



## Verstoort de goede samenwerking in de spoorsector niet

FNV Spoor wil:

1. Eén integraal spoorbedrijf. Verstoort de goede samenwerking in de spoorsector niet.
2. De sturingsrelatie tussen ministerie en ProRail moet nog in de wet opgenomen worden.
3. Een officieel onderzoek of ProRail als ZBO verenigbaar is met Europese regelgeving.
4. Uitsluitel over hoe de kwestie rond de BTW vergoeding wordt opgelost.
5. Uitsluitel over de risico's als overeenkomsten tussen ProRail en gebruikers voortaan onder publiek recht vallen.
6. Zekerheid dat de cao ProRail, het Spoorwegpensioenfonds en sociale eenheid cao NS onverkort van toepassing blijven op de werknemers van ProRail.

De primaire operationele taak van ProRail is 'betrouwbaar en veilig spoorvervoer'. Op precies dat punt hebben op 8 juni 2016 hebben alle stakeholders in de spoorsector hun zorg uitgesproken in het rondetafelgesprek, dat hierover door de Tweede Kamer was georganiseerd. Reizigersvervoerders, goederenvervoerders, consumentenorganisaties, verladers, havens en bonden waren eensgezind in hun verzoek de opgaande lijn die ProRail is ingeslagen niet te verstoren.

Door ProRail om te vormen tot een ZBO krijgen medewerkers van ProRail de status van ambtenaar en ProRail schuift op naar het Departement. Hierdoor haal je ProRail uit de spoorsector en zal de balans in de sector worden verstoort. ProRail verliest haar onafhankelijkheid. NS zal dit ervaren als dat ProRail op de schoot van het departement zit. ProRail gaat dan met de rug naar het veld staan en met het gezicht naar Den Haag. Net als bij de Fiscus en het UWV is het niet bevorderlijk voor de klantvriendelijkheid en effectiviteit gebleken. Bovendien geeft deze ingreep voeding aan de voor NS en ProRail ongewenste idee dat de stations op termijn onder ProRail worden geplaatst.

### **Gelijkwaardigheid, onderlinge afhankelijkheid en nauwe samenwerking**

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, onderlinge afhankelijkheid en privaatrechtelijke overeenkomsten. De beheerder van spoorinfrastructuur is zeer nauw betrokken bij het opstellen en uitvoeren van dienstregelingen en onderhoud daartoe nauwe contacten met alle gebruikers. Een trein heeft geen stuur, maar wordt bestuurd door de infrastructuur manager. Ook de projecten Hoogfrequent rijden (PHS), nu nog alleen tussen Eindhoven Amsterdam, het in de toekomst spoorboekloos rijden, ERTMS en de HSL is de wederzijds afhankelijkheid met NS groot en is nauwe samenwerking noodzakelijk.

Omvorming tot een ZBO leidt tot een ProRail dat de komende jaren (3-5) in zichzelf gekeerd raakt vanwege die omvorming, grote reorganisaties tot gevolg hebbende en een negatieve impact op alle ontwikkelingen die gaande zijn en verbeteringen mogelijk teniet doen.

### **Stabiele beleidsomgeving**

Voor de meerjarenplannen die ProRail maakt is een stabiele beleidsomgeving noodzakelijk. Door ProRail dichter onder het ministerie te positioneren wordt de bedrijfsvoering nog gevoeliger voor de politieke aandacht. Partijpolitiek blinkt niet uit in het nemen van besluiten waarbij een stabiele omgeving wordt gewaarborgd en dit heeft een negatieve invloed op het bedrijf. Zoals bij de aanleg van de HSL-lijn. Door directe aansturing van de overheid is een dure HSL-lijn gebouwd, die jaren ondermaats werd gebruikt met dure aanleg- en onderhoudskosten en te weinig treinen. Om dit te voorkomen is een stabiel bedrijf met een eigen identiteit en stabiel beleid noodzakelijk.

ProRail heeft de afgelopen jaren een alles behalve stabiele aansturing gehad. In 1996 is het NS-concern, als gevolg van een politiek besluit, opgesplitst. ProRail is gevormd door drie bedrijven: Railinfra beheer, Verkeersleiding en Railned. Dat sommige zaken stroef verlopen is onder meer het gevolg van de rigoureuze scheiding, gedwongen fusie en instabiele beleidsomgeving. In de jaren na de scheiding heeft ProRail haar positie en identiteit moeten zoeken ten opzichte van haar toenmalige moeder, de NS en alle andere stakeholders op het spoor.

Het is nu 2018 en ProRail is nog nooit zo succesvol geweest. Uit het jaarverslag zal blijken dat de punctualiteit nog nooit zo hoog is geweest. Voorkom nu dat de voorgenomen ingreep ProRail uit deze positieve flow haalt en geef de leiding van ProRail de kans om deze opgaande lijn door te trekken.

### **Juridisch kader**

De wet zoals nu voorgesteld is nog niet af. De sturingsrelatie tussen ministerie en ProRail is er nog niet in opgenomen. Terwijl het daarom begonnen was. Dat moet beter in de wet en niet in lagere regelgeving geregeld worden.

Daarnaast is er de zorg over de overgang van privaot- naar publiekrecht bij de omvorming naar een ZBO. Dit zal ertoe leiden dat tegen elk besluit van ProRail onder anderen de vervoerders een bezwaar of beroep ingesteld kan worden. Hoe ziet u dat voor zich bij het vaststellen van de dienstregeling?

### **Europees juridisch kader**

Het 4e Spoorpakket is goedgekeurd door het Europese Parlement. Over de *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. FNV Spoor wil dat er een officieel onderzoek komt naar de verenigbaarheid van het voorgenomen besluit van omvorming van ProRail tot ZBO met Europese regelgeving.

### **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 in rekening brengt? Een overheidsorganisatie mag geen BTW meer aftrekken. Inzicht in fiscale en financiële gevolgen is een absoluut vereiste voor een eventuele aanpassing in de organisatievorm van ProRail en daarna een goed gemotiveerde en gedragen uitvoering. De omvorming gaat in alle scenario's leiden tot hogere kosten. Wij vrezen dan ook dat als gevolg hiervan van de prijzen voor de treintickets stijgen, het goederenvervoer een hogere infraheffing moeten betalen en daardoor minder competitief wordt en dit effect heeft op de werkgelegenheid in de sector.

Wij vragen u alvorens een definitief besluit te nemen om de kosten, de baten en de risico's op de midden en lange termijn 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.

In het belang van vakmensen in de spoorsector doen wij een beroep op u om de herpositionering van ProRail te heroverwegen. We vragen u om uw reactie op de bovenstaande zorgen.

Jacqueline Lohle  
Bestuurder FNV Spoor