



Amersfoort, 7 september 2020

Inbreng Reizigersvereniging Rover

Ten behoeve van rondetafelgesprek Omvorming ProRail tot zbo
Tweede Kamercommissie Infrastructuur en Waterstaat.

De uitdagingen op het spoor zijn groot. Om meer reizigers te kunnen aantrekken zijn op korte termijn spooruitbreidingen, verbouwingen van stations en goed onderhoud topprioriteit. ProRail moet, samen met NS en andere vervoerders, nu alle aandacht richten op een grote uitbreiding en verbetering van het spoorproduct. Voor klimaat en voor ruimte voor woningbouw is het noodzakelijk dat voor 2030 veel meer reizigers verleid worden om te kiezen voor de fiets en het openbaar vervoer. ProRail moet deze verschuiving accommoderen. De staatssecretaris heeft nog steeds niet duidelijk kunnen maken dat de omvorming tot ZBO bijdraagt aan het realiseren van deze opgave.

Sinds 2016 hebben Rover en andere partijen uit de spoorsector de staatssecretaris keer op keer gewezen op de nadelen van haar besluit en dat hiermee de kwaliteit van de dienstverlening aan vervoerders en reizigers op het spel wordt gezet. Weliswaar heeft zij, na uw aandringen, toenadering gezocht, maar het is niet gelukt de nadelen en zorgen weg te nemen.

1. Operationeel effect

In het advies van de Raad van State heeft u kunnen lezen dat nut en noodzaak voor de omvorming van ProRail onduidelijk zijn. Het besluit om ProRail om te vormen is genomen zonder dat goed nagedacht is over de gevolgen voor de spoorsector. Met de ontwikkeling van de Lange Termijn Spooragenda en de introductie van gelijkgerichte sturing van ProRail en de Nederlandse Spoorwegen in de bestaande concessies zijn de prestaties en samenwerking op het spoor de laatste jaren enorm verbeterd. Deze gelijkgerichte sturing is van groot belang. Dat is echter onvoldoende geborgd in het voorstel.

2. Financieel effect

Het financiële effect van de omvorming is nog onduidelijk. Er is nog geen volledig inzicht in de uitkomst van de gesprekken met de Belastingdienst. In de laatste Kamerbrief staat dat de structurele kosten 4 miljoen per jaar kunnen zijn. Geld dat ook besteed kan worden aan het laten groeien van het gebruik van het OV. Er zit in de voorstellen ook geen enkel perspectief dat ProRail door de omvorming de budgetten krijgt om de noodzakelijke groei te accommoderen.

3. Samenwerking

De samenwerking tussen ProRail en het ministerie moet goed zijn. De staatssecretaris benoemt o.a. diffuse sturingsmogelijkheden en dat de aandeelhoudersrelatie onvoldoende middelen biedt om voldoende informatie te verkrijgen. Daaruit valt te concluderen dat deze samenwerking nu nog niet optimaal is. Wij missen echter een analyse waarom een grote structuurwijziging, zoals nu voorgesteld, nodig is om deze problemen op te lossen. De genoemde beperkingen zijn ook op te lossen via de bestaande sturingsmechanismen die het ministerie kan inzetten. In dat kader herinneren wij u er aan dat in de nieuwe beheerconcessie van 2015 diverse

*Rover.
Van reizigers,
voor reizigers.*



ROVER

verplichtingen zijn opgenomen die hier een verbetering in hebben gebracht en dat sindsdien de prestaties zijn gestegen.

Samenvattend concludeert Rover dat een probleem- en risicoanalyse nog steeds ontbreekt. Gelijktijdig zijn de opgaves van ProRail groot. De komende jaren moet het spoorstelsel een flinke update krijgen om de reizigersgroei op te kunnen vangen. Deze structuurwijziging levert daar geen bijdrage aan. Zij leidt de aandacht en energie van velen af. Rover heeft eerder bijdragen geleverd aan internetconsultaties over de Instellingswet en de lagere regelgeving. Deze gelden onverminderd en zijn bij deze inbreng gevoegd.