
Aan de orde is het **debat** naar aanleiding van een algemeen overleg op 9 februari 2010 over **het spoor**.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Voorzitter. Tijdens het AO over het spoor heeft minister Eurlings wel een keer of vijf – het zou nog vaker kunnen zijn – de loftrumpet gestoken over NS-directeur Meerstad, omdat die zo "chic" was om zijn eventuele bonus voor prestaties over het jaar 2010 over te maken aan Haïti. Daar kan natuurlijk geen geld genoeg naartoe; dat is het discussiepunt ook niet. Hoe vaker de minister hem echter bewierookte, hoe meer ik daarvan de buik een beetje vol kreeg. Een beloningssysteem waarbij dikke bonussen kunnen worden uitgedeeld terwijl honderdduizenden treinreizigers om verwijtbare redenen letterlijk dagenlang in de kou hebben gestaan, deugt gewoon niet. NS en ProRail hebben geblied, hebben dat zelf toegegeven en hebben zelfs hun excuses aangeboden. Daarbij horen geen bonussen. Dat snapt iedereen. Daarom wil ik de volgende motie indienen.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de Nederlandse Spoorwegen en ProRail in december 2009 een dusdanige wanprestatie hebben geleverd dat de directeuren zich genoodzaakt zagen, zich publiekelijk te verontschuldigen;

constaterende dat het desalniettemin nog steeds niet uitgesloten is dat de topmannen een bonus ontvangen voor de prestaties van NS en ProRail over het hele jaar 2009;

overwegende dat het de president-directeur van NS uiteraard geheel vrij staat, geld aan een goed doel te schenken, maar dat een dergelijke persoonlijke afweging geen rol dient te spelen bij de politieke beoordeling van een beloningssystematiek;

verzoekt de regering, de raden van commissarissen van NS en ProRail de opdracht te geven de beloningssystematiek zo aan te passen dat er nooit een bonus uitgekeerd wordt aan directieleden als er gedurende een kalenderjaar meer dan een dag om aan NS of ProRail verwijtbare redenen een negatief reisadvies heeft gegolden,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door de leden Van Gent, Samsom en Roemer. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 213 (29984).

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Ik heb twee vragen aan mevrouw Van Gent. Moet die bonus eigenlijk niet hoger worden als hij toch aan Haïti wordt geschonken? Het gaat mij natuurlijk eigenlijk om het dictum van de motie.

Daarin wordt rigide gesteld dat er bij meer dan één dag nooit een bonus mag worden uitgekeerd als er sprake is van een verwijtbare reden. Heeft mevrouw Van Gent een beeld van wat verwijtbaar is? Hoe moeten we dat vormgeven?

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Zou de bonus hoger moeten zijn zodat er nog meer aan Haïti geschonken kan worden? Ik denk dat dit een cynisch grapje was op de vroege ochtend. Ten eerste praat je er niet over als je iets weggeeft; daar zwijg je gewoon over. Zo ben ik opgevoed. Ten tweede heeft deze meneer een dusdanig salaris dat hij de afweging kan maken om iets meer over te maken. Dit lijkt mij dus niet zo heel relevant.

Volgens mij zijn er voor de afweging wel protocollen. Er was in december bij NS en ProRail sprake van verwijtbare redenen; daar waren we het allemaal over eens. Men had zich onvoldoende voorbereid op de ernstige weersomstandigheden. Volgens mij is dat op die manier heel goed te checken.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Ik denk dat het niet goed te checken is. Wij vonden het verwijtbaar, maar de vraag is of het ook verwijtbaar was binnen de regels die de regering voor ProRail heeft vastgelegd in welk protocol dan ook. Ik vraag mevrouw Van Gent dus nogmaals hoe zij dit wil kwantificeren.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Het lijkt me een goed idee om, ook na het debat dat wij in het algemeen overleg hebben gevoerd, deze motie gewoon aan te nemen. Vervolgens kunnen wij die heel precies uitwerken, ook gerelateerd aan de protocollen zoals die nu al gehanteerd worden. Daar komen wij dan best wel uit, want waar een wil is, is een weg.

De heer **Eski** (CDA): Voorzitter. Wij hebben vorige week een brief gevraagd aan de minister over een knelpunt bij een spoorwegovergang in Didam. Wij hebben hem gevraagd maandag voor twaalf uur te reageren, maar wij hebben de brief niet ontvangen. Daarom willen wij een motie indienen.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat reeds in 1995 afspraken zijn gemaakt tussen (de rechtsvoorganger van) ProRail en de gemeente Montferland over de vervanging van een overweg in Didam;

overwegende dat ProRail op basis van een nieuw beleidskader inmiddels niet meer meewerkt aan het destijds overeengekomen voorstel;

overwegende dat de door ProRail voorgestelde oplossing een factor 10 duurder is dan de eerder overeengekomen overweg en, in tegenstelling tot die eerdere overweg, niet kan worden opgebracht door de gemeente;

Eski

van mening dat het oorspronkelijke voorstel dat de gemeente nog steeds wil uitvoeren, een verbetering van de veiligheid ten opzichte van de huidige situatie inhoudt;

verzoekt de regering, aan ProRail opdracht te geven mee te werken aan de vervanging van de overweg bij Didam volgens het oorspronkelijke ontwerp,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door het lid Eski. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 214 (29984).

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Hier wordt al heel lang over gesproken. De heer Eski maakt zich terecht zorgen. Die zorgen deel ik. Zou je echter toch niet eerder de bal bij ProRail moeten neerleggen, zodat zij het probleem dat ze zelf veroorzaken, ook zelf oplossen?

De heer **Eski** (CDA): Of de minister een overleg wil voeren, is natuurlijk aan hem. De heer Cramer geeft echter terecht aan dat de discussie al tien of vijftien jaar duurt. Ik vraag de minister om met een oplossing te komen.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Is de oplossing er niet veeleer in gelegen dat ProRail zijn werk moet doen? ProRail werpt opnieuw een blokkade op. Waarom moeten wij nu de minister vragen als arbiter? Waarom moet ProRail het niet gewoon zelf oplossen?

De heer **Eski** (CDA): Ik heb in ieder geval te maken met de minister en de discussie speelt al tien of vijftien jaar. De inwoners van Didam hebben in ieder geval behoefte aan duidelijkheid. Het gaat om de veiligheid van de spoorwegovergang. Ik wil de minister vragen om dit aan te pakken en een oplossing en duidelijkheid aan de bewoners van Didam te bieden.

De heer **Aptroot** (VVD): Voorzitter. Tijdens het debat over ProRail, NS en het winterweer heb ik de bonussituatie al aan de orde gesteld. Ik heb me net als collega's geërgerd aan het feit dat direct na het debat de minister met verklaringen kwam over een bonus die aan het goede doel werd geschonken. Het gaat ons er niet om wat er met die bonus wordt gedaan, maar om het feit dat die bonus er helemaal niet hoort te zijn. Het is jammer dat wij kennelijk toch twee verschillende moties hebben, maar ik zou het iets breder willen stellen dan in de eerder ingediende motie het geval is. Ik zal mijn motie nu voorlezen.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat de bestuurders van de overheidsbedrijven Nederlandse Spoorwegen en ProRail alleen voor een

bonus in aanmerking zouden moeten komen als de bedrijven gedurende het hele jaar goed presteren;

overwegende dat de prestaties van de bedrijven goed meetbaar zijn op onder andere veiligheid van trein en spoor, klanttevredenheid, punctualiteit en beschikbaarheid;

constaterende dat ondanks het slecht presteren van deze bedrijven tijdens de laatste weken van 2009, waardoor de treinreizigers sterk gedupeerd zijn, er toch bonussen worden toegekend;

verzoekt de regering, haar invloed als aandeelhouder en opdrachtgever/concessieverlener te gebruiken zodat het toekennen van een bonus slechts mogelijk is als de bedrijven gedurende het hele jaar ten minste goed presteren;

verzoekt de regering, zich er voor in te zetten dat over het jaar 2009 geen bonussen worden toegekend of uitgekeerd;

verzoekt de regering voorts, de Kamer over haar inspanningen en de resultaten te informeren voor 15 april 2010,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door de leden Aptroot en Eski. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 215 (29984).

Dan zijn wij aan het einde gekomen van de eerste termijn van de kant van de Kamer. Als de minister alle motieteksten heeft, kan hij antwoorden.

Minister **Eurlings**: Voorzitter. Er zijn twee onderwerpen aangesneden en drie moties ingediend. Ik ga eerst in op het bonusbeleid. Ik weet dat het altijd goed klinkt als wij bonussen aanpakken en ik begrijp die lijn, maar ik heb te maken met de inhoud en de afspraken die de Kamer in het verleden heeft gesanctioneerd. Zoals de Kamer weet, is er geen sprake van een politieke beoordeling van de beoordelingssystematiek, hoe lekker het ook naar buiten mag klinken als wij net doen of wij dat wel doen. Wij gaan noch over de jaarcijfers noch over de bonus van bestuurders van NS en ProRail. Hierover zijn afspraken gemaakt in de raad van commissarissen, die aan de hand van vooraf vastgestelde targets bepaalt of bestuurders wel of niet een bonus krijgen. Zo is het afgesproken. Noch ik als aandeelhouder van ProRail, noch Wouter Bos als minister van Financiën en dus als aandeelhouder van de NS oefent hierop invloed uit.

Op tal van manieren komt in de bonus van NS het al dan niet halen van publieke targets tot uitdrukking: punctualiteit, gereden treinen, klantoordeel et cetera. Dit betekent dat als het niet goed gaat – het is in het najaar niet goed gegaan – die bonus er niet is of slechts zeer bescheiden zal zijn. Zo zijn de regels en er kunnen veel Haagse woorden aan worden besteed, maar zo is het in het verleden afgesproken, ook met goedkeuring van de Kamerleden die hier staan.

Eurlings

De heer **Aptroot** (VVD): Natuurlijk zijn er regelingen en die zijn met terugwerkende kracht niet zomaar veranderd. Maar de minister zegt in feite: wij hebben er niks mee te maken. Dat kan niet waar zijn. De overheid is wel de aandeelhouder, de enige aandeelhouder van deze twee bedrijven. Aandeelhouders hebben zowel rechtstreeks, op de algemene vergadering van aandeelhouders, als indirect invloed, omdat zij zich kunnen mengen in de benoeming van de raad van commissarissen. Wil de minister duidelijk maken of er wel of geen invloed kan worden uitgeoefend? Als dat niet kan, heeft het ook geen zin om een staatsbedrijf te hebben, dan moet dat direct van de hand worden gedaan. Als de minister zegt dat wij er niet over gaan, waarom zegt hij dan tijdens dit debat niet wat hij direct na het vorige debat wel heeft gezegd, namelijk dat het zo'n mooi gebaar is dat de directeur van NS zijn bonus voor een goed doel weggeeft? Dan moet hij zeggen dat hij er niets mee te maken heeft en moet hij geen publicitair mooie verhalen houden.

Minister **Eurlings**: Wij hebben er wel degelijk iets mee te maken, maar de willekeur en de niet-meetbaarheid van de motie van de heer Aptroot is in de praktijk een probleem. Hij stelt namelijk – daar komt het probleem nadrukkelijk tot uitdrukking – dat een bonus slechts mogelijk is als bedrijven gedurende het hele jaar tenminste goed presteren. Wat is "tenminste" en wat is "goed"? Dit is niet objectief en niet meetbaar. Daarom heeft de raad van commissarissen objectieve criteria: hoe is de punctualiteit en hoe is het klantenoordeel. Dit zijn objectieve criteria die aan het eind van het jaar kunnen worden beoordeeld. Ik heb in het debat gezegd: wil de minister als er één sneeuwdag is geen bonus geven, of als er twee sneeuwdagen zijn of één sneeuwnacht? Hoe kun je dit überhaupt objectief beoordelen? Dat is het dilemma dat ik de Kamer heb geschetst.

Daarbij is het heel simpel. De heer Aptroot stelde dat ik eerder in het debat niet heb gemeld wat de heer Meerstadt van plan was en na het debat wel. De reden daarvoor is heel simpel. De heer Meerstadt zat achter de Kamerleden op een van de groene stoeltjes. Hij heeft het debat gevolgd en hij heeft mij aan het eind van het debat, horende de discussie, gesms't dat hij geen enkele behoefte had aan een bonus over 2009; punt uit. Hij heeft gezegd dat als hij überhaupt een bonus krijgt, hij die direct overmaakt aan Haïti. Hij wil nul bonus, dat heeft hij uit zichzelf gezegd. Ik vind dat een mooi gebaar dat ik heb toegejuicht en dat doe ik hier weer. Dat vind ik de uitstraling van het nemen van publieke verantwoording. Dit vind ik ook van de publieke excuses die zijn gemaakt vanuit NS en ProRail. Hierin gaat iemand als de heer Meerstadt sowieso verder dan de regeling. Ik merk het zelfreinigende vermogen vanuit de NS op, en dat lijkt mij de beste lijn.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Los van de omvang en van de woorden, de minister spreekt over "zelfreinigend vermogen" van de directie. Ik ben blij om te horen dat de directie, de president-directeur van de NS, daar zo over denkt en zo over spreekt. Dat spreekt mij aan.

Toch houd ik een pleidooi voor de motie-Aptroot. Wij spreken hier met degene die als geen ander invloed kan uitoefenen het beleid van de NS en ProRail. Als de minister zegt dat hij de motie niet kan duiden, omdat hij niet precies weet wat ten minste een heel jaar goed presteren is, wordt het wel heel ingewikkeld in dit land.

In de geest van de motie zijn wij het eens wat er moet gebeuren. Is de minister dat met ons eens? Is de motie eigenlijk niet meer en niet minder dan een oproep tot wat de minister in het laatste deel van zijn antwoord aan de heer Aptroot zegt over de maatschappelijke verantwoordelijkheid die alle partijen hebben?

Minister **Eurlings**: Mijn probleem is dat wij heel nadrukkelijk hebben aan te geven wat goed presteren is. Dat staat in de regelingen. Het is heel objectief. Meten is weten, zeg ik altijd. Ik houd daar wel van. Ik houd van zakelijkheid, zelfs in de politiek. Meten is weten. Als men over het jaar goed presteert, heeft men recht op een bonus. Dat is afgesproken. Als men niet goed presteert, heeft men daar geen recht op. Nu wordt toegevoegd dat het wel het hele jaar goed moet gaan. Men kan dus gemiddeld over het jaar niveau wereldklasse scoren, maar als het niet over het gehele jaar goed is, krijgt men niets. Hoe kan dat objectief worden gemaakt, als het een dag fout gaat, als het twee dagen fout gaat en met welke oorzaken? Dat wordt dus een probleem. Daar zit ik mee. Maar goed, ik hoor de Kamer. Als de Kamer de motie aanneemt, zal ik dit signaal van de Kamer doorgeven. Ik ben echter gekant tegen te veel met de waan van de dag mee bewegen. Ik heb er een probleem mee, als er iets gebeurt, dat wij dan inbreken op de regelingen die wij zelf jarenlang gesanctioneerd hebben. Zo is het namelijk wel. Ik hoor de Kamer echter graag. Ik zal de moties op dit punt ontraden. Als de Kamer deze motie aanneemt, zal ik het signaal doorgeven. Ook dan ligt echter de eerste verantwoordelijkheid bij de raad van commissarissen. Het is misschien iets te positief gehoopt, maar ik had het mooi gevonden als er vanuit de Kamer ook eens een positieve reactie was gekomen op een president-directeur die – het debat gehoord hebbende, want hij zat hier de hele tijd – zegt dat hij geen bonus meer wil, dat hij die discussie en formele toestanden niet wil en dat hij het geld direct overmaakt als hij wel wat krijgt. Ik vond dat werkelijk een mooi gebaar. Wij hadden ons hier heel wat boze woorden kunnen besparen. Staat u mij die persoonlijke opvatting toe.

De **voorzitter**: Altijd.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Ik begon ook met het compliment aan de heer Meerstadt.

Minister **Eurlings**: U wel, mijn compliment daarover.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Dank u wel.

Ik heb echter wel een probleem met het antwoord van de minister op mijn vraag. Hij zegt eigenlijk heel afwerend dat hij die boodschap zal doorgeven, als de Kamer hem dat opdraagt. Er ligt inderdaad een opdracht aan de NS en ProRail, een covenant, waaraan men heeft te voldoen. Het gaat ons erom – dat is een debat dat breder wordt gevoerd dan alleen over deze twee bedrijven – dat er een maatschappelijke verantwoordiging bestaat over het krijgen van een bonus terwijl de prestaties niet meevallen. Er is terecht een aantal criteria, maar er is ook nog zoiets als de geest van de regeling. Dat kan de minister toch niet ontkennen?

Minister **Eurlings**: Dat ben ik met de heer Cramer eens. Daarom heb ik het toegejuicht dat men de hand in eigen boezem heeft gestoken en in de geest van de regeling

Eurlings

heeft gezegd dat men geen bonus wil. Vandaag worden de cijfers van de NS bekend. Ik zal de Kamer daarover berichten. NS en ProRail zijn ook niet Oost-Indisch doof en horen dit punt van de Kamer. Het zou dus heel mooi zijn als de uitkomst is dat er geen bonus komt. Dat vind ik de beste manier. Zo zit Nederland in elkaar, het zijn hier geen asociale mensen die dingen doen die niet worden gepruimd. Daarom vond ik het signaal van Bert Meerstadt zo goed.

Ik snap de bredere discussie over bonussen. Ik heb daar zelf ook mijn gevoelens bij. Ik wil er hier echter voor waken dat wij een incident in de brede discussie afreageren op dit concrete punt. Dat zou ik enigszins overshooting vinden. Ik heb eerder in het algemeen overleg gezegd dat de brede bonusdiscussie een terechte discussie is, maar dat die moet worden gevoerd met de bewindspersoon die daarvoor als eerste verantwoordelijk is.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Die brede discussie hoort hier natuurlijk wel thuis. Wij zijn ertegen aangelopen dat het ook na zeer zware omstandigheden en negatieve reisadviezen nog steeds mogelijk is om bonussen uit te keren. Dat is precies het punt waar wij wat aan willen doen. De minister heeft het over zelfreinigend vermogen, over de bezem door de bonussen. Ik denk wel dat het wat opgeschud moet worden. Dat gaat niet met een sms'je: jongens, geweldig dat jullie het naar Haïti hebben overgemaakt, maar kijk er nog eens naar. Het is een serieus punt. Wij vragen de minister om overleg te voeren of het bij dit soort calamiteiten wel goed is dat er bonussen worden uitgekeerd en om de systematiek onder de loep te nemen. Dat is het enige wat er wordt gevraagd. Dat is toch niet te veel gevraagd?

Minister **Eurlings**: Het is allemaal niet te veel gevraagd. De motie van mevrouw Van Gent klinkt zo sympathiek, maar is o zo moeilijk uitvoerbaar. Laat ik de motie bij de horens vatten: verzoekt de regering de raden van commissarissen van NS en ProRail de opdracht te geven de beloningssystematiek zo aan te passen dat er nooit een bonus uitgekeerd wordt aan directieleden als gedurende een kalenderjaar meer dan één dag, om verwijtbare redenen, een negatief reisadvies heeft gegolden. Dat klinkt stevig. Als je heel malicieus gaat denken, zeg je: ook al loopt de boel in het honderd, ik geef gewoon geen negatief reisadvies; laat die mensen maar op het perron staan, ik ben daar gek. Bereiken wij dan ons doel? Dit is de kern: hoe maak je het instrument scherp? Ik vind dat het goed is dat er op grond van objectieve criteria wordt beloond. Ik erger mij rot aan die sneeuwdagen. Ik heb wel gezegd: is het dan een sneeuwdag, twee sneeuwdagen, vijf sneeuwdagen? Ik vind dit wat zuur in de richting van de NS, waar men zegt geen bonussen te willen. Ik had het dan ook een keer mooi gevonden als wij hier een stukje grootsheid hadden gehad en hadden gezegd: dat is een mooi gebaar. Dat vind ik echt. Ik vind dat u de heer Meerstadt hiermee enigszins onrecht doet. Als u de moties aanneemt, zal ik het signaal aan de raad van commissarissen doen horen dat uw Kamer vindt dat er, los van de gemiddelde prestaties, ook een soort indicator wordt gewenst voor "rampdagen" en dat dit zwaarder moet meetellen. Maar dan is het weer aan de raad van commissarissen om te bezien hoe men dat objectief kan

doen. Dat is de ordentelijke weg. Als u de moties aanneemt, zal ik ze op die manier doorspelen. Maar ik blijf u erop wijzen – sorry, maar dat is toch mijn verantwoordelijkheid; ik zit niet alleen in mooie beelden, maar ben ook verantwoordelijk voor de uitvoerbaarheid – dat het niet makkelijk is: een sneeuwdag, twee sneeuwdagen, nu wel een bonus, nu geen bonus. Maar goed, als u de moties aanneemt, zal ik het op die manier doorspelen aan de raden van commissarissen.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): De minister zegt dat, als mijn motie wordt aangenomen, er geen negatief reisadvies meer wordt gegeven en dat men de zaak dan maar in het honderd laat lopen. Als de top van NS en ProRail zo zouden redeneren, zijn ze natuurlijk geen knip voor de neus waard en zitten zij niet op de juiste plek. Deze mensen zijn ervoor ingehuurd dat zaken wel goed verlopen. Zij laten natuurlijk niet duizenden reizigers in de kou staan omdat zij anders hun bonus niet zouden krijgen en niks zouden kunnen overmaken naar Haïti. Ik heb helemaal geen zin in dat soort redeneringen. Het gaat erom dat wij tegen iets zijn aangelopen in de hele bonusstructuur bij NS en ProRail wat volgens de Kamer nog eens heel nauwkeurig onder de loep moet worden genomen. Het zou te gek voor woorden zijn dat mensen een bonus krijgen, als het zo'n puinhoop op het spoor is geweest zoals in de afgelopen maanden. Daar gaat het om en daar wil ik een reactie op. De minister moet er dan niet zo omheen draaien en voor de dertigste keer komen met het gireren van de bonussen naar Haïti, want daar ben ik echt compleet klaar mee.

Minister **Eurlings**: U wel en ik niet. Dat is ons verschil. Ik vind dat u de inspanningen en de insteek van de directie van de Nederlandse Spoorwegen een beetje onrecht doet. Dat is mijn mening.

Ik ben het helemaal niet met u oneens. Ik zeg net dat, als u deze moties aanneemt, ik aan de raad van commissarissen zal zeggen dat het de wens van de Kamer is om naast de gemiddelde prestaties over het jaar ook te kijken naar een indicator voor rampdagen, als ik het zo mag noemen. Ik heb u alleen gezegd – als u uw eigen motie leest, kunt u dat niet ontkennen – dat het soms heel dapper klinkt om dingen uit te spreken, maar dat het objectief niet gemakkelijk hanteerbaar is: wanneer een negatief reisadvies geldt, krijg je geen bonussen meer. Ik heb helemaal niet gezegd dat die directie zo functioneert. Sterker nog, ik heb de directie lof toegewuifd. Het klinkt dapperder dan het in de praktijk kan zijn. Nogmaals: ik heb er vertrouwen in dat de afspraken die gelden, zullen betekenen dat de bonus nu sowieso niet of nauwelijks meer wordt uitgekeerd, dus dat het daarin doorslaat. Ik heb respect voor het feit dat de directie zegt: ook al komt er nog een bonus, wij willen hem niet over 2009! Ik ontraad de moties omdat ik de uitvoerbaarheid ervan nog niet zie, maar mocht de Kamer ze aannemen, dan zal ik naar de raad van commissarissen gaan en aangeven dat de Kamer wenst dat er behalve op algemene prestaties, ook op rampdagen wordt afgerekend, als ik dat zo mag noemen. Het is dan aan de raad van commissarissen om dat ook hanteerbaar invulling te geven. Dat is zijn verantwoordelijkheid en die moet dan ook te objectiveren zijn. Ik begrijp het algemene debat over bonussen, maar dat moet op een ander moment worden gevoerd dan bij dit VAO.

Eurlings

De **voorzitter**: Wij vervallen echt in herhaling. Mijnheer Roemer, ik reken op u als het gaat om nieuwe punten en nieuwe zienswijzen.

De heer **Roemer** (SP): Ik heb een nieuwe vraag.

De **voorzitter**: Een nieuwe vraag is ook goed.

De heer **Roemer** (SP): Deze discussie en deze herhaling over de bonussen maken duidelijk dat wij gewoon van deze walgelijke bonuscultuur af moeten. Als het kabinet daarbij een paar stappen harder zou lopen, dan zou de minister wellicht onze fractie ook tevreden stellen, maar vooralsnog zie ik dat niet. De heer Eurlings heeft een sms'je gekregen van de heer Meerstadt. Heeft hij ook een bericht gekregen van de directie van ProRail?

Minister **Eurlings**: Ik heb in het algemeen overleg al aangegeven dat ik de Kamer nadere informatie zal geven over ProRail op het moment dat daar de cijfers bekend zijn. Ook heb ik u in het algemeen overleg gezegd dat ook ProRail de discussie hoort. Ook ProRail was vertegenwoordigd en zal, naar mijn stellige overtuiging, willen laten merken dat men de maatschappelijke gevoeligheid bezit en zich niet alleen zal houden aan de letter van de bonusafspraken, maar ook naar de geest van de maatschappelijke discussie zal luisteren. Ik heb er dus vertrouwen in. Ik heb al toegezegd dat ik er de Kamer nader over zal berichten.

De heer **Roemer** (SP): Maar dat vroeg ik allemaal niet. Tijdens het debat kreeg u een bericht van de heer Meerstadt, die schreef dat hij geen behoefte had aan een bonus. Mijn simpele vraag was: hebt u een vergelijkbaar sms'je of telefoontje gekregen van de directie van ProRail? Wat mij betreft volstaat u met een ja of een nee.

Minister **Eurlings**: Ik heb noch nee, noch ja gehoord van ProRail. Ik heb u al gezegd dat ik u daarover nader zal berichten.

De heer **Roemer** (SP): Dat is dus gewoon: niets gehoord.

Minister **Eurlings**: Niet nee en niet ja.

De heer **Aptroot** (VVD): Ik wil het nog even hebben over mijn motie, die meeondertekend is door mijn collega de heer Eski. De minister zegt dat het allemaal moeilijk is; wanneer kun je wel en niet een bonus geven? Maar zouden wij het niet eens moeten omdraaien? Het gaat om mensen met zware banen en een grote verantwoordelijkheid. Daar staat ook een fors salaris tegenover. Is het dan zo gek dat wij met elkaar kritisch zijn en zeggen: op zichzelf mag je verwachten dat mensen met deze verantwoordelijkheid en deze salarissen zich het vuur uit de sloffen lopen om het bedrijf goed te laten draaien? Een bonus is een beloning voor bijzonder goed presteren. Wij moeten het daarom niet normaal vinden dat er een bonus wordt uitgekeerd. Het is heel vervelend om het een keer te weigeren, maar wij moeten inderdaad maar eens de cultuur veranderen. Je krijgt al fors betaald voor de zware verantwoordelijkheid en alleen in bijzondere omstandigheden kun je nog een extra krijgen ook. Dat is in feite wat in deze motie wordt gezegd.

Verder zegt de minister dat het lastig is om dat precies vast te leggen. Maar het zijn punten zoals punctualiteit,

beschikbaarheid en klanttevredenheid die je kunt meten. Er is dus in goed overleg met het bedrijf en de raad van commissarissen absoluut wel een checklist te maken, waarbij uiteindelijk de exacte invulling van jaar tot jaar moet gebeuren door de raad van commissarissen.

De **voorzitter**: Het tweede deel van de vraag is net al uitvoerig besproken. Ik wil dus niet dat dit wordt overgedaan. Ik moet ook naar het volgende debat.

Minister **Eurlings**: Wij hebben afspraken gemaakt en hebben formele verantwoordelijkheden. Het probleem dat ik met de motie-Aptroot/Eski heb is dat zij weliswaar dapper klinkt, zo van "wij rammen er eens even doorheen", maar dat het gevraagde moeilijk is om te realiseren. Het is ook wel weer erg hyperig, zo van nu hebben wij weer een mooi puntje te pakken. Mag ik de motie-Aptroot/Eski als volgt lezen? De heer Aptroot erkent de verantwoordelijkheid van de raad van commissarissen en de afspraken zoals die zijn gemaakt, maar hij respecteert het feit dat Bert Meerstadt geen bonus wil over 2009 en roept de minister op om door zijn contacten met ProRail te bevorderen dat zo'n zelfde gebaar zal worden gemaakt. Op die manier heb ik weinig problemen met de motie. Maar als het doel van de motie is om door alle verantwoordelijkheden heen hier even te zeggen hoe het precies moet zijn, dan is de motie niet helemaal realiseerbaar. Ik wil dus graag het gesprek aangaan met de raad van commissarissen, maar de heer Aptroot zal het, naar ik aanneem, toch met mij eens zijn dat je moet redeneren vanuit de gemaakte afspraken.

De **voorzitter**: De discussie is nu uitvoerig gevoerd, mijnheer Aptroot.

De heer **Aptroot** (VVD): Voorzitter. De minister vraagt om een uitleg van de motie.

De **voorzitter**: Legt u de motie dan maar uit.

De heer **Aptroot** (VVD): Ik leg de motie niet zo uit als de minister doet. In de motie wordt niets anders gevraagd dan dat de minister contact zoekt, kijkt of de bonusregeling kan worden aangescherpt en zich inspant om over 2009 een besluit te krijgen en dat terug te koppelen naar de Kamer. Dat is de uitleg van de motie.

Minister **Eurlings**: Dat is helder.

De **voorzitter**: De minister is daar al op ingegaan. Dan nu de motie van de heer Eski.

Minister **Eurlings**: Ik vind de motie van de heer Eski zeer sympathiek, maar ik heb wel een probleem. Ik heb namelijk te maken met veiligheidsadviezen. Veiligheid, ook op het spoor, is iets dat ik als minister in ogenschouw moet nemen. ProRail heeft negatief geadviseerd over deze overgang. De inspectie heeft ook een duidelijk negatief advies gegeven over een nieuwe gelijkvloerse overweg. Dat heeft onder andere te maken met de gewijzigde omstandigheden ten opzichte van 1995. De situatie is nu heel anders dan toen. Dat zit hem niet alleen in ons beleid, hoewel dat behoorlijk veranderd is. In de Kadernota's Railveiligheid 1 en 2 van 1999 en 2004 zijn wij veel meer naar ongelijkvloerse kruisingen gegaan. Het heeft echter ook te maken met de intensiteit

Eurlings

van het wegverkeer. Die is sterk vergroot. Verder is er een nieuw industrieterrein aangelegd, is er een voornemen voor de aanleg van een nieuwe woonwijk en komt er op zeer korte afstand een school. Bovendien zal de nieuwe overweg nog meer verkeer aantrekken over het spoor dan de oude. Daarom zijn de veiligheidsadviezen negatief. Daar moet ik als minister rekening mee houden. De Kamer heeft echter het laatste woord en als zij anders beslist, dan zal ik in die lijn proberen te handelen.

Ik ontraad dus de drie ingediende moties. Ik hoor echter wel wat de Kamer van de moties vindt en zal dan mijn best doen.

De heer **Eski** (CDA): Is de minister van mening dat de huidige situatie veilig genoeg is? Vindt hij dat het zo kan blijven?

Minister **Eurlings**: Het beeld is dat de nieuwe overweg door haar andere ligging meer verkeer zou aantrekken en daarmee is het beeld dat de heer Eski schetst, namelijk dat het nu onveiliger is dan het straks zal zijn, een beeld dat ik niet herken. Ik ken de wens van Didam, maar ik moet rekening houden met de veiligheidsadviezen. De Kamer heeft echter het laatste woord.

De **voorzitter**: Dit is een VAO. Wij moeten dus doen wat de minister zegt en een eigen afweging maken bij de stemming. Ik dank de minister door zijn antwoord.

De beraadslaging wordt gesloten.