

NATIONALE ARBEIDSRAAD

CENTRALE RAAD VOOR HET
BEDRIJFSLEVEN

ADVIES Nr. 2.279

CRB 2022-0600
CO 1000

Gemeenschappelijke Raadszitting van 9 maart 2022

Ontwerp van spoorvisie 2040

x x x

3.298

Inhoudstafel

1. Algemene opmerkingen	3
1.1 Tussentijdse doelstellingen vastleggen bovenop de einddoelstellingen	3
1.2 Een tijdschema vastleggen waarin de prioriteiten worden bepaald om de einddoelstellingen te halen	4
1.3 De middelen die nodig zijn voor de verwezenlijking van de visie ramen	4
1.4 De toekomstige organisatie van de spoormarkt voorbereiden	5
1.5 Over een sterke en performante spoorregulator beschikken	7
1.6 Rekening houden met de technologische ontwikkelingen en met de impact ervan	7
1.7 De adviesorganen betrekken bij de concretisering, de opvolging en de evaluaties van de visie	8
1.8 Een structuur invoeren die belast is met de opvolging van de spoorvisie en van de mobiliteitsvisie in het algemeen	8
2. Specifieke opmerkingen	8
2.1 Krachtlijn 1: het spoor ten dienste van meer reizigers en meer ondernemingen	9
2.1.1 Het sporaanbod verbeteren	9
2.1.1.1 Een beter gestructureerd, eenvoudiger en beter leesbaar sporaanbod voorstellen	9
2.1.1.2 Een aantrekkelijk en afdoend aanbod garanderen voor alle verplaatsingen	9
2.1.1.3 Zorgen voor een vloot van rollend materieel van goede kwaliteit en met voldoende capaciteit	10
2.1.2 De spoorinfrastructuur verbeteren	10
2.1.2.1 Nadenken over hoe de druk op de Noord-Zuidverbinding kan worden verminderd	10
2.1.2.2 Een algemene reflectie houden over de architectuur van het netwerk, met inbegrip van de stations en de stopplaatsen	10
2.1.2.3 Het onderhoud van de spoorinfrastructuur verzekeren	10
2.1.2.4 De capaciteit van het spoornet optimaliseren	11
2.2 Krachtlijn 2: het spoor ten dienste van de klanten	11
2.2.1 Het treingebuijk blijven aanmoedigen voor de woon-werkverplaatsingen	11
2.2.2 Het goederenvervoer per spoor aanmoedigen	12
2.3 Krachtlijn 3: het spoor als redmiddel voor de planeet	12
2.3.1 De overheidsopdrachten duurza(a)m(er) maken	12
2.4 Krachtlijn 4: het spoor ten dienste van een globale benadering van de mobiliteit	13
2.4.1 Een interfederale mobiliteitsvisie ontwikkelen	13
2.4.2 Een gelijk speelveld tussen de verschillende vervoersmodi creëren	13
2.4.3 Inzetten op een opendatabeleid	13
2.4.4 Een geïntegreerd multimodaal mobiliteitssysteem invoeren	13
2.4.5 De (multimodale) toegankelijkheid van de stations garanderen	14

Inbehandelingneming

Het federaal regeerakkoord kondigt een spoorvisie 2040 aan, die het kader zal vormen van het spoorbeleid in de komende decennia.

Federaal minister van Mobiliteit Georges Gilkinet, die bevoegd is voor het spoordossier, heeft de Centrale Raad voor het Bedrijfsleven en de Nationale Arbeidsraad (hieronder de Raden genoemd) een adviesvraag voorgelegd over het ontwerp van spoorvisie 2040, dat ze op 7 januari 2022 hebben ontvangen.

Dit advies werd goedgekeurd tijdens de gemengde plenaire vergadering van de Raden van 9 maart 2022. Het betreft een advies in aanvulling op het [advies van de Raden "Basisprincipes voor de spoorvisie 2040" van 21 december 2021](#), en is daarmee een tweede bijdrage van de Raden aan de spoorvisie 2040.

Het voorliggende advies bestaat uit twee delen: in het eerste deel formuleren de Raden algemene aanbevelingen om de tekortkomingen aan te pakken die ze bij het onderzoek van het ontwerp van spoorvisie 2040 hebben vastgesteld. In het tweede deel maken ze specifieke opmerkingen over de verschillende krachtlijnen die in dit ontwerp van spoorvisie zijn opgenomen.

ADVIES

1. Algemene opmerkingen

De Raden zijn ingenomen met het werk dat werd aangevat door minister Gilkinet om te komen tot een spoorvisie 2040 waarvoor ze sinds enige tijd pleiten.

De Raden stellen tevreden vast dat de basisprincipes voor de spoorvisie 2040 die ze in hun initiatiefadvies ([Advies CRB 2021-3440](#), [Advies NAR nr. 2259](#)) hebben uiteengezet, in het algemeen terug te vinden zijn in het ontwerp van spoorvisie 2040. Het gaat om de volgende principes: de spoorvisie moet ambities voor het spoor formuleren; ze moet de coherentie van het spoorbeleid garanderen; ze moet handelen over het personen- en het goederenvervoer; het spoor moet aantrekkelijker worden voor het binnenlands en internationaal vervoer; de spoorvisie moet bijdragen tot de verdere ontwikkeling van de multimodaliteit; de spoorinfrastructuur en het rollend materieel moeten voldoende capaciteit bieden om de gewenste modal shift in het personen- en het goederenvervoer mogelijk te maken.

De Raden formuleren echter een aantal algemene aanbevelingen om de tekortkomingen aan te pakken die ze bij het onderzoek van het ontwerp van spoorvisie 2040 hebben vastgesteld.

1.1 Tussentijdse doelstellingen vastleggen bovenop de einddoelstellingen

De Raden vinden het positief dat het ontwerp van spoorvisie 2040 ambities voor het spoor formuleert die gekwantificeerd en dus meetbaar zijn, t.w.: tegen 2040 een modaal treinaandeel van 15% voor het reizigersvervoer behalen; tegen 2030 het volume van per spoor vervoerde goederen verdubbelen.

Ze merken echter op dat het ontwerp van spoorvisie 2040, afgezien van die twee ambities, weinig of geen concrete doelstellingen bevat.

Gelet op de tijdshorizon van de spoorvisie (2040) vragen de Raden om, naast de einddoelstellingen op lange termijn (2030 en 2040), tussentijdse doelstellingen op korte en middellange termijn vast te leggen die SMART zijn (d.w.z. specifiek, meetbaar, aanvaardbaar, realistisch en tijdsgebonden). Die tussentijdse doelstellingen kunnen zowel absolute als relatieve doelstellingen omvatten¹. Wat het goederenvervoer per spoor betreft, zou volgens hen een doelstelling tegen 2040 moeten worden vastgelegd bovenop de doelstelling tegen 2030.

De Raden vragen dat de verwezenlijking van de spoorvisie regelmatig wordt geëvalueerd, opdat de maatregelen die in toepassing van die spoorvisie 2040 zullen worden genomen, zo nodig kunnen worden bijgestuurd. Ze wensen bij die evaluaties betrokken te worden.

1.2 Een tijdschema vastleggen waarin de prioriteiten worden bepaald om de einddoelstellingen te halen

De Raden wijzen erop dat er een tijdschema ontbreekt waarin wordt aangegeven wanneer en op welk niveau vorderingen zullen worden geboekt om de in het ontwerp van spoorvisie 2040 vastgelegde doelstellingen te bereiken.

De Raden vragen om een tijdschema vast te stellen waarin de prioriteiten worden bepaald, hierbij rekening houdend met de (mobiliteits)doelstellingen waartoe België zich (op nationaal, Europees en internationaal niveau) heeft geëngageerd, alsook met de deadlines hiervoor. In dit verband denken ze met name aan de doelstellingen tegen 2030 (die relevant zijn in het kader van de spoorvisie 2040 en die zijn) vervat in de EU-strategie voor duurzame en slimme mobiliteit (voltooiing van het trans-Europese multimodale vervoersnetwerk (TEN-T), geïntegreerde digitale ticketing)².

1.3 De middelen die nodig zijn voor de verwezenlijking van de visie ramen

De Raden zijn van oordeel dat de financiering die de overheden ter beschikking stellen via de meerjareninvesteringsplannen en de investerings- en exploitatiedotaties met het oog op de verwezenlijking van de spoorvisie 2040 in overeenstemming moet zijn met de in de spoorvisie 2040 vastgelegde doelstellingen, en wel gedurende de hele periode die deze visie bestrijkt. De Raden zijn in dit verband ingenomen met het feit dat het ontwerp van spoorvisie 2040 vermeldt dat de overheidsbedrijven stabiele dotaties zullen genieten, die afgestemd zijn op de openbaredienstopdrachten die hun worden toevertrouwd.

De Raden wijzen er evenwel op dat het ontwerp van spoorvisie 2040 geen enkele raming bevat van de middelen die nodig zijn voor de verwezenlijking ervan en dat de finale metadoelstellingen niet werden vertaald in tussentijdse operationele doelstellingen. Hierdoor valt volgens hen moeilijk in te schatten of de regering en de autonome overheidsbedrijven (NMBS en Infrabel) in staat zullen zijn alle acties ten uitvoer te leggen die in het kader van de spoorvisie 2040 in het vooruitzicht worden gesteld, of de daarin vastgelegde einddoelstellingen te halen³.

¹ In tegenstelling tot een absolute doelstelling hangt de verwezenlijking van een relatieve doelstelling ook af van de ontwikkeling van het beleid in andere domeinen of van de ontwikkeling van de andere transportmodi. Een absolute doelstelling is makkelijker meetbaar dan een relatieve doelstelling.

² Andere doelstellingen zijn bijvoorbeeld: de doelstellingen die werden vastgelegd in de Europese Green Deal, de Europese klimaatwet, het pakket "Fit for 55" en het klimaatpact van Glasgow.

³ Ter herinnering, de einddoelstellingen zijn: tegen 2040 een modaal treinaandeel van 15% voor het reizigersvervoer behalen en tegen 2030 het volume van per spoor vervoerde goederen verdubbelen.

Binnen de context waarin een modal shift noodzakelijk is om de klimaatdoelstellingen te halen waartoe ons land zich op Europees en internationaal niveau heeft verbonden, achten de Raden het van belang dat in de spoorvisie 2040 een prijsstrategie wordt voorgesteld (zowel voor de spoorvervoerbewijzen als voor de rijpaden) die de aantrekkingskracht van het spoor voor het vervoer van personen en van goederen garandeert. De prijs is immers een bepalende factor van de aantrekkingskracht, en dus ook van het gebruik van het spoor: een aantrekkelijke prijs voor de rijpaden is belangrijk om de concurrentiekracht van het goederenvervoer per spoor te waarborgen, terwijl een aantrekkelijke prijs van de vervoerbewijzen belangrijk is om de huidige reizigers aan te moedigen hun gebruik van de trein op peil te houden of te intensifiëren en om nieuwe reizigers aan te trekken.

In diezelfde context herinneren de Raden er voorts aan dat het streven naar een begrotingsevenwicht bij de opstelling van de begrotingen de verwezenlijking van de spoorvisie 2040 niet in het gedrang mag brengen.

De Raden zijn zich ten volle bewust van het budgettaire kader van de overheid en van de financiële randvoorwaarden van de NMBS en Infrabel. Ze wensen er evenwel de aandacht op te vestigen dat overheidsinvesteringen die het spoorgebruik aanmoedigen nodig blijven, zeker wanneer ons land de transitie moet maken naar een koolstofneutrale samenleving tegen 2050 en wanneer rekening wordt gehouden met de huidige maatschappelijke context, die gekenmerkt wordt door steeds nijpender wordende mobiliteitsproblemen die negatieve gevolgen hebben voor de burger, de economie en de maatschappij, en met het feit dat het spoor voor het woon-werkverkeer een specifieke functie van algemeen belang vervult.

1.4 De toekomstige organisatie van de spoormarkt voorbereiden

Visie van de meest representatieve werknemersorganisaties

De leden die de meest representatieve organisaties van de werknemers vertegenwoordigen, vinden het positief dat er een nieuwe visienota voor het spoor voorligt die voortbouwt op de keuze uit het regeerakkoord. De regering wil een direct award geven aan de NMBS voor een nieuw openbaardienstencontract voor een periode van 10 jaar. Dit beleidsdocument – spoorvisie 2040 - is hiervoor belangrijk. Deze visie vormt het kader waarbinnen nieuwe specificaties voor openbare dienstverplichtingen kunnen worden vastgelegd in het nieuwe openbaardienstencontract 2023-2033. Momenteel werkt de NMBS nog op basis van een beheersovereenkomst die onderhandeld is in 2007.

Een nieuw dienstencontract is nu meer dan ooit nodig om het spoor ten dienste van reizigers en de maatschappij verder te laten werken. Het moet ook zekerheid bieden aan het personeel. Ook al hebben de leden die de meest representatieve organisaties van de werknemers vertegenwoordigen vragen bij de coherentie van de aanpak en van de boodschappen van de Europese Commissie inzake het spoorvervoer (enerzijds de wens om het gebruik van dat vervoer sterk te verhogen en anderzijds de voortzetting van het liberaliseringsproces van het spoor), is het ook nodig om conform het vierde spoorwegpakket, het juridische Europese kader, te kunnen blijven werken. Deze beleidsnota is een eerste stap om “Europaproof” te blijven. We vragen dat de regering deze met spoed goedkeurt, zodat de tweede stap richting nieuw openbaardienstencontract snel volgt.

De leden die de meest representatieve organisaties van de werknemers vertegenwoordigen, zijn van mening dat een eventuele liberalisering van het personenvervoer per spoor een zeer negatieve impact zou hebben op de doelstelling van een duurzame modal shift, en de uitvoering van de spoorvisie 2040 onmogelijk zou maken. Ervaringen uit het buitenland wijzen op de negatieve gevolgen van een liberalisering voor de betaalbaarheid, de klantvriendelijkheid, de continuïteit van de dienstverlening, de coördinatie van en het toezicht op het hele netwerk en de multimodaliteit, de arbeidsvoorwaarden en de sociale vrede, en de duurzaamheidsdoelstellingen. Bovendien is de impact op de overheidsbegroting vaak negatief, door de toename van publieke middelen naar buitenlandse

operatoren, vaak filialen van buitenlandse overheidsbedrijven, en doordat enkel niet-winstgevende lijnen overblijven voor een publieke operator. De leden die de meest representatieve organisaties van de werknemers vertegenwoordigen, wijzen er daarom op dat er ook na 2033 moet worden gekozen voor een direct award aan de NMBS, zoals mogelijk gemaakt wordt door artikel 4bis van Verordening (EU) 2016/2338 van 14/12/2016 tot wijziging van Verordening (EG) nr. 1370/2007. Een direct award is de enige manier om de continuïteit en de betaalbaarheid van het spoor te verzekeren zonder dat de ambitieuze doelstellingen van een modal shift, zoals bepaald in de spoorvisie 2040, in gevaar komen. Om de NMBS de mogelijkheden te geven om na 2033 de direct award te behouden, moet de overheid (1) de voorbereidingen treffen zodat in 2033 aan de voorwaarden van artikel 4bis is voldaan; (2) in het bijzonder de NMBS van voldoende financiële middelen voorzien, en verzekeren dat de NMBS goede arbeidsvoorwaarden biedt om in de context van krapte op de arbeidsmarkt een goede, continue dienstverlening te kunnen organiseren.

In die zin vragen de leden die de meest representatieve organisaties van de werknemers vertegenwoordigen zich af waarom het proces van fusie van de 2 filialen (NMBS en Infrabel) niet werd overwogen. Bij gebrek daaraan dringen de leden die de meest representatieve organisaties van de werknemers vertegenwoordigen erop aan dat de evenwichten die golden ten tijde van de opsplitsing (o.a. inzake het beheer van de stations en van de andere vaste activa) niet opnieuw in het gedrang worden gebracht.

Voorts zijn de leden die de meest representatieve organisaties van de werknemers vertegenwoordigen van oordeel dat het niet aan interprofessionele sociale gesprekspartners toekomt zich uit te spreken over het huidige en toekomstige personeelsbeleid binnen de autonome overheidsbedrijven, of zelfs van een sector. Om echter in overeenstemming te zijn met de wil om de ontwikkeling van de spoornetten en de uitdagingen die dit in de toekomst zal inhouden te ondersteunen, herinneren de leden die de meest representatieve organisaties van de werknemers vertegenwoordigen eraan dat aan de NMBS en Infrabel voldoende - zelfs ambitieuze - financiële middelen moeten worden toegekend, met name om hen in staat te stellen massale aanwervingen van personeel uit te voeren die noodzakelijk zijn om deze uitdagingen aan te gaan. En om ervoor te zorgen dat dit op de best mogelijke wijze wordt gerealiseerd, zou niet eenzijdig mogen worden geraakt aan de evenwichten inzake het personeelsbeheer. Over een ambitieuze onderneming beschikken die in staat is een antwoord te bieden op de uitdagingen van het spoor tegen 2040, kan alleen mogelijk zijn als ze steunt op een interne sociale dialoog op basis van vertrouwen en continuïteit.

Visie van de meest representatieve werkgeversorganisaties

Het regeerakkoord van 2020 bevestigt de rechtstreekse toekenning van de openbare dienst aan de NMBS voor 10 jaar, d.w.z. tot in 2033.

De leden die de meest representatieve organisaties uit de nijverheid, de diensten, de landbouw, de handel en het ambachtswezen en de niet-commerciële sector vertegenwoordigen, zijn van oordeel dat de spoorvisie 2040 knopen moet doorhakken over de periode na 2033 om deze zo goed mogelijk voor te bereiden. In de visie moet een werkplan worden bevestigd om de liberalisering na 2033 voor te bereiden. In de visie moeten de verschillende stappen en het tijdschema daarvoor worden omschreven, waaronder de omschrijving van de openbardienststopdracht, de kwalitatieve en kwantitatieve eisen die aan de operator(en) worden gesteld en ook de verantwoordelijkheden van de verschillende actoren. In dit verband rijst de vraag welke speler bevoegd is voor het beheer van de stations, alsook de vraag naar de toekomst en de rol van HR Rail. Deze vraagstukken moeten zo spoedig mogelijk worden beslecht, aangezien de tenuitvoerlegging veel tijd in beslag zal nemen en er veel werk moet worden verricht.

Voorts wordt in het regeerakkoord melding gemaakt van het opzetten van twee proefprojecten om de openbare dienst aan een operator te gunnen voor een deel van het netwerk. Het is zeer verbazend dat dit in de visie 2040 niet wordt vermeld. In de visie moeten de organisatie en het tijdschema voor de uitvoering van deze proefprojecten nader worden toegelicht. Dit is een beslissende eerste stap ter voorbereiding van de periode na 2033, waarbij gebruik wordt gemaakt van de lessen die uit deze eerste ervaring kunnen worden getrokken.

Ten slotte heeft de NMBS in het kader van de liberalisering tien jaar de tijd om haar prestaties te verbeteren, om ervoor te zorgen dat ze concurrerend is en om aanspraak te kunnen maken op de openbaredienststopdracht(en). De visie moet de NMBS de middelen, de instrumenten, maar ook een zekere mate van autonomie verschaffen om deze transformatie door te voeren. De wendbaarheid van de NMBS zal een sleutelrol spelen, met name door een flexibel, performant HR-beleid zonder taboes (flexibele organisatie, statuut, reglementen...).

De leden die de meest representatieve organisaties uit de nijverheid, de diensten, de landbouw, de handel en het ambachtswezen en de niet-commerciële sector vertegenwoordigen, wensen te preciseren dat de voorwaarden voor de verlenging van de direct award na 2033 - die zij niet wensen - uiterst restrictief zijn. Deze cumulatieve voorwaarden hebben betrekking op de structurele en geografische kenmerken van de markt en van het netwerk en op de verbetering van de kwaliteit van de diensten en/of van de kosten-efficiëntieverhouding in vergelijking met het vorige openbaredienstencontract. De eerste voorwaarde lijkt voor België uiterst moeilijk te vervullen en maakt een rechtstreekse toewijzing na 2033 aan de NMBS onrealistisch.

De leden die de meest representatieve organisaties uit de nijverheid, de diensten, de landbouw, de handel en het ambachtswezen en de niet-commerciële sector vertegenwoordigen, herinneren er ook aan dat het openbaredienstencontract de betrokken lijnen zal bepalen, evenals de voorwaarden waaraan de operator(en) moet(en) voldoen op het gebied van dienstverlening aan de klanten, tarieven, continuïteit van de dienstverlening, duurzaamheidsdoelstellingen..., ongeacht de operator(en). Aangezien dit kader en de na te leven minimumvoorwaarden door de regering en op basis van de spoorvisie 2040 zullen worden bepaald, kan de impact van de liberalisering alleen maar gunstig zijn (begroting, kwaliteit...).

1.5 Over een sterke en performante spoorregulator beschikken

De Raden zijn van oordeel dat de spoorvisie 2040 meer de noodzaak zou moeten beklemtonen om over een sterke en performante regulator te beschikken (d.w.z. efficiënt en proactief, ambitieus in zijn acties en met een ruime opdracht). De regulator heeft immers een sleutelrol te vervullen om de werking van de spoormarkt te faciliteren en op die manier de attractiviteit van het spoor te vergroten.

1.6 Rekening houden met de technologische ontwikkelingen en met de impact ervan

De Raden zijn van oordeel dat de spoorvisie rekening moet houden met de technologische ontwikkelingen en met de impact ervan.

Eenzijds benadrukken de Raden de voordelen van het gebruik van nieuwe technologieën om de kennis van de NMBS van (de afgelegde trajecten van) haar cliënteel te verbeteren en aldus beter te kunnen inspelen op zijn behoeften, om Infrabel in staat te stellen de verkeersstromen dynamisch en in real time te beheren zodat de rijpaden op een transparante, flexibele en reactieve manier kunnen worden aangeboden, om het besturen van treinen te ondersteunen en de veiligheid te verbeteren, om realtime-informatie voor de reizigers te ontwikkelen, om MaaS (Mobility as a Service) te ontwikkelen en om het spoor aantrekkelijker te maken (in termen van gebruiksgemak en administratieve vereenvoudiging) voor de reizigers die over digitale tools en vaardigheden beschikken.

De Raden beklemtonen evenwel dat het gebruik van digitale tools en/of verkoopkanalen niet is weggelegd voor iedereen in de huidige samenleving, want deze wordt o.m. gekenmerkt door een digitale kloof (m.a.w. personen die niet over digitale tools beschikken of wier digitale vaardigheden onvoldoende zijn). Er moet worden vermeden dat de technologische ontwikkeling leidt tot de sociale uitsluiting van de digitaal kwetsbare personen, doordat ze hun toegang tot het openbaar vervoer bemoeilijkt. Het is volgens de Raden belangrijk erop toe te zien dat het spoorvervoer voor iedereen toegankelijk blijft.

1.7 De adviesorganen betrekken bij de concretisering, de opvolging en de evaluaties van de visie

De Raden herinneren eraan dat een maatschappelijk draagvlak noodzakelijk zal zijn, niet alleen om de continuïteit van de spoorvisie 2040 te garanderen, maar ook de verwezenlijking ervan.

Adviesorganen als de CRB en de NAR kunnen bijdragen tot de ontwikkeling van dat broodnodige draagvlak. Het is bijgevolg belangrijk dat ze vooraf worden geïnformeerd en geraadpleegd over de verschillende actieplannen en documenten⁴ die de geleidelijke concretisering van de doelstellingen en principes van de spoorvisie 2040 mogelijk zullen maken. Voorts is het ook belangrijk hen te betrekken bij het opvolgings- en evaluatieproces van deze visie.

1.8 Een structuur invoeren die belast is met de opvolging van de spoorvisie en van de mobiliteitsvisie in het algemeen

De Raden zijn van oordeel dat de spoorvisie 2040 aan de bij het spoor betrokken actoren een stabiel kader voor de lange termijn moet bieden. Om de duurzaamheid van de spoorvisie 2040 te verzekeren en ervoor te zorgen dat de toekomstige initiatieven van volgende regeringen ermee in overeenstemming zijn, vragen de Raden om naast het Executief Comité van de ministers van Mobiliteit een structuur op te richten (die is samengesteld uit federale en regionale administraties) om de spoorvisie (alsook de interfederale mobiliteitsvisie) op te volgen.

2. Specifieke opmerkingen

De Raden formuleren hieronder een aantal specifieke opmerkingen over elementen die worden vermeld in de verschillende krachtlijnen van het ontwerp van spoorvisie 2040.

De Raden stellen voor om bij het begin of aan het einde van elke krachtlijn een korte samenvatting op te nemen van de belangrijkste principes die door de huidige en de toekomstige regeringen in acht moeten worden genomen met het oog op de verwezenlijking van de spoorvisie 2040.

⁴Het gaat om de toekomstige openbarediensten- en performantiecontracten van de autonome overheidsbedrijven, het actieplan voor het goederenvervoer per spoor, de interfederale visie inzake Mobility as a Service (MaaS), de toekomstige meerjareninvesteringsplannen voor het spoor, het uurschematarget 2040 en de volgende vervoersplannen.

2.1 Krachtlijn 1: het spoor ten dienste van meer reizigers en meer ondernemingen

2.1.1 Het sporaanbod verbeteren

2.1.1.1 Een beter gestructureerd, eenvoudiger en beter leesbaar sporaanbod voorstellen

De Raden zijn ingenomen met het aangekondigde voornemen om een beter gestructureerd en eenvoudiger sporaanbod te garanderen, om enerzijds te zorgen voor meer leesbaarheid voor de spoorgebruikers, maar anderzijds ook rekening te houden met het grote potentieel voor de ontwikkeling van de vraag naar spoorvervoer, met name door een verbetering van het aanbod in de stedelijke en voorstedelijke gebieden.

Een multimodale strategie is onontbeerlijk als de spoorwegen de structurerende as moeten worden van een geïntegreerd multimodaal mobiliteitssysteem waarop de andere mobiliteitsoperatoren moeten kunnen aansluiten. In dit kader lijkt het algemene idee van een nieuw geïntegreerd, gecadanceerd en symmetrisch aanbod van 2 treinen/uur in elk station als minimale dienstbasis volgens de Raden op het eerste gezicht positief te zijn. Rekening houdend met de belangrijke plaats die dat nieuwe aanbod inneemt in het ontwerp van spoorvisie 2040, vragen de Raden om zo spoedig mogelijk werk te maken van de studie (die is aangekondigd in het ontwerp van spoorvisie 2040) over de technische en budgettaire haalbaarheid van de geleidelijke toepassing van het voorgestelde nieuwe exploitatiemodel op het Belgische netwerk tegen 2040. Ze vragen ook om over de resultaten van deze studie te worden geïnformeerd.

In het kader van deze studie lijkt het hun belangrijk niet alleen te onderzoeken of een dergelijk aanbod realiseerbaar/haalbaar is op het Belgische netwerk (dat stervormig werd geconcipieerd en niet in termen van aansluitingsknooppunten), maar ook welke impact dat aanbod zal hebben op het goederenvervoer per spoor. Het zou niet zo mogen zijn dat een dergelijk aanbod ten koste van het goederenvervoer per spoor zou worden ingevoerd, zeker gelet op het doel om dat laatste tegen 2030 te verdubbelen.

De Raden zijn van oordeel dat, indien de voorgestelde optie om redenen van haalbaarheid, van buitensporige kosten of bij een globale negatieve impact op het vrachtvervoer niet realistisch blijkt, zo spoedig mogelijk met de overheidsbedrijven een alternatief met dezelfde doelstellingen zal moeten worden uitgewerkt.

2.1.1.2 Een aantrekkelijk en afdoend aanbod garanderen voor alle verplaatsingen

De Raden staan achter het vooropgestelde doel om ten volle gebruik te maken van het groeipotentieel van de vraag naar spoorvervoer in de dalperioden, dat momenteel onvoldoende wordt benut, maar vestigen er de aandacht op dat de bevordering van de vrijetijdsverplaatsingen niet ten koste mag gaan van de woon-werkverplaatsingen.

Ze wijzen evenwel op het belang om een aantrekkelijk en afdoend aanbod te garanderen voor alle verplaatsingen, met inbegrip van de woon-werkverplaatsingen en de woon-schoolverplaatsingen, die vaak tijdens de spitsuren plaatsvinden en waarvoor waarschijnlijk meer dan twee treinen per uur noodzakelijk zijn. Hiermee zou kunnen worden vermeden dat personen die reizen tijdens de spitsuren de trein terzijde zouden schuiven en zouden opteren voor meer vervuilende vervoermiddelen, waardoor ons land niet dichterbij het nagestreefde doel van een modal shift zou komen.

2.1.1.3 Zorgen voor een vloot van rollend materieel van goede kwaliteit en met voldoende capaciteit

De Raden beklemtonen dat het belangrijk is om een vloot van rollend materieel ter beschikking te stellen die van goede kwaliteit en betrouwbaar is en die voldoende capaciteit biedt om de verwezenlijking van de beoogde modal shift mogelijk te maken.

Daartoe is het volgens hen van essentieel belang dat de vloot van rollend materieel goed wordt onderhouden, optimaal wordt gebruikt, te gepasten tijde wordt vernieuwd en zo nodig wordt uitgebreid.

2.1.2 De spoorinfrastructuur verbeteren

2.1.2.1 Nadenken over hoe de druk op de Noord-Zuidverbinding kan worden verminderd

Volgens de Raden zou het ontwerp van spoorvisie 2040 ten onrechte de indruk kunnen wekken dat sommige huidige ontwikkelingen (zoals de afname van het woon-werkverkeer en de toename van de vraag voor andere motieven) op zichzelf voldoende zullen zijn om de druk op de knelpunten op het spoor, waaronder de Noord-Zuidverbinding in Brussel, die een zeer kwetsbaar punt vormt voor de robuustheid van ons netwerk, te verlichten. De Raden merken op dat hierover nog onzekerheid blijft bestaan en dat daarom moet worden nagedacht over actieve maatregelen om de druk op de Noord-Zuidverbinding te verlichten.

2.1.2.2 Een algemene reflectie houden over de architectuur van het netwerk, met inbegrip van de stations en de stopplaatsen

In het algemeen zijn de Raden van oordeel dat een essentiële voorwaarde voor de verwezenlijking van de spoorvisie 2040 erin bestaat dat een betrouwbare spoorinfrastructuur van goede kwaliteit ter beschikking wordt gesteld, die voldoende capaciteit biedt om de gewenste modal shift voor het personen- en het goederenvervoer te kunnen realiseren.

Ze zijn dan ook ingenomen met de reflecties die momenteel bij Infrabel gaande zijn in het kader van het project 'Platform Netwerkarchitectuur', dat tot doel heeft een visie te ontwikkelen over het Belgische spoornet tegen 2040. De Raden vragen te worden geïnformeerd en geraadpleegd over de resultaten van deze reflecties.

Volgens de Raden is het belangrijk een algemene reflectie te houden over de manier waarop de infrastructuur, met inbegrip van de stations en de stopplaatsen, wordt ingericht opdat ze meer dan vandaag multimodale polen worden die de aansluitingen tussen de verschillende vervoermiddelen faciliteren.

In dit verband zal een optimaal evenwicht moeten worden gevonden, rekening houdend met criteria als de commerciële snelheid, het potentieel van reizigersstromen, de stiptheid en de rol als aansluitingsknooppunt, enerzijds, en met het aantal (en meer in het algemeen het netwerk van) stopplaatsen, anderzijds. De commerciële snelheid is een belangrijk element opdat het Belgische spoornet ertoe bijdraagt dat een aantrekkelijk alternatief wordt geboden voor de andere modi, en opdat de aantrekkingskracht van het vrachtvervoer wordt verhoogd.

2.1.2.3 Het onderhoud van de spoorinfrastructuur verzekeren

Over de geplande verhoging van het aanbod van internationale reizigerstreinen (met inbegrip van nachttreinen) en van goederentreinen, moet volgens de Raden een globale reflectie plaatsvinden: enerzijds moeten het internationaal reizigersverkeer per spoor en het (internationaal) goederenvervoer per spoor aangemoedigd worden als alternatieven voor personen- en

goederenverplaatsingen met andere vervoersmodi (zoals het vliegtuig); anderzijds moet rekening worden gehouden met het noodzakelijke evenwicht tussen het gebruik van dat aanbod aan personen- en goederenvervoer per spoor en het onderhoud (vaak 's nachts, 's avonds en vroeg in de ochtend) van de spoorweginfrastructuur. De Raden zijn van oordeel dat de spoorvisie in de tijd zou moeten voorzien/de tijd moet laten die nodig is voor het onderhoud en de herstellingen op het netwerk, door alternatieve oplossingen voor de spoorgebruikers te zoeken tijdens die onderhoudsperiodes. Het onderhoud van het netwerk is immers belangrijk voor de stiptheid van het treinverkeer en dus ook voor de attractiviteit en het gebruik ervan.

2.1.2.4 De capaciteit van het spoornet optimaliseren

De Raden herinneren eraan dat de spoorinfrastructuur voldoende capaciteit zal moeten bieden om de gewenste modal shift in het personen- en het goederenvervoer mogelijk te maken. Daartoe is het volgens hen essentieel ze optimaal te onderhouden en te benutten, ze tijdig te vernieuwen en ze waar nodig uit te breiden.

De Raden wijzen erop dat het gebruik van - onder andere digitale - technologische innovaties (die in het ontwerp van spoorvisie 2040 weinig aan bod komen) ook kan bijdragen aan de optimalisering van de capaciteit van het spoornet. Hiertoe moet een kader worden ingevoerd dat pilootprojecten en de implementering van nieuwe technologieën bevordert.

Volgens de Raden is het ook belangrijk spoorverbindingen tot stand te brengen tussen het Belgische spoornet en dat van de buurlanden: in deze context bevelen de Raden aan de mogelijkheid te onderzoeken om de bestaande ongebruikte verbindingen te heropenen.

2.2 *Krachtlijn 2: het spoor ten dienste van de klanten*

2.2.1 Het treingebruik blijven aanmoedigen voor de woon-werkverplaatsingen

Het verbaast de Raden dat de woon-werkverplaatsingen relatief afwezig zijn in het ontwerp van spoorvisie 2040. Zonder toename van het treingebruik voor de woon-werkverplaatsingen en zonder modal shift ten voordele van de trein in het kader van die verplaatsingen zal het nochtans onmogelijk zijn tegen 2040 een modaal aandeel van de trein in het personenvervoer van 15% te halen.

Volgens de Raden moet het gebruik van de trein voor woon-werkverplaatsingen absoluut verder worden aangemoedigd via verschillende hefboomen, zoals een aangepast aanbod en het 80/20-systeem dat wordt uitgebreid tot de flexibele (gecombineerde) abonnementen en de gecombineerde NMBS/De Lijn- en NMBS/TEC-abonnementen.

Voorts vragen de Raden dat gereguleerde tarieven van toepassing blijven op de abonnementen voor woon-werkverplaatsingen en woon-schoolverplaatsingen: op het gebied van woon-werkverkeer en woon-schoolverkeer vervult het spoor immers een specifieke functie van algemeen belang. Het moet bijgevolg financieel toegankelijk blijven voor de pendelaars en de studenten/scholieren.

Het ontwerp van spoorvisie 2040 geeft aan dat het spoorbeleid er met name op gericht zal zijn het treingebruik buiten de spitsuren en op de korte en middellange trajecten aan te moedigen, door aantrekkelijke tarieven aan te bieden. De Raden zouden het onbillijk vinden, mochten de kosten van deze tariefverlagingen zo goed als uitsluitend ten laste van de werkgevers en de werknemers worden gelegd. Ze zijn van oordeel dat de tariefverlagingen met als doel het treingebruik tijdens de daluren aan te moedigen niet ten koste van de ondernemingen en van de werknemers mogen gaan. Het risico bestaat immers dat de tarieven daar worden verhoogd waar een dergelijke verhoging niet leidt tot een

vermindering van het aantal treingebruikers (m.a.w. daar waar de prijselasticiteit⁵ laag is) om verlagingen tijdens de daluren mogelijk te maken. De prijselasticiteit van de vraag naar spoorvervoer voor woon-werkverplaatsingen is immers lager dan die van de vraag naar verplaatsingen per spoor in het kader van vrijetijdsactiviteiten.

2.2.2 Het goederenvervoer per spoor aanmoedigen

Het ontwerp van spoorvisie 2040 geeft aan dat de spoorvervoeroperatoren worden geconfronteerd met aanzienlijke consolidatiekosten, waarmee hun concurrenten uit andere vervoerswijzen niet altijd te kampen hebben. Die kosten omvatten bijvoorbeeld de kosten die verbonden zijn aan de manoeuvres voor de verrichtingen van de 'eerste' en de 'laatste' kilometers. De Raden vragen te worden geïnformeerd over de resultaten van de studie (die is aangekondigd in het ontwerp van spoorvisie 2040) over de eerste en de laatste km, om te analyseren hoe de wettelijke, organisatorische en operationele bepalingen, normen en regels in de praktijk worden toegepast en om mogelijke versoepelingen daarvan te bestuderen.

Naast het rangeerstation te Antwerpen-Noord en in de context van een verdubbeling van de goederenactiviteit, zou het volgens de Raden ook relevant zijn over rangeeractiviteiten te beschikken in het Waalse gewest (bijvoorbeeld door de oude rangeerinfrastructuur van Monceau voor dit doel op te waarderen).

In de 'Planningsdriehoek' waarnaar op blz. 20 van het ontwerp van spoorvisie 2040 wordt verwezen, is het volgens de Raden noodzakelijk te specificeren dat de eerste pool ('het vervoersaanbod') zowel op de reizigers als op de goederen betrekking heeft.

2.3 Krachtlijn 3: het spoor als redmiddel voor de planeet

2.3.1 De overheidsopdrachten duurza(a)m(er) maken

Het ontwerp van spoorvisie 2040 geeft aan dat de overheidsopdrachten milieu-,circulariteits-, levenscyclus- en maatschappelijke criteria zullen bevatten. Dit is in overeenstemming met het standpunt van de Raden, nl. dat "de prijs niet het enige criterium is dat in aanmerking moet worden genomen in de bestekken van overheidsopdrachten. Andere criteria zijn volgens hen bv. de analyse van de levenscyclus van de producten op het vlak van energie en leefmilieu, de kwaliteit van de producten, het afvalbeheer en de lokale werkgelegenheid. Deze criteria moeten op een duidelijke en transparante manier worden gedefinieerd. De naleving van de criteria moet worden geverifieerd en gecontroleerd⁶."

De Raden zijn van oordeel dat de NMBS en Infrabel zich in het kader van hun aankoopbeleid moeten gedragen als maatschappelijk verantwoordelijke ondernemingen. Ze merken op dat de transparantie van hun toeleveringsketens in dit verband een belangrijk aspect is.

⁵ De prijselasticiteit van de vraag geeft weer in hoeverre de vraag naar een welbepaald product reageert op een verandering van de prijs van dat product.

⁶ Bron: [advies van de CRB dd. 20.06.2018 "Concrete maatregelen voor het federale deel van het Nationaal Energie-Klimaatplan"](#), punt 1.3

2.4 Krachtlijn 4: het spoor ten dienste van een globale benadering van de mobiliteit

2.4.1 Een interfederale mobiliteitsvisie ontwikkelen

De Raden vragen om goed in het achterhoofd te houden dat het beleid dat wordt gevoerd t.a.v. andere vervoersmodi dan de trein een impact heeft op de resultaten van het spoorbeleid. Het feit dat de verschillende vervoersmodi niet in een gelijk speelveld⁷ opereren en dat de externe kosten die ze veroorzaken niet volledig in de gehanteerde prijzen zijn verrekend, is ook niet zonder gevolgen voor acties ter bevordering van het gebruik van het spoor.

De Raden zijn daarom van mening dat de spoorvisie 2040 moet worden ingepast in een interfederale mobiliteitsvisie die alle vervoersmodi en alle bevoegdheidsniveaus omvat.

De Raden herhalen hun oproep om zo spoedig mogelijk een interfederale mobiliteitsvisie te ontwikkelen. Ze benadrukken dat die visie alleen kan ontstaan uit structureel overleg en structurele samenwerking tussen de verschillende bevoegdheidsniveaus, zowel op ministerieel niveau (binnen het ECMM) als op operationeel niveau (op het niveau van de administraties).

2.4.2 Een gelijk speelveld tussen de verschillende vervoersmodi creëren

De Raden zijn van oordeel dat de fiscaliteit een belangrijke rol te spelen heeft in het kader van de verwezenlijking van de modal shift voor het personen- en goederenvervoer. Ze menen echter dat de fiscale aspecten geen deel zouden moeten uitmaken van de spoorvisie 2040, maar in een breder kader moeten worden behandeld, nl. een globale strategie met betrekking tot de mobiliteit en de modal shift.

In dat kader herhalen de Raden ook hun vraag aan de overheden op alle niveaus om een gelijk speelveld te creëren voor de verschillende vervoersmodi, rekening houdend met de economische, sociale en milieu-externaliteiten die ze genereren. Zo'n gelijk speelveld kan er immers voor zorgen dat de meest duurzame vervoersmodi, waaronder de trein, relatief gezien aantrekkelijker worden dan nu.

2.4.3 Inzetten op een opendatabeleid

Volgens hen moeten de vervoeroperatoren blijven inzetten op een opendatapolitiek die erin bestaat data open te stellen die interessant zijn voor de overheden van verschillende beleidsniveaus, alsook voor de verschillende actoren die operationale multimodaliteitsinstrumenten ontwikkelen, om zo een mobiliteitsbeleid te kunnen voeren waarin de reiziger centraal staat.

2.4.4 Een geïntegreerd multimodaal mobiliteitssysteem invoeren

De Raden preciseren dat een geïntegreerd openbaarvervoersysteem, dat wordt aangekondigd in de visie, zo spoedig mogelijk moet worden gerealiseerd. Daarvoor zal niet alleen ticket- en tariefintegratie van het openbaar vervoer vereist zijn, maar ook een integratie van het openbaarvervoeraanbod. Hiervoor zullen ook meer structureel overleg en structurele samenwerking nodig zijn tussen de openbaarvervoeroperatoren en hun voogdijoverheden.

⁷ Bijvoorbeeld met betrekking tot de vergoedingen voor het gebruik van de infrastructuur, de veiligheidsvoorschriften en de regels voor bestuurders

Een geïntegreerd openbaarvervoeraanbod moet volgens hen worden gecombineerd met het aanbod van andere mobiliteitsoplossingen en zo deel uitmaken van een omvattend mobiliteitssysteem. Dit impliceert dat de openbaarvervoeroperatoren een betere coördinatie tot stand zouden moeten brengen met de andere mobiliteitsactoren (zowel openbare als particuliere, zowel Belgische als buitenlandse voor het internationaal reizigers- en goederenvervoer) op het vlak van dienstregelingen, reizigersinformatie, geïntegreerde tarieven en vervoerbewijzen.

2.4.5 De (multimodale) toegankelijkheid van de stations garanderen

Volgens de Raden zou de spoorvisie 2040 ertoe moeten bijdragen dat de stations uitgroeien tot multimodale en multifunctionele polen.

Ze zijn ingenomen met het aangekondigde voornemen om de stations en de treinen gemakkelijker toegankelijk te maken⁸ voor alle reizigers. Voor de Raden is het ook van belang dat de multimodale toegankelijkheid (in de ruime zin) van de stations wordt verbeterd en op die manier de multimodaliteit wordt gestimuleerd: voor mobiliteitsgebruikers die de trein (als hoofdvervoermiddel) combineren met een ander vervoermiddel voor het voor- en/of natraject, is het belangrijk dat de overstapmogelijkheden aan de stations verbeterd worden (bv. dankzij haltes van het regionaal openbaar vervoer, deelfietsen en -auto's, fietsenstallingen en autoparkings waarop een coherent, goed doordacht tariefbeleid wordt toegepast dat bevorderlijk is voor de door de verschillende beleidsniveaus beoogde modal shift enz.). De Raden betreuren dat in het ontwerp van spoorvisie 2040 niet meer rekening wordt gehouden met de combinatie trein/auto, voornamelijk d.m.v. beveiligde parkings in de omgeving van de stations. De auto blijft in sommige gevallen immers een noodzaak voor reizigers om zich naar een station te begeven.

⁸ Via een uniformisering van de perronhoogte op 76 cm, de ingebruikneming van treinen met een lage vloer en een schuifbrug, waardoor een toegang in volstrekte autonomie mogelijk wordt.