

# Reorganisatie/verandering

Or tegen aantasting zelfstandigheid ProRail

## ‘Niemand wil een politiek gestuurd bedrijf’

*De ondernemingsraad van ProRail, daarin gesteund door reizigersorganisaties en vervoerders, is tegen het voornemen om de zelfstandigheid van ProRail op te heffen. Het kabinet wil de spoorbeheerder strakker onder de vleugels van de staat positioneren. Onbegrijpelijk, vindt de or. ProRail presteert steeds beter en van koers veranderen is onnodig. “Werknemers willen aan ietsbestendigs werken.”*

Door Loek Kusiak

**"G**eef ons bedrijf de rust en ruimte om door te gaan op de ingeslagen weg naar verbeteringen. Veranderingen in de aansturing van de organisatie door nog meer overheidsbemoediging is onnodig. Dat kan vergaande financiële gevolgen hebben en ook voor personeel, reizigers en verladers negatief uitpakken." Met deze boodschap van or-voorzitter Godelieve Kok, geflankeerd door secretaris Maarten Pijnacker Hordijk en vice-voorzitter Frank Barel, wil de or van spoorbeheer-

der ProRail bereiken dat staatssecretaris Dijkma van Infrastructuur en Milieu (I&M) alsnog terugkomt op haar voornemen om ProRail om te vormen tot een overheidsorgaan. Een besluit dat volgens de or negatief zal uitwerken op de prestaties van ProRail.

ProRail (circa 4000 werknemers) is verantwoordelijk voor de aanleg, het onderhoud en veiligheid van de spoorinfrastructuur voor het personen- en goederenverkeer.

Sinds 2005 is het een zelfstandig bedrijf, met een eigen directie en raad van commissarissen, en de staat als enige aandeelhouder. Het kabinet nam in juni het principebesluit om van ProRail een publieke organisatie te maken. De staat krijgt daarvoor meer bemoeienis bij de aansturing en de dagelijkse gang van zaken bij de spoorbeheerder. Dat zou tot 'betere prestaties' moeten leiden.

De precieze vorm wordt nog onderzocht. Naar verwachting komt het kabinet in september met een concreet voorstel, met als mogelijke opties ProRail om te vormen tot een zelfstandig bestuursorgaan, zoals Staatsbosbeheer, of een agentschap van het ministerie, zoals Rijkswaterstaat.

### 'Onbegrijpelijk'

"Wijziging van de organisatiestructuur," stellen de or-leden, "is een ingrijpend voornemen. Daar moet een goed onderzoek aan ten grondslag liggen. En dat is er niet. Want hoe moet die nieuwe aansturing er dan uitzien? Wil de staatssecretaris een overheidsfunctionaris voortdurend bij ProRail in huis? Of bij elke vergadering van de raad van bestuur? Moet bij crisissituaties op het spoor het ministerie eerst worden geconsulteerd over te nemen besluiten? Het lijkt ons niet werkbaar. Daarbij heeft Dijkma nu al de middelen om ProRail direct aan te sturen. Een hervorming is niet nodig." Met de aanstelling van een nieuwe, drie leden tellende raad van bestuur en een nieuwe topstructuur, die begin 2016 met een positief advies van de or is gerealiseerd, is volgens de or al vaart gemaakt met een verbeterproces. Kok: "De berichtgeving in de media over ProRail als zou er chaos heersen, veroorzaakt door zogenaamd onbekwame mensen, heeft de or vaker pijn gedaan. Er gaat veel goed, maar het klopt dat er zaken beter kunnen en moeten. We zijn er volop mee bezig, maar dat realiseer je niet van de ene op de andere dag. Dat verbeterproces dreigt nu ontwricht te worden en dat maakt het principebesluit om ProRail te hervormen onbegrijpelijk. Het besluit van staats-



V.l.n.r.: Maarten Pijnacker Hordijk, Godelieve Kok en Frank Barel



ProRail-werknemers bezig met spoorwerkzaamheden

secretaris Dijkma is niet onderbouwd. Ze heeft slechts het gevoel dat ProRail beter af zou zijn met minder zelfstandigheid. Volgens ons zal dat leiden tot bureaucratisering en verlamming van de organisatie, die politieke keuzes nu eenmaal met zich meebrengen, maar ook tot hogere kosten en afnemende klanttevredenheid."

### Incidenten

In april van dit jaar vond de parlementaire enquête plaats over het debacle met de hogesnelheidstrein *Fyra*. Naar aanleiding van het *Fyra*-dossier kondigde Dijkma aan haar greep op ProRail te willen versterken. "Die mededeling kwam voor de or als een duveltje uit het doosje. ProRail speelde geen enkele rol in het *Fyra*-drama. Dat heeft Dijkma later ook erkend."

De Tweede Kamer bekritiseerde Dijkma eerder ook al vanwege de problemen op het spoor in 2015, zoals het treinongeluk in Amsterdam, de chaos door het winterweer en een grote wisselstoring in de Randstad. Incidenten over treinvuival die weliswaar niet onder Dijkma's directe verantwoordelijkheid vallen, maar van de kritiek had ze wel last. Dus vond ze dat ze dan ook eige-

naar van het ProRail-dossier moest worden. Vooraf VVD, PVV, SP, D66 en ChristenUnie willen op meer staatstoezicht op ProRail. Omdat de taken en financiering van ProRail 'bijna volledig publiek' zijn, moet het een publieke organisatie worden. Daarmee is beter toezicht gegarandeerd, vindt Dijkma. De or van ProRail kreeg op 11 april voor het eerst lucht van het voornemen van het kabinet om op 15 april een principebesluit te nemen over een wijziging van de positie van ProRail. "We stonden," brengen de orleden in herinnering, "voor een dilemma: niet of wel reageren? We kozen voor het laatste en stuurden de staatssecretaris een brief, met een cc naar de Vaste Kamercommissie voor Infrastructuur en Milieu, waarin we onze zorgen kenbaar maakten." Nadat het kabinet tot zijn besluit was gekomen, deed de or een persbericht naar de landelijke dagbladen de deur uit. "Daarin spraken we onze boosheid en teleurstelling uit. Het effect van de brief aan Dijkma was wel dat we door haar voor een gesprek werden uitgenodigd. Daarin kon ze

helaas niet helder uitleggen wat nu exact de noodzaak is van de ingreep in ProRail."

### Hoorzitting

De druk vanuit de politiek op Dijkma staat in schril contrast met de positieve trend die ProRail nu al geruime tijd doormaakt. De prestaties die ProRail over 2015 waren opgelegd, zijn ondanks incidenten, gehaald en ook de financiën zijn op orde. Ook de snelle aanpak waarmee ProRail in

februari na het ongeluk bij Dalfsen tussen een persontrein van Arriva en een hoogwerker het treinverkeer weer op gang bracht, oogste lof.

Behalve van de or kan herschikking van ProRail al evenmin op steun rekenen van vervoerders, reizigersorganisatie en vakbonden, zo bleek tijdens de hoorzitting die de Vaste Kamercommissie voor Infrastructuur en Milieu in juni organiseerde. Alle partijen bestreden zonder uitzondering het uitgangspunt dat meer bemoeienis van het departement tot betere prestaties kan leiden. Het is waar dat ProRail slechte jaren achter

## 'Werknemers willen aan iets bestendig werken'





Seinzaal VL - post Amsterdam

de rug heeft, maar het is ook waar dat het herstel is ingezet.

"De huidige ordening hoeft niet te veranderen. Een discussie over structuurverandering leidt alleen maar af en kweekt onrust in de spoorbranche," betoogde de Federatie Mobiliteitsbedrijven Nederland (FMN), een samenwerkingsverband van Veolia, Connexion, Arriva en Syntus, tijdens de hoorzitting. De FMN onderhandelt met ProRail, net zoals de NS en de goederenverladere dat doen, over de feitelijke verdeling van de spoorcapaciteit in de vorm van dienstregeling, het aantal treinen dat mag rijden, et cetera.

NS-topman Roger van Boxtel laat de

keuze over herpositionering nadrukkelijk aan de Kamer, maar vroeg tijdens de hoorzitting wel om logica: "Waarom nu een onderdeel uit de discussie over ordening van de spoorsector behandelen, terwijl het kabinet dit najaar vier scenario's voor die ordening wil onderzoeken?"

Pier Eringa, president-directeur van ProRail, eveneens spreker op de hoorzitting, maakte duidelijk dat het geen goed idee is als het kabinet de onafhankelijke positie van de spoorbeheerder aantast. "ProRail is van de reizigers, van de goederenvervoerders en andere vervoerders op het spoor. Dat vraagt om een onafhankelijke positie, ook al omdat dit moet volgens Europese richtlijnen." Eringa vergelijkt het kabinet met een over-

ijverige dokter. "Ze gaan met de patiënt in de weer, terwijl ik juist geloof dat het eigen immuunsysteem van ProRail het werk zelf kan doen."

### 'Forse inspanning'

Ook de or van ProRail mocht op de hoorzitting zijn standpunt toelichten. "Daar had de or speciaal om gevraagd," zegt or-voorzitter Kok, "Een zeer ongebruikelijk verzoek weliswaar, maar het werd gehonoreerd." De or bracht naar voren dat de complexiteit

van het spoorstelsel en van het spoor binnen het gehele openbaar vervoer toeneemt. "Met reizigers- en goederenvervoerders

pleegt ProRail een forse inspanning om de keten goed te laten werken. Werknemers willen aan iets bestendig werken en geen energie laten weglekken voor het verbeteren van de bedrijfsprocessen. Intern zijn er dan ook veel afkeurende reacties. 'Zijn we uiteindelijk goed op de weg, gooit Den Haag de boel weer overhoop.'

ProRail binnen de huidige keten verplaatsen zonder de consequenties voor de gehele OV-keten te kennen is bovendien riskant." De or wijst op eerdere (parlementaire) onderzoeken die laten zien dat overhaast centraliseren of decentraliseren juist veel risico's met zich brengt. Zoals een onderzoek van de TU Delft (2012), dat laat zien dat de productiviteit op het spoor gemiddeld met

0,6 procent per jaar tussen 1995 en 2004 daalde, een periode waarin het bedrijf, destijds nog onderdeel van de NS, ook al onderwerp was van bestuurlijke hervormingen. Bovendien stoort de or zich aan het gemak waarmee het kabinet over de transitiekosten van de herpositionering hee lijkt te stappen. "Bij transitiekosten gaat het onder meer over veranderingen in arbeidsvoorwaarden en het herschikken van de rol van ILT, de instantie die toezicht houdt op de veiligheid van ProRail. Die ressorteert nu onder het ministerie van I&M. Wil de ILT onafhankelijk toezichthouder blijven, dan kan ze nooit met ProRail onder dezelfde 'baas' (het ministerie van I&M) vallen."

### Bezuiniging

De vergelijkbare herschikking van Rijkswaterstaat tot agentschap kostte alleen al circa 30 miljoen. "De kosten voor herpositionering," stelt de or, "staan dus in scherp contrast tot de krimpopdracht voor ProRail. Daarbij verloren 600 medewerkers hun functie omdat ProRail moet voldoen aan een bezuiniging olopend tot structureel 48 miljoen per jaar in 2018. Het heeft veel moeite gekost om op een sociaal acceptabele manier te krimpen en tegelijk de gevraagde prestaties te leveren. Zet het kabinet de herschikking van ProRail door, dan zet het daarmee ook de moeizaam bereikte besparing op het spel."

Opheffing van de zelfstandigheid van ProRail betekent tevens dat de raad van commissarissen moet verdwijnen. De or verliest daarmee een belangrijke gesprekspartner en bron van informatie. Twee van de commissarissen in de rvc zijn voorgedragen door de or. "De rvc is er juist voor het onafhankelijk toezicht. Dat vindt de overheid ook belangrijk, dus waarom zou je dat dan afschaffen?", aldus Kok.

De or komt tot de slotsom dat niemand zit te wachten op een politiek gestuurd bedrijf. "Behalve kennelijk de Tweede Kamer. Het heeft ons verbaasd hoe gemakkelijk en kritiekloos de meeste Kamerfracties meegaan met het plan van Dijkzma. Een publieke rechtsvorm kent voor onze vervoerders en hun klanten vooral nadelen als het gelijkwaardigheidsmodel wordt verlaten. Nu kunnen vervoerders ons flink het vuur aan de schenen leggen. Dat model houdt ons scherp. Onze wens richting kabinet en Tweede Kamer is dan ook: ga niet onbezonnen te werk. Goed onderzoek voorkomt dat de kiem wordt gelegd voor een parlementaire enquête over het mislukken van de spoorordening." 