

Aan:
Vaste Kamercommissie Infrastructuur en Waterstaat
cie.iw@tweedekamer.nl
Tweede Kamer der Staten-Generaal
Postbus 20018
2500 EA DEN HAAG

Betreft: position paper RailGood voor rondetafelgesprek over de Wet sturing en verantwoording ProRail

Geachte leden van de Tweede Kamer,

Hierbij ontvangt u het position paper van ondernemersorganisatie RailGood namens de commerciële ondernemingen in het spoorgoederenvervoer in Nederland voor het rondetafelgesprek over de Wet sturing en verantwoording ProRail B.V.. Dit gesprek vindt plaats op donderdag 23 januari 2025 van 10.00 tot 13.00 uur en wordt georganiseerd door de vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat van de Tweede Kamer der Staten-Generaal. Bij RailGood zijn aangesloten: Lineas, LTE Netherlands, Rail Cargo Carrier, Rail Force One, Rotterdam Rail, SBB Cargo International, Hupac, Raillogix, Railport Brabant/BTT Multimodal, RTS Rail Transport Service en Alstom Traction.

Aanleiding

In 2020 heeft de regering een wetsvoorstel bij de Tweede Kamer ingediend over ProRail. Dat regelde dat de besloten vennootschap ProRail wordt omgevormd tot een zelfstandig bestuursorgaan (hierna ZBO). Een ZBO is een organisatie die overheidstaken uitvoert. Reden voor de regering van deze publiekrechtelijke omvorming van ProRail was dat de nationale spoorbeheerder met merendeels publiek geld een publieke taak uitvoert die andere partijen niet zouden kunnen uitvoeren. Meerdere regeringen op rij van zijn ervan overtuigd dat ProRail als enige voldoende kennis en ervaring heeft om de ontwikkeling en het beheer van de nationale spoorinfrastructuur (ook wel hoofdspoorweginfrastructuur genoemd) op zich te nemen. Aan de ontwikkeling en het beheer van de nationale spoorinfrastructuur wordt jaarlijks ordegrrootte ruim € 2,8 miljard publiek geld besteed.

Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat (IenW), de heer Jansen, schrijft in zijn brief van 7 oktober 2024 terecht dat deze publieke taak regie vraagt vanuit de rijksoverheid en goede afstemming tussen beleid (IenW) en uitvoering (ProRail). Besluitvorming over wat er moet gebeuren en hoe dat moet gebeuren, zijn immers nauw met elkaar verbonden. De minister / staatssecretaris van IenW en de Tweede Kamer dienen op hoofdlijnen te beslissen over de wijze van besteding van de publieke middelen. ProRail en dus de minister / staatssecretaris van IenW moeten de bestedingen adequaat kunnen verantwoorden aan de Tweede Kamer en de maatschappij. De aansturing van ProRail door de minister / staatssecretaris moet wat RailGood betreft beter en worden vereenvoudigd. Voldoen aan de onafhankelijkheidseisen die door Europese richtlijnen aan de spoorbeheerder worden gesteld, is een belangrijke randvoorwaarde voor de omvorming. De minister / staatssecretaris van IenW heeft toegezegd dat de omvorming niet leidt tot een hogere gebruiksvergoedingen.

Voor dit wetsvoorstel uit 2020 ontbrak voldoende draagvlak in de Tweede Kamer en bij een aantal belanghebbenden in de spoorsector. De regering kwam daarna in een nota van wijziging met een bijgestelde keuze. ProRail moet als een privaatrechtelijke rechtspersoon in de vorm van een besloten vennootschap (hierna BV) een 'gelijkwaardige'¹ partner blijven ten opzichte van andere partijen in de spoorsector. ProRail heeft daarnaast een wettelijke adviesrol om de kennis en kunde uit de 'sector'² in te zetten voor de beleidsvorming van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (hierna IenW). De omvorming moet IenW

¹ Volgens RailGood is ProRail nooit een 'gelijkwaardige' partner voor de ondernemingen in het spoorgoederenvervoer, want ProRail is monopolist en gedraagt zich sinds jaar en dag ook zo. ProRail is niet onderworpen aan tucht van de markt en er is te vaak te weinig doelmatige tucht van de overheid.

² ProRail heeft in ieder geval te weinig kennis van de spoorgoederensector en denkt en handelt al jaren te vaak infracentrisch, naar binnen gericht en niet in klantwaarde.

en zijn taakorganisatie ProRail in staat stellen om de mobiliteitsopgaven beter op te pakken. De nota van wijziging regelt daarom dat ProRail nog wel een ZBO wordt, maar ook een BV blijft. Omdat ProRail ook ZBO wordt, krijgt de minister van IenW een aantal extra sturingsmogelijkheden ten opzichte van nu.

De Raad van State (hierna RvS) gaf in 2023 als onafhankelijk adviseur van de regering aan dat de nieuwe vormgeving van ProRail tot zowel BV als ZBO vragen opwerpt over de rol van de minister van IenW en de positie van ProRail. De minister is aan de ene kant (enig) aandeelhouder van Railinfratrust B.V. die weer enig aandeelhouder van ProRail is. De minister kan op deze manier aan de ene kant als aandeelhouder toezicht houden op en sturing geven aan de BV ProRail. Anderzijds stuurt de minister met andere bevoegdheden de ZBO ProRail aan. Dat betekent dat de minister zelf de spanning tussen het algemeen belang en het belang van de BV zal moeten verenigen. Tegelijkertijd zullen de organen van de BV ook de vrijheid moeten houden om het belang van de vennootschap voorop te stellen. De RvS adviseert de regering daarom toe te lichten op welke manier de minister gebruik zal maken van zijn wettelijke bevoegdheden, en hoe de minister rekening zal houden met de belangen en de positie van ProRail.

Het bijgestelde wetsvoorstel moet zorgen voor een duidelijke verdeling van verantwoordelijkheden tussen de minister van IenW en ProRail, toegespitst op de publieke taak van ProRail. De verhouding tussen ProRail en de sector moet door het voorstel niet tot nauwelijks veranderen. Wat overigens 'nauwelijks' mogelijk inhoudt, is RailGood nog onbekend.

Staatssecretaris van IenW, de heer Jansen, heeft de Tweede Kamer uitgenodigd het wetsvoorstel Sturing en Verantwoording ProRail spoedig te agenderen voor plenaire behandeling. Voor de behandeling van de gemoderniseerde Spoorwegwet is het van belang dat er een duidelijke richting bestaat over de positie van ProRail. Tevens moet begin 2025 gestart worden met de interne voorbereidingen voor een nieuwe beleidsrijke beheerconcessie, voor het geval de ZBO-vorming van ProRail geen doorgang mocht vinden. De staatssecretaris vindt het wenselijk om dubbel werk te voorkomen. Na politieke goedkeuring bepaalt een koninklijk besluit het tijdstip van inwerkingtreding.

Positie RailGood

RailGood heeft als de ondernemersorganisatie van de particuliere spoorgoederenvervoerders in Nederland en verschillende intermodale operatoren in beginsel geen probleem mee dat ProRail een ZBO wordt en ook een BV blijft. Een privaatrechtelijk ZBO dus.

Het beheer van de spoorwegen is in Nederland immers een publieke taak, met merendeels publieke financiering. Een publieke sturing en verantwoording is daarom voor de hand liggend. De regering kiest daarbij voor een privaatrechtelijk ZBO en een heldere positionering. Dit kan in beginsel de aansturing vereenvoudigen en de verantwoording over de wettelijke taken en de besteding van publieke middelen versterken.

RailGood kan zich vinden in deze redeneerlijn. Ook RailGood verwacht dat de governance van het spoorstelsel eenvoudiger wordt. Daarbij is het spoorwegstelsel in Nederland een natuurlijk monopolie, gereguleerd en zonder concurrentie. Zonder concurrentie is er geen beheerconcessie nodig.

RailGood acht het wel van elementair belang dat het privaatrechtelijk ZBO voldoet aan de eisen die door Europese regelgeving aan de spoorbeheerder worden gesteld. Dat lijkt wettelijk te zijn geborgd.

Geregeld moet worden dat privaatrechtelijk ZBO ProRail geen operationele autonomie verliest omdat het direct onder sturing en toezicht van IenW valt. Er is een risico dat beslissingen dan minder snel genomen worden, doordat ze afhankelijk worden van goedkeuringen of beleidswijzigingen binnen de overheid.

Geregeld moet worden dat het privaatrechtelijk ZBO ProRail geprikkeld wordt om marktgericht te worden dan het nu is, in ieder geval in relatie tot het spoorgoederenvervoer. Het risico dat een ZBO zich minder richt op marktwerking en daardoor minder goed inspeelt op de wensen en behoeften van de gebruikers van het spoor, waaronder in ieder geval de spoorgoederenvervoerders en hun klanten, is aanwezig en moet zeker worden beheerst. Daarom zijn hierover SMARTE afspraken nodig in het sturing- en toezichtarrangement op en moet ProRail hierop worden afgerekend. Ook door hierna door RailGood voorgestelde gebruikersraad kan hierbij een belangrijke rol spelen.

Voor RailGood is het essentieel dat geborgd wordt dat de toezegging van de minister / staatssecretaris van IenW (en diens voorgangers) dat de omvorming niet leidt tot een hogere gebruiksvergoedingen / infraheffingen.

Verder ziet en onderkent RailGood de volgende potentiële voordelen:

- a) Beter sturing door IenW: als ZBO valt ProRail direct onder IenW. Dit maakt het mogelijk om beter sturing te geven aan de strategie, doelstellingen en prioriteiten van ProRail, met een sterke focus op publieke belangen zoals betaalbaarheid, bereikbaarheid, veiligheid, betrouwbaarheid en compliance met wet- en regelgeving.
- b) Als ZBO wordt ProRail strenger gecontroleerd op de wijze waarop publieke middelen worden besteed. Dit kan leiden tot meer doelmatigheid van uitgaven. De ZBO-status biedt de kans dat ProRail transparanter is over zijn werkzaamheden, financiën en prestaties. Dit kan leiden tot beter inzicht voor IenW, de Tweede Kamer en het publiek in hoe ProRail publieke middelen besteedt en haar taken uitvoert.
- c) De transformatie kan leiden tot een hechtere en betere samenwerking tussen IenW en ProRail, meer focus en minder vingerwijzen naar elkaar in relatie tot andere partijen, waaronder RailGood.
- d) De transformatie kan helpen om verantwoordelijkheden tussen IenW en ProRail scherper te definiëren. Dit verkleint de kans op onduidelijkheid of overlap in taken, wat kan bijdragen aan een efficiëntere organisatie en samenwerking met andere partijen, waaronder RailGood.
- e) Een privaatrechtelijk ZBO combineert de voordelen van een rechtspersoon met publieke bevoegdheden. Dit kan ProRail de ruimte geven om efficiënt en vernieuwend te opereren binnen het kader van de publieke verantwoordelijkheid.

Wel hecht RailGood eraan om te melden dat voor de ondernemingen in het spoorgoederenvervoer, die bij RailGood zijn aangesloten, de omvorming van ProRail tot ZBO geen prioriteit heeft. Deze omvorming wordt beschouwd als een principiële politiek-bestuurlijk keuze.

Het primaire belang voor RailGood is dat nutsbedrijf en monopolist ProRail concurrerende spoorinfrastructuur en spoorcapaciteit levert aan het spoorgoederenvervoer en zijn klanten. Dit zodanig dat de ondernemingen in het spoorgoederenvervoer in staat zijn om betaalbaar, (kosten)efficiënt, betrouwbaar en veilig goederen (inclusief containers en opleggers) te vervoeren over het spoor tussen de Nederlandse zeehavens, terminals, productie- en handelsbedrijven en hun achterland. In de concurrentie met het wegtransport en logistieke ketens in omliggende landen en voor een rendabele bedrijfsvoering is dat onmisbaar. Daartoe moet de basis van de exploitatie, onderhoud en vernieuwing van het spoor op orde zijn én moet de kosten van gebruik van het Nederlandse spoor in de pas lopen met het wegtransport en de binnenvaart, maar ook met het goederenvervoer per spoor in omliggende landen. Daartoe is het essentieel dat ProRail wordt aangestuurd en afgerekend op betaalbare, beschikbare, betrouwbare, interoperabele en veilige spoorinfrastructuur voor de gebruikers van het spoor marktgericht en efficiënt concurrerende spoorcapaciteit aanbiedt en levert (value for money). Verder moet ProRail worden aangestuurd dat het regeringsbeleid doelmatig wordt uitgevoerd. IenW moet zijn taakorganisatie ProRail hierop aansturen en afrekenen. Dat gebeurt te vaak niet in relatie tot het spoorgoederenvervoer. IenW moet daarbij borgen dat er voldoende financiële middelen beschikbaar zijn voor het spoorbeheer en zorgen voor een eerlijk marktspeelveld met regulering en infraheffingen / gebruiksvergoedingen voor het rijden, rangeren en opstellen van goederentreinen ten opzichte van wegtransport, binnenvaart en ook omliggende landen. Op al deze punten is verbeternoodzaak om een concurrerend spoorgoederenvervoer op het Nederlandse spoornet te faciliteren en de breed gewenste modal shift te kunnen realiseren. Dit om de uitstoot van schadelijke stoffen voor het klimaat, het milieu en de mens fors terug te brengen, het overvolle wegennet te ontlasten en onze havens, terminals, productie- en handelsbedrijven concurrerend bereikbaar te houden.

De vraag is of de omvorming van ProRail tot ZBO in zichzelf daaraan een positieve bijdrage levert. De kwaliteit van de aansturing en afrekening door IenW van ProRail moet daartoe zeker verbeteren. RailGood acht een doelmatig sturing- en toezichtarrangement, toegespitst op de publieke taak van ProRail, onontbeerlijk. Juist daar is nog veel werk aan de winkel. Met prioriteit moet geborgd worden dat IenW voldoende kunde en expertise in huis beschikbaar heeft voor de aansturing en het toezicht van ProRail, zowel bestuurlijk als inhoudelijk, waarbij ook regie en integraal werken aandacht behoeven.

Enkele knelpunten voor het spoorgoederenvervoer in de sturing en toezicht van IenW op ProRail

RailGood ervaart dat het al jaren ontbreekt aan doelmatige sturing en toezicht door het ministerie van IenW van ProRail in relatie tot spoorgoederenvervoer. RailGood constateert dat IenW en ProRail niet (goed) sturen en leveren op beleidsdoelen en afspraken, in het bijzonder het [maatregelenpakket spoorgoederenvervoer](#) van 19 juni 2018. RailGood vindt het daarom ook onbegrijpelijk dat IenW afgelopen zomer de beheerconcessie van ProRail beleidsneutraal verlengde tot 1 januari 2029. Consultatiereacties van RailGood (en ook andere belanghebbenden) werden, zoals zo vaak bij IenW en ProRail, terzijde geschoven. Het ontbreekt al heel lang aan tucht van de markt voor ProRail. Ook ontbreekt te vaak doelmatige tucht van de overheid.

RailGood vindt het niet acceptabel dat verdeelde spoorcapaciteit te vaak niet wordt geleverd door ProRail aan het spoorgoederenvervoer en zijn klanten. Onvoldoende en grillige prestaties van ProRail leiden te vaak tot klanthinderrijke storingen, gebruiksbependingen voor vervoerders en ad hoc aangevraagde buitendienststellingen ten koste van goederenvervoer. Vooral op de Rotterdamse Havenspoorlijn, inclusief opstel- en rangeersporen. Helaas bleek in 2024 dat ProRail ook niet in staat was om tijdens het omleidbedrijf door de dubbelsporige sperring van de grensovergang Emmerich als gevolg van de werkzaamheden aan het derde spoor (de Duitse aansluiting op de Betuweroute) in goede banen te leiden. Te vaak was infrastructuur van ProRail op de omleidroutes defect. Ook slechte internationale samenwerking in de internationale verkeersleiding tussen ProRail en de Duitse federale spoorbeheerder DB InfraGO speelde parten.

RailGood vindt het ook niet acceptabel dat ProRail jaar in jaar uit hoge infraheffingen oplegt voor het rijden, rangeren en opstellen van goederentreinen. Het ontbreekt aan (zelf)regulering bij ProRail op kostenbeheersing en efficiëntie. Het beleid van IenW veroorzaakt tegelijkertijd al langjarig een ongelijk marktspeelveld met wegtransport en binnenvaart wat betreft de infraheffingen. Regelmatig wijzen IenW en ProRail naar elkaar in plaats van de problemen fundamenteel aan te pakken en een concurrerend spoorgoederenvervoer te faciliteren en modal shift te stimuleren.

Tegelijkertijd wil ProRail geen SMARTER afspraken maken en zichzelf ook niet echt prikkelen om betrouwbare en beschikbare infrastructuur (inclusief lokale blusvoorzieningen die voldoen aan de eisen van decentraal bevoegd gezag in Rotterdam Rijnmond) te leveren aan het spoorgoederenvervoer.

Het gevolg van dit alles is steeds aanhoudend nadeel voor de spoorgoederenvervoerders en hun klanten. Ontevreden klanten zoeken in toenemende mate alternatieve oplossingen voor hun vervoersbehoefte. Die beweging is al ingezet aangezien het aandeel van spoor in de modal split (de vervoerswijzekeuze van verladers) in Nederland daalt. De onbetrouwbare service van ProRail is hierop van invloed. Dit staat haaks op het voornemen van de overheid om transport te verduurzamen.

Ook heeft ProRail met een infracentrische en naar binnen gerichte benadering en onder eindverantwoordelijkheid van IenW ervoor gezorgd dat de Nederlandse spoorinfrastructuur niet interoperabel is en daardoor duur of zelfs soms ongeschikt voor spoorgoederenvervoer. Zo hebben IenW en ProRail nagelaten bij implementatie van ERTMS op delen van het gemengde spoornet te sturen op één voor de gebruikers betaalbaar, betrouwbaar en niet in de laatste plaats (met omringende landen en binnen Nederland) interoperabel ERTMS. De belangen van het spoorgoederenvervoer en zijn klanten zijn jarenlang genegeerd, terwijl er miljarden euro's aan Nederlands belastinggeld worden besteed aan het Programma ERTMS en ProRail.

IenW en ProRail zijn er de oorzaak van dat het maatregelenpakket spoorgoederenvervoer van 19 juni 2018 voor een belangrijk deel niet is uitgevoerd. Het ontbrak afgelopen 7½ jaar te vaak aan regie, eigenaarschap en daadkracht. Wel wezen IenW en ProRail regelmatig naar elkaar als problemen en gebrek aan voortgang door RailGood werden aangekaart.

Noodzaak van een doelmatig sturing- en toezichtarrangement

Een duidelijke verdeling van verantwoordelijkheden tussen de minister van I&W en ProRail en een op de publieke taak van ProRail toegespitst sturings- en toezichtsarrangement biedt kansen om de publieke belangen met betrekking tot de hoofdspoorwegen beter dan nu te verwezenlijken.

Gegeven het risico op de informatie-asymmetrie tussen toezichthouder I&W en ZBO ProRail, acht RailGood een doorwrochte toezichtagenda van groot belang. Daarin geeft de aanstuurder en toezichthouder I&W aan

welke inhoudelijke prestaties door ZBO ProRail moeten worden geleverd. Op de naleving daarvan moet goed worden toegezien door I&W, maar door de Tweede Kamer. Duidelijk moet zijn op welke doelstellingen en prestaties ZBO ProRail worden beoordeeld, zeker óók richting het spoorgoederenvervoer en zijn klanten. RailGood acht het nuttig om de directie van ProRail via managementcontracten af te rekenen op de KPI's, ook m.b.t. het faciliteren van een concurrerend spoorgoederenvervoer op het Nederlandse spoornet. Er zullen in ieder geval Specifieke, Meetbare, Acceptabele, Realistische en Economisch verantwoorde afspraken moeten worden gemaakt in het sturing- en toezichtarrangement over wat ZBO ProRail BV moet leveren op het gebied van doelstellingen, klanttevredenheid, organisatieontwikkeling (een directeur goederenvervoer, zelflerende organisatie). Vooraf duidelijk moet zijn wanneer heeft een raad van bestuur voortreffelijk werk afgeleverd en aan welke criteria dan dient te worden voldaan. Uitdaging is ook te borgen dat IenW voldoende bestuurlijke kwaliteit en vakinhoudelijke expertise in huis beschikbaar heeft voor de aansturing en het toezicht van ProRail.

Wettelijk vastleggen dat ProRail op gelijkwaardige basis moet samenwerken met vervoerders

Voor het spoorgoederenvervoer is het nuttig dat wettelijk helder wordt vastgelegd dat ProRail op gelijkwaardige basis moet samenwerken met vervoerders. De langjarige ervaring is dat monopolist ProRail hierin van nature slecht en te vaak de belangen van het spoorgoederenvervoer negeert, naar binnen gekeerd is en geen oog heeft voor het leveren van klantwaarde. Dat zien we terug in dossiers als de gebruiksvergoedingen, spoorcapaciteitsaanbod, prestatie management, spoorwegtechniek (zoals ERTMS, ATB NG, elektrificatie), sanering van sporen, netverklaring, toegangsovereenkomst, ICT applicaties voor de capaciteitsverdeling en uitvoering van de treindienst alsmede harmonisering met de Duitse federale spoorbeheerder DB InfraGO in de dienstverlening. Laatste is voor het spoorgoederenvervoer belangrijk omdat ruim 80% van het spoorgoederenvervoer de Nederlands-Duitse grens passeert.

Nut van een gebruikersraad

RailGood maakt zich zorgen dat de macht van de institutionele driehoek van I&W, ProRail en NS ook met deze nieuwe governance zo dominant zal blijven dat de belangen van het spoorgoederenvervoer ondersneeuwen. Voor een betere balans tussen belanghebbende segmenten / partijen en een doelmatigere samenwerking acht RailGood een formele gebruikersraad, die onafhankelijk advies aan de Raad van Bestuur van ProRail en de Minister/Staatssecretaris van I&W mag geven, onmisbaar. RailGood roept de regering en Tweede Kamer op dit te borgen.

Toelichting bij gebruikersraad

Een gebruikersraad moet wat RailGood betreft de belangen bewaken van de andere partijen (in ieder geval de spoorgoederensector) dan de drie partijen van de institutionele driehoek (IenW, ProRail, NS) en zorgt voor checks & balances. De gebruikersraad moet de bestuurlijke samenwerking tussen ProRail en de spoorgoederensector versterken en tijdig beleidsmatige focus aanbrengen. De gebruikersraad verantwoordt zich openbaar in de spoorsector.

De gebruikersraad heeft een adviserende rol aan de Raad van Bestuur van ProRail waarmee strategisch en prioritair beleid³ en prestaties worden besproken op (gemandateerd) directieniveau. De gebruikersraad bewaakt ook of de privaatrechtelijke ZBO ProRail voldoende marktgericht is en adequaat inspeelt op de wensen en behoeften van de gebruikers van het spoor, waaronder in ieder geval de spoorgoederenvervoerders en hun klanten.

De Raad van Bestuur van ProRail neemt aanbevelingen van de gebruikersraad mee in zijn beraadslagingen. ProRail informeert de gebruikersraad high level en tijdig over de uitdagingen met de spoorinfrastructuur, spoorcapaciteit en infrastructuurontwikkeling.

³ Denk aan de ontwikkeling, uitbreiding en opwaardering van het Nederlandse spoorwegennet, spoorcapaciteit, infraheffingen, strategie voor onderhoud en vernieuwing van het spoorwegennet, beheersing van omgevingseffecten van intensiverend spoorverkeer in combinatie met de verstedelijkingsopgave.

De gebruikersraad kan ook gesprekken voeren met de minister / staatssecretaris van IenW en de Tweede Kamer. Daarbij prikkelt de gebruikersraad ProRail positief door ook onafhankelijk advies te geven aan IenW vanuit ook de klantwaarde van de gebruikers van het spoor.

Résumé

Het omvormen van ProRail tot een privaatrechtelijke ZBO heeft voor de Rijksoverheid een aantal potentiële voordelen. Deze voordelen richten zich voornamelijk op verbeterde sturing, transparantie en de borging van publieke belangen in het spoorbeheer. De hervorming is dus een poging om de balans te vinden tussen publieke controle en efficiënt beheer van het spoor. RailGood heeft met de gekozen insteek om ProRail om te vormen tot een privaatrechtelijke ZBO in beginsel geen probleem. Structuur volgt strategie. De basis voor de strategie is er op papier met de LTSA en het maatregelenpakket spoorgoederenvervoer van 19 juni 2018, de EU strategie voor duurzame en slimme mobiliteit en de TEN-T verordening 2024/1679/EU, alleen deze moet (heel veel beter) worden uitgevoerd. Papier is geduldig. RailGood ziet forse verbeterruimte in de aansturing van ProRail door I&W aan de hand van een doelmatige sturings- en toezichtagenda met SMARTE doelstellingen en uit te voeren beleidsmaatregelen voor het faciliteren van een concurrerend spoorgoederenvervoer. Tot slot acht RailGood de installatie van een formele Gebruikersraad van belang om actief de belangen bewaken van de andere partijen (in ieder geval de spoorgoederensector) dan de drie partijen van de institutionele driehoek (IenW, ProRail, NS) en zorg te dragen voor checks & balances.

Tot slot

Hiermee vertrouw ik erop u voldoende te hebben geïnformeerd. Vragen beantwoord ik graag in het rondetafelgesprek.

Met vriendelijke groet,

Hans-Willem Vroon
Directeur RailGood

Over ondernemersorganisatie RailGood: RailGood levert het management van de externe betrekkingen aan ondernemingen in de bedrijfstak spoorgoederenvervoer in Nederland. Dit gebeurt doelgericht, kostenbewust, onafhankelijk en in goede verbinding met de klanten. RailGood staat voor de ondernemersgeest op het spoor in Nederland.

Directeur: Hans-Willem Vroon, ☎ +31 (0)6 5289 5146 ✉ info@railgood.nl 🌐 www.railgood.nl