

Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat
De heer Thierry Aartsen
thierry.aartsen@minienw.nl
Postbus 20901
2500 EX DEN HAAG

Afschrift aan: Minister van Infrastructuur en Waterstaat, de heer Robert Tieman, robert.tieman@minienw.nl

Betreft: Oproep tot actie + uitnodiging werkbezoek

Langbroek, 15 september 2025

Geachte staatssecretaris Aartsen,



Wie kiest voor economie, klimaat én milieu, kiest voor fors meer goederenvervoer per spoor 
Spoorgoederen spoor!

Ondernemersorganisatie [RailGood](https://www.railgood.nl) pleit voor actie om concurrerend (intermodaal) goederenvervoer per spoor in Nederland te stimuleren en faciliteren. De tijd dringt in de huidige, langjarige moeilijke economische fase voor het spoorgoederenvervoer in Nederland.

Oproep tot actie:

Wie kiest voor economie, klimaat én milieu, kiest voor fors meer goederenvervoer per spoor

Spoorgoederenvervoer draagt bij aan de economie, militaire mobiliteit en het behalen van de Europese klimaatdoelen. Een integraal spooroffensief is nodig om Nederland concurrerend, efficiënt, duurzaam en veerkrachtig bereikbaar te houden. Daarvoor is ten eerste een krachtig beleid nodig voor betere concurrentievoorwaarden voor (intermodaal) goederenvervoer per spoor. Ten tweede vraagt dit om doelmatige investeringen in een toekomstbestendig spoornet (inclusief emplacementen) voor goederen- én personenvervoer, dat voldoet aan de Europese voorschriften en dat geschikt is voor zowel economisch/civiel als militair gebruik. Alleen zo kan Nederland zijn economische verdienvermogen, welvaart en verzorgingsstaat behouden én tegelijkertijd verduurzamen. Zonder concurrerend (intermodaal) spoorgoederenvervoer loopt Nederland vast en gaat vooral het wegtransport groeien met alle gevolgen voor het klimaat, de congestie, het milieu en de veiligheid. Dan raken ambities en doelen buiten bereik. Het is aan de Nederlandse regering om het wissel te verzetten om een concurrerend (intermodaal) spoorgoederenvervoer op een toekomstbestendig spoorwegennet te faciliteren.

RailGood roept op tot een integraal spooroffensief met zes acties:

- ✓ Creëer een eerlijk en gelijk speelveld tussen vervoerwijzen en landen met infraheffingen:
 - Start met het per 1 januari 2026 verlagen de infraheffingen voor opstellen en rangeren naar het tariefniveau van voor 2023
- ✓ Zorg voor een betrouwbare en beschikbare spoorinfrastructuur
- ✓ Garandeer 24/7 voldoende concurrerende spoorcapaciteit voor goederenvervoer
- ✓ Investeer doelgericht in opwaardering van het spoor voor efficiënt goederenvervoer
 - Start met investeren in spoorroutes voor 740 meter treinlengte. Hoogste prioriteit hebben Tilburg Industrie, Deventer, Venlo, Waalhaven, Botlek, Lage Zwaluwe en Europoort
- ✓ Herijk de ERTMS-uitrol en compenseer ook de spoor goederenvervoerders via een 'nieuw voor oud'-regeling en een kilometervergoeding voor ETCS Baseline 3-locomotieven voor het gebruik van het Nederlandse spoor dat is voorzien van 'ERTMS only' Baseline 3 in de baan
- ✓ Bereid nationale regie op de spoorontwikkeling en ruimtelijke ordening voor

RailGood
Hans-Willem Vroon
Wijkerweg 23
3947 NH LANGBROEK
info@railgood.nl
M +31 6 5289 5146
KvK-nummer: 97495859

www.railgood.nl
Good for rail

Het (intermodale) spoorgoederenvervoer bevindt zich momenteel in een moeilijke economische fase, gekenmerkt door krimp, verlies aan marktaandeel en sterk onder druk staande bedrijfsrendementen. Steeds meer productie- en handelsbedrijven kiezen voor het goedkopere en flexibelere wegvervoer.

Het overheidsbeleid van de afgelopen jaren heeft geleid tot hogere kosten voor het gebruik van het Nederlandse spoor. Tegelijkertijd ontbraken voldoende ambitie en daadkracht om concurrerend (intermodaal) spoorgoederenvervoer te stimuleren. Voor de toekomst is een duidelijke en ambitieuze visie nodig om het bestaande spoorwegennet optimaal te benutten en te investeren in een spoornetwerk dat aansluit bij de ambities van Nederland richting 2050. Dit is essentieel nu onze veiligheid, concurrentiekracht en leefbaarheid onder druk staan.

RailGood onderschrijft daarom het [advies](#) aan u over het Toekomstbeeld Spoorgoederenvervoer, zoals verwoord door voorzitter Christophe van der Maat van het Platform Spoorgoederenvervoer en Leefomgeving, waarvan ondergetekende lid is.

Als ondernemingen in de sector dragen wij graag, samen met u, bij aan het versterken en verder ontwikkelen van de sterke punten van het spoorgoederenvervoer, en aan het benutten van de kansen die dit biedt voor Nederland.

Wij stellen het zeer op prijs wanneer u de genoemde prioriteiten meeneemt in het beleid van dit demissionaire kabinet en daarbij reeds in de begrotingsstaat 2026 de eerste concrete stappen zet. Nadere details treft u aan in de bijlage.

Uiteraard ben ik graag beschikbaar voor nadere toelichting.

Uitnodiging voor een werkbezoek aan het commerciële spoorgoederenvervoer

Namens de commerciële ondernemingen die goederen over het Nederlandse spoor vervoeren nodig ik u hierbij graag op korte termijn uit voor een werkbezoek. Dit kan inclusief een rit op een goederentrein dan wel een bezoek aan een intermodale terminal. Hiervoor kunt u of uw staf rechtstreeks met mij contact opnemen.

Wij wensen u in demissionaire status een krachtige periode toe.

Met interesse zien wij uw reactie tegemoet. Mede namens de ondernemingen in het spoorgoederenvervoer, met vriendelijke groet,

Hans-Willem Vroon
Directeur RailGood

Deze brief is alleen per e-mail verzonden

BIJLAGE

Volgende
pagina

Over ondernemersorganisatie RailGood:

RailGood levert het management van de externe betrekkingen aan ondernemingen in de bedrijfstak railgoederenvervoer 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

RailGood
Hans-Willem Vroon
Wijkerweg 23
3947 NH LANGBROEK
info@railgood.nl
M +31 6 5289 5146
KvK-nummer: 97495859

www.railgood.nl
Good for rail

BIJLAGE

Nederland is een land van transport en logistiek. Het zit in ons DNA. We zijn de belangrijkste toegangspoort tot Europa voor het mondiale handelsvervoer over zee. Onze economie is goed verbonden via weg, water, spoor, luchtvaart en buisleiding met het Europese achterland. In ons land zijn diverse economische topsectoren gevestigd. Transport is onmisbaar voor onze toeleveringsketens van goederen én dus onze economie. Vrij verkeer van goederen en personen over de binnengrenzen is een fundamentele vrijheid van de Europese Unie en haar interne markt. Hierdoor zijn de handelskosten verlaagd, hetgeen leidt tot meer handel, waardoor het bruto binnenlands product van Nederland 3,1% hoger is (CPB, 2022). Een concurrerende, efficiënte, duurzame en veerkrachtige bereikbaarheid van Nederland is essentieel om ons economische verdienvermogen, onze welvaart en onze verzorgingsstaat te behouden.

Het Planbureau voor de Leefomgeving (PBL) verwacht tot 35% groei van het totale goederenvervoervolume in Nederland richting 2060¹. Om deze groei van het goederenvervoer, samen met de verwachte groei van de personenmobiliteit, op te vangen zijn alle vervoerswijzen heel hard nodig. Ook in combinatie met elkaar. Het spoor wordt daarbij belangrijker. Spoorvervoer is namelijk zeer duurzaam en energiezuinig², is zeer veilig, vermindert de druk op het overvolle wegennet met alle positieve gevolgen van dien, en vergt aanmerkelijk minder personeel en ruimte dan wegtransport³. Richting 2060 voorziet het PBL een groei van het spoorgoederenvervoervolume van tot 70% t.o.v. 2018. De EU wil het spoorgoederenvervoer richting 2050 verdubbelen. Verder is spoor onmisbaar voor militaire mobiliteit voor onze Europese en NAVO defensie.

Ondanks dalende vervoervolumes sinds 2023, is het goederenvervoer per spoor in Nederland in de afgelopen 30 jaar gegroeid. Door hogere transportefficiëntie is deze groei gerealiseerd met trendmatig aanmerkelijk minder treinkilometers in Nederland sinds 2005. Dit alles is het resultaat van de liberalisering van het spoorgoederenvervoer, de ingebruikname van de Betuweroute en de enorme opkomst van intermodaal vervoer (containers, opleggers) per spoor.

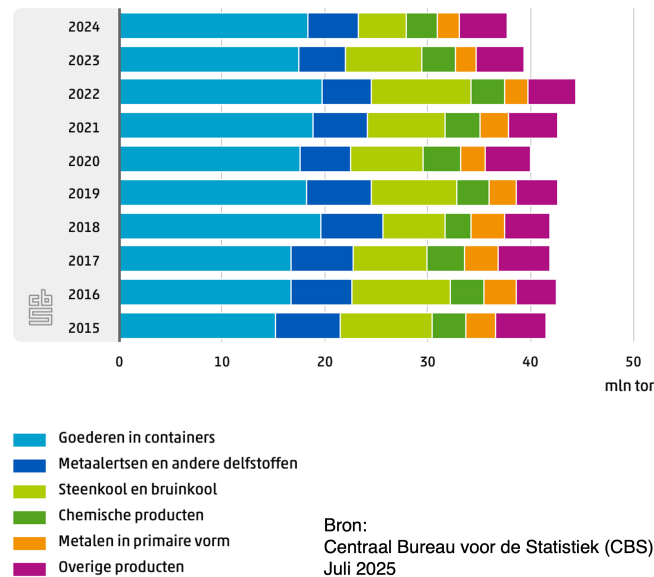
Desondanks speelt het spoor in Nederland nu nog een relatief bescheiden rol in het goederenvervoer. Door de momenteel hoge kosten van het gebruik van de Nederlandse spoorinfrastructuur, spoorcapaciteitsknelpunten, beperkte flexibiliteit en achterblijvende beschikbaarheid en betrouwbaarheid van het spoor, kiezen productie- en handelsbedrijven vaak nog voor wegtransport. Dit is onhoudbaar gegeven de groei van het goederenvervoer in de komende decennia. Zonder een concurrerend (intermodaal) spoorgoederenvervoer loopt Nederland vast en gaat vooral het wegtransport groeien. Dit met alle negatieve gevolgen van dien voor het klimaat, het milieu en de verkeersveiligheid, terwijl de congestie zal toenemen. Dan raken ambities en doelen van het komende kabinet buiten bereik.

¹ PBL, Toekomstverkenning WLO, 3 juli 2025

² Volgens het [Duitse Federale Milieuagentschap](#) verbruikt een goederentrein per vervoerde ton goederen per kilometer 6,7 keer minder energie dan een vrachtwagen. Een ton goederen over een kilometer vervoeren over het spoor in plaats van over de weg betekent 7 of meer keer minder broeikasgassen, 4 of meer keer minder stikstofoxyden en 7 of meer keer minder zwevende deeltjes. De meeste goederentreinen rijden al op groene stroom.

³ Eén machinist in plaats van 40 tot 55 chauffeurs. Eén goederentrein vervoert net zoveel als 40 tot 55 vrachtwagens.

Vervoerd ladinggewicht naar goederensoort



Het is aan dit demissionaire kabinet en in 2026 en daarna ook een nieuw kabinet om het wissel te verzetten om Nederland concurrerend, efficiënt, duurzaam en veerkrachtig bereikbaar te houden met een krachtig beleid voor betere concurrentievoorwaarden voor het (intermodaal) goederenvervoer per spoor én door doelmatig te investeren in een toekomstbestendig spoornet (inclusief emplacementen) voor goederen- én personenvervoer, dat voldoet aan de Europese voorschriften en geschikt is voor zowel civiel als militair gebruik. Een spooroffensief is nodig. RailGood roept daarvoor op tot **zes acties**:

1) Creëer een eerlijk en gelijk speelveld tussen vervoerwijzen en buurlanden met de infraheffingen en subsidies

- Verlaag de infraheffingen voor opstellen en rangeren naar het tariefniveau van voor 2023.
- Voorkom de invoering van de 'extra heffing' op goederentreinen. De (intermodale) spoorgoederenvervoersmarkt kan deze niet dragen, hetgeen een wettelijke eis is. Veel EU-landen, waaronder België en Frankrijk, hebben deze extra heffing daarom ook niet ingevoerd.
- Maak infraheffingen concurrerend en eerlijk tussen de vervoerwijzen en met de buurlanden.
- Langetermijnstabiliteit van infraheffingen is nodig om investeringszekerheid te bieden.
- Geef de ACM meer bevoegdheid in toezicht op economisch machtsmisbruik door ProRail.
- Behandel alle vervoerwijzen gelijk en eerlijk bij belastingvrijstellingen en subsidies, die beleidsdoelen zoals verduurzaming, modal shift en innovatie ondersteunen.

2) Zorg voor een betrouwbare en beschikbare spoorinfrastructuur

- Structureel budget is nodig voor tijdig en kosteneffectief onderhoud en vernieuwing van de spoorinfrastructuur, met nadruk ook op de Betuweroute en havengebieden.
- Verbeter de aansturing van ProRail, o.a. via versterkt doel- en resultaatgericht toezicht en managementcontracten.
- Stel doelmatige veiligheids- en milieueisen aan ProRail met landelijke rechtsgelijkheid.

3) Garandeer 24/7 voldoende concurrerende spoorcapaciteit voor goederenvervoer

- Leg in regelgeving vast dat 24/7 een eerlijk aandeel in de spoorcapaciteit voor goederentreinen, met voldoende flexibiliteit, wordt gereserveerd.
- Zorg voor voldoende interoperabele omleidingscapaciteit bij werkzaamheden in spoorgoederencorridors.

- c) Steun een krachtige herziening van de EU-regelgeving voor de capaciteitsverdeling:
 - Geef de Europese Commissie bevoegdheden als nationale spoorbeheerders tekortschieten.
 - Voorkom nationale afwijkingen.
- d) Stimuleer ProRail tot marktgerichte, efficiënte en internationaal geharmoniseerde dienstverlening aan spoorgoederenvervoerders.



4) Investeer in opwaardering van het spoor om concurrerend en efficiënt vervoer te faciliteren

- a) Investeer in 740 meter spoorroutes (TEN-T voorschrift van de EU) van oorsprong tot bestemming voor 740 meter lange goederentreinen voor betere efficiëntie. Hoogste prioriteit hebben Tilburg Industrie, Deventer, Venlo, Waalhaven, Lage Zwaluwe, Botlek en Europoort. Dit als onderdeel van het efficiënte en concurrerende Europees spoornet conform de TEN-T voorschriften. Deze investering is goed voor modal shift van weg naar spoor en voor de ondernemersruimte op het spoor omdat de efficiëntie van vervoer per spoor door langere treinen stijgt. Deze opwaardering van de Nederlandse achterlandspoorlijnen is ook noodzakelijk voor een betrouwbare afwikkeling van reizigerstreinen bij verstoringen van het treinverkeer.
- b) Investeer in een 'dual gebruik' spoornetwerk dat civiel én militair transport faciliteert.
- c) Versterk de samenwerking met Duitsland voor afstemming van investeringen in infrastructuur opwaarderingen van de achterlandspoorlijnen en digitalisering van bestelling van spoorcapaciteit voor goederentreinen en internationaal spoorverkeersmanagement.



5) Herijk de ERTMS-uitrol en ondersteun goederenvervoerders

- a) Stuur actief op een betaalbare, voorspelbare en corridorgewijze ERTMS-uitrol in Nederland, met focus op toegevoegde waarde voor de gebruikers van het spoor. ERTMS is het digitale systeem voor treinbeveiliging en spoorverkeersmanagement dat het huidige ATB vervangt.
- b) Borg met de EU 100% interoperabiliteit en operationele harmonisatie, te starten met Duitsland en België. De invoering van ERTMS moet altijd de totstandkoming van een voor de gebruikers betaalbare en efficiënte Single European Railway Area dienen.
- c) Vermijd verschuiving van goederenvervoer van het spoor naar de weg ('reverse modal shift') door hoge extra kosten van de Nederlandse ERTMS-uitrol voor de spoorgoederenvervoerders door hun onrendabele top te compenseren, hetgeen voor het OV al gebeurt. Stimuleer daarbij overstap naar duurzame hybride locomotieven (met een combinatie van energiebronnen). Effectief zijn een 'nieuw voor oud'-regeling én een kilometervergoeding voor ETCS Baseline 3-locomotieven voor het gebruik van het Nederlandse spoor dat is voorzien van 'ERTMS only' Baseline 3 in de baan.
- d) Versnel de ERTMS-uitrol op de achterlandspoorlijnen van onze havens, industrie en terminals: in 2040 in gebruik in gehele spoorgoederenvervoerderscorridors in Nederland.
- e) Stuur op een betrouwbaar vervoerssysteem (want dat is ERTMS nu niet).
- f) Stuur krachtig richting de EU op één gemeenschappelijk Europees FRMCS-systeem (5G) voor alle ERTMS-voertuigversies (baseline 3 en hoger).



6) Neem nationale regie op de spoorontwikkeling en ruimtelijke ordening

- a) Ontwikkel een integrale visie voor een toekomstbestendig spoornet, inclusief goederenvervoer.
- b) Koppel deze visie integraal aan behoud van verdienvermogen van Nederland, de mobiliteits-, klimaat-, energie- en woningbouwopgaven.
- c) Start planstudies voor een noordelijke (richting grensovergang Oldenzaal) en zuidelijke aftakking (richting grensovergang Venlo) van de Betuweroute en 3RX/IJzeren Rijn voor toekomstbestendige goederenroutes. Grote voordelen: ruimte voor woningbouw langs het bestaande spoor, ruimte voor OV, minder omgevingshinder, ontlasting wegnnet, concurrerend spoorgoederenvervoer en verduurzaming van transport en logistiek.
- d) Speel voldoende financiering hiervoor vrij.
- e) Bovenstaande in lijn met het [advies met oproep van de voorzitter van het platform spoorgoederenvervoer en leefomgeving](#), namens alle leden waaronder ondergetekende, over het Toekomstbeeld spoorgoederenvervoer dat op 30 juni 2025 is gestuurd aan de staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat (IenW), het kabinet en de Tweede Kamer.
- f) Richt de ministeriële verantwoordelijkheid eenduidig in, met één bewindspersoon voor goederenvervoer en zeehavens.
- g) Borg daadkracht van het ministerie van IenW.