

35 396

Wijziging van de Spoorwegwet en enige andere wetten in verband met de wijziging van aansturing van en verantwoording door ProRail B.V. (Wet sturing en verantwoording ProRail B.V.)

Nr. 22 HERDRUK¹

TWEEDE NADER VERSLAG
Vastgesteld 31 januari 2025

De vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat, belast met het voorbereidend onderzoek van dit wetsvoorstel, heeft na ontvangst van de derde nota besloten tot het uitbrengen van een nader verslag over het wetsvoorstel. Het verslag behandelt alleen die onderdelen waarover door de genoemde fracties inbreng is geleverd.

Onder het voorbehoud dat de regering de vragen en opmerkingen in dit verslag afdoende zal beantwoorden, acht de commissie hiermee de openbare behandeling van het voorstel van wet voldoende voorbereid.

Inhoudsopgave

Inleiding	1
Algemeen deel	2
Principiële beslissing tot omvorming tot een zelfstandig bestuurs- orgaan	3
Vereenvoudiging van aansturing en versterking van publieke verantwoording	5
Hoofdpijnen van het voorstel	6
Gevolgen voor betrokkenen	7
Internetconsultatie	7
Derde nota van wijziging	8

Inleiding

De leden van de PVV-fractie hebben kennisgenomen van het wetsvoorstel, maar zijn niet overtuigd van de nut en noodzaak van het wetsvoorstel en willen de regering daarom enkele vragen voorleggen.

De leden van de GroenLinks-PvdA-fractie hebben met belangstelling kennisgenomen van de derde nota van wijziging. Daarnaast willen deze leden de ambtelijke ondersteuning van het ministerie bedanken voor de

¹ I.v.m. een correctie in de aanhef

twee informatieve technische briefings over het wetsvoorstel en de nota's van wijziging. Deze leden hebben over de voorliggende nota van wijziging een aantal vragen.

De leden van de VVD-fractie hebben kennisgenomen van de Wijziging van de Spoorwegwet en enige andere wetten in verband met de omvorming van ProRail (hierna: het wetsvoorstel).

De leden van de NSC-fractie hebben kennisgenomen van het wetsvoorstel en de nota's van wijziging. Deze leden zijn niet overtuigd van nut en noodzaak en vragen zich af welk probleem met dit wetsvoorstel opgelost wordt. Voorts hebben deze leden nog enkele aanvullende vragen.

De leden van de D66-fractie hebben met belangstelling kennisgenomen van het wetsvoorstel en hebben enkele vragen aan de regering.

De leden van de BBB-fractie hebben kennisgenomen van het wetsvoorstel. Deze leden staan kritisch tegenover dit wetsvoorstel.

De leden van de CDA-fractie hebben kennisgenomen van het wetsvoorstel. Deze leden zijn van mening dat vitale publieke infrastructuur zoals ons spoor van nationaal belang is en het beheer van ons spoor daarom publiek geborgd zou moeten zijn. Zij hebben nog enkele vragen.

De leden van de SGP-fractie hebben kennisgenomen van het voorliggende wetsvoorstel en de laatste nota van wijziging. Zij hebben nog enkele vragen voor het nader verslag, mede naar aanleiding van het recente rondetafelgesprek in de Kamer.

Algemeen deel

De leden van de GroenLinks-PvdA-fractie maken zich grote zorgen over de toekomst van het Nederlandse spoor. Deze leden zien grote uitdagingen, net als veel mensen in de samenleving, regionale en lokale overheden en partijen in de spoorsector. Er is veel onderhoud nodig, de problemen op de hogesnelheidslijn (HSL) moeten voortvarend worden opgepakt en er is in veel regio's van het land behoefte aan infrastructurele uitbreiding van het spoornetwerk. Dit zijn grote uitdagingen die alle aandacht van zowel de regering als ProRail vergen. Deze leden zouden graag een nadere analyse van de regering ontvangen hoe het voorliggende voorstel zal bijdragen aan het effectief aanpakken van de infrastructurele problemen op het spoor. En ziet de regering ook risico's in het voorliggende wetsvoorstel die mogelijk voor vertraging kunnen zorgen bij de aanpak van de grote uitdagingen op het spoor?

De leden van de VVD-fractie constateren dat de discussie over de omvorming van ProRail inmiddels 15 jaar duurt en zijn van mening dat de door de regering gewenste «strakkere sturing» ook op andere manieren kan worden ingericht, die bovendien op meer steun van partijen uit de spoorsector kunnen rekenen. Een eventuele omvorming van ProRail naar een privaatrechtelijk zelfstandig bestuursorgaan (zbo) betekent een omvangrijke reorganisatie, terwijl wat deze leden betreft momenteel alle aandacht en energie nodig is voor onderhoud en verbetering van de spoorweginfrastructuur. Betrouwbaar, veilig en betaalbaar met de trein reizen vereist volledige focus op de onderhoudsopgave en de verbetering van prestaties op het spoor. Hetzelfde geldt voor spoorgoederenvervoer: het concurrentievermogen van goederenvervoer per spoor staat onder druk en alle focus is nodig voor een betrouwbare infrastructuur, zodat de sector haar concurrentiekracht kan versterken. Iedere wagon met

goederen helpt de congestie op het wegennetwerk te verminderen, zodat we ook werken aan het terugdringen van files.

Om deze redenen zijn de leden van de VVD-fractie geen voorstander van de omvorming van ProRail naar een privaatrechtelijk (of bestuursrechtelijk) zelfstandig bestuursorgaan. De vragen die deze leden in de inbreng voor het verslag stellen, stellen zij voor de volledigheid en benadrukken waar hun bezwaren zitten.

De leden van de BBB-fractie vragen zich af welk probleem deze wet nu eigenlijk oplost. En is dit dan echt de oplossing voor het probleem? Kan de regering hier nader op ingaan?

Voorts vragen deze leden welke concrete, meetbare verbeteringen er in de dagelijkse praktijk van treinreizigers en goederenvervoerders met deze omvorming bereikt worden. Hoe wordt dit gemonitord, zonder de spoorsector te belasten met nog meer administratieve lasten? En als er sturingselementen zijn die onvoldoende worden ingezet door het ministerie (zoals vermeld in het position paper van Rover²), waarom wordt er dan niet eerst gekeken naar een betere inzet van die instrumenten in de huidige situatie, voordat een kostbare en risicovolle omvorming wordt doorgezet?

De leden van de BBB-fractie lezen in de memorie van toelichting dat de regering de onafhankelijkheid van ProRail als zbo benadrukt, maar tegelijkertijd behoudt de Minister belangrijke bevoegdheden, zoals het goedkeuren van de begroting en het vaststellen van de prestatie-indicatoren. Dit roept de vraag op in hoeverre de onafhankelijkheid van ProRail daadwerkelijk is gewaarborgd en of de ministeriële bevoegdheden niet leiden tot ongewenste inmenging in de bedrijfsvoering.

De leden van de BBB-fractie vragen de regering welke concrete waarborgen er zijn om te voorkomen dat de Minister haar bevoegdheden gebruikt om ProRail te sturen op een manier die de onafhankelijkheid schaadt, met name met betrekking tot de essentiële functies. Is er een juridische basis om bepaalde bevoegdheden van de Minister uit te zonderen?

Principiële beslissing tot omvorming tot een zelfstandig bestuursorgaan

De leden van de SGP-fractie begrijpen van verschillende experts dat de mogelijkheden voor aansturing van ProRail weinig veranderen met de overstap naar een privaatrechtelijk zbo. Tegelijkertijd kost een dergelijke omschakeling veel tijd en energie, terwijl die tijd en energie hard nodig is voor het spoorbeheer. Zij willen er verder op wijzen dat de Algemene Rekenkamer zich positief heeft uitgesproken over de informatievoorziening met betrekking tot de instandhouding van het spoor, zowel financieel als inhoudelijk. Deze leden horen graag waarom de regering desondanks zwaarwegende redenen ziet om het wetsvoorstel in gewijzigde vorm door te zetten.

De leden van de SGP-fractie constateren dat bij de keuze voor een privaatrechtelijk zbo wat betreft de organisatierechtelijke kaders zowel het publiekrechtelijke regime (Kaderwet zbo c.s.) als het vennootschappelijke regime (Burgerlijk Wetboek) van toepassing zijn, zeker nu de planning- en control-cyclus uit de Kaderwet zbo van toepassing wordt verklaard op ProRail. Dat kan zorgen voor overlap, onduidelijkheid en spanning. De RvS wijst bijvoorbeeld op de spanning tussen de verschillende rollen die

² Position paper Rover, <https://www.tweedekamer.nl/kamerstukken/detail?id=2025Z00631&did=2025D01506>

het Rijk heeft, als aandeelhouder (privaatrechtelijk) en als concessiehouder en subsidieverstrekker (publiekrechtelijk). De regering geeft aan dat bij spanning tussen de regimes de Kaderwet zbo preferent is. Klopt het dat dit niet blijkt uit het (gewijzigde) wetsvoorstel? Hoe wil de regering dan wel door een duidelijke afbakening, door werkafspraken en/of door een geschillenregeling ervoor zorgen dat de genoemde overlap en spanning zoveel mogelijk ingeperkt wordt? Hoe gaat de verantwoordelijke bewindspersoon zich opstellen als sprake is van strijdigheid tussen politieke wensen enerzijds en de uitvoerbaarheid ervan en eventuele bedreiging van de continuïteit van ProRail als uitvoeringsorganisatie anderzijds?

De leden van de SGP-fractie horen graag hoe de arbeidsvoorwaarden bij ProRail zich verhouden tot die bij Rijkswaterstaat.

De leden van de SGP-fractie lezen in de toelichting bij de laatste nota van wijziging dat de regering met het voorliggende voorstel beoogt de in de afgelopen jaren geboekte verbeteringen structureel te borgen. Deze leden horen graag welke verbeteringen de regering bedoelt, waarom deze verbeteringen niet binnen de huidige organisatievorm geborgd zouden kunnen worden en waarom deze verbeteringen zonder het voorliggende voorstel op de tocht zouden staan.

ProRail behartigt publieke belangen

De leden van de VVD-fractie lezen in de statuten van ProRail over de publieke belangen die de vennootschap dient. In de statuten zijn voorzieningen getroffen om het belang van de vennootschap en het publieke belang overeen te doen komen. Toch acht de regering het van belang de goedkeuringsbevoegdheid ten aanzien van de begroting en het meerjarenplan bij de Minister te beleggen. Daartoe moeten dan wel schriftelijke werkafspraken worden gemaakt, ook over hoe om te gaan met verschil in standpunten en een samenwerkingsvisie. Ook in de huidige situatie kan met werkafspraken en het opstellen van een gezamenlijke visie de sturing en invloed op de begroting en het meerjarenplan worden vergroot. Deze leden vragen zich af waarom er niet voor die route gekozen wordt, gelet op het feit dat het niet in het belang van ProRail is dat de op haar rustende wettelijke verplichtingen niet worden nageleefd. En wat betekent de wijziging in bevoegdheid (naar goedkeuring van de begroting en het meerjarenplan) in de praktijk? Wat verandert er precies?

De leden van de CDA-fractie missen een overtuigende analyse waarom is gekozen voor de privaatrechtelijke vorm van een zbo. Deze leden vragen of de regering hier nader op in zou willen gaan. Deze leden vragen de regering ook naar een analyse waarom gekozen wordt voor een zelfstandig bestuursorgaan ten opzichte van andere manieren van organiseren en borgen. De leden vragen de regering hierbij ook nader in te gaan op hoe dit voornemen tot omvorming tot een privaatrechtelijke vorm van een zbo past binnen de letter en geest van het regeerprogramma van de regering.

Externe verzelfstandiging van infrastructuurbeheerder is wenselijk

De leden van de CDA-fractie wijzen op het feit dat in het wetsvoorstel is opgenomen dat het huidige functioneren van ProRail geen aanleiding geeft tot omvorming. De leden wijzen daarbij op het feit dat diverse spelers in de spoorsector aangeven dat deze omvorming geen concrete knelpunten oplost en daarentegen wel geld, tijd en energie weg zal halen bij het aanpakken van andere problemen op het spoor. Deze leden vragen of de regering op een rij wil zetten welke impact het hele proces van

omvorming op deze aanpak van knelpunten op het spoor zal hebben. Deze leden vragen hierbij specifiek in te gaan op vertraging bij de aanpak van hinder, het belang van meer treinen en betere punctualiteitscijfers, drukte in de trein en de prijs van treinkaartjes. De leden van de CDA-fractie vragen ook naar hoe de regering van plan is breed draagvlak, onder zoveel mogelijk spelers in de spoorsector, te gaan verwerven.

Privaatrechtelijke rechtsvorm voor infrastructuurbeheerder is minder wenselijk

De leden van de D66-fractie constateren dat in de afgelopen 15 jaar veel verschillende voorstellen zijn gedaan die gaan over de juridische vorm van sturing en verantwoording van ProRail. Deze leden vragen de regering waarom zij ervoor heeft gekozen om het bestaande voornemen van de vorige regering, een privaatrechtelijk zbo, door te zetten en niet kiest voor een publiekrechtelijk zbo. Daarbij wijzen deze leden erop dat er op dit moment geen acuut probleem lijkt te zijn dat moet worden opgelost en er forse kritiek is op het voorstel.

Vereenvoudiging van aansturing en versterking van publieke verantwoording

Heldere positionering

De leden van de VVD-fractie vragen waarom de regering van mening is dat een scherpere, verduidelijkte en vereenvoudigde aansturing van ProRail niet mogelijk is met bestaande instrumenten, zoals bijvoorbeeld via de statuten, de aandeelhoudersvergadering, contractuele afspraken of wettelijke bepalingen.

De leden van de VVD-fractie vragen welke verbeterlagen het ministerie inmiddels zelf heeft doorgevoerd als het gaat om verheldering en versterking van de rollen als aandeelhouder, concessieverlener en stelselverantwoordelijke. Op welke wijze kijkt de regering naar zichzelf met betrekking tot de veranderingen die nodig zijn om de aansturing van ProRail te versterken?

De leden van de VVD-fractie lezen dat de regering aangeeft dat «(...) het huidige goede presteren van ProRail ook het juiste moment creëert voor de voorgestelde omvorming. Nu de dagelijkse gang van zaken minder zorgen geeft, kunnen met het oog op de toekomst structurele aanpassingen worden doorgevoerd.». Deze leden kunnen zich niet vinden in de constatering dat de dagelijkse gang van zaken minder zorgen heeft. Er is sprake van een enorme onderhoudsopgave op het spoor en de directie van ProRail heeft laten weten zich gesteld te zien staan voor extra en complexe onderhoudsopgaven. De prestaties op het spoor – ook bij de NS – staan onder druk of zijn ondermaats, mede als gevolg van de onderhoudsopgave op het spoor. En ook het spoorgoederenvervoer staat onder druk. Deze leden zijn van mening dat een omvangrijke omvorming zoals wordt voorgesteld, leidt tot afleiding van de uitvoering van de kerntaken. De kerntaken zijn gericht op het veilig en betrouwbaar functioneren van het spoor en staan onder druk door de enorme onderhoudsopgave waar ProRail en haar partners voor staat. Is de regering het eens met deze leden dat een omvangrijke omvorming, wat een veranderproces en vele uren zal vergen van medewerkers van ProRail (maar ook van verbonden partijen), zal leiden tot minder focus op de kerntaken?

Vereenvoudiging van aansturing

De leden van de VVD-fractie vragen de regering welke voorbeelden er zijn van situaties waarin sprake was van uiteenlopende belangen van enerzijds de vennootschap en anderzijds publiek belang. Daarbij vragen de leden om aan te geven waarom de regering deze voorbeelden niet ook op een andere wijze, bijvoorbeeld via het aandeelhouderschap, afspraken in de concessie, subsidievoorwaarden, contractuele afspraken of door goed overleg tussen de partijen onderling tot oplossingen kunnen leiden.

De leden van de VVD-fractie lezen dat de regering aangeeft dat als ProRail onvoldoende presteert, er geen organisatie die haar taak over kan nemen en dat er extra sturings- en verantwoordingsinstrumenten zijn opgenomen, vanwege het ontbreken van deze concurrentieprikkels. Op welke wijze is de regering van mening dat de concurrentieprikkels groter worden na de omvorming zoals voorgesteld in dit wetsvoorstel? Op welke wijze meent zij dat de innovatiekracht zal toenemen als ProRail zou worden omgevormd van een besloten vennootschap (bv) naar een zbo? Op welke wijze meent zij dat de efficiëntie van de organisatie van ProRail en in de samenwerking met alle partijen in de spoorsector erop vooruit zou gaan?

Baten voor betrokkenen

De leden van de VVD-fractie vragen waarom een continue strategische dialoog nu niet mogelijk zou zijn met ProRail.

De leden van de VVD-fractie zijn van mening dat voor een betere samenwerking tussen de Minister en ProRail en voor een adequate informatievoorziening niet een omvangrijke omvorming nodig is waarvan de uitkomst ongewis is voor de betrokken partijen. De regering geeft aan dat de omvorming kan bijdragen aan het verbeteren van de kwaliteit van het spoorproduct voor reizigers en verladers. Tegelijkertijd maakt de regering niet concreet wat eventuele kwaliteitsverbeteringen zijn. Kan de regering hier meer specifieke en meetbare voorbeelden van geven?

De leden van de VVD-fractie hebben in het rondetafelgesprek van 23 januari 2025 jl. van de CEO van ProRail vernomen dat het wetsvoorstel niet zal leiden tot beter sturing, verantwoording en transparantie. Ook andere relevante partijen in de spoorsector hebben aangegeven weinig heil te zien in de omvorming. Deze partijen hebben allemaal behoefte aan focus van ProRail op de kerntaken die ervoor zorgen dat Nederland bereikbaar wordt gemaakt en gehouden. Deze leden vragen hoe de regering de omvorming van ProRail voor zich ziet, als partijen die nauw samenwerken met ProRail de voordelen van de omvorming niet zien? Deze leden vragen zich af of de omvorming daarmee niet averechts kan uitpakken en vragen de regering hierop te reflecteren.

Hoofdpijnen van het voorstel

Adviestaken richting Minister en regionale concessieverleners

De leden van de SGP-fractie constateren dat ProRail aangegeven heeft nauwer betrokken te willen worden bij de departementale besluitvorming. Waarom zou de gewenste adviesrol voor ProRail niet gewoon binnen de huidige organisatievorm vormgegeven kunnen worden, zo vragen deze leden.

De leden van de D66-fractie zijn van mening dat er naast het wijzigen van de juridische structuur, voldoende andere mogelijkheden zijn voor goede sturing en verantwoording van ProRail. Deze leden vragen de regering hoe zij, náást de juridische structuurwijziging, de sturing op ProRail structureel de afgelopen tijd heeft verbeterd en nog gaat verbeteren. Bijvoorbeeld door het verbeteren van de ambtelijke en bestuurlijke samenwerking tussen het departement en ProRail.

Gevolgen voor betrokkenen

De leden van de VVD-fractie vragen de regering welk beeld zij heeft van de tijd/capaciteit en de kosten die een eventuele omvorming met zich mee zal brengen voor alle betrokkenen. Deze leden vragen de regering dit zoveel mogelijk te kwantificeren voor ProRail en haar medewerkers, de vervoerders, reizigers en verladers. En hoeveel zekerheid is er over de extra capaciteit en kosten die de omvorming met zich mee zal brengen?

Gevolgen voor ProRail

De leden van de VVD-fractie vragen of de regering in beeld heeft of ProRail de veranderingen die zij zou moeten doorvoeren in de organisatie, als gevolg van dit wetsvoorstel, aan kan zonder dat dit ten koste gaat van de kwaliteit van de dienstverlening en van het financieel beheer.

De leden van de CDA-fractie wijzen op het feit dat de ondernemingsraad de vraag opwerpt of in de vorm van privaatrechtelijk zbo btw-ondernemer kan blijven. Deze leden vragen de regering deze vraag te beantwoorden en daarbij ook in te gaan op de voor- en nadelen en de gevolgen hiervan, inclusief de financiële impact.

De leden van de SGP-fractie horen graag of ProRail btw-ondernemer blijft als sprake is van een privaatrechtelijk zbo.

Gevolgen voor de samenwerking met de spoorsector

De leden van de VVD-fractie vragen of een gevolg van een directere en strakkere sturing via een zbo-constructie ook tot gevolg zou kunnen hebben dat ProRail zich niet optimaal vrij voelt in haar onafhankelijkheid ten aanzien van de capaciteitsverdeling over verschillende (reizigers)vervoerders. Welke garanties zijn er voor de onafhankelijkheid die ProRail moet bezigen in relatie tot de capaciteitsverdeling van het spoor? Hoe hangt het wetsvoorstel samen met het voorstel waar de Europese Commissie (EC) momenteel aan werkt voor het gebruik van de spoorweginfrastructuurcapaciteit in de EU, waarin op dit moment geen voorrangspositie voor openbare dienstcontracten geldt?

Financiële effecten omvorming

De leden van de D66-fractie denken dat de transitie naar een privaatrechtelijk zbo ProRail tijd en geld zal kosten. Deze leden constateren dat ProRail vraagt om een ruime implementatietermijn. Zij vragen de regering hierop te reflecteren en aan te geven hoe zij tegemoet kan komen aan de zorgen van ProRail ter beschikking stelt.

Internetconsultatie

De leden van de BBB-fractie lezen in de memorie van toelichting dat de regering stelt dat er voldoende waarborgen zijn om bedrijfsgevoelige

informatie te beschermen. Deze leden vragen zich af hoe die bescherming in de praktijk wordt gegarandeerd. Hoe zal de openbaarheid de bereidheid tot informatie delen niet zal schaden? Hoe wordt voorkomen dat door de Wet open overheid (Woo) de relatie met de sector wordt verstoord? Wat gebeurt er als de Woo in de praktijk toch leidt tot ongewenste openbaarmaking van gevoelige informatie?

Derde nota van wijziging

De leden van de PVV-fractie vragen aan de regering welk probleem met dit wetsvoorstel wordt opgelost.

De leden van de PVV-fractie vragen aan de regering of het samenvoegen van NS en ProRail tot één groot Nederlands spoorbedrijf is overwogen en zo nee, waarom niet.

De leden van de PVV-fractie vragen aan de regering om te omschrijven welke additionele bevoegdheden zij krijgt, naar aanleiding van dit wetsvoorstel, om zo meer grip op ProRail en de spooropgave te krijgen.

De leden van de PVV-fractie vragen aan de regering of de bevoegdheden die zij nu als beheer- en concessieverlener heeft afwijken van de wettelijke taken die straks aan ProRail als zbo worden opgelegd, en zo ja, deze dan te omschrijven.

De leden van de PVV-fractie constateren dat de regering in 2020 van mening was dat een privaatrechtelijk zbo niet wenselijk zou zijn. Deze leden vragen aan de regering welke gebeurtenis of activiteit ertoe heeft geleid waardoor de regering terugkomt op dit standpunt.

De leden van de PVV-fractie constateren dat er geen evaluatiebepaling is opgenomen in het wetsvoorstel. De leden vragen aan de regering waarom is besloten af te wijken van artikel 39 van de kaderwet zbo's die voorziet in een verplichting van een vijfjaarlijkse evaluatie van zbo's.

De leden van de PVV-fractie vragen aan de regering waarom het noodzakelijk is dat het adviesrecht van ProRail wettelijk moet worden verankerd. Deze leden stellen deze vragen met de achterliggende gedachte dat ProRail al «trusted advisor» is en deze adviesrol serieus neemt.

De leden van de PVV-fractie vragen aan de regering om een financiële paragraaf op te nemen in de nota van wijziging. Voorts vragen deze leden om in deze financiële paragraaf in te gaan op de te verwachten kosten die ProRail moet maken om te voldoen aan de Woo en aan de vereiste begrotingssystematiek.

De leden van de PVV-fractie lezen dat deze nota van wijziging is opgesteld in samenwerking met ProRail. De leden constateren echter dat de ondernemingsraad van ProRail tegen het omvormen van de organisatie naar een privaatrechtelijk zbo is. Deze leden vragen aan de regering hoe de opstelling van de ondernemingsraad zich verhoudt tot de totstandkoming van dit wetsvoorstel.

De leden van de PVV-fractie constateren dat aanvullende werkafspraken gemaakt moeten worden met ProRail over hoe om te gaan met rolvastheid en wanneer er sprake is van verschil in standpunten. Deze leden vragen aan de regering of het maken van aanvullende werkafspraken niet nodig zou hoeven zijn, in de wetenschap dat dit wetsvoorstel ertoe zou moeten leiden dat de regering meer grip op ProRail krijgt.

De leden van de PVV-fractie constateren dat met deze derde nota van wijziging de verantwoordelijkheden van de Minister met betrekking tot de begroting en het meerjarenplan is herzien. Die behoeven geen vaststelling meer door de Minister, maar deze heeft slechts een goedkeuringsbevoegdheid. Deze leden vragen aan de regering om het verschil te duiden en uit te leggen wat er in de praktijk verandert.

De leden van de PVV-fractie constateren dat de Raad van State (RvS) signaleert dat door te kiezen voor een privaatrechtelijk zbo in plaats van een publiekrechtelijke variant, er een dubbelrol ontstaat voor de Minister van Infrastructuur en Waterstaat. Deze leden constateren verder dat de Minister vanuit verschillende rollen zal worden geconfronteerd met de spanning tussen het belang van de vennootschap enerzijds en het algemeen belang anderzijds. Daarnaast constateren deze leden dat de RvS opmerkt dat deze spanning in de huidige situatie ook al aanwezig is. Deze leden vragen aan de regering of zij erkent dat dit probleem niet wordt opgelost met dit wetsvoorstel en eventueel kan worden versterkt.

De leden van de PVV-fractie vragen aan de regering of zij, gezien het ontbreken van draagvlak in zowel de Kamer en onder de deelnemers van het rondetafelgesprek, overweegt om dit wetsvoorstel in te trekken en daarmee direct de beheerconcessie van ProRail te verrijken met aanvullend beleid, en zo nee, waarom niet.

De leden van de GroenLinks-PvdA-fractie hebben vragen over de gevolgen van de voorgestelde wijziging in de derde nota van wijziging. In het oorspronkelijke wetsvoorstel werd voorgesteld om van ProRail een publiekrechtelijk zbo te maken. In deze nota van wijziging wordt voorgesteld ProRail om te vormen tot een privaatrechtelijk zbo. De regering schrijft dat zij deze wijziging hebben voorgesteld na kritiek van partijen uit de spoorsector en na een kritisch advies van de RvS. De regering schrijft dat zij deze vorm echter niet ideaal vindt omdat het uitgangspunt is dat een publieke taak beter belegd kan worden bij een publiekrechtelijk zbo. Toch kiest de regering nu voor een andere vorm. Deze leden zouden voor het complete beeld graag een overzichtelijk schematisch overzicht ontvangen van de precieze gevolgen van het nieuwe voorstel. Kan de regering in een was-wordt-overzicht de huidige situatie vergelijken met de situatie van een publiekrechtelijk zbo en privaatrechtelijk zbo? Op die manier krijgt de Kamer een helder overzicht van de precieze voor- en nadelen van de nu door de regering voorgestelde nota van wijziging.

De leden van de GroenLinks-PvdA-fractie lezen in het advies van de RvS dat het instellingsmotief voor een privaatrechtelijk zbo summier wordt toegelicht. In het nader rapport gaat de regering hier iets uitgebreider op in, maar voor deze leden is nog onvoldoende helder wat nu precies de echte noodzaak van het voorliggende wetsvoorstel is. De regering diende oorspronkelijk een wetsvoorstel in om ProRail om te vormen tot een publiekrechtelijk zbo. Daar was de regering op dat moment van overtuigd. Vier jaar later kwam de regering met een derde nota van wijziging die het wetsvoorstel stevig wijzigt. Kan de regering nauwkeurig motiveren waarom zij van mening is dat het nu voorliggende voorstel noodzakelijk en proportioneel is gelet op het belangrijke werk van ProRail?

De leden van de GroenLinks-PvdA-fractie lezen zowel in het advies van de RvS als in de inbreng van de Raad van Commissarissen van ProRail zorgen over het feit dat in het voorliggende voorstel elementen zitten uit zowel het publiekrechtelijke regime (Kaderwet zbo, Awb, Woo) en uit het privaatrechtelijke regime (boek 2 van het BW). De Raad van Commissarissen van ProRail ziet hierin risico's. Kan de regering specifiek op deze zorgen ingaan?

In het thans voorliggende voorstel zien de leden van de GroenLinks-PvdA-fractie samen met de RvS dat er een dubbelrol is voor de Minister van Infrastructuur en Waterstaat. Dit kan tot spanning zorgen tussen het belang van de vennootschap en de anderzijds het algemeen belang-zorgen. Kan de regering nader ingaan op de nadelen van de voorgestelde privaatrechtelijke constructie ten opzichte van de eerder voorgestelde publiekrechtelijke constructie? De regering stelt in het nader rapport dat de dubbelrol niet ideaal is en dat er schriftelijke werkafspraken worden gemaakt om mogelijke onduidelijkheden in de praktijk te voorkomen. Deze leden zouden hier graag concrete voorbeelden van ontvangen en zouden ook graag vernemen of de regering hier ook nadelen in ziet ten opzichte van een publiekrechtelijke constructie. Tot slot op dit punt zouden deze leden graag vernemen of de regering het ermee eens is dat ook in de huidige situatie de regering kan effectief kan sturen op het beleid en de uitvoering van ProRail.

De leden van de NSC-fractie vragen welke gevolgen dit wetsvoorstel heeft voor de informatiepositie van de Kamer. Welke veranderingen zijn te verwachten in de informatievoorziening en verantwoording aan de Kamer? Tevens vragen deze leden om een nadere onderbouwing van hoe de verantwoording van ProRail zal verbeteren.

De leden van de NSC-fractie constateren dat met dit wetsvoorstel ProRail een eenzelfde structuur zal krijgen als de Autoriteit Financiële Markten (AFM) en de Nederlandse Bank (DNB). Kan de regering aangeven waar de overeenkomsten in organisatie en type werkzaamheden zitten tussen ProRail en respectievelijk de AFM en DNB?

De leden van de NSC-fractie roepen in herinnering dat de regering niet mee is gegaan in het advies van de RvS bij de derde nota van wijziging om de voorgenomen adviestaak voor ProRail te schrappen. Deze leden lezen daarbij dat de regering aangeeft dat zij op geen enkele manier tot doel heeft om taken en verantwoordelijkheden te vermengen en dat de Minister ervoor zorgt dat daartoe voldoende deskundigheid is verzameld binnen zijn ministerie om beleid te maken met betrekking tot het spoor. Erkent de regering dat ondanks dat het niet het doel is om taken en verantwoordelijkheden te vermengen dit risico desalniettemin bestaat? Welke waarborgen zijn er om ervoor te zorgen dat er ook naar de toekomst toe garanties zijn dat er voldoende deskundigheid is verzameld binnen het ministerie?

De leden van de NSC-fractie constateren dat in de derde nota van wijziging geen paragraaf opgenomen is over de financiële aspecten en gevolgen van de voorgenomen omvorming van ProRail. Kan de regering uiteenzetten welke financiële gevolgen dit wetsvoorstel in haar huidige stand met zich mee brengt?

De leden van de NSC-fractie realiseren dat er op dit moment al enigszins sprake is van een dubbele sturingsrol voor de Minister in zijn rol als enige aandeelhouder van ProRail en als concessieverlener en – beheerder. Deze leden vragen om een nadere toelichting of de spanning tussen de twee spreekwoordelijke petten met dit wetsvoorstel niet verergerd wordt.

De leden van de NSC-fractie vragen of de regering in kaart kan brengen welke gevolgen dit wetsvoorstel heeft voor de ministeriële verantwoordelijkheid ten aanzien van ProRail. Neemt de ministeriële verantwoordelijkheid in het voorliggende wetsvoorstel toe? Heeft de Minister bijvoorbeeld meer verantwoordelijkheid indien de CEO van ProRail minder goed functioneert?

De leden van de NSC-fractie constateren dat het wetsvoorstel het mogelijk maakt om te sturen op de bezoldiging van het bestuur van ProRail. Deze leden merken op dat ProRail op dit moment al onder de Wet normering topinkomens valt. Deze leden vragen in hoeverre de regering verwacht gebruik te zullen maken van deze bevoegdheid.

De leden van de NSC-fractie vragen de regering om een nadere toelichting hoe de mogelijkheid tot goedkeuring van de tarieven van ProRail is vormgegeven in drie situaties: de huidige situatie, de situatie onder een publiekrechtelijk zbo en de situatie bij een privaatrechtelijk zbo.

De voorzitter van de vaste commissie,
P. de Groot

Adjunct-griffier van de commissie,
Wiendels