



Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat  
Mevrouw S. van Veldhoven – van der Meer  
Postbus 20901  
2500 EX Den Haag

**Datum**  
30 maart 2020

**Ons kenmerk**  
20-30-3/MB

**Betreft**  
Internetconsultatie

**Doorkiesnummer**  
088-368 02 28

Geachte mevrouw van Veldhoven,

Op 17 februari 2020 heeft uw ministerie de lagere regelgeving met betrekking tot de omvorming van ProRail tot Zelfstandig Bestuursorgaan ter internetconsultatie voorgelegd. FNV Spoor maakt graag van de gelegenheid gebruik om nogmaals haar positie en standpunten ten aanzien van de omvorming van ProRail tot zelfstandig bestuursorgaan (ZBO) kenbaar te maken.

De primaire operationele taak van ProRail is 'betrouwbaar en veilig spoorvervoer'. Op precies dat punt hebben alle stakeholders in de spoorsector herhaaldelijk en nadrukkelijk hun zorgen uitgesproken. Bijvoorbeeld al tijdens het rondetafelgesprek, dat hierover op 8 juni 2016 door de Tweede Kamer was georganiseerd. Reizigersvervoerders, goederenvervoerders, consumentenorganisaties, verladers, havens, werkgeversorganisaties en vakbonden waren eensgezind in hun verzoek de opgaande lijn die ProRail is ingeslagen niet te verstoren. We zijn inmiddels bijna 4 jaar verder en nog altijd ontbreekt het draagvlak in de spoorsector, zo bleek recentelijk nog bij een SpoorPro seminar (10 maart 2020) over de omvorming van ProRail. Reizigersvervoerders, goederenvervoerders, consumentenorganisaties, verladers, havens, werkgeversorganisaties en vakbonden blijven eensgezind in hun verzoek de opgaande lijn die ProRail is ingeslagen niet te verstoren.

Voor FNV Spoor geldt dat spoorvervoerders en de rails waarover zij rijden onlosmakelijk met elkaar verbonden zijn. Iedere ingreep om ProRail en vervoerders verder uit elkaar te halen, gaat ten koste van de kwaliteit. Daarnaast is FNV Spoor van mening dat we hier spreken van een oplossing voor een probleem dat niet bestaat. FNV Spoor ziet zich in haar standpunten bevestigd door de Raad van State. In haar advies van 17 februari 2020 heeft de Raad van State niets heel gelaten van de uitgangspunten die ten grondslag liggen aan het besluit om ProRail om te vormen tot ZBO. Ook de Raad van State vroeg zich af voor welk probleem deze omvorming nu precies een oplossing is.

ProRail staat nu nog midden in de Spoorsector. Haal je ProRail uit de Spoorsector dan verstoort je een zorgvuldig opgebouwde en precaire balans binnen die sector. En dat is precies wat er zal gebeuren indien ProRail dichterbij het ministerie wordt gepositioneerd. ProRail zal dan haar onafhankelijke positie te midden van alle partijen op en om het spoor verliezen en er zal een ProRail ontstaan dat met de rug naar de sector staat en met het gezicht naar Den Haag.

### **Functioneren spoorsector gebaat bij nauwe samenwerking en gelijkwaardigheid**

De spoorsector is een van de meest operationeel verweven sectoren. Iedere wijziging heeft direct impact op de dagelijkse operatie waarin vervoer, infrastructuur, verkeersleiding, capaciteitsverdeling, verladers en onderhoud nauw samenwerken. De huidige samenwerking is gebaseerd op gelijkwaardigheid, onderlinge afhankelijkheid en privaatrechtelijke overeenkomsten.

De beheerder van de spoorinfrastructuur is zeer nauw betrokken bij het opstellen en uitvoeren van dienstregelingen en onderhoudt daartoe nauwe contacten met alle gebruikers. Een trein heeft geen stuur, maar wordt in feite bestuurd door de infrastructuur manager. Ook projecten als Hoogfrequent rijden (PHS), nu nog alleen tussen Eindhoven Amsterdam, het in de toekomst spoorboekloos rijden, ERTMS en de HSL kunnen alleen succesvol zijn als er nauw wordt samengewerkt. Dit is geen luxe maar noodzaak. Evenals de wederzijds afhankelijke relatie met NS.

De laatste vijf jaar presteert ProRail beter dan ooit, grotendeels als gevolg van de huidige gelijkwaardige samenwerking tussen ProRail, NS en andere (goederen)vervoerders. Volgens FNV Spoor leidt omvorming van ProRail naar een zelfstandig bestuursorgaan tot een grote afstand tussen ProRail en de NS en andere vervoerders. Het proces tot omvorming zelf zal afleiden van het goed invullen en vervullen van de operationele kerntaken en het oplossen van problemen daar waar deze bestaan dan wel ontstaan. Ook moet geconcludeerd worden dat in de lagere wet- en regelgeving de samenwerkingsverplichtingen weinig duidelijk omschreven zijn. Een absolute omissie gezien het belang van onderlinge samenwerking in de sector. FNV Spoor pleit dan ook, mocht de ingeslagen weg verder vervolgd worden, om dit alsnog helder en expliciet te omschrijven in de wet.

### **Fiscale en financiële consequenties nog altijd niet volledig inzichtelijk**

Het ontbreekt, ondanks toezeggingen aan de Tweede Kamer, nog steeds aan een helder en definitief inzicht in de financiële consequenties van het wetsvoorstel en de bijbehorende lagere regelgeving. In juli 2020 wordt er een oordeel van de Belastinginspecteur verwacht over de fiscale effecten en ook de financiële impact voor sectorpartijen is nog altijd niet duidelijk. Wij vrezen nog altijd dat het uiteindelijk gevolg hiervan stijgende prijzen voor de treinkaartjes zal zijn, het goederenvervoer een hogere infraheffing moeten betalen en daardoor minder competitief wordt en dit een negatief effect zal hebben op de werkgelegenheid in de sector. FNV Spoor roept dan ook op om een pas op de plaats te maken en alsnog zo snel als mogelijk duidelijkheid te verschaffen en de financiële onzekerheid voor spoorondernemingen en hun werknemers weg te nemen.

### **Tot slot**

Omvorming tot een ZBO leidt tot een ProRail dat de komende jaren (3-5) in zichzelf gekeerd raakt vanwege die omvorming. Ook zal de omvorming grote reorganisaties tot gevolg hebben en een negatieve invloed hebben op alle ontwikkelingen die voortdurend gaande zijn en zeer waarschijnlijk reeds gerealiseerde verbeteringen tenietdoen. Dit alles mag dan ook nog structureel 4 miljoen euro per jaar gaan kosten. Extra investeringen die betaald worden uit belastinggeld voor iets wat nu zeer goed functioneert. Dit geld kan vele malen beter besteed worden. Door bijvoorbeeld te investeren in betere en snellere treinverbindingen wordt het voor mensen aantrekkelijker te kiezen voor duurzaam vervoer. FNV Spoor zou graag zien dat de Minister meer en structureel investeert in een toekomstbestendig spoor dat de ingezette en verwachte groei vlekkeloos aankan.

In het belang van alle vakmensen in de spoorsector en iedereen die een goed functionerend spoor een warm hart toedraagt doen wij daarom wederom een beroep op u om de herpositionering van ProRail te heroverwegen.

FNV Spoor is uiteraard altijd bereid haar standpunten nader toe te lichten.

Met vriendelijke groeten,

Michiel Boer  
Bestuurder FNV Spoor