

ProRail aan vaste Kamercommissie IenM – ten behoeve van het rondetafelgesprek 31 januari 2018

Inleiding

- ProRail waardeert het zeer dat uw Kamercommissie de ingrijpende transitie naar een publiekrechtelijk ZBO met eigen rechtspersoonlijkheid gedegen wil behandelen en de spoorsector breed uitnodigt om zijn visie met u te delen.
- Zoals de staatssecretaris in haar brief heeft aangegeven is het besluit een principiële keuze, waar wij in nauwe samenwerking constructief aan mee werken. Die samenwerking verloopt goed.
- Ons belang is primair gericht op onze kerntaak: het dagelijks zorgen voor een betrouwbaar en duurzaam spoorstelsel dat vervoerders in staat stelt hun reizigers en goederen goed te vervoeren. Wij proberen de transitie zo te organiseren dat deze ons niet afleidt van onze kerntaak.
- Onze gemeenschappelijke inzet met het ministerie is erop gericht de kansen, om de sturingsrelatie met IenW te verbeteren en vereenvoudigen, volledig te benutten.
- Samen met de staatssecretaris zetten we ons in om de transitie een succes te maken. De dagelijkse operatie en de belangen van reizigers en verladers zullen daarbij voorop blijven staan. Dat verlangt de sector ook van ons: de verandering van de positie van ProRail heeft immers ook effect op onze vervoerders, de reizigers en de verladers. De gedane toezeggingen om de risico's van de transitie te mitigeren en de kansen te benutten, worden door de staatssecretaris met ons uitgewerkt in concrete voorstellen.

ProRail presteert

- De prestaties van ProRail zitten al enige tijd in de lift. Operationeel gaat het goed. We breken punctualiteitsrecords. Zie ons online dashboard¹.
- In alle openheid werkt ProRail aan verdere verbetering, ook over minder goed nieuws zijn we eerlijk. Transparantie is gezien ons publieke belang voor ons erg belangrijk.
- De verdere prestatieverbetering die Nederland van onze spoorsector vraagt is een operationele verbetering – ERTMS, groei van goederenvervoer, invoering hoogfrequent spoor, de HSL prestaties, Automated Train Operations, grensoverschrijdend vervoer, de invoering van 3 KV, veiligheid & overwegen. Alle energie van vervoerders, aannemers, ingenieursbureaus en van de infrabeheerder is gericht op het verbeteren van het treinverkeer² in samenwerking met elkaar. Dat is geheel in lijn met de ambities uit de LTSA.
- De toekomst voorspelt een toenemende complexiteit door nog intensiever gebruik van het spoor en hogere ambities en prestaties. En vereist dus nog nauwere samenwerking tussen ketenpartners, met meer creativiteit en innovatie.

ProRail verbindt, verbetert en verduurzaamt

'Wij verbinden mensen, steden en bedrijven per spoor, nu en in de toekomst. Wij maken aangenaam reizen en duurzaam vervoer mogelijk'

- ProRail Verbindt – ProRail wil *meer* mobiliteit per spoor mogelijk maken
- ProRail Verbetert – ProRail wil deze mobiliteit *betrouwbaarder* maken
- ProRail Verduurzaamt – spoor blijft het meest *duurzame* vervoermiddel en verduurzaamt verder

¹ <https://prestaties.prorail.nl/>

² Internationale benchmark 2017

Transitie³

De omvorming van een staatsdeelneming naar een publiekrechtelijke ZBO levert een aantal vraagstukken op, waarover uw Kamer met het kabinet besluit. De impact van deze besluiten kan potentieel groot zijn, zo blijkt uit het impact assessment en transitieplan door McKinsey. Bij een gunstig scenario is de negatieve impact echter beperkt en kunnen kansen worden benut die de sturingsrelatie tussen IenW en ProRail eenvoudiger en beter maken. Samen met de staatssecretaris zetten we ons nu in om eventuele negatieve effecten of risico's te voorkomen en kansen te benutten:

- Om de taakvoering als onafhankelijke partij in het spoorstelsel te bewaken moet in een instellingswet en bijbehorende afspraken worden vastgelegd dat het ministerie niet direct of indirect de spoorse operatie kan beïnvloeden.
- Om hogere kosten voor vervoerders en (indirect) reizigers en verladers te voorkomen, onderzoeken we samen de mogelijkheden, aangezien ProRail straks geen btw meer kan aftrekken en daardoor hogere kosten moet doorberekenen. Hierover dient ook overlegd te worden met de Europese Commissie zodat een maatregel niet als ongeoorloofde staatssteun wordt gezien.
- Om negatieve gevolgen voor de huidige en toekomstige medewerkers te voorkomen, moeten de huidige arbeidsvoorwaarden en pensioenvoorziening behouden blijven. Nu en in de toekomst. Het kabinetsbesluit dat de huidige arbeidsvoorwaarden en rechtspositie bij de omvorming behouden moeten blijven geeft rust in de organisatie.
- Om extra kosten voor ProRail te beperken moet worden onderzocht of overeenkomsten onder algemene titel kunnen worden overgezet van BV naar ZBO om extra kosten voor de operatie te voorkomen en moet ProRail worden vrijgesteld van of gecompenseerd voor eenmalige heffingen van btw, vennootschapsbelasting en overdrachtsbelasting.
- Volgens McKinsey ontstaan er ook kansen om de samenwerking tussen ProRail en ministerie te verbeteren – onduidelijkheid over wie waarvoor verantwoordelijk is kan door de transitie beter worden voorkomen. Wij gaan hier gezamenlijk bijzondere aandacht op zetten om de kansen te verzilveren, in het belang van reiziger, verlader en belastingbetaler.

ProRail werkt nauw en constructief samen met de staatssecretaris en haar ketenpartners om deze transitie tot een goed einde te brengen. We hebben daar met de staatssecretaris ook alle vertrouwen in. Onze inzet is erop gericht om tijdig en zorgvuldig te onderkennen welke zaken goed moeten worden geregeld, opdat de omvorming verantwoord en zonder negatieve impact op onze dagelijkse operatie geschiedt en kansen kunnen worden benut.

Ons verzoek aan u is daarom:

- De staatssecretaris en ons te steunen in een gunstige beantwoording van de open vragen zoals geformuleerd in het impact assessment en transitieplan, zodat een en ander verwerkt kan worden in het beoogde wetsvoorstel ZBO en in de te wijzigen Spoorwegwetgeving
- Met de staatssecretaris zorg te dragen voor een regeling (Europese Commissie *proof*), om te voorkomen dat de gebruiksvergoeding voor vervoerders significant stijgt. Die stijging ontstaat als ProRail 21% BTW niet meer mag aftrekken, en dit bedrag verplicht over de te verdisconteren kosten moet heffen.

³ Bron voor deze opsomming is het (in opdracht van ProRail) opgestelde rapport 'ZBO-transitie ProRail, impact assessment en transitieplan' door McKinsey d.d. 19 december 2016