

Vergaderjaar 2010–2011

**30 111**

**Topinkomens**

**Nr. 51**

## **BRIEF VAN DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 22 september 2010

Ik heb u op 18 november 2009 (2009–2010, kamernummer 30 111 nr. 49) laten weten dat ik u nader zal informeren over het beloningsbeleid bij ProRail.

*Commissie Dijkstal*

Het uitgangspunt voor het beloningsbeleid is allereerst het rapport van de commissie Dijkstal waarin bij het bepalen van de gewenste beloningsregimes de volgende criteria zijn gehanteerd: wettelijke taak, inkomsten uit publieke middelen, publiek belang van de taak en de mate van commerciële concurrentie als contra-indicatie. In het kabinet is op basis van het rapport Dijkstal besloten dat voor alle staatsdeelnemingen, waaronder ProRail, een beloningscode moet gaan gelden in de vorm van een beloningsbeleid, vast te stellen door de aandeelhouder, met daarin steeds ook een maximale beloning.

*Staatsdeelnemingenbeleid*

De minister van Financiën heeft vervolgens in zijn brief van 24 oktober 2008 (kamerstuk 28 479, nr. 39) aan de Kamer een voorstel gedaan voor een normeringssystematiek bij de staatsdeelnemingen met als doel om hierin op een verantwoorde wijze te kunnen differentiëren, en zo binnen het geheel van de staatsdeelnemingen effectief tot matiging van het beloningsbeleid te komen. Deze systematiek kent een indeling in de categorieën publiek, publiek/markt en markt.

Door de heer Anker van de ChristenUnie is een, mede door de leden Kalma en De Pater ondertekende, motie ingediend om ProRail (en ook Tennet en Holland Casino<sup>1</sup>) te normeren op 130% van het ministersalaris (Tweede Kamer, vergaderjaar 2008–2009, 30 111, nr 42). Dit gegeven het feit dat deze bedrijven uitgesproken publieke taken verrichten, geheel in overheidshanden zijn, m.b.t. hun hoofdtaken een monopoliepositie bezitten en niet of hooguit op onderdelen concurrentie ondervinden.

<sup>1</sup> Het aandeelhouderschap van Tennet en Holland Casino berust bij de minister van Financiën, die separaat regeert voor die onderdelen van de motie-Anker.

## *ProRail*

Zoals reeds in het Kabinetsstandpunt naar aanleiding van het eindrapport van de evaluatie van de spoorwetgeving benadrukt, zie ik ProRail als een publieke uitvoeringsorganisatie met een wettelijke taak, die grotendeels uit publieke middelen wordt gefinancierd. Voor ProRail geldt dat circa 15% (jaarverslag 2009) van de opbrengsten afkomstig zijn uit de gebruiksvergoeding, die vervoerders betalen voor gebruik van het spoor. In het Kabinetsstandpunt heb ik eveneens aangegeven dat ik het van belang vind dat ProRail op een efficiënte wijze uitvoering geeft aan de publieke taken en zich zakelijk en bedrijfsmatig opstelt ten aanzien van het maatschappelijk kapitaal. Het spoorvervoer ontwikkelt zich steeds meer tot een markt waarin partijen op een zakelijke wijze met elkaar afspraken maken over prestaties en tarieven.

Op basis hiervan wilde ik een zorgvuldige afweging maken ten behoeve van de gewenste beloningscategorie voor ProRail. Zoals ik tijdens het overleg van 26 november 2009 heb aangegeven moeten wij onze ogen niet sluiten voor de omgeving waarin een bedrijf functioneert. Als we de taak van ProRail bezien zal niemand twijfelen aan de grote maatschappelijke impact van ProRail en aan de grote complexiteit van het werkkterrein. Waarbinnen ProRail in staat moet blijven om effectief te opereren in de zakelijke markt van vervoerders en aannemers.

### *Gewenste beloningsbeleid*

De Raad van Commissarissen van ProRail heeft een onderzoek laten uitvoeren naar het gewenste beloningsbeleid, dat rapport vindt u hierbij<sup>1</sup>. Gezien mijn bovenstaande overwegingen vond ik het raadzaam om daar een second opinion op te laten uitvoeren. Ik heb aan Towers Watson gevraagd dit uit te voeren en hun rapportage vindt u hierbij.

Op basis van de criteria voor het beloningsbeleid bij staatsdeelnemingen blijkt volgens Towers Watson dat voor ProRail de categorie publiek het meest geëigend lijkt. Ook uit een vergelijking met Gasunie en TenneT blijkt dat ProRail:

- In hogere mate publiek wordt gefinancierd
- Minder directe commerciële concurrentie ervaart, maar wel in een competitieve en commerciële omgeving opereert
- Wel een Rechtspersoon met een wettelijke taak (RWT) is (in tegenstelling tot Gasunie en TenneT)

Towers Watson acht een indeling in de categorie Publiek/Markt evenwel voorstelbaar. Dit vanwege de door de Raad van Commissarissen gewenste transformatie naar een proactieve en klantgerichte organisatie. Indien ProRail in deze categorie wordt ingedeeld vindt Towers Watson dat ProRail in vergelijking tot TenneT als meer publiek kwalificeert. Dit vertaalt zich in een minimaal even zware weging van de (semi)publieke referentiemarkt bij het vaststellen van de maximale beloning.

### *Conclusie*

Na toetsing op de criteria van de commissie Dijkstal, het staatsdeelnemenbeleid en het huidige takenpakket van ProRail in ogenschouwend, acht ik de categorie Publiek het meest geëigend. Ik heb er vertrouwen in dat ProRail in staat blijft haar taak goed uit te oefenen.

Dit betekent dat de bezoldiging van toekomstige bestuurders van ProRail, conform het vigerende beleid, circa ten hoogste € 188 000 zal bedragen

<sup>1</sup> De vertrouwelijke gegevens zijn onzichtbaar gemaakt. Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer.

(peildatum 1 januari 2009), overeenkomstig met wat eerder is aangegeven in de kabinetsstandpunten naar aanleiding van de rapporten van de commissie Dijkstal.

De minister van Verkeer en Waterstaat,  
C. M. P. S. Eurlings