

Bijlage 1 – Overzicht reacties internetconsultatie lagere regelgeving¹ en UenH-toetsen²

Uitvoerings- en handhavingstoetsen

Partij	Algemene reactie lagere regelgeving
ACM	Rol van de ACM als toezichthouder van ProRail wijzigt niet met lagere regelgeving. Lagere regelgeving blijft uitvoer en handhaafbaar.
ATR	Heeft geen formeel advies uitgebracht, omdat er geen omvangrijke regeldrukeffecten optreden richting de burger en het bedrijfsleven als gevolg van de wijzigingen.
IPO	<ul style="list-style-type: none">• Omvorming wordt volop benut als kans om te komen tot betere samenwerking rondom het spoor (m.n. HSWI).• Belang van adequate uitvoering van afspraken over compensatie van fiscale en financiële effecten.• Aandacht voor verdere uitwerking van het afsprakenkader zoals bij de BO's MIRT 2019 zijn vastgesteld.• Aandacht voor verdere uitwerking van afspraken rondom risicoaankoop en de versteviging van de sturingsrelatie van IenW en derden richting ProRail.

Reacties internetconsultatie

Partij	Algemene reactie lagere regelgeving
DB Cargo	<p>Geen inhoudelijke reactie op de lagere regelgeving.</p> <p>Geen onderdeel van de internetconsultatie, maar DB Cargo geeft aan dat omvorming de sector en ProRail een onevenredige hoeveelheid energie kost, die beter ergens anders aan besteed kan worden.</p>
FMN	<p>Geeft commentaar op onder andere:</p> <ul style="list-style-type: none">• Het besluit biedt onvoldoende zekerheid dat ProRail na omvorming onafhankelijk haar functies kan blijven vervullen.• De prestatiegebieden zijn onvoldoende duidelijk.• Vraag of btw-oplossing in lijn is met de Europese richtlijnen en of dit niet als ongeoorloofde staatssteun wordt aangemerkt.• Toets de administratieve lasten en de impact op de werkwijze van ProRail voor het zetten van verdere stappen. <p>Geen onderdeel van de internetconsultatie, maar FMN stelt de vraag of de omvormingsregelgeving bijdraagt aan onder meer het verbeteren van de kwaliteit door concurrentie te stimuleren, en aan het verbeteren van de voorwaarden voor investeringen in de sector. Ook ontbreekt een heldere taakverdeling en toedeling in het wetsvoorstel.</p>
FNV	<p>Geen inhoudelijke reactie op de lagere regelgeving.</p> <p>Geen onderdeel van de internetconsultatie, maar FNV deelt een aantal zorgen:</p> <ul style="list-style-type: none">• ProRail moet haar onafhankelijke positie behouden en gelijkwaardig blijven aan de andere partijen in de sector.• De omvorming leidt af van operationele kerntaken, wat ten koste kan gaan van prestaties.• De sector komt verder van ProRail af te staan. Duidelijkheid ontbreekt over samenwerkingsverplichtingen.• Financiële en fiscale effecten van de omvorming zijn niet volledig, wat alsnog kan leiden tot stijgende prijzen en ten koste kan gaan aan investeringen aan het spoor.

¹ Er zijn twee niet-openbare reacties ontvangen. Deze zijn vanwege de gevraagde vertrouwelijkheid niet opgenomen in dit overzicht. De openbare reacties zijn te vinden op: https://www.internetconsultatie.nl/lagere_regelgeving_publicrechtelijke_omvorming_prorail/reacties

² De opgenomen toetsen zijn de toetsen die reeds zijn ontvangen per 8 april 2020.

<p>Havenbedrijven Rotterdam en Amsterdam</p>	<p>Geeft artikelsgewijs commentaar op onder andere:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Verzoek voor verankering van de btw-oplossing in de regelgeving. • Het ontbreken van de rol van ProRail bij calamiteiten- en incidentenbestrijding op bijzonder spoor. • Verzoek om betrokken te worden bij de invulling van prestatiegebieden. • Voorstel om een adviesraad goederen in te stellen die ProRail adviseert. • Verzoek om betrokken te worden en consultatiemogelijkheden te krijgen bij het meerjarenplan en bij de begroting van ProRail. <p>Geen onderdeel van de internetconsultatie, maar de Havenbedrijven geven aan dat het momentum van de zbo vorming een start zou kunnen zijn van een cultuurveranderingsproces bij ProRail om de prestaties op het gebied van spoorgoederenvervoer te verbeteren.</p>
<p>LOCOV</p>	<p>Geeft commentaar op onder andere:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Adviesrecht van LOCOV op het meerjarenplan wordt ingeperkt door enkel benoeming van 'gerechtigden'. • Verzoek om de huidige rol van consumentenorganisaties in het LOCOV in lagere regelgeving wordt verankert. <p>Geen onderdeel van de internetconsultatie, maar het LOCOV geeft aan de samenwerkingsverplichtingen zoals deelname van ProRail aan het LOCOV onvoldoende is geborgd in de wetgeving.</p>
<p>NS</p>	<p>Geeft artikelsgewijs commentaar op onder andere:</p> <ul style="list-style-type: none"> • De invulling van tijdelijke taken en de systeemverantwoordelijkheid van de minister. • De reikwijdte van prestatiegebieden en de duidelijkheid en handhaafbaarheid van de opgenomen prestatiegebieden. • Verzoek om adviesrecht over de inhoud van de jaarbrief. Daarbij zorgen over de consultatieverplichtingen van ProRail ten aanzien van het meerjarenplan en het bijstellingsdocument. <p>Geen onderdeel van de internetconsultatie, maar NS constateert dat het wetsvoorstel een verbetering heeft ondergaan sinds 2018 en dat er meer inzicht is gekomen hoe ProRail als zbo gaat werken. Wel heeft NS de zorg of de omvorming niet ten koste gaat van de huidige samenwerking. Tevens acht NS draagvlak nodig uit de sector voor een succesvolle omvorming. Ook uit NS de wens voor een nadere uitwerking van de samenwerkingsverplichting van ProRail met de sector.</p>
<p>OR ProRail</p>	<p>Geeft artikelsgewijs commentaar op onder andere:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Onduidelijk hoe ProRail op de genoemde prestatiegebieden invloed heeft op de resultaten. • Verwarring over de verwoording 'tijdelijke taken'. • Transferfunctie is onderdeel van wettelijke taak op stations en daarom niet onderdeel van de discussie over stationsordening. <p>Geen onderdeel van de internetconsultatie, maar de OR geeft aan geen voorstander van de omvorming te zijn vanwege het ontbreken van nut en noodzaak en met het oog op de structurele extra kosten en risico's voor de sector. Ook is de OR teleurgesteld dat de regelgeving rond deelname aan het Spoorwegpensioenfonds niet voorligt in de lagere regelgeving.</p>
<p>OV-NL</p>	<p>Geeft commentaar op onder andere:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Er is nog niet volledige duidelijkheid over de financiële effecten en daardoor nog steeds zorgen over mogelijke hogere kosten. • Zoals nu beschreven worden de adviesrechten van de sector beperkt doordat er eens per vier jaar een meerjarenplan komt en op alleen wezenlijke wijzigingen wordt geadviseerd. • De taken zijn te ruim geformuleerd en gekoppeld aan te ruim geformuleerde prestatiegebieden. Formuleer deze scherper en beter aansluitend op de praktijk.

	<ul style="list-style-type: none"> De werken voor derden-regeling is zeer nadelig voor de partijen die hiervan gebruik willen maken, omdat risico's onevenredig verdeeld zouden worden. <p>Geen onderdeel van de internetconsultatie, maar OV-NL vraagt zorgvuldigheid te laten prevaleren boven snelheid en de omvorming de heroverwegen of uit te stellen. Tevens acht OV-NL de samenwerkingsverplichtingen te vaag en te algemeen en wordt opgeroepen om in <u>samenspraak hier afspraken over te maken en te verankeren in wetgeving.</u></p>
Railgood	<p>Geeft artikelsgewijs commentaar over onder andere:</p> <ul style="list-style-type: none"> Het ontbreken van het spoorgoederenvervoer in de prestatiegebieden. Verzoek om een formele gebruikersraad met adviserende rol te installeren waarmee strategisch en prioritair beleid en prestaties worden besproken op (gemandateerd) directieniveau. <p>Geen onderdeel van de internetconsultatie, maar Railgood heeft geen principiële bezwaren tegen de omvorming. In de huidige ordening is vaak genoeg gebleken dat ProRail slecht presteert voor het spoorgoederenvervoer en wordt borging gevraagd van het belang van het spoorgoederenvervoer naast het personenvervoer. Tevens vraagt Railgood om betere borging dat ProRail efficiënt samenwerkt met partijen in het spoorgoederenvervoer.</p>
Rover	<p>Geeft commentaar op onder andere:</p> <ul style="list-style-type: none"> Met de omvorming verdwijnt de gelijkgerichte sturing en de sanctionering zoals deze in de beheerconcessie staat. De formele invloed van sectorpartijen wordt ingeperkt doordat het jaarlijkse bijstellingsdocument alleen wordt geconsulteerd bij wezenlijke wijzigingen en niet duidelijk is wie consultatie-gerechtigden zijn. De financiële effecten zijn nog niet allemaal inzichtelijk en niet getoetst bij de Europese commissie waardoor alsnog hogere kosten voor de reiziger kunnen ontstaan. <p>Geen onderdeel van de internetconsultatie, maar het is voor Rover niet duidelijk wat de omvorming oplevert voor de reiziger. Tevens maakt Rover zich zorgen dat er nog geen richt is op de mogelijke risico's bij de overgang.</p>
VNO-NCW & MKB Nederland	<p>Geeft commentaar op onder andere:</p> <ul style="list-style-type: none"> De tijdelijkheid van de tijdelijke taken is niet duidelijk. In de werken voor derden-regeling worden risico's onevenredig verdeeld en voornamelijk aan de sector toegerekend. Er is nog geen duidelijkheid over mogelijk hogere kosten voor de sector, omdat de beschreven oplossingen toezien op de effecten bij ProRail. De adviesrechten voor gerechtigden worden beperkt door het vierjaarlijks consulteren van het meerjarenplan i.p.v. jaarlijkse advisering. <p>Geen onderdeel van de internetconsultatie, maar VNO-NCW stelt dat de omvorming is een oplossing voor een niet-bestaand probleem en de reorganisatie kan de bestaande situatie verslechteren. Daarnaast is er geen invulling gegeven aan de algemene samenwerkingsplicht.</p>
Dhr. van Heek	<p>Geeft geen inhoudelijke reactie op de lagere regelgeving.</p> <p>Geen onderdeel van de internetconsultatie, maar dhr. van Heek spreekt zijn zorg uit voor prijsstijgingen als ProRail een bedrijf met winstoogmerk wordt.</p>