betere MKBA. Een deel van de bestuurders heeft aangegeven dat hun voorkeur naar de E'-variant uitgaat. Dat is logisch, want er zijn natuurlijk bestuurders die voor of na Weesp zitten, afhankelijk van welke kant je kijkt. Daarvan heb ik gezegd dat het heel belangrijk is om nu dan geen definitieve besluiten te nemen maar ook te kijken wat beide varianten doen voor een eventuele keuzerationalisatie van de IJmeerlijn.

Zoals bekend, hebben de drie consortia daar eigenlijk alleen een metroverbinding aangeleverd. Als je nu zou kiezen voor viersporigheid – ongeacht of ik dat zou doen, of de Kamer uiteindelijk zou zeggen dat ik dat zou moeten doen – heb je dus het risico dat daarmee uiteindelijk de inpassing van die metro lastiger wordt. Dit heeft ertoe geleid dat de verschillende regionale spelers en ik ertoe besloten hebben om dit besluit dan ook integraal eind 2012 te nemen. Met elkaar hebben wij gezegd: dat doen wij dan ook.

Ik heb daarbij ook aangegeven dat het budget hiervoor dan ook zal worden gereserveerd. Men heeft tegenover mij de zorg geuit of dit dan niet verdwijnt in alle moeilijke afwegingen die nu worden gemaakt. Ik heb aangegeven van niet, want als wij deze deal nu sluiten, houd ik dat budget ook gereserveerd. Ik kan natuurlijk nooit bepalen wat de Kamer uiteindelijk doet, want die kan hier altijd op ingrijpen, maar ik hoor dezelfde zorg nu uit de Kamer komen, dus misschien kan ik nu concluderen dat wij dit daarmee dan ook hebben afgehecht en dat dit budget daarmee dus gereserveerd blijft.

De volgende vraag is of het dan allemaal uiteindelijk wel op tijd gerealiseerd zal zijn. Ja, want in de komende periode nemen wij al een aantal kortetermijnmaatregelen. Er wordt ongeveer 0,9 mld. ingezet, zodat er in 2016 twaalf in plaats van acht treinen rijden. Daarom kun je het straks wel redden met de huidige viermaal vier, waarbij er capaciteitsproblemen zijn, omdat je van acht naar twaalf treinen gaat. Dan heb je namelijk wel voldoende capaciteit.

Dat gaat ook nog doorwerken tot 2020 en tot naar wij denken nog enkele jaren daarna, dus als wij het besluit over de planstudie met een jaar uitstellen, hebben wij ruim voldoende tijd. Dit hebben wij ook samen met de regio geconstateerd, om het te realiseren voordat de capaciteitsproblemen zich gaan voordoen, dus uiteindelijk zit ook daarin geen probleem.

Moet je dan nu al alle OTB's gaan voorbereiden voor al die verschillende varianten? Dat zou ik niet doen. Daar is nu geen noodzaak toe, gezien het feit dat wij na 2020 goed vooruit kunnen. Als je alle OTB's gaat uitwerken, en dan ook nog eens voor de twee varianten met en zonder IJmeerverbinding, heb je er dus al vier, waarvan je er dan drie moet gaan weggooien. Dat lijkt mij niet kosteneffectief, ook niet voor de studiecapaciteit en de inzet van ProRail. Als wij het OTB-proces eind 2012 met die integrale oplossing starten, is dat tijdig genoeg en kan er maximaal en snel gebruik worden gemaakt van alle informatie die al vanuit eerdere uitwerkingen van de viersporigheid beschikbaar is.

De heer **Slob** (ChristenUnie): Het lijkt allemaal heel mooi dat de minister hierover gesproken heeft en dat men gezamenlijk tot deze conclusie is gekomen. Wij hebben natuurlijk nog geen tijd gehad om met al die andere spelers met wie zij aan tafel heeft gezeten te spreken, omdat dit allemaal heel vers is.

Volgens mij is dat overleg gisteren geweest, dus ik ga nu maar even af op de woorden van de minister dat dit een gezamenlijk gedragen standpunt is. Maar zij weet ook dat er Kamer al meerdere malen, ook al tijdens de vorige kabinetsperiode, heeft aangedrongen op haast om besluiten te nemen. Je mag het eigenlijk geen toevalligheid noemen, de rekenfout van toen waardoor dit allemaal is doorgeschoven en het besluit dat toen niet is gevallen. Nu wordt het definitieve besluit pas genomen eind 2012, omdat er dan ook nog eens een concurrentiepositie richting de IJmeer-metro kan gaan ontstaan. Worden de uitspraken van de Kamer in dit opzicht dan wel serieus genomen? Want het is echt een probleem. We moeten nu doorpakken. Ik vind dit echt onbegrijpelijk. Ik zoek zelfs naar woorden om mijn gevoelens op een beetje fatsoenlijke manier over te dragen, maar ik ben hier toch behoorlijk verbaasd over!

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik herken uw emoties, u bent anders altijd zeer rustig, dus dat zie ik zeker. Maar de Kamer wordt wat mij betreft uitermate serieus genomen. Ik ken natuurlijk ook de moties. Tegelijkertijd ben ik er als bestuurder natuurlijk ook verantwoordelijk voor om zo doelmatig en efficiënt mogelijk te besturen. Dus wanneer er verschillende varianten zijn, die ook hetzelfde bereik hebben, zelfs nog beter en voor een lager bedrag, is dat iets waarvan ik vind dat ik dat ook als bestuurder aan de Kamer zou moeten melden. In het bestuurlijk overleg heb ik ook aan de bestuurders aangegeven wat mijn voorkeur zou zijn. Daarover wil ik ook best bestuurlijk het debat met Kamer aangaan, maar ik beseft ook dat de kans groot is dat de Kamer daarna zegt: wij willen toch de viersporigheid, want dat hebben wij al een heleboel keren eerder gezegd, dus u moet uiteindelijk voor de duurdere variant kiezen. Dat debat hadden wij nu met elkaar kunnen aangaan. Maar tegelijkertijd speelt daardoorheen dat die viersporigheid uiteindelijk ook weer kan interfereren – wat toen die motie werd ingediend nog niet bekend was – met de uiteindelijke IJmeerverbinding, omdat pas sinds maart bekend is dat de consortia een metroverbinding voorstellen. Dat is ook de reden waarom ik hier met de regio over heb gesproken. In het verleden was de gedachte dat die verbinding sneller nodig zou zijn, maar qua capaciteit is gebleken dat die pas een aantal jaren na 2020 nodig is, dus de haast is iets meer weg. Gaan wij er dan gezien die onduidelijkheid over de integratie met de IJmeerlijn met elkaar voor kiezen om dat besluit op een later tijdstip te nemen? Ik ben er steeds helder over geweest dat je, als je hetzelfde kunt behalen, als Rijk ook zou moeten kiezen voor de goedkope variant, want dan kun je de budgetten ook elders inzetten. Er zijn namelijk nog veel meer wensen in Nederland. Maar ik ken uw motie, en ik weet ook dat de kans heel groot is dat u zegt: dat heeft u leuk bedacht, maar we denken er anders over. Dat is ook volledig uw recht.

De heer **Slob** (ChristenUnie): Het gaat niet om mijn persoonlijke emoties, maar ik kan mij gewoon heel goed voorstellen dat al die reizigers in Almere zich eigenlijk toch wel wat gepakt voelen door deze situatie. Er was ooit een VVD-motie waarin een duidelijke uitspraak is gedaan. Nu is er later weer een andere VVD-motie gekomen over de IJmeerlijn, die die eerdere motie min of meer onderuithaalt – dat is de feitelijke situatie die ontstaat – en een VVD-minister die dit verder op deze manier gaat uitwerken en die zegt: eind 2012 zien wij het wel. Ik kan er echt geen touw meer aan vastknopen.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik denk dat dit niet echt een VVD-discussie is. Het belangrijkste is de reiziger, hoe mooi het misschien ook zo zijn als die al onze moties zou kennen, die vooral van A naar B wil met genoeg capaciteit. Daarvan zeggen wij: met de kortetermijnmaatregelen kunnen wij daar onvoldoende inspelen en het meldpunt komt pas later. Het haastscenario is dan misschien wat anders dan een tijdje terug hier in de Kamer was gepresenteerd.

Het tweede punt is dat ik als bestuurder – en ik neem aan dat u mij dat niet kwalijk neemt – altijd moet aangeven dat ik hetzelfde werk kan verrichten voor minder geld en daarmee een groter aantal reizigers kan bevredigen. Maar in beide varianten zijn er altijd mensen die erop achteruit gaan en anderen die erop vooruitgaan. Daarover moet je het expliciet hebben.

Het derde punt is het nieuwe element van de IJmeerverbinding en het feit dat ook de regio zelf stelt dat als je nu de viersporigheid zo aanlegt en er alsnog een metroverbinding komt, je dan een probleem krijgt. Ik ben heel blij met de afspraken die wij daarover met de regio kunnen maken. Andersom is men dat ook, omdat ik heb aangegeven dat het bedrag in ieder geval gereserveerd blijft en daarmee dus ook beschikbaar blijft. U zegt dat u geen tijd hebt gehad. U kunt zelf nagaan of wij dezelfde interpretatie hebben gehad van het overleg.

Ik kom bij de NS-abonnementen. De discussie die nu plaatsvindt gaat over een voorstel dat wordt voorgelegd aan consumentenorganisaties. Zo gaat het eigenlijk altijd. Wanneer NS een voorstel wil doen, legt hij dat voor aan consumentenorganisaties en komt dan uiteindelijk met zijn daadwerkelijke voorstel. Dat kan soms hetzelfde zijn en soms een aangepast voorstel. Wat vooraf aan ons moet worden voorgelegd, zijn de voorstellen die zich richten op die zaken die beschermd zijn in de concessie of de zogenaamde captive reizigers. In die concessieafspraken staat dat de NS het aan ons moet voorleggen als het gaat om de enkele reis, vol tarief, tweede klas, als beschermde kaartsoort. Abonnementen vallen daar dus volledig buiten.

We hebben in het verleden geen afspraken gemaakt in de concessie over dalabonnementen, ook omdat je als Rijk moet bepalen waar je wel en waar je niet over gaat. Bij voorbaat al zeggen dat de NS iets niet mag doen op dit punt zal dus helemaal niet aan de orde zijn omdat daarover in de concessie geen afspraken zijn gemaakt. Daarnaast wil ik inhoudelijk eigenlijk het liefst niet zoveel gaan reageren voordat de consumentenorganisaties dat hebben gedaan. Ik denk wel dat dit een goede manier is om in te spelen op de verschillende typen reizigers die wij krijgen in de maatschappij, die inderdaad op verschillende tijdstippen gebruik willen maken van de trein.

Je verlost hiermee dus eigenlijk een heleboel mensen om in daluren meer gebruik te gaan maken van de trein. De bedoeling is dat daarmee dan ook veel meer mensen uiteindelijk naar de trein gelokt worden. Dus het voorstel is gericht op groei. Ik denk dat dat goed is. Daaraan stellen wij wel eisen in de concessie. Het voorstel is verder gericht op groei en betere benutting. Dat is ook voor mij een heel belangrijk onderwerp. Het voorstel past voorts in de ideeën over mobiliteitsmanagement en flexibel werken, ook iets wat hoog op de agenda staat. Maar nogmaals, ik wacht ook de

inbreng van de consumentenorganisaties af, omdat ik misschien dingen over het hoofd zie die zij nog zullen gaan inbrengen. Nogmaals, het is niet een keuze die aan het Rijk is om hier vervolgens een besluit over te nemen.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Wat de minister doet, is toch een beetje flegmatiek aan de zijlijn afwachten. Ik heb wel een paar concrete vragen gesteld. In de Wet personenvervoer staat wel degelijk dat de minister ook een mening kan hebben over tarieven van het openbaar vervoer, dus daar wil ik graag een reactie op. Ook wil ik graag een reactie van de minister, want het is nog geen twee weken geleden dat zij ook enthousiast was over mijn idee om niet alleen het incheckmoment de korting van de reis te laten bepalen, maar ook wat er onderweg gebeurt. Dus dat er iets verandert als je na de daluren of voor de daluren nog in de trein zit. Als die avondspits dan toch wordt ingevoerd, lijkt mij dat we tenminste dat punt goed moeten regelen.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Volgens mij gaf ik net al aan hoe ik erin zat, want u vroeg mij of geen mening had. Ik gaf die mening al, omdat ik denk dat het een goed idee is om op veel meer typen reizigers te gaan inspelen en daarmee ook die groei in de trein te bevorderen. Ik heb ook gezegd dat ik de inspraakreactie afwacht om te zien of er elementen in zitten die nu over het hoofd zijn gezien. Dus ik denk dat het er uiteindelijk toe zal leiden dat meer mensen gebruik gaan maken van de daluren.

Aan de vraag over de variant van 9.00 uur moet ik nog toekomen. Ik heb aangegeven dat ik daarop binnen vijf weken zal reageren en dat wij daarover met de NS in overleg gaan, dus ik ben daar nog mee bezig en ik informeer de Kamer over twee weken. Het is immers drie weken geleden dat zij daarom vroeg.

Uiteindelijk moet natuurlijk ergens de grens worden gelegd. Ik wil kijken of we dat doen op een zodanig goede manier dat het ook voor de klant redelijk normaal is. Mocht NS daarop niet ingaan, dan zal ik overwegen of dat wel of niet onderdeel moet gaan uitmaken van de nieuwe concessie.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Ik weet dat dit overleg met de NS loopt, met name ook op mijn verzoek als het gaat om de ochtendspits. Maar er is nu een nieuw feit, namelijk de dreiging – om het maar zo te zeggen – van de invoering van een avondspitstarief, dus ik vraag de minister om dan dezelfde logica van de ochtendspits door te zetten in de avondspits, waarbij niet alleen het incheckmoment de korting van de reis bepaalt maar ook wat er onderweg gebeurt. Je komt op een gegeven moment in een soort kortingszone waarbij de korting weer kan ingaan. Dat is 's ochtends zo en dat is 's middags ook zo. Ik wil graag opheldering of de minister zich daar ook sterk voor maakt.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Volgens mij spreekt het voor zich dat wij het, als ik kijk naar de grens in de ochtend, bij dezelfde discussie ook over andere grenzen hebben. Daarom antwoordde ik net al dat het wel van belang is om grenzen te stellen. Waar ik vooral naar zal kijken is of dan helder is voor de reiziger wat geldt en wat niet geldt. Dus daar kom ik op terug in dezelfde brief.

Enkele leden wilden weten in hoeverre de huidige voordeelurenkaarthouders hun recht op korting houden. Dat is tot de abonnementshouders er niet meer zijn, dus voor de rest van hun leven. Dit houdt in dat er voor de huidige abonnementshouders niets verandert. Ze kunnen hun abonnement behouden tegen de bestaande voorwaarden.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Het gaat stormlopen voor 1 augustus!

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Dat hangt ervan af. Het kan ook veel aantrekkelijker zijn om juist een van de andere abonnementen te hebben.

De PVV wil überhaupt niet met de ov-chipkaart werken en wil vervolgens de paaltjes daarvoor afschaffen. We hebben eerder vandaag in het VAO over de ov-chipkaart een discussie gehad over het al dan niet afschaffen van de strippenkaart. Er is een motie ingediend om de strippenkaart niet af te schaffen. Ik moet even afwachten of deze wordt aangenomen. Als de motie niet wordt aangenomen, zal de strippenkaart echt worden afgeschaft. De ov-chipkaart is daarmee een feit. Ik denk daar veel positiever over dan de heer Van Bommel. De treinpaaltjes hebben we nodig om de sociale veiligheid en de controle op de ov-chipkaart te kunnen realiseren. Ik ken het standpunt van de PVV-fractie en de heer Van Bommel kan dat iedere keer weer inbrengen, maar over dit onderwerp verschillen wij van mening.

De **voorzitter**: De heer Verhoeven heeft een vraag.

De heer **Verhoeven** (D66): Ik heb inderdaad een vraag, ingeleid door een korte contextuele opmerking.

Ik krijg bijna het gevoel dat de minister, na het bellen van mevrouw Gout van ProRail, ook een bloemetje heeft gestuurd naar de NS met daarop de tekst: complimenten voor de nieuwe abonnementen. Ze is er namelijk ontzettend blij mee. Ik ben toch heel benieuwd of de minister wil dat de spits duurder wordt voor alle nieuwe reizigers. Zij heeft wel gezegd dat ze een verplaatsing wil. Past het in het beleid van de minister dat de avondspits duurder wordt voor de grootste groep reizigers die er op dit moment is? Wil de minister dat?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik zie dat niet zo. Het voorstel betreft niet zozeer de avondspits, maar een aanpassing van het moment van de dalkorting. Daarvoor in de plaats komt een aantal andere dalkortingen, zodat de reizigers meer verdeeld worden over de verschillende uren. Ik denk dat dit heel positief kan uitwerken. Er zijn namelijk heel veel mensen die liever op andere momenten reizen en dan ook gebruik willen maken van die korting. Volgens mij is de heer Verhoeven zelf een van de grote voorstanders van het mobiliteitsmanagement en het flexibel werken. We zijn bezig met programma's om de weg beter te benutten. Ik zou het heel goed vinden om dit ook voor de treinen te doen, opdat ze op alle momenten zo vol mogelijk zijn.

De heer Verhoeven maakte daarnaast een opmerking over het sturen van een bloemetje. De NS heeft een eigenstandige rol in het veranderen van de abonnementen. Dat valt buiten onze bevoegdheden. Het abonnement is aan de NS gelaten. De NS betreft hierbij netjes de consumentenorganisaties en komt er na hun advies op terug. Ik geef hierop alleen antwoord omdat mevrouw Van Gent vraagt of ik ook een mening heb. Die heb ik.

De heer **Verhoeven** (D66): Ik kreeg net een sms'je dat er inderdaad geen bloemetje gestuurd is. Ik vertrouw de minister op haar antwoorden. De minister zegt terecht dat D66 een groot voorstander is van het benutten van bestaande capaciteit, thuiswerken en flexibel werken. Wij willen dit echter niet bereiken door de spits duurder te maken. Het is veel meer zaak dat de daluren aantrekkelijker worden gemaakt. Dat kan ook zonder de spits duurder te maken. De spits wordt met de nieuwe abonnementstructuur duurder. Is de minister niet bang dat het, in plaats van een verplaatsing in tijd, een verplaatsing van vervoermiddel wordt? Als de kosten voor mensen die nog steeds op die tijden moeten reizen met € 190 stijgen, maken ze dan niet een simpel rekensommetje en pakken ze vervolgens de auto? Kan de minister daar nog iets over zeggen? Anders denk ik echt dat er voor 1 augustus een «kaartkoopspits» zal

ontstaan voor alle mensen die de kaart als een dulle gaan aanschaffen – dat is nooit de bedoeling van de NS geweest – of dat heel veel mensen in de reeds overvolle file komen te staan. Ik wil graag dat de minister mijn vraag over de verplaatsing van trein naar auto beantwoordt.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik heb daar net niet op geantwoord, want ik vond het debat dat tussen de commissieleden plaatsvond wel interessant.

Het vervoer per auto is ook al fors aan de prijs. Mensen stappen niet snel van het ene naar het andere vervoermiddel over als gevolg van de prijs, ook niet de andere kant op. Je hebt nu eenmaal mensen die liever per trein reizen en mensen die aan hun auto verknocht zijn. We willen proberen om meer mensen de trein in te lokken. In de toekomst zullen er in Nederland relatief meer ouderen zijn ten opzichte van de beroepsbevolking. Zij willen graag op andere momenten reizen en dan korting krijgen. Ik vind het daarom helemaal niet gek dat NS de korting verplaatst naar momenten waarop de trein onderbezet is, in plaats van de korting te behouden op de momenten dat de trein overbezet is.

De heer **Bashir** (SP): Wat de SP-fractie betreft blijft de avondspits met de kortingskaart goedkoop in plaats van dat zij duurder wordt. De voordeelurenkaart moet gewoon de voordeelurenkaart blijven en geen «voordeel-uurtjeskaart» worden. De minister zal een definitief oordeel geven op het moment dat het advies is uitgebracht. Neemt zij in haar oordeel ook eventuele verplaatsing van mobiliteit mee, bijvoorbeeld mensen die de weg op gaan in plaats van de trein te gebruiken?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Volgens mij vroeg de heer Verhoeven dat ook zojuist. Ik geef geen definitief oordeel, want we hebben in een concessie opgenomen dat het Rijk erover oordeelt welke kaartsoorten beschermd worden verklaard. Wij oordelen dus niet over de prijzen, de vorm, de hoeveelheid en de varianten van de abonnementskaarten. Ik neem daar verder ook geen besluit over. Het is een zaak tussen de NS en consumentenorganisaties. Na overleg zal blijken waar de NS uiteindelijk mee komt. Als de consumenten niet tevreden zijn, zal het bedrijf dit snel genoeg merken. Immers, het is en blijft een markt. Als een groot aantal mensen overstapt naar de auto – ik verwacht dat overigens niet – zal de NS dit snel genoeg merken. De NS zal zelf maatregelen moeten nemen om een abonnement te introduceren waar de mensen wel achter staan.

De heer **Bashir** (SP): De minister neemt daar geen besluit over. Dat zijn we wel van haar gewend. Heeft de minister dan ook geen oordeel daarover? Na 1 augustus ontstaat er een gigantische ongelijkheid tussen een groep mensen die nu wel een kaart heeft en de mensen die straks een nieuwe kaart nemen en vervolgens de kortingsmogelijkheden niet hebben. Heeft de minister daar totaal geen oordeel over?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Mijnheer Bashir, u wilt altijd dat ik ...

De **voorzitter**: Wilt u via de voorzitter spreken?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Excuus. Mevrouw de voorzitter, via u wil ik de SP-fractie erop aanspreken dat zij altijd wil dat ik over meer dingen ga dan waarover ik ga. We hebben een grondig verschil van mening over wat tot de taken van het Rijk behoort en wat de taken zijn van de organisaties die wij inhuren of een concessie verlenen om een deel van onze activiteiten uit te voeren. Er is altijd uitgebreid discussie op het moment dat een concessie wordt verleend aan welke partij dan ook,



waarop het Rijk wil sturen. Als wij dat op een gegeven moment vastleggen, moeten we andere dingen loslaten. Ik merk dat loslaten ongelooflijk moeilijk is, maar ik blijf erop hameren dat je dit toch moet doen. Ik wil dus ook niet dat we, iedere keer dat er iets anders gebeurt en wij dat niet hebben vastgelegd, alsnog daarin springen en die taak weer op ons nemen. Daarom ben ik daar zo consequent in.

Ik ga niet meer in op de vraag of ik dan geen mening heb. Ik heb al twee keer gezegd hoe ik over dit onderwerp denk. Nogmaals, dit is iets tussen de vervoerder, de NS, en de consumentenorganisaties. Zij moeten gezamenlijk komen tot een voorstel dat gedragen wordt. Ik houd mij als minister daarbuiten.

Ik ga over naar de kwestie rond mevrouw Gout. Ik kwam terug van mijn reis en las de NRC. Ik was not amused, vooral niet over de koppen boven het artikel, maar ook niet over een aantal elementen in het artikel. Naar aanleiding daarvan hebben we contact opgenomen met mevrouw Gout. We hebben haar gezegd dat we van tevoren hebben gemeld wat de opgave is en hoe belangrijk de cultuurverandering is voor ProRail om niet alleen de directe klant, maar ook de eindgebruiker van het product centraal te hebben staan. Bij ProRail is dat niet alleen de reiziger, maar ook degene die zijn goederen moet vervoeren. Haar letterlijke woorden zijn: ik zit er ook helemaal zo in; dat spreekt voor zich. Ik heb gesproken over de vraag hoe dit allemaal tot stand kan komen in een interview. Ik laat in het midden hoe «handig» dit was.

Ik wil wel een lans breken voor mevrouw Gout. Ik heb indertijd heel intensief gekeken naar haar benoeming, ook al is dat een verantwoordelijkheid van de raad van commissarissen, omdat ik het juist zo belangrijk vond dat die verandering bij ProRail zou plaatsvinden. Ik heb mij goed op de hoogte laten stellen van de capaciteiten van mevrouw Gout, zowel door verschillende mensen die met haar gewerkt hebben als door de werving- en selectieorganisatie. Het belangrijkste voor mij is dat er een directeur komt die in staat is om van ProRail weer een efficiënt en effectief bedrijf te maken dat zich richt op zijn hoofdtaak: het leveren van goed, veilig en betrouwbaar spoor. Het bedrijf moet zich erop richten om zo goed mogelijk na te denken over de vraag hoe ervoor gezorgd kan worden dat het hele proces goed is ingericht op de mensen die van A naar B moeten over dat spoor. Ik heb mevrouw Gout ook voorbeelden gegeven, onder andere van 4 december. NS en ProRail hadden toen samen bedacht om vanwege de sneeuw een nieuwe dienstregeling in te voeren. Zij dachten daarmee de klant te helpen, maar vergaten vervolgens de klant daar goed over te informeren. Ik heb haar daarnaast voorbeelden gegeven over de gevolgen van het buiten dienst stellen van het spoor. De raad van commissarissen doet de voordracht en de minister benoemt uiteindelijk, maar ik heb dus ook intensief naar de benoeming gekeken. Gezien haar trackrecord vertrouw ik erop dat zij in staat is om de organisatie om te bouwen. Ik heb niet expliciet gekeken naar de interviewvaardigheden. Misschien zal ik dat de volgende keer wel doen. De commissie moet zelf weten of ze mevrouw Gout uitnodigt. Ik denk dat er een heel stevig persoon in huis gehaald is die aangeeft dat zij deze rol ook echt goed wil waarmaken. Zij moet natuurlijk ook haar medewerkers meer meekrijgen. Er is namelijk heel wat gezegd over ProRail en dat heeft ook effect op de organisatie. Mevrouw Gout weet echter heel goed wat mijn centrale boodschap zal zijn. Ik zal haar daar ook met regelmaat over spreken, want ik heb met haar afgesproken met regelmaat een-op-een contact te hebben, in tegenstelling tot de wijze waarop dit in het verleden georganiseerd was. Zij weet dat de ommekeer naar «eindgebruiker centraal» voor mij heel belangrijk is. Ik geef even een voorbeeld van de wijze waarop zij aan de slag is gegaan. Zij heeft in de eerste drie dagen, zonder dat ik haar daar om gevraagd heb, alle reizigersorganisaties gesproken. Dit toont aan dat zij dus wel degelijk de reiziger centraal stelt. Ik laat de teksten van het interview dan maar even voor wat ze zijn.

De heer **Monasch** (PvdA): Ik begrijp dat de minister not amused was. Dat gevoel delen we. Met alle respect, het is toch een beetje een bezweringsformule. Ik kan me voorstellen dat mevrouw Gout zich heeft afgevraagd hoe ze dit kan rechtzetten en heeft gedacht: laat ik beginnen met het uitnodigen van alle reizigersorganisaties. Er staat echter in het artikel: «Oké, dan hebben we het alweer over de reiziger.» Verder staat erin: «Daartussen zitten natuurlijk nog de echte klanten van ProRail». Daarmee wordt ernaar verwezen dat de reizigers even een toontje lager moeten zingen. «De klant is koning, maar die moet je wel beschermen tegen zichzelf.» Dit is een soort regentenmentaliteit die we überhaupt niet verwachten, maar zeker niet op dit moment. Ik begrijp dat de minister een gesprek met haar heeft gehad en dat mevrouw Gout zich misschien rot is geschrokken. Dit had zich echter gewoon niet mogen voordoen. De vraag is uiteindelijk veel politieker. De minister is hiervoor verantwoordelijk, want het is haar ministerie en het zijn haar commissarissen die daar zitten. Moeten we op een gegeven moment nog met zo'n constructie doorgaan? Moeten we misschien niet opnieuw kijken naar de eerste constatering van de minister: waarom is het bedrijf überhaupt zo weggezet? Moeten we niet zeggen dat er één spoor is in Nederland, dat dit van ons is en dat dit hopelijk altijd van ons zal blijven? Nu dit soort dingen zich voordoet, er voortdurend problemen zijn en we willen dat het imago van het spoor verbetert, moeten we dit dan niet duidelijker onder de politieke verantwoordelijkheid van de minister gaan brengen?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Deze vraag van de heer Monasch heb ik ook in de eerste termijn gehoord. Dit debat is op twee momenten gevoerd. Naar aanleiding van de ordening is het in 2009 uitgebreid in de Kamer aan de orde geweest, maar ik heb dit debat ook met de Kamer gevoerd naar aanleiding van het winterweer. Toen heb ik expliciet gezegd dat de problemen niet worden opgelost als dit bedrijf naar binnen wordt gehaald. Het enige wat hiermee wordt bereikt is dat er dan een ambtenaar aan de top zit die niet met de pers mag praten. Uiteindelijk is dat niet de oplossing van alle problemen.

Ik denk een stevige dame aangetrokken te hebben die heeft aangetoond dat zij in staat is geweest om moeilijke en lastige organisaties te veranderen. Ik vind het van belang om daarbij ook expliciet de klant voor ogen te hebben. Volgens mij is zij daar goed toe in staat. Uiteindelijk zal de praktijk het moeten bewijzen. Niemand kan koffiedik kijken, maar ik heb haar niet voor niets een paar keer extra gecheckt.

Ik zie geen reden om nu op basis van een interview de structuurdiscussie opnieuw te voeren. Ik heb wel altijd duidelijk gemaakt dat ik opensta voor nieuwe structuurwijzigingen in de toekomst als op basis van de inhoud van problemen blijkt dat er nog meer obstakels zijn in de samenwerking tussen de NS en ProRail of die tussen ProRail en het ministerie van Infrastructuur en Milieu. Ik kan mij daar van alles bij voorstellen. Daar heb ik ook de mogelijkheid toe opengelaten. Vooralnog heb ik de keuze gemaakt om de verantwoordelijkheid voor de reisinformatie in één hand te brengen. Die haal ik weg bij ProRail en breng ik onder bij de NS. Daarnaast heb ik ervoor gekozen om de verkeersleidingscentra weer integraal te maken. Ik wil, zoals gezegd, geen structuurdiscussie naar aanleiding van dit interview. De heer Monasch mag deze discussie zo vaak voeren als hij wil, maar dat moet dan wel gebeuren op basis van een probleem.

De heer **Monasch** (PvdA): Is de basis van het probleem niet juist dat twee mensen kennelijk kunnen communiceren wat de strategie van ProRail is?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Nogmaals, ik heb mevrouw Gout uitgebreid gevraagd naar de essentie van het interview en naar de bewoordingen en de gedachten die er op dat moment achter

zaten. Zij heeft niets ontkend en heeft mij gezegd dat ze hier uiteraard helemaal zo in zit en dat het voor zich spreekt. Ik kreeg op geen enkele manier de indruk dat zij dat belang niet ziet. Ik vind het essentieel dat er een strategie is. Ten eerste moet ProRail op orde zijn. Dit is misschien een minder politiek vraagstuk, maar zo'n bedrijf moet gewoon efficiënt en effectief werken. Ten tweede moet zij een goede verhouding hebben met de vervoerders op het spoor: de NS en de verschillende goederenvervoerders. Dat vinden we ook allemaal belangrijk. Ten derde moet zij ook op de wensen van de klanten inspelen. Dat is alleen nog onvoldoende ontwikkeld en zou verder ontwikkeld moeten worden. Dat is wat mij betreft ook essentieel in haar aansturing. Ik zal haar daar ook op blijven aanspreken. Zij heeft mij geen signaal gegeven dat zij dit niet zo ziet.

**De voorzitter:** Gezien het feit dat over circa een halfuur een ander overleg met deze minister begint waarbij ook enkelen van u aanwezig zijn, geef ik u allen de gelegenheid om in één zin een conclusie te trekken. De minister kan anders niet meer reageren.

**De heer Verhoeven (D66):** Voorzitter. De cultuurverandering moet vooropstaan. Wat D66 betreft is dat de cultuurverandering van «eerst resultaten en dan praten». In die zin ben ik heel blij met het idee van de minister om de directie van ProRail en die van de NS op cursus te sturen. «Handig communiceren deel 1» zou misschien een heel goede cursus zijn. Ik vind dat heel belangrijk. Ik vertrouw er nu op dat het beter gaat en dat we hier niet over twee maanden weer zitten en dat alles zich weer helemaal opnieuw gaat afspelen.

**De heer Aptroot (VVD):** Voorzitter. Allereerst de viersporigheid. Als we nu niet met het ontwerp-tracébesluit aan de slag gaan, vraag ik mij af of er geen vertraging optreedt. De minister zegt dat er twee varianten zijn, allebei met of zonder IJmeerlijn. Ik wil graag weten wat dat inhoudt qua tijd en kosten, als dat heel doorslaggevend zou moeten zijn. Het interview met de directeur van ProRail was wel een blunder, maar wij gaan ervan uit dat zij nu goed functioneert. Wij willen echt dat er wordt afgerekend op resultaat.

**Mevrouw Van Gent (GroenLinks):** Voorzitter. Ik ga ervan uit dat als OV SAAL goedkoper uitpakt dan de 1,5 mld. die ervoor beschikbaar is, het overgebleven geld in openbaar vervoer wordt gestoken en niet weer in een asfaltweggetje.

Wat de minister over mevrouw Gout zegt, is een beetje dubbelhartig. De minister zegt eerst dat zij not amused is over het interview, maar vervolgens heeft zij wel alle vertrouwen. Het is het een of het ander: de minister staat voor haar of niet. Ik ga zelf een goed gesprek aan met mevrouw Gout. Ik zit overigens niet te wachten op een therapeutische sessie. Misschien willen mijn collega's ook meedoen met een openhartig gesprek over de ambities en plannen van mevrouw Gout. Dat lijkt mij op dit moment interessanter dan zo moeilijk doen over een interview dat een aantal pittige koppen had die in het interview een stuk minder pittig terugkwamen.

**De heer Slob (ChristenUnie):** Voorzitter. Ik ben helaas niet overtuigd door de minister over de hele situatie rond Almere en het spoor. Ik maak mij grote zorgen over het uitstel dat opnieuw plaatsvindt. Ik vraag via u, voorzitter, een VAO aan om te kijken of wij dat nog in positieve zin kunnen beïnvloeden. De mensen in Almere worden voor de zoveelste keer voor het lapje gehouden.

Wat betreft ProRail en mevrouw Gout, ik kom van oorsprong uit de omgeving van Rotterdam en daar is het motto «geen woorden maar

daden». Op die daden zullen wij mevrouw Gout uiteindelijk moeten afrekenen. Ik hoop oprecht dat die goed zullen zijn.

De heer **Bashir** (SP): Voorzitter. Wat betreft OV SAAL sluit ik mij aan bij de woorden van de heer Slob.

Dan de nieuwe directeur van ProRail. De minister zegt een stevige dame aangetrokken te hebben. Uit het interview is duidelijk geworden dat een keiharde saneerder is aangetrokken die zegt het grappig te vinden om personeel te ontslaan. De minister is duidelijk ongelukkig met het interview. Ik had alleen graag gezien dat de minister net als de SP-fractie de toon van het interview keihard had afgekeurd. Uiteraard gaat het om de daden, maar het interview is een heel grote blunder, een slecht begin.

De heer **Van Bemmel** (PVV): Voorzitter. Ik dank de minister voor de beantwoording.

De nieuwe ov-chipkaartabonnementen zorgen ervoor dat mensen veel duurder uit zijn. Mobiliteitsplannen veranderen hier niks aan. We zijn al 30 jaar bezig. Dat heet «trekken aan een dood paard». Ik sta iedere ochtend in de RandstadRail en barst er bijna uit. Mensen gaan gewoon in de spits reizen en niet anders.

De minister heeft vaak gezegd: ik ga hier niet over. Over één ding gaat ze in ieder geval wel, namelijk over ambtenaren die stukken lekken. Wat gaat zij daarmee doen? De discussie over OV SAAL ging over gelekte stukken. Ik vind dat de Kamer daar eigenlijk niks over moet zeggen. Zij moet alleen reageren op officiële stukken. Mijn advies is: one leak, you're out.

De heer **Monasch** (PvdA): Voorzitter. Ik ben het eens met de heer Slob, die verontrust is over de mogelijke plannen rond OV SAAL. Dat sluit ook aan bij de discussie over de NS-abonnementen. Je moet kwaliteit gaan bieden. Nog meer mensen bij elkaar proppen en nog meer overstappen is precies wat het spoor niet nodig heeft. Het kan misschien iets duurder zijn, maar het gaat juist om de kwaliteit. Kwaliteit haalt mensen de trein in. Je kunt dan ook andere dingen doen dan alleen maar tegen elkaar geplakt staan. We zullen dat ook in het VAO meenemen.

Dan ProRail. Ik denk dat het goed is dat mevrouw Gout naar de Kamer komt. Ik heb nog geen rectificatie gezien en hoor alleen een en ander van de minister. Van ProRail is er geen bericht gekomen dat mevrouw Gout verkeerd begrepen is. Ik denk dat het goed is om het van mevrouw Gout zelf te horen. Dat hoeft overigens niet volgende week. Ze kan dan meteen een inventarisatie van de gesprekken meenemen. In dat gesprek zal ook dit interview terugkomen. Dit beeld mag namelijk niet blijven hangen.

De heer **Haverkamp** (CDA): Voorzitter. Allereerst ga ik in op OV SAAL. Het is goed dat we gaan voor een goede prijs-kwaliteitsverhouding, maar we moeten ook voor snelheid gaan. Ik wil een duidelijke garantie van de minister dat er geen vertraging optreedt.

Ik heb nog een vraag gesteld over de Vechtbrug. Ik zou het erg waarderen als de minister die beantwoordt.

Het is goed dat een directeur staat voor haar personeel, zeker voor personeel dat deze winter letterlijk en figuurlijk veel over zich heen heeft gekregen terwijl het daar in de weilanden met branders bij de wissels stond. Wat de CDA-fractie betreft, is het niet óf de reiziger óf het personeel, maar moeten én de reiziger én het personeel de warme aandacht van deze directeur hebben.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Voorzitter. Ik heb ter kennisgeving aangenomen dat sommigen een VAO willen hebben over dit onderwerp. Ik wacht de uitnodiging af.

De hoofdvraag over OV SAAL gaat over de reservering van geld. Op het moment dat toch voor de C-optie wordt gekozen, blijft het geld gereserveerd voor soortgelijke projecten. Het gaat dus niet naar wegen of ruimte. De heer Van Bommel heeft een vraag gesteld over de gelekte stukken. Deze stukken zijn breed verspreid, ook voor het overleg met de regio. Als ik zeker weet dat het vanuit de ambtelijke organisatie gelekt is, zoals ooit gebeurd is met de 130 kilometerbrief, dan zet ik daar de Rijksrecherche op. Dat soort dingen moet je namelijk echt niet toelaten. Dat het vervolgens vaak geen effect heeft, is jammer. Ik ga ervan uit dat dit het benodigde afschrikkeffect zal hebben, maar het blijft lastig om het te vinden, want lekken is natuurlijk heel makkelijk. In dit geval is het stuk breed verspreid, omdat het onderdeel is van het overleg met bestuurders. Het kan dus overal vandaan gekomen zijn. Gezien de verschillende belangen die in die regio's spelen, is het risico groot dat het op een of andere manier vroegtijdig bij de pers terechtkomt. Daar kan ik niks aan doen. De vraag over het budget voor de Vechtbrug stond nog open. Voor een andere oplossing, zoals een aquaduct, is geen budget. Dat vergt heel forse investeringen. Er is nu een acceptabele oplossing gevonden voor brugopeningen, met de zomerdienstregeling en met het afstemmen van de openingen tussen spoor en water. Er is financieel gezien geen ander alternatief voorradig; daar is geen budget voor. Tot slot de kwestie rond mevrouw Gout. Nogmaals, ik ben daar niet dubbel in. Ik ben inderdaad ontevreden over het interview en zou willen dat het er anders uit had gezien. Ik geloof wel in de daden en de daadkracht van mevrouw Gout, zoals ik al meerdere keren heb gezegd. Ik ga ervan uit dat zij dat gaat waarmaken en ga haar daar ook aan houden. Dat is immers mijn rol.

De **voorzitter**: Ik dank de leden voor hun snelle handelen en de minister voor haar snelle beantwoording. Wij zien het VAO niet komende week maar de week daarna op de agenda verschijnen.