

Vergaderjaar 2001–2002

18 986

Verhouding Rijksoverheid – NS

Nr. 85

VERSLAG VAN EEN ALGEMEEN OVERLEG

Vastgesteld 28 januari 2002

De vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat¹ heeft op 20 december 2001 overleg gevoerd met over minister Netelenbos van Verkeer en Waterstaat over:

- **de brief van de minister d.d. 19 december 2001 over informatie over de stand van zaken van verlenging van het Overgangscontract II (VW01-1483).**

Van dit overleg brengt de commissie bijgaand beknopt verslag uit.

Vragen en opmerkingen uit de commissie

De heer **Dijsselbloem** (PvdA) constateert dat het verbeterplan van de NS een verslechterplan is gebleken. Diverse acties hadden op korte termijn tot zichtbare verbeteringen voor de klant moeten leiden, maar het werkelijke beeld is dat de prestaties van de NS zijn uitgekomen op een all-time low. Ondanks de extra inspanningen die in het verbeterplan zijn aangekondigd en die deels ook in gang zijn gezet, is de punctualiteit gedaald tot onder de 70%. Duizend treinen rijden te laat of komen niet opdagen. De huidige puinhoop is in relatief korte tijd, een tot anderhalf jaar, ontstaan. Dat komt dus niet door onderhoudsachterstand of gebrek aan materieel, maar vooral door de arbeidsverhoudingen, de sfeer in het bedrijf. Er is sprake van een enorm ziekteverzuim, een zeer grote uitstroom en een totaal verdwenen motivatie bij veel medewerkers op de treinen. De directie en de raad van commissarissen hebben de invoering van het rondje rond de kerk zwaarder laten wegen dan de schade aan het vertrouwen tussen management en personeel. De reiziger betaalt de prijs van die keus. De fractie van de heer Dijsselbloem heeft er geen vertrouwen meer in dat de directie de ontstane trauma's, de machteloosheid en de frustraties bij de werknemers kan wegnemen en de situatie in het bedrijf kan normaliseren. Er is te veel sprake van een conflictmodel. In het debat over het verbeterplan begin oktober heeft de PvdA-fractie aangegeven de forse neerwaartse bijstelling van de afspraken onverteerbaar te vinden. De NS-directie garandeerde dit plan als haalbaar en hard. Vervolgens heeft de minister het verbeterplan verdedigd. Zij vond de afspraken voor dit jaar, onder andere over een punctualiteit van 80%, realistisch. Het had geen zin de eisen te verhogen, maar wat gebeurt er als begin januari blijkt dat die 80% niet is gehaald? Vindt de minister dat ook

¹ Samenstelling:

Leden: Blaauw (VVD), voorzitter, Van den Berg (SGP), Biesheuvel (CDA), Rosenmöller (GroenLinks), Valk (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), Ten Hoopen (CDA), Hindriks (PvdA), De Swart (VVD).

Piv. leden: Te Veldhuis (VVD), Bakker (D66), Stroeken (CDA), Halsema (GroenLinks), Waalkens (PvdA), Atsma (CDA), Duivesteijn (PvdA), Witteveen-Hevinga (PvdA), Voûte-Droste (VVD), Augusteijn-Esser (D66), Slob (ChristenUnie), Geluk (VVD), Luchtensveld (VVD), Spoelman (PvdA), Buijs (CDA), Van Walsem (D66), Vendrik (GroenLinks), Weekers (VVD), Poppe (SP), De Pater-van der Meer (CDA), Depla (PvdA), Th. A. M. Meijer (CDA), Dijsselbloem (PvdA), Nicolaï (VVD), Crone (PvdA).

de bottom line? Zegt zij het vertrouwen in de raad van commissarissen dan op? De kans bestaat dat de NS de punctualiteitsdoelstelling de komende weken proberen te beïnvloeden door minder treinen te laten rijden, want dan kunnen de overige treinen meer op tijd rijden. De minister moet daar nauwlettend op toezien en, als er minder treinen rijden, de cijfers daarmee corrigeren.

De Concessiewet moet zo snel mogelijk worden behandeld, want die biedt de juridische basis voor een concessie, waarop de NS wel kunnen worden afgerekend. Kiest de minister er met het oog op die nieuwe concessie voor, het overgangscontract met een jaar te verlengen en nu geen pre-concessie te verlenen met een looptijd tot 2005? Daar zou de PvdA-fractie het mee eens zijn, want dat houdt in dat de NS niet vijf jaar de tijd krijgen de treinen weer op tijd te laten rijden. Stel dat het overgangscontract wordt verlengd, blijft de huidige NS-directie dan ook nog een jaar zitten? Als dat zo is, dan heeft het opmaken van de rekening over die 80% niet zoveel zin. De heer Dijsselbloem vindt dat er vooralsnog geen nieuwe juridische verbinding met de directie moet worden aangegaan. Er moet eerst in januari worden afgerekend. Dan kan worden bekeken of het contract met deze of een nieuwe directie moet worden verlengd.

De heer **Eurlings** (CDA) vindt dat de trein in plaats van een beter alternatief voor de auto een steeds slechter alternatief wordt. Vooral de laatste anderhalf jaar is het een grote puinhoop. De reizigersgroei in de spits neemt niet met 3% toe, maar is aan het dalen. Er is al een tijd sprake van een personeelsconflict. In plaats van dat dit wordt opgelost, loopt het steeds verder uit de hand. Er is veel ziekteverzuim, een hoge uitstroom en de motivatie is verdwenen. Zo kan het niet langer. De steeds verdere aftakeling van de NS moet worden gekeerd. Het vervoer per trein moet van een goede, afdoende kwaliteit zijn. De minister is daar als eerste voor verantwoordelijk. Wat is haar handtekening onder prestatieafspraken nog waard als die keer op keer met voeten worden getreden, terwijl er verder niets gebeurt? Het mes snijdt echter aan twee kanten, dus de oplossing moet ook van twee kanten komen. De NS-directie moet veel doortastender optreden en naar echte oplossingen zoeken. Er moet ook een eind komen aan de continue obstructieacties van onderop. Interne oorlogjes over de hoofden van de reizigers zijn onacceptabel. Er moet schouder aan schouder worden geknokt voor een zo goed mogelijke dienstverlening. Met de punctualiteit is het heel slecht gesteld. Ten tijde van het verbeterplan in oktober was de eis dat 91% van de treinen op tijd moest rijden. Dat percentage werd niet gehaald. In het verbeterplan is het percentage naar beneden bijgesteld, als gevolg waarvan 80% op tijd moest rijden. De CDA-fractie was het daar niet mee eens, maar de minister zei dat dit een ononderhandelbare minimumeis was en dat er met de raad van commissarissen was overeengekomen dat er ingrepen zouden volgen als de NS-directie niet aan die afspraak zou voldoen. Het woord is nu aan de minister. Zij moet haar krachtige woorden in oktober als hoofdverantwoordelijke voor de kwaliteit van het openbaar vervoer in daden omzetten als in januari blijkt dat zelfs die 80% niet is gehaald. De minister zou dan een overheidsmanager toezicht op de NS-directie kunnen laten houden. Daarmee klinkt de politieke verantwoordelijkheid in ieder geval duidelijker door. De NS-directie moet veel meer aansluiten bij de gangbare praktijk in het bedrijfsleven. Dat wil zeggen dat, als de afgesproken prestaties niet worden geleverd, dit consequenties moet hebben. Dat staat ook in de aangenomen motie daarover. Daarmee moet niet worden gewacht, totdat de Kamers de Concessiewet hebben behandeld. Wellicht is het goed het contract met een maand te verlengen. Dan kunnen in die maand de duimschroeven worden aangedraaid als blijkt dat de afspraken niet zijn nagekomen. Als het de huidige directie niet lukt de gemaakte afspraken in oktober na te komen, dan zal een andere directie dat moeten doen. Het wegsturen van de directie is overigens geen doel op zichzelf.

Het is slechts een middel, want als dat verder geen gevolgen heeft, dan heeft het geen zin gehad.

De heer **Stellingwerf** (ChristenUnie) heeft de indruk dat het sinds het laatste overleg in oktober nog slechter gaat met de NS. De punctualiteit loopt steeds verder terug, tot ongeveer 70%, maar misschien is het cijfer nog slechter, want de honderden geschrapte treinen in de zomer zijn nog niet eens meegeteld. De verantwoordelijkheid hiervoor ligt niet alleen bij de directie. Directie en bonden hebben elkaar op leven en dood bestreden, zonder te letten op de toekomst van het bedrijf. Er zijn te veel dwarsliggers binnen de NS. Daardoor loopt iedereen gefrustreerd rond. De hoop op een wezenlijke verbetering lijkt ijdel. Met alleen de verlenging van het overgangscontract ben je er niet. Dat lost niets op als directie, personeel en bonden niet tot elkaar komen. Het wegsturen van de directie is ook geen oplossing, want het is de vraag of een nieuwe directie de situatie kan verbeteren. De crisis zit veel dieper. Ook een aantal vakbondsbestuurders zou zijn conclusies moeten trekken uit de ontstane situatie.

De maat is zo langzamerhand wel vol. Wanneer er geen zicht op verbetering is, dan kan er niet op deze voet worden doorgedaan, ook niet door de minister. Wellicht moet het contract voor een kortere periode worden verlengd en moet vervolgens constant worden gecheckt of er sprake is van verbeteringen. Lukt dat ook niet, dan moet de minister daadkrachtig ingrijpen. Hoe beoordeelt de minister de huidige situatie? Verwacht zij de eerstkomende maand nog resultaten?

Mevrouw **Halsema** (GroenLinks) verwijst naar de opmerking van de minister in oktober dat het gestelde in het verbeterplan een absolute minimumeis is, dat die ononderhandelbaar is en dat er met de raad van commissarissen is overeengekomen dat er ingrepen volgen als de NS niet aan de gemaakte afspraken voldoet. Waar blijft de informatie die de Kamer daarover zou krijgen? De NS-directie garandeerde het verbeterplan als haalbaar en hard, maar achteraf blijkt dit het startsein te zijn geweest voor verloedering.

In het verbeterplan wordt uitgegaan van een punctualiteit van 80% in december 2001. Vooralsnog blijft die echter steken op 73% en, volgens de laatste cijfers, op 63%, vanwege de aanpassing van het dienstrooster en het niet meetellen van de uitgevallen treinen. Gebeurt dat wel, dan daalt de punctualiteit naar het Amsterdamse peil van 40%. Een grove berekening wijst uit dat er in de resterende weken van dit jaar een gemiddelde punctualiteit van minimaal 105% moet worden behaald om aan de 80% te komen. De reizigersgroei in de ochtendspits neemt ook af. De boetes op het niet naleven van de gestelde eisen zouden ten goede komen aan het openbaar vervoer, maar deze blijven uit, al schieten de prestaties tekort. Er is ook nog steeds geen extra geld voor het openbaar vervoer, al is dat hard nodig. Het overgangscontract is blijkbaar niet meer dan een vodge papier, waar beide contractpartners hun schouders over ophalen. Het verbeterplan wordt door niemand meer serieus genomen. Het is een chaos. De reizigers staan met hun prijzige treinkaartjes letterlijk in de kou. Mevrouw Halsema kan niet anders dan concluderen dat de directie disfunctioneert. Door het niet oplossen van het personeelsconflict en het niet terugdringen van het ziekteverzuim is de directie een van de belangrijkste oorzaken van de vertragingen. De suggestie dat de obstructie van enkelen de oorzaak zou zijn van de vertragingen miskent hoe structureel het personeelsconflict is. De problemen kunnen niet op het conto van enkele raddraaiers worden geschreven. De directie grossiert in machteloosheid en kan de problemen niet meer de baas. De positie van de directie is onhoudbaar geworden. De minister moet haar toezegging van oktober nu nakomen door, in overleg met de raad van commissarissen, in te grijpen in de NS-directie. De minister kan de onderhandelingen over het nieuwe overgangscontract als drukmiddel gebruiken, ofwel door niet te

tekenen, als dat mogelijk is, ofwel door een zeer kortlopend contract van maximaal een maand af te sluiten, onder de voorwaarde van vervanging van de directie.

Het wordt hoog tijd dat de minister zich sterk gaat maken voor het spoorvervoer. Niet alleen de directie, ook de minister schiet ernstig tekort. Wanneer worden de statuten gewijzigd? Daardoor zou de minister haar greep op de raad van commissarissen en de directie kunnen vergroten. Worden de Spoorweg- en de Concessiewet nog voor de verkiezingen behandeld? De investeringen in de infrastructuur zijn de laatste jaren achtergebleven bij wat daarover is afgesproken. Daardoor is de minister verantwoordelijk voor 25% van de vertragingen. Als de olievlekwerking wordt meegerekend, dan gaat het zelfs om 50%, althans volgens de NS-directie. Kan daar onderzoek naar worden verricht?

De 1,5 mld gulden die de minister de NS op het laatste moment heeft toegezegd, is voor een belangrijk deel een sigaar uit eigen doos. De gang van zaken bij de NS en de verloedering van het openbaar vervoer sinds de verzelfstandiging zijn treurigmakend. Paars heeft het openbaar vervoer verkwanseld en daarmee expliciet en soms impliciet een premie op de auto gezet.

De heer **Van den Berg** (SGP) vindt de toestand op het spoor buitengewoon triest. Zelfs trouwe OV-reizigers dreigen massaal af te haken. Het is de vraag of de neerwaartse trend, waarvan in feite al veel langer dan anderhalf jaar sprake is, ooit nog kan worden omgebogen. Kijk je naar de oorzaken, dan kom je uit bij de directie, maar de politiek is er mede oorzaak van dat de NS in 1995 een verzelfstandigingsproces zijn aangegaan, zonder adequate wettelijke voorwaarden en zonder een goede bevoegdheidsverdeling. Daardoor heeft de minister nu weinig concrete instrumenten in handen om iets te doen. Er is een privaatrechtelijke contractbasis, maar een helder publiekrechtelijk kader is er niet. Wil je het probleem oplossen, dan moet je een wettelijk kader met verantwoordelijkheden, een heldere bevoegdheidsverdeling, toezichtsinstrumenten en afrekenmechanismen hebben. Hopelijk lukt dat nog voor de verkiezingen. De minister wil het overgangscontract verlengen, maar als het verbeterplan daar deel van uitmaakt, dan moet het contract in ieder geval worden aangepast. Een verlenging zonder meer is niet aan de orde, want er is nog geen sprake van de verbeteringen die in het verbeterplan worden aangekondigd. Integendeel, sinds oktober is de situatie nog slechter geworden. Er moet een dusdanig overgangscontract worden gesloten dat kan worden gered wat er nog te redden valt. Waar heeft het afsluitende overleg met de heer Huisinga toe geleid? Ook al gaat de Kamer formeel niet over het ontslag van de NS-directie, de heer Van den Berg vindt het onbegrijpelijk dat de directie er nog zit, want er wordt al heel lang heel slecht gepresteerd. Wat is de minister wat dat betreft voornemens?

Mevrouw **Kant** (SP) maakt dagelijks aan den lijve mee dat het een chaos is bij de NS. Er zijn bijna altijd vertragingen. Je moet bijna altijd staan. Treinen vallen regelmatig uit. De punctualiteit daalt. Het ziekteverzuim onder het personeel stijgt. Treinsurveillanten nemen in de praktijk taken op zich waarvoor ze niet bevoegd zijn. Het personeelstekort wordt niet weggewerkt. Loketten zijn gesloten. De service is slecht. Er wordt steeds vaker gewaarschuwd dat de onveiligheid toeneemt. De verkeersleiders dreigen op te stappen.

Een van de oorzaken van de ellende is het gevolg van het rondje om de kerk. Personeel, vakbonden en enkele andere organisaties hadden dat al voorspeld. De OR van NS Reizigers heeft de directie van de NS een ultimatum gesteld. Men wil betere roosters. Er moet worden uitgegaan van de plek waar personeel en materieel zich bevinden. Er moeten ook betere afspraken komen tussen de verschillende onderdelen. Ook de minister moet eigenlijk een ultimatum worden gesteld, want vanaf het moment dat

het verbeterplan er was, is er in de praktijk alleen maar sprake van verslechtingen. Toch wil de minister het overgangscontract verlengen. Wanneer ziet zij in dat haar beleid op dit punt op een dood spoor zit? Er kan niet op de oude voet worden doorgedaan. Er moet fundamenteel iets veranderen. Het is het beste de verzelfstandiging terug te draaien. De NS moeten weer in overheidshanden komen, zodat er kan worden ingegrepen wanneer dat nodig is.

De SP-fractie vindt al langer dat de directie moet opstappen. De minister heeft de directie te lang de hand boven het hoofd gehouden, maar de meerderheid van deze Kamer is ook verantwoordelijk voor de ontstane situatie, want die heeft ingestemd met de verzelfstandiging en met het proces dat daarmee op gang is gekomen. Het was de bedoeling dat de verzelfstandiging zou worden gevolgd door privatisering. Daar zijn de NS op ingericht, maar dat is niet gebeurd. Ook dat is een reden voor de huidige puinhoop. Ook daarom kan de overheid nu moeilijk ingrijpen. De minister moet deze belangrijke publieke voorziening zien te redden, voor de reiziger en voor het personeel. Na alle ellende hebben zij recht op een snelle en grondige verbetering van de situatie op het spoor. De minister moet binnen een maand met een noodplan komen over hoe de NS kunnen worden gered.

De heer **Hofstra** (VVD) is verbaasd dat de situatie op het spoor de afgelopen maanden almaar slechter is geworden. Hij had eerder het omgekeerde verwacht. Hij had verwacht dat het langzaam maar zeker de goede kant zou opgaan. Alleen de minister is politiek verantwoordelijk voor de gang van zaken. De Kamer heeft niet de bevoegdheid de directie weg te sturen. Dat is niet haar verantwoordelijkheid, maar die van de raad van commissarissen. De nieuwe wetgeving moet zo spoedig mogelijk vorm krijgen, want daarin worden de grote publieke belangen op dit punt vastgelegd. De minister is verantwoordelijk voor de aansturing van de NS, railinfrastructuur en railinfrabeheer. Railinfrabeheer veroorzaakt 16% van de storingen, althans volgens railinfrabeheer zelf, maar volgens de NS ligt dat percentage misschien wel op 50. Het spoorwernet is de laatste tijd in ieder geval vaak ontregeld door oorzaken, verband houdend met de infrastructuur. De directe verantwoordelijkheid van de minister hiervoor kan dus niet genoeg worden benadrukt. Is het mogelijk om bijvoorbeeld de Algemene Rekenkamer binnen enkele maanden te laten nagaan waar de verstoringen precies zitten? Dan wordt duidelijk hoeveel schuld de infrastructuur heeft en hoeveel schuld de NS hebben. Materieel en personeel horen bij de NS, maar de minister moet ervoor zorgen dat de infrastructuurplannen snel op orde zijn, al kost dat extra geld. De heer Hofstra wijst in dat verband op de aangenomen VVD-motie terzake.

De minister wil het overgangscontract met een jaar verlengen, maar dat mag niet gebeuren op basis van het verbeterplan, want dat is geen verbeterplan. De minister mag het contract met een jaar verlengen, op basis van de oude normen. De normen mogen niet worden aangepast aan slecht gedrag. Ook de wetgeving moet snel worden behandeld. De minister moet haar verantwoordelijkheid nemen, want de zaak moet weer in het gareel komen. Als zij vindt dat de directie weg moet, dan moet zij dat tegen de raad van commissarissen zeggen. In de aangenomen motie-Hofstra wordt de minister ook gevraagd een openbare aandeelhoudersvergadering van de NS te beleggen. Wanneer gaat zij dat doen?

De heer **Van Walssem** (D66) betreurt de belabberde toestand op het spoor zeer, maar omdat hij het openbaar vervoer een warm hart toedraagt, is hij niet van zins daar verder op af te geven. Dat maakt de situatie er niet beter door. Daardoor worden nog meer mensen uit de trein gejaagd. De Kamer kan de problemen van de NS echter niet oplossen. Dat moet het bedrijf zelf doen, maar dat kost tijd. Het benodigde materieel was er in oktober niet. Dan is het niet vreemd dat dit er in januari nog niet is. Er is sprake

van een chronisch tekort aan personeel. Dat werk je niet zomaar weg. De wervingscampagne loopt erg goed, maar het kost tijd mensen aan te nemen en op te leiden. Er is dus zicht op verbeteringen, al zijn die helaas nog niet merkbaar. De heer Van Walsem gaat ervan uit dat dit eind 2002 wel het geval is. De punctualiteit moet ook omhoog, maar het wachten is op het nieuwe contract en de nieuwe Spoorweg- en Concessiewet. Het is goed dat de minister ook al voorstellen heeft gedaan op het gebied van contractmanagement. De heer Van Walsem hoopt dat directie en raad van commissarissen binnen een jaar tot verbeteringen komen.

Antwoord van de regering

De **minister** herinnert eraan dat het op afstand zetten van de NS in 1995 plaatsvond op basis van een privaatrechtelijke regeling en dus geen publiekrechtelijke, wettelijke regeling. Ook de statuten werden toen niet aangescherpt. Daardoor heeft de minister van Verkeer en Waterstaat als het gaat om de NS sindsdien niets meer te zeggen over zaken als vervreemding van aandelen of een fusie. De statuten zijn inmiddels wel aangescherpt. De Kamer krijgt die zo snel mogelijk toegestuurd. Het nadeel van een privaatrechtelijke overeenkomst is dat, als je het over een bepaalde kwestie niet eens wordt met de tegenpartij, zodat de handtekeningen niet worden gezet, er geen contract is. Dan heb je niets meer. Dan heb je ook niets aan afspraken over punctualiteit, het stoppen bij stations, het op een bepaalde tijd 's morgens gaan rijden en de hoogte van de boete als men zich niet aan de afspraken houdt. Een contract is dus van groot belang, want aan een contractloze periode heb je niets. Een concessie verleen je op basis van je eigen doelstellingen. Wil de andere partij daar niet aan voldoen, dan kun je verder kijken, al is dat bij het spoor niet gemakkelijk. De vraag wat de rijksoverheid van de NS wil, hoe het speelveld wordt verdeeld en hoe ervoor kan worden gezorgd dat het publieke belang stevig wordt verankerd, komt bij de concessieverlening aan de orde. Het dossier over de Concessiewet en de Spoorwegwet, inclusief het advies van de Raad van State, is inmiddels naar de Kamer gestuurd. De minister hoopt dat de behandeling van deze wetten snel kan beginnen. Daarbij kan de overheid zich een sterkere positie verwerven als het gaat om NS Reizigers, de holding en de taakorganisaties op het spoor.

In het overgangscontract is over de punctualiteit een doelstelling opgenomen van 88% voor 2001, 89% voor 2002, 90% voor 2003, 91% voor 2004 en 92% in 2005. Er staat ook in dat wanneer de doelstellingen niet worden gehaald, de NS verplicht zijn een verbeterplan op te stellen. Dat is gebeurd. Dit verbeterplan is destijds aangeboden door de raad van commissarissen, de formele toezichthouder van de NV Nederlandse Spoorwegen, met de mededeling dat het daarin gestelde het maximaal haalbare was. Eigenlijk zijn alleen 2001 en 2002 van belang voor de doelstellingen, want in 2003 is er hoogstwaarschijnlijk sprake van een publiekrechtelijke concessie. De aannames in het overgangscontract worden niet verlaagd. De 88 en 89% voor 2001 en 2002 blijven ongewijzigd, maar omdat de NS die percentages niet halen, hebben ze in het verbeterplan aangegeven wat ze wel denken te kunnen realiseren, ook met betrekking tot de punctualiteit. Dat is die 80% voor 2001 en die 80,5% voor 2002 geworden. Er is in het verbeterplan ook duidelijkheid gegeven over materieel, personeel, ziekteverzuim, transportbesturing en productieproces. Het is nog niet duidelijk of de punctualiteitsdoelstelling van 80% voor 2001 wordt gehaald. Het zal erom spannen. Men zit momenteel tussen de 79 en de 80,5%. Dit wordt overigens niet per maand bekeken, maar in 2001 over het hele jaar. Er wordt dus aan het eind van dit jaar bekeken of deze doelstelling is gehaald. Vanaf 2002 wordt het halfjaarlijks bekeken. De Kamer wordt dan elk halfjaar gerapporteerd over de punctualiteit. De minister blijft bij wat zij in oktober heeft gezegd, namelijk dat de punctualiteits-

doelstelling van 80% ononderhandelbaar is. Dat is de bottom line. Een tandje minder is niet goed genoeg. Over de systematiek hoe de uitkomst in januari moet worden beoordeeld, zijn partijen het eens. Oorzaak en gevolg, bijvoorbeeld van bepaalde verstoringen, ongevallen en zelfmoorden worden toegerekend. Dit wordt bijgehouden via een geobjectiverd registratiesysteem. Als de doelstelling niet is gehaald, dan stapt de minister naar de raad van commissarissen, want dat is haar aanspreekpunt. Niet alleen de punctualiteit wordt aan het eind van het jaar gecheckt. Ook de andere zaken die in het verbeterplan staan, bijvoorbeeld het aantal stations dat is aangedaan, klantvriendelijkheid en klanttevredenheid, worden bekeken. In januari wordt de balans opgemaakt. Als die negatief uitpakt, dan heeft dat grote gevolgen. De minister is dan onverbiddelijk. De Kamer wordt dan direct geïnformeerd.

Al is de intensiteit van de problematiek heftig, er wordt hard aan verbeteringen gewerkt. Er is voor circa 3 mld gulden aan materieel besteld, maar er is een lange wachtlijst voor het afleveren van nieuw materieel. Daar heb je mee te maken. Er wordt personeel geworven, er lopen opleidingen, maar het duurt twee jaar voordat iemand machinist is. Ook het gedoe met de collectieven is niet van vandaag op morgen geregeld. Is er iets dat sneller kan worden geregeld, dan gebeurt dat. In de concessievoorwaarden, zoals die straks aan de orde komen, worden in dat kader ook opwaarts bijgestelde bandbreedtes aangegeven.

Voor 2002 is het belangrijk de wetgeving zo snel mogelijk te behandelen, in ieder geval voor de zomer. Dan kan er ook over de concessie en de concessievoorwaarden worden gesproken. Is er eenmaal sprake van een publiekrechtelijke regeling met een concessie en concessievoorwaarden, dan staat de minister veel sterker. Zover is het echter nog niet. Daarom lijkt het haar verstandig de looptijd van het huidige overgangscontract, met daarin het verbeterplan, met ingang van 1 januari – anders is er geen contract meer; dan staat zij met lege handen – voor een halfjaar te verlengen, dus tot 1 juli 2002. Het verbeterplan moet daar deel van uitmaken, want anders kan dat ertoe leiden dat de dynamiek wederom de verkeerde kant uitgaat. Dat kan worden beoordeeld aan de hand van het verbeterplan. Na 1 juli, als de wetgeving is afgerond, kan men wellicht verder met de concessie. De verlenging van het overgangscontract belemmert het eventuele opereren van de minister in de richting van de raad van commissarissen en vervolgens naar de directie op geen enkele manier. Het verlengen van het contract met een maand is niet zinvol. Het niet behalen van de afgesproken prestaties leidt namelijk niet tot een andere situatie. De bottom line gaat toch omhoog.

Voor een managementaanbesteding is een wettelijke basis nodig – die maakt deel uit van het wetgevingsproces – maar daar kun je veel meer in regelen. De minister zal de kwestie van de prestatiebeloning op de NS-aandeelhoudersvergadering aan de orde stellen. De eventuele boete met betrekking tot de punctualiteit speelt pas in 2003, want er is bij het overgangscontract van 2000 van uitgegaan dat de NS drie jaar nodig zouden hebben voor het realiseren van de diverse percentages. De gerechtelijke uitspraak naar aanleiding van de juridische procedure over de eventuele boete als gevolg van de staking wordt pas verwacht in april, mei 2002.

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

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