

Vragen gesteld door de leden der Kamer, met de daarop door de regering gegeven antwoorden

54

Vragen van de leden **Bruins** (ChristenUnie), **Van Veldhoven** (D66), **Van Helvert** (CDA) en **Madlener** (PVV) aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu over *het bericht dat ROVER vindt dat het ministerie de verkeerde prioriteiten stelt* (ingezonden 2 september 2016).

Antwoord van Staatssecretaris **Dijkma** (Infrastructuur en Milieu) (ontvangen 28 september 2016).

Vraag 1

Kent u het artikel «Overlast geplande werkzaamheden op het spoor moet minder» dat op 1 september werd gepubliceerd op de website van de reizigersorganisatie ROVER?¹

Antwoord 1

Ja, ik heb kennis genomen van dit artikel.

Vraag 2

Herkent u de oproep die ROVER in dit artikel doet, namelijk dat «het ministerie» geen overhaast besluit moet nemen maar gedegen overleg voert met betrokkenen zoals consumentenorganisaties? Herkent u de angst van ROVER dat bij ingrijpende dossiers het onderzoeksproces te smal is?

Antwoord 2

ProRail is een organisatie met publieke taken gelegen in het goed bedienen van de reiziger en de verlader. Deze taken worden met publieke middelen (jaarlijks ca € 2 mld.) uitgevoerd. Het kabinet is daarom van mening dat hier een publiekrechtelijke organisatievorm bij hoort. De publieke aansturing en verantwoording richting Tweede Kamer kan hierdoor worden versterkt. Op dit moment staan we voor de vraag welke publiekrechtelijke organisatievorm het beste bij ProRail past. Hierbij is geen sprake van een overhaast besluit. Er wordt overleg gevoerd met de verschillende stakeholders en ik zal de relevante belangen af- en meewegen om tot een besluit te komen. Bij het nemen van dit besluit is het mogelijk om ervoor te zorgen dat de effecten voor de rechtspositie van het personeel van ProRail zo gering mogelijk zijn. Daarnaast geldt dat het onderzoeksproces naar de positionering van ProRail niet te smal is, aangezien er aanvullend op het opstellen van de analyse

¹ <https://rover.nl/actueel/1111-overlast-geplande-werkzaamheden-op-het-spoor-moet-minder>

gebruik wordt gemaakt van onderzoeken uit het verleden naar de ordening van de spoorsector. Er is al veel onderzoek gedaan naar de spoorordering en de positie van ProRail in de periode van 2008 tot en met heden² ³ en er ligt al veel materiaal waar nu ook gebruik van wordt gemaakt. De analyse die hier uit volgt zal ik zoals ik heb toegezegd aan uw Kamer bij het debat over de kabinetsreactie op de parlementaire enquête naar de FYRA van 22 juni jl. nog dit jaar aan uw Kamer aanbieden. Daarbij zit de conclusie welke publiekrechtelijke organisatievorm volgens het kabinet het meest geschikt is voor ProRail

Vraag 3, 4

Klopt het dat, zoals ROVER schrijft, bij de discussie over de aansturing van ProRail belangrijke meetmiddelen als nulmetingen en toetsingskaders, die beleidsdoelstellingen meetbaar kunnen maken, ontbreken?

Kunt u de Kamer informeren over de gekozen onderzoeksopzet om te komen tot voorstellen tot positionering van ProRail, dit in het licht van het advies van de commissie Kuiper uit de Eerste Kamer⁴ om in ingrijpende dossiers te starten met een duidelijke nulmeting en toetsingskader en met het oog op uw toezegging in het plenaire debat van 22 juni 2016 jl. over de kabinetsreactie op de Fyra-enquête om voor het einde van het jaar te zullen komen met voorstellen rondom de positie van ProRail? Kunt u de Kamer op de hoogte stellen van de voortgang en de stand van zaken van dit proces?

Antwoord 3, 4

Het rapport van Kuiper wordt betrokken bij het opstellen van de analyse, met als kanttekening dat het bij de positionering van ProRail gaat het om een tegengestelde beweging, namelijk van privaat naar publiek. In deze analyse wordt de onderbouwing van de keuze inzichtelijk gemaakt en worden alle elementen die van belang zijn om te komen tot een keuze voor een specifieke publiekrechtelijke organisatie. Deze elementen worden uiteindelijk bij de verschillende mogelijke publiekrechtelijke organisatievormen tegen elkaar afgewogen. Daarnaast is deze zomer meermaals gesproken met zoveel mogelijk direct betrokken stakeholders en ik zal dit ook de komende periode blijven doen. Ik zal uw Kamer in de brief bij de analyse hierover voor het einde van het jaar informeren (zie ook antwoord op vraag 8).

Vraag 5

Kunt u melden op welke wijze u de moties-Smaling (inzake samenvoeging met NS) en de motie-Van Helvert (inzake het aandeelhouderschap bij een ander ministerie)⁵ betreft in dit proces, zoals u heeft toegezegd in eerdere debatten?

Antwoord 5

Zowel de motie van de heer Smaling over de samenvoeging van ProRail met NS als de motie van de heer Van Helvert over het beleggen van het aandeelhouderschap bij een ander ministerie zijn aangehouden. Ten aanzien van de inhoud van de motie van de heer Smaling geldt dat de effecten van de positionering van NS en ProRail onder één paraplu in het onderzoek naar de scenario's van de ordening van het spoor nader worden onderzocht. Zie daartoe ook de kabinetsreactie op de parlementaire enquête naar de Fyra⁶. Voor de motie van de heer Van Helvert geldt dat door de keuze van het kabinet voor een publiekrechtelijke positionering van ProRail, een nadere studie naar alternatieven voor het onderbrengen van het aandeelhouderschap niet nodig is aangezien de taak van «het aandeelhouderschap» bij een publiekrechtelijke organisatie komt te vervallen.

Vraag 6

Hoe borgt u dat alle mogelijkheden worden geanalyseerd alvorens tot een voorstel wordt gekomen en hoe zult u de Kamer informeren over de analyse en de afwegingen?

² Kamerstuk 29 984, nr. 474

³ Kamerstuk 31 987, nr.1

⁴ De Verbinding Verbroken, 2012

⁵ Kamerstukken 29 984, nr. 516, 34 300 XII nr. 13 en 29 984, nr. 644.

⁶ Kamerstuk, 33 678, nr. 16

Antwoord 6

De analyse zal inzicht geven in welke publiekrechtelijke vormen voor ProRail mogelijk zijn, wat de voor- en nadelen daarvan zijn en welke publiekrechtelijke vorm uiteindelijk het beste bij ProRail past (zie de elementen van de analyse in het antwoord op vraag 4). Ik borg de volledigheid van de analyse door gebruik te maken van de expertise bij de rijksoverheid, van ProRail, van externe onafhankelijke bureaus en van de gesprekken met stakeholders.

Vraag 7

In hoeverre borgt u dat het publieke belang een belangrijk criterium is bij de uiteindelijke afweging en hoe borgt u dat hierin nadrukkelijk de belangen van reizigers en verladers worden opgenomen?

Antwoord 7

Het publieke belang is juist de reden om van ProRail een publieke organisatie te maken. Bij de publieke taken van ProRail, die met publieke middelen (jaarlijks ca € 2 mld.) worden uitgevoerd, hoort ook een publiekrechtelijke organisatievorm. De keuze voor een publiekrechtelijke organisatie is een logische vervolgstap in de transitie van ProRail naar een organisatie gericht op de reiziger en de verlader.

Vraag 8

In hoeverre borgt u dat de kennis en mening van vakmensen, inhoudelijk betrokkenen en sectorpartijen tot uiting komen in de uiteindelijke voorstellen en hoe zult u dat inzichtelijk maken in de informatie aan de Kamer?

Antwoord 8

Bij het opstellen van de analyse over welke publiekrechtelijke vorm het beste bij ProRail past is, de afgelopen maanden met diverse stakeholders gesproken (zie ook het antwoord op vraag 2). De inbreng uit deze overleggen zal ik meewegen bij de uiteindelijke keuze voor een publiekrechtelijke vorm voor ProRail. Ook richting de afronding van de analyse zal ik met stakeholders in gesprek blijven en de zorgen en aandachtspunten meenemen in het definitieve besluit. Ik zal uw Kamer in de brief waarin ik mijn keuze voor de publiekrechtelijke vorm van ProRail kenbaar maak informeren over de reacties van de betrokken partijen.

Vraag 9

In hoeverre worden de mogelijke aanpassingen vergeleken met de huidige situatie, en hoe zult u de nadelen van verandering vergelijken met en afwegen tegen de te behalen voordelen?

Antwoord 9

In de analyse zullen de elementen die van belang zijn bij de transitie naar een publiekrechtelijke organisatievorm van ProRail worden behandeld (zie het antwoord op vraag 4). De voor- en nadelen van de verschillende publiekrechtelijke organisatievormen worden beschreven. Ik kies voor deze opzet omdat de keuze voor een publiekrechtelijke organisatievorm door het kabinet reeds is gemaakt (zie het antwoord op vraag 2). Uiteraard wordt er bij het maken van de keuze rekening gehouden met de gevolgen voor ProRail en de betrokken stakeholders, de reizigers en verladers. Een specifiek aandachtspunt voor mij zijn de gevolgen voor de rechtspositie van het personeel.

Vraag 10

Op welke wijze zullen de financiële consequenties van een eventuele andere situatie worden berekend? Zal daarbij ook een berekening door een onafhankelijke partij worden gevraagd? Wordt de Algemene Rekenkamer gevraagd om onafhankelijk advies inzake de financiële gevolgen per mogelijke variant, inclusief het behoud van de huidige situatie?

Antwoord 10

Op dit moment zie ik nog geen noodzaak om de Algemene Rekenkamer te betrekken, aangezien de financiële gevolgen van de transitie naar een publiekrechtelijke organisatie onderdeel uitmaken van de analyse. Daarbij wordt zowel gekeken naar de financiële gevolgen voor het personeel, de financiële gevolgen voor de rijksbegroting en de kosten van de transitie zelf.

Hierbij maak ik, zoals ook aangegeven in mijn antwoord op vraag 6 gebruik van verschillende experts.

Vraag 11

In hoeverre wordt een internationale benchmark gedaan om ervaringen met varianten die worden overwogen, mee te nemen in de uiteindelijke keuze?

Antwoord 11

In de analyse wordt gekeken naar mogelijke voorbeelden uit het buitenland en/of gebruik gemaakt van eerdere onderzoeken naar de internationale voorbeelden.

Vraag 12

In hoeverre neemt u de aanbevelingen van de genoemde commissie Kuiper mee om te borgen dat eventuele besluiten eerst na een zeer zorgvuldig proces en analyse worden genomen?

Antwoord 12

Het rapport van Kuiper wordt betrokken bij het opstellen van de analyse, zie ook het antwoord op vraag 3 en 4.

Vraag 13

Kunt u de Tweede Kamer op korte termijn voorzien van bovengenoemde analyses en afwegingen, bij voorkeur binnen drie weken? Kunt u garanderen dat er geen onomkeerbare stappen worden gezet voordat deze vragen zijn beantwoord en de Kamer in de gelegenheid is gesteld hierover met u van gedachten te wisselen?

Antwoord 13

Zoals toegezegd op 22 juni jl. zal ik uw Kamer dit jaar de analyse met de conclusie over welke publiekrechtelijke positionering voor ProRail wordt gekozen doen toekomen. Totdat ik deze analyse met uw Kamer heb besproken, zullen er geen onomkeerbare stappen ten aanzien van de positionering van ProRail worden gezet.