



ProRail ZBO? DB Cargo: negatief advies Raad van State mag niet worden genegeerd.

In februari is het wetsvoorstel inzake omvorming ProRail tot ZBO aan de Tweede Kamer gestuurd. Parallel hieraan is de consultatie met ons als belanghebbenden gestart voor de onderliggende wet- en regelgeving.

Onze eerdere fundamentele bezwaren zijn tot op heden echter niet meegewogen door de minister. Dat betreft DB Cargo zeer. De minister heeft destijds toegezegd dat een serieus draagvlak binnen de sector noodzakelijk is om dit wetsvoorstel te continueren – die belofte is naar de mening van DB Cargo onvoldoende gestand gedaan.

Het standpunt van DB Cargo inzake de omvorming is sinds 2018 dan ook niet wezenlijk gewijzigd: *‘de conclusie is dat omwille van principiële keuzes en regelmatig terugkerende discussies in de Kamer een ingrijpend en kostbaar proces in gang wordt gezet, zonder dat daaraan in de dagelijkse exploitatie van de spoorwegondernemingen enige behoefte is, terwijl de uitkomsten daarvan voor de spoorwegondernemingen vooralsnog onzeker, maar naar verwachting wel vérstrekkend zijn. Daarbij stelt DB Cargo vast dat de voorgestelde wijziging van de Spoorwegwet complexe en specialistische materie is, waarvan de gevolgen voor het dagelijkse spoorwegbedrijf op dit moment niet goed zijn te overzien, maar naar verwachting niet persé positief zullen zijn’.*

DB Cargo ziet op cruciale punten dat het ministerie nog altijd niet de beloofde garanties kan geven: zo is er nog steeds geen garantie dat Europa een structurele compensatie toestaat voor de hogere gebruiksvergoeding. Nu ook de Raad van State met dezelfde fundamentele bezwaren als nagenoeg de gehele spoorsector komt, rekent DB Cargo op de zorgvuldigheid en reflectie van het parlement. Het is beter ten halve te keren in plaats vanuit politieke afspraken uit het verleden ten hele te dwalen.

Is er een alternatief?

Ja zeker, de Europese richtlijn voorziet in een beheersovereenkomst tussen lidstaat en beheerder, met daarin prikkels voor kostenverlaging en goed beheer. De beheerconcessie voldoet niet aan die criteria, maar zou het geen idee zijn dit verder te ontwikkelen in plaats van de hele ordening overhoop te gooien?

DB Cargo stelt:

Er is veel onduidelijk, het geheel staat op gespannen voet met de Europese richtlijnen en voor spoorwegondernemingen zijn er geen verbeteringen te verwachten, maar wel veel problemen. Niet dat het nu perfect is, maar na een turbulente start functioneert het stelsel nu wel naar behoren. De vrijheid van handelen binnen een gereguleerde markt dreigt opgegeven te worden voor starre bestuursrechtelijke verhoudingen, die slecht passen bij de leverancier - afnemerrelatie tussen ProRail en spoorwegondernemingen. Tenslotte, het in uitvoering brengen van het voorliggende wetsvoorstel kan er toe leiden dat de aandacht wordt afgeleid van daar waar die nu nodig is: een goed functionerend spoorwegnet dat bijdraagt aan een duurzame welvaartsgroei.

Utrecht, 8 september 2020

DB Cargo Nederland N.V.