



De staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat
Mevrouw S. van Veldhoven-van der Meer
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

Bezuidenhoutseweg 12
2594 AV Den Haag
Postbus 19365
2500 CJ Den Haag

T 070 349 09 20
E info@ov-nl.nl
www.ov-nl.nl

Betreft: Internetconsultatie Wetsvoorstel Publiekrechtelijke omvorming ProRail
Datum: 30 november 2018

IBAN
NL26INGB0007264852
BIC INGBNL2A
KvK 64893952
BTW NL8558911786B01

Geachte mevrouw Van Veldhoven,

Op 19 oktober 2018 heeft het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (**lenW**) ten behoeve van de internetconsultatie het wetsvoorstel Publiekrechtelijke omvorming ProRail gepubliceerd (**het Wetsvoorstel**). Middels deze wet wordt ProRail B.V. omgevormd tot een zelfstandig bestuursorgaan (**ZBO**).

OV-NL, de brancheorganisatie van alle openbaarvervoerbedrijven in Nederland, en reizigersvereniging Rover maken graag gebruik van de mogelijkheid om via de internetconsultatie te reageren op het Wetsvoorstel.

In deze reactie worden de volgende onderwerpen belicht:

1. Proces;
2. Wetsvoorstel is onvolledig;
3. Rol- en taakverdeling tussen lenW en ProRail;
4. Enkele belangrijke nader uit te werken punten.

1. Proces: sector niet betrokken

Alvorens inhoudelijk op het Wetsvoorstel in te gaan, willen OV-NL en Rover een opmerking maken over het proces. Het betreft OV-NL en Rover dat zij nu pas, slechts in het kader van een formele internetconsultatie, in de gelegenheid wordt gesteld om te reageren op de uitwerking van het voornemen tot omvorming. Dit terwijl de gezamenlijke spoorsector in haar brief van 4 oktober 2016 al (grote) zorgen uitte ten aanzien van de voorgenomen herpositionering van ProRail. Deze zorgen zagen op onder meer het gevolgde proces, de Europese kaders en de nadelige operationele en financiële effecten. Het was logisch en gewenst geweest om de spoorsector vooraf intensief te betrekken bij de totstandkoming van dit Wetsvoorstel en dit niet pas in het kader van een formele consultatie te doen.

2. Wetsvoorstel is onvolledig

Reizigers waarderen de spoorsector steeds meer. De prestaties zijn goed te noemen. De spoorsector functioneert momenteel naar de tevredenheid van betrokken sectorpartijen. De spoorsector is één van de meest operationeel verweven sectoren. De spoorsector is dan ook gebaat bij een effectief, efficiënt, klantgericht en betrouwbaar beheer van de (hoofdspoorweg)infrastructuur. Het Wetsvoorstel dient dit te faciliteren en daar waar mogelijk het systeem te verbeteren. Deze doelstellingen worden met dit Wetsvoorstel niet bereikt aangezien het Wetsvoorstel op veel punten onvolledig is.

Wat wel al kan worden gezien is dat er in de sector een wijziging zal zijn van een overwegend privaatrechtelijke en gelijkwaardige relatie naar een overwegend bestuursrechtelijke en hiërarchische relatie. Zo is het bijvoorbeeld de vraag welke status de netverklaring, de toegangsovereenkomst en de gebruikersheffingsregeling krijgen en welke rechtsbescherming hiertegen openstaat. Dit wordt niet duidelijk op basis van het Wetsvoorstel. Wat wel duidelijk is, is dat de verhouding tussen ProRail en de sector ingrijpend zal wijzigen, in tegenstelling tot hetgeen lenW in de memorie van toelichting opmerkt. Het Wetsvoorstel gaat hier – ten onrechte – aan voorbij. Of en welke effecten dit voor de reiziger zal hebben is onduidelijk.

OV-NL en Rover constateren dat het Wetsvoorstel primair focust op de relatie tussen ProRail als ZBO en lenW en dat een groot aantal onderwerpen die voor de spoorsector van evident belang zijn nog moeten worden onderzocht of pas later worden uitgewerkt in lagere wetgeving. Wat betreft deze lagere regelgeving valt op dat dat niet is gekozen voor een algemene maatregel van bestuur met voorhang waarover de Tweede Kamer zich kan uitspreken. Het is bepaald opvallend dat bij een dergelijk belangrijk onderwerp met nog zoveel openstaande, essentiële punten aan de Tweede Kamer geen rol meer wordt toebedeeld.

Het Wetsvoorstel verwijst op ten minste dertien (!) plaatsen naar nog onbekende ministeriële regelingen waarin regels worden of kunnen worden gesteld aan de taakuitoefening door ProRail, het toezicht hierop, informatieverplichtingen en zo meer. Dit betreft onder andere de uitwerking van de fiscale gevolgen in verband met de BTW, de wijze van capaciteitsverdeling, de wettelijke inrichting van de diensten en dienstvoorzieningen, de wettelijke taken van ProRail als ZBO, werken voor derden, het meerjarenplan en het toezicht op de beheerder. De relatie met de spoorsector is daarnaast onderbelicht in het Wetsvoorstel. Dit alles zorgt ervoor dat OV-NL en Rover grote zorgen hebben over de mogelijk nadelige effecten op de spoorsector.

OV-NL en Rover roepen lenW dan ook op de spoorsector nadrukkelijk te betrekken bij het vervolg om te voorkomen dat als gevolg van de omvorming de spoorsector stagneert.

3. Rol- en taakverdeling tussen IenW en ProRail

Het Wetsvoorstel richt zich primair op de relatie tussen ProRail als ZBO en IenW. Een heldere rol- en taakverdeling tussen I&W en ProRail is essentieel, niet alleen voor een goede uitvoering voor de taken op het spoor, maar ook om spoorwegondernemingen, reizigers en andere partijen op een transparante manier zekerheden te bieden. Daarnaast wordt een heldere rol- en taakverdeling binnen het ministerie in toenemende mate belangrijk. Een zwaarwegende zekerheid voor spoorwegondernemingen is bijvoorbeeld dat het ministerie de verschillende rollen die zij in de spoorbranche vervult, strikt weet te scheiden teneinde belangenverstrengeling te voorkomen. De aansturingmogelijkheden van ProRail vanuit I&W worden door de beoogde omvorming aanzienlijk versterkt ten opzichte van de aansturing louter via de beheerconcessie en de subsidie- en aandeelhoudersrelatie.

In het Wetsvoorstel worden de taken van ProRail min of meer uitgewerkt (artikel 8 en verder Wetsvoorstel). De rol en taak van de minister zijn evenwel onbeschreven gebleven. Het enige wetsartikel waarin de taak voor de minister was samengevat (artikel 5 Spoorwegwet: "Onze minister draagt zorg voor de aanleg en het beheer van hoofdspoorweginfrastructuur.") wordt geschrapt. Hiervoor is niets in de plaats gekomen. Dit betekent dat een belangrijk referentiepunt, een norm voor wat de minister al dan niet vermag, komt te vervallen. Dit is niet alleen een gemis, maar ook een niet goed te begrijpen keuze. Het gemis aan een in de Spoorwegwet vastgelegde referentietaken en -rol is des te groter omdat de minister op brede schaal allerlei taken en bevoegdheden van zichzelf en het beoogde bestuursorgaan in een reeks van ministeriële regelingen kan of zal onderbrengen om de klaarblijkelijk gewenste aansturingstaak nader vorm te geven.

IenW bedeeft ProRail in haar hoedanigheid als ZBO met een grote verscheidenheid aan taken: adviseur van IenW, bestuursorgaan met taken en toezichthoudende functies, civiele contractspartij.

De rol van bestuursorgaan impliceert ook de toepasselijkheid van de Awb, inclusief de eisen rondom motivering, bezwaar en beroep etc., hetgeen een goede samenwerking tussen spoorbeheerder en spoorgebruikers in de weg kan zitten, kan bemoeilijken of kan bureaucratiseren. Uiteraard moet ook een effectieve rechtsbescherming gewaarborgd blijven.

Tenslotte vragen OV-NL en Rover hoe de rol van ACM als toezichthouder ten aanzien van handelingen die ProRail verricht uit hoofde van haar publiek(rechtelijk)e taken, zoals de capaciteitsverdeling (zoals vastgelegd in Richtlijn 2012/34/EU), eruit zal gaan zien. Hoe zien de bevoegdheden van ACM eruit waar het gaat om besluiten van ProRail? En hoe verhouden de publiekrechtelijke verplichtingen die voor ProRail zouden gaan gelden zich met de toezichtstaak van ACM, die daarboven zouden moeten prevaleren? Het wetsvoorstel maakt dit onvoldoende duidelijk.

ProRail krijgt daarnaast een wettelijke adviestaak zonder dat duidelijk is wat de status is van een (ongevraagd) advies en hoe dat tot stand komt. Dat ProRail zo een adviestaak krijgt, is op zichzelf logisch en maakt voor derden, zoals marktpartijen, inzichtelijk wat haar visie op een dossier is, bezien vanuit de technische expertise van ProRail als spoorbeheerder. Wij gaan er vanuit dat deze adviestaak bedoeld is om de onafhankelijkheid van de beheerder tegenover de politiek of minister te verzekeren. Tegelijkertijd is onduidelijk wat de status van dit advies is en of het ministerie, bijvoorbeeld, verplicht is om dat op te volgen of het ten minste gemotiveerd te weerleggen, als zij het advies (gedeeltelijk) niet opvolgt. OV-NL en Rover zijn van mening dat dit wel het geval zou moeten zijn, zodat de belangenafweging van technische deskundigheid en afwegingen tegenover politieke of beleidsmatige wensen zo transparant mogelijk wordt weergegeven.

Een soortgelijke mogelijkheid tot inspraak of advies op beleid door de spoorsector is daarentegen niet opgenomen in het wetsvoorstel. OV-NL en Rover bepleiten dat voor een integrale en transparante weging van alle betrokken belangen, inclusief die van spoorgebruikers en reizigers, dit adviesrecht alsnog ingevoegd wordt op dezelfde wijze, als hiervoor beschreven.

OV-NL en Rover betwijfelen daarom of dit wetsvoorstel de verlangde helderheid over taken en rollen zal gaan bieden. Zeker nu diverse essentiële taken (capaciteitsverdeling en opleggen gebruiksheffing) niet expliciet zijn toebedeeld (anders dan dat zij volgen uit Europese regelgeving) en bij ministeriële regeling andere taken aan ProRail toebedeeld kunnen worden. Hierdoor dreigt een onduidelijke, niet-transparante en niet-werkbare situatie te ontstaan.

OV-NL en Rover roepen lenW op zorg te dragen voor de toezegging dat er een duidelijke verdeling van verantwoordelijkheden en taken tussen lenW en ProRail komt.

4. Enkele belangrijke nader uit te werken punten

Als belangrijkste nog nader uit te werken punten noemen OV-NL en Rover de volgende:

BTW-problematiek

lenW heeft meermaals toegezegd dat de omvorming niet zal leiden tot hogere kosten voor derden. Dat klinkt hoopgevend maar zowel in deze brief als de memorie van toelichting worden hieromtrent nog de nodige slagen om de arm gehouden.

In de oplegbrief van de staatssecretaris bij het Wetsvoorstel wordt gemeld dat "de omvorming niet [zal] leiden tot hogere kosten voor derden." Hierop volgt een toelichting die de stelling echter niet adstrueert. Integendeel, de toelichting geeft nogal wat redenen tot ongerustheid. Er wordt lagere regelgeving aangekondigd waarin de Staatssecretaris "zal vastleggen dat ProRail niet aftrekbare btw niet in de gebruiksvergoeding mag doorberekenen." Bij ontstentenis van die lagere regelgeving valt niet te beoordelen hoe waterdicht dit zal zijn. Duidelijk is echter dat de oplossing nog niet volledig is uitgedacht, want de "komende periode wordt deze oplossing gedetailleerder uitgewerkt." En: "lenW en Financiën hebbende gezamenlijke

inzet om de budgettaire verwerking van de omvorming zo neutraal mogelijk vorm te geven." Ambtelijke termen als "inzet" en "zo neutraal mogelijk" geven niet de broodnodige zekerheid voor spoorwegondernemingen dat de kwestie daadwerkelijk budgetneutraal geregeld zal worden. Voor zover ons bekend, loopt deze discussie al sinds 2016 en is zij sindsdien niet opgelost. Ook de belastinginspecteur zal nog een onafhankelijk oordeel moeten vellen. Pas dan worden de fiscale effecten inzichtelijk en kunnen definitieve besluiten worden genomen. OV-NL en Rover bepleiten dan ook om eerst dat oordeel van de belastinginspecteur op te halen.

Hierbij spelen ook overgangsvraagstukken. In welke mate zal eerder afgetrokken BTW alsnog moeten worden terugbetaald? Het ontbreekt ook aan inzicht in de overdrachtsbelasting: als ProRail gebruik heeft gemaakt van vrijstellingen over de afgelopen jaren, is de vraag in hoeverre dat alsnog tot een terugbetaling zal moeten leiden.

Onduidelijk is hoe omgegaan zal worden met zogenoemde "kosten derden", infra-investeringen en onderhoud dat ProRail pleegt in opdracht van bijvoorbeeld provincies ten behoeve van regionaal vervoer. Als die kosten voortaan btw-belast zijn, stijgen de nettokosten voor de provincies met 21%.

De financiële gevolgen gaan mogelijk nog wat verder: doordat ProRail zich omvormt, ontstaat ook een nieuwe contractuele relatie. Het gevolg daarvan kan zijn dat vele contracten moeten worden opgebroken; dat zal door sommige partijen worden gezien als een aanleiding tot heronderhandeling. ProRail is daarin de onderliggende partij, die afhankelijk is van de medewerking van die derde partijen. Als zij de heronderhandeling gebruiken om een hogere kostprijs / vergoeding te bedingen, heeft ProRail geen andere keuze dan acceptatie en stijgen de kosten dus. Onduidelijk is hoe lenW hiermee omgaat. Dit vraagstuk lijkt nog niet verkend.

Zoals ook in de brief van 4 oktober 2016 is opgemerkt, is inzicht in de fiscale en financiële gevolgen een absoluut vereiste voor de omvorming. De sector moet weten wat de omvorming van ProRail haar al dan niet gaat kosten. Kosten voor de sector betreffen immers middelen die niet ten behoeve van de reiziger kunnen worden geïnvesteerd.

OV-NL en Rover roepen lenW op om hier op zeer korte termijn duidelijkheid over te verschaffen.

Daarnaast roepen OV-NL en Rover lenW ertoe op om een onafhankelijke toets te laten uitvoeren naar de financiële en juridische risico's die zich opdoen in de sfeer van ongeoorloofde staatsteun (bij voorkeur door een definitief advies van de EC te halen) en financieel solide garanties te treffen voor zowel regionale opdrachtgevers als concessiehouders voor het geval, de risico's die "op voorhand" niet op bezwaar stuiten, zich later toch manifesteren. Het gaat hier om mogelijke staatssteun. Om er zeker van te zijn dat de beoogde oplossingsrichting in lijn is met EU-verplichtingen, is er meer nodig dan "op voorhand geen bezwaar": het vraagt om grondig onderzoek, resulterend in een "definitief geen bezwaar" vanuit de Europese Commissie. Hiermee zou lenW gestalte geven aan de noodzakelijke en bestendige zekerheid die haar belofte inroept, dat de kosten voor vervoerders, verladers, concessieverleners en reizigers niet zullen toenemen als gevolg van de omvorming naar ZBO.

Borging van onafhankelijke taakuitoefening, waaronder capaciteitstoedeling

Het Europeesrechtelijke stelsel verlangt onafhankelijkheid van de infrastructuurbeheerder met betrekking tot essentiële functies zoals capaciteitstoedeling. De lidstaat kan regels opstellen, maar moet de onafhankelijke toedeling door de beheerder mogelijk maken en respecteren. Artikel 7bis lid 1 Richtlijn 2016/2370/EU bepaalt: "Delidstatenzorgenervoordat, wat de essentiële functies betreft, de infrastructuurbeheerder, binnen de perken van artikel 4, lid 2, en de artikelen 29 en 39, onafhankelijk is qua organisatie en besluitvorming."

De met de omvorming van ProRail toenemende aansturingsmogelijkheden van de minister van I&W in samenhang met de verschillende petten die deze minister draagt (zie hiervoor), maakt het noodzakelijk dat expliciet is vastgelegd dat de minister zich onder geen beding kan bemoeien met of invloed kan uitoefenen op de taakuitoefening van ProRail met betrekking tot de essentiële functies. Die functies betreffen de besluitvorming door ProRail inzake de toewijzing van treinpaden, met inbegrip van de omschrijving en de beoordeling van de beschikbaarheid en de toewijzing van individuele treinpaden, en besluitvorming inzake infrastructuurheffingen, met inbegrip van de vaststelling en inning van die heffingen, overeenkomstig het door de lidstaten vastgestelde heffingskader en kader voor capaciteitstoewijzing. Het Wetsvoorstel zou op dit punt bovendien versterkt kunnen worden door de verplichting op te nemen voor ProRail, dat zij haar standpunten zelfstandig bepaalt en ook als zodanig zelfstandig transparant maakt richting belanghebbende partijen, bijvoorbeeld door publicatie daarvan in lijn met Europese regelgeving.

De in artikel 11 van het Wetsvoorstel opgenomen afwijkingen van de Kaderwet zelfstandige bestuursorganen bieden naar de mening van OV-NL en Rover onvoldoende bescherming. Dit leidt tot het volgende:

Ten eerste is het wenselijk om het begrip 'essentiële functies van de infrastructuurbeheerder' in de Spoorwegwet te definiëren conform artikel 3 sub 2 septies Richtlijn 2016/2370/EU. Deze definitie ontbreekt in de Spoorwegwet, terwijl 'essentiële functies' wel als term gebruikt wordt. De richtlijn-definitie luidt: "essentiële functies van het infrastructuurbeheer: besluitvorming inzake toewijzing van treinpaden, met inbegrip van de omschrijving en de beoordeling van de beschikbaarheid en de toewijzing van individuele treinpaden, en besluitvorming inzake infrastructuurheffingen, met inbegrip van de vaststelling en inning van die heffingen, overeenkomstig het uit hoofde van respectievelijk artikel 29 en artikel 39 door de lidstaten vastgestelde heffingskader en kader voor capaciteitstoewijzing." De definitie verzekert dat in Nederland niet iets anders, of iets meer dan wel juist minder onder 'essentiële functies' wordt verstaan dan in de Europeesrechtelijke context.

Ten tweede dient de bevoegdheid en / of invloed uitoefening van onze minister ten aanzien van deze functies veel nadrukkelijker te worden uitgesloten dan thans in het Wetsvoorstel geschiedt.

De zekerheid dat de minister haar gezag en invloed niet aanwendt met betrekking tot de essentiële functies is onvoldoende gewaarborgd door, zoals nu in het Wetsvoorstel gebeurt, slechts te bepalen dat de minister (kort gezegd) de

'gebruiksvergoeding' niet behoeft (sic!) goed te keuren (artikel 11 lid 2 Wetsvoorstel), dat de minister "geen beleidsregels kan vaststellen over de taakuitoefening van de essentiële functies van de beheerder" (artikel 11 lid 3 Wetsvoorstel) en door te regelen dat de minister "besluiten die de uitoefening van essentiële functies betreffen, niet [kan] vernietigen" (artikel 11 lid 4 Wetsvoorstel).

Naast deze afwijkingen van de Kaderwet ZBO zou ten minste vastgelegd moeten worden dat de minister zich, los van het vastgestelde kader voor capaciteitstoewijzing, te allen tijde onthoudt van aanwending van enige invloed of bemoeienis met de (potentiële) verdeling van infrastructuurcapaciteit, met de besluitvorming daaromtrent door ProRail en met de uiteindelijk door ProRail genomen besluiten dienaangaande. Dit laat onverlet het bepaalde in artikel 47 lid 4 Richtlijn 2012/34/EU dat bepaalt dat bij de (toepassing van de) prioriteitscriteria ook rekening moet worden gehouden met het maatschappelijke belang van een dienst in vergelijking met andere diensten. Als onderdeel van het kader voor capaciteitstoewijzing kan de minister daarom bepalen dat bepaalde diensten voorrang krijgen bij de capaciteitsverdeling. Omdat passagiersdiensten op grond van een openbaarvervoerconcessie van groot maatschappelijk belang zijn, geldt vanzelfsprekend dat capaciteitsverdeling steeds moet plaatsvinden met inachtneming van de Europese en nationale voorschriften, waaronder dus in ieder geval het bepaalde in artikel 47 lid 4 Richtlijn 2012/34/EU.

Ook met betrekking tot de andere essentiële functie - de besluitvorming omtrent de infraheffingen - geldt dat de minister zich moet onthouden van beïnvloeding.

Vastgelegd zou bovendien moeten worden dat ProRail deze functies op transparante en niet- discriminerende wijze uitoefent en dat de minister borgt, dat personen die belast zijn met het nemen van beslissingen over die essentiële functies niet door een belangenconflict kunnen zijn aangetast.¹

OV-NL en Rover constateren dat het huidige Wetsvoorstel onvoldoende zekerheid biedt dat ProRail na de omvorming op onafhankelijke wijze haar essentiële functies zal kunnen blijven vervullen. Om de juiste garanties te bieden is het noodzakelijk dat het begrip essentiële functies gedefinieerd wordt in de Spoorwegwet, dat in eenduidige bewoordingen wordt vastgelegd dat elke invloeduitoefening, hoe ook vormgegeven, door de minister op deze functie-uitoefening te allen tijde voorkomen zal zijn en dat personen belast met het nemen van beslissingen omtrent essentiële functies vrij zijn van elke mogelijke belangenverstremming.

OV-NL en Rover vinden het wel een goede zaak dat de sector (en de Tweede Kamer) zal worden betrokken bij het besluitvormingstraject over de capaciteitsverdeling, zoals door IenW is toegezegd. Gelet op het feit dat de beschikbare capaciteit meer en meer

¹ Vlg. bijvoorbeeld de tekst van artikel 7 RL 2016/2370/EU: "De lidstaten zorgen ervoor dat de functies verkeersbeheer en onderhoudsplanning op transparante en niet- discriminerende wijze worden uitgeoefend en dat de personen die belast zijn met het nemen van beslissingen over die functies niet door een belangenconflict zijn aangetast."

onder druk komt te staan, is het essentieel niet te snel en te rigoureus te gaan tornen aan het huidige model.

Relatie tot spoorwegondernemingen

De Beheerconcessie en de daarmee samenhangende jaarlijkse Beheerplannen verdwijnen als gevolg van het Wetsvoorstel. Hier komen echter geen advies- en/of consultatierechten voor de sector, bijvoorbeeld op het meerjarenplan, voor in de plaats. Dit geldt ook voor de goed functionerende samenwerkingsverplichtingen uit de Beheerconcessie. Aldus ontstaat een wezenlijke verslechtering door de omvorming van ProRail, ten opzichte van de huidige situatie van vandaag en ziet de sector zich gesteld voor een situatie waarin het ministerie alle sturing kan uitoefenen en de van ProRail afhankelijke sectorpartijen geen enkele. De vervangende wettelijke samenwerkingsplicht is zó vaag en zó algemeen geformuleerd dat deze geen enkele zekerheid biedt, terwijl voor een goed functioneren van de spoorsector samenwerking essentieel is.

OV-NL en Rover roepen IenW dan ook op om, in samenspraak met de sector, hier tijdig heldere, transparante en werkbare afspraken over te maken.

Tot slot

Bij het oorspronkelijke voorstel van wet voor de huidige Spoorwegwet was ProRail gepositioneerd als een publieke spoorwegbeheerorganisatie. Bij nota van wijziging werd het wetsvoorstel later ingrijpend gewijzigd en werd ProRail uit NS gehaald en als staatsdeelneming (B.V.) op afstand van de minister gepositioneerd, waarbij aansturing plaatsvond via de Beheerconcessie, een subsidie en het aandeelhouderschap. Dat ging niet zonder slag of stoot en aan de besluitvorming lagen ook gedegen argumenten ten grondslag. Nu wordt ProRail als ZBO weer dichterbij het ministerie gezet en krijgt het een publieke status.

Iedere sector is gebaat bij rust en stabiliteit. Dat geldt bij uitstek voor de maatschappelijk belangrijke en kapitaalintensieve spoorwegsector die actief is op een zeer druk bereden netwerk met toenemende infrastructurele schaarste. Het verleden heeft ons geleerd dat het lange tijd kan duren voordat het spoorstelsel na een verandering weer is ingesleten en goed en stabiel functioneert. Nederland staat voor grote uitdagingen als het gaat om het voldoen aan de almaar groeiende mobiliteitsbehoefte van reizigers, met name op het spoor waar een forse groei jaarlijks doorzet. Ook het goederenvervoer groeit, waardoor de druk op het totale spoorstelsel verder toeneemt.

OV-NL en Rover vragen u dan ook om de beslissing tot omvorming van ProRail nog eens grondig te overwegen en daarbij ook de optie mee te nemen om op het voorgenomen besluit terug te komen en minder ingrijpende varianten te overwegen. Indien en zover de omvorming van ProRail tot een ZBO toch wordt doorgezet, vragen OV-NL en Rover in ieder geval dit op een zorgvuldige manier en in goed overleg met de sector te doen, in het belang van de reizigers die elke dag gebruikmaken van het spoor en OV.

Zorgvuldigheid gaat voor alle OV-bedrijven voor snelheid; het tempo van uitvoering van de wensen ligt erg hoog en daarmee dreigt de zorgvuldigheid ondergesneeuwd te raken. OV-NL en Rover stellen stelt daarom voor een pas op de plaats te maken en eerst bovenstaande (zorg)punten aan te pakken, benodigde onderzoeken te doen en ministeriële regelingen af te ronden, alvorens het Wetsvoorstel aan de Tweede Kamer aan te bieden.

Vanzelfsprekend zijn wij te allen tijde bereid tot een nadere toelichting.



Met vriendelijke groet,

P.G. Peters
Voorzitter OV-NL

W. Etty
Voorzitter Rover