

## **Geef ProRail de kans om zichzelf te bewijzen**

### **Stabiele beleidsomgeving**

Voor de meerjarenplannen die ProRail maakt, is een stabiele beleidsomgeving hard nodig. Door ProRail dichter onder het ministerie te positioneren wordt de bedrijfsvoering nog gevoeliger voor de politieke aandacht. De partijpolitiek blinkt niet uit in het nemen van besluiten waarbij een stabiele omgeving wordt gewaarborgd en dit heeft een negatieve invloed op het bedrijf. In verband met de meerjarenprogramma's moeten de beleidszaken van ProRail niet steeds gedwongen worden gewijzigd door politieke besluiten.

Waarom een directe aansturing van de overheid? Het is frappant dat dit aan het Fyra-dossier is gekoppeld. Was het niet de politiek die een dure HSL-lijn liet bouwen, die natuurlijk al meerdere jaren ondermaats wordt gebruikt met dure aanlegkosten, dure onderhoudskosten en te weinig treinen? Als je deze zaken niet goed op elkaar afstemt of als er beloftes en aannames worden gedaan die niet kunnen worden waargemaakt, dan steven je af op een parlementaire enquête.

Om dit te voorkomen, is een stabiel bedrijf met een eigen identiteit en stabiel beleid noodzakelijk. We moeten niet in de valkuil stappen van directe aansturing vanuit de politiek. De huidige afspraken (Beheerplan) gaan inhoudelijk al te diep als het gaat om het monitoren van de KPI's.

### **Arbeidsvoorwaardelijke gevolgen**

Sinds de ontvlechting uit het moederbedrijf NS zijn tal van arbeidsvoorwaarden van de ProRail-medewerkers nog steeds opgenomen in de sociale eenheid cao NS. Zoals het pensioen, de reisfaciliteiten, het meeliften op diverse verzekeringen waarvoor je vanuit het grote geheel kortingen krijgt. Al met al een heel pakket waar we als FNV Spoor waken voor een inkomensvermindering of een slechtere inkomenspositie voor de werknemers. De werknemers van ProRail accepteren niet dat zij enig financieel nadeel ondervinden van een eventuele wijziging in de aansturing.

### **Verandering op verandering**

ProRail heeft de afgelopen jaren alles behalve een rustige aansturing gehad. In 1996 is, als gevolg van een politiek besluit, het NS-concern opgesplitst. ProRail is gevormd door drie bedrijven: Railinfra beheer, Verkeersleiding en Railned. Dat sommige zaken stroef verlopen, is onder meer het gevolg van de rigoureuze scheiding, gedwongen fusie en instabiele beleidsomgeving.

In de jaren na de scheiding heeft ProRail haar positie en identiteit moeten zoeken ten opzichte van haar voormalige moeder, de NS, en ten opzichte van alle andere stakeholders op het spoor.

De directie en de Raad van Commissarissen heeft vanaf de start van de ProRail organisatie vele wisselingen ondergaan. Als laatste ontwikkeling zijn het ministerie en de staatssecretaris intensief betrokken geweest bij de aanstelling van de nieuwe topstructuur van ProRail. Zij hebben fiat gegeven voor - het binnenhalen van de heer Eringa (april 2015), en het installeren van een hele nieuwe Raad van Bestuur en Raad van Commissarissen (2016). Hierdoor is een solide basis ontstaan om ProRail haar rol binnen de spoorbranche te laten pakken, zoals ook uit de cijfers blijkt. Waarom nú alweer besluiten tot een wijziging van de aansturing van ProRail? Geef de ProRail-leiding de kans om deze lijn door te trekken en zichzelf te bewijzen.

### **Redenen genoeg om ProRail met rust te laten**

Met het aantreden van de nieuwe Raad van Bestuur is de samenwerking met NS en andere stakeholders middels de overlegtafels beter vormgegeven. Ook de aansturing vanuit het ministerie door de beleidsprioriteitenbrief geeft invulling aan de wens van de politiek tot meer invloed/sturing.

De aan de vorige bestuurder opgedragen taakstelling is nog niet afgerond. Daarnaast zijn er veel ontwikkelingen in gang gezet om tot een goed spoorproduct te komen voor de diverse vervoerspartijen, ook deze vergen nog veel energie en aandacht.

Het rapport van de heer Bierman bevestigt dat ProRail haar positie steeds beter pakt.

### **Betrokkenheid medewerkers**

Er is grote betrokkenheid van de ProRail-medewerkers om ervoor te zorgen dat aan alle afspraken met betrokken partijen invulling wordt gegeven. “WIJ zijn ProRail, WIJ zijn het spoor”, zo ervaren zij dat. Die trots en identiteit als ProRail-er staat nu eindelijk een beetje op de rit. Voorkomen moet worden dat een nieuwe ordening voor een omslag zorgt in het gedrag van de medewerker: “Straks zijn we een beetje van het spoor maar ook een beetje ambtenaar”, dat vergt wat van cultuur. Geluiden als: “daar zijn wij niet van”, “moet u bij die wezen, daar ben ik niet van...”, dat moeten we toch niet willen?

### **De concessie**

De concessie is door het ministerie tot 2025 afgegeven. Hierin zijn ook afspraken gemaakt om medio 2019 een evaluatie te doen. Houd deze afspraken in stand. Dit creëert rust voor de organisatie en ProRail krijgt de tijd om te bewijzen dat de organisatie staat en zichzelf kan verbeteren. Mocht na evaluatie blijken dat dit ondermaats is, dan is dat het moment om te gaan nadenken over een andere aansturing.

### **Tot slot: de wensen van FNV Spoor**

1. Laat NS en ProRail in de huidige vorm in tact en geef de leiding van ProRail de kans orde op zaken te stellen.
2. Laat NS en ProRail in de huidige vorm haar werk verrichten en bepaal op basis van de midterm evaluatie of een andere ordening na afloop van de lopende concessies nodig is.
3. FNV Spoor heeft de voorkeur voor een integraal spoorbedrijf.

Jacqueline Lohle  
Bestuurder FNV Spoor