

Aansturing van ProRail

Gespreksnotitie voor de Tweede Kamer, 8 juni 2016

1. PRORAIL en REIZIGERS

- Een opgaande lijn is sinds ongeveer een jaar zichtbaar, toch hebben reizigers last van:
- Te veel en te lange buitendienststellingen, die bovendien vaak uitlopen;
- Te veel sein-, wissel-, stroom- en overwegstoringen, die plotseling het treinverkeer verstoren;
- Te veel opgeheven treinen omdat de verkeersleiding het niet meer aan kan.

2. ANALYSE

- ProRail is te afhankelijk geworden van aannemers die niet goed worden aangestuurd;
- ProRail heeft te weinig eigen deskundigheid in huis om de storingen onder controle te krijgen;
- De verkeersleiding ziet nooit vervoerders, reizigers of verladers;
- De reputatie van ProRail bij overheden, vervoerders en reizigers is slecht.

3. AANSTURING door I en M

I en M heeft de volgende instrumenten:

- Benoeming en ontslag van leden van de Raad van Commissarissen en de Directie;
- Goedkeuring van meerjarenplannen en jaarwerkplannen;
- Goedkeuring van jaarverslagen en begrotingen;
- Goedkeuring van projecten;
- KPI's
- Verstandig overleg.

Waarom hebben die instrumenten de onder 1 en 2 genoemde problemen niet opgelost? Duidelijk is dat de regering ontevreden is over het huidige model, waarbij ProRail functioneert als een BV met een Raad van Commissarissen en een directie. Voor die ontevredenheid valt veel begrip op te brengen, omdat ProRail vele jaren beroerd heeft gefunctioneerd en de Raad van Commissarissen het tij niet heeft kunnen keren. De regering wil kennelijk meer grip hebben op ProRail. Maar heeft het Ministerie van Infrastructuur en Milieu de kennis in huis om ProRail aan te sturen?

Wim Kuijken concludeerde in zijn review op de LTSA dat er stappen gezet moesten worden door de directies van NS, ProRail en het ministerie. ProRail is sindsdien veranderd, maar in de operatie is de organisatie er nog lang niet.

4. MEER GRIP OP PRORAIL?

De Staatssecretaris wil meer grip op ProRail. Gaat ProRail dan beter functioneren?

Idealiter stuurt een Ministerie op financiële en beleidsmatige input en vraagt om resultaten. Idealiter heeft de directie de vrijheid en de deskundigheid om die resultaten te behalen. Het gaat altijd fout als het Ministerie de directie gaat voorschrijven *hoe* die resultaten behaald moeten worden. Welke sturingselementen genoemd onder punt 3 missen er en welke worden er toegevoegd door van ProRail een rijksdienst te maken? Helpen die instrumenten de reiziger?

Nodig is een ProRail dat de belangen van reizigers en verladers op korte en lange termijn voorop stelt.

5. AANSTURING IN DE TOEKOMST

Minister Schultz noemde ProRail in een brief aan de Tweede Kamer ooit: "mijn uitvoeringsorganisatie". Dat veronderstelt enerzijds een goede beleidsmatige aansturing op hoofdlijnen door een kleine hoogwaardige ambtelijke afdeling ten departemente en anderzijds een goed onafhankelijk toezicht. Toezicht en beleidsmatige aansturing moeten niet in één hand liggen. Toezicht is een vak apart. Zie de huidige professionaliseringslag in Raden van Commissarissen en Raden van Toezicht.

6. TIMING

Het kabinet heeft in reactie op het rapport van de Parlementaire Enquête Commissie aangekondigd om in het najaar van 2016 vier scenario's te onderzoeken voor de toekomstige ordening op het spoor. Het volgende kabinet kan op basis daarvan besluiten nemen. Het is niet wijs om daarop vooruit telopen en nu al een besluit te nemen over de aansturing van ProRail.

Arriën Kruyt, Voorzitter Rover

6 juni 2016