

Binnen de vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu hebben verschillende fracties de behoefte om vragen en opmerkingen voor te leggen aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu over haar brief d.d. 24 oktober 2016 inzake de voorlopige conclusie over de positionering van ProRail (Kamerstuk 29 984, nr. 689).

De voorzitter van de commissie,
Van Dekken

De adjunct-griffier van de commissie,
Israel

I. Vragen en opmerkingen vanuit de fracties

Inhoudsopgave

Inleiding	2
Algemeen	3
Proces van besluitvorming	9
Financiële aspecten	15
Gevolgen voor het personeel	19
Gevolgen voor de taakuitvoering	19
Europa	22

Inleiding

De leden van de VVD-fractie hebben met belangstelling kennisgenomen van de brief van de Staatssecretaris van 24 oktober 2016 over de «voorlopige conclusie positionering ProRail» en hebben daarover de volgende vragen en opmerkingen.

De leden van de PvdA-fractie hebben met belangstelling kennisgenomen van het voornemen van de Staatssecretaris om ProRail om te vormen tot een zelfstandig bestuursorgaan (ZBO). Hoewel zij zich op hoofdlijnen kunnen vinden in de gekozen richting (bij een publieke taak hoort een publieke verantwoording), leven er bij de leden van de PvdA-fractie ook nog veel vragen.

De leden van de SP-fractie hebben kennisgenomen van het voorstel om ProRail om te vormen tot een publiekrechtelijk ZBO met eigen rechtspersoonlijkheid. Deze leden steunen het principe om ProRail dichterbij het ministerie te brengen omdat het daarmee makkelijker wordt voor de bewindspersoon om sturing te geven aan ProRail en ook verantwoording af te leggen. Deze leden hebben wel een aantal vragen.

De leden van de CDA-fractie hebben teleurgesteld kennisgenomen van de brief van de Staatssecretaris van 24 oktober 2016 inzake de voorlopige conclusies ten aanzien van de positionering van ProRail.

De leden van de PVV-fractie hebben met gemengde gevoelens kennisgenomen van de plannen van de Staatssecretaris om ProRail te herpositioneren. Derhalve willen deze leden enkele vragen stellen aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu.

De fractie van D66 heeft met belangstelling kennisgenomen van de voorlopige conclusie ten aanzien van de positionering van ProRail. De afgelopen jaren zijn er vele discussies gevoerd over effectieve en efficiënte aansturing van een veilig en betrouwbaar spoor. Daarbij werd constant tegen tussenlagen en afstemmingsproblemen aangelopen. Dat moet en kan echt beter. Maar voor de leden van de fractie van D66 staat het belang van de reiziger voorop. Om dat belang goed te kunnen wegen, dient de Kamer een goed beeld te hebben van de kosten, baten, maatschappelijke effecten en alternatieven. Daarom hebben de leden van de fractie van D66 de volgende vragen.

De leden van de fractie van de ChristenUnie hebben kennisgenomen van de voorlopige conclusie over de positionering van ProRail. Genoemde leden hechten grote waarde aan een goede dienstverlening op het spoor voor zowel de reiziger als de verladers. Omwille van de zorgvuldigheid van het besluitvormingsproces willen de leden van de ChristenUnie fractie een aantal zaken voorleggen aan de Staatssecretaris.

De leden van de fractie van GroenLinks danken de Staatssecretaris voor haar brief d.d. 24 oktober 2016, waarin zij haar voorlopige keuze toelicht om ProRail om te vormen tot een publiekrechtelijk ZBO met eigen rechtspersoonlijkheid. De leden van de fractie van GroenLinks hebben nog enkele vragen.

Algemeen

De leden van de VVD-fractie kunnen de voorlopige conclusie ten aanzien van de positionering van ProRail steunen. Overigens hebben de leden van de VVD-fractie dit in het verleden meermaals geopperd, omdat hier geen sprake is van een markt en ProRail haar takenpakket voor het grootste deel met belastinggeld uitvoert. De debatten die de Kamer de afgelopen jaren heeft gevoerd met de Staatssecretaris hebben helaas laten zien dat er bij ProRail dingen mis zijn gegaan en er iets moest gebeuren. De leden van de VVD-fractie vragen de Staatssecretaris of zij met het dichterbij het ministerie brengen van ProRail een oplossing ziet voor de dingen die de afgelopen jaren niet goed zijn gegaan. Kan de Staatssecretaris dit nader toelichten? In hoeverre kan de Staatssecretaris ProRail beter aansturen en kan de Tweede Kamer haar controlerende taak beter uitvoeren? Wat is hierover de mening van de Staatssecretaris? Welke gevolgen heeft de herpositionering van ProRail voor de lopende beheerconcessie? Komt deze te vervallen? Wat vindt de Staatssecretaris van de huidige beheerconcessie voor ProRail en is de conclusie gerechtvaardigd dat de huidige beheerconcessie te weinig sturingsmechanismen heeft voor de Staatssecretaris om ProRail aan te sturen?

De leden van de VVD-fractie vragen in hoeverre een herpositionering van ProRail past bij iedere uitkomst van de vier toekomstscenario's die zullen gaan worden onderzocht naar de structuur van het spoorstelsel. Deze leden ontvangen hierop graag een toelichting.

Welke wetgeving moet er worden aangepast om een herpositionering van ProRail te bewerkstelligen?

Voor de leden van de PvdA-fractie gelden de volgende belangrijkste voorwaarden voor de omvorming van ProRail: (1) geen gevolgen voor arbeidsvoorwaarden en pensioenen van het personeel
(2) geen gevolgen voor de prijs van treinkaartjes
(3) geen gevolgen voor de hoogte van de gebruiksvergoeding.

De leden van de PvdA-fractie vragen de Staatssecretaris daarom of bij de omvorming aan deze voorwaarden wordt voldaan.

De leden van de PvdA-fractie vragen de Staatssecretaris ook om aan te geven of de zij verwacht dat ProRail als ZBO beter is aan te sturen dan als Besloten Vennootschap (BV), zeker omdat ProRail als ZBO nog steeds op substantiële afstand van de overheid staat.

De leden van de PvdA-fractie lezen in de brief van de Ondernemingsraad (OR) van ProRail dat de beoogde omvorming tot ZBO uitsluit dat ProRail en NS onder één holding kunnen worden gebracht. Is dit inderdaad het geval? Hoe verhoudt zich dit tot eerdere beweringen van de Staatssecretaris dat de omvorming op een *no regret*-wijze zou worden doorgevoerd? De leden van de PvdA-fractie constateren dat het advocatenkantoor Stibbe ook verbeteringen voor ProRail binnen de huidige BV-situatie heeft voorgesteld. Deze leden vragen de Staatssecretaris of zij hiervan kennis heeft genomen en wat haar oordeel is over deze voorstellen.

De Staatssecretaris heeft in het verleden aangegeven dat het bestaan van een Raad van Commissarissen het aansturen van ProRail door de overheid niet altijd bevordert. De leden van de PvdA-fractie vragen de Staatssecretaris om dit nader uit te leggen, bij voorkeur aan de hand van concrete voorbeelden. Daarnaast vragen de leden van de PvdA-fractie of de Staatssecretaris voornemens is een Raad van Toezicht te installeren.

Indien dat het geval is, wat is dan het verschil tussen de Raad van Toezicht en de Raad van Commissarissen?

De leden van de SP-fractie maken zich zorgen over het mogelijk vergroten van de afstand tussen ProRail en NS en willen graag nadere uitleg hoe de Staatssecretaris hier mee om wil gaan. Verder vragen deze leden of een dergelijke stap ook voor NS niet beter zou zijn. De leden van de SP-fractie constateren dat de bewindspersoon ook vaak verantwoording moet afleggen over NS en dat NS net als ProRail geheel eigendom is van de staat. Waarom kiest de Staatssecretaris er niet voor om ook NS om te vormen tot een ZBO?

De leden van de SP-fractie pleiten al geruime tijd voor samenvoeging van NS en ProRail in één holding. Zij zien de knip tussen de twee spoorbedrijven als een oorzaak van veel problemen op en rondom het spoor. Deze leden vragen of het omvormen van ProRail tot een ZBO de weg afsnijdt om te komen tot één holding met NS. Wanneer dit het geval zou zijn, zijn de leden van de SP-fractie minder enthousiast over het voornemen om ProRail om te vormen tot een ZBO.

Het is de leden van de SP-fractie onvoldoende duidelijk waarom er nu juist wordt gekozen voor een ZBO en niet voor een agentschap. Is dit voornamelijk vanwege gevolgen voor het personeel of verwacht de Staatssecretaris ook dat de verhouding tussen het ministerie en ProRail beter is geborgd bij een ZBO dan bij een agentschap? Deze leden vragen tevens of het ministerie momenteel wel voldoende is toegerust om ProRail te ondersteunen wanneer dit bedrijf dichterbij het ministerie wordt geplaatst.

De leden van de CDA-fractie wijzen erop dat in de brief van de Staatssecretaris van 29 april 2016 staat (Kamerstuk 33 678, nr. 16): «Ook kiest het kabinet voor een positionering van ProRail in het publieke domein, zodat het toezicht op ProRail kan worden verbeterd.» In haar eerdergenoemde brief van 24 oktober 2016 schrijft ze: «Mede om de verantwoording richting de Tweede Kamer en de sturing te verbeteren heeft het kabinet op 29 april 2016 zijn voornemen geuit om van ProRail een publiekrechtelijke organisatie te maken». In het licht daarvan concluderen de leden van de CDA-fractie dat «positioneren in het publieke domein» niet per definitie hetzelfde is als «een publiekrechtelijke organisatie», omdat het publieke domein een breder gebied bestrijkt dan de publiekrechtelijke organisatie. Wordt deze stelling gedeeld, zo vragen zij.

De leden van de CDA-fractie vragen of de Staatssecretaris de opvatting deelt dat tot het publieke domein ook privaatrechtelijke organisaties kunnen behoren die in de publieke sfeer opereren, terwijl dat bij een publiekrechtelijke organisatie evident niet het geval is.

De leden van de CDA-fractie vragen of de Staatssecretaris concreet kan aangeven wat bedoeld wordt met de term publiek en waarom dat na de brief aan de Kamer van 29 april 2016 is geïnterpreteerd als louter publiekrechtelijk. Betekent dat dat het kabinet alle taken die publiek zijn en zich dus in het publieke domein bevinden, via publiekrechtelijke organisaties wil laten uitvoeren, zo vragen zij.

De leden van de CDA-fractie vragen of een opsomming gegeven kan worden van alle rechtsvormen die behoren tot het begrip publieke domein, respectievelijk alle rechtsvormen die behoren tot het begrip publiekrechtelijke organisatie. Kan vervolgens aangegeven worden welke rechtsvormen wel tot het publieke domein behoren, maar niet zijn te kwalificeren als publiekrechtelijke organisatie?

De leden van de CDA-fractie menen dat indien er een verschil bestaat tussen publiek domein en publiekrechtelijke organisatie, dat de stap van publiek domein naar publiekrechtelijke organisatie dan een trechter creëert waardoor andere vormen, die wel tot het publieke domein behoren maar niet als publiekrechtelijke organisatie zijn te kwalificeren,

uitgesloten worden. Deelt de Staatssecretaris die gedachte? Deze leden vragen daarom of de Staatssecretaris de opvatting deelt dat daarmee potentiële varianten voor inbedding in het publieke domein buiten beschouwing zijn gelaten omdat die niet zijn te kwalificeren als publiekrechtelijke organisatie. Daarmee zou het onderzoek aldus onvolledig zijn, omdat niet alle rechtsvormen die tot het publieke domein behoren onderzocht zijn terwijl dat wel aan de Kamer is toegezegd in de brief van 29 april 2016.

De leden van de CDA-fractie vragen of, als het antwoord op de vorige vraag bevestigend luidt, dan toegelicht kan worden waarom tegen de wens van de Kamer in toch een onomkeerbare stap gezet is door alle rechtsvormen die niet als publiekrechtelijke organisatie zijn te kwalificeren, uit te sluiten. Waarom is dat gedaan en welke rechtsvormen zijn daardoor uitgesloten van nader onderzoek?

De leden van de CDA-fractie vragen waarom de Staatssecretaris in de brief van 29 april 2016 spreekt over «publieke aansturing en toezicht» als argumenten om ProRail publiek te positioneren, om daarna op pagina 1 van de brief van 24 oktober 2016 te spreken over «verantwoording richting de Tweede Kamer en de sturing»? Staat in de optiek van de Staatssecretaris «toezicht» gelijk aan «verantwoording richting de Tweede Kamer»?

De leden van de CDA-fractie vernemen graag of een privaatrechtelijke BV met aanscherping van de instrumenten ter intensivering van sturing en toezicht (zoals beschreven door Stibbe op pagina 92 van bijlage 5 bij de Kamerbrief) naar de visie van de Staatssecretaris gekwalificeerd kan worden als een publiekrechtelijke organisatie. Ook vernemen zij graag of, als het antwoord op deze vraag bevestigend zou luiden, deze vorm van BV dan niet nader onderzocht is als één van de mogelijkheden.

De leden van de CDA-fractie vragen of een Naamloze Vennootschap (NV) volgens de Staatssecretaris behoort tot het publieke domein. De vraag doet zich dan ook voor of een dergelijke NV tevens een publiekrechtelijke organisatie kan zijn. Als het antwoord op deze vraag bevestigend zou luiden, waarom heeft de Staatssecretaris deze rechtsvorm dan niet nader onderzocht als één van de mogelijkheden?

De leden van de CDA-fractie wijzen erop dat de Staatssecretaris tijdens het algemeen overleg Spoor van 27 oktober 2016 liet weten dat niet de conclusies uit het rapport van de parlementaire enquêtecommissie Fyra (Kamerstuk 33 678, nr. 11), maar het handelen van ProRail oorzaak was van het aftreden van haar voorganger. Deze leden vragen of de Staatssecretaris van mening is dat zij, haar voorganger of de ambtenaren van het ministerie zelf ook fouten hebben gemaakt in de omgang met ProRail en de omstandigheden die tot het genoemde aftreden hebben geleid? Zo ja, kan de Staatssecretaris preciseren welke fouten wanneer gemaakt zijn, welke maatregelen daartegen toen of later getroffen zijn of worden en of de Staatssecretaris nu ook het ministerie gaat omvormen? Deze leden vragen of de Staatssecretaris daarnaast gedetailleerd uiteen kan zetten hoe die gemaakte fouten zijn meegewogen in het voornemen tot omvorming van ProRail.

De leden van de CDA-fractie vragen of de Staatssecretaris de opvatting deelt dat er een uitdrukkelijke samenhang bestaat tussen de te onderzoeken ordeningsscenario's enerzijds en de positie van ProRail en de gevolgen van de voorgenomen besluiten anderzijds. Zij concluderen dat in elk geval op de volgende punten, die ook in de ordeningsonderzoeken aan bod zullen komen, samenhang bestaat:

- Stations vallen geheel onder ProRail (pagina 5 van de brief over het onderzoek naar scenario's voor de ordening op het spoor, Kamerstuk 29 984, nr. 688);
- De concessie voor ProRail komt te vervallen terwijl er gedeelde kernprestatie-indicatoren (KPI's) met NS in zijn opgenomen (pagina 3–5 van dezelfde brief);

- Het opdelen van het vervoersnetwerk (pagina 5);
- De gevolgen van het openbaar aanbesteden alle treindiensten voor de infrastructuurbeheerder (pagina 6);
- De gevolgen voor het benutten van het spoor en het reageren op verstoringen (pagina 6);
- De consequenties voor de relatie tussen de vervoerders en de infrastructuurbeheerder (pagina 6).

Deze leden vragen of de Staatssecretaris die conclusies deelt en hoe zij de gevolgen daarvan duidt.

De leden van de CDA-fractie vragen welke consequenties de Staatssecretaris verbindt aan de geschetste situatie waarin ProRail dichter op de Staat komt en de Staat tegelijkertijd 100% eigenaar van NS is, in relatie tot de ordeningsscenario's die thans uitgewerkt worden. Welke gevolgen heeft genoemde situatie voor elk van de vier te onderzoeken scenario's en worden verschillende scenario's daarmee niet onuitvoerbaar of juist bevoordeeld ten opzichte van de andere scenario's, zo vragen zij.

De leden van de CDA-fractie vragen of de Staatssecretaris het voornemen heeft om de concessie van ProRail in te trekken en te vervangen door een geheel nieuw arrangement, dat veel op de concessie lijkt. Deze leden willen ook graag vernemen hoe de Staatssecretaris hierbij om gaat met de KPI's die in de concessies van NS en ProRail samen voorkomen.

De leden van de CDA-fractie vragen of de Staatssecretaris hier per KPI kan aangeven welke van de huidige KPI's overeind blijven, gewijzigd worden, vervallen of vervangen worden en of de Staatssecretaris daarbij tevens kan aangeven hoe de nieuwe KPI's zullen luiden. Indien dit nog niet duidelijk is: deelt de Staatssecretaris de opvatting dat deze zaken helder moeten zijn voordat verdere stappen gezet kunnen worden, omdat anders de gevolgen niet overzichtelijk zijn, zo vragen zij.

De leden van de CDA-fractie wijzen erop dat de concessie van ProRail vorig jaar pas van is kracht geworden. Zij vragen daarom of de Staatssecretaris kan aangeven hoeveel kosten gemaakt zijn door het ministerie en door ProRail (zowel voor eigen tijd en moeite als voor eventueel door de beide partijen ingeschakelde derden) om die concessie tot stand te brengen.

De leden van de CDA-fractie vragen of het argument dat er veel publiek geld naar ProRail gaat en dat daarom ProRail moet publiek gepositioneerd worden, valide is. Deze leden wijzen erop dat ProRail een 100% staats-BV is, waarvan het Ministerie van Infrastructuur en Milieu de enige aandeelhouder en concessieverlener is, de subsidieverlener en de beleidsbepaler. Welke sturings- en verantwoordingsinstrumenten heeft de Staatssecretaris nu niet in handen die zij node mist? Op welke wijze gaat een ZBO daarin de situatie verbeteren?

De leden van de CDA-fractie zien op pagina 49 en 50 van het werkdocument dat de Staatssecretaris suggereert dat de verantwoording in alle varianten beter wordt door een directere lijn tussen bewindspersoon en infrabeheerder. Hoe ziet zij in dit verband de ontwikkelingen bij de Belastingdienst?

De leden van de CDA-fractie lezen op pagina 27 van het werkdocument dat om aan de eis van onpartijdig verkeersbeheer en onderhoud te voldoen «een passend instrumentarium moet worden gezocht». Heeft de Staatssecretaris dat instrumentarium inmiddels volledig uitgewerkt? Zo nee, waarom niet en wanneer is dit wel het geval, vragen deze leden. De leden van de CDA-fractie vragen of de Staatssecretaris de opvatting deelt dat – gelet op het elementaire belang van deze eis in relatie tot de functie van de spoorbeheerder – deze uitwerking er in elk geval behoort te zijn voordat een (principe)besluit tot omvorming genomen wordt of nadere stappen gezet worden.

De leden van de CDA-fractie vragen of de zienswijze juist is dat de Staatssecretaris de meerwaarde van de Raad van Commissarissen (RvC) van ProRail niet ziet en de voorkeur heeft om zelf sturing aan ProRail te

geven. In dat verband wijzen de leden van deze fractie erop dat de Staatssecretaris nu reeds alle bevoegdheden heeft die ze wenselijk acht, zoals de benoeming de Raad van Bestuur (op voordracht van de RvC). Zij kan die bestuurders ook zonder tussenkomst van de RvC schorsen of ontslaan. Zij bepaalt het bezoldigingsbeleid (zonder tussenkomst van de RvC), kan de rechter verzoeken tot ontslag van de RvC-leden, kan de RvC als geheel naar huis sturen en bepaalt de bezoldiging van de RvC. Deelt de Staatssecretaris de gedachte dat haar invloed nu reeds vergelijkbaar is met de beoogde nieuwe situatie, zo vragen deze leden.

De leden van de CDA-fractie wijzen erop dat de huidige voorzitter van de RvC er nog maar kort zit en door de Staatssecretaris zelf benoemd is. De vraag komt dan op of de Staatssecretaris wel alles gedaan heeft wat in haar macht lag om de RvC naar haar wens te laten functioneren en zo het ondernemingsbeleid bij te sturen.

De leden van de CDA-fractie vernemen graag of de Staatssecretaris moeite had om de informatie die zij vroeg van ProRail tijdig en volledig te krijgen en of de RvC daar een rol bij speelde. Klopt het dat de informatie-stroom rechtstreeks van ProRail naar het ministerie gaat en niet via de RvC, zo vragen zij. Daarbij komt ook de vraag of de bewindspersoon wellicht meent thans te weinig mogelijkheden heeft om in te grijpen.

De leden van de CDA-fractie zien een aantal verbetermogelijkheden in de aansturing en verantwoording in de huidige situatie die beschreven zijn in het Stibbe-rapport pag. 84–91. De leden van de CDA-fractie vragen daarom of de Staatssecretaris zou willen ingaan op de suggestie om een *Relationship Agreement* tussen de staat als aandeelhouder en ProRail te sluiten waarbij onder andere informatieverplichtingen voor ProRail, verschuiven van bevoegdheden en een parlementair hoorrecht voor de bestuursvoorzitter van ProRail worden genoemd.

De leden van de CDA-fractie hebben vernomen dat in Europa alleen in Zweden de spoorinfrabeheerder publiekrechtelijk gepositioneerd is, maar dat juist die positionering omstreden is. Is de Staatssecretaris bereid een onderzoek te doen naar de Zweedse situatie en de voor- en nadelen in beeld te brengen, zo vragen zij.

De leden van de PVV-fractie zouden graag willen weten welke ZBO-vorm de Staatssecretaris momenteel uitwerkt. In de toegezonden stukken staan drie verschillende bestuurlijke ZBO-vormen genoemd. Is daar al een keuze uit gemaakt? Zo ja, waarom die bestuurlijke vorm? Zo nee, wanneer valt die beslissing?

Is het in een toekomstig scenario mogelijk om NS en ProRail samen te voegen in een holdingstructuur of bemoeilijkt de huidige herpositionering van ProRail deze samenvoeging? De leden van de PVV-fractie zouden hier graag een uitgebreid antwoord op willen.

De leden van de D66-fractie vragen in hoeverre de Staatssecretaris ervaringen van andere landen betreft bij haar onderzoek.

De leden van deze fractie vragen ook of de Staatssecretaris kan aangeven wanneer het besluit is genomen om de scope te beperken tot alleen publiekrechtelijke varianten. Hoe staat de Staatssecretaris tegenover opties zoals een privaatrechtelijke ZBO die Stibbe heeft onderzocht? Op welke inhoudelijke aspecten voldoet dat model niet aan de eisen van de Staatssecretaris? Klopt het dat ProRail in dit model onder de ZBO-wetgeving valt, maar dat dit tot veel minder transitiekosten leidt? Zou de Staatssecretaris bereid zijn deze mogelijkheid te bespreken met de spoorpartijen en nader onderzoeken?

Tijdens een persconferentie op 29 april 2016 en tijdens het debat op 22 juni 2016 over de kabinetsreactie op het rapport van de parlementaire enquêtecommissie Fyra heeft de Staatssecretaris aangegeven dat NS NV een publiekrechtelijke organisatie is. Kan de Staatssecretaris toelichten of zij deze vorm ook onderzoekt voor ProRail. Indien dat niet het geval is,

waarom niet? Kan de Staatssecretaris toelichten op grond waarvan zij een NV meer publiek acht als organisatievorm dan een BV?

- Welke (maatschappelijke) kosten acht de Staatssecretaris maximaal acceptabel om een transitie van ProRail te bekostigen? Op welke wijze komt de Staatssecretaris tot deze grens?
- Op welke wijze toetst de Staatssecretaris in hoeverre de hoofddoelstelling wordt behaald bij een nieuwe positionering?
- Hoe lang gaat een transitie van ProRail minimaal (als alles meezit) en maximaal (als alles tegenzit) duren? Waar baseert de Staatssecretaris deze inschatting op?
- Op welke momenten in de transitie krijgt de Kamer de gelegenheid het proces als geheel te bezien om te beoordelen of voortgaan met de transitie nog steeds verantwoord en wenselijk is?

De leden van de fractie van D66 zien een betere onderlinge en operationele samenwerking als een van de belangrijkste opgaven in de spoorsector vandaag de dag. Ook internationaal en over de grenzen heen. In hoeverre onderzoekt de Staatssecretaris of de operationele samenwerking in nieuwe varianten beter dan wel minder goed geborgd is en welke operationele effecten voor de reiziger of verlader dat kan opleveren? Kortom, in hoeverre is de dagelijkse treindienst (mede) maatstaf geweest voor uw tussenbesluit?

Hoe gaat de Staatssecretaris in haar onderzoek om met mogelijke risico's? Kan de Kamer straks volledige transparantie verwachten over alle mogelijke risico's, financiële en operationele, die mogelijk samenhangen met een herpositionering? Zorgt de Staatssecretaris ervoor dat de Kamer ook de eventuele onderliggende risico's en indirecte kosten krijgt aangereikt? Ook als zij verwacht dat deze risico's zich niet voordoen dan wel dat mitigerende maatregelen mogelijk zijn?

Tegen de achtergrond van het rapport van «Verbinding Verbroken» dat onder voorzitterschap van ChristenUnie-senator Kuiper tot stand is gebracht, zijn de leden van de ChristenUnie-fractie van mening dat privatisering niet overhaast en dus uiterst zorgvuldig moet gebeuren en dat dat net zo goed geldt indien je deprivatiseert. De Staatssecretaris stelt op 27 september 2016 in antwoord op schriftelijke vragen van de fracties van het CDA, de PVV, D66 en ChristenUnie dat zij de aanbevelingen zal volgen «om de keuze tot een specifieke publiekrechtelijke organisatievorm» te onderbouwen. Hiermee slaat zij wel een heel belangrijke stap over. Zij neemt de aanbevelingen niet over ten aanzien van de primaire en meest ingrijpende beslissing om überhaupt de keuze te maken tot een publiekrechtelijke organisatievorm en bij voorbaat alle andere varianten buiten beschouwing te laten. Hiermee past zij in feite de aanbevelingen van de commissie Kuiper juist niet toe, aangezien die zich toeleggen op de essentiële en principiële keuze tot een ingrijpende herziening van wat wel en wat niet onder de Rijksdienst valt. De onderbouwing van een dergelijke keuze ontbreekt nu. Het parlement wordt niet in staat gesteld haar controlerende taak uit te oefenen op deze principiële en misschien wel ideologisch gedreven beslissing.

Op welke wijze heeft de Staatssecretaris een objectieve en feitelijke nulmeting uitgevoerd conform de adviezen van de Commissie Kuiper?

Kan zij die nulmeting delen met de Kamer? Zo nee, waarom niet?

Klopt het dat ProRail nooit eerder onderdeel van de overheid is geweest en dat het spoor in de afgelopen 175 jaar altijd een privaatrechtelijk georganiseerd was? Klopt het dat de verzelfstandiging van NS in de jaren negentig ten onrechte wordt beschouwd als een verzelfstandiging van de overheid, terwijl het de verzelfstandiging van onderdelen van NS betrof die nadien als losse privaatrechtelijke entiteiten zijn vormgegeven? Is het in die zin dus een voornemen dat geen precedent kent? Kan de Staatssecretaris andere voorbeelden noemen van privaatrechtelijke staatsbedrijven die zijn gedeprivatiseerd? Neemt zij de lessen uit die

voorbeelden actief mee in haar analyse en besluit? Zo nee, waarom niet? Zo ja, welke lessen zijn dat?

Hoe beoordeelt de Staatssecretaris het Stibbe-rapport? Hoe beoordeelt zij de opzet van dit rapport en het meenemen van meer varianten dan haar eigen analyse? Hoe beoordeelt zij de weging die Stibbe toekent aan de verschillende doelen en randvoorwaarden, welke voortkomen uit het kabinetsbesluit en haar toezeggingen naderhand? Is de Staatssecretaris bereid de varianten die bij Stibbe als beste opties worden beoordeeld serieus te overwegen? Zo nee, waarom niet?

De leden van de GroenLinks-fractie constateren dat ProRail inmiddels de nodige stappen heeft gezet ter verbetering van de bedrijfsvoering. Kan de Staatssecretaris aangeven welke concrete verbeteringen zij ziet en hoe de in het vooruitzicht gestelde publiekrechtelijke positionering zich daartoe verhoudt? Kan de Staatssecretaris voor het volledige beeld een variant van ProRail als een privaatrechtelijke ZBO uitwerken?

De leden van de fractie van GroenLinks vragen of de Staatssecretaris precies inzichtelijk kan maken hoe zij vanuit haar departement de stelselverantwoordelijkheid voor ZBO ProRail gaat invullen? Deze leden veronderstellen dat, om die stelselverantwoordelijkheid te kunnen nemen, hoge eisen gesteld moeten worden aan de wijze waarop aangestuurd wordt vanuit het departement. En in hoeverre valt het onderscheid te maken naar verantwoordelijkheid voor het stelsel en naar die voor de dagelijkse praktijk? De leden van de GroenLinks-fractie horen graag van de Staatssecretaris wat zij sowieso precies onder «dagelijkse praktijk» verstaat.

Kan de Staatssecretaris ingaan op de mogelijke interferentierisico's als gelijktijdig met de nieuwe koers die ProRail inmiddels heeft ingezet gelijktijdig een herpositioneringstraject wordt ingezet? De leden vragen de Staatssecretaris hoe voorkomen wordt dat de primaire productieprocessen van ProRail verstoord raken door de op handen zijnde reorganisatie(s)?

Proces van besluitvorming

De leden van de VVD-fractie constateren dat de Staatssecretaris de term «voorlopige conclusie» bezigt. Wat moet er gebeuren en welke voorwaarden wil de Staatssecretaris ingevuld zien om tot een definitief besluit te komen? Zijn er uitkomsten denkbaar waarbij de Staatssecretaris afziet van een herpositionering van ProRail? Welke besluitvormingscriteria hanteert de Staatssecretaris om tot een herpositionering van ProRail te komen? Hoe ziet de beslisboom eruit en welke vragen moeten beantwoord zijn alvorens een definitief besluit wordt genomen? Hoe worden stakeholders betrokken bij het proces, waaronder vervoerders, reizigers, verladers en aannemers. Welke rol krijgen zij in het besluitvormingsproces en wanneer worden zij geraadpleegd? De leden van de VVD-fractie hechten eraan dat al deze stakeholders ordentelijk betrokken worden bij het besluitvormingsproces.

De leden van de PvdA-fractie constateren dat met de genoemde Kamerbrief een groot aantal documenten, rapporten, onderzoeken et cetera zijn meegestuurd. Deze leden vragen de Staatssecretaris of afstemming heeft plaatsgevonden met ProRail over de verschillende rapporten. Specifiek vragen zij naar de verhouding van het Stibbe-rapport (opdrachtgever ProRail) ten opzichte van de andere rapporten (opdrachtgever Ministerie van Infrastructuur en Milieu). Deze leden vragen de Staatssecretaris nader te duiden welk rapport/document welk doel dient en hoe de uitkomsten van de verschillende onderzoeken zich tot elkaar verhouden. Voorts vragen deze leden welke onderzoeken nog volgen en welk doel deze zullen dienen.

De leden van de PvdA-fractie lezen in het Stibbe-rapport (p.2 e.v. onder (7)) dat de Staatssecretaris een aantal randvoorwaarden van belang acht. Het is de leden van de PvdA-fractie echter onduidelijk waar deze voorwaarden op gebaseerd zijn. Zij vragen de Staatssecretaris dit toe te lichten. Wat betreft de vraagstelling van dit rapport? Hoe verhoudt de vraagstelling (p.4 onder (15)) zich bovendien tot de randvoorwaarden (7) en de conclusies en de eindscore van de organisatievormen (p. 92, onder (363))?

De leden van de PvdA-fractie lezen in het rapport van Stibbe (p.92) dat veel scores zijn toegekend aan de gevolgen van een mogelijke transitie. Zijn in deze scores en conclusies van Stibbe de uitkomsten van de andere rapporten meegenomen? Welke waarde hecht de Staatssecretaris aan deze waarderings? Hoe beoordeelt de Staatssecretaris de gekozen systematiek waarbij aan alle randvoorwaarden gelijke weging is toegekend?

De leden van de PvdA-fractie lezen in het bij de Kamerbrief gevoegde werkdocument publiekrechtelijke positionering ProRail (p.53) dat de transitie naar een ZBO met rechtspersoonlijkheid «relatief kort kan duren». Deze leden vragen de Staatssecretaris deze periode nader te concretiseren. Wordt hier bedoeld op het tijdsbestek «binnen 1 jaar» zoals het adviesbureau PWC in zijn rapport schrijft (p.10)? Zo nee, waar denkt de Staatssecretaris dan wel aan?

De leden van de PvdA-fractie lezen in de notitie van consultant BCG de aanbeveling om in het besluitvormingsdocument voor de vijf door BCG geformuleerde hoofdvragen op te nemen hoe deze in de gekozen organisatievorm uitpakken (p.4, onderdeel 7). Is de Staatssecretaris voornemens deze aanbeveling over te nemen?

De leden van de SP-fractie merken dat er bij veel partners in de spoorsector weerstand bestaat tegen de plannen om ProRail dichter bij het ministerie te brengen. Hoe denkt de Staatssecretaris om te gaan met deze zorgen? Welke stappen gaat de Staatssecretaris zetten om de transitie van ProRail zorgvuldig te doorlopen? Op welke wijze gaat de Staatssecretaris borgen dat het transitieproces niet gaat zorgen voor een tijdelijk slechtere dienstverlening van ProRail omdat het bedrijf dan midden in een transitiefase zit?

De leden van de CDA-fractie vragen of de Staatssecretaris zich de conclusies herinnert van de Tijdelijke Commissie Infrastructuurprojecten onder leiding van de heer Duivesteyn? Eén van de conclusies was dat geen sprake meer kan zijn van een iteratief proces door de vroege politieke besluitvorming van het kabinet en dat het proces niet zonder nut-en-noodzaakdiscussie zou moeten starten. De leden van de CDA-fractie vragen in het licht daarvan of niet thans ook een nut-en-noodzaak-onderzoek plaats zou moeten vinden.

De leden van de CDA-fractie zijn benieuwd of de Staatssecretaris de opvatting deelt dat partijen zoals Koninklijk Nederlands Vervoer (KNV), NS, het Havenbedrijf Rotterdam of de Federatie Mobiliteitsbedrijven Nederland (FMN) van grote waarde zijn voor het Nederlandse vervoer, de Nederlandse economie en de mobiliteit van de Nederlandse burger en het spoorgoederenvervoer. Deze leden veronderstellen dat de Staatssecretaris daar positief op zal reageren, maar hoe apprecieert de Staatssecretaris dan de aanhoudende bezwaren die zij uiten tegen de voornemens en de brandbrief waarin zij opriepen om de ingeslagen route niet voort te zetten? Deze leden vernemen graag hoe vaak de Staatssecretaris na ontvangst van bedoelde brief met genoemde stakeholders heeft overlegd en tot welk resultaat heeft dat geleid.

De leden van de CDA-fractie vragen wat de Staatssecretaris vindt van de oproep van reizigersorganisaties en van partijen uit de sector tijdens zowel het eerdergenoemde rondetafelgesprek in de Kamer als in hun

brandbrief daarna, om nu geen prioriteit te geven aan omvorming van ProRail maar juist ProRail de kans te geven om de huidige weg voort te zetten, vanwege de positieve resultaten die de huidige werkwijze laat zien. Deze leden vragen of de Staatssecretaris de opvatting deelt dat als die partijen daar collectief toe oproepen en zorgen houden over de nu door de Staatssecretaris ingezette voornemens, er reden is om die voornemens te heroverwegen omdat er te weinig steun en draagvlak bestaat in de sector voor de uitvoering daarvan.

De leden van de CDA-fractie ontvangen signalen dat de stakeholders niet minder bezorgd geraakt zijn na de gesprekken met de Staatssecretaris. De gesprekken zouden vooral «zendend» en niet luisterend zijn. Deelt de Staatssecretaris dat beeld en wat gaat de Staatssecretaris daar aan doen, zo vragen zij.

De leden van de CDA-fractie lezen in de brief van de Raad van Commissarissen van ProRail aan de Staatssecretaris d.d. 13 september jl. dat «de principiële keuze gemaakt is». Zij wijzen erop dat op dat de Kamer daarvan op dat moment nog niet op de hoogte was. Daarom vernemen zij graag waarom de Staatssecretaris de Kamer niet eerder heeft geïnformeerd en wel direct toen de «principiële keuze» gemaakt werd.

Deze leden menen dat dat conflicteert met de wens van de Kamer om nauwgezet op de hoogte gehouden te worden van de voornemens en voorgenomen besluiten. Deze leden zijn ook benieuwd waarom het nog eens zes weken in beslag nam voordat de Staatssecretaris besloot om met de Kamer te delen wat de Staatssecretaris eerder al wel had besloten. De leden van de CDA-fractie vragen waarom de onderzoekers van het onderzoek naar marktscenario's wel de opdracht wordt meegegeven om te zorgen voor draagvlak voor hun onderzoek en conclusies, maar dat de Staatssecretaris haar voornemen rondom de positionering van ProRail voortzet zonder dat daarvoor enig of ten minste voldoende draagvlak bestaat bij de stakeholders in het ProRail-dossier.

De leden van de CDA-fractie zien graag nader uiteengezet waarom de Staatssecretaris er vervolgens voor gekozen heeft om het voornemen ook eerst nog via het NOS-journaal wereldkundig te maken en pas daarna met de Kamer te delen. Hoe verhoudt zich het bekend maken van de voornemens tot de usance dat eerst het parlement en pas daarna het journaal geïnformeerd wordt, zo vragen zij.

De leden van de CDA-fractie vragen ook of de Staatssecretaris de opvatting deelt dat zij deze duidelijkheid vooraf ook verschuldigd is tegenover de tientallen vervoerders die op het spoor actief zijn, al was het maar om rust op het spoor te bewaren.

De leden van de CDA-fractie weten dat de vakbonden tot op heden geen uitgesproken voorstander zijn van de beoogde omvorming. Zij vragen daarom of er een risico is op spoorwegstakingen zoals we die eerder bij ingrijpende wijzigingen hebben meegemaakt. Deze leden vragen daarom hoe de Staatssecretaris daarmee omgaat en of zij bereid is om eerst volledige consensus met alle betrokken partijen (vervoerders, verladers, reizigersorganisaties en de vakbonden) te bereiken, voordat zij nadere stappen zet.

De leden van de CDA-fractie vragen of de Staatssecretaris zich voldoende bewust is van de grote onrust die de plannen veroorzaken binnen de spoorsector. Deze leden vragen of de voornemens en onzekerheden die de plannen met zich meebrengen, op dit moment bijdragen aan de door de Staatssecretaris eerder gewenste rust op het spoor. Wat vindt de Staatssecretaris van die onrust en hoe gaat zij die wegnemen, zo vragen deze leden.

De leden van de CDA-fractie vragen of de Staatssecretaris gedetailleerd uiteen kan zetten welke concrete stappen de Staatssecretaris heeft gezet om de partijen in de spoorsector ervan te verzekeren dat hun onrust onterecht is?

De leden van de CDA-fractie zijn benieuwd of de Staatssecretaris de opvatting deelt dat de enige manier waarop de onrust bij personeel, vakbond, vervoerders, verladers en reizigersorganisaties weggenomen kan worden, is door eerst alle onduidelijkheden weg te nemen. Welke garanties heeft de Staatssecretaris in dit verband tot nu toe geboden aan de goederen- en personenvervoerders op het spoor en hun opdrachtgevers en kan de Staatssecretaris daarvan een afschrift aan de Kamer zenden?

Bovendien vernemen de leden van de CDA-fractie graag welke garanties de Staatssecretaris nog voornemens is om te zullen bieden en wanneer die garanties geboden zullen worden, nu de Staatssecretaris van plan is om het proces rondom ProRail binnen enkele weken af te ronden.

De leden van de CDA-fractie vragen of de Staatssecretaris de opvatting deelt, gelet op de samenhang tussen beide trajecten, dat het nemen van besluiten rondom ProRail nu prematuur is en zelfs meer onrust op het spoor kan geven omdat besluiten die nu genomen worden, straks mogelijk weer teruggedraaid of aangepast moeten worden? Hoe past dat in de wens om rust op het spoor te brengen?

De leden van de CDA-fractie zijn benieuwd wat de Staatssecretaris vindt van de kritiek van reizigersorganisaties als ROVER en de Maatschappij voor Beter OV op de plannen. Deelt de Staatssecretaris de opvatting dat de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu er primair voor de reiziger is en dat als genoemde reizigersorganisaties de plannen niet onderschrijven, het beter is om die plannen nog eens grondig te heroverwegen of niet door te zetten?

De leden van de CDA-fractie lezen op pagina 1 van de brief van 24 oktober de zinsnede «de omvorming als een logische vervolgstap op de goede weg die ProRail is ingeslagen». Deze leden wijzen de Staatssecretaris erop dat die goede weg juist onder de huidige positionering is ingeslagen.

Waar ziet de Staatssecretaris dan de logica, die zij beschrijft? Hoe plaatst de Staatssecretaris dat naast de kritiek van de sector en de oproep om ProRail de kans te geven de goede weg voort te zetten in plaats van haar nu in publieke handen te brengen?

De leden van de CDA-fractie vragen of de Staatssecretaris de spoordeskundigen van de Autoriteit Consument en Markt (ACM) om advies heeft gevraagd voordat het voornemen tot omvorming van ProRail tot een ZBO genomen is. Zo ja, kan de Kamer voorzien worden van een kopie van de adviesaanvraag en het ontvangen advies, alsmede eventuele gespreksverslagen die van het overleg daarover zijn opgemaakt?

Indien nog geen advies van de ACM is gevraagd, kan de Staatssecretaris dan uiteenzetten waarom dat niet is gebeurd? Is de Staatssecretaris in dat geval bereid om alsnog advies aan de directie Spoorregulering van de ACM te vragen over het voornemen om ProRail om te vormen tot een ZBO, het advies van de ACM daarna aan de Kamer te sturen en tot het moment van verzending pas op de plaats te maken met verdere voorbereiding van besluitvorming?

De leden van de CDA-fractie vragen of de Staatssecretaris hierover met de ACM gesproken heeft en hoe de ACM dit beschouwt. Ook hierover vragen zij of de gespreksverslagen of correspondentie, die hierover met ACM gewisseld is, aan de Kamer toegestuurd kan worden. Indien hierover niet gesproken is, dan vernemen deze leden graag of de Staatssecretaris dan bereid is om de ACM te vragen om daar spoedig een schriftelijke analyse voor op te stellen en die aan de Kamer toe te sturen.

De leden van de CDA-fractie lezen in de brief van 24 oktober 2016 dat ProRail na een eventuele omvorming onder de Wet openbaarheid van bestuur (Wob) komt te vallen. Deze leden vragen of het niet zo is dat dit straks ook kan via de inmiddels door de Kamer aangenomen Wet open overheid (Woo), door ProRail bij algemene maatregel van bestuur (AMvB) onder die wet te brengen. Biedt dat geen minder ingrijpende oplossing

dan de omvorming van ProRail om meer openbaarheid van informatie te krijgen, zo vragen zij.

De leden van de CDA-fractie vragen hoe de Staatssecretaris ten aanzien van openbaarheid haar eigen positie als aandeelhouder, opdrachtgever en concessieverstrekker beoordeelt. Deze leden menen dat de aandeelhouder uiteindelijk de beslissing tot meer openbaarmaking kan nemen, althans in elk geval meer kan sturen op dit punt. In de concessie is ervan afgezien om nadere eisen te stellen aan, en afspraken te maken met ProRail over de openbaarheid van haar informatie. Waarom is dat nu kennelijk zo belangrijk?

Deze leden menen dat de Staatssecretaris de concessie van ProRail kan openbreken om die nadere eisen en afspraken alsnog vast te leggen en dat de omvorming van ProRail dus niet noodzakelijk is om meer openbaarheid te betrachten. Waarom worden die instrumenten dan niet ingezet om meer openbaarheid te borgen, in plaats van de omvorming van ProRail, zo vragen zij.

De leden van de CDA-fractie vragen of de Staatssecretaris ProRail gevraagd heeft of zij eigenstandig bereid is om meer transparantie en openbaarheid te betrachten en of zij ook bereid is om daartoe afspraken te maken. Zo nee, is de Staatssecretaris bereid om dat alsnog na te gaan omdat daarmee het verderstreckende middel van omvorming van ProRail wellicht voorkomen kan worden?

De leden van de CDA-fractie vragen hoe de Staatssecretaris er effectief, transparant en op een voor alle partijen zichtbare wijze voor gaat zorgen dat door het onderbrengen van ProRail onder het ministerie, ProRail niet ingezet kan worden als instrument in bijvoorbeeld het beschermen van de bewindspersoon in haar hoedanigheid als concessiegever tegenover NS en het uitoefenen van onderhandelingsmacht jegens NS of het beperken van concurrentie tussen NS (met wie de Staatssecretaris een concessie heeft) en de regionale vervoerders (met wie de concessiepartner concurreert). Ook kan ProRail ingezet worden tot het beperken van het goederenvervoer als een bewindspersoon daar een politieke voorkeur voor heeft of spoorprojecten in bijvoorbeeld de Randstad bevoordelen boven regionale spoorprojecten.

Deze leden vraag daarom welke concrete maatregelen de Staatssecretaris op dit punt treft en of de Staatssecretaris bereid is om daarover afspraken te maken met de regionale overheden en de spoorsector die volledige consensus weerspiegelen. Ook vernemen zij graag of de Staatssecretaris tevens bereid is om tot het moment dat die consensus bereikt is, geen verdere stappen te zetten.

De leden van de CDA-fractie vragen zich af of, als ProRail dichterbij de Staat wordt gepositioneerd, maar de Staat tegelijkertijd 100% aandeelhouder van NS is (één van de tientallen vervoerders die op het spoor actief zijn en een vervoerder die actief concurreert met de regionale vervoerders) er dan geen aanvullende waarborgen nodig zijn voor onafhankelijkheid. Kan de Staatssecretaris toelichten welke aanvullende waarborgen zij hier voor ogen heeft?

De leden van de CDA-fractie vragen of de Staatssecretaris over dit aspect al met de regionale vervoerders en hun opdrachtgevers heeft gesproken en hoe zij dit vraagstuk beschouwen. Kunnen de gespreksverslagen of correspondentie, die hierover met de regionale vervoerders en hun opdrachtgevers gewisseld is, aan de Kamer worden gestuurd?

De leden van de CDA-fractie vragen of de Staatssecretaris over dit aspect al met de reizigersorganisaties en hun opdrachtgevers gesproken heeft en hoe zij dit beschouwen. Kunnen de gespreksverslagen of correspondentie, die hierover met reizigersorganisaties gewisseld is, aan de Kamer worden gestuurd?

De leden van de PVV-fractie vragen de Staatssecretaris om uiteen te zetten wat de planning is van het hele proces. Wanneer is het *point of no return* bereikt, zowel in bestuurlijke als in financiële zin?

De leden van de D66-fractie vragen hoe groot de Staatssecretaris de kans acht dat de sector zich straks neerlegt bij een besluit tot herpositionering. Levert de wijze waarop het proces nu plaatsvindt naar haar idee tot een verstoorde relatie tussen het ministerie en de spoorsector?

De leden van de ChristenUnie-fractie wijzen erop dat de Staatssecretaris in het voorjaar heeft aangegeven de scope van de nadere analyse breed te houden en op basis van een inhoudelijke argumentatie te komen tot een besluit dat zou worden voorgelegd aan de Kamer. Naar nu blijkt heeft de Staatssecretaris deze scope zonder dit expliciet en onderbouwd aan de Kamer voor te leggen, beperkt tot slechts twee opties. De Staatssecretaris heeft in de beantwoording van eerdere vragen aangegeven de adviezen van de commissie Kuiper te volgen. Daarin staan belangrijke aanbevelingen om de Kamer bij de gehele besluitvorming te betrekken, inclusief de nut- en noodzaakdiscussie. Is de Staatssecretaris het met de leden van de ChristenUnie-fractie eens dat de Kamer in dient te stemmen met de scope van een dergelijke analyse en dat pas daarna het kabinet zich kan beperken tot de meest wenselijke varianten? Zo nee waarom niet? De Staatssecretaris geeft aan dat er drie eerdere onderzoeken betrokken zijn bij de afwegingen rondom ProRail. Kan de Staatssecretaris toelichten waarom enkel deze onderzoeken gebruikt worden en waarom niet ook andere onderzoeken?

In antwoord d.d. 27 september 2016 op schriftelijke vragen geeft de Staatssecretaris aan (vraag en antwoord 9) alleen de voor- en nadelen van publiekrechtelijke varianten inzichtelijk te zullen maken zonder een afweging op te nemen of de transitie *an sich* naar publiekrechtelijk zinvol en kosteneffectief is. Het tussenbesluit van de Staatssecretaris bevestigt die keuze door een sterk accent op een ZBO, en geen andere varianten dan een ZBO of agentschap uitgewerkt aan te bieden. Hoe kan de Kamer controleren of de transitie de uiteindelijk gewenste voordelen ook waard is? Dat de maatschappelijke belangen inderdaad het beste geborgd zijn met deze voorkeursvariant? Hoe kan de Kamer inzage verkrijgen in de (ook maatschappelijke) kosten die de transitie oplevert? Op basis waarvan heeft het kabinet het besluit genomen dat een publiekrechtelijke optie sowieso te prefereren is boven andere opties die mogelijk ook tot goede oplossingen leiden? Hoe borgt de Staatssecretaris dat het omvormen van ProRail een middel en oplossing is voor een probleem en niet een doel op zich?

Welke criteria hanteert de Staatssecretaris bij de afweging dat een andere positionering van ProRail wenselijk is? Welke criteria hanteert ze om tot een nieuwe positionering te komen? Welke hiërarchie kent ze toe aan de verschillende criteria? Op welke wijze zijn operationele effecten en bezwaren van spoorpartijen meegewogen in de keuze om al dan niet een andere positionering van ProRail te overwegen?

Hoe weegt de Staatssecretaris de bezwaren van alle reizigersvervoerders, alle goederenvervoerders, verladers, Havenbedrijven, consumentenorganisaties en werkgeversorganisatie VNO NCW tegen het voornemen ProRail om te vormen tot een publiekrechtelijke organisatie? Is het voor de Staatssecretaris een overweging om gezien deze collectieve en stevige weerstand de tijd te nemen voor het beslissingsproces en het besluit over te laten aan het nieuwe kabinet?

De leden van de ChristenUnie-fractie vragen tevens of de Staatssecretaris bereid is om in het verdere besluitvormingsproces momenten in te bouwen waarbij het parlement in staat wordt gesteld al dan niet te constateren dat de kosten of risico's van dien aard blijken te zijn, dat uitvoering van haar besluit onverstandig is.

De leden van de GroenLinks-fractie constateren dat de nodige onrust is ontstaan over de rechtspositie van de ProRail-medewerkers. Deze leden willen graag inzicht in de wijze waarop stakeholders (vertegenwoordigers van het ProRail-personeel, NS en de andere private personenvervoerders, reizigersorganisaties, goederenvervoerders, regionale opdrachtgevers en dergelijke tot nu toe zijn betrokken in het besluitvormingsproces. Vanzelfsprekend onderschrijven de leden van de fractie van GroenLinks het uitgangspunt van de Staatssecretaris dat wijzigingen in de positionering van ProRail geen negatieve gevolgen mogen hebben voor de primaire operationele ProRail-taak om te voorzien in betrouwbaar en veilig spoorvervoer. Hoe gaat de Staatssecretaris deze taak operationeel borgen? Is daarvoor niet vooral van belang om de samenwerking met de stakeholders te intensiveren? Wat vindt de Staatssecretaris van de gedachte om de belangrijkste stakeholders, de NS en ProRail, onder te brengen in een meest daarvoor geschikte constructie, bijvoorbeeld die van een holding?

Financiële aspecten

De leden van de VVD-fractie lezen op pagina 3 van de genoemde brief dat de Staatssecretaris stelt dat de kosten van deze omvorming niet op de reizigers, de verladers en de investeringen op het spoor zullen worden afgewenteld. De leden van de VVD-fractie steunen deze inzet, maar zijn daarbij tevens van mening dat de kosten ook niet op de vervoerders mogen worden afgewenteld. Kan de Staatssecretaris dit bevestigen? De leden van de VVD-fractie hebben verder nog heel veel vragen omdat een herpositionering op zich heel veel gevolgen heeft. Welke gevolgen heeft een herpositionering voor de btw, de vennootschapsbelasting, de overdrachtsbelasting en is de inzet van de Staatssecretaris erop gericht om een belastingneutrale herpositionering in gang te zetten of is dit eenvoudigweg niet mogelijk? Hoe denkt de Staatssecretaris om te gaan met de extra kosten op belastinggebied die een herpositionering met zich meebrengt? Welke andere kosten, zowel incidenteel als structureel, zal een herpositionering naar verwachting met zich meebrengen en hoe gaat de Staatssecretaris om met deze kosten? Verwacht de Staatssecretaris dat een herpositionering ook kan leiden tot besparingen? Welke besparingen kan een herpositionering van ProRail hebben voor zowel de korte als de lange termijn? Welke gevolgen brengen een herpositionering met zich mee voor de contracten die ProRail nu heeft met de aannemers? Komt hier verandering in? Moeten de contracten opnieuw worden afgesloten of kunnen zij gewoon doorlopen?

De leden van de PvdA-fractie lezen in het eerder genoemde werkdocument (p.52) dat er bij omvorming naar een ZBO met eigen rechtspersoonlijkheid geen structurele effecten voor vervoerders worden verwacht. Deze leden vragen de Staatssecretaris dit nader toe te lichten. Voorts lezen deze leden in dit document dat onderzocht zal moeten worden of ProRail recht behoudt op vooraftek van btw, wat de gevolgen zijn voor vennootschapsbelasting en wat de gevolgen zijn voor btw voor «nieuwe» investeringen. De leden van de PvdA-fractie vragen de Staatssecretaris aan te geven wat de gevolgen zijn indien deze vooraftek blijkt te vervallen.

De leden van de PvdA-fractie lezen in de nota van adviesbureau KPMG/Meijburg&Co dat omvorming van ProRail tot een ZBO met rechtspersoonlijkheid grote financiële consequenties kan hebben. Deze zijn echter veelal niet gekwantificeerd. Kan de Staatssecretaris bij benadering aangeven wat de totale kosten van de vennootschapsbelasting, dividendbelasting, omzetbelasting en overdrachtsbelasting zijn? Kan de Staatssecretaris voorts ingaan op de gevolgen voor de schatkist

hiervan en de wijze waarop deze kosten eventueel gecompenseerd kunnen worden?

De leden van de PvdA-fractie constateren dat zowel de nota van KPMG/Meijburg&Co als het rapport van adviesbureau BDO betrekking heeft op fiscale gevolgen van de transitie van ProRail. Wat is de verhouding tussen beide onderzoeken?

De leden van de PvdA-fractie lezen in het rapport van BDO (p.5) meermalen dat het standpunt van de Minister van Financiën van belang is voor fiscale gevolgen (spoorse bijdragen gemeenten en provincies, gebruiksvergoeding btw). Is inmiddels helderheid over het standpunt van de Minister van Financiën?

BDO schrijft verder dat de keuze voor een ZBO met rechtspersoonlijkheid voor de vennootschapsbelasting bij voortgezette exploitatie leidt tot een vergelijkbare positie als de huidige situatie bij ProRail (p.5). Betekent dit dat het genoemde risico (tot maximaal 4 miljard euro) bij de keuze voor een ZBO met rechtspersoonlijkheid niet aan de orde is? Of kleeft dit risico aan de transitie *an sich* (ongeacht de keuze voor agentschap, ZBO zonder en met rechtspersoonlijkheid)?

BDO adviseert om het geplande besluit om Railinfratrust B.V. (RIT) per 1 januari 2017 te ontbinden op te schorten (p.8). De leden van de PvdA-fractie vragen of Staatssecretaris inderdaad overgaat tot opschorten van dit besluit?

De leden van de CDA-fractie vragen of de Staatssecretaris een gespecificeerde planning in stappen en bijbehorende tijd aan de Kamer kan sturen, waarin het vervolgproces nauwgezet beschreven wordt, inclusief een omschrijving van de volgende stappen en de daarbij behorende fase, planning en tijdspanne.

De leden van de CDA-fractie vragen of het juist is dat de Staatssecretaris als vervolgproces nog voor het einde van dit jaar tot een definitieve keuze wil komen. Kan de Staatssecretaris in dat verband verzekeren dat indien dat de planning is, er dan ook een volstreekte, onaantastbare en onomkeerbare zekerheid wordt geboden over elk van de volgende aspecten:

- de fiscale gevolgen;
- de garantie dat de gebruikskostenvergoeding noch de andere door vervoerders aan ProRail verschuldigde kosten niet zullen stijgen, door welke reden dan ook met inbegrip van fiscale redenen, verval van vooraf trek of anderszins;
- geen prijsstijgingen van het treinkaartje voor de consument;
- geen budgettaire gevolgen voor de regionale overheden;
- de inrichting en planning van de gekozen organisatievorm;
- de mogelijke financiële en overige risico's voor een volgend kabinet;
- de verenigbaarheid van de beoogde structuur met de eisen vanuit Europees recht?

Indien de Staatssecretaris op één of meerdere van deze punten de gevraagde garantie niet kan geven, deelt de Staatssecretaris dan de opvatting van de leden van de CDA-fractie dat die garantie(s) eerst afgegeven moet(en) worden voordat een volgende stap in het proces gezet kan worden, zo vragen zij. Ook vragen zij of de Staatssecretaris in dat geval bereid om de omvorming te bevriezen tot de gevraagde garantie op alle genoemde punten geboden kan worden.

De leden van de CDA-fractie constateren dat de Staatssecretaris in de eerder genoemde brief schrijft dat «de kosten van de omvorming niet op de reizigers, verladers en de investeringen op het spoor worden afgewenteld». De vraag is dan op wie de kosten dan wel worden afgewenteld en of het bewust is dat bijvoorbeeld regionale overheden of (regionale) vervoerders hier niet genoemd worden, menen deze leden. De leden van de CDA-fractie vragen daarom of de Staatssecretaris kan garanderen dat de kosten ook niet op hen afgewenteld worden.

De leden van de CDA-fractie vragen naar aanleiding van de mededeling dat het Ministerie van Financiën nog niet beoordeeld heeft of aan de instellingsvoorwaarden voor een agentschap is voldaan, waarom dat nog niet is gebeurd en wat de mogelijke consequenties daarvan zijn. Elders schrijft de Staatssecretaris dat het Ministerie van Financiën juist heeft meegewerkt aan de analyse: hoe verhoudt dat zich tot het nog niet beoordelen van de instellingsvoorwaarden?

De leden van de CDA-fractie lezen op pagina 37 van het werkdocument behorende bij de Kamerbrief, dat er nader onderzoek nodig is naar behoud van het recht op btw-vooraf trek. De leden vragen of dit onderzoek al afgerond is en, zo ja, of de Staatssecretaris een afschrift daarvan naar de Kamer kan sturen? Deze leden zijn benieuwd wat de uitkomsten zijn en vragen of de Staatssecretaris helder, onaantastbaar en onomkeerbaar kan garanderen dat het recht op btw-vooraf trek behouden blijft, zodat de kosten van de vervoerders niet zullen toenemen.

De leden van de CDA-fractie vragen of, indien bedoeld onderzoek nog niet verricht of afgerond is, wanneer dat uitgevoerd zal zijn en afgerond zal worden. Ook horen zij graag of de Staatssecretaris bereid is toe te zeggen dat geen nadere stappen gezet worden tot alle consequenties op dit punt volstrekt helder zijn en garanties tegen kostverhoging afgegeven zijn.

De leden van de CDA-fractie vragen of de Staatssecretaris bekend is met de oproep van een van de reizigersorganisaties om te komen tot interdepartementale overeenstemming tussen het Ministerie van Infrastructuur en Milieu en het Ministerie van Financiën, resulterend in een garantieverklaring van het kabinet dat er geen fiscale nadelen aan de beoogde omvorming zullen kleven voor vervoerders, verladers of concessieverleners. Hoe beoordeelt de Staatssecretaris die oproep en is de Staatssecretaris bereid om daaraan te voldoen? En zo nee, waarom niet?

De leden van de CDA-fractie vragen naar aanleiding van hoofdstuk 5 van het werkdocument of de Staatssecretaris een aanvullende, gedetailleerde beschrijving kan geven van alle juridische aspecten die met de omvorming gemoeid zijn en / of die relevant zijn bij de verandering naar een publiekrechtelijke positionering. Ook vragen deze leden of de Staatssecretaris daarbij in elk geval gedetailleerd en achtereenvolgens kan ingaan op de aspecten die verband houden met:

- a. Aanbestedingsrecht;
- b. Civiele aansprakelijkheid;
- c. Strafrechtelijke aansprakelijkheid;
- d. Arbeidsrecht;
- e. Fiscaal recht, btw-verplichtingen en btw-vooraf trek;
- f. Vergoeding van kosten, waaronder de gebruikskostenvergoeding, door vervoerders;
- g. De wet openbaarheid van bestuur;
- h. De Archiefwet;
- i. Alle andere relevante rechtsgebieden die bij de omvorming een rol spelen of kunnen spelen.

De leden van de CDA-fractie vragen of de Staatssecretaris nauwgezet uiteen kan zetten wat de financiële gevolgen zijn van de gedwongen splitsing van de administratie in een overheids- en een ondernemersdeel, zoals bedoeld op pagina 36 van het werkdocument. Kan zij daarbij in elk geval gedetailleerd ingaan op de gevolgen voor reizigers, vervoerders (gesplitst naar NS en regionale vervoerders), goederenvervoerders, verladers en eventuele overige partijen die op het spoor actief zijn?

De leden van de PVV-fractie vragen de Staatssecretaris of zij kan garanderen dat de gebruikskostenvergoedingen en de treinkaartjes bij een herpositionering van ProRail niet zullen stijgen, zowel voor de treinreiziger als voor de goederenvervoerders? Zo ja, waarop baseert zij dat dan? En hoe zit dat met de btw-afdracht?

De leden van de D66-fractie vragen of de Staatssecretaris bereid is de Algemene Rekenkamer om een oordeel te vragen over in hoeverre de transitie naar een ZBO financieel voldoende onderbouwd en verantwoord is, om tijdig de risico's te beheersen.

In de managementsamenvatting stelt BDO dat er niets wijzigt voor de gebruiksvergoeding van vervoerders. Er wordt op dit moment geen btw in rekening gebracht aan de vervoerders, en dat zal naar verwachting zo blijven. KPMG concludeert in par 3.1 van echter dat de gebruiksvergoeding omhoog gaat. In dat kader hebben de leden van de D66-fractie de volgende vragen:

- Hoe verklaart de Staatssecretaris de verschillen van inzicht van beide deskundigen? In hoeverre is de doorrekening van de gebruiksvergoeding op dezelfde wijze en conform de Europese regels gedaan? Denkt de Staatssecretaris dat er geen sprake zal zijn van een verhoging of verwacht zij deze verhoging te kunnen compenseren? In dat laatste geval: hoe zorgt zij ervoor dat de dekking voldoende toekomstvast is en niet valt onder de definitie van staatssteun?
- Op welke wijze zijn er afspraken gemaakt tussen de ministeries van Infrastructuur en Milieu en Financiën over het voorkomen van kostenstijgingen als gevolg van de omvorming? Is de Staatssecretaris bereid die afspraken schriftelijk met de Kamer te delen? Zo nee, waarom niet? Indien er geen afspraken zijn, is de toezegging dat alle kostenstijgingen zullen worden gecompenseerd dan niet prematuur?
- Wat wordt precies verstaan onder de «omvormingskosten» zoals genoemd in de brief van 24 oktober 2016? Zijn dat de eenmalige kosten en transitiekosten of behoren daartoe ook eventuele structurele kostverhogingen als gevolg van – bijvoorbeeld – het wegvallen van de btw-af trek? Kan de Staatssecretaris haar antwoord toelichten en tevens aangeven welke kosten wel en niet tot de «omvormingskosten» behoren?

De leden van de ChristenUnie-fractie constateren dat de Staatssecretaris aangeeft geen noodzaak te zien om de Algemene Rekenkamer te betrekken bij de analyse over een herpositionering van ProRail of deze te laten toetsen. Kan de Staatssecretaris dit nader onderbouwen? Heeft de Fyra niet aangetoond dat er bij grote investeringen met belastinggeld sprake moet zijn van een gecontroleerd en zo transparant mogelijk proces? Heeft de Staatssecretaris in de kabinetsreactie op het rapport van de parlementaire enquêtecommissie Fyra niet toegezegd volledige transparantie in besluitvorming belangrijk te vinden en deze aanbeveling ten volle over te nemen?

Hoe is de Staatssecretaris omgegaan met de tegenstrijdige elementen uit de onderliggende rapporten die ze heeft meegestuurd? Hoe heeft de Staatssecretaris de verschillen in de risico's en kosten tegen elkaar afgewogen? Kan de Staatssecretaris ons daarin meenemen door die afwegingen schriftelijk met de Kamer te delen?

Kan de Staatssecretaris aangeven hoe zij omgaat met financiële gevolgen en risico's die een mogelijke nationalisatie van ProRail tot gevolg hebben? Voorziet zij de Kamer straks ook van een worstcasescenario inclusief bedragen, zodat de Kamer haar verantwoordelijkheid ten volle kan nemen? Neemt de Staatssecretaris daarin alle zorgen van spoorpartijen mee en kan zij concreet en kwantitatief aangeven welke kosten worden voorzien, hoe zij voorziet in de financiële dekking hiervan en door middel van welke constructies zij beoogt te garanderen dat er geen sprake zal zijn van een kostenstijging voor reizigers, verladers of vervoerders? Kan de Staatssecretaris daarbij ook aangeven welke van de constructies die ze voorziet om kostenstijgingen te voorkomen afhankelijk zijn van instemming van andere gremia (bijvoorbeeld de Europese Commissie, ACM, de Eerste Kamer, maar ook het Ministerie van Financiën)?

De leden van de ChristenUnie-fractie vragen ook of de Staatssecretaris tevens mogelijke kostenstijgingen voor decentrale overheden voorziet bij

de aanleg van spoorinfrastructuur door ProRail. Zo ja, hoe zorgt ze dat de decentrale overheden niet voor deze kostenstijgingen opdraaien?

De leden van de GroenLinks-fractie vragen de Staatssecretaris om in te gaan op de vermoedelijke gevolgen van de herpositionering voor de fiscale transitiegevolgen. Klopt de verwachting dat wijziging van de structuur ook een wijziging betekent voor de doorberekening van btw? Kan de Staatssecretaris aangeven in hoeverre deze kostprijsverhogingen zullen worden doorberekend aan regionale opdrachtgevers, partners op het spoor en uiteindelijk aan de gebruikers van vervoersdiensten? Klopt de veronderstelling van het Interprovinciaal Overleg (IPO) dat de tarieven voor personenvervoerders zullen stijgen en dat, als deze verhogingen niet worden gecompenseerd, de kwaliteit van het openbaar vervoer wordt bedreigd, bijvoorbeeld door minder frequent vervoer? En hoe waarborgt u dat provincies adequaat betrokken blijven bij onderzoek naar en besluiten over regionale projecten als ProRail intensiever landelijk worden aangestuurd?

Gevolgen voor het personeel

De leden van de VVD-fractie lezen dat de Staatssecretaris aangeeft dat de herpositionering geen gevolgen mag hebben voor de rechtspositie van het personeel. Waarom is dit de insteek? Heeft de omvorming naar een ZBO niet automatisch tot gevolg dat de medewerkers onder het ambtenarenrecht vallen en daardoor op dezelfde wijze bezoldigd worden? Kan de Staatssecretaris dit toelichten? Is het zo dat medewerkers van ProRail betere arbeidsvoorwaarden en pensioenopbouw hebben dan rijksambtenaren? Graag een toelichting hierop.

De leden van de PvdA-fractie constateren dat de OR van ProRail stelt dat zowel het pensioenfonds voor overheid en onderwijs ABP als het Spoorwegpensioenfonds moet meewerken aan de omvorming van ProRail tot een ZBO. Is dit inderdaad het geval? Zo ja, zijn beide pensioenfondsen hiertoe bereid?

De leden van de PVV-fractie hebben nog enkele vragen over de gevolgen voor het personeel van ProRail. Heeft de Staatssecretaris kennisgenomen van de brief van de OR van ProRail? En van de brief van de directie van ProRail? Zo ja, kan zij daar inhoudelijk op ingaan? Wat zijn de arbeidsrechtelijke gevolgen voor het personeel van ProRail bij deze herpositionering? Zowel contractueel als voor hun pensioenen?

De leden van de SP-fractie constateren dat het voornemen van de Staatssecretaris ook bij het personeel van ProRail voor veel onrust zorgt. Deze leden vragen in dat kader om in goed overleg te blijven met het personeel en hun zorgen serieus te nemen. Kan de Staatssecretaris in het kader van de eerdere vragen over een zorgvuldig transitieproces op deze zorgen van het personeel ingaan?

Gevolgen voor de taakuitvoering

De leden van de VVD-fractie vragen welke gevolgen een herpositionering van ProRail heeft voor de verschillende taakvelden van ProRail, te weten beheer en onderhoud van het spoor, capaciteitsverdeling, verkeersleiding en vaststelling en inning van de gebruiksvergoedingen die de vervoerders betalen. Is het denkbaar dat een herpositionering wringt met de rol en taak van ProRail als onafhankelijk capaciteitsverdeler op het spoor en is het denkbaar dat een van de taken uit de nieuwe organisatie van ProRail gesneden wordt? De leden van de VVD-fractie willen hierop graag een toelichting van de Staatssecretaris.

De leden van de CDA-fractie vragen waarom geen separaat onderzoek bij de Kamerbrief is opgenomen naar de operationele gevolgen van de voornemens in relatie tot de werkzaamheden en positie van ProRail, respectievelijk in relatie tot de wijze waarop het vervoer nu en straks zou plaatsvinden.

De leden van de CDA-fractie vragen of de Staatssecretaris nauwgezet en uitputtend uiteen kan zetten welke operationele gevolgen – zowel voor- als nadelen – de uitvoering van de voornemens rondom omvorming van ProRail zal hebben voor achtereenvolgens:

- a. het spoorgoederenvervoer en de verladings;
- b. het personenvervoer en de reizigers;
- c. het havenbedrijf Rotterdam en Amsterdam.

Graag ontvangen zij voor elke genoemde categorie a tot en met c een afzonderlijke analyse van alle operationele gevolgen die de plannen zullen veroorzaken, voorzien van de garantie dat de opsomming van voor- en nadelen per categorie extensief en limitatief is weergegeven.

De leden van deze fractie hechten hieraan omdat die informatie van belang is voor zowel de Kamer als de vervoerders, verladings, het havenbedrijf en de reizigers. Zij mogen immers vooraf precies weten wat zij kunnen verwachten en welke gevolgen zij daarvan ervaren.

De leden van de CDA-fractie zijn van mening dat voordat een beslissing genomen wordt, alle voor- en nadelen voor alle eerder onder a t/m c genoemde groepen onderzocht moeten zijn alvorens verdere stappen gezet kunnen worden. Wordt die mening gedeeld, zo vragen zij.

De leden van de CDA-fractie zijn benieuwd of de Staatssecretaris bereid is om die analyse alsnog en in samenwerking met de partijen die de operationele gevolgen zullen ervaren (vervoerders en verladings) uit te voeren. Als dat niet het geval is, dan vernemen zij graag de motieven daarvoor en vernemen zij ook graag waarom de instemming van de sector niet van belang geacht wordt. Wederzijdse helderheid en zo mogelijk draagvlak voor deze plannen is immers noodzakelijk.

De leden van de CDA-fractie vragen welk ministerie aansprakelijk is voor eventuele gevolgen indien de nadelen naderhand toch groter zouden blijken dan de Staatssecretaris thans verwacht, waardoor spoorpartijen, verladings, het havenbedrijf of reizigers schade lijden.

De leden van de CDA-fractie vragen of de Staatssecretaris bereid is om te garanderen dat eventuele negatieve gevolgen van de uitvoering van haar voornemens tot omvorming van ProRail, inclusief eventuele financiële nadelen of schade die partijen voorzien of onvoorzien lijden, voor rekening van haar ministerie komen. Indien zij daartoe niet bereid is, dan horen deze leden graag de motivatie. Deelt de Staatssecretaris in dat geval de opvatting dat het beter is om eerst alle nadelen in kaart te brengen en hangende dat onderzoek de verdere besluitvorming en voorbereiding daartoe op te schorten?

De leden van de CDA-fractie vragen of de Staatssecretaris kan garanderen dat eventuele nadelige gevolgen van het voornemen en de uitvoering daarvan nog tijdens deze kabinetsperiode volledig helder zullen zijn. Kan de Staatssecretaris daarmee tevens garanderen dat later geen negatieve verrassingen zullen ontstaan, met mogelijke schade of financiële benadeling tot gevolg waarvoor volgende kabinetten opdraaien? Indien dat niet het geval is, deelt de Staatssecretaris dan de opvatting dat het beter is om de besluitvorming over dit onderwerp over te laten aan een volgend kabinet, in plaats van dit volgende kabinet mogelijk te belasten met een nadelige erfenis?

De leden van de CDA-fractie lezen in brief van 24 oktober 2016 dat ProRail «boven de partijen komt te staan» en dat «de afstand tussen I&M en ProRail wordt verkleind». Bedoelt de Staatssecretaris daarmee dat ProRail momenteel niet en straks als ZBO wel onafhankelijk opereert? Waarop baseert de Staatssecretaris die overtuiging dan, vragen deze leden.

De leden van de CDA-fractie vragen hoe de Staatssecretaris borgt dat – als ProRail boven de partijen komt te staan en de afstand tussen het ministerie en ProRail wordt verkleind – daarmee de afstand tussen ProRail tot (alle) vervoerders niet juist wordt vergroot. Deelt de Staatssecretaris de opvatting dat een dergelijke grotere afstand ongewenst is en niet zou bijdragen aan goed vervoer of rust in de sector?

De leden van de CDA-fractie lezen in brief van 24 oktober dat de mogelijkheid gecreëerd wordt om namens I&M in overleg te treden en ProRail daarmee «het gezicht» wordt in de omgeving ten aanzien van het spoor. Deze leden vernemen graag wat de Staatssecretaris hier precies mee bedoelt en op welk deel van de analyse deze omschrijving van de positionering van ProRail precies is gebaseerd. Graag ontvangen zij de concrete aanwijzing van het rapport en het paginanummer, waar dat terug te vinden is.

De leden van de CDA-fractie vragen of de Staatssecretaris kan specificeren welke extra werkzaamheden ProRail namens de Staatssecretaris gaat verrichten en hoe deze gemandateerd en gefinancierd zullen worden. Wat betekent dit voor de spoortafels, Meerjarenprogramma Geluidsanering (MJPG), het Landelijk Overleg Consumentenbelangen Openbaar Vervoer (LOCOV), het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS), de uitrol van het European Rail Traffic Management System (ERTMS) et cetera? Wie neemt daarin het voortouw of wie neemt daaraan deel: het Ministerie van Infrastructuur en Milieu of ProRail? En wie is het «gezicht» in die gevallen: de Staatssecretaris of ProRail?

De leden van de CDA-fractie lezen in de brief van 24 oktober 2016 de zinsnede «ook kan ProRail beter adviseren over het spoorbeleid en input aanleveren zodat er beter integrale afwegingen kunnen worden gemaakt». Graag vernemen zij – onder vermelding van het rapport en paginanummer – op welk deel van de analyse deze omschrijving van de positionering van ProRail gebaseerd is.

De leden van de CDA-fractie vragen hoe de Staatssecretaris gaat borgen dat ProRail bij verkleining van de afstand tot het ministerie nog steeds ongehinderd vanuit vakmanschap van de werkvloer kan blijven adviseren, zoals genoemd op pagina 3 van de brief van 24 oktober 2016. Daarbij speelt ook de vraag hoe wordt voorkomen dat het vakmanschap van ProRail niet wordt ingezet voor politieke of beleidsmatige preferenties en welke garanties de Staatssecretaris in dit verband aan de Kamer en de sector biedt, om dat structureel en permanent te borgen.

De leden van de CDA-fractie vragen wat er volgens het kabinet overblijft van de oorspronkelijke doelstellingen die aan de splitsing van NS in NS en ProRail respectievelijk aan de oprichting van ProRail ten grondslag lagen, in het bijzonder het belang van onafhankelijk spoorbeheer tussen meerdere vervoerders die op hetzelfde spoor aangewezen zijn.

De leden van de CDA-fractie vragen wat het betekent voor de samenwerking tussen NS en ProRail als de Staatssecretaris ProRail boven NS plaatst en ProRail aldus «namens het ministerie in overleg kan treden». Welke mate van gelijkheid tussen de spoorbeheerder en de spoorgebruiker resteert dan, als de spoorbeheerder ook namens de concessiegever (dus de opdrachtgever van de spoorgebruiker) spreekt, zo vragen zij.

De leden van de CDA-fractie zien op pagina 5 van het werkdocument, behorende bij de brief van 24 oktober 2016, dat de Staatssecretaris refereert aan het rapport «Verbinding verbroken» uit het rapport van de commissie Kuiper. Kan de Staatssecretaris concreet aangeven op welke wijze zij het besliskader uit dat rapport toepast op het onderhavige dossier?

De leden van de CDA-fractie verwijzen naar de pagina's 11, 14 en 16 van het werkdocument behorende bij de brief van 24 oktober 2016 en vragen welk onderzoek is gedaan naar splitsing en operationele verwevenheid

van de taken van ProRail. Wat waren daarvan de uitkomsten en kan de Staatssecretaris die rapporten aan de Kamer toesturen, zo vragen zij. De leden van de CDA-fractie lezen op pagina 11 van het werkdocument dat splitsing van ProRail buiten beschouwing blijft, maar op pagina 14 schrijft de Staatssecretaris evenwel dat de wetgever moet beoordelen of splitsing wel of niet wenselijk is. Welke van deze twee stellingen is juist en hoe verhouden deze zich tot elkaar?

De leden van de CDA-fractie zien dat de Staatssecretaris grote veranderingen schetst voor de positie van ProRail in de markt en voor de organisatie van ProRail als spoorbeheerder en haar inbedding in het bestel. Tegelijkertijd schrijft de Staatssecretaris op pagina 18 van het werkdocument, dat de huidige organisatiestructuur van ProRail grotendeels in tact kan blijven. De leden van de CDA-fractie vragen hoe dat mogelijk is gezien alle ingrepen die de Staatssecretaris voor ogen heeft. De leden van de CDA-fractie vragen of de Staatssecretaris kan preciseren welke delen van de structuur intact blijven en welke veranderen. Indien de Staatssecretaris die schets niet in detail kan geven, deelt de Staatssecretaris dan de opvatting dat – mede om reden van zekerheid voor het personeel en de branche – die duidelijkheid eerst verschaft moet worden voordat nadere besluiten genomen of voorbereid worden, zo vragen zij. De leden van de CDA-fractie vragen of de Staatssecretaris gepreciseerd kan aangeven welke gevolgen de omvorming van ProRail heeft voor de Lange Termijn Spooragenda (LTSa) en de samenwerking tussen ProRail en NS en ProRail en de overige vervoerders. Deze leden vragen of in dat antwoord een opsplitsing naar in elk geval gevolgen in de sfeer van (a) operationeel, (b) financieel en (c) praktisch kan worden aangebracht. De leden van de CDA-fractie vragen of de Staatssecretaris heeft nagedacht over de mogelijkheid dat een positionering van ProRail als ZBO wellicht leidt tot een andere focus van de directie en het personeel van ProRail. Deze leden menen dat in plaats van een klantgerichte focus op de reiziger, verlader en vervoerders de aandacht meer zal uitgaan naar politieke belangen zoals het uit de wind houden van de bewindspersoon. Wie staat er dan op nummer één, vragen deze leden.

De leden van de ChristenUnie-fractie merken op in 2012 en eerder de politieke wens bestond dat NS en ProRail veel beter gingen samenwerken. De LTSa heeft daarop ingezet. Met succes, want die samenwerking lijkt geen issue meer. Er is zelfs een samenwerkingsprogramma waar de vorige directeur spoor van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu leiding aan geeft. De LTSa spreekt van een stevigere brug tussen NS en ProRail. Wat gebeurt er met die brug als ProRail wordt genationaliseerd? Hoe voorkomt de Staatssecretaris dat deze samenwerking teniet wordt gedaan?

De leden van de D66-fractie vragen wat de consequenties zijn van het nationaliseren van ProRail voor het eigendom van stations. Klopt het dat als ProRail een ZBO wordt, het eigendom van stations overgaat naar het ministerie? Welke gevolgen heeft dat voor de taken die NS nu uitvoert op stations?

Europa

De leden van de CDA-fractie zien op pagina 22 van het werkdocument dat de Staatssecretaris ingaat op de eisen van bestuurlijke onafhankelijkheid van de infrabeheerder uit richtlijn 2012/34/EU van het Europees parlement en de Raad van 21 november 2012 tot instelling van één Europese spoorwegruimte. Kan de Staatssecretaris uiteenzetten op welke wijze die situatie thans geborgd is en hoe die geborgd zou worden bij een publiekrechtelijke positionering? Kan de Staatssecretaris daarbij expliciet ingaan op de verschillen tussen beide vormen, de mate van verenig-

baarheid daarvan met Europees recht en de mate waarin de Europese Commissie haar instemming aan die aspecten heeft verleend of onthouden, zo vragen zij.

De leden van de CDA-fractie vragen of de Staatssecretaris kan garanderen dat de Europese Commissie op alle punten volledig akkoord is met de beoogde omvorming. Indien dit niet het geval is, is de Staatssecretaris dan bereid om pas op de plaats te maken en de verdere uitvoering van de omvorming, of (principe)besluitvorming daarover te bevriezen tot het moment waarop de Europese Commissie haar instemming verleend heeft, zo vragen deze leden. Zo nee, waarom niet?

De leden van de CDA-fractie lezen dat de Staatssecretaris aankondigt dat nader overleg met de Europese Commissie over invulling van het begrip «onafhankelijkheid» noodzakelijk is. Dat dit nog niet gebeurd, verbaast deze leden: de onafhankelijkheid is een elementair onderdeel van de positie van de spoorbeheerder. Zij vragen daarom wanneer de Staatssecretaris dit gesprek gaat voeren en hoe de Staatssecretaris de Kamer daarover gaat informeren. Ook vernemen deze leden graag of de Staatssecretaris bereid is om de documenten waaruit de bezwaren van de Commissie blijken met de Kamer te delen en of de Staatssecretaris bereid is om tot het moment waarop de Commissie schriftelijk verklaart akkoord te zijn, de verdere stappen op te schorten. Zo nee, waarom niet?

De leden van de CDA-fractie vragen of de genoemde onduidelijkheid over de onafhankelijkheid het enige punt dat nog open staat voor bespreking met de Europese Commissie of zijn er wellicht nog andere punten die met de Europese Commissie besproken moeten worden. Zo ja, welke en wat zijn de standpunten van de Europese Commissie en het ministerie op die punten, zo vragen zij.

De leden van de CDA-fractie vragen of het standpunt zoals verwoord op pagina 29 van het werkdocument, dat een ZBO met rechtspersoonlijkheid in voldoende mate onafhankelijk is van de inspectie, expliciet door de Europese Commissie is getoetst, aangezien dat een belangrijk aspect is voor de Europese Commissie. Wat is het oordeel van de Europese Commissie in dezen en kan de Staatssecretaris de documenten of gespreksverslagen daarover aan de Kamer toesturen, zo vragen zij.

De leden van de CDA-fractie zien in het hoofdstuk «juridische aspecten» van het werkdocument een reeks van wettelijke eisen waaraan voldaan moet worden. Daarbij lijken de volgende eisen die opgenomen zijn in het Vierde Europese spoorpakket, niet te worden genoemd: dat de lidstaten moeten verzekeren dat de infrabeheerder verantwoordelijk is voor de operatie, het onderhoud en vernieuwing op een netwerk en is belast met de ontwikkeling van de spoorinfrastructuur op dat netwerk en dat waar deze functies zijn uitbesteed aan andere partijen, de infrabeheerder niettemin de toezichthoudende macht houdt en de uiteindelijke verantwoordelijkheid voor de uitoefening ervan. Kan de Staatssecretaris toelichten waarom deze eisen niet genoemd worden?

De leden van de CDA-fractie vragen wie straks in de praktijk en in de politiek verantwoordelijk is voor de operatie, het onderhoud en de vernieuwing: is dat de Staatssecretaris of ProRail? En als het ProRail is die dat op onafhankelijke basis moet verrichten, hoe kan dan volgehouden worden dat de Staatssecretaris meer sturing kan uitoefenen op dit punt, ze vragen deze leden. Dat leidt tot de vraag of dat wel in overeenstemming is met Europees recht en de eisen van het Vierde Europese Spoorpakket.

De leden van de D66-fractie vragen in hoeverre de Europese Commissie al betrokken is bij het onderzoek en voornemen van de Staatssecretaris. Op welke aspecten dient de Europese Commissie akkoord te gaan en met welke scenario's is de Staatssecretaris voorbereid op mogelijke weerstand bij de Europese Commissie? Welke positie nemen zij in ten aanzien van de verenigbaarheid met Europese regels?

De leden van de ChristenUnie-fractie vragen of VNO NCW een valide punt heeft dat diverse Europese subsidies niet langer worden uitgekeerd aan ProRail indien ProRail geen privaatrechtelijke organisatie meer is?

II. Reactie van de bewindspersoon