Tabel vindplaatsen voor zover er vragen geclusterd zijn

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Fractie** | **Vraag** | **Paragraaf** | **Blz.** |
| **Inleiding** | | | |
| **CDA** | De leden van de CDA-fractie hebben wederom kennisgenomen van onderhavig wetsvoorstel. Deze leden merken op dat een aantal vragen uit een eerdere schriftelijke ronde niet is beantwoord. Zij zijn daarom blij met de extra schriftelijke ronde die is aangevraagd. Deze leden zijn van mening dat de nota naar aanleiding van het verslag zelfs voor meer onduidelijkheid heeft gezorgd. Daarom vragen de leden de beantwoording per vraag één voor één te behandelen en niet samen te voegen in algemene teksten, zoals in de eerste nota naar aanleiding van het verslag is gebeurd. | **Algemeen deel** | p. 4 |
| **Algemeen deel** | | | |
| **PVV** | De leden van de PVV-fractie stellen de vraag waarom de regering de omvorming onder meer beargumenteert met het argument dat “deze taken -- dus de kerntaken van ProRail --zich niet lenen voor marktwerking” en grotendeels bekostigd worden door rijksgeld. Dat laat onverlet dat de afgelopen vijftien jaar ProRail ook als besloten vennootschap kon fungeren, dat er meerdere privaatrechtelijke staatsdeelnemingen zijn zonder winstoogmerk en dat ProRail ook substantiële inkomsten ontvangt van vervoerders en decentrale overheden (0,7 miljard euro). Bovendien zijn partijen als TenneT of de regionale netbeheerders ook privaatrechtelijke, publieke deelnemingen zonder winstoogmerk. En er zijn veel bv’s zonder winstoogmerk. Omgekeerd heeft de vorm van besloten vennootschap wel voordelen in termen van persoonlijke aansprakelijkheden, fiscale voordelen (die ten voordeel vallen van spoorse investeringen) en gelijkwaardigheid in de spoorketen met andere spelers. Deze leden hebben daarom de volgende vragen:  a. Hoe verklaart de regering dat er juist heel veel besloten vennootschappen zijn zonder winstoogmerk, die evengoed publieke deelnemingen zijn met publieke taken en die gefinancierd worden met publiek geld?  b. Waarom ligt dat volgens de regering dan anders bij ProRail en hoe wijkt ProRail, volgens de regering, af van deze deelnemingen of bv’s zonder winstoogmerk?  c. Kan de regering daarnaast toelichten waarom die afwijkingen volgens haar zo omvangrijk zijn dat het de meest ingrijpende omvorming tot zelfstandig bestuursorgaan (zbo) ooit in de geschiedenis zou legitimeren? Deze leden ontvangen daartoe graag een zowel kwalitatief als kwantitatief onderbouwde, gedetailleerde toelichting. | **Principiële beslissing tot omvorming tot een zelfstandig bestuursorgaan** “Privaatrechtelijke rechtsvorm voor infrastructuurbeheerder is minder wenselijk” | P. 20 |
| **SP** | De leden van de SP-fractie lezen dat de regering een aantal, in hun ogen discutabele, voordelen opsomt van de voordelen van de omvorming van ProRail naar een zbo. Kan de regering ook de nadelen opsommen die met de omvorming samenhangen? Is daar een overzicht of analyse van gemaakt? Kan die gedeeld worden met de Kamer en kan de regering toelichten wat de afweging is geweest waarbij de voordelen zwaarder wogen dan de nadelen? | **Algemeen deel** “Voor- en nadelen van de omvorming” | p. 8 - 12 |
| **Principiële beslissing tot omvorming tot een zelfstandig bestuursorgaan** | | | |
| **PVV** | De leden van de PVV-fractie stellen dat de regering als argument voor de omvorming voert dat zij ProRail dan als "trusted advisor" kan inzetten. Deelt de regering de opvatting, dat dit nu ook al kan en dat voor die rol dus geen omvorming nodig is? Kan de regering toelichten waarom zij nu -- kennelijk -- geen gebruikmaakt van de "trusted" rol van ProRail? Waarom werkt het ministerie op dit punt niet voldoende samen met ProRail? Deelt de regering de opvatting dat het probleem daarmee meer bij het ministerie, dan bij ProRail zelf ligt? | **Hoofdlijnen van het voorstel** | p. 24 - 25 |
| **PVV** | De leden van de PVV-fractie vragen opheldering over de problemen die de omvorming zou moeten oplossen. In de vorige vragenronde vroeg de Kamer de regering welke problemen er door de beoogde omvorming zouden worden opgelost. De beantwoording maakt duidelijk dat er geen sprake is van problemen, behalve twee voorbeelden waarbij het blijkt te gaan om uitspraken van de vorige topman van ProRail die de bewindspersoon niet kon waarderen. Dergelijke subjectieve afwegingen kunnen echter geen rol spelen in een majeure ingreep zoals de regering die wil uitvoeren. Het hoofddoel lijkt dan ook te zijn, dat de regering de "principiële keuze" uit het regeerakkoord wil uitvoeren. Dat akkoord is inmiddels bijna vier jaar oud en ten einde. In de tussentijd is er veel gebeurd. Kan de regering uitleggen hoe zij, met de kennis van nu en de wetenschap van de enorme weerstand vanuit de spoorsector en (de or en het personeel van) ProRail zelf, kan vinden dat die "principiële keuze" nog altijd opweegt tegen alle kosten, nadelen, weerstand, onrust, onzekere resultaten naar de toekomst, juridische onzekerheden, kostenstijgingen en overige problemen die de omvorming veroorzaakt? | **Principiële beslissing tot omvorming tot een zelfstandig bestuursorgaan** | p. 18 |
| **PVV** | De leden van de PVV-fractie vragen of de regering bereid is om haar prioriteiten en die van het departement bij te buigen naar het juiste niveau, waarbij het ministerie alle energie steekt in het oplossen van de coronacrisis en het herstel van de sector, in plaats van een hobbyproject zoals de omvorming. | **Gevolgen voor betrokkenen** “Gevolgen voor de samenwerking met de spoorsector” | p. 40 - 41 |
| **PVV** | De leden van de PVV-fractie vragen naar de zogenoemde positieve balans. De regering schrijft dat zij de financiële nadelen en risico’s, inspanningen en algemene risico’s van omvorming heeft afgezet tegen de baten van omvorming en de balans positief zou uitslaan in het voordeel van de laatste. Maar deze leden hebben die afweging en de bijbehorende analyse die zij kennelijk gemaakt heeft, niet gezien. Kan de regering die alsnog met spoed naar de Kamer sturen, zodat de Kamer haar redenering en afweging kan volgen? Kan de regering dat doen in de vorm van een kwantitatieve analyse? De regering stelt verder, dat de huidige sturing van ProRail complex zou zijn. Kan zij aangeven op welke elementen deze sturing complexer is dan de aansturing van NS? | **Algemeen deel** *“Voor- en nadelen van de omvorming”* | p. 8 - 12 |
| **PVV** | De leden van de PVV-fractie vragen naar de opmerking over het maken van winst. Op pagina 70 van de nota zegt de staatssecretaris dat ProRail nu een bedrijf is dat gericht is op het maken van winst. Deze leden hebben altijd begrepen dat voor staatsdeelneming ProRail statutair is vastgelegd dat zij geen winst kan en zal maken. Kan de regering toelichten of en op welke wijze ProRail in de huidige vorm winst maakt, of dat hier sprake is van een vergissing? Kan zij in dat laatste geval tevens toelichten of die vergissing bedoeld is om de Kamer op het verkeerde been te zetten? | **Principiële beslissingen tot omvorming tot een zelfstandig bestuursorgaan** *“Privaatrechtelijke rechtsvorm voor infrastructuurbeheerder is minder wenselijk”* | p. 20 |
| **GL** | De leden van de GroenLinks-fractie constateren dat de grote problemen van begin deze eeuw, in zowel de uitvoering van de taken van ProRail als de samenwerking en de aansturing, er nu niet meer zijn. Deze zijn met een serie relatief beperkte wijzigingen in de organisatie en sturingsvorm succesvol aangepakt. Deze leden vragen de regering hoe de potentieel grote problemen voor reizigers door conflicten en problemen bij de samenwerking tussen de nieuwe zbo ProRail en de vervoerders gewogen moeten worden ten opzichte van de voordelen die meer publieke aansturing met zich meebrengt? Deze leden gaan ervan uit dat de meeste reizigers de voorkeur geven aan een goed treinverloop, ongeacht wie er hoe aanstuurt. De vraag is dan ook hoe de potentiële winst en de potentiële risico’s zich tot elkaar verhouden en wat dit voor de reiziger betekent. | **Algemeen deel** *“Voor- en nadelen van de omvorming”* | P. 8 - 12 |
| **Vereenvoudiging van aansturing en versterking van publieke verantwoording** | | | |
| *Vereenvoudiging van aansturing* | | | |
| **SP** | De leden van de SP-fractie lezen dat de regering de aansturing van de ProRail als bv lastig vindt en dat zij verwacht dat de omvorming een makkelijkere aansturing tot gevolg zal hebben. Welke sturing is er nu niet, die er na de omvorming wel is? Wat houdt de regering momenteel tegen om de wijze van aansturing bij ProRail nu al aan te passen? En welke concrete problemen, anders dan dat de regering het lastig vindt, zijn er te noemen in de huidige aansturing die zo een grondige omvorming rechtvaardigen? | **Vereenvoudiging van aansturing en versterking van publieke verantwoording** | p. 21-22 |
| **Hoofdlijnen van het voorstel** | | | |
| **CDA** | De leden van de CDA-fractie vragen ook naar de negatieve neveneffecten en risico's die kunnen ontstaan bij de omvorming van ProRail en vragen de regering hier een opsomming of overzicht van te geven. Deze leden vinden de eerdere beantwoording niet volledig. | **Algemeen deel** *“Voor- en nadelen van de omvorming”* | P. 8 - 12 |
| *Instelling van het zbo* | | | |
| **SP** | De leden van de SP-fractie constateren dat in het kader van de evaluatie van de spoorwegwetgeving in 2007-2008 door de commissie-Sorgdrager, is geconstateerd dat het spoorsysteem functioneert. Toen is niet besloten tot omvorming. Deze leden willen weten wat het maakt dat nu wel tot omvorming wordt besloten? Waar zitten aantoonbare en inhoudelijke verschillen tussen de situatie nu en toen? | **Vereenvoudiging van aansturing en versterking van publieke verantwoording** *“Versterking van publieke verantwoording door en over ProRail”* | p. 23 |
| *Adviestaken richting Minister en regionale concessieverleners* | | | |
| **SP** | De leden van de SP-fractie lezen dat de regering aangeeft dat zij samen met de rest van de sector strategisch vooruit wil kijken, meer dan nu gebeurt met de beheerconcessie en dat zij daarbij de uitvoeringskennis van ProRail als "trusted public advisor" beter denkt te benutten voor de beleidsvorming van het departement. Deze leden vragen waarom de regering denkt dat zij dit doel nu niet al kan bereiken. Dat kan in de huidige situatie ook al via de beheerconcessie van ProRail. In die beheerconcessie is immers al vastgelegd dat ProRail voorstellen kan doen aan het departement, individueel of gezamenlijk met spoorvervoerders en decentrale overheden.  De leden van de SP-fractie willen weten wat het verschil is tussen nu en straks met de rol van de trusted public advisor. Hoe verhoudt de rol van trusted public advisor zich tot de strategische samenwerking met andere spoorpartijen? Kan ProRail zich in deze rol van "huisadviseur" van het ministerie, nog onafhankelijk en kritisch opstellen tegenover hetzelfde ministerie? Schuilt hier niet het gevaar in zoals we bij veel uitvoeringsorganisaties van de Rijksoverheid inmiddels gezien hebben, namelijk die van politiek gestuurde entiteiten die zelf niet meer kritisch durven en mogen zijn met negatieve gevolgen voor de uitvoering zelf? | **Hoofdlijnen van het voorstel** | p. 24 -25 |
| **Gevolgen voor betrokkenen** | | | |
| **CDA** | De leden van de CDA-fractie vragen een overzicht van de kosten na omvorming voor decentrale overheden, omdat bepaalde fiscale voordelen wegvallen door de transitie van BV ProRail naar zbo ProRail.  De leden van de CDA-fractie vragen een totaaloverzicht van alle gemaakte kosten in verband met de omvorming van ProRail van de laatste zes jaar en daar de externe inhuur, personele kosten en tijdskosten in mee te nemen. Graag vernemen deze leden als toevoeging hierop de kosten die de omvorming zelf met zich meebrengt om een totaalplaatje te krijgen.  De leden van de CDA-fractie vragen de totale kosten voor het Rijk, decentrale overheden en de Belastingdienst in een tabel te zetten en naar de Kamer te sturen. | **Gevolgen voor betrokkenen** | p. 31 - 33 |
| *Financiële effecten omvorming* | | | |
| **CDA** | De leden van de CDA-fractie stellen als belangrijke randvoorwaarde voor het verder behandelen van het wetsvoorstel dat alle fiscale afspraken zwart op wit staat en met de Kamer zijn gedeeld. Is de regering hiertoe bereid? Zo ja, binnen welke termijn? Zo nee, waarom niet? | **Gevolgen voor betrokkenen** *“Financiële effecten omvorming”* | p. 40 - 41 |
| **SP** | De leden van de SP-fractie lezen dat de regering herhaalt dat er geen financiële gevolgen zullen zijn voor reizigers, verladers of vervoerder en derden. Echter, de regering lijkt zichzelf tegen te spreken, aangezien er in de nota naar aanleiding van het verslag op pagina 8 wordt gezegd dat "alles is opgelost" terwijl op pagina 9 staat dat "er nog enkele punten openstaan". Wat is nu waar? Hoe verklaart de regering deze tegenstellingen? | **Gevolgen voor betrokkenen** *“Financiële effecten omvorming”* | p. 37 |
| **Verhoudingen tot Europese regelgeving** | | | |
| **PVV** | De leden van de PVV-fractie vragen of de regering de Europese Commissie gevraagd heeft om een staatssteuntoets op de financiële oplossingen die zij voorstelt, zoals het bieden van compensatie voor belastingverhoging via de gebruikskostenvergoeding. Zo ja, kan zij alle correspondentie met de Europese Commissie op dit punt aan de Kamer toesturen, inclusief de schriftelijke instemming van de Europese Commissie? | **Gevolgen voor betrokkenen** | p. 34 - 35 |
| **Internetconsultatie** | | | |
| **SP** | De leden van de SP-fractie constateren dat de regering stelt dat het spoorstelsel eenvoudiger en stabieler wordt. Deze leden vragen de regering hoe zij dit ziet in relatie tot de onzekerheid waar diverse partijen op hebben gewezen in de openbare internetconsultaties op het wetsvoorstel en lagere regelgeving? Zorgt een structuurverandering, in ieder geval in de eerste jaren, niet inherent voor onduidelijkheden en onstabielere situaties? | **Gevolgen voor betrokkenen** *“Gevolgen voor vervoerders, reizigers en verladers” & “Gevolgen voor de samenwerking met de spoorsector”* | p. 38 - 40 |