

NS Position Paper t.b.v. Hoorzitting / rondetafelgesprek Omvorming ProRail tot zbo
Tweede Kamer der Staten-Generaal - 10 september 2020

Samengevat

Door de goede onderlinge samenwerking en de wederkerigheid van de Beheer-Vervoerconcessies zijn de prestaties van NS en ProRail erg hoog. Dat is goed voor de reizigers in Nederland. De zbo-vorming en de daaruit volgende *andere* relatie tussen ProRail en vervoerders zet dat onder druk. Mocht de omvorming doorgaan, dan moeten de huidige rolverdeling, gelijkgerichte sturing en de adviesrechten van sectorpartijen gehandhaafd blijven. Daarnaast verwacht NS dat de omvorming in lijn zal zijn met de keuze van het Kabinet voor de ordening van stations. Zo kunnen we ons blijven inzetten voor een goede dienstverlening aan onze reizigers.

Nederlandse spoorstelsel presteert beter dan ooit

Uit de midterm review van ProRail en NS door IenW blijkt dat de prestaties op het spoor nog nooit zo goed zijn geweest. Het oordeel van de reiziger over NS (uitgedrukt in het algemeen klantoordeel) en de operationele prestaties over 2019 zijn historisch hoog¹: 89% van de reizigers geeft NS een 7 of hoger en de punctualiteit bedroeg 92,6%. De stations in Nederland zijn van goede kwaliteit en worden ook hoog gewaardeerd.² ProRail geeft adequaat invulling aan de Beheerconcessie en heeft op alle prestatiegebieden verbeteringen gerealiseerd.³ De *horizontale* samenwerking tussen ProRail en NS en de gelijkgerichtheid in doelen en opgaven zijn wezenlijke randvoorwaarden geweest voor deze goede prestaties.

De goede prestaties van de afgelopen jaren kwamen niet zomaar tot stand. Integendeel: begin deze eeuw ontbrak het aan efficiënte operationele afstemming tussen NS en ProRail, die toen net uit elkaar waren gehaald. Slechte prestaties 'buiten' waren het gevolg. De strenge winter van 2010 met veel treinuitval als gevolg werd een keerpunt. De wederkerigheid van de Beheerconcessie (ProRail) en de Hoofdrailnetconcessie (NS) vormt sinds 2015 één van de uitgangspunten voor de huidige sturing.⁴ Zowel KPI's als de sturing en samenwerking zijn goed op elkaar afgestemd. De resultaten daarvan zijn goed op elkaar ingespeelde organisaties en een goed functionerend spoorwegsysteem, met duidelijke afspraken en verantwoordelijkheden⁵.

NS heeft zorgen dat de goede prestaties onder druk komen te staan door de omvorming van ProRail tot zbo. NS is daar in de internetconsultaties in 2018 en 2020 al uitvoerig op ingegaan.^{6,7} De *horizontale* relatie tussen ProRail en NS kantelt naar een verticale. Dat heeft grote gevolgen, zeker omdat er nog veel onduidelijk is⁸. Mocht de omvorming doorgaan, dan moeten in ieder geval de volgende punten in de wet- en regelgeving aangepast worden:

¹ Brief van de minister aan de Tweede Kamer van 28 februari 2020 / 29984 888.

² NS Jaarverslag 2019.

³ Kamerbrief 12 juni 2020 / BSK-2020/29984 898

⁴ Kamerbrief 28 maart 2014 / 29984 474 en bijlage Hoofdrapport Lange Termijn Spooragenda deel 2, maart 2014, paragraaf 6.3.2 p59

⁵ Kamerbrief 28 maart 2014 / 29984 474 en bijlage 'Beter en Meer Voorstel voor de operationele uitwerking van de Lange Termijn Spooragenda'

⁶ https://www.internetconsultatie.nl/wet_publiekrechtelijke_omvorming_prorail/reactie/9470a6a3-7f3e-46a5-ad9f-7f909b604e2b

⁷ https://www.internetconsultatie.nl/lagere_regelgeving_publiekrechtelijke_omvorming_prorail/reactie/f95e4ad5-10b8-40f4-89f9-88bf53350a91

⁸ Zo ontbreekt de Beleidsregel sturing van en toezicht op ProRail die een belangrijke rol speelt hoe de KPI's voor ProRail worden vastgesteld en op welke wijze de Tweede Kamer daar controle op uit kan oefenen. De belastinginspecteur moet nog een eindoordeel geven over de fiscale gevolgen en het ontbreekt aan duidelijkheid over BTW-gevolgen bij andere partijen dan ProRail, zoals NS.

- Door de kanteling van een horizontale naar een verticale relatie tussen ProRail en vervoerders veranderen rollen en verhoudingen. Bovendien zijn deze rollen en verhoudingen in het wetsvoorstel ruim of vaag geformuleerd. Het risico is dat de sector in zichzelf keert en zich eerst gaat afvragen wat dat allemaal betekent. De energie die we daar de komende jaren in moeten steken, kunnen we niet aanwenden voor verbeteringen voor onze reizigers. Daarom moet in het wetsvoorstel de huidige rolverdeling tussen ProRail, NS en andere vervoerders gecontinueerd en duidelijk omschreven worden⁹. Eventuele verbeteringen kunnen later doorgevoerd worden.
- In het nieuwe wetsvoorstel vervallen de samenwerkingsverplichtingen voor ProRail, vervallen de adviesrechten van sectorpartijen op het jaarlijkse Beheerplan en wordt de gelijkgerichte sturing beperkt.¹⁰ Juist deze drie zaken waren essentieel voor de operationele successen van afgelopen jaren. NS roept dan ook op om de huidige samenwerkingsverplichtingen uit de Beheerconcessie één op één over te nemen en de jaarlijkse adviesrechten van de sector op het Beheerplan te behouden. Deze onderdelen blijven zo goed aansluiten bij de vervoerconcessie. Op die manier ligt er een goede basis om de huidige gelijkgerichte sturing te continueren, inclusief KPI's, doelen en opgaven. Ook hier kunnen eventuele verbeteringen later doorgevoerd worden.
- NS verwacht dat de omvorming van ProRail wat betreft de stations in lijn zal zijn met de keuze van het Kabinet voor de ordening van stations.

Tot slot: goede prestaties blijven continueren

De Nederlandse spoorsector behoort bij de top in Europa en de wereld; voor relatief weinig geld levert de sector topprestaties.¹¹ Onderling goed samenwerken, gelijkgerichte sturing op resultaten en duidelijke rollen liggen hieraan ten grondslag. De inzet van NS is om dat te continueren. Het verleden laat immers zien dat grote transities risicovol zijn, dat geldt zeker voor de spoorsector. Actueel is uiteraard het omgaan van de spoorsector met de majeure sociale en economische impact van de COVID-19-crisis. Maar risico's raken ook aan maatschappelijke doelen om Nederland bereikbaar te houden, om landsdelen snel met elkaar te verbinden, de deur-tot-deurreis verder versterken, etc.

Mocht de omvorming doorgaan, dan pleiten wij ervoor om dit pragmatisch te doen, zonder grote wijzigingen en zonder impact op de reizigers. NS wil zich, gezamenlijk met ProRail en andere vervoerders, blijven inzetten voor goede dienstverlening aan onze reizigers.

===

⁹ Het gaat hier bijvoorbeeld om rollen en verantwoordelijkheden rondom sociale veiligheid, de (capaciteitsaanvraag voor de) dienstregeling en stations.

¹⁰ Kamerbrief 21 april 2020 / 35396 6

¹¹ "Een bovengemiddeld prestatieniveau in combinatie met een ondergemiddeld kostenniveau van NS en ProRail duiden op een spoorsysteem dat goed presteert. Zorgvuldig omgaan met de inrichting en investeringen van de Nederlandse spoorsector kan ervoor zorgen dat deze koppositie wordt gehandhaafd of zelfs verder wordt uitgebouwd." (pag. 17).
<https://www.tweedekamer.nl/downloads/document?id=e1eef0ad-d5ab-4282-9830-b9d9466cfee5&title=Beoordeling%20internationale%20benchmark%20spoor%202019.pdf>