

Tweede Kamer der Staten-Generaal
Vaste Commissie Infrastructuur en Milieu
Postbus 20018
2500 EA Den Haag

Datum	3 juni 2016	Behandeld door	OR ProRail
Ons kenmerk	P1340371	Telefoonnummer	088-231 54 52
Onderwerp	Standpunt OR over de positionering van ProRail	E-mail	OR@prorail.nl

Geachte leden,

Ondernemingsraad

De OR van ProRail waardeert de uitnodiging van uw commissie voor de hoorzitting van 8 juni a.s. over de positionering van ProRail. Onderstaand verwoorden wij onze gedachten.

Bezoekadres

De Inktpot

Moreelsepark 3

Kamer D 1.25

3511 EP Utrecht

Postadres

Postbus 2038

3500 GA Utrecht

ZIJN REIZIGER EN VERLADER BETER AF?

Dat zou de centrale vraag moeten zijn in het debat over het spoor en openbaar vervoer. Het kabinet lijkt die vraag te willen beantwoorden door ProRail volledig door de politiek te laten aansturen. Maar de onderbouwing – wat levert zo'n transitie voor de spoorprestaties, precies op? – ontbreekt. De financiële gevolgen zijn onduidelijk en de consequenties voor werknemers zijn evenmin in beeld.

Aan het kabinetsvoornemen ligt geen onderzoek ten grondslag. Eerdere onderzoeken en ook de eerdere opstelling van dit kabinet wijzen zelfs in een tegenovergestelde richting. Dus als de staatssecretaris het 'waarom' en het effect al weet, dan zijn de gevolgen daarvan voor de reiziger en verlader volstrekt onduidelijk. Is het waarom en het effect voor de Tweede Kamer dan wel duidelijk? De enige aanwijzing die wij hebben is dat de staatssecretaris slechts het gevoel heeft dat ProRail dan beter bestuurd kan worden.

Complexiteit spoorstelsel en onrust

De complexiteit van het spoorstelsel en van het spoor binnen het gehele OV neemt alleen maar toe. Met partners (reizigers- en goederenvervoerders) pleegt ProRail een forse inspanning om die keten goed te laten werken. Dat werpt zijn vruchten af, maar dat verbeterproces dreigt nu verstoord te worden. Werknemers van ProRail willen dat die koers wordt voortgezet en willen weten dat ze aan iets bestendigst werken. Het voornemen van het kabinet heeft intern dan ook tot afkeurende reacties geleid: 'Zijn we goed op weg, gooit Den Haag de boel weer overhoop'. Het nu verplaatsen van ProRail binnen de keten, zonder de duidelijke consequenties voor het gehele OV te kennen, is niet alleen onbegrijpelijk, maar zelfs riskant.

De draai van het kabinet

Voor de OR van ProRail is niet duidelijk waarom het kabinet (in casu de staatssecretaris) de aansturing van en het toezicht op ProRail als problematisch ziet. ProRail heeft immers de prestaties geleverd die met de overheid zijn afgesproken. En nee, ProRail is daarmee niet 'klaar'. Natuurlijk beseft ook de OR van ProRail dat er het nodige te doen is om de reiziger en de verlader nog beter te bedienen. Met de nieuwe Raad van Bestuur is er weer een duidelijke koers, wordt er hard gewerkt aan het verbeteren van de bedrijfsprocessen en daarmee van de prestaties.

ProRail werkt daarbij nauw samen met de overheid. Dat kan ook niet anders want het ministerie heeft veel instrumenten om het bedrijf te sturen.

Als wetgever, concessieverlener, financier/subsidieverlener, controller over de investeringsreeksen, (beleidsmatig) opdrachtgever, aandeelhouder en toezichthouder. Bovendien benoemt het ministerie de bestuurders van ProRail.

De vraag is dan of die instrumenten door de overheid optimaal worden gebruikt. In 2012 oordeelde de Commissie (Atje) Kuiken neen. In maart 2014 (de LTSA, deel 2) stelt het kabinet vervolgens dat structuurveranderingen bij ProRail en bij NS ongewenst zijn. Om de aansturing verder te verbeteren zijn wel verschillende acties in gang gezet, zoals het aanwijzen van beleidsprioriteiten. In april 2016, in reactie op het FYRA-rapport, maakt het kabinet opeens een draai van 180 graden. Structuurverandering moet nu opeens wél. Zijn de eerder (in de LTSA) genoemde nadelige effecten van structuurwijziging dan opeens verdwenen? Geen woord daarover. Acteert het ministerie inmiddels zelf optimaal bij het inzetten van bestaande instrumenten?

Bij het nieuwe standpunt van het kabinet ontbreekt niet alleen de argumentatie, ook de praktische uitwerking. Wil de staatssecretaris een overheidsfunctionaris continu in huis bij ProRail of bij elke vergadering van de Raad van Bestuur? En moet het ministerie van tevoren worden geconsulteerd over te nemen besluiten bij crisissituaties op het spoor? Het lijkt ons niet werkbaar.

Een dergelijke constructie leidt ten minste tot vertraging van de dagelijkse besluitvorming en in het ergste geval tot verlamming van de organisatie. De daaruit volgende negatieve gevolgen voor de treindienst raken in de eerste plaats de reizigers en verladers. Er zijn bovendien wettelijke bezwaren. De considerans bij de Europese richtlijn 2001/12 stelt: "Ter bevordering van het efficiënte beheer van de infrastructuur in het algemeen belang dient aan de infrastructuurbeheerders een positie te worden toegekend, die hen onafhankelijk ten opzichte van de overheid maakt en dienen zij de vrijheid te hebben hun eigen bedrijfsvoering te kiezen, ..."

Transitiekosten

Een organisatie in transitie presteert voor een lange periode minder goed, want de aandacht gaat in de structuurinrichting zitten en minder in de operatie en het resultaat. Terwijl het management de nu in gang gezette verbeteringen moet begeleiden en zich moet richten op grote issues die in 2017 spelen. En het personeel alle aandacht wil richten op de uitvoering van die plannen. Komt daar een transitie bij, dan dreigt het tempo eruit te gaan en zijn reiziger en verlader de kloos. Voor lange tijd, want de waarschijnlijk noodzakelijke wijziging van de Spoorwegwet gaat jaren duren.

De OR stoort zich aan het gemak waarmee het kabinet nu over de transitiekosten heen stapt. Dit staat in schril contrast tot de krimpopdracht van de afgelopen twee jaar, waarbij medewerkers bij ProRail weg moesten om te voldoen aan een bezuinigingstaakstelling, oplopend tot structureel 48 miljoen euro per 2018. Het heeft veel inspanning gevegd om op een sociaal acceptabele manier te krimpen en tegelijk de gevraagde prestaties te leveren. Zet het kabinet door, met alle extra kosten van dien, dan zet ze daarmee niet alleen de prestaties, maar ook de moeizaam bereikte besparing op het spel.

Conclusie: besluit pas ná goed onderzoek

De OR van ProRail is voorstander van veranderingen. Maar alleen als dat in het belang is van de reiziger en de verlader. Het is op z'n best onduidelijk of het omvormen van ProRail tot een publieke organisatie dat belang dient. Mogelijk is het zelfs schadelijk.

Als het kabinet zijn voornemen al wenst door te zetten, is op z'n minst een goed onderzoek vooraf op z'n plaats. Dat hoort bij de discussies over de totale ordening van de spoorsector voor de lange termijn. Het kan ook het kabinet wil vier scenario's onderzoeken.

Waarom nu al besluiten over ProRail zonder onderzoek?

Onze wens in de richting van Tweede Kamer en kabinet is dus: maak beleid, regeer, controleer.
Maar ga niet onbezonnen te werk, goed onderzoek voorkomt dat de kiem gelegd wordt voor een
parlementaire enquête over de spoorordering.

Hoogachtend,
Namens de Ondernemingsraad,



Godelieve Kok
Voorzitter OR



Maarten Pijnacker Hordijk
Secretaris OR