

Maatschappij Voor Beter OV
Postbus 11224
1001 GE Amsterdam
info@voorbeterov.nl

Ingestuurd via:

https://www.internetconsultatie.nl/wet_publiekrechtelijke_omvorming_prorail/reageren/
e-mail naar projectsecretaris erwin.grommen@minienm.nl

Betreft: (internet) consultatie omvorming ProRail

I. Inleiding

Hoewel wij geen voorstander zijn van het aangaan van allerlei achterhoedegevechten, beginnen wij onze reactie met het nogmaals benadrukken dat het in het regeerakkoord opgenomen voornemen om ProRail om te vormen tot een ZBO op geen enkele steun van de spoorsector kan rekenen. Ook niet op onze steun. Wij voelen ons met het uitbrengen van deze reactie dus wel enigszins burgemeester in oorlogstijd. Ook in de aanloop tot deze consultatie hebben wij meermalen ons ongenoegen laten blijken. Daarom is er aan onze kant veel waardering omdat desondanks ambtenaren van uw Ministerie steeds met open vizier het contact met ons hebben gezocht en onderhouden. Dit past bij een volwassen omgang tussen politiek, ambtenaren en stakeholders.

II. Is deze structuurwijziging nodig en wenselijk?

Het wetsvoorstel dat thans ter consultatie voorligt zal na deze consultatieronde in al dan niet aangepaste vorm aan de Raad van State worden voorgelegd. Wij hopen dat de Raad van State zich ook zal willen buigen over de vraag of dit wetsvoorstel past binnen de beginselen van behoorlijk bestuur. ProRail heeft onvoldoende de gelegenheid gekregen om binnen de lopende beheerconcessie en de geldende structuur gedurende lange tijd te laten zien wat zij in deze constellatie waard is. En voor zover er al een oordeel over ProRail dient te worden geveld, merken wij op dat de prestaties aanzienlijk zijn verbeterd, terwijl de financiële bijdrage van de overheid fors onder druk staat. Het wetsvoorstel lost dus een probleem op, dat er zo te zien niet is.

We hebben het bij dit wetsvoorstel over de zoveelste structuurverandering in de spoorsector binnen relatief korte tijd. Die veranderingen gaan telkens weer gepaard met onzekerheden voor de medewerkers, met fluctuaties in het personeelsbestand en daardoor met het wegvloeien van onmisbare praktijkervaring. Een volgende verandering moet dus als het enigszins kan vermeden worden. Ons is bovendien niet duidelijk geworden, hoe de aangekondigde verandering -en strakkere aansturing door het Ministerie en de politiek- tot een betere dienstverlening gaat leiden. We hebben niet de indruk dat de daarvoor nodige zeer specialistische technische kennis en vaardigheden bij het Ministerie aanwezig zijn (en zijn van mening dat dat ook niet de rol van het Ministerie zou moeten zijn). Bovendien is deze hele aanpassing helemaal niet nodig om -indien gewenst- tot een betere aansturing door het Ministerie te komen.

De laatste jaren is er onder de leiding van de heer Eringa een frisse wind gaan waaien bij ProRail. ProRail is toegankelijker geworden en is opener voor opbouwende kritiek en suggesties. De aangekondigde verandering straalt uit, dat het Ministerie wenst, dat ProRail beter "in het gareel" gaat lopen. Wij zijn bang dat dit ten koste gaat van de nieuwe openheid, waarmee ProRail naar onze mening juist een goede weg was ingeslagen. We zijn er absoluut van overtuigd, dat ProRail met deze nieuwe openheid het potentieel heeft om verdere verbeteringen door te voeren zonder de in de voorgestelde wet aangekondigde verandering. Sterker nog, als uitvloeisel van het wetsvoorstel valt ProRail straks onder de veel formelere Wet Openbaarheid van Bestuur. Wij vrezen dat dat ten koste kan gaan van de openheid die ProRail nu kan betrachten. Daarnaast zien wij telkens opnieuw dat de overheid de WOB misbruikt om de informatievoorziening naar burgers en belangenorganisatie te traineren. Deze opmerking behelst overigens geen wantrouwen naar de huidige ambtenaren en

bewindspersonen, maar houdt een risico in bij de komst van opvolgers die wellicht qua openheid minder goede intenties hebben.

III. Inhoudelijke opmerkingen

Wij baseren ons commentaar op de Kamerbrief IENW/BSK-2018/214092 d.d. 19 oktober 2018. De precieze formulering van de wettekst zélf is meer voer voor staatsrechtjuristen, en bevindt zich buiten het bereik van de kennis waarover wij als reizigersbelangenorganisatie beschikken.

De brief noemt een heldere rol- en taakverdeling tussen Ministerie en ProRail essentieel. Maar ook in de huidige constellatie is deze rol- en taakverdeling volkomen helder. Dat een bewindspersoon meer grip op ProRail wil, staat los van gesuggereerde onduidelijkheid. Met andere woorden: een wens is wat anders dan een onduidelijkheid. Bovendien kan ProRail ook in de huidige situatie gevraagd en ongevraagd adviseren over de gevolgen van politieke keuzes.

Ook dient er volgens de brief een betere verantwoording te komen voor de rol van ProRail als capaciteitsverdelers. In de huidige situatie doet ProRail die verdeling naar behoren. Open, doelmatig en eerlijk volgens de vastgestelde regels. Het meer naar zich toetrekken van ProRail door het Kabinet is in dit opzicht onwenselijk, aangezien de grootste vervoerder eigendom van de staat is, waarbij onze Minister van Financiën in het Kabinet optreedt als aandeelhouder. Belangenverstrengeling ligt bij de beoogde omvorming van ProRail tot een ZBO dus op de loer.

De Raad van Commissarissen wordt, zo is de bedoeling, vervangen door een Raad van Toezicht, waarvan de leden, naar wij hebben begrepen, worden benoemd door de voor ProRail verantwoordelijke bewindspersoon. Waar de RvC ook de werkgeversrol vervult, zal de RvT dit niet doen. Dat betekent dat directieleden volgens de politieke smaak van bewindspersonen door deze bewindspersonen kunnen worden benoemd of ontslagen. Ook bij botsende karakters wordt de positie van ProRail-directeuren hierdoor ernstig verzwakt. Om goed voor de belangen van het spoor op te kunnen komen, hebben ProRailers een veilige werkomgeving nodig. Dat gaat niet alleen over helmen en aanrijdbeveiliging, maar ook om hun rechtspositie, en dat geldt evenzeer voor de ProRail-top. De directie moet ook in de toekomst dingen kunnen zeggen die de bewindspersoon liever niet wil horen, zonder dat rechtspositionele ellende op de loer ligt.

Voor wat betreft de belofte dat de omvorming tot een ZBO in fiscaal opzicht niet zal leiden tot financieel nadeel voor ProRail en zijn gebruikers, zijn wij -ondanks een openhartige toelichting door uw ambtenaren- niet gerustgesteld. Sinds 2016 wordt door de gehele spoorsector bezorgd gevraagd naar een oplossing voor 'het BTW-probleem'. Hoe wordt voorkomen dat niet alle kosten met 21% stijgen als ProRail straks geen BTW meer mag aftrekken en dus moet doorbelasten? Het eenvoudigweg vastleggen in een regeltje dat ProRail de BTW niet hoeft door te belasten klinkt kinderlijk simpel - en wekt niet de robuuste indruk die reizigers verdienen. De door ons geraadpleegde juristen zetten grote vraagtekens bij de haalbaarheid hiervan. Is het kabinet nog steeds met ons eens dat een stijging van de kosten een absolute dealbreaker is? Laat het kabinet bij het oplossen van deze en andere problemen zorgvuldigheid boven snelheid gaan? Teksten in de Kamerbrief over nadere uitwerking "in de komende periode" en de belastinginspecteur die "uiteindelijk een oordeel zal vellen over de door ProRail in te dienen integrale businesscase" maken duidelijk dat e.e.a. dus bepaald nog niet in kannen en kruiken is. Voordat het wetsvoorstel naar de Raad van State kan, dient naar ons oordeel door de Minister van Financiën groen licht te worden gegeven voor de voorgestelde en aan ons gepresenteerde route om het BTW-probleem op te lossen.

In de brief wordt gesproken over het in lagere regelgeving vastleggen van (wijzigingen van) prestatienormen, zoals de Beheerconcessie die nu ook kent. Wij worden daar graag bij betrokken.

Wij constateren een probleem, dat in de Kamerbrief niet wordt aangestipt. ProRail en ILT zullen naast elkaar staan: beide een ZBO. Dit is het juiste moment om te kijken naar welke bevoegdheden waar thuis horen. Het treinverkeer ondervindt veel hinder van treinen die de in de dienstregeling

afgesproken rijsnelheid niet halen, en daardoor tot verstoringen en vertragingen leiden. Ook ontstaat veel hinder door treinen die door klaarblijkelijk tekortschietend onderhoud onderweg defect raken. Meer dan nu het geval is, zou ProRail bevoegdheden moeten hebben om hiertegen op te treden: dat kan door stelselmatig vertraagde treinen aan de kant te zetten en door vervoerders of treintypes de toegang tot het spoor te ontfeggen.

Amsterdam, 29 november 2018
Maatschappij Voor Beter OV,
Rikus Spithorst,
voorzitter