**BARKING UP THE WRONG TREE**

**position paper Maatschappij Voor Beter OV tbv ronde tafel over ProRail 8 juni 2016**

De discussie over de positie van ProRail komt vooral voort uit de Fyra-enquête en de algehele ontevredenheid over het spoor. Er bestaat daardoor een "wil tot handelen" bij met name de verantwoordelijke bewindspersonen. Echter, het nu feitelijk treffen van maatregelen tegen ProRail is onjuist: we weten immers, dat de Fyra-problemen vooral ontstonden door onbegrip en onkunde bij NS, slecht opdrachtgeverschap van VenW/IenM en slecht toezicht van IVW/ILT. De beroerde gang van zaken rond het Fyra-dossier valt ProRail niet of nauwelijks aan te rekenen: de Frans-Belgische Thalys zoeft probleemloos over het spoor. De daadkracht die het kabinet nu wil laten zien, richt zich tegen de verkeerde partij. Zie het als een schoolbestuur. Het gros van de leraren staat onbevoegd voor de klas, en dus wordt er keihard opgetreden tegen de leverancier van de schoolmelk, die vorige week dinsdag een kwartier te laat was.

ProRail bij IenM onderbrengen zal niet werkelijk helpen. Op het ministerie is zeker niet meer infrakennis aanwezig dan bij ProRail. Los daarvan is het een vergissing om te veronderstellen dat het onderbrengen van een maatschappelijke functie bij de overheid per definitie tot een goed resultaat leidt. Kijk maar naar succesnummers als de automatisering bij Belastingdienst of politie of de verschrikkelijke dingen die men burgers aandoet door het falen van het PGB-systeem bij de Sociale Verzekeringsbank.

Daarnaast dient ProRail zijn taak zo onafhankelijk mogelijk uit te voeren. Rechtstreekse zeggenschap bij ProRail door een overheid die tevens de enige aandeelhouder van de NS is, is een onaanvaardbare vermenging. Om diezelfde reden is het onacceptabel om ProRail weer bij de NS onder te brengen.

ProRail heeft veel last van twee factoren. Ten eerste heeft de overheid ProRail forse bezuinigingen opgelegd, maar verwacht zij wel een topprestatie. Dat grenst aan onbehoorlijk bestuur. We zien hier een overheid die voor een dubbeltje op de eerste rang wil zitten, maar wel een veel te grote mond opzet als dingen niet optimaal verlopen. Daarnaast duren buitendienststellingen extra lang door fors aangescherpte veiligheidseisen bij ProRail, terwijl de NS ondanks vele meldingen van het personeel over openwaaiende treindeuren de desbetreffende rijtuigen pas uit dienst neemt na interventie van ILT.

.

Een ernstig intern probleem bij ProRail is het wegvloeien van kennis uit de organisatie naar de aannemers. De ProRail-top onderkent dit probleem, en koerst -in tegenstelling tot vorige directies- weer in de richting van het binnen ProRail verankeren van meer inhoudelijke deskundigheid. Het aanstellen van inhoudelijk deskundigen is van groot belang.

Wij zien dat de huidige President-Directeur van ProRail, de heer Eringa, druk doende is, waar nodig orde op zaken te stellen. Cijfers laten ook zien dat het met de prestaties van ProRail de goede kant opgaat. Als we kijken naar de ellende die de treinreiziger vandaag de dag ondervindt, dan komt die niet zozeer door prestaties van ProRail (die -daar is iedereen het wel over eens- overigens nog wel beter moeten en kunnen), maar door het uitblijven van prestatieverbeteringen van de NS: door falend materieelbeleid worden reizigers in uitpuilende treinen vervoerd of blijven ze zelfs achter op het perron, en is de dienst op de HSL en naar België een lachertje. Om te laten zien, hoezeer de NS het spoor nog altijd bijster is: de afgelopen week toonde NS-directeur Van Boxtel zich nog ontstemd over reizigers die in bomvolle treinen selfies maakten in plaats van de vervangende bus te nemen. Wij snappen die reizigers best: die bus doet over de reis drie keer zo lang.

En doet ProRail het eigenlijk wel zo slecht? ProRail presteert beter dan de met IenM afgesproken normen. De cijfers spreken voor zich:

Punctualiteit reizigersverkeer 2015 – 89,5% (bodemwaarde: 87,0%)

Punctualiteit regionale series 2015 – 95,0% (bodemwaarde: 93,0%)

Punctualiteit goederenverkeer 2015 – 80,0% (bodemwaarde: 80,0%)

Geleverde treinpaden 2015 – 97,9% (bodemwaarde: 97,5%)

Ook het aandeel technische storingen van ProRail in het totale aantal verstoringen is gedaald: 32% in 2015 en 36% in 2014.

Nu een discussie voeren over een volstrekt onnodige structuurverandering voor ProRail is dus, zoals de Engelsen dat zo mooi zeggen “barking up the wrong tree”. ProRail verdient het om onder leiding van zijn daartoe aangetrokken directeur de gelegenheid te krijgen, de rotzooi uit het verleden eigenstandig op te ruimen. Evenzeer verdient de staatssecretaris van IenM het dan ook, om zolang de prestaties van ProRail de stijgende lijn vasthouden niet voor ieder wissewasje naar de Kamer te worden geroepen.

Amsterdam, 3 juni 2016, Rikus Spithorst, voorzitter

**De Maatschappij Voor Beter OV zet zich in voor het (verder) verbeteren van het vervoer per trein, bus, tram, metro, veerboot en taxi in Nederland. De Maatschappij Voor Beter OV komt op voor de reiziger. Uitsluitend goed en betaalbaar openbaar vervoer helpt mobilisten de juiste keuze te maken. Dit in het belang van het milieu, de economie en het goed waarborgen van mobiliteit voor iedereen.**