

Vergaderjaar 2000–2001

18 986

Verhouding Rijksoverheid–NS

27 400 XII

Vaststelling van de begroting van de uitgaven en de ontvangsten van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat (XII) voor het jaar 2001

Nr. 71

VERSLAG VAN EEN ALGEMEEN OVERLEG

Vastgesteld 21 juni 2001

De vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat¹ heeft op 31 mei 2001 overleg gevoerd met minister Netelenbos van Verkeer en Waterstaat over:

- **de brief van de minister d.d. 2 april 2001 inzake veiligheid spoorwegen (VW-01-430);**
- **de brief van de minister d.d. 12 april 2001 inzake veiligheid IRM dubbeldekstreinstellen (27 400 XII, nr. 66);**
- **de brief van de minister d.d. 16 mei 2001 inzake veiligheid IRM dubbeldekstreinen (VW-01-623);**
- **antwoorden d.d. 27 maart 2001 op Kamervragen van het lid Van Bommel over veiligheid NS (nr. 901);**
- **antwoorden d.d. 29 mei 2001 op Kamervragen van het lid Reitsma over treinen met gebreken (nr. 1248);**
- **de brief van de minister d.d. 20 april 2001 inzake arbeidsconflict NS (18 986, nr. 65);**
- **de brief van de minister d.d. 17 mei 2001 inzake arbeidsconflict NS (VW-01-630);**
- **de brief van de minister d.d. 29 mei 2001 inzake uitlatingen in de pers van de president-directeur NS inzake problematiek op het spoor (18 986, nr. 70);**
- **de brief van de minister d.d. 29 mei 2001 inzake naleving Overgangscontract II (VW-01-673);**
- **de brief van de minister d.d. 11 mei 2001 inzake toestanden spoor op Koninginnedag (VW-01-648).**

Van dit overleg brengt de commissie bijgaand beknopt verslag uit.

Vragen en opmerkingen uit de commissie

De heer **Van Gijzel** (PvdA) constateert dat de NS momenteel kampen met de ernstigste crisis sinds de spoorwegstaking van 1903. De NS-directie wijt de problemen aan onduidelijkheid van de politiek, een tekort aan treinen, een teveel aan reizigers en een gebrek aan punctualiteit van het personeel, terwijl wangedrag van reizigers en slecht optreden van de politie de problemen op Koninginnedag zouden hebben veroorzaakt. De heer Van Gijzel erkent dat personeel en politiek een zekere verantwoordelijkheid dragen, maar hij stoort zich eraan dat de directie zichzelf nergens aansprakelijk voor acht.

¹ Samenstelling:

Leden: Blaauw (VVD), voorzitter, Van den Berg (SGP), Biesheuvel (CDA), Rosenmöller (GroenLinks), Valk (PvdA), Van Gijzel (PvdA), Leers (CDA), ondervoorzitter, Feenstra (PvdA), Van Heemst (PvdA), Verbugt (VVD), Giskes (D66), Stellingwerf (ChristenUnie), Klein Molekamp (VVD), Hofstra (VVD), Wagenaar (PvdA), Van der Knaap (CDA), Ravestein (D66), Van der Steenhoven (GroenLinks), Niederer (VVD), Van Bommel (SP), Eurlings (CDA), Herrebrugh (PvdA), Hindriks (PvdA), De Swart (VVD).
Plv. leden: Te Veldhuis (VVD), Bakker (D66), Stroeken (CDA), Van Gent (GroenLinks), Waalkens (PvdA), Crone (PvdA), Atsma (CDA), Duivesteijn (PvdA), Witteveen-Hevinga (PvdA), Voûte-Droste (VVD), Augusteijn-Esser (D66), Slob (ChristenUnie), Geluk (VVD), Luchtenveld (VVD), Spoelman (PvdA), Buijs (CDA), Van Walsem (D66), Vendrik (GroenLinks), Weekers (VVD), Poppe (SP), De Pater-van der Meer (CDA), Depla (PvdA), Dijsselbloem (PvdA), Nicolai (VVD), Th.A.M. Meijer (CDA).

Het beleid van de vorige en de huidige directie is meer gericht geweest op beleggers dan op klanten. De keuze om de reservevoorraad te beperken is een strategische blunder geweest; zij is de belangrijkste oorzaak van het huidige materiaaltekort. De NS-directie geeft overigens steeds wisselende signalen af over het materiaaltekort en over de mogelijkheden om aan de verplichtingen uit het Overgangscontract te voldoen: in januari is het noodplan, bedoeld om het probleem van een gebrek aan reserveonderdelen aan te pakken, ingetrokken, maar vorige week luidde de president-directeur wederom de noodklok en waarschuwde dat de problemen nog anderhalf jaar zullen duren. De heer Van Gijzel verwacht zelfs dat de NS tot 2004 niet aan de contractverplichtingen kunnen voldoen. Het instrument van de boetes, die de minister de NS kan opleggen, is onvoldoende om het gat tussen streefcijfers en geleverde prestaties te dichten. Is de minister bereid om de NS-directie direct in gebreke te stellen inzake de naleving van het Overgangscontract, zonder de kwartaalrapportage af te wachten? Wil de minister de raad van commissarissen vragen of deze er nog vertrouwen in heeft dat de huidige directie de contractverplichtingen kan nakomen? Welke rol ziet de raad van commissarissen voor zichzelf weggelegd als toezichthouder? De heer Van Gijzel laat er, gelet op de recente uitlatingen van de heer Huisinga, geen twijfel over bestaan dat hij geen vertrouwen in de NS-directie meer heeft.

De minister kan het Overgangscontract niet opzeggen, maar zij kan haar positie als contractpartner en als aandeelhouder wel maximaal benutten. Het publieke belang van het openbaar vervoer vraagt om een aanpassing van wet- en regelgeving. De heer Van Gijzel is er in dit verband voorstander van om de behandeling van de nieuwe Spoorwegwet uit te stellen. Het vennootschapsstatuut dient aangepast te worden, met name om de rol van de algemene vergadering van aandeelhouders te veranderen. Zij moet zeggenschap krijgen over beslissingen van strategisch belang en over internationale investeringen; de aandeelhoudersvergadering moet hier richtlijnen voor kunnen opstellen. De SER heeft een aantal aanbevelingen gedaan om de positie van de aandeelhouder te verbeteren, bijvoorbeeld door middel van de bevoegdheid om de raad van commissarissen weg te sturen. Ook dit SER-advies zou in de wet verwerkt moeten worden. Ten slotte moet het publiek belang in de statuten van de vennootschap gedefinieerd worden. De heer Van Gijzel steunt de voornemens van de minister op dit punt.

Ernstig zorgen maakt hij zich over de veiligheid, met name naar aanleiding van het rapport van de SAFE (Stuurgroep afhandeling falende elementen). Wat zal de minister doen met de conclusies van dit rapport? De versoepeling van een 24-uurscontrole tot een 48-uurscontrole en soms zelfs een 72-uurscontrole, lijkt hem geen wenselijke ontwikkeling. Is het toezicht op veiligheidsmaatregelen wel adequaat? Kan de veiligheidscontrole van de NS en het toezicht daarop door de overheid garanderen dat er geen materiaal gebruikt wordt, waarmee uit het oogpunt van veiligheid niet gereden zou mogen worden? De heer Van Gijzel pleit voor een grondig onderzoek naar de veiligheid op het spoor.

De heer Peeters, voorzitter van de commissie die onderzoek deed naar het arbeidsconflict bij de NS, stelde in de Volkskrant dat de directie niet over de kennis beschikt en niet het vertrouwen geniet om een nieuw plan op te stellen voor de treinenloop en de inzet van personeel. De heer Huisinga heeft al laten weten dat hij bezwaren heeft tegen de financiële gevolgen van de aanbevelingen van de commissie-Peeters. Wat vindt de minister van deze situatie? Tot slot vraag de heer Van Gijzel om een kabinetsstandpunt inzake de toestanden op het spoor tijdens Koninginnedag.

De heer **Hofstra** (VVD) betreurt eveneens de huidige misstanden op het spoor, maar volgens hem moet de oorzaak vooral worden gezocht in het feit dat in 1995 een monopolistisch bedrijf is verzelfstandigd. Liberalise-

ring, verzelfstandiging, marktwerking, privatisering en eventueel een beursgang lijken hem nog steeds goede zaken voor het spoorwegvervoer, maar tot op heden is er geen sprake geweest van echte concurrentie op het spoor. Daarnaast spelen de slechte arbeidsverhoudingen binnen het bedrijf een rol in de huidige malaise. Vooral de opstelling van de FNV heeft de heer Hofstra bevreemd. Het is uiterst merkwaardig dat na de stakingen slechts 7% van de leden van die vakbond de moeite heeft genomen zich over nieuwe plannen uit te spreken.

De minister zal zich sterk moeten maken voor het publieke belang door pal achter de reizigers te gaan staan. Als aandeelhouder zal de overheid meer te vertellen moeten krijgen; het lijkt de heer Hofstra überhaupt goed als de positie van aandeelhouders in structuur-NV's verbeterd wordt. Het is verstandig om de statuten aan te passen. De monopoliepositie van de NS zal verzwakt moeten worden en het kabinet moet mogelijkheden bekijken om meer concurrentie op het spoor te bevorderen. Daarnaast moet er een goed beeld komen van de railinfrastructuur, waar de overheid voor verantwoordelijk is, met name inzake concrete projecten en de financiering daarvan.

Wanneer krijgt de Kamer het kwartaalrapport over de invulling van de contractverplichtingen door de NS? Is het prestatieniveau inmiddels zo gedaald dat de NS alleen nog aan hun verplichtingen kunnen voldoen als er een noodscenario wordt opgesteld? De heer Hofstra ziet weinig nut in boetes; als aandeelhouder en ontvanger van dividend zal de overheid immers toch opdraaien voor de kosten daarvan. De boete die is opgelegd voor de stakingsdagen, is volgens hem in strijd met het contract. Bovendien heeft de minister daarmee partij gekozen in het arbeidsconflict, wat hij betreurt. Verstandiger zou zijn de NS een boete op te leggen voor de wanprestatie op Koninginnedag. Overigens zou ook de heer Hofstra graag een kabinetsstandpunt zien over de gebeurtenissen in Amsterdam op die dag.

In hoeverre zijn er echt grote problemen met de veiligheid op het spoor? Het is niet duidelijk wie het toezicht heeft over de veiligheid, met name in tunnels en bij chloortransporten. Hoe is het tweedelijns toezicht geregeld? Bestaan er inspectierapporten?

De heer **Van Walsem** (D66) meent dat de veiligheid van het spoorwegvervoer wel goed geregeld is en betreurt het dat mensen angst wordt aangepraat, doordat sommige Kamerleden de veiligheid in twijfel trekken. Hij ziet de veiligheid niet als een groot issue. De vertragingen en drukte op het spoor zijn duidelijk wel een probleem, waarvoor deels een oplossing kan worden gevonden in investeringen in een nieuw personeelsbeleid. Materiaaltekorten zijn mede ontstaan doordat de politiek pas op een laat moment heeft besloten de NS een concessie voor tien jaar te verlenen. Daarnaast bestaan er problemen met de infrastructuur, waarvoor de overheid verantwoordelijk is. De heer Van Walsem heeft dan ook enige consideratie met de NS.

Bij de aanpak van de problemen op het spoor door de NS-directie is de bemoeienis van de Kamer een hinderlijk obstakel, aldus de heer Van Walsem. De Kamer heeft in principe geen bevoegdheden inzake het spoorwegvervoer, maar stelt wel kritische vragen en heeft allerlei wensen. Niet vergeten moet worden dat de raad van bestuur en de raad van commissarissen verantwoordelijk zijn voor het functioneren van de NS. Hij stelt dat de Kamer een oplossing van de problemen bij de NS in de weg staat; personeel en directie moeten de tijd krijgen de problemen zelf op te lossen, bij voorkeur op basis van de adviezen van de commissie-Peeters.

De heer **Leers** (CDA) meent dat de Kamer in een lastige positie zit, omdat zij formeel geen bevoegdheden over de NS heeft, maar door de samenwerking wel wordt aangesproken op de problemen in het openbaar vervoer.

Het belang van de reiziger maakt het noodzakelijk dat de Kamer over de problematiek op het spoor spreekt. De reiziger zou moeten worden voorzien van wettelijke waarborgen, die zijn positie versterken. Het valt te prijzen dat de NS-directie niet de schone schijn ophoudt en eerlijk zegt dat de problemen nog wel even blijven bestaan, maar zij is niettemin gebonden aan het Overgangscontract II. Waarom heeft de directie dit contract ondertekend, terwijl zij zo snel daarna al kon aangeven dat de huidige chaos nog anderhalf jaar zal voortduren?

Ook de heer Leers meent dat de boetes, die de NS worden opgelegd, weinig effectief zijn. Het gevolg van een boete is dat de Staat, als aandeelhouder, minder dividend krijgt. Licht het niet meer voor de hand een bonus-malussysteem in te voeren, dat rechtstreeks de beloning van het management raakt? De minister zou hierover in gesprek moeten gaan met de directie, de raad van commissarissen en het personeel.

Het is overduidelijk dat er een objectieve toezichthouder voor het spoorvervoer nodig is. Daarnaast zou er een nieuw systeem moeten worden opgezet om vertragingen te meten en om vast te stellen wie daarvoor verantwoordelijk is. De heer Leers brengt graag het door de TU Delft ontworpen systeem onder de aandacht.

Het rapport van de commissie-Peeters is voor meerdere uitleg vatbaar en is vooral retrospectief van aard; ideeën voor de toekomst biedt het niet. Wat zullen de gevolgen zijn van de invoering van het nieuwe dienstrooster? Het arbeidsconflict blijft voortbestaan. Het gaat daarbij allang niet meer om het «rondje om de kerk», maar om de vraag wie de macht heeft bij de NS. Als de Kamer slechts probeert de collectieven of de directie de zwarte Piet toe te schuiven, zal de vertrouwensbreuk tussen beide partijen niet worden hersteld. De overheid zal een mogelijkheid moeten zoeken om haar greep op de NS te verstevigen, bij voorkeur via een statutaire wijziging die de publieke functie van de NS op de voorgrond plaatst. De verzelfstandiging van de NS hoeft niet ongedaan gemaakt te worden, maar er moeten wel meer sturingsmogelijkheden komen om service, kwaliteit en beschikbaarheid van het openbaar vervoer te waarborgen. Het is uiterst belangrijk dat de Kamer goed geïnformeerd wordt over de mogelijkheden om het maatschappelijk belang bij de NS veilig te stellen. Het veiligheidsprobleem lijkt ook een gevolg van een belangen tegenstelling binnen de NS-organisatie, namelijk tussen de op omzet gerichte NS Reizigers en de op kostenbesparing gerichte afdelingen voor onderhoud en beveiliging. Er mag geen enkele concessie worden gedaan aan het veiligheidsbelang van de reizigers. De minister heeft verhullend geantwoord op Kamervragen over de veiligheid. Kan zij van de NS de garantie krijgen dat de veiligheid van de passagiers gewaarborgd is? Tot slot vindt de heer Leers dat er strenger moet worden opgetreden tegen wangedrag van reizigers, zeker nu gebleken is dat dit een belangrijke oorzaak is van de problemen op het spoor op Koninginnedag. Dit gebrekkige optreden valt de NS zeker te verwijten.

Mevrouw **Halsema** (GroenLinks) betreurt de onmacht van de overheid om in te grijpen in de problematiek van de NS. Deze onmacht is het gevolg van de verzelfstandiging van het bedrijf. Het politieke debat over de problematiek op het spoor moet gaan over de relatie tussen Staat en NS. Het bedrijfsbelang van de NS is tegenstrijdig gebleken met het belang van de reizigers, met name inzake de kwaliteit van het vervoer en de zitplaatsgarantie. Vooral de mogelijkheid van een beursgang in de eerste jaren van het verzelfstandigingsproces heeft het belang van een goed openbaar vervoer ondermijnd; zowel de politiek als de NS-directie zijn daarvoor verantwoordelijk. Het huidige Overgangscontract biedt de overheid onvoldoende middelen om de reizigersbelangen op het spoor veilig te stellen: buitenlandse investeringen door de NS kunnen niet gecontroleerd worden, boetes zijn niet effectief en voor een tekort aan zitplaatsen geldt geen sanctie.

Het huidige stelsel is onzinnig en onwerkbaar, maar de nieuwe Spoorwegwet en de Concessiewet bieden de kans om een nieuw stelsel op te zetten, waarin de NS-directie wordt afgerekend op haar maatschappelijke prestaties. Mevrouw Halsema refereert aan het plan dat Groen-Links onlangs gepresenteerd heeft, waardoor die relatie aanzienlijk versterkt zou worden en waardoor de Staat meer (financiële) instrumenten zou krijgen om de NS te sturen. De NS moeten verantwoordelijk worden voor het onderhoud van het spoor. De hieruit voortvloeiende kosten kunnen vervolgens worden terugverdiend door goede maatschappelijke prestaties te leveren, waarvoor de NS bonussen ontvangen. In dit systeem van «outputfinanciering» zou in het prestatiecontract moeten worden gesteld dat de prijskaartjes niet duurder mogen worden. Een dergelijke reorganisatie van de verhouding tussen staat en NS zal er ook toe bijdragen dat de spanningen tussen personeel en directie worden weggenomen.

De overheid heeft een taak in een goede organisatie van de veiligheid op het spoor. Kan de minister de garantie geven dat de veiligheid is gewaarborgd? Zo nee, welke maatregelen kan zij dan treffen?

Mevrouw Halsema is geschokt door de conclusie van de commissie-Peeters dat er binnen de NS onvermogen bestaat om met wantrouwen om te gaan. Zij concludeert dat de directie de legitimiteit ontbeert om aan te blijven, maar zij realiseert zich dat de Kamer in dezen geen bevoegdheden heeft. Is de minister wellicht bereid om toch consequenties aan deze conclusie te verbinden?

De heer **Stellingwerf** (ChristenUnie) stelt dat de leiding van FNV Bondgenoten evenveel verantwoordelijkheid draagt voor de gevolgen van het interne machtsspel bij de NS als de directie. De leiding van het bedrijf heeft weliswaar fouten gemaakt, maar vaart wel een consequente koers en zit met een ondankbare taak opgescheept. De verzelfstandiging, het streven van de NS naar winstmaximalisatie, het oplopende ziekteverzuim en de achterstand in investeringen in spoorweginfrastructuur zijn de oorzaken van de huidige malaise, inclusief de chaos op Koninginnedag. Is het werkelijk onontkoombaar is dat het twee of drie jaar duurt, voordat de misstanden op het spoor zijn weggenomen? In haar brief van 29 mei stelt de minister immers dat de personeelszaken bij de NS al in de loop van volgend jaar kunnen zijn genormaliseerd. In welke mate zijn de NS verantwoordelijk voor het materieeltekort? Heeft men inderdaad te lang gewacht met het bestellen van nieuw materieel, nadat bekend was dat de NS een concessie voor het kernnet kregen? Kan de levertijd van materieel niet worden bekort door de leverancier een tegemoetkoming in het vooruitzicht te stellen?

In hoeverre kunnen de sanctiemiddelen, waarover de minister op basis van het Overgangscontract beschikt, effect sorteren? De heer Stellingwerf is er voorstander van dat de raad van bestuur besluiten met grote financiële consequenties aan de aandeelhoudersvergadering voorlegt, zoals de minister in haar brief van 20 april bepleit. Maar moet hieruit worden afgeleid dat de aandeelhoudersvergadering niet aan de bel mag trekken als er geen investeringen plaatsvinden? Het zou wellicht goed zijn als de raad van commissarissen geheel uit overheidsvertegenwoordigers bestaat. Waarom zit er momenteel slechts een overheidscommissaris in de raad, terwijl er twee benoemd mogen worden? De heer Stellingwerf verzoekt de minister om een notitie, waarin alle mogelijkheden om de overheid meer invloed te geven op de NS in beeld worden gebracht? Ook moet daarin aandacht worden besteed aan de wijze waarop de verschillende partijen binnen de NS met conflicten omgaan. Hij pleit in dit kader nog eens voor bindende arbitrage. Overigens zal een sterkere overheidsgreep op de NS niet direct alle problemen op het spoor wegnemen, zo relativeert hij. In het Algemeen Dagblad werd gemeld dat de «dodemansknoop» in treinen vaak niet werkt. Wat vindt de minister van dit verontrustende

bericht? In haar brief van 12 april meldt de minister dat zij de Kamer zal informeren over de uitkomsten van het lopende veiligheidsonderzoek «indien daartoe aanleiding» bestaat. De heer Stellingwerf wil de resultaten van het onderzoek hoe dan ook vernemen.

Het antwoord van de minister

De **minister** meent dat er een belangrijk deel van de problemen bij de Nederlandse Spoorwegen een culturele oorzaak heeft: iedereen denkt het beter te weten en iedere partij wil baas in eigen huis zijn. De oplossing is niet gemakkelijk en er is geduld nodig om de malaise weg te nemen; het vergt nu eenmaal tijd om de fouten die in het verleden gemaakt zijn, op te lossen. De strijd om het management van de NS is volgens de bewindsvrouw dan ook nog niet gestreden. De NS zijn niet als enige verantwoordelijk voor de problemen; ook de politiek heeft lange tijd met de verzelfstandigingsoperatie geworsteld. De minister bestrijdt dat de NS-directie alleen maar oog heeft gehad voor een mogelijke beursgang.

Tijdens de aandeelhoudersvergadering van 11 juni zouden de nieuwe statuten worden besproken, maar gelet op de complexe problemen van de laatste tijd, lijkt het de minister beter om de situatie nader te bestuderen en de statuten aan te scherpen om tot een definitieve regeling van de relatie tussen de Staat en de NS te komen. Uiteraard zal de Kamer, voor de bespreking in de aandeelhoudersvergadering, van de nieuwe statuten op de hoogte worden gesteld. Dit zal waarschijnlijk kort na het zomerreces gebeuren. Uitgangspunt voor de nieuwe structuur moet zijn dat de overheid niet langer in volledige onmacht verkeert als er problemen op het spoor ontstaan, terwijl de directie volledig verantwoordelijk blijft voor het bestuur. Als de directie beslissingen met grote consequenties wil nemen, zullen die op de aandeelhoudersvergadering moeten worden besproken. Ook de positie van de raad van commissarissen zal nog eens bestudeerd worden. De minister heeft het uitstel mede nodig om draagvlak bij alle betrokken partijen te creëren voor een wijziging van de statuten. De vraag of de raad van commissarissen nog vertrouwen heeft in de huidige directie, zal in deze besprekingen niet aan de orde zijn. De behandeling van de wijziging van de Spoorwegwet, inzake de uitplaatsing van de taakorganisaties, en de Concessiewet dient eveneens tot na de zomer uitgesteld te worden.

Het Overgangscontract II loopt tot 1 juli, waarna een automatische verlenging tot het einde van het jaar volgt. Dit is op uitdrukkelijk verzoek van de Kamer, die het voorstel van de minister, om het contract voor tien jaar af te sluiten, heeft afgewezen. De onrust en emoties van de afgelopen maanden kunnen deze zomer de onderhandelingen over een verlenging van het contract bemoeilijken. Dit wordt nog waarschijnlijker als de NS-directie al te eenzijdig beschuldigd wordt van het niet nakomen van de contractverplichtingen. De directie is immers niet verplicht haar handtekening onder een nieuw contract te zetten. Overigens is de eerste kwartaalrapportage op 19 april naar de Kamer gestuurd; de volgende rapportage zal uiteraard na het einde van het tweede kwartaal gereedkomen.

Erkend moet worden dat het niet kunnen voldoen aan de punctualiteitseis voor eenderde wordt veroorzaakt door gebrek aan materieel, voor eenderde door het personeel en voor nog eenderde door de staat van het spoorwegnetwerk. In het contract staat dat de bonus-malusregeling voor de punctualiteitsprestatie pas in 2003 van kracht wordt, dus de minister kan niet tot sancties overgaan als er dit jaar geen punctualiteit van 88% wordt gerealiseerd. Er is overigens geen nieuw systeem nodig om vertragingen te meten. Momenteel bestaat een nauwkeurig overzicht, waarin alles geregistreerd wordt en aan de hand waarvan de Railverkeersleiding precies kan bekijken wat er gebeurt. Het is soms echter lastiger om te bepalen welke organisatie voor een bepaalde vertraging een malus zou dienen te krijgen. Vanaf 2003 is het nodig deze aansprakelijkheid juridisch

hard te kunnen maken. De boete is volgens de minister een effectief instrument. De NS hebben er belang bij geen boetes opgelegd te krijgen. Het materieeltekort kan niet sneller worden opgelost dan nu gebeurt, ook niet met een bonus voor de leveranciers. Nationale bedrijven als de NS stellen vaak extra eisen aan materieel, waardoor de productie langer duurt, mede omdat er geen serieproductie kan plaatsvinden. Het door GroenLinks bepleite systeem van «output financiering» lijkt de minister niet werkbaar. De Staat betaalt momenteel 1,4 mld gulden per jaar voor het beheer van de infrastructuur. De NS betalen 200 mln gulden voor het gebruik van dit netwerk. In het plan van GroenLinks is de staat niet langer verantwoordelijk voor beheer van de infrastructuur, maar betaalt hij via een bonus-malussysteem 1,6 mld gulden aan de NS, die vervolgens geheel opdraaien voor de kosten van het onderhoud van het netwerk. Uiteindelijk zullen de kosten voor de NS stijgen en dit zal worden doorberekend in een hogere prijs van treinkaartjes. De minister zegt toe haar bezwaren tegen het plan van GroenLinks schriftelijk uiteen te zullen zetten.

De heer Huisinga heeft gezegd zich op de conclusies van de commissie-Peeters te zullen bezinnen; hij heeft nog geen financiële bezwaren geuit. Deze bezinning komt de minister goed voor.

Er zijn veel partijen betrokken bij het toezicht op de spoorveiligheid: de vervoerder, de Railverkeersleiding, het Railinfrabeheer en Railned spoorwegveiligheid. Op termijn moet de inspectie van Verkeer en Waterstaat dit toezicht krijgen. Voor het tweedelijnstoezicht is de minister van Verkeer en Waterstaat verantwoordelijk. Er wordt thans een scan van de actuele stand van zaken van de spoorwegveiligheid uitgevoerd door Railned spoorwegveiligheid. In juni zijn de bevindingen hiervan gereed en die zullen naar de Kamer worden gestuurd. Op basis van de ongevalstatistiek en de kennis van bestaande problemen is er geen aanleiding om te veronderstellen dat het tegenwoordig onveiliger is dan vroeger. Het verslag van de SAFE is een intern werkdocument van de NS en omdat het vooral gebaseerd is op incidenten, ziet de minister geen noodzaak hier consequenties aan te verbinden. Het veiligheidssorgsysteem van de NS moet de garantie bieden dat de veiligheid van de passagiers niet in gevaar komt als gevolg van gebrekkig materieel. De minister is bereid bij de NS te informeren of de procedures van het veiligheidssorgsysteem nog goed gevolgd worden. Uiteraard moet de «dodemansknop» in de treinen gewoon werken, maar daarnaast wordt de veiligheid gewaarborgd door ATB-systemen, waardoor automatisch wordt ingegrepen in het geval van een gevaarlijke situatie.

De minister belooft een integrale reactie van Binnenlandse Zaken en Verkeer en Waterstaat op de door Railverkeersleiding, NS Reizigers en de Amsterdamse Driehoek opgestelde evaluatie van het feitenrelaas van de spoorwegpolitie naar aanleiding van de chaos in Amsterdam tijdens Koninginnedag. Zij verwacht dat het een paar weken duurt alvorens deze reactie gereed is.

Nadere gedachtewisseling

De heer **Van Gijzel** (PvdA) is verheugd over de toegezegde bezinning op een aanpassing van de verhouding tussen de staat en de NS om de kwaliteit van het openbaar spoorvervoer te waarborgen. Hij betreurt echter dat de minister niet bereid is om met de raad van commissarissen en de directie te spreken over de verklaring van de heer Huisinga dat de NS-directie haar contractverplichtingen niet kan nakomen, en over een eventueel noodscenario. De minister zou de NS in gebreke moeten stellen inzake de naleving van het contract, aldus de heer Van Gijzel. Het lijkt hem goed dat de veiligheidssorgprocedure nog eens doorgelicht wordt.

De heer **Hofstra** (VVD) vraagt of de monopolistische positie van de NS niet aangepakt kan worden. Hij meent dat de effecten van marktwerking ook voor het spoorwegvervoer gunstig kunnen zijn. Bovendien wordt de positie van de overheid bij de concessieverlening daardoor verbeterd. Kan de minister, na verschijning van het tweede kwartaalrapport, aangeven hoe zij zich zal opstellen bij de onderhandelingen over verlenging van het contract? Zal bij de scan van de veiligheidssituatie ook de tunnelproblematiek worden betrokken? Tot slot verzoekt hij de minister om de boete die de NS is opgelegd voor de stakingsdagen, te herroepen en in plaats daarvan een boete uit te delen voor de chaos op het spoor op Koninginnedag.

De heer **Van Walsem** (D66) heeft veel vertrouwen in de aanbevelingen van de commissie-Peeters. Het zou goed zijn als betrokken partijen hier voor 10 juni op reageren. Hij vermoedt dat het Overgangscontract II een wurgcontract is voor de NS. De daarin gestelde eisen zijn waarschijnlijk zo hoog dat het niet realistisch is om te verwachten dat de NS eraan kunnen voldoen. Bij de uitvoering van het contract zal hiermee rekening moeten worden gehouden.

De heer **Leers** (CDA) vindt dat de aangekondigde structuuraanpassing definitief goed geregeld moet worden en hij steunt dan ook het voornemen van de minister om hier de tijd voor te nemen. Zij zal in dit verband met name overleg moeten voeren met belangenvertegenwoordigers van de reizigers. Uit de opmerking van de minister dat de strijd om het management nog niet is gestreden, begrijpt hij dat er nog een reële stakingsdreiging bestaat. Nieuwe stakingen op het spoor zijn voor de heer Leers echter onacceptabel en hij hoopt dat de minister de vakbonden duidelijk maakt dat het arbeidsconflict niet ten koste van de reizigers mag worden uitgevochten. Hij herhaalt zijn pleidooi voor een bonus-malussysteem inzake het salaris van de directie en het personeel. De NS zullen maatschappelijk verantwoord moeten ondernemen.

Mevrouw **Halsema** (GroenLinks) denkt dat de minister er goed aan doet meer tijd te nemen voor de statutwijzigingen en de voorstellen inzake de Spoorwegwet en de Concessiewet. Zou het in gebreke stellen van de NS-directie personele of juridische consequenties hebben?

Ook de heer **Stellingwerf** (ChristenUnie) juicht het uitstel van de statutwijzigingen toe, evenals de toegezegde bespreking van de voornemens terzake met de Kamer. Hij hoopt dat bindende arbitrage als nieuw instrument in de statuten kan worden opgenomen. Er moet een herbezinning plaatsvinden op de nationale eisen, die aan materieel worden gesteld, aangezien blijkt dat deze eisen leiden tot langere productietijden. De productie zal versneld moeten worden.

De **minister** benadrukt nogmaals dat goed overleg met alle betrokken partijen over het nieuwe contract en over de aanstaande wetwijzigingen van groot belang is.

Vooraf in de Concessiewet zal de positie van de reizigers verbeterd moeten worden. Hierover is reeds overleg gevoerd met reizigersorganisaties. Uiteraard zal de Kamer tijdens de «herbezinningsperiode» goed op de hoogte worden gehouden.

Waarschijnlijk kan op basis van de door Railned spoorwegveiligheid uit te voeren quickscan van het veiligheidssysteem worden geconcludeerd dat de veiligheid niet is verminderd, maar dat op specifieke onderdelen nadere studie gewenst kan zijn. De uitkomsten van de scan worden samen met de informatie over het veiligheidszorgsysteem naar de Kamer gestuurd. Inzake de tunnelproblematiek heeft de minister reeds op 10 april schriftelijke vragen van de heer Van Bommel beantwoord. Samen met de

staatssecretaris van Binnenlandse Zaken zal de minister een kadernota over de tunnelveiligheid schrijven.

De gevolgen van de monopolistische positie van de NS moeten niet onderschat worden. Het is van belang andere spelers in het openbaar vervoer – lightrail, stadsgewestelijk openbaar vervoer en dergelijke – naar voren te brengen. De wijziging van de Spoorwegwet is hierbij instrumentaal. Overigens kan het voor de NS in dit verband leerzaam zijn zich op buitenlandse markten voor openbaar vervoer te bewegen, mits de risico's beperkt zijn.

De minister wil de boete voor de stakingsdagen niet herroepen. Het argument van de directie dat er sprake was van overmacht is niet valide, want met de toekenning van de boete wordt ook het personeel aangesproken. Zij ontkent dan ook partij te hebben gekozen in het arbeidsconflict. Zij heeft geen bevoegdheid om een bonus-malussysteem in te voeren voor de salarissen van directie en personeel; overigens is zij geen voorstander van een dergelijke maatregel. De bewindsvrouw meent dat het stakingsrecht niet zomaar aangetast mag worden, dus zij ziet weinig in het voorstel inzake bindende arbitrage. Er wordt trouwens relatief weinig gestaakt in het Nederlandse openbaar vervoer.

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

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