

AO Prorail [10 september 2020]

Bijdrage Prof dr Wim Derksen

1. Of Prorail een Zbo moet zijn, is uiteindelijk een politieke keuze. Ik kan slechts overwegingen meegeven. En met name een manier van redeneren. Conform het WRR-rapport *Het borgen van publiek belang* uit 2000.
2. De positionering van Prorail is geen doel op zich. Privatisering is geen doel op zich, verzelfstandiging is geen doel op zich. Net zo min als het terugbrengen onder de vleugels van de overheid een doel op zich moet zijn.
3. De positionering is het middel, de publieke belangen die hier gediend moeten worden, zijn het doel.
4. Wat zijn publieke belangen? Er zijn veel belangen die we samen belangrijk vinden. Soms kunnen die niet bereikt zonder eindverantwoordelijkheid van de overheid. Dan zou ik willen spreken over 'publieke belangen'. Dat die worden bereikt is een eindverantwoordelijkheid van de overheid. Wat we samen belangrijk vinden is een politieke keuze.
5. De markt kan veel, mensen kunnen zelf auto rijden, de NS kan zelf treinen rijden, maar het aanleggen van wegen en spoorwegen doen we niet zelf (omdat een ander anders gratis van mijn weg gebruik kan maken): daar heb je een overheid voor nodig.
6. De markt kan veel, maar voor het organiseren van een markt heb je ook de overheid nodig.
7. En je hebt nog andere publieke belangen: CO₂, stikstof etc: ook daar moet de overheid de mobiliteit bijsturen.
8. De vraag waar het nu om draait: hoe kan je dat soort publieke belangen het beste borgen? Soms met wetgeving en handhaving (uitstoot tegengaan). Soms met *positionering* van de organisatie.
9. Zo hebben we het organiseren van de OV-markt in handen gegeven van de Minister, de provinciale en lokale besturen. Logisch, als we een markt willen hebben.
10. Zo laat je het aanleggen en beheren van spoorwegen aan private partijen. Een overheid moet niet zelf met kiepkarren gaan rijden. Maar waar positioneer je organisatie die daartoe de opdrachten verstrekt en daarover het toezicht houdt?
11. Antwoord: daar waar de overheid haar eindverantwoordelijkheid het beste kan waarmaken. Ik heb voor de sg van lenM enige jaren geleden het toezicht op Prorail geëvalueerd. En dat toezicht was mager geregeld. En dat lag niet alleen aan het departement.

12. Er was bijvoorbeeld vaak spanning tussen de staatssecretaris van IenM en de directie en de Raad van Commissarissen van Prorail over grote investeringen. Prorail vond dat in wezen niet de verantwoordelijkheid van de staatssecretaris.
13. Er was bij Prorail geen cultuur van grote openheid ten aanzien van de toezichhoudende functie van het departement. Men had ook niet zoveel zin om over het toezicht door het departement te praten. Alsof men een zelfstandig bedrijf was.
14. Maar aan de andere kant had ik als decaan van de Rijksprojectacademie (indertijd: academie voor projectmanagers van RWS, Prorail en Rijksgebouwendienst) bij de deelnemers van Prorail ook niet het gevoel met mensen van een privaat bedrijf te maken te hebben. Er was in dat opzicht ook geen verschil tussen mensen van RWS en van Prorail.
15. Conclusie: het borgen van publieke belangen is ook een kwestie van cultuur. Denkt men vanuit publieke belangen of heeft men de overheid helemaal niet nodig? Het is niet onlogisch als RWS en Prorail vanuit het publieke belang denken.
16. Als je de overheid verantwoordelijk acht voor de infrastructuur (en voor de concurrentie op de infrastructuur) is het logisch om RWS en Prorail binnen de publieke sfeer te houden/hebben.
17. Het werk van Prorail en RWS vraagt om een zekere autonomie. Maar blijkbaar lukt RWS dat goed, zelfs zonder dat ze een Zbo zijn. Waarom zou dat voor Prorail anders zijn?

Prof dr Wim Derksen: bestuurskundige, lid WRR (1994-2000; auteur van *Het borgen van publiek belang*, 2020), decaan Rijksprojectacademie 2012-2013, voorzitter commissie *Evaluatie toezicht ZBO's/Prorail*, IenM, 2015