

[www.internetconsultatie.nl/verlenging\\_beheerconcessie\\_prorail/](http://www.internetconsultatie.nl/verlenging_beheerconcessie_prorail/)

Ministerie Infrastructuur en Waterstaat  
Minister M. Harbers  
Postbus 20901  
2500 EX Den Haag  
Nederland

Betreft: consultatiereactie RailGood op wijziging Beheerconcessie ProRail

Langbroek, 1 juli 2024

Geachte heer Harbers, geacht ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Medio juni 2024 werd een concept-besluit van de minister van Infrastructuur en Waterstaat houdende wijziging van de Beheerconcessie 2015-2025 i.v.m. de beleidsneutrale verlenging van de Beheerconcessie 2015-2025 ter consultatie voorgelegd. Deze brief is de zienswijze van RailGood. RailGood stuurt deze brief namens Hupac, Lineas, LTE Netherlands, Rail Cargo Carrier Benelux, Rail Force One, Raillogix, Rotterdam Rail Feeding, SBB Cargo International, RTS Rail Transport Service, Railport Brabant/BTT Multimodal en Alstom Traction (hierna RailGood).

Op 1 januari 2025 loopt de huidige Beheerconcessie 2015-2025 van ProRail af. Het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat werkt aan een verlenging van deze beheerconcessie, waarmee het de einddatum maar liefst met vier jaar wil opschuiven tot 1 januari 2029. Doel is dat ProRail na 1 januari 2025 haar functie als beheerder van de hoofdspoorweginfrastructuur kan blijven uitvoeren.

Deze voorgenomen verlenging vindt plaats in afwachting van de besluitvorming over de omvorming van ProRail tot een zelfstandig bestuursorgaan (ZBO). De verlenging is beleidsneutraal. Alleen het noodzakelijke wordt gewijzigd, namelijk de einddatum en enkele achterhaalde verwijzingen. De taken en de verantwoordelijkheden van ProRail veranderen niet.

RailGood maakt hierbij de volgende punten kenbaar:

- a) RailGood vraagt zich af waarom het demissionaire kabinet deze beslissing nog wenst te nemen, nu er bijna een nieuw kabinet van PVV/VVD/NSC/BBB is. Waarom kan dit niet wachten tot na het zomerreces en worden overgelaten aan de nieuwe minister van Infrastructuur en Waterstaat? Hierbij mag uiteraard nooit de continuïteit van het spoorbeheer in Nederland in het geding komen.
- b) RailGood maakt bezwaar tegen wijziging F In artikel 47, tweede lid, wordt '1 januari 2025' vervangen door '1 januari 2029'. Als er moverende redenen mochten zijn naar aanleiding van hierboven beschreven punt, dan pleit RailGood ervoor om in 47 artikel, tweede lid, '1 januari 2025' te vervangen door '1 januari 2026'.
- c) RailGood begrijpt niet dat het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat niets heeft gedaan met eerdere consultatiereacties en inbreng van RailGood in het traject publieke omvorming van ProRail en de regelmatige

**RailGood**  
Hans-Willem Vroon  
Wijkerweg 23  
3947 NH LANGBROEK  
[info@railgood.nl](mailto:info@railgood.nl)  
M +31 6 5289 5146  
KvK-nummer: 62346326

[www.railgood.nl](http://www.railgood.nl)  
Good for rail

feedback en input die RailGood geeft aan het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat over de kwaliteit en effectiviteit van de aansturing van ProRail en de prestaties van ProRail in zijn dienstverlening aan het spoorgoederenvervoer en ten uitvoer brengen van toezeggingen uit brieven van de staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat aan de Tweede Kamer, waaronder de brief maatregelenpakket spoorgoederenvervoer van 19 juni 2018. Ook verwijst RailGood naar zijn brief van 20 november 2018 aan het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat met de reactie van RailGood op de internetconsultatie van het wetsvoorstel publiekrechtelijke omvorming ProRail. RailGood verwijst in dit verband onder andere naar de brief van RailGood aan het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat van 30 november 2018 met kenmerk RG/I&W/W&R/20181130 inzake de reactie van RailGood op de internetconsultatie van het wetsvoorstel voor de publiekrechtelijke omvorming van ProRail.

- d) Een beleidsneutrale verlenging van de beheerconcessie door de demissionair minister van Infrastructuur en Waterstaat is weliswaar logisch, maar tegelijkertijd wat betreft RailGood niet de juiste insteek en onvoldoende. De uitdagingen wat betreft door via een doelmatig, kostenefficiënt en goed presterend spoorbeheer faciliteren van een concurrerend spoorgoederenvervoer in Nederland zijn dusdanig groot dat daadkrachtige, doelmatige en kundige sturing vanuit het ministerie van infrastructuur en waterstaat noodzakelijk is. Ook de aansturing en afrekening op resultaten van de basis op orde op Zee-Zevenaar (Havenspoorlijn-Betuweroute) vraagt komende jaren extra aandacht. Zo wordt de spoorinfrastructuur van Zee-Zevenaar onderhouden op veiligheidswaarde en zijn er nog steeds onderhouds- en vernieuwingsachterstanden. Ook wordt het spoorgoederenvervoer nog steeds geconfronteerd met gebruiksbepalingen wegens compliance-perikelen tussen ProRail en decentraal bevoegd gezag in Rotterdam Rijnmond, die het spoorgoederenvervoer en zijn klanten duperen. Er moeten doelmatige prikkels in een nieuwe beheerconcessie of aansturingsarrangement komen. Dat kan heel goed via de beheerconcessie en de beleidsprioriteitenbrief. RailGood had in ieder geval voor 2025 een opdracht aan ProRail verwacht om samen met het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat en de spoorgoederenvervoerssector één of twee kernprestatie-indicatoren (KPI) die inzicht geven in het prestatieniveau van ProRail voor het spoorgoederenvervoer op het gebied van betrouwbaarheid en/of beschikbaarheid van capaciteit en prestatiebesturing daarop. Deze KPI moet dan per 1 januari 2026 onderdeel zijn van de kernprestatie-indicatoren voor de aansturing van de beheerconcessie van ProRail.

RailGood acht het daarbij effectief dat ProRail niet alleen geprikkeld, maar ook op directieniveau via managementcontracten wordt afgerekend op de KPI's inzake kernprestaties richting het spoorgoederenvervoer en de uitvoering van het spoorgoederenvervoersbeleid van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. RailGood pleit hierbij voor managementcontracten met de directie van ProRail.

RailGood verwijst in dit verband ook naar de brief van RailGood aan het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat van 10 november 2020 met kenmerk RG/I&W/20201110 inzake de reactie van RailGood op de internetconsultatie actualisatie van de prestatie-indicatoren ProRail 2021. Daarin staan ook de gewenste prestatie-indicatoren aangegeven.

Namens Hupac, Lineas, LTE Netherlands, Rail Cargo Carrier Benelux, Rail Force One, Raillogix, Rotterdam Rail Feeding, SBB Cargo International, RTS Rail Transport Service, Railport Brabant/BTT Multimodal en Alstom Traction, vertrouw ik erop hiermee aan u een duidelijke consultatiereactie te hebben gegeven.

Met vriendelijke groet,

Hans-Willem Vroon  
Directeur RailGood

**RailGood**  
Hans-Willem Vroon  
Wijkerweg 23  
3947 NH LANGBROEK  
[info@railgood.nl](mailto:info@railgood.nl)  
M +31 6 5289 5146  
KvK-nummer: 62346326

[www.railgood.nl](http://www.railgood.nl)  
Good for rail