

Aan: De leden van de Vaste Kamercommissie voor Infrastructuur en Milieu  
van de Tweede Kamer der Staten-Generaal  
Ter attentie van de voorzitter, de heer T.R. van Dekken  
Postbus 20018  
2500 EA DEN HAAG  
Per e-mail: cie.im@tweedekamer.nl

Heerenveen, 07-06-2016

Geachte heer Van Dekken, geachte leden van de Commissie,

Betreft: position paper met betrekking tot de kabinetsvoornemens positionering ProRail

De Federatie Mobiliteitsbedrijven Nederland (hierna: FMN) dankt u voor de uitnodiging tot deelname aan het rondetafelgesprek op 8 juni a.s. over de positionering van ProRail. In relatie daarmee zijn haar standpunten verwoord in deze position paper.

Het kabinet schrijft dat zij voornemens is om ProRail in het publieke domein te positioneren. Als doel formuleert zij dat het toezicht op ProRail zo verbeterd wordt. Het kabinet schrijft dat de nog uit te werken ordeningsscenario's "invloed hebben op de totale ordening van de spoorsector en daarmee duidelijkheid vragen over de positie van ProRail".

De logica achter deze voornemens ontgaat ons helaas. Volgens de FMN is het beter om nu de focus te leggen op verbetering van de kwaliteit en efficiëntie bij ProRail en samenwerking in de sector met Prorail, in plaats van op een structuraanpassing met alle onrust van dien die dat voor ProRail en de andere sectorspelers veroorzaakt.

ProRail werd opgericht om het spoor op onafhankelijke en non-discriminatoire wijze te onderhouden en beheren. De beweging die destijds ingezet werd, is nimmer echt afgerond. FMN zou daarom hebben verwacht dat de eerder ingeslagen weg wordt voortgezet, zodat ProRail haar kerntaken op echt onafhankelijke wijze met een gelijkwaardig speelveld tussen spoorpartijen kan vervullen. De door het kabinet voorgestelde ontwikkeling is daaraan tegengesteld. FMN voorziet dat het kabinet met deze beweging eerder meer problemen zou stichten, dan dat het oplost.

Ook het moment van besluitvorming roept vragen op. Ten eerste, omdat in de Lange Termijn Spooragenda uit 2014 afgezien is van een verandering in de positie van ProRail en volstaan werd met een sterkere brug tussen ProRail en de vervoerders. Er is o.i. geen onderbouwing dat de in 2014 in de LTSA afgekondigde maatregelen niet zouden beklijven. Ten tweede, omdat het onderzoek naar de ordeningsscenario's voor de spoormarkt nog van start moet gaan. De uitkomst daarvan is bepalend voor de vraag, of een meer of minder onafhankelijk ProRail gewenst en nodig is; en welke sturingsmechanismen daarbij horen. Waar de Staat zowel enig aandeelhouder als contractant van de grootste vervoerder (NS) is, is het de vraag of het gewenst en logisch is dat het ministerie van I&M ook kan sturen op toewijzing van de capaciteit aan NS en andere vervoerders, waaronder concurrenten van de NS. Het belang daarvan groeit door de concrete ontwikkelingen in binnenlandse en buitenlandse regelgeving. Die leiden tot meer spelers in de markt, genereren meer vraag naar capaciteit en vergen een echt onafhankelijk capaciteitsbeheer.

Voorts is onduidelijk hoe de reiziger gediend zou zijn met de voorgenomen wijziging. Dat blijkt niet uit de Kamerbrief. Evenmin bieden eerdere onderzoeken van kabinet en Kamer steun op dit punt. Als gezegd: de focus ligt nu op verbetering van kwaliteit en efficiency en zou daar ook moeten blijven liggen; dan wordt het belang van goed vervoer voor de reiziger ondersteund.

Resumerend, concluderen de leden van de FMN dan ook dat de onderbouwing voor de voornemens niet overtuigt, dat er andere dossiers zijn die prioriteit vragen en dat het onderzoek naar de ordeningsscenario's van grote invloed is op de wijze waarop ProRail gepositioneerd moet worden. Wij roepen uw Kamer daarom graag op om de discussie over ProRail op te schorten zodat de ordeningsscenario's onderzocht kunnen worden en de uitkomsten daarvan bij de discussie over ProRail betrokken kunnen worden.

Met vriendelijke groet,

A.B. Hettinga RA  
voorzitter Federatie Mobiliteitsbedrijven Nederland