

opgenomen in een work breakdown structure als bijlage bij het programmaplan. Dit om te garanderen dat die producten tijdig worden opgeleverd. Hieruit is gebleken dat de planning van de informele consultatie bijgesteld moet worden. Een aantal producten die input vormen voor het wetsvoorstel en de memorie van toelichting kan namelijk pas in juli worden opgeleverd. Daarmee is het niet mogelijk om zoals eerder voorzien reeds in juni informeel met o.a. ACM en Algemene Rekenkamer het wetsvoorstel te bespreken. Theoretisch is het mogelijk deze informele consultatie te schrappen. De ervaring is echter dat dan in de formele consultatie veel meer opmerkingen zullen gemaakt worden die het verdere proces onder druk zal zetten. Met het oog op de gewenste zorgvuldigheid en het verdere proces stellen wij voor de hieronder opgenomen wijziging in de planning voor. Daarmee hoeft de datum van inwerkingtreding niet te veranderen. Het betekent wel dat bij aanbidding bij de verschillende gremia zoals Raad van State aandacht gevraagd moet worden voor snelle agendering, zoals een ambtelijk spoedadvies.

Activiteit	Oude planning	Nieuwe planning
<b>Start informele consultatie wetgeving (6 weken)</b>	Juni 2018	Augustus – tot 16 september 2018
<b>Wetsvoorstel voor formele consultatie gereed</b>	Augustus 2018	Eind september 2018
<b>Start formele consultatie</b>	Start parlementaire jaar 2018	15 oktober 2018
<b>Aanbidding Raad van State</b>	15 Maart 2019	15 Mei 2019
<b>Indiening Tweede Kamer</b>	2 september 2019	2 september 2019
<b>Indiening Eerste Kamer</b>	30 April 2020	30 april 2020
<b>Inwerkingtreding wet</b>	1-1-2021	1-1-2021

#### *Werkbezoek OR*

Op 16 april heeft de Staatssecretaris een bezoek gebracht aan ProRail waarbij gesproken is met de OR. De staatssecretaris benadrukte belang van gezamenlijke ambitie en organisatie, openheid over problemen en samen zoeken naar oplossingen. Tijdens dit bezoek is gevraagd naar de arbeidsvoorwaarden, maar ook over heel veel andere zaken rond de omvorming. Zoals de wijze waarop het zbo helpt tot betere prestaties, de taakverdeling tussen ProRail en het Ministerie en de aandacht van het management.

#### *Gezamenlijke stuurgroep*

De gezamenlijke stuurgroep heeft plaatsgevonden op 20 april. Hierbij is gesproken over het plan van aanpak en de notitie aanleg. De belangrijkste punten:

##### Het plan van aanpak:

- Het plan van aanpak is nog niet volledig af. Zo zal o.a. nog een slag gemaakt moeten worden over raakvlakken, afhankelijkheden en bemensing.
- Het wordt wel belangrijk dat nu vaart gemaakt gaat worden. Het streven is natuurlijk om direct alle juiste beslissingen te nemen, maar het belangrijkste is het eindresultaat. Als dit betekent dat tussentijds bijgestuurd moet worden of een beslissing aangepast, gebeurt dat. Daar is in een wetgevingsproces ook ruimte voor.
- het gaat niet om de producten maar om de implementatie van deze producten, wat gaan we ervan merken?

##### Aanleg

- Het is belangrijk ondubbelzinnig uit te spreken dat ProRail de taak heeft aanleg op de hswi te realiseren. Daarnaast moet echter duidelijk zijn dat er geen monopolie ontstaat. Dit kan

innovatie in de weg staan.

Enige flexibiliteit moet dan mogelijk zijn.

- ProRail moet kunnen garanderen dat iets nieuws compatibel is met het bestaande spoor.

#### *Stakeholders/omgeving*

- Op 18 april is gesproken met de Provincie Limburg. Limburg wil graag weten wat de gevolgen zijn van de omvorming voor de investeringen op het spoor. Door het proces uit te leggen hebben we voor dit moment voldoende duidelijkheid kunnen geven. Uiteraard blijft Limburg de btw-discussie volgen.
- Op 9 mei vindt een deep dive over het plan van aanpak plaats met de consumentenorganisaties uit het locov.
- In samenspraak met het IPO en de VNG gesprekken gepland met provincies en gemeenten. Ook worden gesprekken met goederenvervoerders, reizigersvervoerders en aannemers gepland.

#### *Fiscaliteit*

Op dit moment wordt gewerkt aan de uitwerking van twee scenario's. Zo wordt gezien of het zinvol is om met de belastinginspecteur in gesprek te gaan over de huidige redenering achter de Btw-positie van ProRail, om zodoende ervoor te zorgen dat ProRail in de toekomst nog steeds Btw-ondernemer blijft voor wat betreft de gebruiksvergoeding. Daarnaast wordt gekeken naar de mogelijkheden tot het aanpassen van de hoogte van de gebruiksvergoeding. Voor de Stuurgroep van 4 juli zal duidelijk zijn welke variant het meest kansrijk is.

#### *Sturing op mensen en middelen*

In de Stuurgroep is gevraagd om een betere rapportage over mensen en middelen. Wij willen dan ook een meerjarig bestedingsplan op te stellen voor het programmaproject. Met het bestedingsplan kan conform de wens van de stuurgroep en het directieoverleg het inzicht in de kosten voor het programma verhoogd worden en wordt de sturing verbeterd. Ook wordt een rapportage over de fte inzet opgesteld.

#### **Risico's**

<b>Risico</b>	<b>Beheersingsmaatregel</b>	<b>Actueel</b>
Arbeidsvoorwaarden: effect op arbeidsvoorwaarden en rechtspositie	Aanpassen wet en lagere regelgeving. Daarover is afspraak met Minister van BZK gemaakt. Duidelijk maken wat gevolgen wnra zijn: Wel vereisten op het gebied van integriteit en afleggen eed/belofte. Geen gevolgen voor cao, pensioen of arbeidsovereenkomst	Gesprekken met ProRail gestart. Kernteam ProRail en HR ProRail gaan communiceren over de gevolgen van de wnra. Dit kan gevoelig liggen bij personeel en OR. Eerste gesprek met OR ProRail verliep positief.
Fiscaliteit: effect op investeringsruimte	Afspraak met Minister van Financiën gemaakt.	Schriftelijke bevestiging in beleidsbrief.

Fiscaliteit: Via BTW en gebruiksvergoeding effect op prijs treinkaartje	Plan van aanpak gemaakt met oplossingsvarianten.	Focus eerst op gedeeltelijke behoud BTW-status en mogelijke aanpassing VMT-deel gebruiksvergoeding
Wetgeving: datum 1-1-2021 niet gehaald	Wetgevingstraject is kritieke pad voor Plan van aanpak (concept gereed) We werken met een work breakdown structure voor de eerste fase	Risico-inschatting maken op basis van plan van aanpak  Planning tussenstappen aangepast

### **Mensen en middelen**

<b>Werkstroom/expertise</b>	<b>Actie</b>
Ondersteuning	<b>5.1.2e</b> is voor 4 maanden gedetacheerd vanuit SZW. Zij zal deze periode ondersteunen bij het afstemmen van het programma en de interne organisatie. Ook zal zij de bij 'mensen en middelen' genoemde meerjarig bestedingsplan en fte-rapportage opstellen.
Financieel/Begroting	<b>5.1.2e</b> is gestart als trekker voor de werstroom Bekostiging en Financiën.
Ondersteuning	Het contract met Accenture is verlengd tot en met mei. We werken aan het vormgeven van de ondersteuning vanaf dan.

Werkstroom	30-mei	4-jul	29-aug
1.1 Positionering ProRail t.o.v. IenW		X	
1.2 Positionering ProRail t.o.v. de spoorketen		x	
1.3 Positionering ProRail als voorschrijver van infragebruik (NTB)		x	
1.4 Positionering ProRail en IenW i.r.t. Decentrale overheden		X	
1.5 Positionering ProRail i.r.t. toezichthouders			
2.1 Eigendom HSWI	x		
2.2 Bepalen publiekrechtelijke bevoegdheden CV (NTB)		X	
2.3 Bepalen capaciteitsverdelingsproces i.r.t. planningsmodule		X	
<b>2.4 Verkeersleiding Niet-Centraal Bestuurde Gebieden (NTB)</b>			
<b>3.1 Aanvullende bevoegdheden minister t.o.v. kaderwet ZBO</b>		x	
3.2 Uitzondering bevoegdheden minister i.v.m. Europees recht		x	
3.3 Aanvullende besluiten instemming minister: Art. 32 kaderwet		x	
3.4 Basis voor PenC cyclus (incl BOV)		x	
3.5 Concessie sturing   Doorlopen beheerconcessie		x	
3.6 Concessie sturing: Prestatiesgebieden & KPI's		x	
3.7 Beheer en Onderhoud loskoppelen van Vervangingen (BOV)		x	
3.8 Ontschotten BOV & MIRT subsidies		x (onder voorbehoud)	
3.9 Sturing & bekostiging derdenwerken			x
3.10 Apparaatskosten en BOV loskoppelen (NTB)		x	
3.11 Verantwoording aan eigenaar over bedrijfsvoering		x	
3.12 Welke regels uit ZBO-kader beïnvloeden bedrijfsvoering		x	
4.1 Bepalen intern toezichtsorgaan (RvT, RvA, Audit committee)		x	
4.2 Bepalen horizontaal toezicht (gebruikersraad)		x	
4.3 Interne rol- en taakverdeling Opdrachtgever en Eigenaar		x	
5. Bekostiging			x
			x
			x
			x
			x
			x
6.1 Juridische transitie - Overzetten Activa – Passiva		x	x
7.1 Rechtspositie medewerkers: Gecontinueerde deelname CAO, Sociale eenheid NS en SPF pensioenvoorziening		x	
7.2 Vastleggen pensioen: gecontinueerde deelname aan SPF pensioenvoorziening		x	
7.3 Bepalen gevolgen wet normering topinkomens		x	



<b>Aanbieding directeurenoverleg IenW 17 mei 2018</b>	
<b>Onderwerp:</b>	<b>Eigendom HSWI</b>
<i>Aanleiding bespreking</i>	Input voor de fiscale werkstroom
<i>Doel bespreking</i>	Besluitvorming over verwerking eigendom in instellingswet
<i>Werkstroom</i>	Juridische werkstroom
<i>Aanspreekpunt IenW</i>	5.1.2e
<i>Besproken in programmteam IenW Omvorming ProRail</i>	Nee
<i>Besproken op medewerkersniveau met de directies</i>	Binnen HBJZ, eerdere versie ook binnen OVS.
<i>Relatie tot andere stromen</i>	Instellingswet, bekostiging en financiën (slotbalans RIT), fiscaliteit
<i>Gevraagd besluit</i>	Benoemen voorkeursvariant voor beleggen juridische eigendom HSWI
<i>Huidige situatie</i>	Momenteel is RIT bv juridisch eigenaar van de hswi. RIT bv heeft aan ProRail bv de economische gerechtigheid met betrekking tot de hswi verschaft.
<i>Samenvatting</i>	<p>In deze notitie worden enkele opties onderscheiden voor het beleggen van de juridisch een economische eigendom van de HSWI:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Volledige eigendom van de HSWI gaat naar ProRail zbo.</li> <li>• Splitsing: juridisch eigendom bij de staat (Rijksvastgoedbedrijf), economische eigendom bij ProRail.</li> <li>• Zowel de juridische als economische eigendom gaat naar de Staat.</li> </ul>
<i>Vervolgplanning</i>	<p>17 mei: Afstemmingsoverleg IenW  22 mei: Directeurenoverleg IenW  30 mei: Voorleggen aan gezamenlijke stuurgroep IenW-ProRail</p>

## **Samenvatting Basisnotitie "Eigendom HSWI bij omvorming ProRail naar een zbo"**

### 1. De vraagstelling: bij welke entiteit kan de eigendom van de HSWI het beste worden belegd. De vertrekpunten

ProRail wordt een publiekrechtelijke zbo met rechtspersoonlijkheid naar publiekrecht. Het vertrekpunt van deze nieuwe wettelijke constellatie wordt: toepassing van de Kaderwet zbo's met aanvullende bijzondere bepalingen in de Instellingswet. Een en ander wordt adequaat vormgegeven door een wijziging van de Spoorwegwet.

Een van de beslispunten in dit verband betreft de vraag bij welke entiteit de eigendom van de hoofdspoorweginfrastructuur (HSWI) het beste kan worden belegd. Dus de belegging/positionering van "de zaak" waarover de zbo-ProRail het beheer gaat voeren.

De belangrijkste (elkaar versterkende) ijkpunten in dat verband zijn de volgende.

1. Een uitstekende borging van de publieke belangen. In de juridisch-publiekrechtelijke kaders moet worden geborgd dat de eigendom met de aanverwante rechten in beginsel in de "publiekrechtelijke macht" blijft. Er moet op dit punt sprake zijn van (ook) een adequaat direct werkend publiekrechtelijk instrumentarium waarmee de politiek verantwoordelijke bewindspersoon aan zet kan blijven (regelgeving met alle noodzakelijk geachte sturingsmogelijkheden om de eigendomspositie veilig te stellen).
2. Een goede en consistente aansluiting bij de wettelijke kaders van de positionering van de zbo-ProRail (o.a. de Kaderwet zbo's en de bijzondere instellingswetgeving (Spoorwegwet)). Ook kijkend naar de eigendomsposities bij andere "IenW-zbo's".
3. De eindconstellatie moet niet alleen bestuurlijk-juridisch-politiek goed in elkaar zitten, maar moet ook in de praktijk effectief en efficiënt zijn. Zoals:
  - vermijding in de dagelijkse ProRail-praktijk en IenW-praktijk van onnodige, ingewikkelde juridisch-privaatrechtelijke constructies en discussies,
  - vermijding van onnodige bemoeienissen van de Staat en
  - vermijding van andere onnodige nieuwe "interfaces" zoals mogelijke ondoelmatige "afstemmingsinterfaces" met RVOB.

### 2. Huidige eigendomspositie van de HSWI

De zogenoemde juridische eigendom van de HSWI is nu belegd bij RIT B.V. (RIT) die tevens enig aandeelhouder is van ProRail B.V. De Staat is enig aandeelhouder van RIT. RIT heeft het zogenoemde economische eigendom aan ProRail B.V. overgedragen. Dat economische eigendom is in de bestaande situatie de facto kortweg het vrijwel volle (privaatrechtelijke) gebruiksrecht met (privaatrechtelijke) machtigingen om allerlei juridische handelingen zoals verkoop e.d. te verrichten.

Die "overdracht" (door RIT aan ProRail B.V.) is gebaseerd op een complex samenstel van privaatrechtelijke volmachten, contracten en machtigingen etc.

Kenmerkend voor de huidige situatie is dus – vanuit historische achtergronden – dat de juridische eigendom en de economische eigendom uit elkaar zijn getrokken door middel van diverse privaatrechtelijke contracten, volmachten en machtigingen. Er is in de huidige situatie dus (ook) op het punt van de "juridische beschikkingsconstructies" van de HSWI in beginsel (slechts) sprake van een privaatrechtelijk bedrijfsmodel.

### 3. De variant die in dit stadium het meest in lijn lijkt te liggen met de bovenstaande ijkpunten

Blijkens het in dit stadium verrichte onderzoek (zie basisnotitie) lijkt de volgende variant het meest in lijn te liggen met de bovenstaande ijkpunten:

#### *Korte beschrijving variant*

- De juridische en de economische eigendom worden bij elkaar gebracht.
- Deze zogenoemde volle eigendom gaat over naar één entiteit, namelijk de zbo-ProRail. Deze overgang geschiedt op basis van (publiekrechtelijke) wetgeving.
- Het genoemde complexe samenstel van privaatrechtelijke contracten, machtigingen en volmachten tussen de juridisch en economisch eigenaar komt daarmee in beginsel te vervallen.
- Hoewel de zbo-ProRail (d.m.v. wetgeving) de eigenaarsrol krijgt en zijn verantwoordelijkheden als zbo kan uitoefenen, blijft de Staat (IenW) juridisch-bestuurlijk-politiek volledig "in control" omdat

krachtens de Kaderwet zbo's, aangevuld met bepalingen in de Instellingswetgeving (Spoorwegwet) precies kan worden bepaald:

> in welke situaties de zbo voor bepaalde handelingen (zoals verkoop etc.) toestemming van de Staat (IenW) moet vragen e.d., en tot hoever de beschikkingsbevoegdheid van de zbo dus strekt

> en in die wetgeving bijv. ook andere (publiekrechtelijke) veiligheidsvoorzieningen kunnen worden vastgelegd zoals het voorkomen van ongewenste consequenties i.v.m. onverhoopte (weliswaar onwaarschijnlijke) faillissementen en beslagleggingen e.d. betreffende de zbo.

-Deze variant heeft dus in hoge mate een publiekrechtelijk karakter en sluit daarmee goed aan bij de beoogde algemene doelstelling van de publiekrechtelijke inbedding van de zbo-ProRail.

Tegelijkertijd wordt recht gedaan aan beoogde taken en verantwoordelijkheden van de nieuwe zbo (beheer van de HSWI, met inbegrip van beschikkingsbevoegdheden).

-Voorts worden in deze variant ook andere mogelijke beslislagen vermeden zoals i.v.m. de formele, volle zeggenschap van de RVOB/BZK (Comptabiliteitswet) over de HSWI als de Staat eigenaar zou zijn.

Ook bij de andere IenW-zbo's is sprake het in één hand hebben van de volle eigendom.

De onderzochte andere hoofdvarianten (a. juridisch eigendom bij de Staat en het economisch eigendom bij zbo ProRail; b. juridisch en economisch eigendom bij de Staat) hebben voornoemde kenmerken/voordelen in mindere mate, aldus het voorlopig oordeel van HBJZ. Risico's die zich bij variant a zouden voordoen als gevolg van het feit dat in variant a. het juridische eigendom niet bij de Staat zelf ligt (faillissement, beslag, verkoop, bezwaring etc.) zijn er niet of zijn bij wet uit te sluiten.

#### 4. Voorstel vervolgtraject

Voorgesteld wordt om in dit stadium in de uitwerking uit te gaan van de bovenbedoelde variant. Mocht tijdens deze verdere uitwerking tot nieuwe inzichten worden gekomen dat kan de variant worden bijgesteld. Het projectteam zal hierover periodiek kunnen rapporteren.



## **Advies inzake eigendom HSWI bij omvorming Pro Rail naar een zbo**

### **1. Aanleiding**

ProRail wordt een zbo met rechtspersoonlijkheid naar publiekrecht (dit is opgenomen in het regeerakkoord). Met de omvorming wil het kabinet komen tot een meer directe efficiënte sturing, via het publiekrecht, en tot een betere verantwoording richting de Tweede Kamer.

ProRail heeft als professionele uitvoeringsorganisatie alle deskundigheid inzake de realisatie van de aanleg, de verbetering, de exploitatie, het onderhoud en de vernieuwing van de hoofdspoorweginfrastructuur. Bovendien staat ProRail voortdurend in contact met de gebruikers van het spoor en de ondernemingen die op en aan het spoor werken. ProRail wordt binnen de bestaande kaders zoveel mogelijk ruimte geboden worden om zijn deskundigheid en netwerk te benutten om professioneel uitvoering te geven aan de gestelde doelstellingen. Tegelijkertijd is het belangrijk dat ProRail vanuit die deskundigheid adviseert wat de beste wijze is om publieke belangen te borgen. In het kader van de omvorming van private naar publiekrechtelijke rechtspersoon moet een beslissing worden genomen over waar de eigendomsrechten op cq het privaatrechtelijk beheer van de hoofdspoorweginfrastructuur (hierna: HSWI) moeten worden belegd.

#### 1.1 Huidige situatie.

De eigendom van de HSWI is nu belegd bij RIT B.V. (hierna: RIT) die tevens enig aandeelhouder is van ProRail B.V. (hierna: ProRail). De Staat is enig aandeelhouder van RIT.

RIT heeft aan ProRail, ten behoeve van de uitoefening van haar – nu nog – bedrijfseconomische activiteit, de economische gerechtigheid met betrekking tot de – meeste – HSWI verschaft dmv de zgn. RIT-overeenkomst. Die economische gerechtigdheid wordt ook aangeduid als economisch eigendom.

In deze notitie worden drie opties voor het beleggen van de (juridische eigendom) beschreven. Bij alle opties geldt als uitgangspunt dat uitgesloten zal zijn dat de HSWI onderwerp kan zijn van vervreemding, belasting met zakelijke rechten, behoudens toestemming van de Staat en teloor gaan als gevolg van faillissement en beslaglegging.

### **2. Inhoud begrippen juridische en economische eigendom**

In deze paragraaf wordt kort ingegaan op de betekenis van juridisch en economisch eigendom. Het eigendomsrecht is in het Burgerlijk Wetboek geregeld (art.1, boek 5). Dit is het meest omvattende recht dat iemand op een zaak kan hebben: de eigenaar mag de zaak bv. verkopen, erfdiensbaarheden vestigen, schenken, uitlenen, verhuren en/of zelf gebruiken.

Hetgeen in het spraakgebruik met economische eigendom wordt aangeduid, is feitelijk een gebruiksrecht op grond van een overeenkomst tussen de gebruiker en de eigenaar, het is geen eigendomsrecht. Dat gebruiksrecht is doorgaans zo veelomvattend dat het in de praktijk bijna gelijkstaat met het juridische eigendomsrecht. De economische eigenaar krijgt, veelal in een set van overeenkomsten en volmachten, namelijk vergaande zeggenschap over de zaak en is degene die in het dagelijks verkeer gebruik mag maken van de zaak alsof hij de eigenaar is. De juridisch eigenaar heeft hier praktisch geen enkele zeggenschap meer in. Het juridisch eigenaarschap houdt in dat hij degene is die juridisch de aan het eigendomsrecht onderworpen zaken kan overdragen (zoals verkopen, verpanden, verhypothekeren, in erfpacht uitgeven). De juridische eigenaar kan via een volmacht de economische eigenaar ook de zeggenschap geven over deze handelingen.

### **3. Historische achtergrond**

#### *3.1 Splitsing NS*

De spoorweginfrastructuur was tot 1995 in vol eigendom van de vroegere NS. Bij de splitsing van de NS in 1995 is de infrastructuur in eigendom overgedragen aan RIT, die op haar beurt de economische eigendom aan ProRail heeft verschaft. ProRail moet bij het uitvoeren van haar publieke taken immers ook de privaatrechtelijke bevoegdheden kunnen uitoefenen die normaliter toekomen aan de (juridische) eigenaar. Men wilde zo de publieke functie van de railverkeer- en vervoerinfrastructuur waarborgen zonder een nieuwe publieke entiteit in het leven te hoeven roepen.



De Intentienotitie (bijlage II bij de Overeenkomst op hoofdlijnen d.d. 29 juni 1995) zegt daarover: "Het is de bedoeling de juridische eigendom, die thans bij N.V. Nederlandse Spoorwegen ("N.V. NS") ligt, te plaatsen bij NS Railinfratrust B.V. De economische eigendom ligt bij NS Railinfrabeheer B.V. Een samenstel van goederenrechtelijke, statutaire en contractuele regelingen beoogt te voorzien in het waarborgen van de publieke functies van de Railverkeers- en vervoersinfrastructuur, het benutten van commerciële mogelijkheden door NS-markt, het voorkomen van kruisverbanden en het scheiden (ontvlechten) van de aan NS-Markt en NS-Taak toekomende zakelijke en andere rechten en verplichtingen in verband met de Railverkeers- en vervoersinfrastructuur."

Deze wat gekunstelde wijze van vastleggen en borgen van rechten was inherent aan de toenmalige visie op de spoorsector.

### *3.2 Advies Raad van State en herbezinning spoor*

De Raad van State heeft al eind 2000 in zijn advies op het oorspronkelijke wetsvoorstel voor de Spoorwegwet al aangegeven dat de eigendom van het spoornet ondubbelzinnig geregeld dient te zijn. Dat zou volgens de RvS bij de Staat dienen te liggen en niet bij een particuliere onderneming (toen: Railinfrabeheer). In het oorspronkelijke wetsvoorstel zou het beheer van de HSWI bij een zbo komen te liggen (de Spoorwegbeheerorganisatie). De Raad van State vond in zijn advies dat onduidelijk was of RIB als eigenaar of als publieke autoriteit zou opereren. Daarnaast merkte de Raad op: "Indien Railinfrabeheer, een particuliere onderneming, als eigenaar moet worden beschouwd van het spoornet, dan is het niet onbelangrijk te weten op welke wijze de zeggenschaps- en aandeelhoudersverhoudingen zijn geregeld; zeker nu uit het wetsvoorstel voortvloeit dat Railinfrabeheer op kosten van de staat eigendom verwerft. In het verlengde daarvan ligt de vraag of het bedrijf failliet kan gaan of op andere wijze kan worden beëindigd en wat op dat moment geschiedt met de spoorweginfrastructuur. Het antwoord op die vragen is niet onbelangrijk in verband met de onteigening van gronden ten behoeve van de aanleg van spoorwegen." Aansluitend daarop merkt de Raad op de eigendom ondubbelzinnig bij de Staat moet liggen.

In reactie daarop heeft de toenmalige bewindspersoon – kort samengevat – aangegeven dat spoorwegen alleen als hoofdspoorwegen kunnen worden aangewezen indien de overheid rechthebbende is ten aanzien van die spoorweg.

In 2001 werd op dat punt een andere weg ingeslagen, toen het voornemen om het beheer bij een zbo te beleggen weer werd verlaten. Deze keuze was niet principieel-juridisch maar werd wel beïnvloed door de in Europese regelgeving aangebrachte scheiding tussen beheer van de spoorweginfrastructuur en vervoer op het spoor.

In de brief Herbezinning Spoor 2001 zei de – toenmalige – minister dat het advies van de Raad van State logisch is 'want de HSWI wordt nu met belastinggeld bekostigd'. Daarop is bij de vierde nota van wijziging bij genoemd wetsvoorstel (het equivalent van) artikel 125 Spw ingevoegd. De hiervoor genoemde verdeling tussen RIT en ProRail is daarbij in stand gebleven.

Dat artikel luidt : Indien de Staat houder is van alle aandelen in het kapitaal van Railinfratrust B.V., gevestigd te Utrecht, gaan op een bij koninklijk besluit te bepalen tijdstip alle vermogensbestanddelen van deze vennootschap om niet onder algemene titel over op de Staat.

Dit artikel biedt de mogelijkheid om op enig moment de juridische eigendom van RIT onder algemene titel over te laten gaan op de Staat. In 2009 heeft het Kabinet besloten hier uitvoering aan te geven. In het voorjaar van 2017 was men gereed om dat te doen, maar dat is *on hold* gezet vanwege de mogelijke omvorming van ProRail tot een zbo.

## **4. (Juridische) eigendom bij de Staat of bij ProRail**

*Aanknopingspunten voor een afwegingskader?*

Er is nagegaan of er rijksbeleid is ten aanzien van het regelen van juridisch en economisch eigendom, hoe de eigendom bij andere netwerkinfrastructuren is geregeld en welke publieke belangen moeten worden geborgd.

#### *4.1 Rijksbeleid*

Er is geen rijksbreed beleid als het gaat om een keuze als deze. Echter alle ZBO 's die verbonden zijn aan I&W kennen geen van alle een splitsing in de eigendom, ze zijn alle volledig eigenaar van hun onroerende en roerende zaken.

Vervolgens is gekeken hoe het eigendom in een andere netwerkinfrastructuur is geregeld: het beheer van rijkswaterstaatswerken (eigendom hoofdinfrastructuur bij de Staat).

#### *4.2 Netwerkinfrastructuur bij Rijkswaterstaat*

Rijkswaterstaat (RWS) is beheerder op grond van de Waterwet en de Wet beheer rijkswaterstaatswerken. RWS is een agentschap. Op grond van beide wetten geldt *een schematisch overzicht van alle waterstaatswerken met geografische afbakening en categorie-indeling*, waar RWS namens de minister publiekrechtelijke taken uitoefent. Er wordt naar gestreefd dat deze beheergrenzen gelijk lopen met de eigendomsgrenzen, met andere woorden dat de Staat zoveel mogelijk de eigenaar is van de grond waarover RWS krachtens publiekrecht het beheer voert. Voor de droge waterstaatswerken (wegen) is dat vrijwel altijd en volledig het geval. Voor de natte waterstaatswerken is dat niet altijd volledig zo (het winterbed van de rivieren is bijvoorbeeld lang niet altijd in eigendom van de Staat). De ondergrond van infrastructurele werken die door RWS worden beheerd (zowel nat als droog) is deels eigendom van de Staat. Waterschappen hebben bv veel dijken in (publiekrechtelijk) beheer die 'gewoon' in eigendom zijn van particulieren. De daarop rustende belemmeringen in het gebruik zijn publiekrechtelijk van aard. Er is geen splitsing gemaakt tussen juridisch en economisch eigendom.

#### *4.3 Netwerken energie infrastructuur en de drinkwatervoorziening*

Soms wordt het nodig geacht dat een beheerder niet alleen de economische, maar ook de juridische eigendom heeft. Zo geldt bij de energie infrastructuur dat de *aandelen* van TenneT Holding bv en (holding) Gasunie nv volledig in handen zijn van de Staat en dat de 100% dochters/netbeheerders Tennet TSO BV en de Gasunie Transport Services bv de *volledige eigendom* hebben van de energie infrastructuur. Op deze manier wil men de nutsvoorziening beschermen. De netbeheerders hebben de volledige zeggenschap en verantwoordelijkheid over die infrastructuur.

In de Memorie van Toelichting bij de wijziging van de Waterleidingwet is opgemerkt dat de regering kiest voor volledige overheidseigendom van waterleidingbedrijven om te voorkomen dat anderen (niet zijnde overheden) in staat worden gesteld hier enige zeggenschap over uit te oefenen. De zeggenschap over waterleidingbedrijven is veelal zo geconstrueerd dat het waterleidingbedrijf een NV is en dat een of meerdere overheden aandeelhouder is.

#### *4.4 Privaatrechtelijk beheer van Rijkseigendommen.*

Rijksvastgoedbedrijf ('RVOB' voorheen Dienst der Domeinen, een agentschap van het ministerie van BZK) beheert vanuit privaatrechtelijk oogpunt de gronden en werken in Rijkseigendom en is als enige bevoegd om de Rijksoverheid te vertegenwoordigen in privaatrechtelijke kwesties rondom onroerende zaken zoals de aan- of verkoop van onroerende zaken, het vestigen van zakelijke rechten daarop en pacht/huur. RVOB voert dit zogeheten 'privaatrechtelijk beheer' volgens de wensen zoals de publiekrechtelijke beheerder binnen de Rijksdienst (een ministerie/agentschap) die aan RVOB kenbaar maakt.

#### *4.5 Uitgangspunten bij de omvorming*

Het is van belang om te beoordelen welke publieke belangen moeten worden geborgd. De omvorming is gericht op een eenvoudiger en duidelijker sturing en een betere verantwoording richting de Tweede Kamer. Daarnaast dient de omvorming te leiden tot een heldere rol- en taakverdeling tussen IenW en ProRail-zbo, waarbij het ministerie de beleidsdoelstellingen inzake de spoorweginfrastructuur scherper zal definiëren, terwijl het zich minder zal bezighouden met de vraag hoe deze beleidsdoelen door ProRail exact worden verwezenlijkt.

Met betrekking tot de HSWI zijn de meer specifieke af te wegen belangen:

- Het garanderen van de publieke functie van de HSWI en de daartoe vereiste bescherming tegen bedrijfseconomische risico's (zoals overkoop/verhypotheekering/beslaglegging/faillissement)
- ProRail-zbo moet voldoende bevoegdheden hebben om zijn taken als infrabeheerder uit te voeren
- I&W moet voldoende mogelijkheden hebben om te sturen op de essentiële zaken aangaande de HSWI, nader te bepalen in de Instellingswet c.a
- De passendheid van de door een zbo uit te oefenen bevoegdheden.
- Efficiënte bedrijfsvoering

## **5 .Opties**

- Om de omvorming van ProRail tot zbo te kunnen realiseren, zullen RIT en ProRail worden ontbonden en moet besloten worden waar de juridische en de economische eigendom van de HSWI worden belegd. Daartoe zijn drie opties in kaart gebracht.
- *Optie 1:* zowel de juridische als de economische eigendom berusten bij ProRail-zbo .
- *Optie 2:* de juridische eigendom gaat over naar de Staat en de economische eigendom wordt bij ProRail-zbo belegd.
- *Optie 3:* zowel de juridische als de economische eigendom gaat over naar de Staat. Er wordt via de Instellingswet geborgd dat ProRail-zbo zijn beheertaken kan blijven uitvoeren.

### 5.1 Optie 1:

De volledige eigendom van de HSWI gaat naar ProRail-zbo.

#### *Sturings- en toezichtsrelatie*

ProRail-zbo wordt volledig eigenaar van de HSWI. De sturing en het toezicht worden geregeld in de Instellingswetgeving. Daartoe kunnen voorzieningen worden opgenomen ten aanzien van de overdracht en bezwaring van de HSWI en taakverwaarlozing.

RVOB heeft geen rol bij de aan- en verkoop van grond/HSWI door ProRail-zbo; zij is bevoegd voor dergelijke transacties voor zover het gaat om eigendom van de Staat. Dat is nu niet aan de orde. Overwogen kan worden om ook in deze optie een Administratieprotocol op te stellen, zodat duidelijk is welke goederen over gaan naar ProRail-zbo.

#### *Overdracht HSWI*

In deze optie heeft ProRail-zbo de volledige beschikkingsbevoegdheid over de grond/HSWI en kan derhalve zonder toestemming van de Staat de HSWI of delen daarvan overdragen aan een derde partij of bezwaren en bv toestemming verlenen voor privaatrechtelijk medegebruik. Die handelingsbevoegdheid kan worden ingeperkt door specifieke wetgeving (spoorwegwetgeving) maar ook artikel 32 Kaderwet zbo's geeft beïnvloedingsmogelijkheden/waarborgen door de mogelijkheid om verplicht te stellen dat het verwerven, vervreemden of bezwaren van registergoederen de voorafgaande instemming van – in dit geval – de minister van IenW. De minister kan aan die instemming voorwaarden verbinden. Dit moet expliciet worden geregeld door bijvoorbeeld in de Instellingswet een voorziening op te nemen die vastlegt dat in bepaalde gevallen de eigendomsrechten van ProRail-zbo ten aanzien van de HSWI zonder de voorafgaande toestemming van IenW niet kunnen worden overgedragen, verdeeld of bezwaard.

#### *Faillissement en beslaglegging*

Faillissement van een ander publiek orgaan dan de Staat is niet uitgesloten, te denken valt aan een gemeente, een waterschap, en een zbo met eigen rechtspersoonlijkheid. Het is dus mogelijk dat een zbo failliet gaat. Bij publieke rechtspersonen wordt echter de vraag gesteld in hoeverre een faillissement de uitoefening van de publieke taak doorkruist. Het spoorvervoer is een publieke taak.



Indien gewenst, kunnen de faillissementsregels in de Instellingswet niet van toepassing worden verklaard op ProRail-zbo.

Het is niet aannemelijk dat de Staat/IenW ProRail-zbo failliet zal laten gaan. Mocht dat aan de orde zijn, dan zal er waarschijnlijk sprake zijn van een niet te voorziene hoge schadeclaim, (financieel) wanbeheer en/of taakverwaarlozing. De inkomsten van ProRail-zbo zullen, net als nu, grotendeels bestaan uit middelen uit het infrafonds. IenW is uit dien hoofde en uit hoofde van opdrachtgever voor het beheer van het spoor verantwoordelijk voor een rechtmatige besteding van de deze publieke gelden. Daarnaast is IenW systeemverantwoordelijk voor een goed spoorvervoer: dat is immers een algemeen publiek belang.

Aangezien de HSWI van algemeen publiek belang is, kan daarop ingevolge het civiele beslagrecht geen beslag worden gelegd.

#### Voordelen:

Deze constructie past binnen de rol en verantwoordelijkheid die aan Pro Rail wordt opgedragen als zelfstandig bestuursorganen. Ook andere zbo's van IenW zijn eigenaar van hun roerende en onroerende zaken.

Er is geen ingewikkelde constructie nodig om de omvang en beperkingen van de Staat als juridisch eigenaar te regelen en gevolg daarvan is er geen rol voor de RVOB als extra beslis laag.

#### Nadelen

Mogelijke nadelen als ongewenst verkopen/bezwaren van de HSWI door Pro Rail, waardoor derden zeggenschap hierover krijgen, moeten ondervangen worden door wettelijke bepalingen die dat verbieden.

#### 5.2 Optie 2:

##### *de juridische eigendom bij de Staat en de economische eigendom bij ProRail-zbo*

In deze optie gaat de juridische eigendom van RIT over naar de Staat terwijl Pro Rail zbo de voor de uitvoering van haar bedrijfseconomische taak noodzakelijke bevoegdheden krijgt.

##### *Feitelijke inhoud economische eigendom HSWI*

De afspraken tussen RIT en ProRail over de inhoud en reikwijdte van de economische eigendom en de onderlinge verhouding tot de juridisch eigendom van de HSWI zijn op dit moment tamelijk ingewikkeld vastgelegd in totaal acht documenten, opgesteld in de periode 1995-1997. Bij sommige van deze afspraken is NS ook partij. Het betreft onder meer overeenkomsten en volmachten mbt beheers- en beschikkingsbevoegdheden. De exacte omvang en reikwijdte van dit samenstel van economische eigendomsrechten van de HSWI in de praktijk, moet nader in kaart worden gebracht. Dat is een aparte actie die nodig is ongeacht de keuze die in verband met de omvorming gemaakt wordt ten aanzien van het onderbrengen van het juridisch eigendom.

##### *Sturings- en toezichtsrelatie*

De economische waarde van de HSWI maakt thans deel uit van ProRail, maar het goed in juridische zin behoort toe aan RIT. Een belangrijk voorbeeld is dat de mogelijkheid om delen van de HSWI te verkopen onderdeel is van de economische waarde van de HSWI. In de praktijk betekent dit dat ProRail delen van de HSWI kan verkopen, zonder dat de juridisch eigenaar (RIT) de verkoop kan tegenhouden.

Dit betekent niet dat ProRail zomaar delen van de HSWI kan verkopen. Om verkeerde keuzes van ProRail bij de verkoop van de HSWI te voorkomen is een aantal privaatrechtelijke waarborgen gecreëerd. Voor deze waarborgen is het juridische eigendom echter geen voorwaarde. Het betreft hier contractuele afspraken die in 1995 na "over de wissel tussen markt en overheid" zijn opgesteld en ook in de nieuwe situatie –uitgaande van een overgang onder algemene titel- van toepassing zullen zijn. Bij een overgang onder algemene titel gaan rechten én verplichtingen uit het bestaande contract over naar de nieuwe overeenkomst. Twee voorbeelden van deze waarborgen zijn:

1. ProRail mag geen registergoederen verkopen die onderdeel zijn van de railverkeers- en vervoersinfrastructuur (RVVI). In grote lijnen gaat het hier om rails met bijbehorende



voorzieningen en de perrons (en dus om de HSWI). De grond onder deze objecten maakt hiervan deel uit.

2. Wanneer ProRail een registergoed wil verkopen dat niet langer onderdeel is van de RVVI, moet ProRail deze voorgenomen verkoop eerst aan de Staat voorleggen. De Staat kan vervolgens besluiten dat hetgeen ProRail wil verkopen, in aanmerking komt voor andere verkeers- en vervoersinfrastructuur. Als ProRail een registergoed wil verkopen zal een notaris controleren of aan deze twee voorwaarden is voldaan.

Ook in het publiekrecht zijn waarborgen gecreëerd om te voorkomen dat ProRail verkeerde keuzes maakt met de verkoop van eigendommen. Mocht ProRail bijvoorbeeld de gebruiksmogelijkheden van een spoorweg aanmerkelijk veranderen, bijvoorbeeld door een spoorweg te saneren, dan behoeft dat voorafgaande instemming van de Minister (zie artikel 6, vijfde lid Spoorwegwet).

*Wat betekent de omvorming van ProRail tot zbo voor de waarborgen die verkeerde keuzes van ProRail bij de verkoop van de HSWI voorkomen?*

De omvorming van ProRail biedt een goede kans om het toezicht op de manier waarop ProRail met haar eigendomsrechten omgaat, te verbeteren. Op dit moment is dit toezicht afhankelijk van een combinatie van privaatrechtelijke en publiekrechtelijke mogelijkheden. In artikel 32 van de Kaderwet zelfstandige bestuursorganen staat een grondslag om dit toezicht in één keer goed te regelen. Op grond hiervan kan bijvoorbeeld bepaald worden dat ProRail voorafgaande instemming behoeft voor de verwerving, vervreemding en bezwaring van registergoederen.

De aansturing richting ProRail-zbo zal deels overeenkomen met de huidige situatie. ProRail-zbo moet – in het kader van de wettelijk opgedragen beheertaken – aan het spoor kunnen (laten) werken zonder daarvoor steeds toestemming van de Staat als juridisch eigenaar te moeten vragen. Daarom komt de economische eigendom bij ProRail-zbo te liggen, zodat de zbo voldoende bevoegdheden heeft om zijn taken uit te kunnen oefenen. De inhoud van de economische eigendom moet nader worden bepaald, waaronder in welke gevallen ProRail-zbo beheersdaden kan verrichten zonder eerst toestemming aan de Staat te moeten vragen. Bij de voorbereiding van het art 125 KB is in principe gekozen voor een overgang waarbij de Staat in de plaats treedt van de RIT op basis van in standhouden van de bestaande overeenkomst en volmacht. Bij een keuze voor optie 2 kan opnieuw bepaald worden hoe de inhoud van overeenkomst en volmacht moet luiden.

#### Rol van de RVOB

Gezien de verantwoordelijkheid van IenW voor – kort gezegd – de zorg voor een goed spoorvervoer, ligt het voor de hand dat er tussen het RVOB en IenW en ProRail-zbo afspraken worden gemaakt over de invulling van de rol van het RVOB bij het optreden als juridisch eigenaar. Het gaat bijvoorbeeld om de vraag wanneer Pro Rail een transactie aan de RVOB moet voorleggen.

De huidige regeling van de economische eigendom van ProRail is neergelegd in diverse overeenkomsten en volmacht(en), merendeels uit de jaren negentig. Overwogen kan worden om dit in het kader van de omvorming te actualiseren en waar mogelijk te saneren. Het samenstel van overeenkomsten en volmacht, alsmede de inschrijvingen daarvan in het kadaster, zouden in de Instellingswet ingetrokken kunnen worden. Vervolgens kan de economisch eigendom opnieuw vorm gegeven worden.

#### *Overdracht HSWI*

Overdracht van – delen van – de HSWI en van de grond door ProRail-zbo kan alleen met medewerking van de Staat. Feitelijk is dat het RVOB in deze optie. Voor de rol van RVOB en de mogelijkheden om daarvan af te wijken, wordt naar het voorgaande verwezen.

#### *Faillissement en beslaglegging*

De Staat kan niet failliet gaan, bovendien vertegenwoordigt het juridisch eigendom geen waarde.

In het civiele beslagrecht is expliciet vastgelegd dat goederen ten dienste van de publieke taak niet aan beslag onderworpen kunnen worden. Dit geldt ook voor de HSWI.

#### Voordelen:

Continuïteit: als de Staat in de plaats treedt van RIT als juridisch eigenaar onder dezelfde condities verandert er niets aan de feitelijke gang van zaken.

Gelet op eerdere besluitvorming is de gehele voorbereiding van de overgang van RIT naar de Staat als juridisch eigenaar praktisch gereed.

#### Nadelen

De belangrijkste reden om ProRail om te vormen naar een zbo is om de aansturing te verbeteren. Belangrijk in de aansturing van ProRail-zbo is de Kaderwet zelfstandige bestuursorganen (de Kaderwet). De Kaderwet bevat ook regels voor de controle op de manier waarop een zbo omgaat met zijn eigendommen. Het handhaven van het huidige onderscheid tussen juridisch en economisch eigendom maakt een goede uitvoering van deze regels uit de Kaderwet complex. Deze complexiteit volgt uit het feit dat naast de publiekrechtelijke regeling uit de Kaderwet zbo's een complex vormgegeven privaatrechtelijke regeling blijft bestaan en uit de betrokkenheid van de RVOB.

Omdat het in de rede ligt als Pro Rail een volmacht te verstrekken voor het kunnen uitoefenen van privaatrechtelijke rechtshandelingen bestaat het risico op ongewenste verkoop van gronden aan derden. Dit nadeel kan worden tegengegaan door voorzieningen in de wet of in door de Staat te verlenen volmacht.

#### *5.3 Optie 3:*

*zowel de juridische als de economische eigendom gaat over naar de Staat*

In deze optie gaat de volledige eigendom naar de Staat. ProRail moet ook in deze optie bevoegd zijn om aan het spoor te kunnen werken, zonder voor iedere privaatrechtelijke rechtshandeling toestemming aan de Staat/IenW te moeten vragen. Dat wordt in de Instellingswet geregeld. De feitelijke uitvoering van de contracten wordt gemandateerd aan ProRail-zbo. In feite heeft Pro Rail dan een gebruiksrecht/volmacht van de Staat als eigenaar. Daardoor zal de Staat in de praktijk veel meer bemoeienis hebben met zaken die Pro Rail nu zelfstandig afhandelt. Wederpartijen van Pro Rail kunnen zich ook vaker tot de Staat wenden, en daarmee Pro Rail voorbijgaan, als zij denken een betere casus te hebben als de Staat de wederpartij is.

Mbt de eigendom van de HSWI spelen o.a. de volgende zaken: koop/verkoop van grond, grondruil, vestigen van zakelijke rechten, belastingen en heffingen, schades, verzekeringen etc.

Voor de onderwerpen 'sturings- toezichtrelatie', 'overdracht HSWI', 'faillissement en beslaglegging', wordt verwezen naar de andere opties.

#### Voordelen

De Staat heeft tot op detail formele verantwoordelijkheid en bemoeienis met zaken die de eigendom betreffen en kan daar invloed op uitoefenen.

#### Nadelen

De Staat krijgt veel meer werk, onverlet een eventuele volmacht aan Pro Rail, dat nu door Pro Rail gedaan wordt, er ontstaat een groot risico op vertraging en inefficiency. Binnen de organisatie van I&W zal een voorziening moeten worden getroffen om dit extra werk te kunnen uitvoeren.

### **6 conclusie en advies**

Afweging van de drie opties laat zien dat de keuze voor volledig eigendom bij ZBO Pro Rail de meeste voordelen heeft. De situatie bij ProRail sluit aan bij die van andere zbo's van IenW. De werkzaamheden die gepaard gaan met het beheren van de eigendom worden door Pro Rail uitgevoerd. Mogelijk ongewenste gevolgen van deze constructie worden voor zover het Pro Rail betreft in de instellingswet en de wet op de ZBO's ingekaderd alsmede in de sturingsrelatie tussen Pro Rail en I&W. Ten aanzien van mogelijke zeggenschap van derden kan de HSWI in de wet daartegen beschermd worden. Deze optie past bij de rol en taakopvatting die Pro Rail heeft in de ZBO structuur en biedt tegelijkertijd een transparante regeling van de beperkingen van de zeggenschap van ProRail die uit het oogpunt van het publieke belang noodzakelijk zijn.

Terugval optie is juridisch eigendom bij de Staat, daarmee wordt praktisch de huidige situatie voortgezet, deze optie is inhoudelijk al voorbereid . Deze optie is evenwel ingewikkelder in de dagelijkse uitvoering omdat zowel Pro Rail, RVOB en I&W daarin betrokken zullen zijn.

Om de Staat volledig eigenaar te maken van de HSWI is de minst voordelige optie en wordt om die reden niet geadviseerd. De Staat gaat werkzaamheden verrichten die reeds lang door Pro Rail worden uitgevoerd en in de dagelijkse praktijk niet tot problemen leiden. Inefficiency en werkdruk nemen toe terwijl daar geen aanwijsbaar voordeel tegenover staat.



**Bestuurskern**  
Programma Omvorming  
ProRail  
Rijnstraat 8  
Den Haag

**Contactpersoon**  
5.1.2e  
M 5.1.2e  
5.1.2e @minienm.nl

**Datum**  
17 mei 2018  
**Bijlage(n)**

# agenda

Betreft Directeurenoverleg IenW Omvorming ProRail  
Vergaderdatum 22 mei 2018  
Vergadertijd 12:00 - 13:00  
Vergaderplaats Y.408  
Deelnemers 5.1.2e (vz), 5.1.2e  
5.1.2e  
Kopie aan 5.1.2e, Programmteam Omvorming  
ProRail

Opmerkingen n.a.v. bespreking in het afstemmingsoverleg

## 1. Opening

### Mededelingen en vaststelling notulen do 12 april 2018 - Bijlage 1

N.a.v. verzoek DO: Hoe staat het met het budgettaire overzicht?  
*Programmaleider (PL): Budget wordt naar verwachting voor het volgende DO inzichtelijk gemaakt.*

DO heeft aangegeven behoefte te hebben aan een toezichtvisie. Hoe gaan jullie hiermee om?  
*PL: Deze zijn opgenomen in werkstromen 1.1. tot en met 1.4. Deze zijn voor de stuurgroep van 4 juli geagendeerd.*

## 2. Voortgangsrapportage Programma Omvorming ProRail

### Ter informatie- Bijlage 2

Er is een aantal opmerkingen gemaakt die door de PL zijn beantwoord.

- Komt er een voortgangsoverzicht van de werkstromen? *PL: Bedoeling is om voortgangsrapportage steeds completer voor alle werkstromen inzichtelijk te maken. Dit zal gebeuren als de eerste gezamenlijke voortgangsrapportage is opgeleverd.*
- Risico fiscaliteit: nog onvoldoende leesbaar voor 'niet ingewijden'.  
*PL: zal worden aangepast in volgende versie.*



- Mensen en middelen: hoe zit het met kosten ondersteuning?  
*PL: hierover zal volgende keer worden gerapporteerd, als afspraken zijn gemaakt.*
- Verzoek is om aan begin aan te geven wat zijn belangrijkste wijzigingen zijn.  
*PL: gaan we doen.*

**Bestuurskern**  
Programma Omvorming  
ProRail

**Datum**  
17 mei 2018

### 3. Plan van Aanpak Omvorming ProRail – versie mei 2018

Ter validatie – Zijn er ten aanzien van deze nieuwe versie nog belangrijke punten die jullie ons mee willen geven? - Bijlage 3

De leden van het afstemoverleg hebben een aantal opmerkingen gemaakt. Een aantal leiden tot aanpassingen.

- Het programmaplan ziet er strak uit . Er staat weinig in waar je het mee oneens kan zijn.
- Deelnemers vragen hoe is geborgd dat dat er sprake is van een consistentie toetsing aan de gewenste sturing. Is dit geborgd?  
*PL: ja, door in WBS ook samenhang aan te geven*
- ambitiesheet: risico is dat je nu instemt met een richting zonder dat concreet duidelijk is wat dat betekent. Krijg je daar later geen last van? *PL: Doelen en ambities geven richting aan. In wbs komt invulling begrippen ook aan de orde.*
- Vertaling van concessie naar nieuwe situatie wordt in programmaplan niet expliciet genoemd, maar kan groot blok zijn.  
*PL: klopt, zit wel in WBS fase 1.*
- Stations is nog onvoldoende herkenbaar (zie hieronder WBS).
- Framing: er wordt gesproken over verbeteringen. Kan onbedoeld suggereren dat het nu niet goed gaat. Andere framing kan zijn: er gaat nu veel goed, maar we moeten soms heel veel moeite doen om dat samen te bereiken, dat kan simpeler. Kun je dat meer naar voren laten komen in programmaplan.  
*PL: we kijken nog even naar de teksten*
- Overzicht deliverables is suggestief geformuleerd.  
*PL: eens, moeten we als vragen formuleren in sheets.*

### 4. Work breakdown structure (wbs) fase 1

Ter validatie – herkent u de op te leveren producten? Mist u nog producten? - Bijlage 4

*De leden van het afstemmingsoverleg zijn positief over het stuk. Wel een aantal opmerkingen/vragen:*

- Zorgpunt: beschikbaarheid ProRail experts.
- Werkstromen lastig om te beoordelen. Soms even zoeken wat bedoel je precies? Het lijken soms hele grote blokken te zijn.  
*PL: WBS vooral bedoeld om mensen aan klussen te koppelen om*

*input te leveren voor memorie van toelichting en wet. Gaat vaak alleen nog om hoofdlijnen. De uitwerking volgt in fase 2.*

- Raakvlak 'eigendom op stations' nog onvoldoende uitgewerkt.  
*PL: in stuurgroep is aangegeven: we gaan niet de hele stationdiscussie meenemen. Dit komt niet in de Instellingswet. Wel worden de huidige taken "overgezet". In de tweede fase voeren we een scan uit over de stationdiscussie. Zo willen we focus aanbrengen, en uit scan kan blijken kleine dingen alvast mee te nemen. Maar gaan niet hele discussie meenemen.*

**Bestuurskern**  
Programma Omvorming  
ProRail

**Datum**  
17 mei 2018

## **5. Notitie RIT – juridische en economische eigendom – Bijlage 5**

### *Ter besluitvorming - Benoemen voorkeursvariant voor beleggen juridische eigendom HSW*

*De leden van het afstemoverleg hebben een aantal opmerkingen gemaakt.*

- OVS en HBJZ kunnen de redenering om te komen tot optie 1 als voorkeursvariant volgen.
- De weergave van de voor en nadelen van de opties kan nog evenwichtiger.
- De fiscale aspecten worden niet benoemd.
- Er is meer zicht gewenst op de uitwerking bij optie 1 van de beperkende voorwaarden.
- Waarom is de notitie niet besproken in het programmateam.  
*PL: deze notitie is opgesteld onder tijdsdruk. Er is bewust gekozen om deze notitie zo zakelijk mogelijk op te stellen en vanuit zakelijke/bestuurlijke argumenten tot een afweging te komen. Niet vanuit de onderbuik. Dit laat onverlet dat het evenwicht nog niet optimaal is.*

*Voorstel van PL: in deze stuurgroep hebben wij een voorkeur nodig, een principebesluit (cf. de notitie aanleg) . Dat is nodig voor de fiscale werkstroom en voor de uitwerking van beperkingen die horen bij optie 1. Dit is ook zo opgenomen in de samenvatting (ad. 4) van de notitie. Mocht blijken dat de aanpassingen aanleiding zijn om van voorkeur te veranderen, dan zal de keuze opnieuw worden voorgelegd.*

Het afstemoverleg kan zich vinden in dit voorstel.

## **6. Rondvraag**

# agenda

**Bestuurskern**

Directie  
Bestuursondersteuning  
Bestuursadvies

Den Haag  
Postbus 91503  
2509 EC Den Haag

**Contactpersoon**

5.1.2e

M + 5.1.2e  
5.1.2e@minienm  
.nl

**Datum**

17 mei 2018

---

Betreft	Stafoverleg staatssecretaris met loco-SG
Vergaderdatum	29 mei 2018
Vergadertijd	09:45 - 10:30
Vergaderplaats	
Deelnemers	Staatssecretaris, loco-SG, programmamanager Transitie ProRail, FMC, DBO-adviseurs, PA, woordvoering

---

1. Opening en mededelingen

**Transitie ProRail**

2. Voortgangsrapportage (stuk bijgevoegd)
3. Work breakdown structure (stuk bijgevoegd)
4. Voortgang brief aan Tweede Kamer (wordt via lijn aangeleverd)

**Zbo-/agentschaps-/aandeelhouderszaken**

-

5. Rondvraag en sluiting



## Voortgangsrapportage Project Omvorming ProRail

Aan: de staatssecretaris (t.b.v. staf loco-SG)

Datum: 17 mei 2018

### Planning:

Maand	Mijlpaal	Wie	Op schema?
2018			
Maart	14/3 Staf loco-SG over sturing en verantwoording (gedachtenvormend)	Staf loco-SG	
Maart	15/3 Directeurenoverleg IenW (o.a. over sturingsmodel)	Loco-SG	
Maart	20/3 Staf loco-SG over btw-effecten en opbrengsten aftrapbijeenkomst	Staatssecretaris Loco-SG/-team	
Maart	21/3 Gezamenlijke aftrap beide teams	Team IenW ProRail	
Maart	30/3 Gezamenlijke stuurgroep	Loco-SG	
Maart	28/3 Locov	Team IenW ProRail	
April	3/4 Staf loco-SG: wetgeving, plan van aanpak (mondeling), eerste opzet brief, terugblik aftrap medewerkers	<b>Staatssecretaris</b>	
April	6 april Concept Plan van aanpak omvorming	Kernteam IenW-ProRail	
April	16/4 Werkbezoek ProRail waarbij met medewerkers wordt gesproken	<b>Staatssecretaris</b>	
April	20/4 Gezamenlijke stuurgroep	Loco-SG	
April-Mei-Juni	Bijeenkomsten stakeholders Plan van Aanpak	Team	
Mei	Brief aan Tweede Kamer over planning	<b>Staatssecretaris</b>	
Mei	30 mei stuurgroep omvorming	Loco-SG	
Juni	6 juni AO spoor	<b>Staatssecretaris</b>	
Juni	Informeel consultatie stakeholders	team	*
Juli	4 juli stuurgroep omvorming	Loco-SG	
Augustus	29 augustus stuurgroep omvorming	Loco-SG	
Start parlementaire jaar	Start formele consultatie (ARK, ACM, internetconsultatie, etc.)	<b>Staatssecretaris</b>	*
November	Bijeenkomsten stakeholders voortgang	Team	
December	Behandeling in voorportalen MR	<b>Staatssecretaris</b>	
2019			
Maart	Aanbieding bij RvS		*
September	Indiening bij Tweede Kamer		
2020			
April	Indiening Eerste Kamer		
Oktober	Publicatie in staatsblad		
2021			
Januari	Inwerkingtreding		

\*Zie planning onder voortgang

### Voortgang:

#### Planning

Er is een fasering aangebracht in de werkzaamheden. Voor de eerste fase tot en met eind augustus zijn de op te leveren producten die input vormen voor het wetsvoorstel en de memorie van toelichting opgenomen in een work breakdown structure als bijlage bij het programmaplan. Dit om te garanderen dat die producten tijdig worden opgeleverd. Hieruit is gebleken dat de planning van de informele



consultatie bijgesteld moet worden. Een aantal producten die input vormen voor het wetsvoorstel en de memorie van toelichting kan namelijk pas in juli worden opgeleverd. Daarmee is het niet mogelijk om zoals eerder voorzien reeds in juni informeel met o.a. ACM en Algemene Rekenkamer het wetsvoorstel te bespreken. Theoretisch is het mogelijk deze informele consultatie te schrappen. De ervaring is echter dat dan in de formele consultatie veel meer opmerkingen zullen gemaakt worden die het verdere proces onder druk zal zetten. Met het oog op de gewenste zorgvuldigheid en het verdere proces stellen wij voor de hieronder opgenomen wijziging in de planning voor. Daarmee hoeft de datum van inwerkingtreding niet te veranderen. Het betekent wel dat bij aanbidding bij de verschillende gremia zoals Raad van State aandacht gevraagd moet worden voor snelle agendering, zoals een ambtelijk spoedadvies.

Activiteit	Oude planning	Nieuwe planning
Start informele consultatie wetgeving (6 weken)	Juni 2018	Augustus – tot 16 september 2018
Wetsvoorstel voor formele consultatie gereed	Augustus 2018	Eind september 2018
Start formele consultatie	Start parlementaire jaar 2018	15 oktober 2018
Aanbidding Raad van State	15 Maart 2019	15 Mei 2019
Indiening Tweede Kamer	2 september 2019	2 september 2019
Indiening Eerste Kamer	30 April 2020	30 april 2020
Inwerkingtreding wet	1-1-2021	1-1-2021

#### *Deep dive Locov*

Op 9 mei heeft een deep dive over het plan van aanpak plaatsgevonden met de consumentenorganisaties uit het locov. Dit was toegezegd tijdens de Locov-vergadering van 28 maart. Dit overleg is in een prettige sfeer verlopen. Door de aanwezigen werden o.a. vragen gesteld over de beoogde sturing. Daarnaast was men erg nieuwsgierig over het proces.

#### Risico's

Risico	Beheersingsmaatregel	Actueel
Arbeidsvoorwaarden: effect op arbeidsvoorwaarden en rechtspositie	Aanpassen wet en lagere regelgeving. Daarover is afspraak met Minister van BZK gemaakt. Duidelijk maken wat gevolgen wnra zijn: Wel vereisten op het gebied van integriteit en afleggen eed/belofte. Geen gevolgen voor cao, pensioen of arbeidsovereenkomst	Gesprekken met ProRail gestart. Kernteam ProRail en HR ProRail gaan communiceren over de gevolgen van de wnra. Dit kan gevoelig liggen bij personeel en OR. Eerste gesprek met OR ProRail verliep positief.
Fiscaliteit: effect op investeringsruimte	Afspraak met Minister van Financiën gemaakt.	Schriftelijke bevestiging in beleidsbrief.
Fiscaliteit: Via BTW en gebruiksvergoeding effect op prijs treinkaartje	Plan van aanpak gemaakt met oplossingsvarianten.	Focus eerst op gedeeltelijke behoud BTW-status en mogelijke aanpassing VMT-deel gebruiksvergoeding
Wetgeving: datum 1-1-2021	Wetgevingstraject is kritieke	Risico-inschatting maken op basis

niet gehaald	pad voor Plan van aanpak (concept gereed) We werken met een work breakdown structure voor de eerste fase	van plan van aanpak  Planning tussenstappen aangepast
--------------	--	---

Overzicht van de belangrijkste deliverables en verantwoordelijke trekker voor fase 1

FASE 1: INSTELLINGSWET					
THEMA	DELIVERABLE TBV INSTELLINGSWET	TREKKER		WS <sup>1</sup>	
1. Positionering	1.1 Positionering ProRail t.o.v. IenW	5.1.2e		1	
	1.2 Positionering ProRail t.o.v. de spoorketen			1	
	1.3 Positionering ProRail als voorschrijver van infragebruik (systeemintegrator) (NTB)			1	
	1.4 Positionering ProRail en IenW i.r.t. Decentrale overheden			1	
	1.5 Positionering ProRail i.r.t. toezichthouders			1	
2. Taken en bevoegdheden	2.1 Eigendom HSWI			6	
	2.2 Bepalen publiekrechtelijke bevoegdheden CV (NTB)			4	
	2.3 Bepalen capaciteitsverdelingsproces in relatie tot Inrichting planningsmodule			4	
	2.4 Verkeersleiding Niet Centraal Bestuurde Gebieden (NTB)			4	
3. Sturing en Verantwoording	Algemeen		3.1 Aanvullende bevoegdheden minister t.o.v. kaderwet ZBO		1
			3.2 Uitzondering bevoegdheden minister i.v.m. Europees recht		1
			3.3 Aanvullende besluiten instemming minister: Art. 32 kaderwet		1
			3.4 Basis voor PenC cyclus (incl BOV)		5
			3.5 Concessie sturing   Doorlopen beheerconcessie		1
	Prestatiesturing		3.6 Concessie sturing: Prestatiesgebieden & KPI's		1
			3.7 Beheer en Onderhoud loskoppelen van Vervangingen in BOV sturing		2
	Specifieke taken		3.8 Ontschotten BOV & MIRT subsidies		5
			3.9 Sturing & bekostiging derdenwerken		5
			3.10 Apparaatskosten en BOV loskoppelen (NTB)		2
	Bedrijfsvoering		3.11 Verantwoording aan eigenaar over bedrijfsvoering		1
			3.12 Welke regels uit ZBO-kader beïnvloeden bedrijfsvoering		6
4. Governance	4.1 Bepalen intern toezichtsorgaan (RvT, RvA, Audit committee)			1	
	4.2 Bepalen horizontaal toezicht (gebruikersraad)			1	
	4.3 Interne rol- en taakverdeling Opdrachtgever en Eigenaar			1	

<sup>1</sup> WS = werkstroom waarin deze deliverable is opgenomen



## Overzicht van de belangrijkste deliverables en verantwoordelijke trekker voor fase 1

FASE 1: INSTELLINGSWET			
THEMA	DELIVERABLE TBV INSTELLINGSWET	TREKKER	WS <sup>1</sup>
5. Bekostiging	5.1 Begroting: Inhoud, vorm en proces	5.1.2e	5
	5.2 Bekostiging aanleg, BoV en niet lenW subsidies		5
	5.3 Egalisatiereserve		5
	5.4 Vereenvoudigen accountantsverklaring (ntb)		5
	5.5 Inrichting jaarrekening		5
	5.6 Verantwoording keuze financieel beheer reglement		5
6. Juridische transitie	6.1 Overzetten Activa – Passiva	5.1.2e	6
7. Arbeidsvoorwaarden en pensioen	7.1 Rechtspositie medewerkers: Gecontinueerde deelname CAO, Sociale eenheid NS en SPF pensioenvoorziening		7
	7.2 Impactanalyse normalisering rechtspositie ambtenaren		7
	7.3 Impactanalyse wet normering topinkomens		7
8. Fiscale gevolgen	8.1 Beslisnotitie mitigeren btw-effect	5.1.2e	8
			8

<sup>1</sup> WS = werkstroom waarin deze deliverable is opgenomen



To: 5.1.2e ) - DGB[ 5.1.2e @minienm.nl]; 5.1.2e ) - HBJZ[ 5.1.2e @minienm.nl]; 5.1.2e ,  
5.1.2e ) - DGB[ 5.1.2e @minienm.nl]; 5.1.2e - FMC[ 5.1.2e @minienm.nl]; 5.1.2e  
5.1.2e - FMC[ 5.1.2e @minienm.nl]; 5.1.2e - FMC[ 5.1.2e @minienm.nl]; 5.1.2e -  
HBJZ[ 5.1.2e @minienm.nl]; 5.1.2e - FMC[ 5.1.2e @minienm.nl]; 5.1.2e  
5.1.2e - DBO[ 5.1.2e @minienm.nl]; 5.1.2e ) - DGB[ 5.1.2e @minienm.nl]; FMC-Team-GoZO[ 5.1.2i  
5.1.2i @frd.shsdir.nl]; 5.1.2e ) - BSK[ 5.1.2e @minienm.nl]; 5.1.2e  
DGB[ 5.1.2e @minienm.nl]; 5.1.2e - DBO[ 5.1.2e @minienm.nl]  
From: 5.1.2e ) - DBO  
Sent: Thur 5/31/2018 7:54:10 AM  
Subject: GEANNULEERD RE: Stukken staf staatssecretaris met loco-SG as. dinsdag  
Received: Thur 5/31/2018 7:55:12 AM

Goedemorgen,

De staf stas met loco-SG van vanmorgen is geannuleerd.

Groet,

5.1.2e

Van: 5.1.2e ) - DBO

Verzonden: maandag 28 mei 2018 19:29

Aan: 5.1.2e ) - DGB < 5.1.2e @minienm.nl>; 5.1.2e ) - HBJZ < 5.1.2e @minienm.nl>; 5.1.2e ,  
5.1.2e ) - DGB < 5.1.2e @minienm.nl>; 5.1.2e - FMC < 5.1.2e @minienm.nl>; 5.1.2e  
5.1.2e FMC < 5.1.2e @minienm.nl>; 5.1.2e ) - FMC < 5.1.2e @minienm.nl>; 5.1.2e - HBJZ  
< 5.1.2e @minienm.nl>; 5.1.2e ) - FMC < 5.1.2e @minienm.nl>; 5.1.2e  
5.1.2e - DBO < 5.1.2e @minienm.nl>; 5.1.2e ) - DGB < 5.1.2e @minienm.nl>; FMC-Team-GoZO  
< 5.1.2i @frd.shsdir.nl>; 5.1.2e - BSK < 5.1.2e @minienm.nl>; 5.1.2e - DGB  
< 5.1.2e @minienm.nl>

Onderwerp: RE: Stukken staf staatssecretaris met loco-SG as. dinsdag

Allen,

De staf staatssecretaris met loco-sg is verplaatst van morgenochtend naar as. donderdag 09.30 - 10.15 uur.

Groet,

5.1.2e

Van: 5.1.2e ) - DBO < 5.1.2e @minienm.nl>

Datum: donderdag 24 mei 2018 10:30 PM

Aan: 5.1.2e ) - DGB < 5.1.2e @minienm.nl>; 5.1.2e ) - HBJZ < 5.1.2e @minienm.nl>; 5.1.2e ,  
5.1.2e ) - DGB < 5.1.2e @minienm.nl>; 5.1.2e - FMC < 5.1.2e @minienm.nl>; 5.1.2e  
5.1.2e - FMC < 5.1.2e @minienm.nl>; 5.1.2e - FMC < 5.1.2e @minienm.nl>; 5.1.2e ) - HBJZ  
< 5.1.2e @minienm.nl>; 5.1.2e - FMC < 5.1.2e @minienm.nl>; 5.1.2e  
5.1.2e - DBO < 5.1.2e @minienm.nl>; 5.1.2e ) - DGB < 5.1.2e @minienm.nl>; FMC-Team-GoZO  
< 5.1.2i @frd.shsdir.nl>; 5.1.2e - BSK < 5.1.2e @minienm.nl>; Postbus DGLM / loco-SG  
< 5.1.2e @minienm.nl>; 5.1.2e ) - DBO < 5.1.2e @minienm.nl>; 5.1.2e ) - DBO  
< 5.1.2e @minienm.nl>

Onderwerp: Stukken staf staatssecretaris met loco-SG as. dinsdag

Beste allemaal,

Hierbij de stukken voor de staf stas met loco-SG van as. dinsdag.

Hartelijke groet,

5.1.2e

Directie Bestuursondersteuning  
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat  
Rijnstraat 8 | 2515 XP | Den Haag  
Postbus 20901 | 2500 EX | Den Haag

M 5.1.2e | E 5.1.2e @minienm.nl





Staatssecretaris

OV  
24/5

\* op p1,3,(5)  
nog kleine opmerking.  
\* 1 vraag kn voorbereiding AO.

○ INKOMEND  
○ UITGAAND

REG.NR.

R2 4289

008563

28.05/18 15:40

# beslisnota

Kamerbrief 'Proces omvorming ProRail'

## Bestuurskern

DG Mobiliteit  
Dir. Openbaar Vervoer en  
Spoor

Rijnstraat 8  
Den Haag

## Contactpersoon

5.1.2e

5.1.2e

M 5.1.2e

5.1.2e @minienm.nl

## Datum

18 mei 2018

## Kenmerk

## Bijlage(n)

2

## Inleiding

Tijdens het AO van 31 januari heeft u toegezegd de Kamer in het tweede kwartaal te informeren over de planning van de omvorming van ProRail tot zbo. Op 6 juni 2018 vindt het AO Spoor plaats. Bijgevoegd bij deze nota vindt u een brief waarmee u de Kamer kunt informeren.

## Geadviseerd besluit

Wij adviseren u in te stemmen met deze brief.

## Beslistermijn

Het streven is deze brief 30 mei naar de Tweede Kamer te verzenden. Met het oog op het verwerken van eventuele aanpassingen vragen wij u om dinsdag 29 mei te reageren.

Deze brief werd  
in graag in de  
weekeinde gesme

## Politieke context

Middels deze brief geeft u invulling aan de volgende toezeggingen:

- In de brief van 27 november 2017 was opgenomen: De omvorming van ProRail en het verbeteren en vereenvoudigen van de sturing is een intensief traject dat zorgvuldigheid vergt en dat ik voortvarend ter hand zal nemen. Ik heb met de CEO van ProRail afgesproken om de omvorming van ProRail tot een publiekrechtelijk zbo met eigen rechtspersoonlijkheid gezamenlijk te realiseren. Op dit moment werken IenW en ProRail samen aan een plan van aanpak en een gezamenlijke transitieorganisatie. Zodra het plan van aanpak beschikbaar is, naar verwachting begin 2018, zal ik uw Kamer nader informeren over de planning en het proces.
- Tijdens het AO van 31 januari heeft u toegezegd: In het tweede kwartaal van dit jaar ontvangt de Kamer een planning ten aanzien van de omvorming van ProRail tot zelfstandig bestuursorgaan, waarin zij ook een voorstel zal doen over toezending van regelmatige voortgangsrapportages.



- In de brief die de Kamer in het tweede kwartaal ontvangt over de planning van de omvorming van ProRail tot zelfstandig bestuursorgaan zal de staatssecretaris de Kamer tevens informeren over wat de omvorming betekent voor het ministerie en de lange termijn kosten van de omvorming.

Daarnaast informeert u de Kamer over de stand van zaken met betrekking tot:

- Het behoud van de CAO en pensioenregeling van de ProRail-medewerkers.

In het Regeerakkoord is opgenomen dat de omvorming geen gevolgen heeft voor de huidige rechtspositie en arbeidsvoorwaarden van de werknemers.

- Het mitigeren van de btw-effecten.

Dit is relevant voor motie 757: spreekt uit dat de omvorming van ProRail tot zbo niet moet leiden tot prijsverhoging voor gebruik van het spoor door vervoerders en reizigers.

#### *Toezeggingen*

- In deze brief zegt u toe de Kamer halfjaarlijks middels een brief te informeren over de voortgang van het traject.
- U kondigt aan in het najaar een internetconsultatie te starten. Dit is iets later dan de planning die we vorige week met u hebben besproken. De reden is dat we de informele consultatie (ACM, IPO, ARK) in juni niet meer halen en in verband met de vakantie naar september moeten schuiven. Tijdens de komende staf loco-SG zullen we de nieuwe planning met u doorlopen. Het geplande moment van indiening bij de Tweede Kamer en de omvorming zijn niet veranderd.

5.1.2e

5.1.2e

**Contactpersoon**

5.1.2e  
M + 5.1.2e  
5.1.2e @minienm.nl

**Datum**

16 april 2018

**Bijlage(n)**

1. Conceptverslag SG 20 april
2. Voortgangsrapportage  
Programma
3. Programmaplan
4. Work breakdown structure
5. Statusrapportage  
Programmaplan
6. Notitie aanleg

## agenda

---

Betreft	Stuurgroep Omvorming ProRail – Samen Anders
Vergaderdatum	30 mei 2018
Vergadertijd	10:30 - 11:30
Vergaderplaats	Rijnstraat 8, z.413
Deelnemers	5 5.1.2e, 5.1.2e, 5.1.2e, 5.1.2e, 5.1.2e, 5.1.2e, 5.1.2e
Kopie aan	Kernteam Omvorming ProRail

---

1. Opening – Bijlage 1  
*Mededelingen, vaststelling notulen en actiepunten bespreken*
2. Voortgangsrapportage Programma Omvorming ProRail – Bijlage 2  
*Ter informatie*
3. Programmaplan Omvorming ProRail – Samen Anders – Bijlage 3  
*Ter validatie – Zijn er ten aanzien van deze nieuwe versie nog belangrijke punten die u ons mee willen geven?*
4. Work Breakdown Structure – Bijlage 4  
*Ter validatie – herkent u de op te leveren producten? Mist u nog producten?*
5. Statusrapportage “Samen Anders” Bijlage 5  
*Met deze rapportage wordt inzicht verschaft in de mijlpalen van het programma; zowel de actuele als in de toekomstige en daarbij worden tevens de inhoudelijke en programma risico's gepresenteerd.*  
*Ter validatie - geeft deze rapportage (in opzet) voldoende handvatten voor het monitoren van het programmaplan?*

6. Notitie Realisatie van aanleg en verbetering van de  
hoofdspoorweginfrastructuur – Bijlage 6

*Ter besluitvorming - Deze notitie heeft tijdens de vorige stuurgroep  
voorgelegen ter bespreking. Inmiddels is deze ook in het ExCo van ProRail  
besproken. U wordt gevraagd een voorkeursvariant te benoemen.*

**Bestuurskern**  
Programma Omvorming  
ProRail

**Datum**  
14 december 2017

7. Eigendom Hswi

*Mondeling*

8. Intern toezicht

*Mondeling*

9. Vooruitblik op 4 juli

*Mondeling*

10. Rondvraag en sluiting



## Voortgangsrapportage Omvorming ProRail: 'Samen anders'

Aan: Stuurgroep omvorming ProRail en IenW 30 mei 2018

Datum: 25 mei 2018

### Planning:

Maand	Mijlpaal	Wie	Op schema?
2018			
Maart	14/3 Staf loco-SG over sturing en verantwoording (gedachtenvormend)	Staf loco-SG	
Maart	15/3 Directeurenoverleg IenW (o.a. over sturingsmodel)	Loco-SG	
Maart	20/3 Staf loco-SG over btw-effecten en opbrengsten-afttrapbijeenkomst	Staatssecretaris Loco-SG/team	
Maart	21/3 Gezamenlijke afttrap beide teams	Team IenW ProRail	
Maart	30/3 Gezamenlijke stuurgroep	Loco-SG	
Maart	28/3 Locov	Team IenW ProRail	
April	3/4 Staf loco-SG: wetgeving, plan van aanpak (mondeling), eerste opzet brief, terugblik afttrap medewerkers	<b>Staatssecretaris</b>	
April	6 april Concept Plan van aanpak omvorming	Kernteam IenW ProRail	
April	16/4 Werkbezoek ProRail waarbij met medewerkers wordt gesproken	<b>Staatssecretaris</b>	
April	20/4 Gezamenlijke stuurgroep	Loco-SG	
April-Mei-Juni	Bijeenkomsten stakeholders Plan van Aanpak	Team	
Mei	Brief aan Tweede Kamer over planning	<b>Staatssecretaris</b>	
Mei	30 mei stuurgroep omvorming	Loco-SG	
Juni	6 juni AO spoor	<b>Staatssecretaris</b>	
Juni	Informele consultatie stakeholders	team	x
Juli	4 juli stuurgroep omvorming	Loco-SG	
Augustus	29 augustus stuurgroep omvorming	Loco-SG	
Start parlementaire jaar	Start formele consultatie (ARK, ACM, internetconsultatie, etc.)	<b>Staatssecretaris</b>	x
November	Bijeenkomst stakeholders voortgang	Team	
December	Behandeling in voorportalen MR	<b>Staatssecretaris</b>	
2019			
Maart	Aanbieding bij RvS		x
September	Indiening bij Tweede Kamer		
2020			
April	Indiening Eerste Kamer		
Oktober	Publicatie in staatsblad		
2021			
Januari	Inwerkingtreding		

\*Zie planning onder voortgang

### Voortgang:

#### Planning

Er is een fasering aangebracht in de werkzaamheden. Voor de eerste fase tot en met eind augustus zijn de op te leveren producten die input vormen voor het wetsvoorstel en de memorie van toelichting opgenomen in een work breakdown structure als bijlage bij het programmaplan. Dit om te garanderen dat die producten tijdig worden opgeleverd. Hieruit is gebleken dat de planning van de informele

consultatie bijgesteld moet worden. Een aantal producten die input vormen voor het wetsvoorstel en de memorie van toelichting kan namelijk **12** en juli worden opgeleverd. Daarmee is het niet mogelijk om zoals eerder voorzien reeds in juni informeel met o.a. ACM en Algemene Rekenkamer het wetsvoorstel te bespreken. Theoretisch is het mogelijk deze informele consultatie te schrappen. De ervaring is echter dat dan in de formele consultatie veel meer opmerkingen zullen gemaakt worden die het verdere proces onder druk zal zetten. Met het oog op de gewenste zorgvuldigheid en het verdere proces stellen wij voor de hieronder opgenomen wijziging in de planning voor. Daarmee hoeft de datum van inwerkingtreding niet te veranderen. Het betekent wel dat bij aanbidding bij de verschillende gremia zoals Raad van State aandacht gevraagd moet worden voor snelle agendering, zoals een ambtelijk spoedadvies.

Activiteit	Oude planning	Nieuwe planning
Start informele consultatie wetgeving (6 weken)	Juni 2018	Augustus – tot 16 september 2018
Wetsvoorstel voor formele consultatie gereed	Augustus 2018	Eind september 2018
Start formele consultatie	Start parlementaire jaar 2018	15 oktober 2018
Aanbidding Raad van State	15 Maart 2019	15 Mei 2019
Indiening Tweede Kamer	2 september 2019	2 september 2019
Indiening Eerste Kamer	30 April 2020	30 april 2020
Inwerkingtreding wet	1-1-2021	1-1-2021

#### *Stakeholders/omgeving*

- Op 9 mei heeft een deep dive over het plan van aanpak plaats met de consumentenorganisaties uit het locov.
- Op 30 mei staat een gesprek met de Maatschappij voor Beter OV gepland.
- Met goederenvervoerders wordt op 14 juni gesproken in het verlengde van de Spoorgoederentafel.
- Op 20 juni is een themasessie met provincies en vervoerregio's over de omvorming gepland.
- Met het VNG, reizigersvervoerders en aannemers zijn we in gesprek om sessies te organiseren die aansluiten op de behoeften.

#### *Fiscaliteit*

Op dit moment wordt gewerkt aan de uitwerking van twee scenario's. Zo wordt gezien of het zinvol is om met de belastinginspecteur in gesprek te gaan over de huidige redenatie achter de Btw-positie van ProRail, om zodoende ervoor te zorgen dat ProRail in de toekomst nog steeds Btw-ondernemer blijft voor wat betreft de gebruiksvergoeding. Daarnaast wordt gekeken naar de mogelijkheden tot het aanpassen van de hoogte van de gebruiksvergoeding. Voor de Stuurgroep van 4 juli zal duidelijk zijn welke variant het meest kansrijk is.

#### *Sturing op mensen en middelen*

In de Stuurgroep is gevraagd om een betere rapportage over mensen en middelen. Wij willen dan ook een meerjarig bestedingsplan op te stellen voor het programmabudget. Met het bestedingsplan kan conform de wens van de stuurgroep en het directeurenoverleg het inzicht in de kosten voor het programma verhoogd worden en wordt de sturing verbeterd. Ook wordt een rapportage over de fte inzet opgesteld. Deze rapportage wordt 4 juli in de Stuurgroep geagendeerd.



### Risico's

Voor de volgende Stuurgroep van 4 juli worden de risico's geïntegreerd in één risicorapportage, waarin programmarisico's en inhoudelijke risico's in samenhang besproken kunnen worden.

Risico	Beheersingsmaatregel	Actueel
Arbeidsvoorwaarden: effect op arbeidsvoorwaarden en rechtspositie	Aanpassen wet en lagere regelgeving. Daarover is afspraak met Minister van BZK gemaakt. Duidelijk maken wat gevolgen wnra zijn; Wel vereisten op het gebied van integriteit en afleggen eed/belofte. Geen gevolgen voor cao, pensioen of arbeidsovereenkomst	Gesprekken met ProRail gestart. Kernteam ProRail en HR ProRail gaan communiceren over de gevolgen van de wnra. Dit kan gevoelig liggen bij personeel en OR. Eerste gesprek met OR ProRail verliep positief.
Fiscaliteit: effect op investeringsruimte	Afspraak met Minister van Financiën gemaakt.	Schriftelijke bevestiging in beleidsbrief.
Fiscaliteit: Via BTW en gebruiksvergoeding effect op prijs treinkaartje	Plan van aanpak gemaakt met oplossingsvarianten.	Focus eerst op gedeeltelijke behoud BTW-status en mogelijke aanpassing VMT-deel gebruiksvergoeding
Wetgeving: datum 1-1-2021 niet gehaald	Wetgevingstraject is kritieke pad voor Plan van aanpak (concept gereed) We werken met een work breakdown structure voor de eerste fase	Risico-inschatting maken op basis van plan van aanpak  Planning tussenstappen aangepast

### Mensen en middelen:

Werkstroom/expertise	Actie
Ondersteuning	Het contract met Accenture is verlengd tot en met mei. We lichten mondeling laatste stand van zaken toe.



## Memo

Aan: Stuurgroep IenW ProRail Van: Gezamenlijk Kernteam ProRail IenW

Datum	30-5-2018	Status	Versie 0.8
Ons kenmerk/ID	-	Contactpersonen:	5.1.2e, 5.1.2e
Bijlage(n)	Work breakdown structure	Doel:	Validatie producten en namen
Onderwerp	Work breakdown structure (wbs)	Gevraagd besluit:	Valideren wbs
		Relatie tot overige werkstromen:	Overkoepelend

### 1. Voorliggende vraag

Om de wetgevingsplanning van de Instellingswet te halen, is op korte termijn input nodig. Hiervoor bevat de wbs de beschrijving van de werkzaamheden.

We vragen jullie:

- Herkennen jullie de op te leveren producten?
- Missen jullie nog betrokkenen aan IenW-zijde?

N.b. voor verspreiding aan het afstemoverleg was de wbs met namen nog niet gereed. Hier is een versie zonder namen verstuurd.

### 2. Gevraagd besluit

Valideren van work breakdown structure.

## 1.0 INTRODUCTIE

Dit document is een verdere uitwerking van de deliverables voor de instellingswet en memorie van toelichting uit fase I van het Programmaplan Samen Anders. Per deliverable wordt de hoofdvraag en op te leveren producten gedefinieerd. Ook wordt het plan van aanpak en afhankelijkheden met andere programma's/ deliverables beschreven.

Een samenvatting van de inhoud van het document is hieronder te vinden:

Thema	Deliverable	Trekker	SG datum
1. Positionering	1.1 Positionering ProRail t.o.v. IenW		4 juli (20 juni)
	1.2 Positionering ProRail t.o.v. de katen		4 juli (20 juni)
	1.3 Positionering ProRail als systeem-integrator		4 juli (20 juni)
	1.4 Positionering ProRail en IenW t.r.t. decentrale overheden		4 juli (20 juni)
	1.5 Positionering ProRail t.r.t. toezichhouders		4 juli (20 juni)
2. Taken en bevoegdheden	2.1 Taken en bevoegdheden ProRail	5.1.2e	Nb
	2.2 Eigendom HSWI	5.1.2e	30 mei (15 mei) / 4 juli (20 juni)
	2.3 Bepalen publiekrechtelijke bevoegdheden CV		4 juli (20 juni)
	3.1 Uitzondering bevoegdheden minister i.v.m. Europees recht	5.1.2e	4 juli (20 juni)
	3.2 Aanvullende besluiten instelling minister: Art. 32 kaderwet	5.1.2e	4 juli (20 juni)
3. Sturing en Verantwoording	3.3 Basis voor P&C-cyclus (final BOV en aanleg)		4 juli (20 juni)
	3.4 Concessie sturing   Evaluatie beheerconcessie		4 juli (20 juni)
	3.5 Concessie sturing   Prestatiesgebieden & SPI's		4 juli (20 juni)
	3.6 Onderzoeken mogelijkheid tot loskoppelen Beheer en Onderhoud van Vervangingen in BOV sturing	5.1.2e	4 juli (20 juni)
	3.7 Onderzoeken mogelijkheid tot ontschotten BOV & MIRT subsidies		4 juli (20 juni)
	3.8 Sturing & bekostiging derdenwerken		4 juli (20 juni)
	3.9 Onderzoeken mogelijkheid tot loskoppelen apparaatskosten en BOV	5.1.2e	4 juli (20 juni)
	3.10 Verantwoording aan eigenaar over bedrijfsvoering	5.1.2e	4 juli (20 juni)
	3.11 Welke regels uit zbo-kader beïnvloeden bedrijfsvoering	5.1.2e	4 juli (20 juni)
	4.1 Bepalen Intern toezichtsorgaan (RvT, RvA, Audit commissie)		30 mei (15 mei) / 4 juli (20 juni)
	4.2 Bepalen horizontale betrokkenheid stakeholders		4 juli (20 juni)
4. Governance	4.3 Interne rol- en taakverdeling Oparatigever en Eigenaar		4 juli (20 juni)
5. Bekostiging	5. Bekostiging	5.1.2e	29 aug (15 aug)
6. Juridische transitie	6.1 Juridische transitie - Overzetten Activa - Passiva	5.1.2e	29 aug (15 aug)
7. Arbeidsvoorwaarden en pensioen	7.1 Rechtspositie medewerkers		4 juli (20 juni)
	7.2 Vastleggen pensioen: gecontinueerde deelname aan SPF pensioenvoorziening		4 juli (20 juni)
8. Fiscale gevolgen	7.3 Bepalen gevolgen wet normering topinkomens		4 juli (20 juni)
	8.1 Fiscale gevolgen en impact gebruiksvergoeding		4 juli (20 juni)

## 1.1 POSITIONERING PRORAIL T.O.V. IENW

### HOOFDVRAAG:

Moet de adviseursrol, kennis en expertise in de wet worden geregeld, en zo ja hoe?

### OP TE LEVEREN PRODUCTEN IN FASE 1 INCL. VASTLEGGING IN WET- EN REGELGEVING:

Wetstekst: Ja (indien hoofdvraag met ja wordt beantwoord)

MvT: Passage voor H4 over rolverdeling, adviseursfunctie en kennis en expertise.

Overige producten: Beslismemo positionering ProRail

### AFHANKELIJKHEDEN BINNEN PROGRAMMA EN MET ANDERE PROGRAMMA'S:

- Aansluiten bij bewoordingen Strategie ProRail
- *Taken- en bevoegdheden ProRail (in de instellingswet) 2.1*

### AANPAK:

- Huidige MvT valideren Hst 4 toelichting t.a.v. rolverdeling ProRail en IenW (denk ook aan IAK) Interactie in de driehoek waarbij OG en Eig. verschillende taken zijn van de minister.
- Validatie of er punten van MvT in de instellingswet dienen te landen: Toelichting 5.1.2e of er een toets-kader is om te bepalen of de toevoeging in de instellingswet dient te landen.

### OVERIGE TOELICHTING (BIJV. SCOPE, RANDVOORWAARDEN, OVERIGE VRAGEN ETC.):

- ProRail als uitvoerder; algemeen schetsen hoe rolverdeling te vereenvoudigen en te verhelderen en detailniveau sturing BOV en Aanleg (Portfolio sturing cf stas-brieven). Vrijwel alles zal verder worden uitgewerkt in de Sturingsvisie. Hier alleen kijken of dit tot aanvullingen/veranderingen leidt tot huidige tekst H4 MvT.
- ProRail meer als adviseur (cf strategie): waarom en hoe kan dit vorm krijgen? En moet dit wettelijk worden verankerd? Zo ja, hoe moet dat artikel dan luiden?
- ProRail als leverancier van kennis en expertise aan IenW (cf RWS): idem

### TEAM:

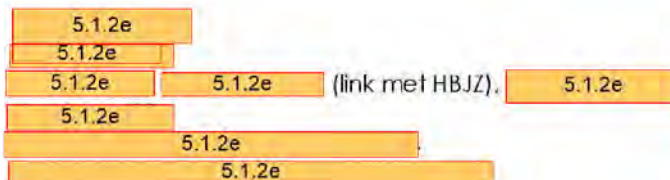
Trekker:

Sponsor IenW

Experts IenW:

Sponsor ProRail

Experts ProRail:



### DEADLINE (1 OPTIE KIEZEN):

SG 4 juli (deadline 20 juni)



## 1.2 POSITIONERING PRORAIL TEN OPZICHTE VAN DE KETEN

### HOOFDVRAAG:

Wat betekent de publiekrechtelijke status voor de verhouding met andere partijen (vervoerders, verladers, aannemers)?

### OP TE LEVEREN PRODUCTEN IN FASE 1 INCL VASTLEGGING IN WET- EN REGELGEVING:

Wetstekst: Nee  
MvT: Ja, MvT tekst over verhouding tot vervoerders  
Overige producten: Nee

### AFHANKELIJKHEDEN BINNEN PROGRAMMA EN MET ANDERE PROGRAMMA'S:

- 1.3 (systeemintegratie)
- 2.3 (openbaar gezag CV)

### AANPAK:

- ProRail brengt in kaart: Welke stakeholders, welke relatie, welke structuren zijn daar nu voor in plaats en kan je die handhaven in het licht van omvorming naar ProRail zbo. (Aanleveren relaties) Komende 2 weken
- ProRail doet een eerste aanzet voor de SOLL obv IST
  - 5.1.2e hiervoor benaderen.
  - Eind mei: 5.1.2e Kent ook regionale concessie verleners.
- Met 5.1.2e afstemmen wat de mogelijkheden zijn indien de SOLL afwijkt van IST
- Begin Juni, validatie met 5.1.2e

### OVERIGE TOELICHTING (BIJV. SCOPE, RANDVOORWAARDEN, OVERIGE VRAGEN ETC.):

#### TEAM:

Trekker: 5.1.2e  
Sponsor IenW: 5.1.2e  
Experts IenW: 5.1.2e (link met HBJZ)  
Sponsor ProRail: 5.1.2e  
Experts ProRail: 5.1.2e

### DEADLINE (1 OPTIE KIEZEN):

SG 4 juli (deadline 20 juni)

### 1.3 POSITIONERING PRORAIL ALS SYSTEEM-INTEGRATOR

#### HOOFDVRAAG:

Definieren van de rol van ProRail bij systeemintegratie en vaststellen of deze formeel vastgelegd dient te worden.

Moeten we systeemintegratie in takenartikel opnemen? Zo nee in welke lagere regelgeving dan wel. Wanneer moet ILT ProRail verplicht betrekken voor toelating materieel?

#### OP TE LEVEREN PRODUCTEN IN FASE 1 INCL VASTLEGGING IN WET- EN REGELGEVING:

Wetstekst:	Ja, voorstel voor artikel
MvT:	Ja, MvT-passage over systeemintegratie
Overige producten	Beslisdocument

#### AFHANKELIJKHEDEN BINNEN PROGRAMMA EN MET ANDERE PROGRAMMA'S:

- 1.1 en 1.2
- Rapport Berenschot Governance Materieel

#### AANPAK:

- Enerzijds is er niet verwachting dat de rol t.a.v. systeem integratie in dit traject tot aan de zomer volledig opgelost zal worden. Er zal alleen in de Wet en MvT een "haakje" worden opgenomen om hier in lagere regelgeving op terug te komen. Anderzijds, indien onderstaande stappen voor een hoog-over benadering, reeds doorlopen kunnen worden kan het haakje waar mogelijk al richtinggevend zijn.
- Scenario's ProRail als systeemintegrator opstellen. En deze scenario's valideren met lenW
- Voor- en nadelen uitwerken (waardevrij opgeschreven)
- Voorkeur ProRail en lenW bepalen voor een scenario
- Met juristen afstemmen of de gemaakte HOOG OVER beleidskeuze afdoende input is voor de omschrijving taakartikel en MvT tekst
- Afstemming met 5.1.2e en mogelijk 5.1.2e (in zijn rol als trekker Mobiliteitsontwikkelingen)
- Voor 20 juni het geheel afronden en de concept taakartikel + MvT tekst voorleggen aan het programmteam/ ExCo / Stuurgroep

#### OVERIGE TOELICHTING (BIJV. SCOPE, RANDVOORWAARDEN, OVERIGE VRAGEN ETC.):

- Rapport Berenschot materieel
- Hoe zou deze rol eruit kunnen zien? Alleen adviesrol of ook bevoegdheden?
- Wat moeten we daarvoor eventueel in de wet regelen?

#### TEAM:

Trekker:  
Sponsor lenW  
Experts lenW:  
Sponsor ProRail

Experts ProRail:

#### DEADLINE (1 OPTIE KIEZEN):

SG 4 juli (deadline 20 juni)

5.1.2e

## 1.4 POSITIONERING PRORAIL EN IENW IN RELATIE TOT DECENTRALE OVERHEDEN

### HOOFDVRAAG:

Is het gewenst om ProRail meer als loket in de regio te positioneren (cf RWS)?

### OP TE LEVEREN PRODUCTEN IN FASE 1 INCL VASTLEGGING IN WET- EN REGELGEVING:

Wetstekst: Nee  
MvT: Korte MvT passage  
Overige producten: Memo met toelichting

### AFHANKELIJKHEDEN BINNEN PROGRAMMA EN MET ANDERE PROGRAMMA'S:

- 4.2 (Horizontaal toezicht)
- 3.8 (derdenwerk)

### AANPAK:

- 5.1.2e en 5.1.2e doen voorstel voor MvT tekst

### OVERIGE TOELICHTING (BIJV. SCOPE, RANDVOORWAARDEN, OVERIGE VRAGEN ETC.):

- Kan ProRail regie worden gegeven bij afspraken over infragevolgen van regionale concessies?
- Hoe kunnen we regionale activiteiten IenW en ProRail beter afstemmen (voorkomen uitspelen; voorkomen dubbelingen)?
- Wens uit regio: meer transparantie aan DO-opdrachtgevers (derdenwerk/tarieven).
- Raakvlak met eventuele gebruikersraad

### TEAM:

Trekker:  
Sponsor IenW  
Experts IenW:  
Sponsor ProRail  
Experts ProRail:

5.1.2e

### DEADLINE (1 OPTIE KIEZEN):

SG 4 juli (deadline 20 juni)



## 1.5 POSITIONERING PRORAIL IN RELATIE TOT TOEZICHTHOUDERS

### HOOFDVRAAG:

Wat betekent de omvorming voor het toezicht door ILT en ACM?

### OP TE LEVEREN PRODUCTEN IN FASE 1 INCL VASTLEGGING IN WET- EN REGELGEVING:

Wetstekst: Nee (check of dit zo is)  
MvT: Korte MvT passage  
Overige producten: Memo met toelichting

### AFHANKELIJKHEDEN BINNEN PROGRAMMA EN MET ANDERE PROGRAMMA'S:

- Modernisering Spoorwegwet

### AANPAK:

- Memo opstellen over gevolgen
- Betrek ILT en ACM

### OVERIGE TOELICHTING (BIJV. SCOPE, RANDVOORWAARDEN, OVERIGE VRAGEN ETC.):

- Bezien of ACM wens voor extra bevoegdheden moet worden gehonoreerd.
- Bezien hoe handhavinginstrumentarium richting ProRail is en of hier iets moet worden aangepast.
- Check met de geleerde lessen van landelijke luchtverkeersleiding rekenkamerrapport 2004 omtrent informatieuitwisseling tussen toezichthouders (onderling) en zbo's

### TEAM:

Trekker:

Sponsor IenW

Experts IenW:

Sponsor ProRail

Experts ProRail:

5.1.2e

### DEADLINE (1 OPTIE KIEZEN):

SG 4 juli (deadline 20 juni)

## 2.1 TAKEN EN BEVOEGDHEDEN PRORAIL

### HOOFDVRAAG:

Welke taken van ProRail moeten wettelijke grondslag krijgen en wat is de vertaling van kerntaken naar benodigde bevoegdheden?

### OP TE LEVEREN PRODUCTEN IN FASE 1 INCL VASTLEGGING IN WET- EN REGELGEVING:

Wetstekst: ntb

MvT: ntb

Overige producten

### AFHANKELIJKHEDEN BINNEN PROGRAMMA EN MET ANDERE PROGRAMMA'S:

- ...

### AANPAK:

- ntb

### OVERIGE TOELICHTING (BIJV. SCOPE, RANDVOORWAARDEN, OVERIGE VRAGEN ETC.):

- ntb

### TEAM:

Trekker:

5.1.2e

Sponsor IenW

ntb

Experts IenW:

ntb

Sponsor ProRail

ntb

Experts ProRail:

ntb

### DEADLINE (1 OPTIE KIEZEN):

ntb

## 2.2 EIGENDOM HSWI

### HOOFDVRAAG:

- Hoe wordt het eigendom van de HSWI belegd?

### OP TE LEVEREN PRODUCTEN IN FASE 1 INCL VASTLEGGING IN WET- EN REGELGEVING:

- Wetstekst: Ja, artikel in wet
- MvT: Passage in algemene toelichting
- Overige producten Memo

### AFHANKELIJKHEDEN BINNEN PROGRAMMA EN MET ANDERE PROGRAMMA'S:

- De uitkomst is van belang voor de uitwerking van de fiscale problematiek.

### AANPAK:

- Inventarisatie van wetgeving, lagere regelgeving en beleidskaders

### OVERIGE TOELICHTING (BIJV. SCOPE, RANDVOORWAARDEN, OVERIGE VRAGEN ETC.):

- Memo is vrijwel gereed

### TEAM:

Trekker:

5.1.2e

Sponsor IenW

Experts IenW

Sponsor ProRail

Experts ProRail:

5.1.2e

### DEADLINE (1 OPTIE KIEZEN):

SG 30 mei (deadline 16 mei) *(mondeling)*

SG 4 juli (deadline 20 juni) *(inhoudelijk)*



## 2.3 BEPALEN PUBLIEKRECHTELIJKE BEVOEGDHEDEN CV

### HOOFDVRAAG:

Handhaven privaatrechtelijk model (consensus) of knopen doorhakken met openbaar gezag?

### FASE 1 INCL VASTLEGGING IN WET- EN REGELGEVING:

- Wettekst: Ja
- MvT: Ja
- Overige producten: Beslisdocument

### AFHANKELIJKHEDEN BINNEN PROGRAMMA EN MET ANDERE PROGRAMMA'S:

- Evaluatie besluit Capaciteitsverdeling
- Modernisering Spoorwegwet

### AANPAK:

- Aansluiten bij Rapport Evaluatie (AEF): 1 juni finaal gereed + Experts ProRail en IenW consulteren
- Memo opstellen door 5.1.2e incl. Scenario's toevoegen, voor- en nadelen in kaart brengen (Wel of niet publieke bevoegdheid)
- Memo valideren bij Experts
- Met 5.1.2e valideren detailniveau wettekst en MvT tekst

### OVERIGE TOELICHTING (BIJV. SCOPE, RANDVOORWAARDEN, OVERIGE VRAGEN ETC.):

- Check: voor eventueel aangepast besluit capaciteitsverdeling met openbaargezag nog klopt.
- Toets: nog zaken regelen in wet rond rechtsbescherming?

### TEAM:

Trekker:

Sponsor IenW

Experts IenW:

Sponsor ProRail

Experts ProRail:

5.1.2e

### DEADLINE (1 OPTIE KIEZEN):

SG 4 juli (deadline 20 juni)

### 3.1 UITZONDERING BEVOEGDHEDEN MINISTER I.V.M. EUROPEES RECHT

#### HOOFDVRAAG:

- Welke mogelijkheden uit de Kaderwet zbo moeten niet van toepassing worden verklaard in verband met de onafhankelijkheid die uit de EU-wetgeving volgt?

#### OP TE LEVEREN PRODUCTEN IN FASE 1 INCL VASTLEGGING IN WET- EN REGELGEVING:

- Wetstekst: Ja
- MvT: Ja
- Overige producten: Memo met toelichting → wat is dit anders dan de beslismemo? Uiteindelijk moet over alles toch ergens worden besloten?

#### AFHANKELIJKHEDEN BINNEN PROGRAMMA EN MET ANDERE PROGRAMMA'S:

- 1.1
- 1.2
- 1.4
- 1.5 (positionering ProRail)
- 2.3 (bevoegdheden CV)

#### AANPAK:

- Kaderwet en 4e spoorwegpakket analyseren t.a.v. onafhankelijkheid
- Input nodig t.a.v. positionering
- Afstemmen met 3.1

#### OVERIGE TOELICHTING (BIJV. SCOPE, RANDVOORWAARDEN, OVERIGE VRAGEN ETC.):

- ...

#### TEAM:

Trekker:

Sponsor IenW

Experts IenW:

Sponsor ProRail

Experts ProRail:

5.1.2e

#### DEADLINE (1 OPTIE KIEZEN):

SG 4 juli (deadline 20 juni)

## 3.2 AANVULLENDE BESLUITEN INSTEMMING MINISTER: ART. 32 KADERWET

### HOOFDVRAAG:

- Welke bevoegdheden hebben de verschillende organen t.a.v. investeringsbeslissingen? Bepaling van drempelbedragen (voor ministeriele regeling).
- Hoe gaan we in dit verband om met vervreemden en bezwaren van onroerende zaken van ProRail? En welke drempel hanteren we daar (voor ministeriele regeling)?
- Is nadere invulling artikel 32 nodig?

### OP TE LEVEREN PRODUCTEN IN FASE 1 INCL VASTLEGGING IN WET- EN REGELGEVING:

Wetstekst: Nee

MvT: Ja

Overige producten: Memo met toelichting → verschil met beslismemo?

### AFHANKELIJKHEDEN BINNEN PROGRAMMA EN MET ANDERE PROGRAMMA'S:

- 4.1 (RvT/RvA)
- 2.2 (eigendom HSWI)

### AANPAK:

- Per onderdeel artikel 32 Kaderwet, huidige situatie analyseren, mogelijke toekomstige situaties en voorstel maken.

### OVERIGE TOELICHTING (BIJV. SCOPE, RANDVOORWAARDEN, OVERIGE VRAGEN ETC.):

- ...

### TEAM:

Trekker:

Sponsor IenW

Experts IenW:

Sponsor ProRail

Experts ProRail:

5.1.2e

### DEADLINE (1 OPTIE KIEZEN):

SG 4 juli (deadline 20 juni)



### 3.3 BASIS VOOR P&C-CYCLUS (INCL BOV EN AANLEG)

#### HOOFDVRAAG:

- Hoe gaan we zbo ProRail – binnen de kaders die voor zbo's gelden – aansturen?

#### OP TE LEVEREN PRODUCTEN IN FASE 1 INCL VASTLEGGING IN WET- EN REGELGEVING:

Wetstekst: Ja (inclusief eventuele aanvullende documenten)  
MvT: - MvT passage over aansturing ProRail op hoofdlijnen cf. P&C-cyclus.  
- MvT passage met hoofdlijnen lagere regels over verantwoording: Vorm en inhoud jaarverslag en jaarrekening.

Overige producten Nee (bij Sturingsvisie wordt dit en detail uitgewerkt)

#### AFHANKELIJKHEDEN BINNEN PROGRAMMA EN MET ANDERE PROGRAMMA'S:

- Beheerplan
- 3.4 & 3.5 (Evaluatie Concessie)
- 3.10 (Met oog op vorm en inhoud begroting en jaarverslag)
- 5 (Bekostiging)

#### AANPAK:

1. Sessie waarin wordt besproken:
  - o de P&C-cyclus van ProRail op dit moment
  - o de P&C-cyclus van andere onder lenW ressorterende tariefgefinancierde zbo's
  - o de P&C-cyclus van andere begrotingsgefinancierde zbo's
  - o de P&C-cyclus van RWS
2. Formuleren P&C-cyclus zbo ProRail o.b.v. kaders en best practices uit sessie (stap 1);
3. Formuleren eventuele aanvullende documenten als kwalitatief plan door ProRail (bv Beheerplan), etc.
4. Formuleren wettekst voor aanvullende documenten
5. Formuleren passage(s) t.b.v. MvT over P&C-cyclus incl evt aanvullende documenten.

#### OVERIGE TOELICHTING (BIJV. SCOPE, RANDVOORWAARDEN, OVERIGE VRAGEN ETC.):

- Aanvullende bevoegdheden minister t.o.v. kaderwet ZBO.
- Is het nodig om in aanvulling op de begroting cf Kaderwet een beheerplan te verankeren?
- Of is een het haakje om eisen te stellen aan de begroting genoeg?
- Hoe is dit bij RWS geregeld?
- Beschrijven cyclus van startbrief tot jaarverslag inclusief: timing producten, inhoud producten (grote lijnen).
- Aangeven dat we van drie aparte cycli (Subsidie, concessie, aandeelhouder) naar een geïntegreerde cyclus gaan.
- Aangeven hoe we de concessiesturing via beleidsprioriteitenbrief, KPI's en beheerplan in de zbo p&c cyclus vlechten. Aangeven hoe sturing aanleg plaats vindt (MIRT) en hoe die zich straks verhoudt tot de begrotingscyclus.
- Aangeven hoe we startbrief (zowel beleidsprioriteitenbrief als financiële kaders) zich verhoudt tot financieel meerjarenbeleidsplan (van korte termijn naar lange termijn).

#### TEAM:

Trekker:  
Sponsor lenW  
Experts lenW:

Sponsor ProRail  
Experts ProRail:

5.1.2e

#### DEADLINE (1 OPTIE KIEZEN):

SG 4 juli (deadline 20 juni)

### 3.4 CONCESSIE STURING | EVALUATIE BEHEERCONCESSIE

#### HOOFDVRAAG:

Concessie doorlopen om te kijken of er nog artikelen zijn die we nog niet in de zbo opzet hebben verwerkt, maar die we toch willen overzetten

#### OP TE LEVEREN PRODUCTEN IN FASE 1 INCL VASTLEGGING IN WET- EN REGELGEVING:

Wetstekst:	Eventuele aanvullingen op wettekst
MvT:	korte tekst MvT
Overige producten	Memo met toelichting op gemaakte keuzes/eventuele beslissingen (in geval van opties t.a.v. wettekst)

#### AFHANKELIJKHEDEN BINNEN PROGRAMMA EN MET ANDERE PROGRAMMA'S:

- 3.3
- 3.5 (Prestatiesturing)

#### AANPAK:

1. Delen meest recente versie wettekst + concessie met experts lenW en ProRail met huiswerk: lees de wettekst en de MvT + concessie.
2. Een of twee sessies met lenW en ProRail experts om de concessie door te lopen en te constateren of een concessieartikel al een plek heeft gekregen in de wettekst of dat er nog punten zijn die een plek zouden moeten krijgen in de wet/lagere regelgeving.
3. Schrijven voorstel wettekst voor geadresseerde punten (eventueel in verschillende opties).
4. Bespreken wettekst met experts lenW en ProRail en verwerken eventuele opmerkingen.
5. In geval van verschillende opties voor wettekst(en) een beslissing maken voor DO/Exco en Stuurgroep.

#### OVERIGE TOELICHTING (BIJV. SCOPE, RANDVOORWAARDEN, OVERIGE VRAGEN ETC.):

- ...

#### TEAM

- Trekker:
- Sponsor lenW
- Experts lenW:
- Sponsor ProRail
- Experts ProRail:

5.1.2e

#### DEADLINE (1 OPTIE KIEZEN):

SG 4 juli (deadline 20 juni)

### 3.5 CONCESSIE STURING | PRESTATIEGEBIEDEN & KPI'S

#### HOOFDVRAAG:

Hoe hangen we huidige prestatiesturing op in de wet?

#### OP TE LEVEREN PRODUCTEN IN FASE 1 INCL VASTLEGGING IN WET- EN REGELGEVING:

Wetstekst:	Haakje prestatiegebieden en KPI's in wet
MvT:	Passage wat als prestaties niet gehaald worden (vooruitlopend op sturingsvisie, beschrijven escalatieladder)
Overige producten	Besluitvormingsmemo

#### AFHANKELIJKHEDEN BINNEN PROGRAMMA EN MET ANDERE PROGRAMMA'S:

- 3.3
- 3.4

#### AANPAK:

- Afstemming project-team midterm review
- Afstemming met 5.1.2e i.r.t. 3.4 en 3.5
- Richtinggevende uitspraak van het kernteam om detailniveau en richting van Projectteam midterm-review
- Met 5.1.2e vaststellen in hoeverre de wettekst de inhoud van de prestatiegebieden behandelt en / of juist het proces.

#### OVERIGE TOELICHTING (BIJV. SCOPE, RANDVOORWAARDEN, OVERIGE VRAGEN ETC.):

- Grotendeels buiten scope -> Midterm review
- Vraag of KPI systematiek 1-op-1 dient te worden overgenomen in de nieuwe sturing (tentatief antwoord: ja).
- Op welk niveau beleggen we bestaande prestatiegebieden en KPI's?
- Wel of niet sturen op (verbeter) programma's (bijv. Winterweer; Derde spoor)?
- Raakvlak concessie met NS

#### TEAM:

Trekker:	5.1.2e	
Sponsor IenW	5.1.2e	
Experts IenW:	5.1.2e	5.1.2e
Sponsor ProRail	5.1.2e	
Experts ProRail:		5.1.2e

#### DEADLINE (1 OPTIE KIEZEN):

SG 4 juli (deadline 20 juni)



### 3.6 ONDERZOEKEN MOGELIJKHEID TOT LOSKOPPELEN BEHEER EN ONDERHOUD VAN VERVANGINGEN IN BOV STURING

#### HOOFDVRAAG:

In hoeverre wil lenW inzicht en invloed op de vervangingsinvesteringen?  
Is het wenselijk om of RWS toe te gaan naar een VenR reeks?

#### OP TE LEVEREN PRODUCTEN IN FASE 1 INCL VASTLEGGING IN WET- EN REGELGEVING:

Wetstekst: ...  
MvT: Korte passage MvT  
Overige producten: Beslismemo

#### AFHANKELIJKHEDEN BINNEN PROGRAMMA EN MET ANDERE PROGRAMMA'S:

- 3.3 (P&C)
- 3.9 APK en BOV loskoppelen
- 5. Bekostiging (5.1, 5.2 en 5.5)

#### AANPAK:

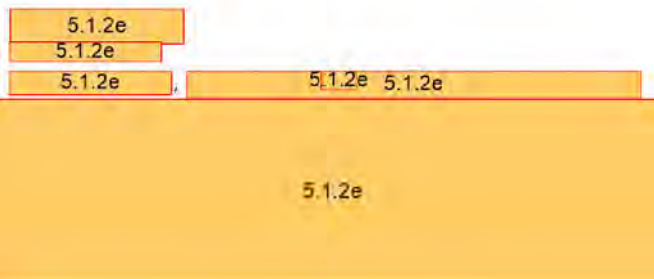
- 5.1.2e heett een begin gemaakt met een notitie.
- Interview 5.1.2e
- ProRail mening vormen

#### OVERIGE TOELICHTING (BIJV. SCOPE, RANDVOORWAARDEN, OVERIGE VRAGEN ETC.):

- ...

#### TEAM:

Trekker:  
Sponsor lenW  
Experts lenW:



Sponsor ProRail  
Experts ProRail:

#### DEADLINE (1 OPTIE KIEZEN):

SG 4 juli (deadline 20 juni)

### 3.7 ONDERZOEKEN MOGELIJKHEID TOT ONTSCHOTTEN BOV & MIRT SUBSIDIES

#### HOOFDVRAAG:

- Kan ontschotting (onder voorwaarden) bijdragen aan optimalisering van beslissingen rond aanleg en BOV?
- Kan ontschotting bijdragen aan life cycle management?

#### OP TE LEVEREN PRODUCTEN IN FASE 1 INCL VASTLEGGING IN WET- EN REGELGEVING:

Wetstekst:                      - Wat kan en dient in de Instellingswet beslist worden? En wat valt in de wet omtrent Rijksbegroting?

MvT:                              Korte passage voor MvT

Overige producten            ...

#### AFHANKELIJKHEDEN BINNEN PROGRAMMA EN MET ANDERE PROGRAMMA'S:

- 3.3 (P&C-cyclus)
- 5 (Financiën)

#### AANPAK:

- Scope bepaling: Is dit een issue voor de wet, voor een andere wet of voor lagere regelgeving
- Probleemverkenning
  - Scenario analyse
  - Voors- en tegens uitzetten over de as operationeel/ financieel/ juridisch
- Advies met aantal richtingen die verder onderzocht moeten worden (dit als basis voor passage in MvT nemen)

#### OVERIGE TOELICHTING (BIJV. SCOPE, RANDVOORWAARDEN, OVERIGE VRAGEN ETC.):

##### TEAM:

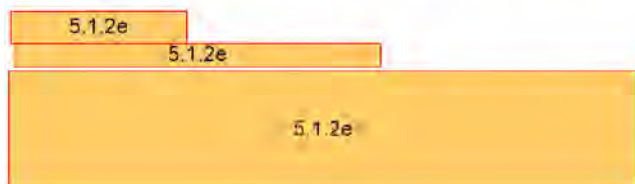
Trekker:

Sponsor IenW

Experts IenW:

Sponsor ProRail

Experts ProRail:



#### DEADLINE (1 OPTIE KIEZEN):

SG 4 juli (deadline 20 juni)

Haalbaarheid planning twijfelachtig: opschuiven naar 29 augustus is mogelijk (niet kritiek)

### 3.8 STURING & BEKOSTIGING DERDENWERKEN

#### HOOFDVRAAG:

- Hoe willen we het derdenwerk organiseren?

#### OP TE LEVEREN PRODUCTEN IN FASE 1 INCL VASTLEGGING IN WET- EN REGELGEVING:

Wetstekst: Check of huidige artikel nog past en eventueel aanpassen  
MvT: Korte passage voor MvT  
Overige producten: Eventuele beslissing (in geval van opties t.a.v. wettekst)

#### AFHANKELIJKHEDEN BINNEN PROGRAMMA EN MET ANDERE PROGRAMMA'S:

- 4.2 (Horizontaal toezicht)
- 5 werkgroep bekostiging (is input voor dit product t.a.v. Eigen vermogen en Egalisatiereserve)

#### AANPAK:

1. Uitzoeken hoe de totale bekostiging van ProRail nu.
2. Uitzoeken hoe (bekostiging) derdenwerken (incl bijbestellingen) precies gaan bij RWS. Wat zijn voor- en nadelen volgens Directie Wegen en RWS?
3. Werksessie: analyseren hoe voor- en nadelen bij wegen opgaan voor ProRail.
4. Voor- en nadelen huidige bekostiging PR
5. Formuleren gewenste (opties) wijze voor bekostiging derdenwerken zbo ProRail als wettekst en MvT. (Input werkstroom 5)

#### OVERIGE TOELICHTING (BIJV. SCOPE, RANDVOORWAARDEN, OVERIGE VRAGEN ETC.):

- Kijk ook naar huidige passages in concessie
- Opdrachtgeverschap: via Ministerie (a la RWS) of ProRail (huidig, rekening en risico derden)?
- Mate waarin ProRail zelf risico's draagt en kan dragen; Onderscheid tussen HSWI en overig?
- Transparantie naar externe opdrachtgever: hoe kan dit beter?
- Hoe gaan we om met financiële risico's?
- Hoe werkt de bekostiging / kunnen tarieven worden berekend (Rol van IPO en VNG bij de totstandkoming van eventuele tarieven)
- Hoe om te gaan met bijbestellingen buiten de HSWI (e.g. stationsplein) wet markt en overheid
- Apart administreren (zowel uitgaven en inkomsten)

#### TEAM:

Trekker:  
Sponsor IenW  
Experts IenW:

Sponsor ProRail  
Experts ProRail:

5.1.2e

#### DEADLINE (1 OPTIE KIEZEN):

SG 4 juli (deadline 20 juni)



### 3.9 ONDERZOEKEN MOGELIJKHEID TOT LOSKOPPELEN APPARAATSKOSTEN EN BOV

#### HOOFDVRAAG:

- Momenteel zijn de apparaatskosten onderdeel van de BOV-reeks. Er wordt vanuit de opdrachtgever niet op gestuurd. Bij zbo's wordt doorgaans onderscheid gemaakt tussen beleidsgeld in apparaatsgeld. Ook bij agentschap RWS gebeurt dit.
- Gaan we ook bij zbo ProRail de splitsing aanbrengen?

#### OP TE LEVEREN PRODUCTEN IN FASE 1 INCL VASTLEGGING IN WET- EN REGELGEVING:

Wetstekst: Nee  
MvT: Korte passage MvT  
Overige producten: ...

#### AFHANKELIJKHEDEN BINNEN PROGRAMMA EN MET ANDERE PROGRAMMA'S:

- 3.6 (beheer en onderhoud loskoppelen van vervangingen in BOV-sturing)
- 3.10 (verantwoording over bedrijfsvoering)

#### AANPAK:

- Inventariseren welke redenen er zijn om hierop te willen sturen.
- Vergelijken met situatie RWS en vergelijkbare zbo's (bv UWV)
- 5.1.2e maakt eerste aanzet voor een notitie

#### OVERIGE TOELICHTING (BIJV. SCOPE, RANDVOORWAARDEN, OVERIGE VRAGEN ETC.):

- Waarom sturen (capaciteitsmanagement cf. RWS?)
- BOA?
- Apparaatskosten is nu al apart zichtbaar in begroting IF 2018, bijlage 5
- Bij UWV en SVB is de APK een apart beleidsartikel op begroting SZW
- Welke mate van sturing past bij rol eigenaar?
- Welke mate van verantwoording past bij rol opdrachtnemer?
- AK systematiek inclusief recente evaluatie meenemen in analyse

#### TEAM:

Trekker:  
Sponsor IenW  
Experts IenW:

Sponsor ProRail  
Experts ProRail:

5.1.2e

#### DEADLINE (1 OPTIE KIEZEN):

SG 4 juli (deadline 20 juni)

### 3.10 VERANTWOORDING AAN EIGENAAR OVER BEDRIJFSVOERING

#### HOOFDVRAAG:

Op welke punten wil IenW als eigenaar verantwoording door ProRail over de bedrijfsvoering?

#### OP TE LEVEREN PRODUCTEN IN FASE 1 INCL VASTLEGGING IN WET- EN REGELGEVING:

- Wetstekst: Nee
- MvT: Korte passage MvT
- Overige producten (In Sturingsvisie nader uitwerken)

#### AFHANKELIJKHEDEN BINNEN PROGRAMMA EN MET ANDERE PROGRAMMA'S:

- 3.3 (P&C Cyclus)
- 3.9 (apparaatkosten loskoppelen)
- 3.11 (welke regels zbo-kader beïnvloeden bedrijfsvoering?)
- 4.3

#### AANPAK:

- Relevante wet- en regelgeving bezien op eisen aan verantwoording (o.a. Kaderwet zbo's)
- Circulaire governance zbo's van BZK als basis gebruiken
- Vergelijken met andere publiekrechtelijke zbo's zoals UWV en met RWS

#### OVERIGE TOELICHTING (BIJV. SCOPE, RANDVOORWAARDEN, OVERIGE VRAGEN ETC.):

- Bijv. Risicomanagement, capaciteitsmanagement, efficiency (art 5), kwaliteitsmanagement
- Wat nog regelen in lagere regels voor toepassing normenkader financieel beheer?

#### TEAM:

Trekker:  
Sponsor IenW  
Experts IenW:  
Sponsor ProRail  
Experts ProRail:

5.1.2e

#### DEADLINE (1 OPTIE KIEZEN):

SG 4 juli (deadline 20 juni)

### 3.11 WELKE REGELS UIT ZBO-KADER BEÏNVLOEDEN BEDRIJFSVOERING?

#### HOOFDVRAAG:

- Welke wettelijke of beleidsmatige kaders zijn relevant voor ProRail en hoe is dit van invloed op de bedrijfsvoering?

#### OP TE LEVEREN PRODUCTEN IN FASE 1 INCL VASTLEGGING IN WET- EN REGELGEVING:

Wetstekst: Nee (check)

MvT: Korte passage voor MvT waarin wordt opgesomd welke kaders van belang zijn

Overige producten: Impactanalyse (t.b.v. fase 2 Programmaplan)

#### AFHANKELIJKHEDEN BINNEN PROGRAMMA EN MET ANDERE PROGRAMMA'S:

- Input voor 3.10

#### AANPAK:

- Inventarisatie van wetgeving, lagere regelgeving en beleidskaders
- Vervolgens impactanalyse

#### OVERIGE TOELICHTING (BIJV. SCOPE, RANDVOORWAARDEN, OVERIGE VRAGEN ETC.):

- Bijv: IT Compliance (BIT), WOB, WNRA
- Privacywetgeving (AVG)
- Informatiebeveiliging (BIR)

#### TEAM:

Trekker:

Sponsor IenW

Experts IenW:

Sponsor ProRail

Experts ProRail:

5.1.2e

#### DEADLINE (1 OPTIE KIEZEN):

SG 4 juli (deadline 20 juni)



## 4.1 BEPALEN INTERN TOEZICHTSORGAAN (RVT, RVA, AUDIT COMMITTEE)

### HOOFDVRAAG:

Bepalen intern toezichtsgaan (RvT, RvA, Audit committee)

### OP TE LEVEREN PRODUCTEN IN FASE 1 INCL VASTLEGGING IN WET- EN REGELGEVING:

Wetstekst: Ja  
MvT: Ja  
Overige producten: Beslisnotitie

### AFHANKELIJKHEDEN BINNEN PROGRAMMA EN MET ANDERE PROGRAMMA'S:

- ...

### AANPAK:

- Validatie met RvB van 22 mei
- Er wordt voortgeborduurd op een conceptnotitie en deze wordt aangevuld met ervaringen van andere ZBO's en beschikbare analyses en rapporteren over het functioneren van rapporteren
- Deze 80% versie dient als ExCo kennisvergaring onderwerp op 29 mei
- Voorafgaand aan SG besluit wordt overleg gevoerd met BZK
- Medio juni afstemming met BZK: Tussen 4 en 15 juni. 5.1.2e kan dit opzetten.

### OVERIGE TOELICHTING (BIJV. SCOPE, RANDVOORWAARDEN, OVERIGE VRAGEN ETC.):

- ...

### TEAM:

Trekker:  
Sponsor IenW  
Experts IenW:  
Sponsor ProRail  
Experts ProRail:

5.1.2e

### DEADLINE (1 OPTIE KIEZEN):

SG 30 mei (deadline 16 mei) (informerend/ opinievormend)  
SG 4 juli (deadline 20 juni) (besluitvorming)

## 4.2 BEPALEN HORIZONTALE BETROKKENHEID STAKEHOLDERS

### HOOFDVRAAG:

Toegezegd is dat stakeholders nauwer bij ProRail worden betrokken. Bezien wordt of een gebruikersraad helpt. Zie ook verzoek motie Jetten.

### OP TE LEVEREN PRODUCTEN IN FASE 1 INCL VASTLEGGING IN WET- EN REGELGEVING:

Wetstekst: Ja  
MvT: Ja  
Overige producten: Beslissing

### AFHANKELIJKHEDEN BINNEN PROGRAMMA EN MET ANDERE PROGRAMMA'S:

- 1.2 (Keten)
- 1.4 (Decentrale Overheden)
- 3.4 Derdenwerk

### AANPAK:

Werkgroep zal opties voor inrichting van horizontaal toezicht voorleggen aan de stuurgroep. Hiertoe worden de volgende vragen beantwoord:

1. Wat is horizontaal toezicht (waarom, vormen, voor- en nadelen)
2. Hoe is horizontaal toezicht ProRail nu ingericht (reizigers, vervoerders, goederen, regionale/lokale overheden, ...)
3. Wat zijn richtlijnen voor horizontaal toezicht voor ZBO's (algemeen en binnen IenW)
4. Welke opties mogelijk voor ZBO ProRail (voor- en nadelen)

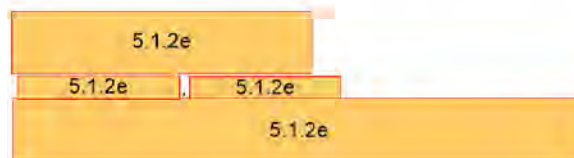
Afstemmomente(n) en deadlines (IenW, ExCo ProRail, SG) nog nader te bepalen.

### OVERIGE TOELICHTING (BIJV. SCOPE, RANDVOORWAARDEN, OVERIGE VRAGEN ETC.):

- ...

### TEAM:

Trekker:  
Sponsor IenW  
Experts IenW:  
Sponsor ProRail  
Experts ProRail:



### DEADLINE (1 OPTIE KIEZEN):

SG 4 juli (deadline 20 juni)

## 4.3 INTERNE ROL- EN TAAKVERDELING OPDRACHTGEVER EN EIGENAAR

### HOOFDVRAAG:

Het Governancemodel zbo schrijft de rolverdeling tussen eigenaar en opdrachtgever voor. Dit moet vertaald worden naar ProRail

### OP TE LEVEREN PRODUCTEN IN FASE 1 INCL VASTLEGGING IN WET- EN REGELGEVING:

Wetstekst: ...  
MvT: Korte algemene passage in MvT  
Overige producten: ...

### AFHANKELIJKHEDEN BINNEN PROGRAMMA EN MET ANDERE PROGRAMMA'S:

- ...

### AANPAK:

- Inventariseren hoe dat bij RWS en andere zbo's is ingericht
- Welke lessen zijn daaruit te trekken c.q. welke elementen daarvan overnemen?

### OVERIGE TOELICHTING (BIJV. SCOPE, RANDVOORWAARDEN, OVERIGE VRAGEN ETC.):

- Uitwerking komt mede tot uitdrukking in P&C-cyclus
- OG gaat over prestatieafspraken (wettelijke) taken ProRail; Eigenaar gaat over prestatieafspraken bedrijfsvoering
- Interne rolverdeling mede afhankelijk van gewenste sturing en verantwoording

### TEAM:

Trekker:  
Sponsor IenW  
Experts IenW:

Sponsor ProRail  
Experts ProRail:

5.1.2e

### DEADLINE (1 OPTIE KIEZEN):

SG 4 juli (deadline 20 juni)



## 5 BEKOSTIGING

### HOOFDVRAAG:

Vaststellen noodzakelijk en detailniveau van onderstaande bekostigingsonderwerpen (5.1-5.6) in de intellingswet en/of MvT.

- 5.1 Begroting: Inhoud, vorm en proces
- 5.2 Bekostiging aanleg, BoV en niet lenW subsidies
- 5.3 Egalisatiereserve
- 5.4 Vereenvoudigen accountantsverklaring (ntb)
- 5.5 Inrichting jaarrekening
- 5.6 Verantwoording keuze financieel beheer reglement

### OP TE LEVEREN PRODUCTEN IN FASE 1 INCL VASTLEGGING IN WET- EN REGELGEVING:

Wetstekst: Inventarisatie of er iets in wet moet, zo ja voorstel artikel

MvT: korte tekst MvT

Overige producten ...

### AFHANKELIJKHEDEN BINNEN PROGRAMMA EN MET ANDERE PROGRAMMA'S:

- 3.6 t/m 3.9

### AANPAK:

- Kick-off sessie met het team om de vragen bij de atzonderlijke onderdelen te formuleren en de taken te verdelen
- Bespreken van de (tussen)resultaten in 1- of 2-wekelijks overleg
- Er is al een heleboel geregeld in de huidige structuur; hiermee vergelijken en aangeven wat anders c.q. nieuw is
- Vergelijken met wat in wet is opgenomen t.a.v. andere publiekrechtelijke zbo's (bv. UWV)
- Informele afstemming met FIN, ADR en AR

### OVERIGE TOELICHTING (BIJV. SCOPE, RANDVOORWAARDEN, OVERIGE VRAGEN ETC.):

- Vereisten kaderwet zbo's als uitgangspunt (minimumpositie) nemen
- Voor proces aansluiting zoeken bij 3.4 (PenC cyclus)
- Bij "Begroting" naast begroting ProRail ook aangeven hoe begroting lenW c.q. IF er uit komt te zien
- Bij "Begroting" en "Bekostiging" rekening houden met resultaten 3.7 – 3.8 – 3.9 en 3.10

### TEAM:

Trekker:

Sponsor lenW

Experts lenW:

Sponsor ProRail

Experts ProRail:

5.1.2e

### DEADLINE (1 OPTIE KIEZEN):

SG 29 aug (deadline 15 aug)

## 6.1 JURIDISCHE TRANSITIE – OVERZETTEN ACTIVA - PASSIVA

### HOOFDVRAAG:

Bepalen benodigde wettekst en MvT tekst ten behoeve van het overzetten van activa – passiva.

### OP TE LEVEREN PRODUCTEN IN FASE 1 INCL VASTLEGGING IN WET- EN REGELGEVING:

Wetstekst: Wetsartikel t.a.v. overzetten activa en passiva op algemene titel.  
Volgordelijkheid opheffing ProRail BV en RIT t.b.v. fiscaliteit  
MvT: korte tekst MvT

### AFHANKELIJKHEDEN BINNEN PROGRAMMA EN MET ANDERE PROGRAMMA'S:

- 2.2 (Eigendom HSWI)
- Fiscale werkdroom voor zover daaruit voorkeuren lav volgorde opheffing RIT voortvloeit

### AANPAK: (oplevering na fase 1)

- Besluitvorming over of Due Diligence onderzoek nodig is van activa en passiva om eventuele risico's en mitigerende maatregelen in kaart te brengen

### OVERIGE TOELICHTING (BIJV. SCOPE, RANDVOORWAARDEN, OVERIGE VRAGEN ETC.):

- Overige producten (oplevering na fase 1 en dus niet in scope tot aan de zomer 2018)
  - Impact assessment change of control bepaling overeenkomsten
  - Notitie t.a.v. aanvullende acties impact assessment change of control bepalingen
  - Aanvullende acties t.a.v. overgang overeenkomsten uitgevoerd (alle activa en passiva overgedragen)
- 

### TEAM:

Trekker:  
Sponsor IenW  
Experts IenW:  
Sponsor ProRail  
Experts ProRail:

5.1.2e

### DEADLINE (1 OPTIE KIEZEN):

SG 29 aug (deadline 15 aug)

## 7.1 RECHTSPOSITIE MEDEWERKERS: GECONTINUEERDE DEELNAME CAO, SOCIALE EENHEID NS EN SPF PENSIOENSVORZIENING

### HOOFDVRAAG:

Bepalen benodigde wettekst en MvT tekst ten behoeve van Rechtspositie medewerkers.

### OP TE LEVEREN PRODUCTEN IN FASE 1 INCL VASTLEGGING IN WET- EN REGELGEVING:

Wetstekst: Wetsartikel t.a.v. Rechtspositie medewerkers

MvT: korte tekst MvT

Overige producten

### AFHANKELIJKHEDEN BINNEN PROGRAMMA EN MET ANDERE PROGRAMMA'S:

- ...

### AANPAK:

- Niet van toepassing verklaring van artikel 15 van de Kaderwet. Daarmee wordt geborgd dat de medewerkers van ProRail hun huidige arbeidsovereenkomst en cao kunnen behouden
- Afstemming met sociale partners dat na omvorming de cao van ProRail binnen de Sociale Eenheid NS kan worden gecontinueerd
- Informeren van de OR/medezeggenschappen en vakbonden wat de overgang naar zbo betekent binnen de context van het politieke primaat van de besluitvorming
- Impactanalyse voor gevolgen aanstelling en ontslag voor bestuursleden van een zbo. Zij hebben in principe een publiekrechtelijke rechtspositie onder de Ambtenarenwet 2017. De Ambtenarenwet 2017 heeft daarmee tot gevolg dat de bestuursleden van het zbo ProRail werkzaam zullen zijn op een publiekrechtelijke aanstelling en rechtspositie, tenzij in afwijking van die wet een andere voorziening wordt getroffen. De minister zal hiertoe een rechtspositieregeling moeten opstellen.

### OVERIGE TOELICHTING (BIJV. SCOPE, RANDVOORWAARDEN, OVERIGE VRAGEN ETC.):

- ...

### TEAM:

Trekker:

Sponsor IenW

Experts IenW:

Sponsor ProRail

Experts ProRail:

5.1.2e

### DEADLINE (1 OPTIE KIEZEN):

SG 4 juli (deadline 20 juni)