

SPOOR

OP HET JUISTE SPOOR
Zet eindelijk duidelijk
spoorbeleid op de rails



**Meer info, tips en interviews over het
spoor en de toekomst van mobiliteit
www.voka.be/detoekomstvanmobiliteit**

Op het juiste spoor

Zet eindelijk duidelijk spoorbeleid op de rails

De essentie	3
Inleiding	5
Liberalisering als hefboom	6
Nieuwe beheerscontracten absoluut noodzakelijk	11
Langetermijnvisie voor de komende 20 jaar	13
Forse investeringen.....	15
Goederenvervoer: meer goederen naar het spoor	19
Actiepunten	23

colofon

Voka-kenniscentrum

Bart Van Craeynest | Hoofdeconoom
Sonja Teughels | Arbeidsmarkt
Helena Muyldermans | Sociaal recht en arbeidsmarkt
Jonas De Raeve | Onderwijs
Goedele Sannen | Mobiliteit en logistiek
Katelijne Haspelagh | Milieu en klimaat
Lorenzo Van de Pol | Klimaat en energie
Steven Betz | Ruimtelijke ordening en milieu
Karl Collaerts | Fiscaliteit en begroting
Johan Guldix | Innovatie en ondernemen
Gilles Supply | EU en internationaal ondernemen
Dieter Somers | Digitale transformatie

Eindredactie

Sandy Panis, Katrien Stragier

Foto's

Dann ein Shutterstock

Vormgeving

Capone

Druk

INNI Group, Heule

'Op het juiste spoor' is een brochure van Voka, Vlaams netwerk van ondernemingen. De overname of het citeren van tekst uit deze Voka Paper wordt aangemoedigd, mits bronvermelding.

Verantwoordelijke uitgever

Hans Maertens i.o.v. Voka vzw -
Burgemeester
Callewaertlaan 6 - 8810 Lichtervelde
info@voka.be - www.voka.be



De essentie

2021 moet het jaar van het spoor worden. Om de klimaatambities te realiseren en de leefbaarheid en bereikbaarheid van onze regio te garanderen, moeten we meer mensen en goederen op de trein krijgen. Helaas missen we al 10 jaar een echt spoorbeleid door het uitblijven van nieuwe beheerscontracten.

De spoorwegen worden de ruggengraat van ons mobiliteitssysteem genoemd. Nochtans blijft het modaal aandeel er van beperkt. Slechts 8,5% van alle tonkilometers van goederenvervoer doorheen ons land gebeurt vandaag per spoor. Bij het personenvervoer is het aandeel nog kleiner: slechts 6,8% van alle verplaatsingen uitgedrukt in reizigerskilometers gebeurt per trein. Indien we enkel naar de verplaatsingen voor het woon-werkverkeer kijken, scoort het spoor iets beter: voor 10,7% van alle woon-werkverplaatsingen (in reizigerskilometers) is de trein het hoofdvervoermiddel – in tijden zonder lockdowns of thuiswerkverplichtingen.

Wil het spoor niet ter plaatse blijven trappelen dan staat het dus voor grote uitdagingen. Bovendien dwingt de liberalisering van de openbare dienst in december 2023 tot een moderne uitbating van de vervoerbedrijven en een kwaliteitsverbetering van de dienstverlening. België kiest ervoor om de

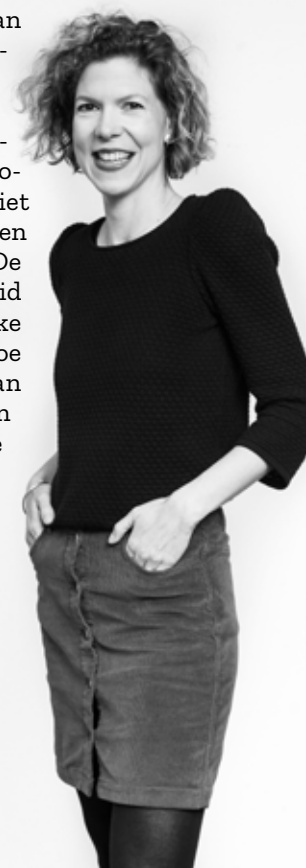
"Helaas missen we al 10 jaar een echt spoorbeleid door het uitblijven van nieuwe beheerscontracten."

eerste 10 jaar de opdracht van openbare dienst rechtstreeks toe te kennen aan de NMBS in ruil voor een ambitieuze resultaatsverbintenis. Laat ons die 10 jaar dan ook aangrijpen om het spoorbeleid echt op de rails te zetten en niet alleen 'het jaar', maar ook 'het decennium van het spoor' te realiseren.

Nood aan beheerscontracten

Allereerst is er zeer snel nood aan nieuwe beheerscontracten. Sinds 2012 wordt het instrument voor het beheer van het spoorwegaanpak niet meer deftig gebruikt. De opdrachten van openbare dienst die van de NMBS en Infrabel worden verwacht, moeten duidelijk en bindend omschreven staan, gekoppeld aan de transparante financiering ervan. Deze beheerscontracten moeten ook kwantificeerbare doelstellingen over de kwaliteit van de dienstverlening en prestatie-eisen bevatten.

Alles start met een duidelijke beleidsvisie op het spoor en dus op mobiliteit in het algemeen. Dit kan niet zonder afstemming met de gewesten en de andere vervoersoperatoren (De Lijn, TEC, MIVB). Wat stelt het beleid voorop? Hoe wordt het noodzakelijke vraaggestuurde aanbod bepaald? Hoe ver durft men gaan op het vlak van tarieven? Hoe belangrijk vindt men duurzaamheid echt? Hoe wil men de intermodaliteit bevorderen?... Het antwoord op deze vragen bepaalt mee welk vervoersmodel er wordt uitgetekend en welke investeringen dit vereist.



WIE?

GOEDELE SANNEN
Senior adviseur mobiliteit
en logistiek
goedele.sannen@voka.be
Goedele Sannen volgt op het
Voka-kenniscentrum dossiers
op rond mobiliteit en logistiek.

"De tijd dringt: niet alleen loert de liberalisering om de hoek, **ook de relancestrategie vraagt om de juiste investeringen.**"

Doorkijk 2040

Een moderne visie op spoorbeleid met een door-
zicht 2040 moet eveneens een voorspelbaar finan-
cieel kader aanreiken. Het spoor is een industrie
waar op lange termijn geïnvesteerd moet kun-
nen worden in infrastructuur, stations, rollend
materieel en digitalisering. Dit vereist een lan-
getermijninvesteringsvisie die future proof is
en rekening houdt met de noden van de regio's
en de industrie. Het spoor is immers onlosma-
kelijk verbonden met het regionale mobiliteits-
beleid, klimaat- en ruimtelijk beleid, ontsluiting
intermodale knooppunten, ... Bovendien dringt
de tijd. Niet alleen loert de liberalisering om de
hoek, ook de relancestrategie vraagt om de juiste
investeringen. Reden te meer voor de verschil-
lende overheden en operatoren in ons land om
goed samen te werken.

Slimme investeringen

Op vlak van investeringen is het noodzakelijk dat ons uitgebreide spoornetwerk deftig onderhouden wordt en bottlenecks worden aangepakt. Zeker in het kader van Europese corridors moet de netwerkintegratie gegarandeerd worden. Investeringen om doorheen Europa interoperabel, veilig, betrouwbaar en transparant te kunnen sporen, zijn essentieel. Ook investeringen in nieuwe spoorweginfrastructuur om knooppunten verder te ontsluiten, moeten gegarandeerd worden. En naast harde spoorinfrastructuur, vraagt ook de doorgedreven digitalisering de nodige investeringen. We moeten er dus in slagen voldoende Europese middelen te kunnen mobiliseren, zowel in het kader van het herstelplan als van de Green Deal.

Multimodaal

Voor het personenvervoer moeten stations uitgebouwd worden tot plaatsen van interconnectiviteit voor de aansluiting met andere vervoersmiddelen. Afgestemde dienstregelingen, eenduidige reizigersinformatie, geïntegreerde tarieven dragen bij tot het multimodale potentieel van een stationsomgeving. Het spoor moet ook inspelen op de veranderingen in ons mobiliteitsgedrag. Het hybride werken wordt als een

blijver beschouwd. Flexibele tarieven en abonnementsformules kunnen dus niet achterwege blijven.

Ook voor het goederenvervoer moet een multimodale benadering kostenefficiënt goederenvervoer per spoor toelaten. Samenwerking op alle niveaus en tussen alle actoren is ook hier het devies. Bovendien kunnen er al op korte termijn grote winsten geboekt worden door relatief 'kleine' – toch in spoortermen – aanpassingen: aanpassing van havenbundels en lijnen om het transport van treinen tot 740 meter mogelijk te maken, verdere automatisering van trieerinstallaties, digitalisering van de planning en van het beheer van rijpaden. Het goederenvervoer moet als een volwaardig segment behandeld worden en de spoorinfrastructuur moet mede ten dienste staan van de cargoklant. De ambitie in het federale regeerakkoord gaat uit van een verdubbeling van het goederenvolume per spoor tegen 2030. Werk aan de winkel dus!

Belangrijkste actiepunten spoor

✓ Modern spoorwegbeleid

- Nieuwe beheerscontracten met duidelijke, geactualiseerde omschrijving van opdrachten van openbare dienst
- Kwaliteits- en performantie-eisen gekoppeld aan kwalitatief en kwantitatief meetbare doelstellingen
- Langetermijnvisie op spoor, mobiliteit en investeringen

✓ **Doorgedreven 'operationel excellence' bij de spoorwegbedrijven**

- Betrouwbare dienstverlening op maat van de noden van de klant, ondersteund door mogelijkheden digitalisering
- Performantieverbetering, mede noodzakelijk door liberalisering openbare dienst

- ✓ **Investerings met maximale impact op modal shift, zowel voor goederen als personen**

- Intermodaliteit als uitgangspunt; spoor als ruggraat van het mobiliteitssysteem
- Naast harde infrastructuur ook investeren in digitalisering, technologie en automatisering
- Belang van kwalitatieve havenontsluitingen, spoorbundels en Europese corridors

Inleiding

In de lijstjes met vooruitblikken 2021 kwam het spoorvervoer prominent aan bod. Europa wil het spoor een enorme 'boost' geven, niet het minst om de ambitie van de Europese Green Deal – 90% reductie van de broeikasgasemissies tegen 2050 – te halen. De federale Vivaldi-coalitie zit alvast op dezelfde lijn en wil sterk investeren in deze vervoersmodus.

De maatschappelijke en economische rol van het spoor mogen we niet onderschatten. Performant spoorvervoer is essentieel voor de competitiviteit van onze economische poorten. Toch tonen benchmarks aan dat de efficiëntie van onze spoorwegmaatschappijen moet toenemen. Een moderne uitbating van de NMBS en Infrabel impliceren een schaa sprong in de kwaliteit van de dienstverlening. Dit is noodzakelijk om op het vlak van personen- en goederenvervoer van het spoor een volwaardig alternatief te creëren.

In deze paper wil Voka aan de hand van de kapstokken uit de federale beleidsverklaring mobiliteit de contouren schetsen van het spoorbeleid de komende jaren. Uiteraard moeten er nog veel doelstellingen uitgewerkt worden en is er op het moment van schrijven nog geen zicht op de concrete modaliteiten. Dit neemt niet weg dat de koppeling van de ambitie van de federale regering aan gegevens over prestaties, investeringen, dienstverlening, ... een zinvolle oefening is, die we in dit document trachten te maken.

Zowel de NMBS en Infrabel alsook het Belgian Rail Freight Forum en Voka Havenvereniging deelden cijfers en inzichten, waarvoor dank. Verder werd er inspiratie gehaald uit studies van Deloitte, BCG en de UCL. Ook van harte dank aan elkeen die met een kritisch oog heeft meegelezen tijdens het schrijffproces.

Voka wenst met deze paper vooral te informeren en de uitdagingen te schetsen om het debat over spoorvervoer mee te voeden. Bedoeling is om de lezer alle nodige achtergrondinfo te geven om nadien de discussie over concrete maatregelen aan te gaan. Oproepen tot visie en acties, is immers één ding. Verdere uitwerking is een ander en daar de schouders mee onder willen zetten, is zo niet nog belangrijker. Want ook al is het spoor een federale bevoegdheid, het beleid hieromtrent kan niet zonder samenwerking met de gewesten.

Bovendien ligt er ook een grote verantwoordelijkheid bij alle vervoersoperatoren en het bedrijfsleven om het 'jaar van het spoor' mee te



"Voka wenst met deze paper vooral te informeren en de uitdagingen te schetsen om het debat over spoorvervoer mee te voeden."

doen slagen. En in dit alles mogen we de rol van Europa zeker niet uit het oog verliezen. De kansen voor het spoor zullen ook vooral Europees mee bepaald worden. Er is niet alleen de nakende liberalisering van de openbare dienst, maar ook de integratie van het (hoge snelheidslijnen) spoornet en het klimaatbeleid kunnen gamechangers zijn.

1. Liberalisering als hefboom

Om de kwaliteit van de dienstverlening en de efficiëntie van de spoorwegmaatschappijen te verbeteren, wordt het personenvervoer per spoor tegen 2023 volledig geliberaliseerd, inclusief de openbare dienst. Dit noopt tot een correcte formulering en bijhorende financiering van de opdracht van openbare dienst. De NMBS krijgt deze opdracht nog 10 jaar rechtstreeks toegewezen, maar zal haar performantie verder moeten opkrikken.

Rechtstreekse toekenning opdracht openbare dienst

Het pad van de liberalisering werd in 2007 al ingezet met het vrachtvervoer per spoor. In 2010 volgde het internationale personenvervoer per spoor en in 2020 werden ook commerciële binnenlandse verbindingen – de zogenaamde open access – geliberaliseerd. Verschillende operatoren mogen dus diensten aanbieden, gebruik makend van dezelfde infrastructuur die onafhankelijk wordt aangeboden. Sinds 2020 mag dus elke erkende spoorwegonderneming rijpaden aanvragen zonder daarvoor overheidsmiddelen te krijgen. De volgende cruciale datum is 25 december 2023 wanneer ook de opdracht van openbare dienstverlening wordt geliberaliseerd. De overheid kan wel – vóór die datum – beslissen om deze opdracht – geheel of gedeeltelijk – voor een eenmalige periode van maximaal 10 jaar toe te wijzen aan de historische operator. België had eerder al aangegeven hiervoor te willen kiezen. Dit wordt expliciet bevestigd in het federale regeerakkoord. De NMBS wordt dus rechtstreeks toegewezen om voor de eerste periode van 10 jaar (2023 – 2033) het nationale personenvervoer via het spoor in openbare dienst uit te voeren.

"Liberalisering vormt een hefboom om naar een efficiënt en toekomstgericht spoorvervoer te gaan."

Op die manier is er voldoende tijd om een gestructureerde opening van de markt verder voor te bereiden. Dit neemt niet weg dat er tijdens de 'overgangsperiode' van 10 jaar grondige hervormingen moeten gebeuren om de performantie van de NMBS verder op te krikken en de openbare dienstopdracht correct in te vullen. Liberalisering vormt een hefboom om naar een efficiënt en toekomstgericht spoorvervoer te gaan.

Van verlieslatend B-Cargo naar financieel gezond Lineas

Een mooi voorbeeld van hoe liberalisering aanzet tot efficiëntieverbeteringen is Lineas. Het vroegere B-Cargo was de verlieslatende vrachtdivisie van de NMBS-groep. Gestuwd door het vrijmaken van de markt van het goederenvervoer per spoor in 2007, werd in 2011 NMBS Logistics opgericht als een private onderneming, dochter van de NMBS-groep. In 2015 werd het B Logistics met de inbreng van privaat kapitaal: de Europese private equity-groep Argos Wityu wordt de hoofdaandeelhouder (toen 69%). Na jaren van herstructuren, performantieverbeteringen en het heruitvinden van de dienstverlening, werd B Logistics in 2017 omgedoopt naar Lineas. De spoorwegonderneming kent vandaag een marktaandeel van 70% in het spoorvrachtvolume van België en stelt 2.100 VTE's tewerk. Lineas is erin geslaagd te transformeren naar een gezonde privéspeler. Vandaag heeft Argos Wityu samen met het management van Lineas 90% van de aandelen in handen. De overige 10% zijn in handen van de Federale Participatie- en Investeringsmaatschappij (FPIM). Lineas is vandaag de grootste private spoorvrachtoperator in Europa.



"Ook bij een rechtstreekse toewijzing van de openbare dienst-contractant, eist Europa dat die even competitief is als concurrenten."

Na de 'overgangsperiode' van 10 jaar legt Europa heel duidelijk op dat de rechtstreeks toegewezen operator even performant moet zijn als mogelijke concurrenten. De exploitant kan ook enkel subsidies krijgen voor de lijnen in het kader van de openbare dienstverplichting. De opdrachten moeten daarom zeer zorgvuldig omschreven worden: wat zijn de verplichtingen, in welke gebieden zijn die van toepassing en wat zijn de objectieve en transparante parameters voor de berekening van de compensaties? Europa wil op die manier het risico op 'overcompensatie' vermijden en verhinderen dat de compensatie in werkelijkheid een kruissubsidie wordt die commerciële activiteiten ondersteunt.

Om eens te proeven van wat een marktopening inhoudt, staat in het regeerakkoord de ambitie geformuleerd om in Vlaanderen en Wallonië een pilootproject op te zetten om in één 'vervoerregio' via een aanbesteding te werken. Het is echter

nog erg onduidelijk hoe dit zal gebeuren. Samen met ervaringen in het buitenland met betrekking tot de openstelling voor concurrentie en een daadwerkelijke 'test' in eigen land, wil men de beperkingen en voordelen van een marktopening vaststellen. Er bestaan verschillende economische modellen qua risicospreiding, gebiedsdekking (regionaal, nationaal), qua eigendom van rollend materieel, ... die bekeken kunnen worden. Deze lessen moeten de NMBS en Infrabel voorbereiden op een toekomst als moderne spoorwegondernemingen.

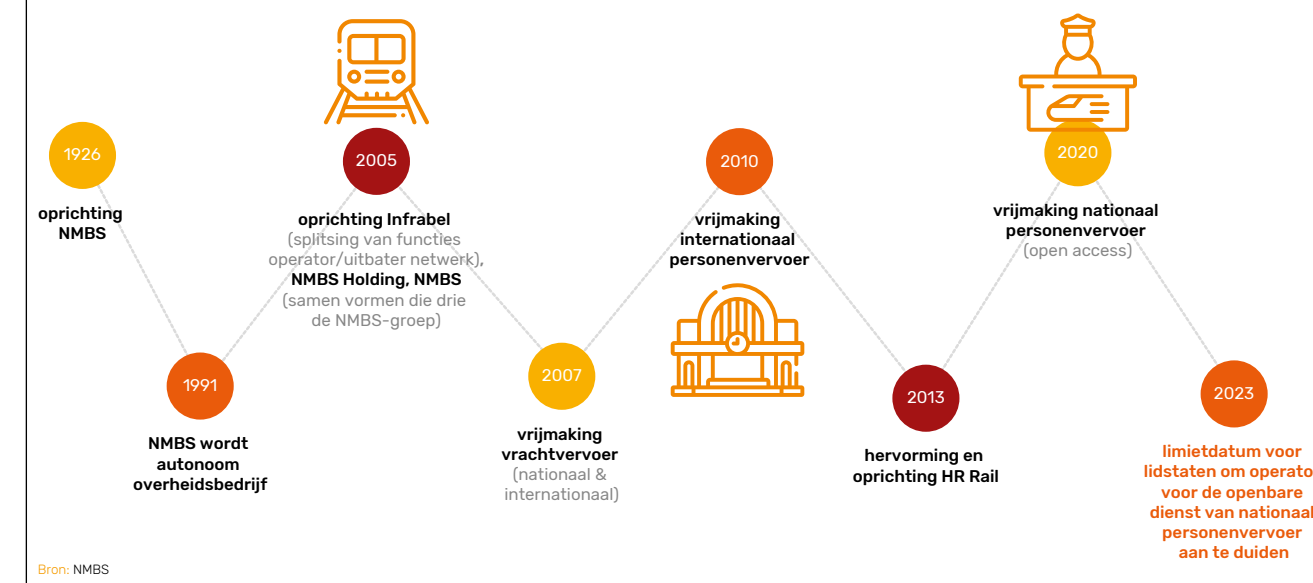
Nog in het regeerakkoord wil men bekijken of er private expertise kan ingebracht worden bij de NMBS en wil men zowel Infrabel als de NMBS aanmoedigen het personeelsbeleid te hervormen conform de uitdagingen van de toekomst: technologische evolutie, digitalisering, ... Over het statuut van het personeel en over de structuur met HR Rail wordt in politieke middelen vooral gezweven. Hoe concreet die hervormingen dus zullen zijn, valt af te wachten.

Nood aan performantiewinst

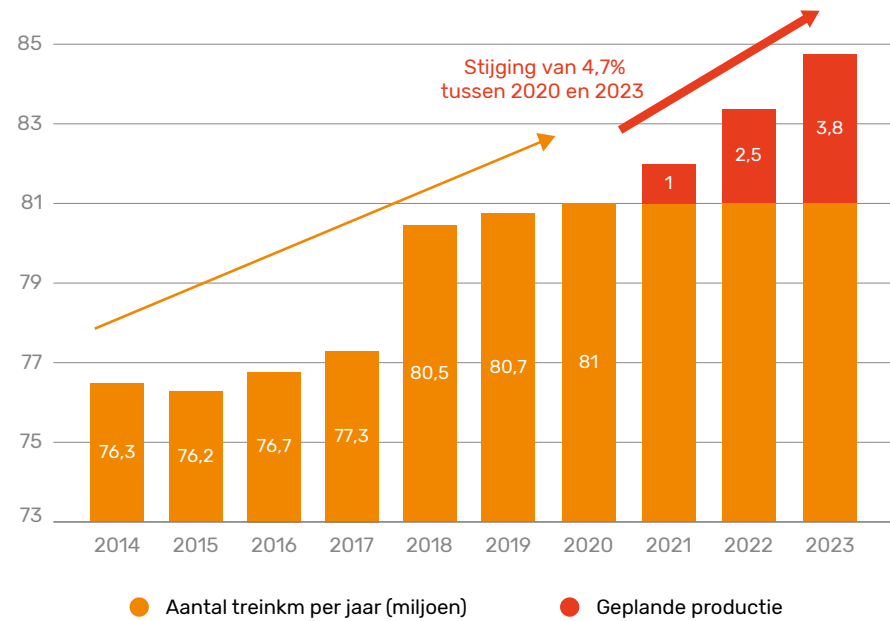
In 2016 verscheen een rapport van de UCL¹ waarin enkele pijnpunten van de NMBS duidelijk benoemd werden. Het rapport moest dienen als een wake-upcall. Ook bij een rechtstreekse toewijzing van de openbare dienst-contractant, eist Europa immers dat deze even competitief is (of wordt) als mogelijke concurrenten. En hier knelt het schoentje.

1. UCL, Regards économiques, December 2016, nr. 128

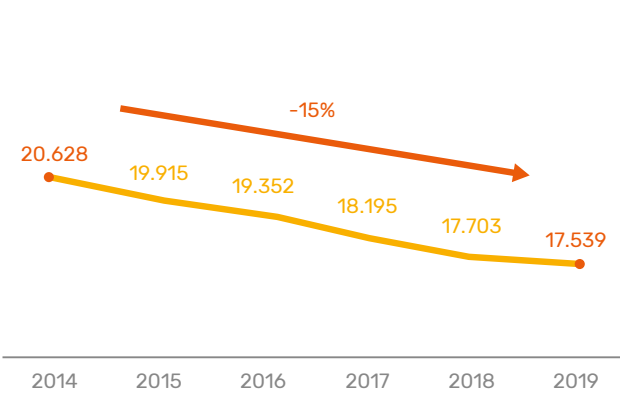
Figuur 1: **Chronologie van het spoor**



Figuur 2: **Vervoersplan NMBS : een toenemend aanbod**



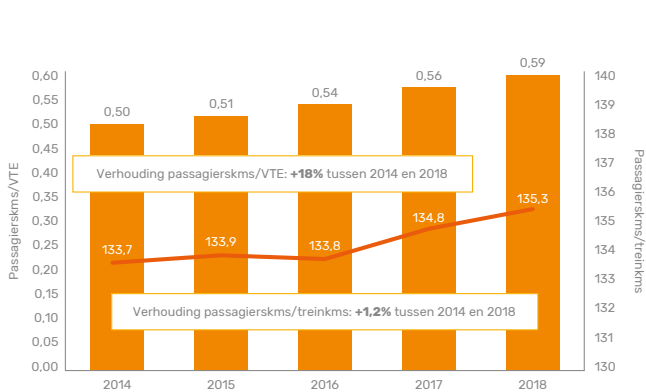
Figuur 3: **Het personeelsbestand is gedaald met 15% tussen 2014 en 2019: van 20.628 VTE naar 17.539 VTE**



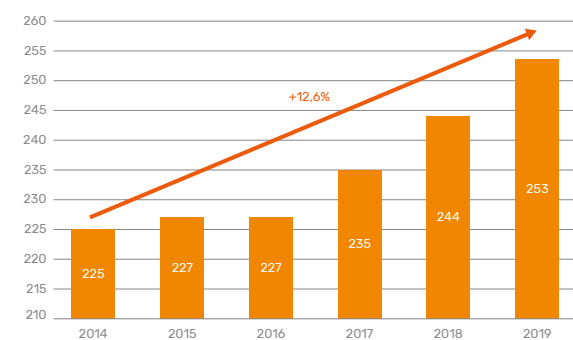
Performantieverbeteringen NMBS

- ✓ Het personeelsbestand is gedaald met 15% tussen 2014 en 2019: van 20.628 VTE naar 17.539 VTE
- ✓ Verbeterde input-outputrelatie:
 - Verhouding passagierskms/VTE: +18% tussen 2014 en 2018
 - Verhouding passagierskms/treinkms: +1,2% tussen 2014 en 2018
- ✓ Groei aantal binnenlandse reizigers: +12,6% tussen 2014 en 2019: van 225 miljoen naar 253 miljoen
- ✓ Groeiend vervoersaanbod: +4,95% tussen 2014 en 2019
- ✓ Dalende economische schuld: -25,5% tussen 2014 en 2019: van 3,189 miljard euro naar 2,287 miljard euro

Figuur 4: **Verbeterde input - output relatie**



Figuur 5: **Groei aantal binnenlandse reizigers: +12,6% tussen 2014 en 2019: van 225 miljoen naar 253 miljoen**



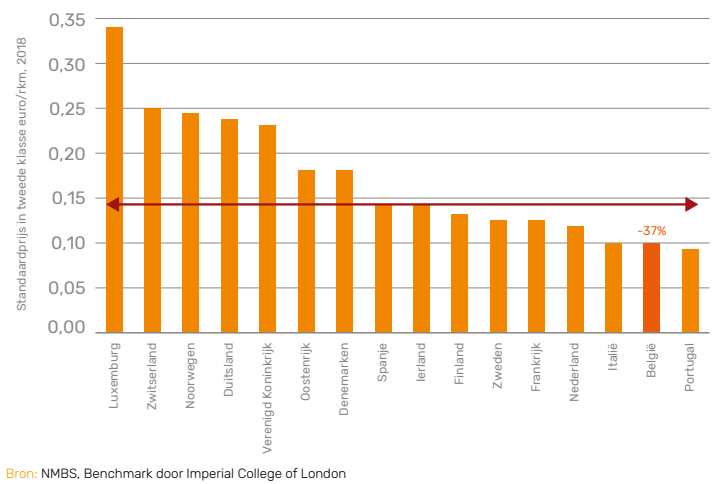
Bron: NMBS

Performantieverbeteringen Infrabel

- ✓ Aantal effectieven gedaald met 16% tussen 2015 en 2019: de organisatie ging van 12.045 VTE naar 10.064 VTE
- ✓ Overheidsdotatie daalde met 20% tussen 2005 en 2019, waarbij de exploitatiedotatie naar een derde ging (102 miljoen euro in 2019)

Zowel de NMBS als Infrabel hebben vorige legislatuur een belangrijk parcours inzake performantiewinst afgelegd (zie kaders), maar dat neemt niet weg dat de verbeteringsmarge nog groot is. Enkele bevindingen uit het rapport van de UCL die vandaag nog steeds actueel zijn, leggen de vinger op de wonde:

Figuur 6: **Treintickets zijn in België goedkoop**



• **De inkomstenstructuur van de NMBS kan evenwichtiger.** In België dragen de reizigers relatief weinig direct bij, maar draagt elke belastingbetaler relatief veel bij. Dit is in belangrijke mate te verklaren door de zeer lage tarieven. Tot 2021 werd het grote aandeel overheidssubsidies aan de NMBS ook verklaard door de gigantische rijpadvergoeding die de NMBS aan Infrabel moest betalen. Sinds begin 2021 is die vergoeding gehalveerd (van gemiddeld circa 8 euro per treinkm naar 4 euro per treinkm). De NMBS krijgt hiervoor dan ook minder overheidsmiddelen en de dotatie van Infrabel wordt verhoogd.

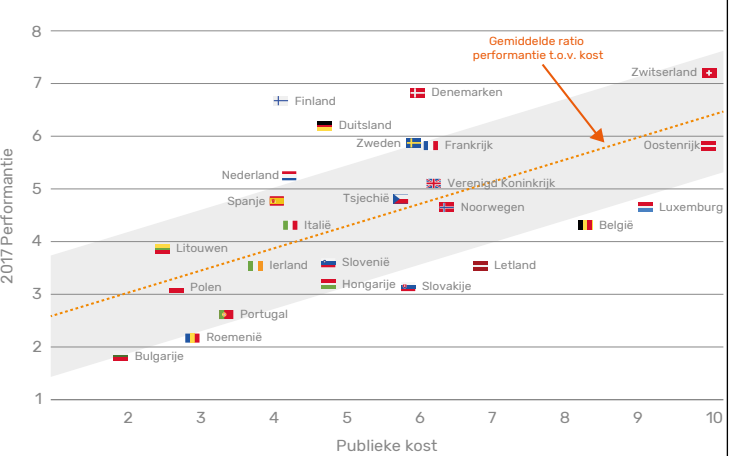
• De voorbije jaren heeft de NMBS het aantal reizigers kunnen verhogen en een financieel evenwicht kunnen bereiken, maar de kwaliteit van de dienstverlening blijft onvoldoende en de **schuldenlast van 2,3 miljard euro blijft een financiële handicap voor de onderneming.** Sinds

de verticale opsplitsing tussen de NMBS en Infrabel in 2005 is de stiptheid erg wisselvallig. De laatste jaren verbetert deze wel.

• **De productiviteit van onze spoorwegmaatschappijen is te laag.** Of anders uitgedrukt: we hebben meer input (werknemers, investeringen,...) nodig om een zelfde output (bv. aantal passagiers-kilometers) te realiseren dan de meeste Europese spoorwegmaatschappijen. Deze bevindingen blijken ook uit internationaal onderzoek van de Boston Consulting Group die de productiviteit van Europese spoorwegmaatschappijen bestudeert. Deze cijfers dateren wel van 2017 en houden dus geen rekening met de productiviteitsverbeteringen die sindsdien gerealiseerd werden. België scoorde in 2017 ver beneden het gemiddelde. Onderstaande figuur toont dat voor het merendeel van de landen een positieve relatie bestaat tussen de publieke kost (op de horizontale as) en de prestaties van de spoorwegmaatschappijen (op de verticale as). Hoewel er enkele landen een nog hogere publieke kost kennen, zijn twee zaken toch onmiskenbaar vast te stellen:

1. Ten eerste is de kost van zowel de NMBS als Infrabel in België hoog in vergelijking met de ons omringende landen.
2. Ten tweede resulteren de ingezette middelen in relatief weinig output, gezien België behoorlijk ver onder het verwachte gemiddelde staat.

Figuur 7: **In verhouding tot de hoge overheidsuitgaven, zijn onze spoorwegen niet performant genoeg**



Bron: BCG <https://www.bcg.com/publications/2017/transportation-travel-tourism-2017-european-railway-performance-index.aspx>



Sleutels tot verbeteringen

Er is dus nog een duidelijke verbeteringsmarge om de performantie op te krikken. Inzage in benchmarkresultaten helpt om de beperkingen in productiviteit te kaderen.

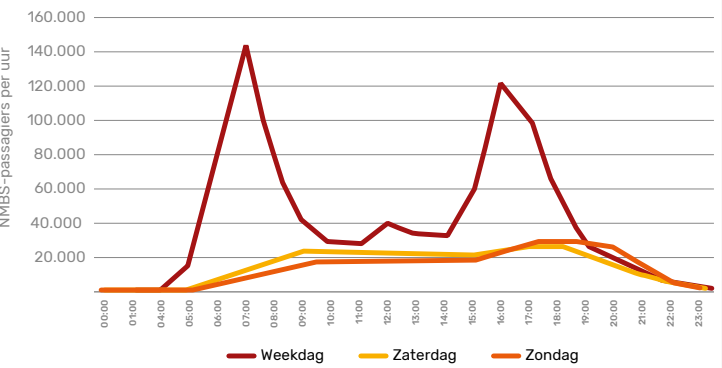
Het Imperial College (Londen) verrichtte een benchmark met vijf in omvang vergelijkbare bedrijven (Denemarken, Noorwegen, Ierland, Nederland, Nieuw-Zeeland). Daaruit blijkt dat het productiviteitsverschil vrij groot is, onder meer door een iets lagere punctualiteit, een zeer grote immobilisatiegraad van rollend materieel en een zeer typisch Belgisch vervoerspatroon met enorme pieken tijdens de spits (5,2 maal meer reizigers dan tijdens de daluren, in het VK is dat slechts 3,1), wat een grote impact heeft op de exploitatiekosten. De gemiddelde commerciële snelheid ligt in België fors lager dan in de buurlanden (59 km/u tegenover 80 km/u); dit is deels te wijten aan het feit dat er in België meer haltes zijn (gemiddeld één om de zes kilometer). Dit verlaagt de productiviteit omdat je zo meer materieel en personeel nodig hebt.

De ratio passagierkms versus zitplaatskms is in België eveneens veel lager (25%) dan in de buurlanden (gemiddeld 40%), wat rechtstreeks verband houdt met de asymmetrische vervoersstromen (veel passagiers in de ene richting, weinig in de andere) en het piekverkeer. Een andere vaststelling is dat de tolerantie met betrekking

tot staanplaatsen veel lager is in België. En de Belgische tarieven liggen – zoals eerder al aangehaald – 37 percent lager dan in de omringende landen.

Nog bepalende factoren zijn onder meer het typisch stervormig netwerk, de specifieke Belgische geografie en ruimtelijke ordening, een veelheid aan materieel-types en het grote aantal stopplaatsen. Dit zijn stuk voor stuk interessante vaststellingen die meteen ook de sleutels tot performantieverbeteringen aangeven.

Figuur 8: Spoorreizigers concentreren zich in de spits : 5,2 keer meer reizigers tussen 07u00 en 08u00 dan tussen 10u00 en 11u00



Bron: Imperial College, Londen

2. Nieuwe beheerscontracten absoluut noodzakelijk

Zowel de NMBS als Infrabel werken met beheerscontracten die in 2008 ondertekend werden en afliepen in 2012. Ondertussen werden die meermaals beperkt gewijzigd en verlengd, zonder een grondige herziening. Dit getuigt niet van deftig spoorbeleid. Nieuwe beheerscontracten zijn dus zo snel als mogelijk nodig. De dienstverlening die van de zelfstandige overheidsbedrijven wordt verwacht, moet daarin duidelijk en bindend omschreven staan, gekoppeld aan kwantificeerbare doelstellingen over de kwaliteit van de dienstverlening en de evolutie van de bedrijfsprestaties.

Tot op heden zijn er nog drie beheerscontracten terwijl de NMBS-holding zelfs niet meer bestaat. Dit geeft aan hoe verouderd de beheersovereenkomsten zijn: niet aangepast aan de actuele structuur, veranderingen in mobiliteit en de Europese context. Nieuwe contracten tussen de overheid en de spoorwegmaatschappijen voor een vastgelegde periode, zonder verlenging, zijn dus essentieel. Deze contracten moeten duidelijke en nauwkeurige informatie over de opdrachten van openbare dienst opnemen, samen met doelstellingen, indicatoren en sancties. Elke opdracht van openbare dienst moet kunnen worden gelinkt aan haar eigen financiering.

In het toekomstige beheerscontract met Infrabel zullen de verwachtingen op vlak van de dienstverlening aan de gebruikers, het onderhoud, de vernieuwing, de veiligheid en de uitbreiding van het spoorweginet worden vastgelegd. Belangrijk hierbij is dat er specifieke aandacht wordt besteed aan de operationele behoeften van het vrachtvervoer. Naast indicatoren inzake performantie zijn er ook indicatoren nodig die de dienstverlening concreet definiëren (Service Level Agreements), gekoppeld aan incentives om deze te verbeteren. Mogelijke KPI's hebben betrekking op eisen inzake veiligheid, stiptheid, klanttevredenheid en netwerkcapaciteit.

NMBS: meer flexibiliteit

De NMBS of Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, exploiteert treindiensten in België in opdracht van de Belgische overheid. Haar opdracht moet duidelijk omschreven zijn in het nieuwe beheerscontract met de federale overheid, dat voortaan een 'openbare-dienstcontract' moet worden genoemd. Dit contract moet het verwachte niveau van de dienstverlening aan de gebruikers vastleggen, alsook het verwachte pad naar een prestatieverbetering voor de NMBS.

Kerncijfers Infrabel, 2019

Inkomsten	Investeringen	Treinkilometers
855 miljoen euro overheidsdotaties	880 miljoen euro	109 miljoen
781 miljoen euro infrastructuurvergoeding		
		Personeel
		10.064 VTE

Bron: Infrabel

Infrabel: meer intelligent beheer nodig

Een infrastructuurbeheerder moet de noden van de markt kennen en opereren als een echte manager die de capaciteit wil maximaliseren. Zeker op het vlak van de organisatie van werken aan het spoor is er nog een grote verbeteringsmarge: planning, communicatie, afstemming, beschikbaarheid alternatieven, ... De opdracht voor de infrastructuurbeheerder moet in die zin ook ruimer geformuleerd worden in het nieuwe beheerscontract. Intelligent beheer van de spoorinfrastructuur moet daarbij voorop staan.

Kerncijfers NMBS, 2019

Inkomsten	Kosten	Investeringen	Reizigers
878 miljoen euro omzet reizigers	708 miljoen euro infrastructuurvergoeding	605 miljoen euro waarvan 331 miljoen euro naar rollend materieel	253,4 miljoen binnenlandse (= 924.000/dag)
1275 miljoen euro exploitatiedotaties	1.138 miljoen euro personeelskosten		17,5 miljoen internationale (toekomstig ± transit)
459 miljoen euro andere inkomsten			
			Personeel
			17.539 VTE

Bron: NMBS

Ook de openbare-dienstverplichtingen moeten duidelijk omschreven zijn zodat de passende overheidssubsidies op transparante wijze aan deze verplichtingen gekoppeld worden. De concrete invulling daarvan zal natuurlijk essentieel zijn. Hoe worden de KPI's geformuleerd? Denk aan:

- Niveau en kwaliteit van de aangeboden spoordiensten (frequentie, amplitude, stiptheid, comfort, intermodaliteit, aantal stopplaatsen, ...);
 - Het vervoersaanbod werd vorige legislatuur uitgebreid met 4,95%. Deze federale regering heeft sterke ambities in het verder uitbreiden van het aanbod.
 - Maar welke uitgangspunten worden hierbij gehanteerd? Vraaggestuurd, dus waar het potentieel is? Of toch aanbodgestuurd zoals al meermaals aangekondigd ("een halfuurdienst als standaard")? Welke middelen worden hier dan tegenover geplaatst? En hoe matcht dat met het regionale openbare vervoersaanbod?
- Verwachtingen inzake toegankelijkheid, onthaal en informatie aan de reizigers
- Modaliteiten voor tariefzetting

De mobiliteit van vandaag vraagt flexibiliteit. Deze zal doorvertaald moeten worden in de beheerscontracten. Wat zijn de eisen voor de inzetbaarheid van het rollend materieel en personeel, rekening houdend met de sterke vraag tijdens de spitsuren?

Er kan een serieuze efficiëntieslag gehaald worden als de vraag naar spoorvervoer zich kan uitspreiden buiten de piekuren. Naast maatregelen om telewerken en de aanpasbaarheid van de werktijden te bevorderen, moet worden onderzocht hoe de tarieven kunnen worden aangepast. Doel moet zijn om het gebruik van treinen buiten de spitsuren en op korte en middellange afstanden aan te moedigen door variabele tarieven aan te bieden. Ook het aanbieden van flexibele abonnementen kan hiertoe bijdragen.

Ook de veelheid aan haltes en het stervormig netwerk met Brussel in het midden, moeten in vraag gesteld durven worden. Belemmeringen

"Er kan een serieuze efficiëntieslag gehaald worden als de vraag naar spoorvervoer zich kan uitspreiden buiten de piekuren."



van de huidige productiviteit kunnen opportuniteiten worden. Dit vereist visie en keuzes. Beter vandaag dan morgen, want de tijd dringt.

Vervoersovereenkomst zet neuzen in dezelfde richting

De opmaak van de beheerscontracten, en daaraan gekoppeld het financieel, operationeel en investeringsplan, van zowel de NMBS als Infrabel, moeten snel gerealiseerd geraken. Beide spoorwegondernemingen moeten gemeenschappelijke doelen en objectieven kennen, met duidelijke KPI's. Deze zijn noodzakelijk voor de stiptheid van de treinen, het goede verloop en betere afstemming van noodzakelijke werken, een optimaal gebruik van de capaciteit, en algemeen, een betere dienst naar de klant toe. Al deze elementen moeten worden opgenomen in de nieuwe vervoersovereenkomst tussen Infrabel en de NMBS. De plannen van de NMBS en Infrabel moeten dus op z'n minst compatibel zijn. Idealiter versterken ze elkaar. Samenwerking is in deze dus het devies. Maar ook de coördinatie met de gewestelijke mobiliteitsspelers, zeker op het vlak van tickets en tarieven, is onontbeerlijk. Hieromtrent zijn er eveneens veel goede bedoelingen in de beleidsverklaring, maar *the proof of the pudding is in the eating*...

3. Langetermijnvisie voor de komende 20 jaar

Spoor maakt deel uit van de ruimere mobiliteitscontext. Willen we efficiënt beleid voeren en investeringen zinvol toewijzen, dan is er nood aan een mobiliteitsvisie die de koers uitzet voor de komende 20 jaar. Een visie én een uitvoering die gedeeld worden door zoveel mogelijk actoren.

De federale overheid wil een Visie 2040 ontwikkelen door alle belanghebbenden op vlak van mobiliteit te verenigen. Men wil "de dialoog organiseren en gemeenschappelijke oplossingen vinden om de mobiliteit te verbeteren". Het klinkt mooi, maar tussen droom en daad staat allereerst de bevoegdheidsversnippering in de weg. Mobiliteit is – buiten het spoor – vooral een regionale bevoegdheid, met inbegrip van de vervoersinfrastructuur (die ook provinciale en gemeentelijke bevoegdheden zijn) en de vervoersdienstverlening. Ook de verwante bevoegdheden wonen, ruimtelijke ordening en milieu zijn regionale materies. Spoor-, luchtvaart- en maritiem beleid zijn dan weer federaal. Fiscale aangelegenheden zijn een gemengde bevoegdheid tussen het federale (bv. accijnzen, fiscaliteit woon-werkverplaatsingen, registratierechten) en regionale niveau (bv. Belasting op de Inverkeerstelling en jaarlijkse verkeersbelasting).

De bijhorende budgetten zijn even versnipperd. Ruimte en mobiliteit zijn sterk gelinkt en

Lees meer interviews en standpunten op voka.be/detoeekomst-van-mobiliteit



moeten dus op elkaar worden afgestemd. Het helpt zeker niet dat de verschillende vormen van ruimte (omgeving, infrastructuur, vervoer, wonen, werken, zorg, ...) en de verschillende vormen van mobiliteit (auto, openbaar vervoer, ...) allemaal uit verschillende potjes moeten eten. Afstemming, visie, coördinatie, ... zijn essentiële begrippen om het mobiliteitsbeleid in ons land te benaderen. De wederzijdse impact van beslissingen op verschillende bestuursniveaus kan groot zijn. Een overkoepelende langetermijnmobiliteitsvisie is dus geen overdreven luxe, integendeel. Vlaams heeft men na vier legislaturen en evenveel pogingen om een Mobiliteitsplan Vlaanderen te schrijven, beslist om – jawel – een Visie 2040² op te maken. Men start hierbij van verschillende mogelijke toekomstscenario's om zo kansen en uitdagingen te identificeren. Bedoeling is om tot een visietekst te komen die dient als brede kapstok of helikopterblik om richting te geven aan het mobiliteitsbeleid in

2. <https://mobiliteitsvisie2040.vlaanderen.be/>



Vlaanderen de komende 20 jaar. De visie is niet 'dwingend', maar moet wel een aantal duidelijke keuzes, ambities, beleidsprioriteiten en noodzakelijke hefbomen bevatten. Het is nog onduidelijk hoe deze Visie 2040 zich dan zal verhouden tot de geplande federale Visie 2040.

Afgestemd op een langetermijnspoorvisie, kunnen vervolgens langetermijninvesteringsplannen volgen. Een oefening die samenhangt met beleidskeuzes. Het plan dat België eind april moet voorleggen aan Europa om de besteding van de beloofde relancemiddelen te verantwoorden, noopt de verschillende beleidsniveaus in ons land alvast tot gezamenlijke visievorming.

COVID-19 verstoort groei treinreizigers

Alle ontbrekende visies of op te maken langetermijnplannen ten spijt, de pandemie en de impact ervan op het openbaar vervoer had niemand voorspeld. De plotse COVID-19 crisis leidde tot minder ritten tijdens de lockdownperiode, een sterke terugval van de bezettingsgraad bij het reizigersvervoer en een lichte afname van het goederenvervoer. Zowel de NMBS als Infrabel hebben de federale regering om compensaties gevraagd. Voor 2020 zal de NMBS 264 miljoen euro ontvangen en Infrabel 50 miljoen euro. De NMBS raamt het totaal operationeel verlies om en bij de 400 miljoen euro voor 2020. De combinatie van sterk gedaalde inkomsten en het quasi behoud van het maximaal treinaanbod hakken er stevig in. Voor de pandemie rekende de NMBS immers op een operationele winst van 108 miljoen euro in 2020.

"De ondernemingen behoren tot de belangrijkste klanten van de NMBS."

Het aantal treinreizigers is fors gegroeid sinds eind jaren '90: +88% op 20 jaar tijd. In 2019 nam het aantal reizigers toe tot 253 miljoen (+12,6% sinds 2014). Die groei leek zich begin 2020 ook verder te zetten: in januari en februari 2020 lag het aantal treinreizigers 4% hoger dan tijdens dezelfde periode in 2019. Maar door de coronamaatregelen viel – overal in Europa trouwens – het aantal reizigers sterk terug. Tijdens de eerste lockdown telde de NMBS slechts 10% van de normale bezettingsgraad. Nadien kwamen de spoorreizigers slechts gedeeltelijk terug: begin oktober vervoerde de NMBS gemiddeld 615.000 reizigers per dag tegenover 900.000 in pre-coronatijden. Het treinaanbod van de NMBS blijft wel ongewijzigd. Tegelijk blijft de bezettingsgraad



flink lager door zowel de te respecteren sociale afstandsmaatregelen alsook het gewijzigd verplaatsingsgedrag. De structurele toename van het telewerken sinds maart 2020 maakt dat er meer flexibel wordt gereisd (minder verplaatsingen en meer verplaatsingen buiten piekuren). Eind 2020 telde de NMBS 40% van het aantal reizigers van voor de crisis.

Het hybride werken wordt voorspeld als een 'blijver'. De impact daarvan op het openbaar vervoer blijft onduidelijk. De ondernemingen zijn een van de belangrijkste klanten van de NMBS. 5,5% van de werknemers uit de privésector krijgt een tegemoetkoming voor het woon-werkverkeer met de trein. Dat genereert een kostprijs van 135 miljoen euro per jaar, die hoofdzakelijk door de werkgevers wordt gedragen.³ Tegemoetkomingen in de kosten voor het woon-werkverkeer met het openbaar vervoer worden vooral toegekend door bedrijven die gelokaliseerd zijn in het Brussels hoofdstedelijk gewest.

De groei van het aantal treinreizigers is te beperkt voor een modale verschuiving. Het aandeel van de trein in het aantal reizigerskilometers blijft al vele jaren ongewijzigd met bijna 7% tegenover zo'n 80% autogebruikers. Het Federaal Planbureau schat de gemiddelde groei van het personenvervoer op 0,4% per jaar tot 2040, maar verwacht geen modale verbetering voor het spoor bij ongewijzigd beleid en aanbod. Deze inschatting hield bovendien geen rekening met de gevolgen van de gezondheidscrisis. De vraag is in welke mate het aandeel spoorreizigers zal hernemen en op welke manier het eventueel kan groeien. Inzicht hierin is belangrijk om de juiste nood aan investeringen te kennen.

3. Ruwe schatting van de directe kosten van het woon-werkverkeer voor de loontrekkers en de werkgevers uit de privésector in België, 2017 <http://www.cnt-nar.be/DOSSIERS/Mobiliteit/CRB-2017-1653-Nota-directe-kosten-woon-werkverkeer.pdf>

4. Forse investeringen

Ondanks de vaststelling dat het openbaar vervoer door COVID-19 serieuze klappen heeft gekregen, gaan de NMBS, Infrabel, de federale regering en de spooroperatoren voor goederenvervoer ervanuit dat de vraag naar spoorvervoer in de toekomst zal toenemen. In welke mate en op welke termijn is onduidelijk. Tegelijkertijd blijft een toename van het gebruik van alternatieve modi nodig om de klimaatdoelstellingen te halen en ons land bereikbaar te houden. En een toenemende vraag vereist toenemende investeringen, niet alleen in hardware, maar zeker ook in software.



De huidige federale regering wil fors investeren in het spoor en de zogenaamde tendens van 'onderinvesteringen' omkeren. Om een 'revalorisatie van het spoorweginet' te onderbouwen, heeft Deloitte voor Infrabel berekend dat elke euro die in het spoor geïnvesteerd wordt 3 euro opbrengt.

Voor de beleidsmakers ligt de focus op het vergroten van het aanbod. Belangrijk dat hierbij voldoende kritisch wordt bekeken wat de meest zinvolle investeringen zijn in functie van de vraag. Daarnaast wil men ook de toegankelijkheid verbeteren. Het gaat dan zowel over multimodale toegankelijkheid van spoorwegstations (voor goederen en reizigers) als universele toegankelijkheid voor alle treinreizigers (verhoging perrons, ...). Ook noodzakelijke onderhoudsinvesteringen komen hoog op de agenda. Tunnels in slechte staat, bovenleidingen op het einde van hun levensduur, versleten rails, ... brengen potentieel de dienstverlening in gevaar. Niet enkel voor het reizigersverkeer, maar zeker ook voor goederentreinen.

"Elke euro die in het spoor geïnvesteerd wordt, brengt drie euro op."

Nog in de federale beleidsdocumenten geeft men aan de gekende uitbreidingsprojecten te evalueren, waar nodig aan te passen en te prioriteren. Het gaat daarbij onder meer over het versnellen van de werkzaamheden aan het GEN (vooral de ingebruikname van de voltooid gedeelten), de bereikbaarheid van Brussel en de Noord-Zuidverbinding en de aansluitingen met industriezones en havens. In welke mate deze evaluatie en (her)prioritisering zal rekening houden met de gevolgen van de pandemie is niet duidelijk.

Vraag is bovendien welke middelen er voor handen zijn en hoe deze kunnen worden ingezet. Er wordt hierbij ook naar de Europese middelen gekeken in het kader van het relancebeleid. Binnen de totale enveloppe van 5,925 miljard relancemiddelen die België van Europa kan ontvangen, wordt er een belangrijk deel voorzien voor spoorinvesteringen onder de strategische oriëntatie 'mobiliteit'. De concrete voorstellen moeten eind april ingediend worden bij Europa. Binnen de afgesproken verdeelsleutel zou de federale overheid 1,25 miljard euro ontvangen, uiteraard te verdelen over verschillende beleidsdomeinen. Een derde daarvan zou naar spoor gaan.

Met enkel de relancemiddelen en enkele extra federale inspanningen gaan we dus niet ver springen. België moet zeker ook inzetten op andere Europese bestaande fondsen. De Europese Commissie ondersteunt de transitie naar duurzaam transport via het zogenaamde CEF (Connecting Europe Facility), waarbij tot 60% van de investeringskosten mee gefinancierd kunnen worden.

Infrabel: Meerjareninvesteringsplan

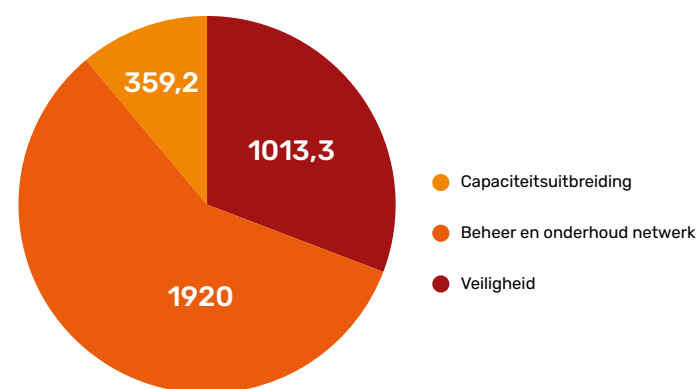
Infrabel financiert haar investeringen door de overheidsdotatie en haar inkomsten vanuit de rijpadvergoedingen. De investeringsdotatie voor Infrabel is de voorbije 15 jaar met 18% gedaald: van +/- 1 miljard euro per jaar naar +/- 800 miljoen euro per jaar. Dit heeft vooral effect op de capaciteit van het spoornetwerk: onderhoud dat te lang op zich laat wachten waardoor het gebruik van sommige sporen in het gedrang komt. In 2019 werd er door Infrabel voor 880 miljoen euro geïnvesteerd.

De investeringsstrategie van Infrabel kent drie pijlers waarvan de eerste kan samengevat worden onder de noemer 'safety first'. In het Meerjareninvesteringsplan (MJIP) 2017-2020 gaat circa een derde naar veiligheidsinvesteringen (totaal van 1 miljard euro). Dit betreft in belangrijke mate de uitrol van ETCS (European Train Control System). Dit systeem zet de betekenissen van spoorwegseinen om in ERTMS-rijtoestemmingen en toont deze via een interface aan de treinbestuurder. ERTMS of European Rail Traffic Management System is het Europese project om de beveiliging van het spoor te standaardiseren en te verbeteren. De ETCS-computer bewaakt de maximumsnelheid en de maximale afstand en laat de trein indien nodig tijdig remmen. De komende decennia moeten het hele Europese spoorwegnetwerk alsook alle treinen uitgerust zijn met ETCS.

De grootste brok investeringsmiddelen (ongeveer 60 %) gaan naar het beheer en onderhoud

van het bestaande spoorwegnetwerk (totaal periode 2017-2020 voor 1,9 miljard euro). Om het netwerk veilig te laten exploiteren, moeten spoorstaven, dwarsliggers en bovenleidingen tijdig vervangen worden. Infrabel geeft aan onvoldoende middelen te hebben om het capaciteitsbehoud deftig te garanderen en keuzes te moeten maken. Een onafhankelijke audit ('Phoenix') wijst uit dat het net over het algemeen in goede staat is, maar dat er een aantal ernstige knelpunten zijn omdat een aantal onderdelen van het net einde levensduur zijn. De netwerkbeheerder pleit daarom voor een verhoogd investeringsniveau voor het capaciteitsbehoud vanaf 2021 om te vermijden dat sommige lijnen niet meer gebruikt zouden kunnen worden doordat de verouderde assets niet tijdig vernieuwd werden.

Figuur 9: Slechts een minderheid van de investeringsmiddelen gaat naar effectieve capaciteitsuitbreidingen (360 miljoen euro voor de periode 2017-2020).



Bron: Investerings Infrabel cumulatief 2017 - 2020 in miljoen euro (cijfers 2018)

Het nieuwe Meerjareninvesteringsplan (MJIP) 2020-2024 van Infrabel wacht nog op goedkeuring van de federale overheid. Volgens een studie van Deloitte rekent Infrabel op een serieuze toename van de investeringsdotatie om het spoornet op niveau te houden. De infrastructuurbeheerder geeft aan nood te hebben aan een jaarlijks gemiddeld investeringsniveau van 1,2 miljard euro. Dit moet dan voor de gehele periode volgende investeringsbedragen mogelijk maken: veiligheid (1.113 miljoen euro), beheer en onderhoud (3.658 miljoen euro) en capaciteit (1.290 miljoen euro). De bestaande investeringsdotatie (van 753 miljoen euro) is voor Infrabel ontoereikend. Indien Infrabel de voorziene investeringen wenst uit te voeren, zijn er jaarlijks minimum 447 miljoen euro extra CAPEX-dotaties nodig of zal Infrabel op zoek moeten gaan naar externe financieringsbronnen. Spoorstakeholders verwachten



"Spoorstakeholders verwachten naast harde infrastructuur ook aanzienlijke investeringen in een verdere digitalisering van het spoormanagement."

naast harde infrastructuur ook aanzienlijke investeringen in een verdere digitalisering van het spoormanagement.

Naast het MJIP 2017-2020 werd vorige legislatuur ook het Strategisch Meerjareninvesteringsplan (SMJIP) 2018 – 2031 goedgekeurd met een extra federale impuls van 1 miljard euro. De focus in dit plan ligt op een heropstart van het GEN en het aanpakken van de gewestelijke prioriteiten. Voor Vlaanderen werd er 371 miljoen euro voorzien. Naast belangrijke werken en toegankelijkheid van het spoor in de zeehavens, staan ook de elektrificatie en het meersporig maken (vooral in Limburg) op de agenda. Ook de aanpassingen van de goederencorridors aan de Europese normen

en een studie voor het heropenen van lijnen werden opgenomen onder de Vlaamse prioriteiten.

NMBS: naar een effectief spooraanbod

De NMBS heeft bevestigd haar vervoersplan 2020-2023 (dat in december 2020 is ingegaan) te continueren ondanks de tijdelijke terugval ten gevolge van COVID-19. Dit gaat uit van een toename van het vervoersaanbod met 4,7%, wat overeenkomt met bijna 4 miljoen bijkomende treinkilometers. Het gaat om nieuwe IC-verbindingen, meer treinen op bestaande verbindingen, extra vroege en late treinen rond de steden en een uitbreiding van het voorstedelijk treinaanbod.

Het daaropvolgende vervoersplan moet het aanbod verder verbeteren. Een studie moet allereerst aantonen hoe het treinaanbod rond aansluitingsknooppunten beter kan georganiseerd worden. Het uitgangspunt van de federale overheid hierbij is om de frequentie en de amplitudes van de dienstverlening te vergroten en een half-uurdienst als standaard⁴ te nemen. Essentieel uiteraard dat dit ook kosten-batengewijs deftig wordt doorgerekend. Die ambitie vereist natuurlijk voldoende beschikbare productiemiddelen:

"De opdracht van de spoorwegen moet duidelijk worden omschreven, in het bijzonder het aspect openbare dienst."

capaciteit van het spoorweganet en beschikbaarheid van rollend materieel en rijdend personeel. Waar het treinaanbod vandaag onder de uurfrequentie is, wil men het bij voorrang versterken. Liefst niet zonder een inzichtelijke analyse van de vraag. Daarnaast wil men zich op de grootste agglomeraties van het land richten, zoals Brussel, Antwerpen, Gent, Luik en Charleroi, waar het mogelijk moet zijn om het S-aanbod (voorstadsnet) te ontwikkelen en beter bekend te maken, vooral 's avonds en in het weekend. Het regeerakkoord ambieert bovendien om treinverbindingen op langeafstand te laten heropleven alsook een verbetering van de grensoverschrijdende spoorwegverbindingen.

Zoals eerder al aangehaald, is het huidige spoor-model vrijwel uitsluitend opgebouwd vanuit het 'sterprincipe', met de N-Z verbinding in Brussel als centraal knooppunt. Dit leidt tot ernstige capaciteitsknelpunten en performantiebeperkingen. Verder onderzoek moet mogelijke transportmodellen toetsen op hun economische en maatschappelijke gevolgen. De opdracht van de spoorwegen moet duidelijk worden omschreven, in het bijzonder het aspect openbare dienst. Op basis daarvan kan men dan gericht investeren om de vereiste treinen te laten rijden volgens het meest geschikte vervoersmodel.

Volgende randvoorwaarden bepalen het effectieve spooraanbod van de NMBS:

- Beheerscontract dat de algemene uitvoeringsregels bepaalt van de opdrachten van openbare dienst → bepaald door: strategische beleidskeuzes en -visie, vraag/klantenbehoeften, mobiliteitsontwikkeling (trein versus andere modi, aansluitingspunten, ...)
- Financiële factoren:
 - Beschikbaar budget → bepaald door dotaties en tarieven
 - Infrastructuurvergoeding, personeels-, energie- en onderhoudskosten
- Operationele factoren:
 - Beschikbaarheid van materieel en personeel → bepaald door interne efficiëntie
 - Capaciteit en kwaliteit van de spoorinfrastructuur

In 2019 ontving de NMBS een goede 600 miljoen euro aan investeringsdotaties. Meer dan helft daarvan (331 miljoen euro) werd geïnvesteerd in rollend materieel. Het vorige investeringsplan liep van 2018 tot en met 2020. Het nieuwe plan is nog niet goedgekeurd. De NMBS rekent op minstens 614 miljoen euro/jaar dat besteed zal worden aan rollend materieel, onthaal (stations) en projecten om de dienstverlening naar de reiziger te verbeteren (veiligheid, comfort). De eigenlijke investeringsbehoefte van de NMBS ligt evenwel hoger (rond de 8,3 miljard tot 2030), deels te bereiken door productiviteitsverhoging.



Bron: NMBS

Zowel NMBS als Infrabel zijn al langer vragende partij om de doorlooptijd van de investeringsplannen te verlengen naar minstens 10 jaar in plaats van de huidige driejarenplannen. Dit is een veel realistischere horizon wanneer het om spoorinvesteringen gaat. Deze ambitie wordt bevestigd in het regeerakkoord. Het is noodzakelijk dat de NMBS en Infrabel hun investeringsplannen operationeel en strategisch op elkaar afstemmen.

4. De ambitie van de federale mobiliteitsminister reikt tot de garantie dat er elk half uur treinen rijden op de verschillende lijnen in het land en elke 10 minuten in het hart van de agglomeraties.

5. Goederenvervoer: meer goederen naar het spoor

De ambitie van de Belgische spoorvrachtsector, mee opgenomen in het federale regeerakkoord, is om het vrachtvolume per spoor te verdubbelen tegen 2030. Gelukkig zijn er quick wins te halen door in te zetten op digitalisering, verbeterde verkeerssturing en -planning, bundeling en infrastructurele kwaliteitsverbeteringen in havens en logistieke knooppunten. Zelfs op korte termijn kunnen inspanningen van alle partijen dus meer goederen op het spoor krijgen.

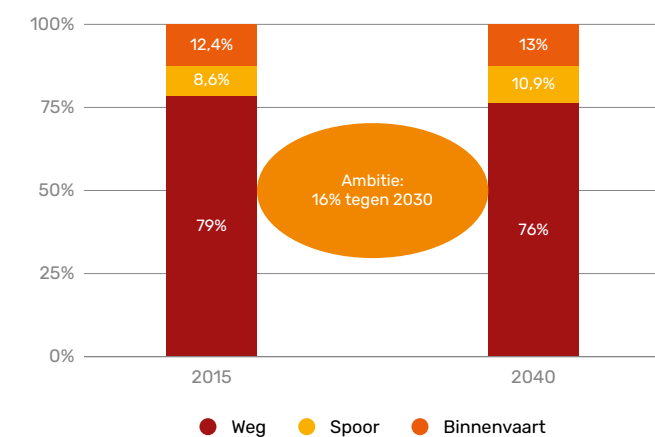


Om het aandeel van het goederenvervoer per spoor te verdubbelen op 10 jaar naar 16%, is het Belgian Rail Freight Forum (BRFF), de coalitie van spoorvrachtbedrijven in België, in het najaar van 2020 gestart met het uitwerken van een Masterplan Belgian Rail Freight. Deze visie wordt opgemaakt met alle belanghebbenden en vervolgens wordt ze vertaald in concrete acties. Ook Voka en Voka Havenvereniging zijn nauw betrokken bij de werkgroepen hieromtrent. Andere Europese landen zijn België voorgegaan in de ontwikkeling van zo'n allesomvattend plan voor het vrachtspoorvervoer.

"De ambitie van de Belgische spoorvrachtsector, mee opgenomen in het federale regeerakkoord, is om het vrachtvolume per spoor te verdubbelen tegen 2030."

Spoor heeft met 8,6% het kleinste aandeel in de modal split van het goederenvervoer in België. Vervoer over de weg is en blijft de dominante vervoerswijze van het totale goederentransport, dat verwacht wordt met 0,8% per jaar te groeien tegen 2040 (Vooruitzichten transportvraag Federaal Planbureau, januari 2019). Het aandeel van het wegvervoer (vrachtwagen en bestelwagen) daalt – bij ongewijzigd beleid – tegen 2040 slechts lichtjes (van 79% naar 76,1%) ten voordele van de binnenvaart (van 12,4% naar 13%) en van het spoor (van 8,6% in 2015 naar 10,9% in 2040). Dit laatste ligt echter zeer ver weg van het streefdoel: een aandeel voor het spoor van 16% tegen 2030. België heeft

Figuur 10: Bij ongewijzigd beleid blijft aandeel spoor ver onder de ambitie van 16% tegen 2030



Bron: Vooruitzichten transportvraag in België tegen 2040, Federaal Planbureau, januari 2019

zich ingeschreven in het behalen van de klimaatdoelstellingen. Een modal shift moet bijdragen aan het realiseren van de Europese Green Deal. Een modern en aantrekkelijk spooraanbod vereist investeringen in infrastructuur, maar zeker ook in innovatie en digitalisering.

Belemmeringen voor een modale spoorshift

In de paper van september 2018 bespraken we al de knelpunten en kansen voor een modal shift. Het kostprijsverschil van een transportoplossing via de weg ten opzichte van een multimodale oplossing – door overslag, ketenorganisatie, voor- en natransport, ... – is vaak in het nadeel van de intermodale oplossing. De Europese Commissie geeft aan dat dit kostprijsverschil nog versterkt wordt door een gebrek aan volledige internalisering van de externe kosten. Ook de fragmentatie van de verschillende spelers in de keten, zowel aan vraag- als aanbodzijde, werkt inefficiënties en kostenverhogingen in de hand. Niet enkel het grote aantal logistieke actoren die met elkaar concurreren, maar ook de verschillen in reglementering, IT-systemen, standaarden, vergunningen, ... verklaren mee waarom het huidige transportsysteem suboptimaal functioneert.

Meer samenwerking, delen van data, bundeling van volumes en standaardisatie, bieden veel meer mogelijkheden om naar volle ladingen te gaan via verschillende modi. Hier zit een groot potentieel tot optimalisatie voor het multimodaal transport. Indien spooroperators verschillende stromen combineren, verhoogt de kans om een evenwicht te vinden tussen heen- en retourstromen en aldus een rendabele spoorverbinding op te zetten.

Europa en België aan zet

Opdat het spoor binnen Europa zou uitgroeien tot de meest efficiënte en meest groene corridor, is er nood aan een eengemaakt spoorwegennet waarbij je naadloos van het ene naar het andere land goederen via het spoor kan vervoeren. Europa ondersteunt het realiseren van dergelijke corridors en moedigt lidstaten aan om infrastructuure – grensoverschrijdende – knelpunten weg te werken. Vaak worden echter redelijk dure, maar essentiële investeringen in terminals en last mile verbindingen niet meteen als een prioriteit beschouwd. Een belangrijke bottleneck bevindt zich vandaag vaak op het niveau van de terminal waar er congestie ontstaat. Het is belangrijk het juiste evenwicht te vinden tussen voldoende dichtheid aan terminals en de versnippering die deze veroorzaakt.

"De kansen voor het spoor zijn in sterke mate mee afhankelijk van het Europese beleid en de bijhorende daadkracht van elke lidstaat."

Om het spoor competitiever te maken, is er niet enkel een infrastructurele integratie maar ook een operationele Europese integratie nodig. Verbindingen met andere landen en vlotte aansluitingen tot aan de eindklant moeten niet alleen infrastructureel maar ook operationeel gerealiseerd worden. Tot op de dag van vandaag wordt het Europees spoor beheerd door regulering op het niveau van de individuele lidstaat. Dit belemmert vlotte verbindingen met andere landen en aansluitingen tot aan de eindklant. Zestig jaar Europese integratie heeft op het vlak van het spoorvervoer nog geen eengemaakte economische ruimte opgeleverd. Er worden stappen gezet in het realiseren van goederencorridors, maar het ontbreekt aan onder meer geharmoniseerde vergunningen, veiligheidscertificaten, spoorbreedtes en sein- en veiligheidssystemen, wat de competitiviteit van het spoor fnuikt. De kansen voor het spoor zijn dus in sterke mate mee afhankelijk van het Europese beleid en de bijhorende daadkracht van elke lidstaat. Uiteraard neemt dit niet weg dat we ook in ons eigen land een duidelijke strategische multimodale visie op logistiek en transport nodig hebben met de bijhorende acties, alsook nieuwe beheersovereenkomsten met meetbare prestatie-indicatoren zoals we eerder al schreven.

Bedrijven aan zet

De eerste verantwoordelijkheid om meer goederen op het spoor te krijgen, ligt bij de bedrijven:

verladere, logistieke dienstverleners, terminals en spoorwegoperators. Via overleg en samenwerking kunnen goederen gebundeld worden. Tot op heden rijden de meeste spooroperators met aparte treinen voor containers, staal of chemie. Dankzij het bundelen van die verschillende vrachten creëer je grotere volumes.

Door de grote versnippering van ladingen, ontbreekt het vandaag aan voldoende kwalitatief en uitgebreid spooraanbod. Ook import- en exportvolumes zijn vaak niet in balans, waardoor partijen het commercieel en financieel risico voor het opzetten van nieuwe intermodale verbindingen schuwen. Om nieuwe concepten/verbindingen te ondersteunen, kunnen tijdelijke gerichte subsidies helpen. Spoorstakeholders zijn vragende partij om de huidige subsidiesystemen te evalueren en de modaliteiten voor de juiste ondersteuningsmechanismes te formuleren. Waar in de logistieke keten kan een tussenkomst de modal shift bevorderen?

De spoorsector moet verder innoveren en aantrekkelijke producten in de markt zetten: frequentie verhogen, first/lastmilebediening optimaliseren, bezettingsgraad verbeteren en kosten reduceren. Digitale en technologische ontwikkelingen bieden hier veel opportuniteiten. Ook samenwerking tussen verschillende spoorwegoperators kan tot een betere dienstverlening en mogelijks efficiëntiewinsten leiden.



Hardware en software

Door in te zetten op digitalisering kan de capaciteit van het spoorwegnet drastisch verhoogd worden zonder extra infrastructuurinvesteringen. Het is zaak een service te kunnen leveren die minstens op gelijke voet met het wegtransport staat en beter zal scoren op het vlak van betrouwbaarheid. Met track & trace en klantenplatformen zal de verlader of logistieke dienstverlener te allen tijde zicht hebben op de status van zijn vervoerde goederen per spoor en op alle boekingsmogelijkheden. Ook de rijpadplanning alsook het dagelijkse verkeersmanagement kan door een doorgedreven digitaal capaciteitsbeheer sterk geoptimaliseerd worden.

Naast investeringen in digitalisering en technologie, zijn er ook infrastructurele aanpassingen nodig. Het spoornetwerk verder openstellen voor goederenverkeer alsook het upgraden van spoorterminals zal de aantrekkelijkheid van het spoornetwerk voor goederen verhogen en de overslagkosten reduceren. Een onvoldoende actief beheer van de spoorcapaciteit op maat van de goederenstromen veroorzaakt vandaag een beperkte capaciteit in de spoorbundels. Deze vormen op

Noden spoorvrachtvervoer

Korte termijn (<2025)	
740m-treinen	Infrastructuur en planning aanpassen
ETCS*	Sporen en On Board Units
Capaciteit garanderen	Structureel onderhoud en flexibele rijpadplanning
Automatisatie	Operaties automatiseren, vnl. spoorbundels in havengebied
Digitalisering	Planningssystemen, data-uitwisseling, transparantie, flow management
Middelrange termijn (2025 – 2030)	
Upgrade van hubs & terminals	Logistieke hubs en bundels in de havens optimaliseren en lokale logistieke centra
Uitbreiding capaciteit	Belangrijkste projecten zeehavens
Elektrificatie (de-carbonisatie)	Sporen en lokale bundels
Lange termijn (na 2030)	
Uitbreiding capaciteit	Projecten zeehavens
Verbindingen garanderen	By-pass routes van drukke lijnen en knelpunten aanpakken

Bron: BRFF *relevant voor infrastructuurbeheerder en spoorwegoperatoren

die manier infrastructurele bottlenecks. Ook de huidige wijze van toewijzing en verdeling van de (schaarse) capaciteit strookt niet met de eisen die verladers aan transport stellen. Verladers hebben de behoefte om dynamisch (last minute) invulling te kunnen geven aan slots op het spoor.

Een quick win is het aanpassen van het netwerk voor 740m-treinen, zeker op de belangrijke corridors, inclusief aanpassingen aan de vertrek- en ontvangstbundels. Dit zou een productiviteitswinst en dus een competitief voordeel opleveren voor het spoor op dikke logistieke stromen met onze buurlanden. 740m-treinen worden immers de standaard.

De gekendste infrastructurele knelpunten zijn voornamelijk gelinkt aan onze zeehavens. Drukke lijnen zoals de assen Brugge – Gent, Gent – Antwerpen en Antwerpen – Ruhrgebied riskeren te verzadigen, mede door de mix met het personenvervoer. Het snel optimaliseren van de spoorinfrastructuur in de havens kan een belangrijke rol spelen in het realiseren van de modal-shiftambitie. Voor de zeehavens is het essentieel dat de capaciteit van het hoofdspoornet – corridors van/naar de zeehavens – gegarandeerd wordt. Havenintern staat een optimale ontsluiting (elektrificatie) naar de belangrijkste (intermodale) spoorbundels en -terminals voorop, alsook het compatibel maken van terminals voor 740m-treinen.

Er zijn in de havens ook tal van projecten om de capaciteit uit te breiden, rekening houdend met toekomstontwikkelingen, zoals de uitbreiding van de containercapaciteit (circa 7 miljoen TEU) in de Antwerpse haven (complex project Extra Containercapaciteit Antwerpen of ECA). Dit substantiële uitbreidingsproject is gebaseerd op de veronderstelling dat 15% van het totale container-volume over het spoor zal worden vervoerd. Andere langere termijn gewenste spooruitbreidingen zijn onder meer: de tweede spoortoegang voor de Antwerpse haven, 3RX/IJzeren Rijn, het optimaliseren van de spoorontsluiting van de haven van Zeebrugge (derde en vierde spoor) en de spoorlijn Gent – Terneuzen.

Bovenaan de infrastructuurlijst staat eveneens de garantie op deftig onderhoud van het huidige netwerk. Ook de communicatie over de (de-)activatie van rijpaden moet beter, alsook de afstemming van onderhouds- en investeringswerken met de buurlanden. Inzake goederenvervoer is heel Europa gebaat bij interoperabiliteit en garantie van capaciteit.

Overzicht noden spoorinfrastructuur zeehavens

Zeebrugge	Gent (North Sea Port)	Antwerpen
3e en 4e spoor Brugge-Gent	Spoorlijn Gent-Terneuzen	Bundel Waaslandhaven Zuid (uitbreiding), bundel Verrebroek (CP ECA), optimalisatie Kanaalzone
3e spoor Brugge-Zeebrugge	Bottlenecks capaciteit aanpakken: Mercatordok, Wiedaukaaibrug, Rangeerstation Gent-Zeehaven, Sluiskilbrug, Sas van Gent, rangeermogelijkheden richting Antwerpse haven	Oude Landen
Uitbouwen bundel Zwankendamme		Bundel Noordzeeterminal
Lokale net op bepaalde terminals verder uitbouwen om nog meer trafiek via het spoor te kunnen behandelen		Optimalisatie bundel Oorderen, herinrichting Oosterweeleiland
		Ontwikkeling Bieshoek
		Tweede spoorontsluiting
		3RX/Ijzeren Rijn

Aanpassing corridors 740m-treinen Automatisering beseining Spoorverbinding Zeebrugge-Gent-Antwerpen Onderhoudswerken bestaande infrastructuur Elektrificatie bundels

Bron: Voka Havenvereniging

6. Actiepunten

Om het spoorvervoer in ons land een groter aandeel te geven in de modal split, om de performantie van onze spoorwegmaatschappijen te verhogen en om te investeren op de meest socio-economisch verantwoorde wijze, zijn volgende actiepunten nodig.

- **Nieuwe beheersovereenkomsten**, geactualiseerd en met meer vrijheid van aanbod en tarieven. Deze beheersovereenkomsten moeten concrete en meetbare KPI's bevatten die zowel de performantie als de dienstverlening doen verbeteren.
- **Een duidelijke omschrijving van de opdrachten van openbare dienst** die efficiënter moet zijn en rekening houdt met de huidige mobiliteitsbehoeften van de klanten. De invulling van openbare dienst moet gebeuren op basis van een maatschappelijke kosten-batenanalyse waarbij alternatieven eveneens moeten onderzocht worden. De overheidssubsidies moeten op transparante wijze aan deze openbare-dienstverplichtingen gekoppeld worden.
- **Een gemeenschappelijke versterkende visie voor de NMBS en Infrabel** waarbij de klant en de efficiëntie centraal worden gesteld, vertaald in een vervoersovereenkomst. Gemeenschappelijke doelen en objectieven, met duidelijke KPI's, zijn absoluut noodzakelijk voor de stiptheid van de treinen, het goede verloop en betere afstemming van noodzakelijke werken, een optimaal gebruik van de capaciteit, en algemeen, een betere dienst naar de klant toe.
- Stations als plaatsen van interconnectiviteit voor de aansluiting met andere vervoersmiddelen, afstemmen van dienstregelingen, reizigersinformatie, geïntegreerde tarieven zullen bijdragen tot het **multimodale potentieel** van een stationsomgeving. Hetzelfde geldt voor

"Er is nood aan een langetermijninvesteringsvisie die future proof is en rekening houdt met de noden van de regio's en de industrie."

- | | |
|--|--|
| <ul style="list-style-type: none"> • Een duidelijk en voorspelbaar financieel kader op lange termijn: het spoor is een industrie waar op lange termijn (10 jaar en meer) geïnvesteerd moet kunnen worden in infrastructuur, stations, rollend materieel en digitalisering. Voldoende capaciteit voor het goederen- en personenvervoer per spoor is noodzakelijk voor de betrouwbaarheid en robuustheid van de dienstverlening. Dit vereist een langetermijninvesteringsvisie die future proof is en rekening houdt met de noden van de regio's en de industrie. • Een betere afstemming tussen alle overheden en andere vervoersoperatoren bij het uittekenen van het spoorbeleid en een multimodaal mobiliteitsbeleid, mede gevoed door de Europese beleidscontouren. | <ul style="list-style-type: none"> • Infrabel hanteert een klantgerichte en transparante aanpak waarbij een modern infrastructuurbeheer en actieve en dynamische rijpadplanning voorop staan. De dienstverlening van Infrabel moet geëvalueerd worden op basis van KPI's. • Infrabel zorgt voor een optimaal geconnecteerd infrastructuurnetwerk dat interoperabel is en waarbij IT-systemen geïntegreerd zijn. Bovendien wordt er actief ingezet op het beheer van de spoorcapaciteit op maat van de goederenstromen. |
|--|--|

SP OOR

OP HET JUISTE SPOOR

Zet eindelijk duidelijk
spoorbeleid op de rails

vo
ka

