

Aan: [Internetconsultatie website overheid](#)

Betreft: consultatiereactie van RailGood op concept 'tijdelijke subsidieregeling ERTMS goederenlocomotieven'

Langbroek, 5 februari 2024

In januari 2024 is de concepttekst van de 'tijdelijke subsidieregeling ERTMS goederenlocomotieven' ter consultatie voorgelegd, volledig genaamd 'Regeling van de staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat, nr. IENW/BSK-2023/256354, houdende vaststelling van regels voor de subsidiëring van de uitvoering van activiteiten voor de aanpassing van goederenlocomotieven aan of de ontwikkeling van goederenlocomotieven met inachtneming van ETCS systeemversie 2.0 of hoger'.

Dit is de consultatiereactie van RailGood op de concepttekst van deze tijdelijke subsidieregeling. RailGood stuurt deze brief namens Captrain Netherlands, Hupac, Lineas, LTE Netherlands, Rotterdam Rail Feeding, SBB Cargo International, Rail Force One, Alstom Traction, Rail Transport Services, Raillogix en BTT Rail Port Brabant (hierna RailGood).

In 2019 is door kabinet Rutte III besloten met de programmabeslissing ERTMS om voor 2031 'ERTMS only' in te voeren op delen van het Nederlandse spoornet. 'ERTMS only' wil zeggen dat de spoorinfrastructuur is voorzien van alleen ERTMS en dus niet dual is uitgerust met ook het bestaande nationale spoorverkeersbeveiligingssysteem ATB. Het betreft een nieuwere versie dan het ERTMS op de Rotterdamse Havenspoorlijn-Betuweroute die sinds 2008 zijn voorzien van ERTMS Level 1 en 2 Baseline 2. Tussen 2031 en 2050 volgt de landelijke uitrol van ERTMS op de rest van het Nederlandse spoornet.

De keuze van de Nederland regering om de spoorinfrastructuur te voorzien van 'ERTMS only' is ingegeven om de totale kosten voor de uitrol van ERTMS te beperken. Als ProRail op een spoortracé ERTMS in gebruik neemt, wordt het bestaande ATB-systeem buiten bedrijf gesteld en worden de componenten van ATB verwijderd. Daarna kunnen op de vervoersroutes die van dat tracé gebruik maken alleen nog treinen rijden met locomotieven die zijn uitgerust met ETCS voor de Level 2 Baseline 3 versie van ERTMS. Deze strategie betekent dat de verdeling van kosten fors meer bij de materieeleigenaren en vervoerders komt te liggen dan wanneer een strategie toegepast zou worden waarbij beide beveiligingssystemen voor een periode naast elkaar op een spoortracé actief blijven. In de lange overgangsfase in Nederland naar een spoornet dat geheel van ERTMS is voorzien, zijn veel spoortracés nog lange tijd met alleen ATB zijn uitgerust. Dus moeten de locomotieven zowel met het bestaande ATB-beveiligingssysteem kunnen opereren als met de laatste versie van ERTMS, Level 2 Baseline 3. Dit maakt investeringen in upgrade, retrofit en vervanging van goederenlocomotieven noodzakelijk om te kunnen blijven rijden op het Nederlandse spoor. Ook leidt het complexe ERTMS tot extra onderhoudskosten, hetgeen de operationele kosten van vervoerders verhoogt. Tegenover de

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

www.railgood.nl
Good for rail

implementatie van ERTMS staan voor de spoorgoederenvervoerders geen extra inkomsten c.q. baten. De business case van de huidige Nederlandse ERTMS-implementatie is voor de spoorgoederenvervoerders zwaar negatief. De staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat schreef in een brief aan de Tweede Kamer in 2022 dat de materiële en operationele kosten van het spoorgoederenvervoer door de noodgedwongen inbouw van ERTMS met gemiddeld 8% stijgen. Dit ondanks 90% subsidie van de materieleigenaren voor de prototyping en 50% subsidie van de seriematige ombouw, waaronder deze 'tijdelijke subsidieregeling ERTMS goederenlocomotieven' ook valt. Het spoorgoederenvervoer in Nederland kan deze kosten niet dragen in de zeer competitieve en internationale goederentransportmarkt, waarin verladende productie- en handelsbedrijven kunnen kiezen tussen vervoerwijzen en concurrerende (internationale) logistieke ketens.

Het vigerende Nederlandse beleid voor de implementatie van ERTMS zet in de langdurige overgangsfase de concurrentiepositie van het spoorgoederenvervoer in Nederland onder druk. Het risico is groot dat er onvoldoende betaalbare goederenlocomotieven tijdig voorzien zijn van ERTMS om de vervoervolumes per spoor af te kunnen wikkelen. Het risico op omgekeerde modal shift van spoor naar weg en een verschuiving van goederenstromen naar buitenlandse havens en terminals, met alle negatieve effecten van dien, is groot. Onderhavige 'tijdelijke subsidieregeling ERTMS goederenlocomotieven' verandert daaraan weinig, want deze regeling is feitelijk onderdeel van het vigerende beleid sinds 19 juni 2018 van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat en de Programmabeslissing ERTMS van 17 mei 2019 en richt zich slechts op gedeeltelijke subsidiëring van de aanpassing en ontwikkeling van spoorvoertuigen aan Baseline 3 (ETCS systeemversie 2.0 of hoger) geschikt voor ETCS level 2.

RailGood maakt de volgende punten kenbaar:

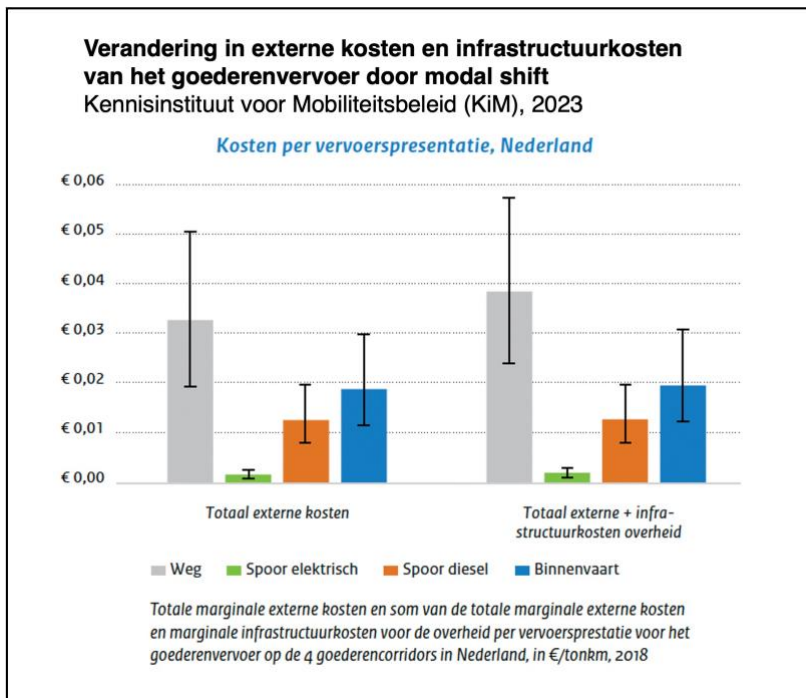
- 1) Deze conceptregeling is oude wijn in nieuwe zakken. Deze voorgenomen subsidie, die feitelijk een CEF-subsidie vervangt, is slechts een doekje voor het bloeden voor de fors kostenverhogende implementatie van 'ERTMS only' Level 2 Baseline 3 in Nederland op delen van het gemengde spoornet. Deze subsidie staat in geen verhouding tot de investeringen in en extra instandhoudingskosten van goederenlocomotieven en extra vervoerexploitatiekosten die 'ERTMS only' veroorzaakt. De spoorgoederenvervoerders in Nederland kunnen deze forse extra kosten niet dragen in de zeer competitieve en internationale goederentransportmarkt.

Aanvullende subsidieregelingen zijn keihard nodig. Meest doelmatig is deze te verstrekken aan de spoorgoederenvervoerders die de voor hen duurdere locomotieven, die geschikt zijn (gemaakt) voor 'ERTMS only' Level 2 Baseline, in Nederland inzetten voor het goederenvervoer per spoor, zowel nationaal als (vooral) internationaal. Om de kosten van het goederenvervoer per spoor onder controle te houden en de concurrentiepositie van het spoorgoederenvervoer ten opzichte van andere modaliteiten niet te verslechteren, is het essentieel dat er voldoende en voor de spoorgoederenvervoerders betaalbare locomotieven beschikbaar komen en blijven (marktwerking). Dat is cruciaal voor modal shift van weg naar spoor, dat inzet is van Nederland en de Europese Commissie.

RailGood roept de demissionair staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat en de toekomstige nieuwe Nederlandse regering daarom op om ook de spoorgoederenvervoerders, net als de reizigersvervoerders op het Nederlandse spoor, volledig te compenseren voor de onrendabele top van 'ERTMS only'. Dit via aanvullende subsidieregelingen.

Volledige compensatie van ook de spoorgoederenvervoerders is redelijk en billijk omdat het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat en ProRail groot financieel voordeel hebben van de stapsgewijze implementatie van 'ERTMS only' in de infrastructuur en tegelijkertijd de spoorgoederenvervoerders dwingt tegen forse meerkosten en zonder extra inkomsten c.q. baten gebruik te maken van dual uitgeruste locomotieven met ATB EG en ETCS voor ERTMS Level 2 Baseline 3 om te kunnen blijven rijden op het gemengde spoornet in Nederland. Bovendien handelt het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat discriminatoir door de staatsbedrijven NS en ProRail wel volledig te compenseren en de spoorgoederenvervoerders niet. De Nederlandse overheid compenseert ook de regionale OV-spoorvervoerders volledig.

Volledige compensatie voorkomt dat transport van goederen verschuift van het spoor naar de weg en logistieke ketens zich verplaatsen naar buitenlandse havens, met alle negatieve effecten van dien op het verdienvermogen van Nederland, de extra uitstoot van schadelijke emissies voor klimaat, mens en milieu van meer vervoer over de weg, de extra slijtage van het wegennet, nog meer files en extra verkeersonveiligheid op de wegen. Het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM) concludeerde in 2023 dat de externe kosten en de infrastructuurkosten voor de overheid van goederenvervoer via spoor per vervoersprestatie lager zijn dan van het wegvervoer en ook binnenvaart. Zie onderstaande figuur. Voor de overheid is modal shift van weg naar spoor effectief.



- 2) RailGood vraagt ook aandacht voor aanvullende maatwerkregelingen voor de infravervoerders die opereren met unicaten (unieke machines of kleine populaties).

- 3) Het antwoord van RailGood op vraag 1 bij de consultatie of er type goederenlocomotieven ontbreken is ja. Een groot deel van de nationale goederenlocomotieenvloot (zoals de BR203 en E1800) ontbreekt. Zolang de forse onrendabele top niet volledig wordt gecompenseerd, zal deze vloot niet worden voorzien van hardware en software om gebruik te kunnen maken van spoorlijnen met 'ERTMS only' Level 2 Baseline 3. Dit betekent dat op lange termijn (richting 2028-2032) deze locomotieven niet meer geschikt zijn om goederen te vervoeren over het Nederlandse spoor en dat transport noodgedwongen moet worden gestaakt. De investeringsbeslissing voor nieuwe locomotieven met ETCS (voor Level 2 Baseline 3) en ATB EG is altijd afhankelijk van de business case c.q. het bedrijfseconomisch rendement van aanschaf of lease hiervan. Met het vigerende overheidsbeleid is deze zwaar negatief. Ombouw of op termijn eerdere vervanging van deze kostenefficiënte goederenlocomotieven is noodzakelijk voor het goederenvervoer per spoor in Nederland.

In de onderhavige subsidieregeling is al aangegeven dat locomotieven in aanmerking komen die worden gebruikt op het Nederlandse spoor, die voldoen aan specifieke randvoorwaarden en nog niet in een eerdere nationale subsidieregeling zitten en dat het ministerie ongeveer 180 à 190 goederenlocomotieven in beeld heeft die hiervoor in aanmerking komen. Inclusief locomotieven van materieleigenaren die van de eerdere CEF-subsidieregeling gebruik maken, betekent dit 31% tot 37% van de huidige Nederlandse vloot aan goederenlocomotieven rond 2028-2030 niet geschikt zal zijn om op spoorlijnen met 'ERTMS only' Level 2 Baseline 3 te rijden. Hierbij is rekening gehouden met de ongeveer 200 locomotieven die nieuwer zijn dan juli 2017 die zijn voorzien van ETCS voor Baseline 3, die in 2023 in Nederland werden ingezet. Geen fijn perspectief gegeven de groei-doelstelling en modal shift ambities van Nederland en de Europese Commissie.

- 4) Het antwoord van RailGood op vraag 2 bij de consultatie in hoeverre de maximale subsidie per locomotieftype 50% van de kosten van de subsidiabele activiteiten dekt?
- a. Dit is een vraag naar de bekende weg: nee. Zie voorgaande reactie.
 - b. De vraag is ook of de opgevoerde kosten per loc voor de seriematige ombouw in de tabel met de maximale subsidiebedragen per goederenlocomotief, zeker bij kleine populaties, in praktijk ook daadwerkelijk 50% zullen mogelijk of niet mogelijk minder.
 - c. Verder verwijst RailGood het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat naar de veelvoudige communicatie hierover vanuit RailGood naar de staatssecretaris en ambtelijk Infrastructuur en Waterstaat hierover sinds 2017 (waaronder Spoorgoederentafel, Stuurgroep ERTMS, meerdere brieven van RailGood aan de staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat alsmede de Tweede Kamer en een bestuurlijk overleg over ERTMS met de staatssecretaris op 15 september 2022) en ook:
 - i. De Tweede Kamer [motie Minhas/Van Ginneken/Van der Molen van 1 december 2022](#) (Tweede Kamer, vergaderjaar 2022–2023, 36 200 XII, nr. 48).
 - ii. De [memo van de Programmadirectie ERTMS](#) over de implementatie van ERTMS in relatie tot het internationale goederenvervoer als bijlage bij de brief van de staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat van 4 mei 2022 aan

- de Tweede Kamer over de eerste uitwerking Toekomstbeeld Spoorgoederenvervoer (IENW/BSK-2023/377955).
- iii. Het onafhankelijk onderzoek van [Bridgecraft 'Implementatie van ERTMS in het spoorgoederenvervoer'](#) met de toepassing van een economisch model voor het beoordelen van de impact van ERTMS op het spoorgoederenvervoer in Nederland en evaluatie van oplossingsrichtingen om die impact te beperken, uit december 2021.
 - iv. De [brief van de staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat van 4 mei 2022](#) (IENW/BSK-2022/47113) aan de Tweede Kamer bij de zestiende voortgangsrapportage ERTMS.
 - v. De [brief van de staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat van 19 juni 2018](#) (IENW/BSK-2018/124486) aan de Tweede Kamer over het maatregelenpakket spoorgoederenvervoer.
- 5) Het antwoord van RailGood op vraag 3 hoe RailGood aankijkt tegen de verplichting die in de conceptregeling is opgenomen dat locomotieven in de eerste drie kalenderjaren na ombouw op ten minste tien dagen per jaar geregistreerd worden in Nederland (artikel 10) is als volgt:
- a. RailGood vindt een redelijke verplichting om met Nederlandse subsidie geupgrade of geretrofite locomotieven ook in te zetten voor goederenvervoer en -verkeer in Nederland, zowel binnenlands als invoer, uitvoer en transit, doelmatig. Alleen tien dagen per jaar acht RailGood ineffectief (te weinig). Een dergelijke voorwaarde kan beter worden gekoppeld aan aantal kilometers dat iedere locomotief op het Nederlandse hoofdspoorwegennet wordt ingezet. RailGood is bereid mee te denken wat doelmatig in deze is. Een redelijke en doelmatige voorwaarde bevordert dat de met Nederlandse subsidie geupgrade en geretrofite locomotieven voor goederenvervoer in, van en naar en via Nederland worden ingezet. Het spoorgoederenvervoer in Nederland en zijn klanten hebben uit kostenoverweging er een belang bij dat er voldoende locomotieven van voldoende aanbieders zijn (marktwerking). Andere landen, zoals Italië, Slovenië en Tsjechië kennen dergelijke voorwaarden ook bij subsidieregelingen voor de implementatie van ERTMS. Maatschappelijk is het verder lastig uit te leggen als blijkt dat met Nederlands belastinggeld gesubsidieerde locomotieven straks buiten Nederland, maar wel elders in Europa, worden ingezet.
 - b. Artikel 10. Verplichtingen van de subsidieontvanger, lid c:
 - i. Een spoorvoertuig is geregistreerd in het land /EU-lidstaat waar deze als eerste is toegelaten. Of wordt hier Nederland-toelating bedoeld?
 - ii. Wat wordt bedoeld met 'geregistreerd'? Moet het voertuig over een Nederland geregistreerd EVN (nummer) beschikken (en kan daarna dus overal worden ingezet) of bedoeld met inzet in Nederland? Hoe moet dat laatste aan worden aangetoond? In het eerste geval (Nederlands EVN) kan hier sprake zijn van 'discriminatie', omdat er immers ook locomotieven zijn die bij een Duitse keeper/ECM zijn ingeschreven en dus een Duits EVN hebben en toch volledig in Nederland worden ingezet. Theoretisch is het zelfs mogelijk dat locomotieven/spoorvoertuigen wel een Duits EVN hebben, maar geen toelating voor het Duitse spoor.

- c. In het algemeen is het overigens sowieso doelmatiger om subsidie te geven aan spoorgoederenvervoerders die aantoonbaar de betreffende locomotieven die geschikt zijn gemaakt om op 'ERTMS only' Level 2 Baseline 3 in Nederland inzetten in de commerciële operatie.
- 6) Het antwoord van RailGood op vraag 4 of er in de conceptregeling bepalingen met negatieve consequenties voor de bedrijfsvoering van spoorgoederenvervoerders zijn opgenomen, is dat 50% subsidie op de upgrade en retrofit van de seriematig ombouw zwaar onvoldoende is om de onrendabele top van de implementatie van 'ERTMS only' Level 2 Baseline 3 op delen van het Nederlandse gemengde spoornet volledig te compenseren en daarmee het spoorgoederenvervoer in Nederland niet de markt uit te prijzen.
- 7) Het antwoord van RailGood op vraag 5 of er tegenstrijdigheden, onjuistheden of onmogelijkheden in de regeling aanwezig zijn, is beantwoord onder punt 5b in deze consultatiereactie van RailGood.
- 8) Als antwoord van RailGood op vraag 6 of er nog andere punten zijn die RailGood op basis van de conceptregeling graag wil meegeven in deze consultatie volgende:
 - a. ETCS systeemversie 2.0 of hoger: is dat werkelijk precies hetzelfde als de Baseline 3 respectievelijk SRS-versies?
 - b. Een risico dat deze subsidieregeling negeert, is dat niet geborgd is dat Baseline 3 toekomstvast is met betrekking tot de implementatie van FRMCS (rond 2030-2032) als vervanging van GSM-R in Nederland. Zwitserland besloot in 2019 niet te kiezen voor Baseline 3, maar te wachten op Baseline 4 in combinatie met FRMCS richting 2028/2030. Dat was openbaar. Uit communicatie van eind 2023 blijkt dat "de Europese Commissie aangeeft dat voor FRMCS verplicht Baseline 4 onboard nodig is. FRMCS met baseline 3 werkt het niet, tenzij een adapter/link wordt gebruikt. Als voor laatste wordt gekozen, dan zit de materieleigenaar daaraan voor de rest van de tijd wel vast. De Europese Commissie geeft aan dat om toekomstbestendig te zijn er beter direct naar Baseline 4 kan worden overgestapt. De EC doet een kosten-batenanalyse naar optie van adapter om te bepalen of dit meer of minder kost dan naar Baseline 4 gaan. De Europese Commissie werkt momenteel aan conceptversie voor FRMCS 2.0, die in juni 2024 afgerond moet zijn. Daarna komen er nationale pilots en aan de hand daarvan wordt FRMCS 3.0 ontwikkeld". Tot zover het bijna letterlijke citaat uit hiervoor genoemde communicatie van eind 2023. Het behoeft geen toelichting dat dit funest kan zijn voor de kostenbeheersing van de ERTMS-uitrol voor het vervoer. Op een vraag tijdens een Algemeen Overleg in de Tweede Kamer over ERTMS op 24 april 2020 of er niet voortdurend allerlei nieuwe eisen bij komen vanuit Brussel antwoordde de minister van Infrastructuur en Waterstaat dat de technische specificaties zoals de Nederlandse regering heeft gekozen uiteraard niet steeds wijzigen. Als in de toekomst vanuit Europa andere dingen gewenst worden, dan zal Europa ook moeten zorgen dat de interoperabiliteit et cetera niet in gevaar komt". Wat zijn de beheersmaatregelen die de minister / staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat voor materieleigenaren en goederenvervoerders treft of in voorbereiding heeft m.b.t. dit risico? Geborgd moet worden dat investeringen in ETCS in locomotieven voor 'ERTMS only' Level 2 Baseline

3 ook na 2030 als er FRMCS komt, inzetbaar blijven in Nederland zonder onrendabele aanpassingen en vervangingen.

Gegeven bovenstaande is opmerkelijk is dat in de toelichting op pagina 7 van de regeling staat dat “ERTMS is belangrijk voor grensoverschrijdend spoorverkeer en is bedoeld als een robuust en toekomstvast beveiligingssysteem”.

- c. Kan een keeper ook een aanvraag voor subsidie indienen?
- d. Is voldoende rekening gehouden met de kostenbeheersing van de locomotieven-werkplaatsen in Nederland om goederenlocomotieven met ETCS voor Level 2 Baseline 3 te onderhouden? Voorkomen moet worden dat de instandhoudingskosten van ETCS niet nog verder stijgen. Heeft het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat als stelselverantwoordelijke en initiator/opdrachtgever van de ERTMS-implementatie dit voldoende in beeld?
- e. Nieuwe locomotieven met ETCS voor ERTMS Level 2 Baseline 3 die nu instromen op de Nederlandse markt blijken aanmerkelijk duurder te zijn in de lease. Om reverse modal shift en port shift te voorkomen, kan het doelmatig zijn om ook voor deze locomotieven tijdelijk subsidie voor de spoorgoederenvervoerders per gereden kilometer in Nederland te overwegen. Doel daarvan moet zijn om tijdens de migratie naar ERTMS only Level 2 Baseline 3 op delen van het Nederlandse spoornet te voorkomen dat de concurrentiepositie van het spoorgoederenvervoer niet te verslechteren ten opzichte van het wegtransport en buitenlandse logistieke ketens die gebruik kunnen maken van Class B spoorbeveiligingssystemen, ERTMS Baseline 2 en/of dual signalling.
- f. RailGood vraagt het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat richting 2030-2033 de ATB-plicht te schrappen voor goederenlocomotieven die gebruik maken van de Havenspoorlijn-Betuweroute, Kijfhoek-Roosendaal en Lage Zwaluwe-Breda-Boxtel-Eindhoven-Venlo zodra deze routes zijn uitgerust met ERTMS Level 2 Baseline 3 dat backward compatible is met Baseline 2. Het schrappen van deze kostenbesparing en toelatingsbarrière kan bestelling van goederenlocomotieven voor ERTMS Level 2 Baseline 3 spoorlijnen op middellange termijn bevorderen.
- g. Op pagina 7 van de toelichting staan meerdere beweringen die niet overeenkomen met de feiten. RaiGood roept op om de toelichting feitelijk te houden:
 - i. “ERTMS bevordert het veilig gebruik van spoorvoertuigen voor goederenvervoer”; ERTMS is niet veiliger dan ATBv.
 - ii. “Binnen het Programma ERTMS samengewerkt tussen de betrokken partijen. De samenwerking dient de interoperabiliteit van de spoorwegen en veilig spoorverkeer in de EU”. Helaas is met de Nederlandse uitrol van ERTMS de interoperabiliteit nog niet geborgd. Niet met de Havenspoorlijn-Betuweroute en het Belgische ERTMS, noch door de nog meer dan twintig jaar lang resterende ATB-eilanden (EG en NG) conform de Programmabeslissing Planning 7.0. Op belangrijke achterlandspoorlijnen van de Nederlandse havens, terminals en industrie en Basisnetroutes voor vervoer gevaarlijke stoffen blijft nog richting 2035-2045 de Nederlandse exoot ATB NG in de spoorinfrastructuur liggen.

- iii. "Voor een succesvolle implementatie van ERTMS wordt met de betrokken partijen samengewerkt in het programma ERTMS". Zorgt deze 'samenwerking' ervoor dat ook daadwerkelijk op tijd voldoende betaalbare goederenlocomotieven met Nederland-toelating die ook daadwerkelijk worden inzet in Nederland? En is garantie van de toeleverende industrie bij betrouwbaarheids- en beschikbaarheidsproblemen van het ERTMS systeem geborgd? Kan hierop via de geldstromen vanuit het ministerie richting de toeleverende industrie, via ProRail en subsidies, meer grip op worden gekregen?
- iv. "Eigenaren van goederenlocomotieven worden onder meer geconfronteerd met hoge ombouwkosten van het materieel. Daar staan geen directe baten tegenover". Voor spoorgoederenvervoerders (inclusief degenen die materieeleigenaar zijn) staan tegenover de huidige implementatie van ERTMS only level 2 Baseline 3 zelfs geen 'directe baten'. De Nederlandse Programmabeslissing ERTMS kost de goederenvervoerders alleen maar heel veel geld zonder dat dit meerwaarde oplevert. Pas over 16 tot 26 jaar zijn alle goederencorridors in Nederland voorzien van ERTMS en zijn de nationale spoorbeveiligingssystemen ATB EG en ATB NG niet meer nodig op de locomotieven. Met name ten noorden van de Betuweroute is interoperabiliteit en end-to-end ERTMS spoorgoederencorridors nog heel ver weg.

Tot slot

Namens Captrain Netherlands, Hupac, Lineas, LTE Netherlands, Rotterdam Rail Feeding, SBB Cargo International, Rail Force One, Alstom Traction, Rail Transport Services, Raillogix en BTT Rail Port Brabant, vertrouw ik erop hiermee een duidelijke consultatiereactie van RailGood te hebben gegeven. RailGood gaat graag met in gesprek met over de in deze brief genoemde thema's te bespreken.

Met vriendelijke groet,

Hans-Willem Vroon
Directeur RailGood

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

www.railgood.nl
Good for rail