
4 Spoor

Aan de orde is het **VAO Spoor (AO d.d. 27/10 en 20/12)**.

De voorzitter:

Ik heet de staatssecretaris uiteraard van harte welkom.



De heer Graus (PVV):

Mevrouw de voorzitter. Ik neem dit VAO over van mijn zieke collega Barry, die door een longontsteking geveld. Ik wens hem ook vanaf hier veel beterschap, want hij zal vast kijken.

Ik heb een motie en een vraag. Ik begin met de vraag. De Algemene Rekenkamer heeft uitgezocht dat de staatssecretaris vijf aansturingsmethoden heeft voor ProRail: subsidieverlener, concessieverlener, aandeelhouder, wetgever en beleidsmaker. Kan de staatssecretaris de Kamer een overzicht sturen van de methoden waarop zij en haar voorganger tijdens deze regeerperiode met betrekking tot ProRail hebben ingezet? Als dat kan, zien wij dat graag in een overzichtelijk schema, zodat wij daar als leden van de Staten-Generaal vlug inzicht in kunnen hebben. Volgens de woordvoerder Barry Madlener leeft namelijk sterk het idee dat deze methoden niet volledig worden ingezet. Daar krijgt hij graag een reactie op.

Ik dien de volgende motie in.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de regering momenteel bezig is met de herpositionering van ProRail;

constaterende dat vele actoren, waaronder de Nederlandse Spoorwegen, decentrale vervoerders en reizigersorganisatie Rover, hebben aangegeven dat ze de transformatie van ProRail niet zien zitten;

constaterende dat er momenteel nog veel onduidelijkheid bestaat over de fiscale gevolgen en de toekomstige gebruiksvergoedingen;

verzoekt de regering, te stoppen ProRail te herpositioneren tot een zelfstandig bestuursorgaan (zbo),

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden Graus en Madlener. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 701 (29984).



De heer Van Helvert (CDA):

Voorzitter. We hebben stevig gedebatteerd over de situatie van ProRail. Ik dank mijn collega Geurts, die mij zeer, zeer sterk heeft vervangen. Naar aanleiding van dat debat dien ik een tweetal moties in.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat er bij ProRail een potentieel tekort van 475 miljoen euro op het terrein van toekomstig onderhoud is geconstateerd, dat teruggedrongen wordt door het invoeren van besparingsmaatregelen van gelijke omvang;

verzoekt de regering om bij ProRail erop aan te dringen om bij de beoogde besparingsmaatregelen als hard uitgangspunt te nemen dat het niet tot een duurder treinkaartje mag leiden,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door het lid Van Helvert. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 702 (29984).

De heer Van Helvert (CDA):

Ik kom nu op het belangrijkste punt, waarover is gediscussieerd in het afgelopen AO maar ook in enkele bijeenkomsten daarvoor. Ik dien daarover de volgende motie in.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat uit onafhankelijk onderzoek van McKinsey blijkt dat het kabinetsvoornemen om ProRail om te vormen tot zbo negatieve impact kan hebben op de taakuitvoering, de gebruiksvergoeding, de medewerkers, de operationele kosten, de fiscale druk en de veranderopgave ProRail;

overwegende dat tegenover deze mogelijke en negatieve gevolgen geen positieve gevolgen voor de reiziger en verlader staan;

overwegende dat er meer opties denkbaar zijn om de sturing vanuit het ministerie op het spoor te verbeteren;

verzoekt de regering om het voorliggende kabinetsbesluit in samenhang met de scenario's nader te bekijken en de Kamer te informeren over haar bevindingen alvorens over te gaan tot het formuleren van een instellingswet,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden Van Helvert en Geurts. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 703 (29984).

De heer Hoogland (PvdA):

Het is nog wat vroeg voor mij. Mijn vraag gaat nog over de vorige motie, over de prijs van het treinkaartje. Ik dacht dat dit ook al zat in de motie-Hoogland, die reeds is ingediend. Ik kan me niet anders voorstellen dan dat het CDA daarover zegt: wat een fantastisch voorstel, dat steunen wij. Klopt dat, of niet?

De heer Van Helvert (CDA):

Als het een dubbeling is, vind ik dat fantastisch en zou deze motie niet nodig zijn. Laten we daar na de vergadering even naar kijken. Overigens is dit onderwerp altijd belangrijk genoeg om je daar als Kamer nogmaals over uit te spreken. Ik ben bereid om dit samen met de heer Hoogland te bekijken.

De heer Hoogland (PvdA):

Van "nogmaals" is geen sprake, want de motie die ik heb ingediend is aangehouden, mede op verzoek van de heer Van Helvert. De motie ging onder meer over zaken die te maken hadden met het debat over ProRail dat nog zou volgen. Dat was gisteren. Hij was daar zelf niet bij, maar dat snap ik, daar heb ik alle begrip voor. Maar het ligt hedenmiddag ter tafel.

De heer Van Helvert (CDA):

Allereerst: het CDA was zeer duidelijk aanwezig in het debat. Dat wil ik wel even gesteld hebben. Het CDA was heel goed vertegenwoordigd met een inbreng zoals we die ook kennen van het CDA. In die zin is het geen punt. Maar ik ben bereid om de moties met elkaar te vergelijken. Misschien kunnen we die samenvoegen. Laten we er eventjes naar kijken. Dat vind ik prima. Volgens mij willen we hetzelfde, dus dan komen we daar zeer zeker uit, ook de heer Hoogland kennde.

Ik had in mijn laatste halve minuut nog één vraag aan de staatssecretaris. Deze vraag gaat over wat we in de krant en op internet lezen, namelijk dat in treinstellen van de Nederlandse Spoorwegen deuren aan twee zijden open kunnen en dat er een blinde man uit was gevallen. Dan zult u zeggen: moet dit incident nou in de Kamer worden besproken? Misschien niet zo zeer het incident zelf, dat op zich al erg genoeg is, maar wel de reactie van de NS die ik las: het probleem is al een hele tijd bij ons bekend, maar over de oplossingen zijn we nog flink aan het brainstormen. Dat vind ik wel een beetje schokkend. Mijn vraag is niet bedoeld om de Nederlandse Spoorwegen als zbo onder het ministerie te gaan vangen. Mijn vraag is erop gericht om te weten of dit probleem bij meerdere vervoerders bekend is of dat dit een probleem is dat vooral de NS kent. Hoe kan het zijn dat we bij zoiets gevaarlijks nog steeds aan het wachten zijn op een oplossing? Nu zou vandaag weer

iemand zomaar aan de verkeerde kant uit de trein kunnen vallen.

De voorzitter:

Ik begrijp dat dit niet in het algemeen overleg aan de orde is geweest, maar we kunnen bekijken of de staatssecretaris er antwoord op kan geven.



Mevrouw Van Veldhoven (D66):

Voorzitter. We hebben inderdaad uitgebreid gesproken over ProRail, over de verschillende scenario's die zijn onderzocht. Ik heb de staatssecretaris gezegd dat ik zie dat er een aantal verschillende publiekrechtelijke scenario's zijn onderzocht, maar dat ik het ook heel goed zou vinden als er ook één privaatrechtelijk scenario zou worden onderzocht als basis voor een zorgvuldige discussie daarna. Dat betreft niet de bestaande situatie, maar een licht veranderde situatie, namelijk: ProRail zonder raad van commissarissen. Het lijkt mij heel nuttig voor de besluitvorming als we ook van die variant, die vaak door de sector wordt geopperd op een rijtje krijgen wat dit zou betekenen voor de verschillende vormen van invloed op de begroting en op de aansturing. Dan kunnen we al die dingen met elkaar vergelijken en bekijken wat de beste oplossing is voor het probleem dat we allemaal hebben gesignaleerd, namelijk dat er een aantal jaren veel mis is gegaan met ProRail. Daarover heb ik de volgende motie.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat het onderzoek naar de toekomstige vorm van ProRail zich heeft beperkt tot de scenario's die leiden tot een zbo of een agentschap;

overwegende dat de hele spoorsector de wens heeft uitgesproken ook een privaatrechtelijke variant te onderzoeken;

verzoekt de regering, een privaatrechtelijke toekomst voor ProRail zonder raad van commissarissen te onderzoeken en de Kamer hierover te informeren,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door het lid Van Veldhoven. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 704 (29984).



De heer Bruins (ChristenUnie):

Voorzitter. Ik dank de staatssecretaris voor de beantwoording in de twee algemeen overleggen. Voor de ChristenUnie staat het publiek belang voorop en de reiziger moet centraal staan bij de ordening op het spoor. De transitie die de staatssecretaris voorstaat, moet heel zorgvuldig plaatsvinden. Daarbij wijs ik op de aanbevelingen van de commissie-

Kuipers en de aanbevelingen die voortkomen uit het Fyra-debat. De zorgvuldigheid van die transitie willen we benadrukken met de volgende twee moties.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat het kabinet besloten heeft om van ProRail een zelfstandig bestuursorgaan onder het ministerie van Infrastructuur en Milieu te maken;

overwegende dat de gevolgen hiervan voor de stakeholders onduidelijk zijn en hier onrust over bestaat;

overwegende dat de governance nog moet worden uitgewerkt en de financiële en maatschappelijke gevolgen en risico's nog moeten worden doorgerekend;

constaterende dat uit de Fyra-enquête bleek dat een exit- of back-upstrategie ontbrak, waardoor de overlast voor de reiziger groter was dan nodig;

verzoekt de regering, een exit- of back-upstrategie in kaart te brengen, zodat er een alternatief scenario is wanneer de financiële en maatschappelijke gevolgen en risico's van het huidige besluit onverantwoord c.q. onoplosbaar blijken te zijn,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door het lid Bruins. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 705 (29984).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat het kabinet besloten heeft om van ProRail een zelfstandig bestuursorgaan onder het ministerie van Infrastructuur en Milieu te maken;

overwegende dat de gevolgen hiervan voor de stakeholders onduidelijk zijn en hierover onrust bestaat;

constaterende dat het kabinet de inzet heeft om kostenverhogingen te voorkomen maar hier op dit moment nog geen garanties voor kan geven;

verzoekt de regering, de randvoorwaarde "geen kosten bij de gebruikers" nader uit te werken, waarbij alle opties onderzocht worden,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door het lid Bruins. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 706 (29984).



Mevrouw **De Boer** (VVD):

Voorzitter. Ik denk dat we inderdaad uitvoerig gewisseld hebben over de situatie rond ProRail. Het is een organisatie waarin 2 miljard euro aan belastinggeld omgaat en wij hebben hierover diverse debatten gevoerd. Ik denk dat het noodzakelijk wordt dit anders te organiseren; die noodzaak is de afgelopen jaren helaas voldoende aangetoond. We zullen bekijken hoe we dat doen, maar er leeft in de Kamer een breed gedeeld gevoel, ook bij de staatssecretaris, om eerst en vooral uit te zoeken welke financiële en fiscaaltechnische gevolgen dat heeft, voordat de Kamer welk besluit dan ook neemt. We moeten dat keurig laten landen met de scenario's die nog moeten worden uitgezocht, want die zullen in de tijd gaan samenlopen. Die discussies moeten we ook nog voeren. Ik heb één motie.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat de NS twaalf treinen per dag vanuit Amsterdam over de hsl naar België gaat rijden, en vier treinen per dag vanuit Den Haag;

overwegende dat de regering voornemens is de prestatiecijfers van de NS te corrigeren naar aanleiding van deze aanpassing;

overwegende dat niet het NS-belang maar het reizigersbelang centraal moet staan;

verzoekt de regering om naar aanleiding van het rijden van vier treinen vanuit Den Haag over de hsl naar België de prestatiecijfers niet te corrigeren voor deze aanpassing, maar volgens afspraak te handhaven,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door het lid De Boer. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 707 (29984).

Mevrouw **De Boer** (VVD):

Ik heb nog een laatste hartenkreet. Het personeel van de NS heeft het voornemen om morgen te gaan staken. Ik hoop van harte dat men het belang van de reiziger zo vlak voor deze kerstdagen laat prevaleren, de reizigers morgen niet in de kou zal laten staan en de treinen netjes op tijd zal laten rijden.

De voorzitter:

Ik schors even kort, totdat de staatssecretaris alle moties heeft en kan antwoorden.

De vergadering wordt enkele ogenblikken geschorst.



Staatssecretaris **Dijkma**:

Voorzitter. Ik zal de ingediende moties van een advies voorzien en een aantal van de vragen beantwoorden.

Ik begin bij de heer Graus, die de zieke collega Madlener vervangt. Van mijn kant ook van harte beterschap aan de heer Madlener. Ik heb zijn geluid uiteraard gemist in dit debat, vooral ook omdat hij zich in de afgelopen jaren kenmerkte als een van de grootste criticasters van het regeringsbeleid op het terrein van ProRail. Het is goed om te zien dat hij wat dat betreft al aardig rustig geworden is. Ik zou tegen hem willen zeggen: houd dat vol. De heer Graus heeft mij gevraagd om in beeld te brengen wat de huidige aansturingmogelijkheden zijn die het kabinet heeft op ProRail, en te laten zien hoe wij die de afgelopen jaren gebruikt hebben. Dat lijkt mij een faire vraag. Ik ben ook zeker bereid om de Kamer daarvan een overzicht te sturen. Ik kan me voorstellen dat we dat in het voorjaar doen, bijvoorbeeld op het moment dat de scenario's naar de Kamer komen. Dan krijgt de Kamer het overzicht en kan ik laten zien wat we op verschillende momenten hebben ingezet en waarom dat soms ook lastig is. Want als het allemaal van een leien dakje ging, stonden we hier niet op deze manier dit debat te voeren.

De heer **Graus** (PVV):

Ik dank de staatssecretaris voor de toezegging en voor de beterschapswensen voor Barry.

Staatssecretaris **Dijkma**:

Zeker, genoteerd.

Dan kom ik bij de motie op stuk nr. 701 van de leden Graus en Madlener. Daarin verzoeken zij mij eigenlijk om te stoppen met het verder voorbereiden van het besluit dat al door het kabinet is genomen. Dat is zo contrair aan wat ik tot nu toe steeds heb gezegd te willen doen — dat begrijpt de heer Graus ook — dat ik niet anders kan dan die motie ontraden.

De heer **Graus** (PVV):

Barry en ik hebben altijd bepleit dat de NS en ProRail in overheidshanden zouden moeten zijn. Dat is ons uiteraard niet gelukt. Het gaat ons mogelijk ook niet lukken, maar we kunnen wel proberen om second best nog wat middelen en moties in te zetten. We zullen bekijken hoe de Kamer hierover gaat stemmen.

De **voorzitter**:

Het is overigens de heer Madlener.

De heer **Graus** (PVV):

Ja, ...?

De **voorzitter**:

U verwees naar een zekere Barry, maar volgens mij is dat collega Madlener.

De heer **Graus** (PVV):

Ik noem iedereen "lid" en "geachte afgevaardigde", maar Barry is Barry.

De **voorzitter**:

Ja, collega Madlener.

Staatssecretaris **Dijkma**:

Misschien ter geruststelling van de heer Graus kan ik zeggen dat de optie die hij naar voren brengt, niet gehinderd wordt door de stap die het kabinet nu zet. Uiteindelijk is het echt aan de Kamer. Zij krijgt verschillende scenario's in beeld. Ik maak er altijd een klein grapje van. De heer Smaling is er niet, maar de heer Hoogland wel. Je hebt aan de ene kant wat ik dan maar noem het communistischeheilstaatsmodel, waarin NS en ProRail weer helemaal één zijn, waarschijnlijk in een holdingstructuur. De heer Hoogland kijkt mij nu heel boos aan, maar het is de laatste dag, dus hij moet mij dit vergeven! Aan de andere kant heb je natuurlijk het model waarin de vervoersvraag helemaal naar de markt gaat; ik kijk nu naar een zekere bevriende coalitiepartij. Die scenario's krijgt de Kamer allemaal in het voorjaar. Dat is ver voor het moment waarop het wetsvoorstel naar de Kamer komt. Dus ik verwacht, en ik hoop ook, dat de Kamer na twintig jaar gesteggel eindelijk in staat zal zijn om, misschien bij een formatie maar dan toch, een knoop door te hakken en daarmee de rust in de spoorordering terug te brengen die zo vurig gewenst wordt door iedereen. En echt, die instemmingswet komt pas in het najaar en als het goed is, kan de Kamer dat besluit dan nemen. Maar dat hangt van de leden af. Die zijn daar zelf bij. De Kamer zou dan inderdaad kunnen zeggen dat zij ProRail publiek wil maken, en kan dat ook met de NS doen, of niet.

In de motie-Van Helvert op stuk nr. 702 staat, in mijn woorden: als er een potentieel tekort is van 475 miljoen, wentel dat dan niet af op de treinreiziger. Zo mag ik de motie lezen. Ik ben het daarmee eens. Dat is ook niet de bedoeling. Met de gehanteerde systematiek krijgen we minder inkomsten bij ProRail. Tegelijkertijd moet ik dan extra besparen, want ik moet het geld wel ergens vandaan halen. Ik kan de systematiek natuurlijk ook zodanig aanpassen dat bijvoorbeeld de opbrengst uit de gebruiksvergoeding in absolute zin gelijk blijft. In mijn ogen is deze motie uiteindelijk gewoon ondersteuning van beleid. Ik wil de motie dan ook graag aan het oordeel van de Kamer overlaten.

Dan kom ik bij de motie van de leden Van Helvert en Geurts op stuk nr. 703. Zij vragen de regering om het voorliggende kabinetsbesluit in samenhang met de scenario's nader te bekijken en daarna pas de wet te formuleren. Ik zei net dat de uitkomsten van de studie er al in maart zijn en dat het wetsvoorstel echt pas eind volgend jaar komt. De uitkomsten van de studie kunnen natuurlijk worden meegenomen bij de behandeling van het wetsvoorstel. Om nu tegen mij te zeggen dat ik helemaal niet verder mag gaan met voorbereiden, vind ik te ver gaan. Om die reden ontraad ik de motie. Maar materieel is het natuurlijk zo dat al die scenario's bij de behandeling van de wet volop een rol spelen. Misschien hebben de leden dan al met elkaar gekozen.

Nu ga ik in op de vraag van de heer Van Helvert over het heel vervelende incident, waar hij naar verwees. NS is daar door de ILT op aangesproken. Er wordt nu naarstig naar een oplossing gezocht. Dat moet ook echt. Dat ben ik zeer met hem eens. Dat signaal geven wij bij dezen dan maar even gezamenlijk en publiekelijk luid en duidelijk af.

Dan kom ik bij de motie-Van Veldhoven op stuk nr. 704. Ik heb steeds gezegd dat ik de sturing en verantwoording aan de Kamer wil verbeteren. Het gaat in mijn ogen om een publieke taak. Dat is wel een principiële keuze. Het is een organisatie waar maar liefst 2 miljard belastinggeld in zit van ons allemaal. Daar past ook een publiekrechtelijke organisatievorm bij. De raad van bestuur moet volgens het Burgerlijk Wetboek het belang van de bv in het oog houden. Zelfs als wij in de huidige positionering verdere aanscherpingen aanbrengen, blijft dat stelsel overeind. Bij een wetswijziging zou je eventueel zelfs de raad van commissarissen kunnen afschaffen, maar dit helpt niet, omdat dan uiteindelijk de raad van bestuur het belang van de bv in het oog moet blijven houden. Om die reden heb ik geen private organisatievormen onderzocht. Deze motie ontraad ik dus, omdat ik dit niet als een soort zelfstandige vorm wil onderzoeken. Dat zou immers suggereren dat er voor het kabinet, dat al gekozen heeft, nog een weg terug is. Ik stel echter wel het volgende aan mevrouw Van Veldhoven voor. Ik heb net de heer Graus een brief toegezegd waarin ik in beeld zal brengen wat de huidige aansturingvormen zijn en hoe wij die gebruikt hebben. Ik ben bereid om in die brief ook nog uit te leggen wat je in zo'n vorm wel en niet zou kunnen. Dan leg ik daar ook bij uit — want zo eigenwijs ben ik dan wel weer — waarom ik daar dus niet voor gekozen heb. Maar dan kan dit wel in het debat met de Kamer een rol spelen.

Mevrouw Van Veldhoven (D66):

Ik dank de staatssecretaris hartelijk. Ik snap dat zij niet de indruk wil wekken dat er een alternatief is voor het kabinet. Ik vind het voor een zorgvuldige besluitvorming belangrijk dat wij al die informatie hebben. Dus ik houd mijn motie aan, want dan kan ik zien of al die informatie waar ik naar zoek, in die brief staat. Anders kan ik er altijd nog een keer op terugkomen.

Staatssecretaris Dijkma:

Dat lijkt me fair.

De voorzitter:

Op verzoek van mevrouw Van Veldhoven stel ik voor, haar motie (29984, nr. 704) aan te houden.

Daartoe wordt besloten.

Staatssecretaris Dijkma:

Dan kom ik bij de motie op stuk nr. 705 van de heer Bruins. Hij vraagt om een exitstrategie of back-upstrategie. Daar moeten wij heel helder over zijn. De exitstrategie is gewoon de continuering van het huidige systeem. De heer Bruins kan wel heel mooie vergezichten in beeld brengen, maar dan houdt hij ook zichzelf een beetje voor de gek. Als de heer Bruins iets wil veranderen, heeft hij daarvoor het komende jaar een traject. Hij kan alles afwegen en uiteinde-

lijk voor of tegen een wetsvoorstel stemmen. Als dat wetsvoorstel niet aangenomen wordt, hebben wij op zichzelf gewoon een werkend systeem. Ik moet alleen vaststellen dat dat wel beter kan. In die zin zou ik deze motie willen ontraden, maar feitelijk is er natuurlijk altijd een exit, want dat is gewoon de continuering van het huidige systeem.

De heer Bruins (ChristenUnie):

Die zogenaamde nuloptie zou een exitstrategie kunnen zijn die benoemd kan worden in het proces. Dat mag dus zo gelezen worden. Ik zeg dit voor de Handelingen.

Staatssecretaris Dijkma:

Ik blijf de motie ontraden, want dit is in ieder geval niet mijn optie.

Dan kom ik bij de motie op stuk nr. 706 waarin de heer Bruins de regering vraagt de randvoorwaarde "geen kosten bij de gebruikers" nader uit te werken. Hij vindt het belangrijk dat dit "goed komt", om het even in mijn woorden te zeggen. Ik verwijs naar een eerdere motie van de heer Hoogland over dit onderwerp. Ik heb die motie al tot ondersteuning van beleid verklaard en dat doe ik ook met de motie van de heer Bruins. Dit is namelijk mijn voorname. Ik kan dit zo steunen. Daarom laat ik het oordeel over deze motie aan de Kamer.

Ik kom nu, last but not least, bij de motie van mevrouw De Boer op stuk nr. 707. Zij stelt dat als er vier treinen uit de spits over de hsl naar Den Haag rijden, de NS moet blijven worden afgerekend op de prestaties. Dit laatste doen wij sowieso. Wij hebben juist vastgesteld dat wij stevigere prestatienormen op de hsl hebben afgesproken met zowel NS als ProRail. Ik weet dat de wens van de Kamer om ook een route richting Den Haag te hebben in de spits, een potentiële verstoring van de dienstregeling kan opleveren. Dit is een politieke wens waarmee wij als het ware een ingreep doen in de dienstregeling. Als die ertoe leidt dat de NS minder gaat presteren, kun je dit accepteren, maar dat wil mevrouw De Boer niet. Dus als ik deze motie zou uitvoeren en het inderdaad mis zou gaan — dat weten wij nog niet — dan is de consequentie dat wij teruggaan naar alles via Amsterdam. Ik zou deze motie dus willen ontraden. Ik ben bereid om de spits uit Den Haag naar Brussel een kans te geven. Daarnaast meen ik dat als het bedrijf in de problemen komt door onze beslissing, wij daarvoor iets moeten accepteren. Als mevrouw De Boer zegt dat zij dat niet wil, is de consequentie van deze motie dat de rechtstreekse verbinding via de hsl tussen Den Haag en Brussel zal komen te vervallen. Dat kan niet anders. Daar moet je eerlijk in zijn, want dat is wat hier eigenlijk staat.

Mevrouw De Boer (VVD):

Ik zou er nog een tandje bij willen zetten. Er rijden nu ook treinen uit Den Haag naar Brussel; dat is jarenlang een goede gewoonte geweest. Ik heb me laten vertellen dat dit inderdaad een wijziging van de dienstregeling is, maar dat die niet tot lagere prestaties hoeft te leiden. Laten wij dit op voorhand alsjeblieft niet weggeven. Wij moeten in het belang van de reiziger blijven denken en zeggen dat de NS gewoon moet presteren. Als na een jaar blijkt dat het niet lukt, voeren wij daarover een debat in de Kamer. Om nu echter op voorhand te zeggen dat de NS minder mag

presteren, gaat mij echt te ver. Wij kunnen achteraf een debat voeren over de vraag wat de oorzaak was enzovoort, maar ik handhaaf de motie zoals zij is gesteld.

Staatssecretaris Dijkma:

De motie is in tegenspraak met wat mevrouw De Boer zegt. Zij zegt dat zij niet nu al wil toegeven. Dat doe ik ook niet. Ik heb gezegd dat wij op de hele hsl de prestatie-indicatoren aanscherpen. De ontsnappingsroute, de vraag of het ProRail of de NS is, hebben wij eigenlijk ook afgestopt; die hebben wij onmogelijk gemaakt. Doordat de dienstregeling niet ieder uur hetzelfde is, wij doen een heel precieze ingreep, komt er meer onzekerheid op het spoor. Zo moeten er reservetreinen in Den Haag klaar staan. Dat zijn praktische punten. Ik heb nu al wel gezegd dat als er om die reden problemen ontstaan ... NS is niet voor die 12/4-variant en stelt dat zij voor een echt goede prestatie via Amsterdam moet rijden. Dat is gelet op de reizigersstroom ook logisch. Als wij daar een ingreep in doen, moeten wij ook verantwoordelijkheid durven te nemen voor de consequenties daarvan. Ik doe dit niet vooraf, maar achteraf. Als de motie wordt aangenomen en het gaat mis — dat wil zeggen dat er niet goed wordt gepresteerd — zal ik haar zo uitleggen dat ik terugga naar de 16/0-variant. Dat is, denk ik, de beste en meest faire uitleg. Dan weet je één ding zeker, namelijk dat je strak kunt handhaven omdat je het voorstel van het bedrijf overneemt.

Mevrouw De Boer (VVD):

Er zijn zelfs twee opstelsporen bij gekomen doordat een traject is vervallen. Er is dus ruimte op het spoor. De wil van de NS is het enige wat nodig is. Technisch kan het allemaal prima. De uitleg van de staatssecretaris staat niet in de motie. Dat wil ik ook helemaal niet. We moeten gewoon proberen om dit zo te doen en de prestatiecijfers van de NS niet op voorhand naar beneden bijstellen.

Staatssecretaris Dijkma:

Ik doe het juist ook niet op voorhand. Dat is de kern van wat ik in de brief aan de Kamer heb geschreven. Op voorhand scherpen we de prestaties over de hele linie juist aan. Nu vraagt de Kamer mij en het bedrijf alleen om een ingreep te doen in de dienstregeling. Ik ben geen spoorexpert met verstand van rangeerterreinen, maar ik begrijp dat er geen reservetrein in Den Haag kan staan. Uitval brengt een enorme problematiek met zich mee omdat de dienstregeling maar op momenten in de dag net even anders is. Men gaat ervoor om het goed te doen. In die zin volg ik de geest van de motie zeker en moet NS dat ook doen. Maar als wij politiek iets willen waar die lijn niet voor gemaakt is omdat die niet via Amsterdam gaat, en als wij een ingreep willen doen waardoor het misgaat, dan kun je twee dingen doen. Je kunt dan zeggen: het moet een tandje beter. Maar als je weet dat het om die reden misgaat, kun je ook zeggen: we kunnen beter voor de veilige optie kiezen. Ik ontraad de motie dus, maar als de Kamer haar aanneemt, moet er waarschijnlijk de keuze gemaakt worden om het alleen vanuit Amsterdam te doen.

De beraadslaging wordt gesloten.

De voorzitter:

Hiermee komt een einde aan het algemeen overleg Spoor. Over de ingediende moties zal vandaag nog worden gestemd.

We knipperen twee keer met de ogen en gaan door met het verslag algemeen overleg Luchtvaart.