

Vergaderjaar 2000–2001

18 986

Verhouding Rijksoverheid – NS

Nr. 67

VERSLAG VAN EEN ALGEMEEN OVERLEG

Vastgesteld 25 april 2001

De vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat¹ heeft op 4 april 2001 overleg gevoerd met minister Netelenbos van Verkeer en Waterstaat over **het arbeidsconflict NS, aan de hand van de desbetreffende brieven d.d. 9, 22, 26 en 27 maart 2001 en 2 april 2001 (18 986, nrs. 56 t/m 60).**

Van dit overleg brengt de commissie bijgaand beknopt verslag uit.

Voorafgaand aan het overleg informeert de **minister van Verkeer en Waterstaat** de leden van de commissie over de uitkomst van de gesprekken die zij tot nu toe met partijen in het conflict heeft gehad. Over het gesprek met de NS-directie en de raad van commissarissen van NS is de Kamer geïnformeerd bij brief van 2 april jl. Het gesprek van heden met CNV, FNV Bondgenoten, VHS, VVMC, en de OR NSR heeft geresulteerd in:

1. heden overleg van de vier vakbonden met de directie van NS over pragmatische kortetermijnoplossingen;
2. de OR NSR en de directie van NS treden in overleg over de structurele kant van de procesvereenvoudiging. Tegelijkertijd wordt een paritair samengestelde commissie ingesteld die zo nodig hierover bindend advies geeft aan de directie NS en de OR NSR. De onafhankelijk voorzitter van deze commissie wordt door de minister aangewezen;
3. deze commissie adviseert bovendien aan alle betrokken partijen over andere kwesties die verband houden met de normalisering van de arbeidsverhoudingen;
4. prof. Ch. Peeters gaat heden van start met zijn onafhankelijk onderzoek met betrekking tot de transparantie over het planningsproces.

Vragen en opmerkingen uit de commissie

De heer **Van Gijzel** (PvdA) vindt het verstandig dat de minister ervoor gewaakt heeft geen partij in dit conflict te worden en zich ertoe beperkt heeft, waar nodig, hulp te bieden en mogelijke oplossingsrichtingen aan te duiden. In dat licht constateert hij met instemming dat haar inbreng eraan kan bijdragen dat in het slepende conflict de ratio weer wat meer de boventoon gaat voeren. Komen gespreksresultaten van heden in de plaats van die welke zijn vermeld in de brief van 2 april en, zo ja, stemt de NS-directie daarmee in? Uit eerdere uitlatingen van de minister maakt hij

¹ Samenstelling:

Leden: Blaauw (VVD), voorzitter, Van den Berg (SGP), Reitsma (CDA), Biesheuvel (CDA), Rosenmöller (GroenLinks), Valk (PvdA), Van Gijssel (PvdA), Leers (CDA), ondervoorzitter, Feenstra (PvdA), Van Heemst (PvdA), Verbugt (VVD), Giskes (D66), Stellingwerf (Christen-Unie), 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), Th.A.M. Meijer (CDA), Stroeken (CDA), Van Gent (GroenLinks), Waalkens (PvdA), Crone (PvdA), Atsma (CDA), Duivesteijn (PvdA), Witteveen-Hevinga (PvdA), Voûte-Droste (VVD), Augusteijn-Esser (D66), Slob (Christen-Unie), 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).

op dat zij, in het geval van een onverhoopte staking, zo nodig per station zal laten nagaan in hoeverre NS zich houdt aan het geldende Overgangscontract. De daarin opgenomen malusclausule treedt echter pas per 2003 in werking. Kan zij dit toelichten?

Met instemming neemt de heer Van Gijzel kennis van punt 1 van het heden bereikte gespreksresultaat. Wat is de samenhang met het onder 4 bedoelde onderzoek, dat in het licht van het eerdere meningsverschil over het interim-advies van de commissie-Blankert/Stekelenburg overigens zeer is toe te juichen? Het is goed dat onder punt 2 de ondernemingsraad zijn eigen positie herkrijgt. Eventuele adviezen van de paritaire commissie zijn bindend voor OR en directie, maar geldt dat ook voor de vakbonden? Terecht wordt in punt 3 aangegeven dat het in het conflict gaat om meer dan alleen het zogenaamde «rondje om de kerk». Het gaat ook om werkdruk, het gebrek aan materieel en aan personeel en vooral ook om sociale veiligheid. Van de controleurs wordt 73% ieder jaar één of meer keer geconfronteerd met fysiek geweld. Daarnaast leiden werkdruk en de daaruit voortvloeiende stress tot een ziekteverzuim van 30%. Het is derhalve begrijpelijk dat het personeel vreest dat de nu voorgestelde veranderingen leiden tot grotere sociale onveiligheid en nog hogere werkdruk. Hoe dan ook zijn zowel op de werkvloer als in de top van de NS veranderingen noodzakelijk.

Ten slotte spreekt de heer Van Gijzel de hoop uit dat partijen, in de wetenschap dat er hoe dan ook bewogen moet worden, in het overleg hun verantwoordelijkheid zullen nemen en snel tot overeenstemming komen.

De heer **Hofstra** (VVD) stelt het belang van de reiziger centraal en constateert dat, de verzelfstandigingsoperatie ten spijt, de NS nog steeds een monopolist in de markt is en dat er nog niets is geprivatiseerd. Er kan derhalve niet worden gezegd dat de huidige problemen het gevolg zijn van privatisering. Duidelijk is dat er bij de NS meer materieel moet komen, dat vertragingen moeten worden weggewerkt, dat de overheid de infrastructuur beter op orde moet brengen, dat betere informatie en service aan reizigers moet worden geboden en dat bij de NS nog enkele reorganisaties nodig zijn. Ook een PR-cursus voor de directie zou geen kwaad kunnen. Inzake het «rondje om de kerk» verduidelijkt hij aan de hand van een voorbeeldrooster hoe effectievere, aan treinseries gekoppelde inzet van conducteurs kan bijdragen aan een beter procesverloop, maar vooral ook aan een sterke verbetering van de informatie aan reizigers.

Tot zijn spijt constateert de heer Hofstra dat, ondanks de eerdere formele bekrachtiging van het besluit tot procesvereenvoudiging, het conflict hierover steeds verder is geëscaleerd. Tegen die achtergrond complimenteert hij de minister met de resultaten die zij tot nu toe in gesprekken met partijen heeft bereikt. Waarom heeft zij voor het gesprek op 1 april jl. overigens niet direct alle partijen uitgenodigd? Immers, arbitrage is alleen mogelijk als alle partijen daarmee instemmen. Minder relevant vindt hij het onderzoek dat door prof. Peeters wordt verricht, omdat ongeacht de uitslag ervan, indachtig een desbetreffende rechterlijke uitspraak, op 10 juni a.s. het nieuwe dienstrooster zal moeten worden ingevoerd. Desgevraagd verduidelijkt hij de kans niet groot te achten dat uit een eventuele arbitrage naar voren komt dat het niet verstandig zou zijn om de dienstroosters van conducteurs aan treinseries te koppelen.

De heer Hofstra benadrukt dat de overheid slechts een zeer afstandelijke rol kan spelen in het conflict binnen de structuur-NV Nederlandse Spoorwegen. Wanneer komt het kabinet met een standpunt over de wijze waarop dergelijke grote BV's en NV's moeten worden bestuurd (corporate governance)? Los van dit alles kan de minister uiteraard wel worden aangesproken op haar algemene verantwoordelijkheid voor verkeer en vervoer. Daarvoor moet in de Kamer dan wel draagvlak aanwezig zijn. Hij kondigt nog aan bij de behandeling van komende wetgeving terug te

zullen komen op eerder geventileerde ideeën om het stakingsrecht bij bedrijven als de NS te vervangen door een vorm van arbitrage. Voor het overige ziet hij in de huidige problemen geen aanleiding om af te zien van verdere invoering van marktwerking in de sector; de thans vigerende Wet personenvervoer moet gewoon worden toegepast.

De heer **Reitsma** (CDA) constateert dat het steeds verder escalerende conflict bij de NS een zaak is van de NS-directie en de vakbonden en roept partijen op om in het belang van de treinreiziger hun conflict op te lossen. De minister complimenteert hij met de wijze waarop zij zich, daarom door zijn fractie gevraagd, met het oog op het publieke belang tot nu toe tot het uiterste heeft ingespannen om bij te dragen aan deëscalatie van het conflict en het voorkomen van stakingen. In dat verband geeft hij aan zich te hebben gestoord aan bepaald niet deëscalerend werkende uitlatingen van VVD- en D66-politici over het interim-advies van de commissie-Blankert/Stekelenburg. Hoe oordeelt de minister hierover? Waarom heeft zij niet voor 1 april jl. een rol in het conflict op zich heeft willen nemen? Waarom zijn niet direct alle partijen uitgenodigd voor overleg? Alleen als alle partijen ermee kunnen instemmen, is immers arbitrage mogelijk. In dat licht is het ook belangrijk te vernemen hoe de NS-directie oordeelt over het heden bereikte gespreksresultaat. Hoe dan ook is het toe te juichen dat de minister erin is geslaagd alle partijen rond de tafel te krijgen voor overleg over pragmatische kortetermijnoplossingen. Ook de instelling van een paritaire commissie onder onafhankelijk voorzitterschap juicht hij toe. Onduidelijk is wel hoe dit zich verhoudt tot de eerdere aanwijzing van de commissie-De Ruiter. Komt de paritair samengestelde commissie in de plaats hiervan en, zo ja, welke opdracht krijgt die commissie precies? Waarom kan deze commissie slechts «zo nodig» bindend adviseren? Met instemming neemt hij kennis van punt 3. Wanneer worden de resultaten van het onderzoek van prof. Peeters verwacht en krijgt ook de Kamer hier inzage in? Ten slotte doet de heer Reitsma een ernstig appèl op de NS-directie om in het belang van de reizigers met dit meest recente gespreksresultaat in te stemmen en spreekt hij de hoop uit dat dit mag bijdragen aan een zodanige deëscalatie van het conflict dat partijen het onderling kunnen oplossen.

De heer **Van Walsem** (D66) stelt voorop dat Kamer en minister formeel gezien geen partij zijn in het binnen de verzelfstandigde NS gerezen conflict. Van de minister mag derhalve niet worden verwacht dat zij het oplost. Hij gaat ervan uit dat zij de NS houdt aan het Overgangscontract en dat zij waar nodig de publieke belangen zal verdedigen. Verder signaleert hij met zorg dat partijen in dit conflict het belang van de reiziger, dat hij als volksvertegenwoordiger primair wenst te verdedigen, nogal eens uit het oog dreigen te verliezen. Hoewel stakingen absoluut niet in het belang van de reiziger zijn, verwerpt hij echter suggesties om het stakingsrecht bij de NS te vervangen door vormen van arbitrage. Wel herinnert hij eraan al in een eerder stadium, zonder in het conflict partij te willen kiezen, te hebben aangegeven dat arbitrage de beste oplossing zou zijn om uit het conflict te komen. In dat licht juicht hij het thans bereikte gespreksresultaat ook toe. In hoeverre verschilt dit met het resultaat dat is verwoord in de brief van 2 april? Wat wordt precies bedoeld met «pragmatische kortetermijnoplossingen»? Alles overziende, vreest hij dat de stakingsdreiging nog lang niet uit de lucht is en dat, als het onverhoopt zover komt, een zwartepietenspel zal ontstaan over de schuldvraag. Waarom kan de paritair samen te stellen commissie alleen «zo nodig» en niet direct bindend adviseren? Heel verstandig is het dat deze commissie alle partijen adviseert over andere kwesties die verband houden met de normalisering van de arbeidsverhoudingen. In dat kader is het van het grootste belang om eerst het personeelsbeleid «op de schop» te nemen.

De verhoudingen en het vertrouwen tussen personeel, management en directie moeten hersteld worden.

Mevrouw **Halsema** (GroenLinks) complimenteert de minister met de wijze waarop zij er binnen korte tijd in is geslaagd een bijdrage te leveren aan mogelijke deëscalatie van het conflict binnen NS. Dieptepunt in de ontwikkelingen tot nu toe vindt zij de mislukking van het werk van de commissie-Blankert/Stekelenburg en de voorbarige reactie van de NS-directie hierop. Ook zij geeft aan zich te hebben gestoord aan haars inziens partijdige uitlatingen van politici over deze commissie. Dat er nu een akkoord in de maak lijkt te zijn, stemt haar op grond van de ervaringen in de afgelopen weken niet al te optimistisch. Onduidelijk blijft de rol van prof. Peeters in het geheel. Welke vrijheid heeft hij? Kan zijn advies leiden tot een bevestiging van de conclusies in het interim-advies van de commissie-Blankert/Stekelenburg? Wat betekenen de woorden «zo nodig» in punt 2 van het huidige gespreksresultaat? Het zou van groot belang zijn als zo nodig ook bindend kon worden geadviseerd over de onder punt 3 bedoelde kwesties. Immers, juist de verstoorde arbeidsverhoudingen spelen een dominante rol op de achtergrond van dit conflict.

Ondanks haar tevredenheid over het optreden van de minister tot nu toe, spreekt mevrouw Halsema haar zorg uit over het gebrek aan bevoegdheden van de minister in haar verdediging van het publieke belang van openbaar vervoer en bij de bescherming van de belangen van reizigers. Geconstateerd moet worden dat de enorme investeringen die sinds de verzelfstandiging van de NS zijn gepleegd, geen goed openbaar vervoer garanderen. Die verzelfstandiging kan, onder ander door EU-regelgeving, niet meer worden teruggedraaid, maar het huidige conflict maakt een herziening van de sturingsrelatie tussen NS en overheid urgent. Hoe reageert de minister in dit verband op de door GroenLinks in de notitie «Op het goede spoor» gedane voorstellen om de financieringsrelatie tussen overheid en NS te herzien? In plaats van aanbodfinanciering, in de zin van bijna gratis spoor, zou de overheid de NS-output in de zin van goed openbaar vervoer moeten financieren. Wil de minister de Kamer schriftelijk informeren over sturing via alternatieve financieringsmogelijkheden en wil zij daarin ook ingaan op de mogelijkheid om de NS-statuten op het punt van de benoeming van commissarissen te wijzigen?

De heer **Van Bommel** (SP) betreurt het dat het niet mogelijk bleek de minister eerder een rol te laten spelen in het conflict bij NS en acht het voorbarig om uit haar huidige mededeling af te leiden dat dreigende spoorstakingen zijn afgewend. Het onder punt 2 geformuleerde roept veel vragen op en bovendien is nog volstrekt niet duidelijk waartoe het later die middag geplande overleg tussen vakbonden en NS-directie zal leiden. Wat wordt onder 2 bedoeld met «de structurele kant van de procesvereenvoudiging»? Mag hieruit worden afgeleid dat de vakbonden van de NS-directie verlangen dat kan worden gesproken over de structurele kant van de procesvereenvoudiging? Hij gaat ervan uit dat de vakbonden in het gesprek met de minister een duidelijk standpunt hebben ingenomen inzake de punten 1 t/m 4 van het resultaat. De NS-directie is derhalve aanzet. Hoewel ook hij vindt dat stakingen moeten worden voorkomen, dringt hij erop aan het resultaat van het later die middag geplande overleg tussen bonden en NS-directie zo snel mogelijk wereldkundig te maken. Zo niet, dan weten reizigers pas op het allerlaatste moment of er al dan niet wordt gestaakt. Hoe schat de minister het resultaat van dit overleg in en wanneer verwacht zij duidelijkheid daarover?

Vraagtekens zet de heer Van Bommel bij de positie van de NS-directie, die aanvankelijk arbitrage uitsloot, maar daar later toch mee instemde. Hoe heeft de minister de directie zover gekregen? Met het uitroepen van 10 juni a.s. als een soort «heilige datum» heeft de directie de hakken zodanig in het zand gezet dat zaken welhaast uit de hand moeten lopen. Daarbij

komt punt 1 van het gespreksresultaat tussen de minister en de NS-directie, inhoudende dat de rechterlijke uitspraak van 27 maart 2001 inzake de 10de juni als invoeringsdatum van de procesvereenvoudiging een gegeven is. De minister echter, heeft ten aanzien hiervan gesproken over een afspraak. Kan zij dit toelichten? Hoe verhoudt dit zich tot punt 2 van het heden bereikte gespreksresultaat?

Duidelijkheid wenst de heer Van Bommel te krijgen over de relatie tussen de procesvereenvoudiging en de problemen die het gevolg zijn van de verzelfstandiging van de NS. Ook wil hij van de minister bevestigd krijgen dat vertragingen slechts voor een zeer beperkt deel worden veroorzaakt door het rijdend personeel. Daarnaast zou de minister duidelijk moeten uitspreken dat wat haar betreft de 10de juni en de procesvereenvoudiging als zodanig niet onwrikbaar vaststaan. Ten slotte vraagt hij van de minister een duidelijke stellingname inzake het ter discussie stellen van het stakingsrecht in de sector openbaar vervoer.

De heer **Stellingwerf** (ChristenUnie) complimenteert de minister ermee dat zij partijen weer met elkaar rond de tafel heeft gebracht, maar waarschuwt dat het nu bereikte gespreksresultaat nog geen goede afloop garandeert. Punt 3 van het resultaat juicht hij in het bijzonder toe, aangezien er binnen de NS sprake is van diepgaande structurele problemen. Hij bepleit om na oplossing van het huidige conflict op enig moment ook een vertegenwoordiging van de reizigers te betrekken bij het overleg binnen de NS. Hoewel zij als groep het in het openbaar vervoer eigenlijk een spilfunctie vervullen, zijn zij tot nu toe eigenlijk alleen maar lijdend voorwerp geweest. Wellicht kan dit vorm krijgen in het kader van komende wetgeving. Met zorg constateert hij in dit verband ook dat de minister geen concrete sturingsinstrumenten in handen om haar functie als vertegenwoordiger van het algemeen belang te kunnen invullen, ook al is zij de enige aandeelhoudster van de NV NS.

De directie heeft tot op heden een duidelijke beleidslijn uitgezet, maar is niet echt gelukkig geweest in haar communicatie met het personeel, zo constateert de heer Stellingwerf. Hij deelt het standpunt dat door een efficiëntere inzet van het personeel de kwaliteit van de dienstverlening door NS kan worden verbeterd. Hoewel procentueel misschien relatief weinig omvangrijk, moet deze oorzaak van vertraging echt uit het systeem worden gehaald. Vraagtekens zet hij bij de opstelling van de vakbonden in het conflict. Met name het gedrag van FNV Bondgenoten ergert hem. Zo langzamerhand ontstaat het beeld dat bonden vooral bezig zijn met een onderling machtsspel, waarbij de belangen van de reiziger volstrekt secundair zijn. Met het huidige gespreksresultaat lijkt hieraan gelukkig een eind te zijn gekomen. Het is positief dat partijen uiteindelijk lijken te kunnen instemmen met bindende arbitrage. Onder verwijzing naar het antwoord op eerder door zijn fractie gestelde vragen over het conflict bij NS en het gebruik van het stakingswapen daarin, geeft hij aan een discussie over beperking van het stakingsrecht in de sector openbaar vervoer niet op voorhand te willen uitsluiten.

De heer **Van der Vlies** (SGP) spreekt de wens uit dat het later deze dag geplande overleg over het heden bereikte gespreksresultaat mag leiden tot het tijdig en definitief afstellen van stakingen en het doorbreken van de ontstane impasse. Het gebruik van het stakingsmiddel verwerpt hij ten principale. Daarenboven acht hij stakingen bij het spoor sowieso uit den boze, gezien de grote maatschappelijke belangen die met het openbaar vervoer gemoeid zijn. Niet voor niets was bij de spoorwegstaking van 1903 de leuze: «Gans het raderwerk staat stil als uw machtigen arm het wil». De minister is inderdaad geen partij in dit conflict, maar dat ontslaat haar niet van haar verantwoordelijkheid voor de publieke aspecten van het openbaar vervoer. Tegen die achtergrond heeft hij waardering voor het nu bereikte resultaat, al spijt het hem dat er een zondag nodig was om

dit te bereiken. Uit zijn dagelijkse ervaring als reiziger bij NS signaleert hij dat de nu nagestreefde kwaliteitsimpuls bij lange na niet voldoende zal zijn om de reiziger duurzaam te binden aan de trein als vervoersmiddel. Van groot belang zijn zaken als een betrouwbare dienstregeling, sociale veiligheid en goede dienstverlening. Daar moet snel verandering in komen. Ook hij is benieuwd hoe de nu beoogde paritaire commissie zich verhoudt tot de eerder beoogde commissie-De Ruiter. Vraagtekens zet ook hij bij de sturingsmogelijkheden van de minister tegenover de NS. Is precisering en zo nodig aanscherping niet nodig? Wil de minister dit nader uitwerken in een notitie?

Antwoord van de minister

De **minister van Verkeer en Waterstaat** benadrukt dat de destijds door Kamer en regering ingeslagen weg van verzelfstandiging van de NS zeer bepalend is voor de onderlinge verhoudingen tussen de haar en de NV NS. Formeel kan de minister de NS aanspreken op naleving van het Overgangscontract, dat gezien zijn thans blijkende waarde als sturingsinstrument, zeker verlengd zou moeten worden. Daarnaast kan de minister statutair maximaal twee commissarissen benoemen, maar is er geen bevoegdheid om de raad van commissarissen bijeen te roepen. In een reeds langere tijd geleden ingediende nota over dit onderwerp is aangekondigd dat de statuten zullen worden aangescherpt om zodoende in een situatie waarin er geen sprake is van «tucht van de markt», de «tucht van de staat» beter te laten functioneren. Deze aanscherping van de statuten bevindt zich thans in de afrondende fase. In de nieuwe situatie krijgt de minister het recht, bijzondere aandeelhoudersvergaderingen uit te schrijven. Ook het begrip «good governance» wordt in deze nota nader uitgewerkt. Bij dit alles is het van het grootste belang dat de onderscheiden verantwoordelijkheden van partijen goed uiteen worden gehouden. Zo moet het huidige arbeidsconflict worden opgelost tussen werkgever en werknemers, via de normale procedures. Zij geeft aan in dat licht steeds te hebben benadrukt geen bemiddelaar of op enige andere wijze partij te willen zijn in het conflict. Wel ziet zij zichzelf als belanghebbende waar het gaat om goede dienstverlening door NS.

In verband met dit laatste acht de minister het Overgangscontract II een zeer belangrijk sturingsinstrument. In artikel 14 ervan is de bediening van stations precies uitgewerkt. NS is gemaand dit artikel na te komen. Mocht dit niet gebeuren, dan kan NS in het slechtst denkbare geval per station, per uur een boete van f 5000 in rekening worden gebracht. Per dag kan die boete oplopen tot maximaal 20 mln. gulden. Desgevraagd geeft zij aan, in het licht van de huidige discussie over gedogen niet van zins te zijn een soepele houding aan te nemen bij niet-naleving van de contractuele verplichtingen. In het gesprek op 1 april jl. is dit ook duidelijk naar voren gebracht. Op grond van jurisprudentie uit andere sectoren acht zij een staking geen reden om een beroep te doen op overmacht. Partijen hebben er dan ook alle belang bij hun conflict zo snel mogelijk op te lossen. Mocht onverhoopt toch een situatie ontstaan waarin NS het in het Overgangscontract II overeengekomen minimumvoorzieningsniveau niet blijkt te kunnen naleven, dan zal moeten blijken of al dan niet terecht een beroep kan worden gedaan op overmacht. Het Overgangscontract II kent daartoe een geschillenregeling.

Wijzend op de frequente stakingen bij sommige staatsspoorwegbedrijven in Europa, bestrijdt de minister dat het huidige conflict en de dreigende stakingen een direct gevolg zijn van de verzelfstandiging van NS. De huidige spanningen, niet alleen bij NS maar bij vele andere Europese spoorwegbedrijven, zijn veeleer het gevolg van de noodzaak tot modernisering in het belang van slagvaardige dienstverlening.

Na zorgvuldig te hebben gewogen wat daarvoor het juiste moment zou zijn, is besloten op 1 april jl. de directie van NS en de leden van de raad

van commissarissen uit te nodigen voor een gesprek het conflict. De minister verklaart deze keuze voor haar uitnodiging door erop te wijzen dat deze partijen voor haar formele aanspreekpunt zijn. Bovendien kon zo worden voorkomen dat zij in een bemiddelende rol zou worden gedrongen. Wel zijn diezelfde dag de voormannen van de betrokken vakbonden geïnformeerd over de resultaten van dit gesprek, waarbij duidelijk was dat arbitrage alleen mogelijk was als alle partijen zich daaraan committeerden. Puur uit praktische overwegingen is toen de commissie-De Ruiters genoemd als arbitrageorgaan. Naar aanleiding van de verdeelde reacties van de vakbonden, is heden met hen een gesprek gehouden, met als resultaat hetgeen aan het begin van dit algemeen overleg kon worden medegedeeld. De directie is hierover geïnformeerd en heeft ermee ingestemd. Uitvloeisel is, dat thans primair pragmatische oplossingen voor problemen op de korte termijn zullen worden gezocht, opdat werknemers bij NSR hun werk kunnen doen en stakingen worden voorkomen. De minister spreekt de hoop uit dat partijen in hun gesprek van hedenavond in wijsheid die oplossingen zullen vinden. Anders dan omschreven in punt 3 van het gespreksresultaat van 1 april jl., is er na het gesprek van heden voor gekozen om de OR NSR met de directie te laten overleggen over de structurele kant van de procesvereenvoudiging en tegelijkertijd een paritair samengestelde commissie in het leven te roepen die bindend arbitreert als de OR NSR en de directie van de NS in hun overleg geen overeenstemming kunnen bereiken. Ten opzichte van inschakeling van de commissie-De Ruiters is dit winst, omdat alle partijen dit nu accepteren en vooral ook omdat de OR weer een eigen positie in het overleg krijgt, waardoor de normale arbeidsverhoudingen in het bedrijf weer enigszins worden hersteld. Desgevraagd verduidelijkt de minister dat arbitrage door één van de partijen in het overleg kan worden aangevraagd als over een punt in dit geschil geen overeenstemming wordt bereikt. Van groot belang acht zij het verder dat de paritaire commissie alle betrokken partijen zal adviseren over kwesties in verband met de normalisering van de arbeidsverhoudingen. Alle partijen kunnen punten ter advisering aan deze commissie voorleggen. Prof. Peeters is inmiddels met zijn werkzaamheden begonnen. Daarbij zal hij alle betrokken partijen horen en zal hij adviezen op korte, middellange en lange termijn geven. Desgevraagd wenst de minister zich niet uit te laten over diens eventuele rol bij met de invoering van de procesvereenvoudiging op 10 juni a.s. In dat licht roept zij alle partijen, inclusief de leden van de commissie, op zich terughoudend uit te laten en het aan partijen in het conflict over te laten om het proces in wijsheid verder af te ronden.

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

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