

Position paper IPO tbv rondetafelgesprek over omvorming ProRail tot ZBO 10 september 2020

Graag gaan wij als IPO in op de uitnodiging voor de rondetafelbijeenkomst en maken we gebruik van de mogelijkheid om dit position paper in te dienen.

De positie van provincies op het spoor is de afgelopen decennia sterk gegroeid. Provincies verzorgen het personenvervoer op 22 regionale treindiensten. Deze regionale treinen doen samen bijna de helft van alle stations in Nederland aan (187 van de 404 stations). In de periode 2014-2018 groeide het gebruik van regionale treinen met maar liefst 30% en steeg de reizigerswaardering door naar een 7,7. Reizigers legden voor de coronacrisis 1,2 miljard reizigerskilometers per jaar af in deze regionale treinen.

Provincies, vervoerregio's en Rijk zijn gezamenlijk verantwoordelijk voor het totale openbaar vervoer in Nederland. Gemeenten zijn daarin belangrijke partners voor een aantrekkelijke reis van deur tot deur voor reizigers. Met het Toekomstbeeld OV 2040 werken we aan de opgave om het openbaar vervoer zowel een kwantitatieve groei als een kwalitatieve sprong te geven waar reizigers en verladers van profiteren. Het blijft cruciaal om fors te investeren om ons land bereikbaar te houden, voor een sterk economisch vestigingsklimaat en met kansen voor iedereen om mee te doen in de samenleving. Ook na de coronacrisis zal voor het openbaar vervoer een belangrijke rol weggelegd zijn in de grote opgaven van onze tijd (verduurzaming, verstedelijking, inclusiviteit).

Vanuit die gezamenlijk ambitie is de afgelopen jaren -in het bijzonder in het kader van de omvorming van ProRail- nauw samengewerkt tussen provincies, ministerie en ProRail. Sinds het conceptwetsvoorstel omvorming (oktober 2018) zijn er belangrijke stappen gezet om onze zorgen van destijds weg te nemen. De omvorming wordt volop benut als een kans om te komen tot een betere samenwerking rondom het spoor in het bijzonder daar waar het gaat om de spoorinfrastructuur die ProRail namens IenW beheert. Er liggen tegelijk nog genoeg kansen om de samenwerking rondom het spoor te verbeteren. Juist ook daar waar het gaat om de marktordening op het spoor. **Gelijkwaardige samenwerking op het spoor tussen concessieverleners onderling en een gelijkwaardige aansturing van alle vervoerders en ProRail verdient blijvend meer aandacht.**

Hieronder zetten we uiteen wat de komende jaren nodig is, ongeacht of ProRail wordt omgevormd tot ZBO:

1. Een succes maken van nieuwe afspraken over beheer-, onderhouds- en vernieuwingskosten

De afgelopen jaren is in nauwe samenwerking tussen IenW, ProRail en derden ingezet op het verbeteren van de werkwijze bij zogenaamde derdenwerken. Bij derdenwerken investeren provincies in de spoorinfrastructuur van IenW. Bijvoorbeeld door elektrificatie van bovenleidingen, spoortunnels en spoorverdubbelingen wordt de spoorinfrastructuur ook beter geschikt voor in regionale concessies ondergebrachte treinen. Tijdens de BO's MIRT van najaar 2019 zijn afspraken gemaakt over de kosten voor beheer, onderhoud, vernieuwing en ontwikkeling. Het komt er nu op aan deze afspraken in de praktijk te brengen.

Als provincies en vervoerregio's waarderen we verder dat er een financiële oplossing is gevonden voor de majeure fiscale effecten van de omvorming. Voor de uitwerking van het Toekomstbeeld OV tot 2040 is gegarandeerd dat er geen kostenverhogingen als gevolg van de omvorming optreden bij investeringen van derden. Met de voorgenomen evaluatie in 2034 is het ook voor de langere termijn cruciaal dat we gezamenlijke overheidsinvesteringen van derden op niveau houden en er geen knelpunten optreden in (de ambities en financiën voor) toekomstige projecten. Het is nu wenselijk dat aan ons zo spoedig mogelijk duidelijkheid wordt verschaft over alle activiteiten van ProRail inclusief de fiscale (BTW-)afhandeling ervan. We verwachten ook volledige compensatie in die gevallen waar andere fiscale en financiële effecten optreden die nu nog niet volledig te overzien zijn. Nu ligt er ook de kans om een oplossing te vinden voor een aantal complexe fiscale situaties (o.a. bij stationsfietsenstallingen waar BTW aspecten -onbedoeld- tot een last kunnen leiden voor overheden).

2. Verstevenigen sturingsrelatie met ProRail

Vanuit provincies en ook vanuit het Rijk is er de wens om de sturingsrelatie met ProRail te verstevenigen. Als opdrachtgevers van ProRail wil je inzicht hebben in de kosten, risico's en mogelijkheden tot bijstelling wanneer zich extra kosten en nieuwe risico's voordoen. Provincies lopen er nu nog te vaak tegenaan dat zij geconfronteerd worden met extra kosten, terwijl zij amper mogelijkheden hebben voor kosten- en risicobeheersing. Nog steeds staan provincies aan de lat voor de risico's bij dergelijke projecten, terwijl adequate sturingsmogelijkheden ontbreken. Het uitgangspunt zou moeten zijn dat degene die het best op risico's kan sturen, die risico's ook draagt. Een betere sturingsrelatie vraagt om een andere samenwerking. Die begint met een cultuurverandering en een andere, meer transparante manier van werken en communiceren door ProRail enerzijds en groeiend vertrouwen daarop van IenW en provincies anderzijds. Van ProRail mogen daarbij marktconforme tarieven worden verwacht, en geen monopolistische tarieven die de marktprijs te boven gaan. Dit verbetertraject vraagt de komende jaren

forse inspanningen, ook als ProRail tot ZBO wordt omgevormd. Meer transparantie, openheid en pragmatisch meewerken is hard nodig. Decentrale overheden moeten desgewenst het recht krijgen alle projectinformatie gemakkelijk in te zien.

3. Gelijkwaardige aansturing alle vervoerders en ProRail

Vanuit de gezamenlijke Contourennota van Toekomstbeeld OV van Rijk, regio's, vervoerders en ProRail is een gezamenlijke visie op het OV vastgesteld die om gelijkwaardige aansturing vraagt: *"In 2040 reizen Nederlanders snel, duurzaam, veilig, comfortabel, betrouwbaar en betaalbaar. Een goede bereikbaarheid voor individuele reizigers maakt Nederland tot een van de meest concurrerende, leefbare en duurzame landen in de wereld. Het openbaar vervoer is daarbij essentieel onderdeel van het gehele mobiliteitssysteem, waarbij de reiziger en zijn/haar deur-tot-deur reis centraal staat."* Het spoorse landschap is het afgelopen decennium flink veranderd en provincies bieden succesvolle regionale treindiensten aan. Dat vraagt om een optimale aansluiting van het mobiliteitsaanbod tussen diverse treindiensten (internationale trein, intercity, sprinter, etc.) enerzijds en tussen trein en bus, tram, metro en ander vervoersaanbod (fiets en deelmobiliteit) anderzijds. Tegelijkertijd wordt nog steeds ongelijkwaardigheid ervaren ten opzichte van ProRail en NS. Bijvoorbeeld daar waar het gaat om de capaciteitsverdeling op het spoor en de totstandkoming van dienstregelingen. We zetten graag in op een sterkere samenwerking als gezamenlijke opdrachtgevers van het OV (IenW, provincies en vervoerregio's). Juist om tot innovatie en vernieuwing van het OV te komen is dit cruciaal. Heldere, gelijkwaardige afspraken met vervoerders zijn daarbij gewenst, zodat een gelijkwaardig speelveld ontstaat, waar de reiziger centraal staat en waarin eigen (commerciële) belangen van vervoerders en ProRail ondergeschikt zijn. Gelukkig wordt dit ook in het Besluit marktordering spoor onderkend. Dit vraagt de komende jaren een veel concretere uitwerking hoe te komen tot meer regie en coördinatie op het spoor. Dat vraagt waarborgen voor meer flexibiliteit in het Meerjarenprogramma van ProRail en de komende hoofdtrainnetconcessie.

In het rondetafelgesprek willen we graag op basis van onze ervaringen een aantal concrete voorbeelden benoemen die illustreren wat er goed gaat en waar kansen liggen voor een betere samenwerking van betrokken partijen rond het spoor.