

Amersfoort, 16 januari 2025

Position Paper Rondetafelgesprek Wet sturing en verantwoording ProRail B.V. 23 januari 2025

Komende donderdag spreekt u in een Rondetafelgesprek over de Wet sturing en verantwoording ProRail B.V. (ZBO-vorming ProRail). Reizigersvereniging Rover dankt u voor de uitnodiging voor dit gesprek. Hieronder brengen wij graag enkele punten over dit wetsvoorstel onder uw aandacht. Het belangrijkste is dat wij blijven oproepen om snel af te zien van de omvorming.

1. Probleemanalyse – Wat levert de omvorming voor de reiziger op?

De prestaties op het spoor staan onder druk, de maatschappelijke vraag en ambities zijn hoog en de financiële middelen veel te beperkt. Alle tijd, geld en aandacht is nodig om het spoor klaar te krijgen voor nog meer reizigers. Daar moet de hele sector aan (samen)werken. Het wetsvoorstel is ingrijpend en zal geen knelpunten oplossen. Reizigers hebben belang bij meer treinen, goede infrastructuur, op tijd rijden en hinderarme werkzaamheden. Het voorstel heeft hier geen enkel positief effect op. Sterker nog de omvorming zal tijd en energie vragen die niet gestopt kan worden in het verbeteren van het treinproduct. Het is daardoor eerder te verwachten dat de operationele prestaties dalen.

Er zijn zeker verbeteringen nodig en mogelijk in de samenwerking in de sector en specifiek tussen ProRail en het ministerie. Dat vraagt vooral een goede informatiepositie en strakke regie van het ministerie, meer geld en daadkrachtige besluitvorming. Dat kan binnen de huidige sturingsmechanismen. Zo kan de staatssecretaris borgen dat het ministerie door ProRail van goede informatie wordt voorzien. Daarnaast is het van belang dat het ministerie haar eigen kennispositie versterkt. Dat hoeft echter niet door zoals het wetsvoorstel beoogd ProRail dichter op het ministerie te positioneren. Een dergelijke organisatieverandering is geen garantie op een betere aansturing. Beter is het de kennis binnen het ministerie zelf te organiseren en dit te benutten voor een betere aansturing van ProRail. Ook wenselijke veranderingen in de samenwerkingscultuur hebben geen structuurwijziging nodig. Een structuurdiscussie leidt juist af van de te halen doelen.

Een analyse waarom een grote structuurwijziging, zoals die is voorgesteld, nodig is en wat dit concreet oplevert ontbreekt. Dit wordt ondersteund door de Raad van State die in zijn advies schrijft dat het voorliggende wetsvoorstel geen knelpunten oplost, dat een analyse van de eventuele knelpunten binnen de huidige constellatie ontbreekt en dat ook niet helder is in welke mate dit voorstel daarvoor dus een oplossing is. Daarbij merkt de Raad van State op dat het wetsvoorstel risico's met zich meebrengt die gevolgen kunnen hebben 'voor het draagvlak voor het beleid voor de spoorsector, de onderlinge verhoudingen, de noodzakelijke nauwe samenwerking', die 'uiteindelijk afbreuk kunnen doen aan de prestaties van de spoorsector.'

We zien dat het huidige verbeterprogramma om de prestaties van ProRail te verbeteren voorzichtig positieve resultaten geeft. Dat programma is er dankzij een aangenomen motie van uw Kamer gekomen. Dit toont aan dat de sturingselementen er zijn, maar onvoldoende worden ingezet door het ministerie.

2. Draagvlak ZBO-vorming ontbreekt

De afgelopen jaren heeft Rover zijn kanttekeningen telkens herhaald. Wij constateren dat dit voor veel partijen in de sector geldt. Wij zien geen enkel draagvlak voor het wetsvoorstel. Ondanks dat al jaren wordt gesproken over het wetsvoorstel is hierin ook geen verandering geweest. Er is geen proces geweest om te komen tot een gezamenlijke probleemstelling en daarbij horende oplossingen. Het is ook vanuit het ministerie stil geweest rond de laatste wijzigingen van het voorstel. Ons is nog steeds onduidelijk waarom een omvorming noodzakelijk is en waarom de nu voorgestelde omvorming wel aansluit bij de wensen van reizigers.

*Rover.
Van reizigers,
voor reizigers.*

Reizigersvereniging Rover

Postbus 2132, 3800 CC Amersfoort

KvK-nr: 40410205 **BTW-nr:** 8023.67.586.B.01

T +31 33 422 04 50

IBAN NL23 INGB 0002 3950 21 **BIC:** INGBNL2A

M secretariaat@rover.nl

I www.rover.nl

3. Gelijkgerichte sturing niet geborgd

Een belangrijk element uit de beheerconcessie is de gelijkgerichte sturing van NS en ProRail. Wij vermoeden dat deze gelijkgerichte sturing de afgelopen jaren heeft gezorgd voor een kwaliteitsverbetering van de dienstverlening op het spoor. Het is dan ook opvallend dat nu in verband met het wetsvoorstel is gekozen voor een beleidsneutrale verlenging van de beheerconcessie terwijl de vervoerconcessie wel is geactualiseerd. Hiermee zijn kansen gemist om de gelijkgerichte sturing te behouden en te versterken.

De gelijkgerichte sturing uit zich niet alleen middels de gedeelde kern-prestatie-indicatoren, maar ook in gedeelde programma's onder de concessie. Daarmee kan het ministerie beide bedrijven sturen tot verbetermaatregelen en samenwerkingen. Dat heeft onder andere gezorgd voor maatregelen tegen de gevolgen van winterweer en de introductie van de tienminutentrein. Het is ons echter onduidelijk hoe dat in een eventuele nieuwe constellatie er uit zou zien., Er is geen inzicht in de gevolgen van het wegvallen van de sturingselementen uit de concessie en in hoeverre daarmee gelijkgerichte sturing nog wel in stand blijft. Ook is er geen analyse beschikbaar wat de effecten zijn op de operationele prestaties.

Het is wenselijk dat er meer gelijkgerichte sturing komt tussen verschillende vervoerconcessies op het spoor om bijvoorbeeld aansluitingen tussen verschillende vervoerders te verbeteren. Dit vraagt geen omvorming van ProRail, maar strakkere afspraken tussen concessieverleners onderling en een vertaling van de resultaten daarvan in de beheerconcessie van ProRail. Door op deze manier te komen tot betere prestatie-indicatoren kunnen verbeteringen voor de reiziger worden bereikt. Een wetswijziging is hiervoor niet nodig. Bijkomend voordeel is dat ProRail intern ook meer gelijkgerichte sturing krijgt als de indicatoren van verschillende concessies beter op elkaar zijn afgestemd.

4. Samenwerking

De omvorming vraagt nieuwe samenwerkingsafspraken. Deze samenwerkingsafspraken met consumentenorganisaties zijn niet geborgd in het wetsvoorstel. Momenteel is deelname van ProRail aan het LOCOV geborgd in de beheerconcessie. Het LOCOV is een horizontaal gremium waarbij de betrokken partijen zowel formeel-, als informeel goed overleg voeren. Omdat ProRail en NS op een gelijk niveau staan, leiden signalen vanuit consumentenorganisaties tot een gezamenlijke actie. Deelname van het ministerie en NS aan het LOCOV is geborgd via de WP2000. Met het vervallen van de beheerconcessie is er geen borging meer voor de deelname van ProRail.

Juist nu de onderhoud-, vervangings-, en innovatieopgaven op het Nederlandse spoornetwerk groter worden zien wij een groot belang voor reizigersinspraak. In het wetsvoorstel wordt samenwerking met sectorpartijen echter niet in detail voorgeschreven omdat ProRail altijd goed moet samenwerken. Dit vinden wij vreemd, want hiermee legt het wetsvoorstel de keuze voor deelnemen aan een samenwerking bij ProRail, waar deze op dit moment bij de concessieverlener ligt. Daarmee doet het wetsvoorstel het tegenovergestelde van hetgeen beoogd, er komt minder regie vanuit het ministerie.

Bovendien heeft het voorstel nu al een negatief effect gehad. De beheerconcessie is tegen onze wens in beleidsarm verlengd. Ook hier heeft het ministerie nagelaten om een herijking uit te voeren en ProRail beter aan te sturen op de uitdagingen die nu voor ons liggen.