

Datum: 4 oktober 2016
Referentie: 20161003
Doorkiesnr: 070 3490921
Betreft: herpositionering van ProRail

Ministerie van Infrastructuur en Milieu
T.a.v. de staatssecretaris,
Mevrouw S. Dijkma
Postbus 20901
2500 EX DEN HAAG

Geachte mevrouw Dijkma,

In uw brief d.d. 29 april 2016 informeerde u de Tweede Kamer over het kabinetsvoornemen dat "ProRail een publieke organisatievorm krijgt, waardoor scherpere aansturing mogelijk is. [...] Op welke wijze dit vorm moet krijgen, wordt nog onderzocht." Het kabinet geeft aan dat voorop staat dat deze wijziging in de governance van ProRail geen afleiding mag zijn voor de primaire operationele taak van ProRail: betrouwbaar en veilig spoorvervoer.

Op precies dat punt heeft op 8 juni 2016 de gehele spoorsector haar zorgen uitgesproken in het rondetafelgesprek, dat hierover door de Tweede Kamer was georganiseerd. Reizigersvervoerders, goederenvervoerders, consumentenorganisaties, verladers, havens en bonden hebben dringend verzocht de opgaande lijn die ProRail is ingeslagen niet te verstoren. In het debat met de Tweede Kamer op 22 juni heeft u aangegeven de zorgen van de gehele spoorsector serieus te nemen, en ons te betrekken bij de verdere verkenning van uw voornemen. Dat consultatie proces is in de afgelopen zomer in gang gezet. De gezamenlijke stakeholders richten zich tot u in het kader van het consultatieproces dat is doorlopen. Onze zorgen zijn niet weggenomen, integendeel. Vandaar dat wij gezamenlijk onze zorgpunten met u willen delen en u middels deze brief willen oproepen om geen overhaaste beslissing te nemen.

Geen zorgvuldig proces

Wij hebben als spoorsector allemaal belang bij een effectief, efficiënt, klantgericht en betrouwbaar beheer van de Nederlandse spoorinfrastructuur. Als er mogelijkheden zijn om daarin verbetering te aan te brengen werken de stakeholders daar graag aan mee. Evenwel zijn de verbeteringen ten opzichte van de huidige situatie gedurende het consultatieproces niet gebleken. Evenmin is een aanleiding of dwingende noodzaak tot het moeten veranderen van de governance gebleken. Daarmee is en blijft onduidelijk welk probleem er nu wordt opgelost. Daarentegen kwam uit het consultatieproces wel naar voren dat een eventuele verandering in de positie van ProRail verregaande gevolgen heeft op onze dagelijkse prestaties. En ook dat de verandering fiscaal gezien tot extra Rijksuitgaven of een sterk verminderde output zal leiden. Zo'n forse ingreep vergt een overtuigende argumentatie met analyse van nut en noodzaak. Het ontbreekt aan een analyse over welke risico's zo'n ingrijpende wijziging voor ons als spoorpartners kent.

Als belangrijkste onderwerpen in onze gesprekken kwamen naar voren:

Operationele effecten

De spoorsector is een van de meest operationeel verweven sectoren. Een ingrijpende wijziging heeft impact op de dagelijkse operatie waarin vervoer, infrabeheer, verkeersleiding, capaciteitsverdeling, verladers en onderhoud nauw samenwerken. De huidige samenwerking is gebaseerd op gelijkwaardigheid en privaatrechtelijke overeenkomsten. U stelt in recente antwoorden op Kamervragen dat uw voornemen een organisatie beoogt die gericht is op de reiziger en verlader. De effecten van een

nieuw samenwerkingsmodel op de operationele prestaties zijn en worden echter niet geanalyseerd of betrokken bij uw afweging. De voor- en nadelen voor de reiziger en verlader worden niet bekeken. Dat vinden wij onverstandig.

Waarom nu?

In alle gesprekken zijn vraagtekens gezet bij het moment. Waarom nu? De gehele sector ziet dat ProRail onder nieuwe leiding verbetering brengt. De haast die het kabinet hiermee heeft kan niet worden onderbouwd. De nieuwe beheerconcessie (2015-2025) van ditzelfde kabinet wordt met uw voornemen vervroegd beëindigd. De spoorwetgeving moet drastisch worden herzien. De effecten die dit heeft op ILT en ACM zijn onvoldoende helder.

Effectief beheer

De vergelijking met het beheer van het Rijkswegennet wordt gemaakt. Wat reeds overeenkomt is dat uw ministerie tot op zeer gedetailleerd niveau betrokken is bij de goedkeuring van investeringen en uitgaven. Het verschil is evenwel dat de beheerder van spoorinfrastructuur zeer nauw betrokken is bij het opstellen en uitvoeren van dienstregelingen en daartoe nauwe contacten onderhoudt met alle gebruikers. Een trein heeft geen stuur, maar wordt bestuurd door de infrastructuur manager. Wij vragen u alvorens een definitief besluit te nemen om de kosten en de baten van de eventuele aanpassing van de ProRail beheerstructuur goed in beeld te brengen en te vergelijken met de huidige situatie, zoals dat gebeurt voor alle investeringen in het spoorstelsel.

Europees juridisch kader

Onlangs is het 4e Spoorpakket ter goedkeuring aan het Europese Parlement voorgelegd. Over de zogenaamde *political pillar* is jarenlang onderhandeld. Nederland ging daarbij altijd uit van een onafhankelijke infrastructuur manager en heeft daarbij weten te realiseren dat het reizigersbedrijf ook in de toekomst kan worden gegund zonder proces van openbare aanbesteding. Dit ligt erg gevoelig. Een eventuele wijziging in de autonomie van de infrastructuur manager is een ingrijpende wijziging en zou zeer wel op bezwaren van de Europese autoriteiten kunnen stuiten. Wij verzoeken u om te onderzoeken of een voorgenomen besluit verenigbaar is met de Europese regelgeving.

Arbeidsvoorwaarden

De arbeidsvoorwaarden en pensioenrechten van ProRail werknemers gaan zeker veranderen. Ons is gemeld dat alleen een publiekrechtelijke ZBO of een agentschap tot de mogelijkheden behoort. De medewerkers gaan daarmee vallen onder de Rijks CAO. Stakeholders hebben te horen gekregen dat daarmee ten minste een eenmalige uitgave van circa 50 miljoen euro gemoeid is. Daarbij zetten de bonden en de OR serieuze twijfels bij de hoogte van dit bedrag – aan veel hogere bedragen voor directe en indirecte personeelskosten wordt gedacht. Over de totale eenmalige en jaarlijkse extra kosten is simpelweg geen cijfer bekend. Ook over de gevolgen op de stabiliteit van het Spoorwegpensioenfonds ontbreekt informatie. De vraag is hoe zonder dat inzicht een afweging kan worden gemaakt. Wij achten het zorgwekkend dat ook zonder dit inzicht het besluit al lijkt te zijn genomen en bevelen aan om alsnog de financiële gevolgen van de gewijzigde arbeidsvoorwaarden te onderzoeken.

Fiscale en financiële zaken

De financiële gevolgen van uw voornemen, voor zowel reizigers, verladers als vervoerders, zijn nog niet duidelijk. ProRail is nu een staatsbedrijf met privaatrechtelijke grondslag. Als ProRail een overheidsorganisatie wordt, wat gebeurt er dan met de gebruiksvergoeding? Wat gebeurt er met andere kosten die ProRail ons in rekening brengt? Een overheidsorganisatie mag geen BTW meer aftrekken,

worden alle kosten die wij betalen 21% duurder? Wat betekent dit voor het treinkaartje? Voor de kosten van goederenvervoer?

Inzicht in fiscale en financiële gevolgen is een absolute vereiste voor een eventuele aanpassing in de organisatievorm van ProRail en daarna voor een goed gemotiveerde en gedragen uitvoering. Desalniettemin lezen wij dat u het overbodig vindt om de Algemene Rekenkamer om advies te vragen. Wij vrezen dan ook voor mogelijke negatieve consequenties.

In het belang van ruim 1 miljoen dagelijkse spoorreizigers, de Nederlandse industrie en de spoorsector doen wij een beroep op u om niet over één nacht ijs te gaan bij de herpositionering van ProRail. We vragen u dan ook vriendelijk om uw reactie op de bovenstaande zorgen, die we met u hebben gedeeld.

Hoogachtend,

Deltalinqs
Bas Janssen



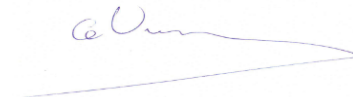
EVO-Fenedex
Joost Sitskoorn



Branche Organisatie Zeehavens


i.o.v.

FMN
Gosse Veenstra



FNV Spoor
Jacqueline Lohle

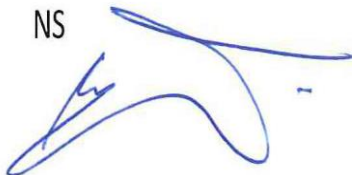


KNV
Ad Toet



Roger van Boxtel

NS



Rover
Arriën Kruyt

