

## Bijlage 1 - TABEL VINDPLAATSEN VOOR ZOVER ER VRAGEN ZIJN GECLUSTERD

Partij	Vraag	Paragraaf	Blz.
<b>Algemeen deel</b>			
<b>PVV</b>	De leden van de PVV-fractie vragen waarom de omvorming van ProRail naar een zbo er koste wat kost moet komen als zoveel mensen in de sector, inclusief de Raad van State, er tegen ageren.  De leden van de PVV-fractie vragen welke structurele problemen er bij ProRail worden opgelost door de omvorming.	<b>Inleiding:</b> "Waarom ProRail omvormen tot zbo" en Bijlage 3 Overzicht financiële gevolgen	p. 2 - 5
<b>CDA</b>	De leden van de CDA-fractie hebben als hoofdvraag aan de regering voor welk probleem dit een oplossing is. Waarom is dit wetsvoorstel nodig, afgezien van het argument dat het gaat om een principiële keuze?	<b>Inleiding:</b> "Waarom ProRail omvormen tot zbo"	p. 2 - 5
<b>CDA</b>	Deze leden zijn benieuwd of en op welke wijze het advies van de Raad van State tot heroverwegingen heeft geleid van het wetsvoorstel door de regering. Hoe zwaar weegt de regering het advies van de Raad van State?	<b>Inleiding:</b> "Waarom ProRail omvormen tot zbo"	p. 2 - 5
<b>CDA</b>	Vindt de regering dat zij een groot risico neemt met dit wetsvoorstel? Kan de regering een overzicht geven van alle risico's die zij in kaart heeft gebracht en hoe zij deze risico's wil ondervangen?	<b>Inleiding:</b> "Financiële gevolgen"	p. 8 - 9
<b>CDA</b>	Kan de regering duidelijk maken waarom binnen deze bestaande kaders en de daarbinnen beschikbare beïnvloedingsmogelijkheden niet in beginsel dezelfde doelen en resultaten kunnen worden bereikt als na de publiekrechtelijke omvorming in de voorgenomen vorm? Kan de regering een complete en samenhangende analyse geven van de mate waarin de bestaande sturings- en verantwoordingsmogelijkheden tekortschieten om de publieke belangen te dienen die met het beheer van de hoofdspoorweginfrastructuur samenhangen? Kan de regering tevens uiteenzetten in welke mate de voorgenomen publiekrechtelijke omvorming de gesignaleerde tekorten zou ondervangen? Kan de regering tevens aangeven welke minder ingrijpende alternatieven er zouden zijn en waarom de regering niet voor deze minder ingrijpende alternatieven heeft gekozen?	<b>Inleiding:</b> "Waarom ProRail omvormen tot zbo"	p. 2 - 5
<b>CDA</b>	Kan de regering voor elk bovengenoemd voordeel concreet maken hoe dat voordeel precies gaat ontstaan door dit wetsvoorstel en kan zij de financiële gevolgen hiervan in kaart brengen?	<b>Inleiding:</b> "Financiële gevolgen"	p. 8 - 9
<b>D66</b>	Worden door de regering ook wijzigingen in de informatiestromen naar andere belanghebbenden verwacht? Zo ja, op welke manier wordt geborgd dat deze belanghebbenden de juiste informatie in hun bezit krijgen? Is het mogelijk een uiteenzetting te krijgen omtrent deze informatiestromen?	<b>Algemeen deel</b>	p. 13
<b>D66</b>	De leden van de D66-fractie hebben kennisgenomen van de aandachtspunten die de Algemene Rekenkamer meegeeft aan het wetsbesluit. Hoe worden deze vijf aandachtspunten door de regering geadresseerd in het wetsvoorstel?	<b>Inleiding:</b> "Samenwerkingsvisie IenW en ProRail" en "Financiële gevolgen" en Bijlage 3 Overzicht financiële gevolgen	p. 6 p. 8 - 9
<b>GL</b>	Deze leden zijn heel tevreden met de wijze waarop het nu gaat en zien verschillende risico's die zich kunnen voordoen bij de transformatie.  De memorie maakt onvoldoende duidelijk dat deze baten uitsluitend met een omvorming bereikt kunnen worden.  Er is nog weinig zicht op hoe dit eruit gaat zien en welke effecten het zal hebben op het functioneren van de hele sector.	<b>Algemeen deel</b>  <b>Inleiding:</b> <i>Waarom ProRail omvormen tot zbo</i>  <b>Algemeen deel</b>	p. 11 p. 2 - 5 p. 19
<b>GL</b>	Deze leden zijn van mening dat bij een dergelijk ingrijpende operatie bij de beheerder van zulk cruciale	<b>Algemeen deel</b>	p. 11

	infrastructuur een zo zwaarwegend advies van de Raad van State niet zomaar kan worden gepasseerd.		
<b>SP</b>	De leden van de SP-fractie vragen de regering ten eerste om te reflecteren op het breedgedragen ongenoegen in de sector over deze publiekrechtelijke omvorming. Is de regering echt van mening dat het verstandig is om met zulke weerstand dit wetsvoorstel door te zetten?	"Zbo met eigen rechtspersoonlijkheid is passend"  "Gevolgen voor de samenwerking met de spoorsector"	p. 39  p. 59
		<b>Algemeen deel</b>	p. 19
<b>SP</b>	Deze leden vragen de regering aan te geven welke voordelen zij desondanks nog steeds denkt te behalen met deze omvorming. Welke sturing heeft zij dan wel, die nu absoluut onmogelijk is?	"Vereenvoudiging van aansturing en versterking van publieke verantwoording"	p. 43
<b>SP</b>	Deze leden vragen de regering uiteen te zetten wat deze gevolgen precies zijn, bijvoorbeeld voor de vennootschapsbelasting en de dividendbelasting. Welke bedragen zijn hiermee gemoeid, en waar moet dit geld vandaan komen?	"Financiële effecten van de omvorming"	p. 61
<b>Principiële beslissing tot omvorming tot een zelfstandig bestuursorgaan</b>			
<b>VVD</b>	Deze leden vragen zich af in hoeverre het hier moet gaan om een principiële keuze. Zou dit besluit niet gebaseerd moeten zijn op noodzaak?	<b>Inleiding:</b> "Waarom ProRail omvormen tot zbo"	p. 2 - 5
<b>CDA</b>	Kan de regering aangeven of zij een principe belangrijker vindt dan de energie richten op oplossingen voor bestaande problemen, het risico van potentiële nieuwe (uitvoerings)problemen en draagvlak in het veld?	<b>Inleiding:</b> "Waarom ProRail omvormen tot zbo"	p. 2 - 5
<b>CDA</b>	Kost de omvorming de sector en ProRail niet een onevenredige hoeveelheid energie, die beter ergens anders aan besteed kan worden? Kan de regering aangeven waarom de omvorming niet af zou leiden van operationele kerntaken, wat ten koste kan gaan van prestaties?	<b>Algemeen deel</b>  <b>Inleiding:</b> "Waarom ProRail omvormen tot zbo"  "Principiële beslissing tot omvorming tot een zelfstandig bestuursorgaan"	p. 19  p. 2 - 5  p. 30
<b>CDA</b>	Welke negatieve neveneffecten en risico's kunnen ontstaan bij de overgang?	<b>Algemeen deel</b>	p. 11
<b>GL</b>	In het geval van ProRail, een staatsbedrijf waar Nederland 100% eigenaar van is, dat door de overheid wordt gefinancierd en waarvan de bestuurders door de minister worden aangewezen, is dat natuurlijk al op de belangrijkste punten het geval.	<b>Inleiding:</b> "Waarom ProRail omvormen tot zbo"	p. 2 - 5
<b>SP</b>	Deze leden vragen de regering in te gaan op de risico's die dit met zich meebrengt, ook gelet op hoe de eerdere omvorming voor veel ellende voor de reiziger heeft gezorgd.	<b>Algemeen deel</b>	p. 11  p. 21
<b>Beheer van de hoofdspoorweginfrastructuur is een publieke taak</b>			
<b>CDA</b>	Wat gaat er na de invoering van onderhavig wetsvoorstel concreet veranderen voor het beheer van de hoofdspoorweginfrastructuur, aangezien ProRail al een publieke taak had? En waarom zijn dit veranderingen die nodig zijn en positief zijn?	<b>Inleiding:</b> "Waarom ProRail omvormen tot zbo"	p. 2 - 5
<b>Privaatrechtelijke rechtsvorm voor infrastructuurbeheerder is minder wenselijk</b>			
<b>SGP</b>	Deze leden horen graag waarom de regering van mening is dat de in de afgelopen jaren sterk verbeterde samenwerking tussen ProRail en de spoorvervoerders door de voorgestelde structuurwijziging niet op het spel gezet wordt.	<b>Algemeen deel</b>	p. 19
<b>GL</b>	De leden van de GroenLinks-fractie kunnen in belangrijke mate de argumentatie volgen waarbij een zbo een betere rechtsvorm is voor ProRail dan de huidige privaatrechtelijke.	<b>Inleiding:</b> "Waarom ProRail omvormen tot zbo"	p. 2 - 5
<b>Vereenvoudiging van aansturing en versterking van publieke verantwoording</b>			
<b>Heldere positionering</b>			
<b>CDA</b>	De Raad van State geeft naar aanleiding van de evaluatie van de Spoorwegwet in 2009 aan dat de regering toen aangaf dat omvorming tot agentschap of (publiekrechtelijk) zbo "onwenselijk en niet	<b>Algemeen deel</b>  "Externe verzelfstandiging van infrastructuurbeheer is niet wenselijk"	p. 13  p. 36 p. 37

	noodzakelijk" wordt geacht. Wat is er in de tussentijd gebeurd dat de regering van gedachten is veranderd?		
<b>CU</b>	Wordt met de omvorming niet het risico genomen dat de goede prestaties minder worden?  En kan zij ook ingaan op de stelling dat omvorming misschien geen acuut groot probleem oplost, maar ten principale wel passend is bij de jaarlijkse besteding van zo veel publieke middelen voor belangrijke publieke taken?	"Principiële beslissing tot omvorming tot een zelfstandig bestuursorgaan",  <b>Inleiding:</b> "Waarom ProRail omvormen tot zbo"	p. 30  p. 2-5
<b>SGP</b>	Deze leden ontvangen graag een nadere en meer concrete toelichting en horen graag waarom de huidige structuur met eventuele verbeteringen binnen het bestaande kader niet zou voldoen om adequaat in te kunnen spelen op de spooropgaven van de toekomst.	<b>Algemeen deel</b>  <b>Inleiding:</b> "Samenwerkingsvisie IenW en ProRail".	p. 13  p. 6
<b>CDA</b>	Kan de regering aangeven hoe deze verdeling eruit zal zien, naar verwachting? Hoe zullen de financieringsstromen er precies uitzien na de omvorming van ProRail tot een zbo? Zullen er netto meer of minder gelden worden uitgegeven?	<b>Inleiding:</b> "Financiële gevolgen" en Bijlage 3 Overzicht financiële gevolgen	p. 8 - 9
<b>Vereenvoudiging van aansturing</b>			
<b>GL</b>	Deze leden vrezen dat een vereenvoudiging van de aansturing en samenwerking met het ministerie mogelijk ten koste gaat van de praktische samenwerking met de NS en de andere vervoerders. De kritiek van de Raad van State op dit punt is wat deze leden betreft nog weinig bevredigend beantwoord.	<b>Algemeen deel</b>	p. 11
<b>SGP</b>	De leden van de SGP-fractie horen graag op welke punten de huidige samenwerking tussen het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat en ProRail niet goed verloopt en waarom deze samenwerking niet binnen het huidige kader voldoende versterkt kan worden.	"Principiële beslissing tot omvorming tot een zelfstandig bestuursorgaan"  <b>Algemeen deel</b>	p. 36  p. 13
<b>Versterking van publieke verantwoording door en over ProRail</b>			
<b>GL</b>	Deze leden vragen welke extra nu niet beschikbare informatie beschikbaar komt als ProRail een zbo wordt.	<b>Algemeen deel</b>	p. 15 p. 21
<b>Baten voor betrokkenen</b>			
<b>GL</b>	De Raad van State constateert dat de regering in de afweging tussen doelen, baten en risico's de afweging onvoldoende kan onderbouwen hoe de baten profiteren van de wijziging en hoe deze de risico's waard zijn. Deze leden hechten grote waarde aan deze kritiek van de Raad en zijn nog niet gerustgesteld door het antwoord van de regering.	<b>Algemeen deel</b>	p. 11 p. 13
<b>GL</b>	Kan de regering voor de belangrijkste praktische doelen uitleggen waarom een aanpassing van de beheerconcessie en andere aanpassingen op een lager niveau onvoldoende zijn om de gestelde doelen te bereiken? Waarom en voor welk onderdeel is omvorming naar een zbo het enige alternatief?	<b>Algemeen deel</b>	p. 13
<b>Uitgangspunten van aansturing van en verantwoording door het zbo ProRail</b>			
<b>CDA</b>	Deze leden lezen dat de handelswijze van 'de driehoek' wordt neergelegd in een samenwerkingsvisie en vragen of de regering dit verder kan toelichten. Wie stelt of stellen deze samenwerkingsvisie op? Wordt deze visie periodiek geüpdatet? Is de visie openbaar? Wat is de invloed van de staatssecretaris en de Tweede Kamer op de samenwerkingsvisie?	<b>Inleiding:</b> "Samenwerkingsvisie IenW en ProRail" & bijlage 2 Samenwerkings-visie	p. 6
<b>Hoofdpijnen van het voorstel</b>			
<b>Organisatorische vormgeving van het zelfstandig bestuursorgaan</b>			
<b>CDA</b>	Hoe zal de auditcommissie, die door de raad van toezicht wordt ingesteld, worden vormgegeven? Door wie worden deze commissieleden benoemd? Wat is de verhouding tussen de staatssecretaris en de auditcommissie?	"Interventie"	p. 56
<b>Bevorderen van kennis en innovatie</b>			
<b>CDA</b>	Hoe verandert de mate van stimulering van kennis en innovatie met de inwerkingtreding van onderhavig wetsvoorstel? Hoe gaat de regering erop toezien dat dit	<b>Algemeen deel</b>	p. 16

	voldoende bevorderd wordt? Gaat zij dit als belangrijk onderdeel van de prestatieafspraken maken?		
<b>Wettelijke bevoegdheden van het zbo ProRail</b>			
<b>CDA</b>	De leden van de CDA-fractie lezen dat vanuit de spoorsector de wens bestaat om ProRail ruimere mogelijkheden te geven om de capaciteitsverdeling te optimaliseren. Wanneer kan de regering hier een advies over geven? Welke betrokkenen worden bij dit traject geraadpleegd? Hoe kunnen zij hier invloed op uitoefenen?	"Zbo met eigen rechtspersoonlijkheid is passend"	p. 39
<b>SP</b>	Waarom is hier voor gekozen en niet voor 1 januari 2022, nadat het jaar 2021 is afgesloten? Is de regering bereid haar besluit te heroverwegen en in de tussentijd geen onomkeerbare stappen te zetten?	<b>Inleiding:</b> "Datum inwerkingtreding van de omvorming tot zbo"	p. 10
<b>Prestatiesturing</b>			
<b>CDA</b>	De leden van de CDA-fractie lezen dat de bewindspersoon verplichtingen of doelen kan verbinden aan prestatiegebieden, zoals de beheerconcessie nu ook kent. Hoe heeft ProRail op de genoemde prestatiegebieden invloed op de resultaten? Hoe worden andere spelers betrokken bij de invulling van prestatiegebieden?	<b>Algemeen deel</b>	p. 19
<b>Informatiestromen</b>			
<b>CDA</b>	De leden van de CDA-fractie vragen hoe gegarandeerd wordt dat ProRail uit eigen beweging de inlichtingen aan de staatssecretaris geeft waarover zij, gezien de wettelijke verantwoordelijkheid, zou moeten beschikken. Wat zijn de gevolgen als dit niet naar behoren gebeurt? Wat zijn de checks-and-balances omtrent deze informatiestromen?	<b>Inleiding:</b> "Waarom ProRail omvormen tot zbo" en "Samenwerkings-visie IenW en ProRail"	p. 2-5 p. 6
<b>Interventie</b>			
<b>CDA</b>	De leden van de CDA-fractie vragen de regering welke invloed de Tweede Kamer heeft op de interventiemiddelen die in onderhavig wetsvoorstel worden geregeld.	"Vereenvoudiging van aansturing en versterking van publieke verantwoording"	p. 43
<b>Gevolgen voor betrokkenen</b>			
<b>Gevolgen voor de samenwerking met de spoorsector</b>			
<b>GL</b>	Deze leden zijn er nog onvoldoende van overtuigd dat het verbreken van de huidige samenwerking en verschuiven van de gelijkwaardigheid naar meer hiërarchische verhoudingen iets bijdraagt aan verdere verbetering van de dienst aan de reizigers.	<b>Algemeen deel</b>	p. 19
<b>SP</b>	De leden van de SP-fractie vragen op welke wijze in de toekomst de toegangsovereenkomsten met de spoorwegondernemingen worden gesloten.	"Zbo met eigen rechtspersoonlijkheid is passend"	p. 39
<b>SP</b>	De leden van de SP-fractie vragen de regering tevens toe te lichten waarom het adviesrecht op het meerjarenplan beperkt wordt tot eens in de vier jaar en waarom dit advies ook nog eens beperkt wordt tot advies op hoofdlijnen met betrekking tot de wettelijke taken. Wat maakt dat dit de samenwerking tussen de sector en ProRail verbetert? Waarom kan dit niet blijven op de wijze zoals het nu georganiseerd is?	"Internetconsultatie"	p. 70
<b>Sturing op gezamenlijke doelen</b>			
<b>CDA</b>	De leden van de CDA-fractie vragen de regering hoe het bereiken van gezamenlijke doelen met andere vervoerders geregeld in samenwerkingsrelaties gaat veranderen, indien onderhavig wetsvoorstel in werking treedt? Veranderen hierdoor de onderliggende verhoudingen?	<b>Algemeen deel</b>	p. 19
<b>GL</b>	Deze leden hechten eraan dat het ministerie en de politiek op de doelen stuurt en de middelen beschikbaar maakt, maar dat de uitvoering het beste in handen van de technische experts kan liggen.	"Principiële beslissing tot omvorming tot een zelfstandig bestuursorgaan"	p. 34
<b>Financiële effecten omvorming</b>			
<b>PVV</b>	De leden van de PVV-fractie vragen wat de kosten zullen zijn van deze kansloze omvorming. Zij vragen ook of de btw-kwestie nu is opgelost met goedkeuring van de Belastingdienst.	<b>Inleiding:</b> "Financiële gevolgen" en Bijlage 3 Overzicht financiële gevolgen	p. 8 - 9

<p><b>CDA</b></p> <p><b>CDA</b></p> <p><b>CDA</b></p> <p><b>CDA</b></p>	<p>De leden van de CDA-fractie ontvangen van de regering graag een schematisch overzicht in concrete bedragen van alle incidentele en structurele financiële verschuivingen, kosten en fiscale effecten die ontstaan door het wetsvoorstel, inclusief de dekking. Deze leden vragen om hetzelfde soort overzicht voor de lagere regelgeving, ook hierbij inclusief de dekking. Tevens vragen deze leden om bij elke financiële verandering ten opzichte van de oude situatie van ProRail aan te geven waarom deze financiële verandering nodig is en een toelichting te geven op de hoogte van de bedragen. Ook vragen deze leden of naast ProRail ook andere instanties financiële gevolgen ondervinden van dit wetsvoorstel en/of lagere regelgeving.</p> <p>De leden van de CDA-fractie lezen verder dat in de Rijksbegroting van 2021 zal worden geregeld dat ProRail wordt gecompenseerd voor fiscale heffingen. Om welk bedrag gaat dit? Kan de regering aangeven hoe dit wordt gefinancierd? Wordt dit gedekt door andere uitgaven te stoppen of nemen de uitgaven van de overheid toe? Deze leden lezen verder dat de regering aangeeft dat via lagere regelgeving wordt gegarandeerd dat derden niet met hogere kosten worden geconfronteerd als gevolg van structurele btw-effecten. Hoe en wanneer zal de regering dit gaan verankeren in wet- en regelgeving? Hoe hoog zullen de extra kosten zijn? Wat is het gevolg voor de Rijksbegroting? Waarom ontbreekt dit financiële plaatje in de toelichting van onderhavig wetsvoorstel? Op welke wijze worden deze hogere kosten dan gecompenseerd? Wat is de dekking hiervan?</p> <p>Deze leden vragen ook hoe de btw-oplossing in de regelgeving is verankerd. Kan de regering duidelijkheid geven over mogelijk hogere kosten voor de sector? Hoe wordt de uitvoering van de aangenomen motie-Amhaouch c.s. (Kamerstuk 29984, nr. 757) in onderhavig wetsvoorstel behandeld?</p> <p>De leden van de CDA-fractie zouden graag een nadere uitleg willen over de beoogde compensatie als gevolg van veranderende vennootschapsbelasting en energiebelasting. Om welk bedrag gaat dit? Wat is de reden dat dit gecompenseerd gaat worden? Kan de regering een verwacht totaalbeeld geven van alle extra kosten als gevolg van de inwerkingtreding van deze wet?</p> <p>Deze leden lezen ook dat na omvorming van ProRail de structurele kosten hoger zullen zijn, in de orde van grootte van 1 miljoen tot 4 miljoen euro per jaar. Hoe verklaart de regering dit, waar bestaan deze hogere kosten uit? Kan de regering toelichten waarom deze kosten opwegen tegen de baten? Hoe hoog zijn de structurele kosten vóór de omvorming van ProRail en hoe hoog zijn de structurele kosten na de omvorming van ProRail?</p>		
<p><b>CDA</b></p>	<p>De leden van de CDA-fractie vragen de regering een overzicht te delen met de Tweede Kamer welke fiscale afspraken er gemaakt zijn en zijn vastgelegd in een of meerdere rulings. Graag ontvangen zij een overzicht waarin één voor één de inhoudelijke en financiële afspraken zijn weergegeven.</p>	<p><b>Inleiding:</b> "Financiële gevolgen" en Bijlage 3 Overzicht financiële gevolgen</p>	<p>p. 8 - 9</p>
<p><b>CDA</b></p>	<p>Verder vragen zij of ProRail gecompenseerd wordt voor de gemiste btw-ontvangsten binnen de begroting van I&amp;W of dat I&amp;W daarvoor middelen ontvangt van de begroting van Financiën. Deze leden willen tevens graag weten of de compensatie van ProRail forfaitair (ieder jaar gelijk) is. Deze leden zien daarbij namelijk het risico dat er een prikkel ontstaat om minder te investeren.</p>	<p><b>Inleiding:</b> "Financiële gevolgen" en Bijlage 3 Overzicht financiële gevolgen</p>	<p>p. 8 - 9</p>

	Immers als ProRail meer investeert dan de compensatie, komen ze geld tekort en als zij meer investeren dan waar de compensatie van uitgaat dan houden ze over.		
<b>CDA</b>	Indien ProRail gecompenseerd wordt voor het exacte bedrag van de btw-afrek, zodat ProRail 'in voorkomende gevallen de btw niet hoeft door te berekenen aan derden', is dat dan ook de vormgeving die is goedgekeurd door de Europese Commissie?	"Financiële effecten omvorming"	p. 61
<b>GL</b>	Ook de btw-effecten op de gebruiksvergoeding zal in lagere regelgeving worden gecompenseerd. Is deze dan eveneens tijdelijk?	"Financiële effecten omvorming"	p. 61
<b>SP</b>	Welke oplossing is er inmiddels gevonden voor het feit dat NS en andere spoorwegondernemingen de btw niet meer mogen aftrekken? Deze leden vragen de regering of het klopt dat de compensatie in tijd beperkt is tot 2040, en mogelijk al eindigt in 2031. Wat gebeurt er daarna? En hoe verhoudt zich dat tot de uitspraken van de regering dat de sector geen financieel nadeel mag ondervinden van de omvorming?	"Financiële effecten omvorming"	p. 61
<b>SP</b>	In de huidige situatie publiceert ProRail jaarlijks een beheerplan waarbij de sector adviesrecht heeft. Kan de regering toelichten wat er met deze samenwerkingsverplichting gebeurt in de nieuwe situatie en waarom hiervoor gekozen is? Welke samenwerkingsverplichtingen blijven er na de omvorming over of komen erbij? Kan de regering toelichten waarom deze verplichtingen in haar ogen beter zijn dan de huidige?	<b>Algemeen deel</b>	p. 19
<b>Verhoudingen tot Europese regelgeving</b>			
<b>CDA</b>	Kan de regering aangeven of zij verwacht dat deze verandering kan leiden tot verslechtering op het punt van veiligheid?	"Principiële beslissing tot omvorming tot een zelfstandig bestuursorgaan"	p. 35
<b>Advies</b>			
<b>CDA</b>	Deze leden horen graag of de regering bereid is dit tussentijds te monitoren, indien de omvorming in de praktijk wel voor meer regeldruk zorgt.	"Financiële effecten omvorming"	p. 64
	Voor welke betrokken stakeholders zal de omvorming wel gevolgen hebben voor de regeldruk?	<b>Inleiding:</b> "Datum inwerkingtreding van de omvorming tot zbo"	p. 10
<b>CDA</b>	De leden van de CDA-fractie vragen te reflecteren op de kritiek van het Interprovinciaal overleg (IPO). Is de regering bereid te onderzoeken wat het effect van onderhavig wetsvoorstel is op de investeringen door derden in het hoofdrailnet? Wat is de rol van provincies in de nieuwe situatie na inwerkingtreding van dit wetsvoorstel? Welke invloed hebben zij?	"Werken voor derden aan, op of nabij de hoofdspoorweginfrastructuur"	p. 51
<b>Internetconsultatie</b>			
<b>CDA</b>	Deze leden lezen in de consultatie van de lagere regelgeving dat werkgeversorganisatie VNO-NCW stelt dat er geen invulling is gegeven aan de algemene samenwerkingsplicht. Waarom is dat niet het geval? VNO-NCW vraagt het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat ook een opdrachtgevers- en klanten/stakeholderberaad te organiseren. Waarom wordt dit niet gedaan? Hoe is dit geregeld voor de omvorming van ProRail? Is de regering niet van mening dat het goed is voor een uitvoeringsorganisatie met zoveel betrokkenen om frequent in overleg te treden met alle betrokkenen?	<b>Algemeen deel</b>	p. 19
<b>CDA</b>	Federatie Mobiliteitsbedrijven Nederland (FMN) geeft aan dat het besluit biedt onvoldoende zekerheid biedt dat ProRail na omvorming onafhankelijk zijn functies kan blijven vervullen. Hoe kan de regering verzekeren dat ProRail dit wel kan blijven doen? En hoe wil de regering zorgen voor een heldere taakverdeling en toedeling in het wetsvoorstel?	"Principiële beslissing tot omvorming tot een zelfstandig bestuursorgaan" <b>Inleiding:</b> "Waarom ProRail omvormen tot zbo"	p. 29 p. 2-5
<b>CDA</b>	Vakbond FNV geeft aan dat duidelijkheid ontbreekt over samenwerkingsverplichtingen. Kan de regering aangeven hoe ervoor wordt gezorgd dat deze duidelijkheid wel ontstaat?	<b>Algemeen deel</b>	p. 19

<b>CDA</b>	FNV geeft verder aan dat de financiële en fiscale effecten van de omvorming niet volledig zijn. Kan de regering aangeven wat ontbreekt? Hoe wordt voorkomen dat het wetsvoorstel alsnog kan leiden tot stijgende prijzen en ten koste kan gaan aan investeringen aan het spoor?	"Financiële effecten van de omvorming"	p. 61
<b>GL</b>	Deze leden hechten sterk aan een goede samenwerking tussen alle spoorpartijen. Dat is primair wat een goede dienst aan reizigers en vrachtsector mogelijk maakt.	<b>Algemeen deel</b>	p. 19
<b>Inwerkingtreding</b>			
<b>VVD</b>	De omvorming halverwege het jaar plaats laten vinden zou tot moeilijkheden binnen de organisatie kunnen leiden. Hoe ziet de regering dit? Ook met het oog op de huidige moeilijke situatie rondom corona vragen deze leden of het benoemde tijdpad wel haalbaar is.	<b>Inleiding:</b> "Datum van inwerkingtreding omvorming tot zbo"	p. 10
<b>D66</b>	De leden van de D66-fractie vragen welke termijn van invoering de regering nu voor ogen heeft. Hoe beoordeelt de regering de onder meer de door de ondernemingsraad van ProRail gesignaleerde zorg over het doorvoeren van deze wijziging per 1 juli 2021 in plaats van 1 januari 2022 en de risico's die dat met zich meebrengt om gedurende een lopend boekjaar een stelselwijziging als deze door te voeren?		
<b>VVD</b>	Er zijn nog steeds veel vragen rondom de financiële aspecten van de omvorming van ProRail. Kan de regering onduidelijkheden wegnemen?	"Financiële effecten van de omvorming" en Bijlage 3 Overzicht financiële gevolgen	p. 61
<b>VVD</b>	Daarnaast wordt er door verschillende partijen aangegeven dat de omvorming zou leiden tot afleiding van hetgeen er echt toe doet, namelijk een goed functionerend spoorstelsel. Kan de regering deze zorgen wegnemen?	<b>Algemeen deel</b> "Principiële beslissing tot omvorming tot een zelfstandig bestuursorgaan"	p. 19 p. 32