

Advies 22/01

Spoorvisie 2040

(Stappenplan voor de toekomst van het spoor in België)

Advies goedgekeurd via de schriftelijke procedure op 02 februari 2022¹

Dit advies werd opgesteld op verzoek van de heer Georges Gilkinet, Vice-eersteminister en minister van Mobiliteit. Het betreft het ontwerp van het stappenplan "Spoorvisie 2040" die als bijlage bij zijn brief van 7 januari 2022 aan de voorzitter van het Comité werd toegezonden.

1. Algemene beoordeling

Het Comité ondersteunt het stappenplan "Spoorvisie 2040", waarin richtlijnen en doelstellingen op lange termijn worden vastgelegd voor de rol en de ontwikkeling van de Belgische spoorwegen en waarin men ernaar streeft het aandeel van het spoor in het personen- en goederenvervoer te vergroten.

Dit advies is toegespitst op het binnenlandse reizigersvervoer, met inbegrip van het grensoverschrijdende vervoer over korte afstand. Het Comité steunt ook de visie op het internationale reizigersvervoer over lange afstand en het goederenvervoer. Het dringt er echter op aan dat de groei daarvan de ontwikkeling van het binnenlandse reizigersvervoer niet in de weg mag staan.

Het Comité staat erop dat er voor elk van de ambities in dit stappenplan expliciete en langdurige financieringen worden voorzien.

De "Spoorvisie 2040" gaat veel verder dan de huidige zittingsperiode. Om deze visie te concretiseren is het nodig om binnen de FOD Mobiliteit en Vervoer een permanente bestuursstructuur op te zetten die de opdracht heeft om:

- De uitvoeringsfasen en de prioriteiten vast te leggen om de langetermijndoelstellingen te bereiken;
- De nodige projecten en acties te bepalen, te plannen en te sturen, en de financiële behoeften ervan te schatten;
- Samen te werken met de regionale vervoersmaatschappijen (MIVB, De Lijn en TEC), in het bijzonder voor de uitrusting van multimodale stations, aansluitingen tussen treinen en bussen, en tariefaspecten;
- Periodiek verslag uit te brengen over de voortgang van de projecten aan de federale minister van Mobiliteit en aan de Interministeriële Conferentie van de ministers van Mobiliteit.

Deze structuur moet autonoom en transparant werken, over voor de opdracht passende personeelsmiddelen beschikken en, naast de FOD Mobiliteit en Vervoer, de belangrijkste actoren

¹ met uitzondering van de tweede alinea van punt e) "As 4 - spoorwegen voor een globale aanpak" (blz. 7) van afdeling 4, waarbij een voorbehoud werd gemaakt.

van de spoorwegsector verenigen, op zijn minst de NMBS, Infrabel en het Belgian Rail Freight Forum.

In het kader van de concretisering van de “Spoorvisie 2040” stelt het Comité ook voor om het plan STAR 21 (Spoor Toekomst/Avenir du Rail) te raadplegen dat de NMBS in 1989 op verzoek van de minister van Verkeerswezen heeft opgesteld. In dit plan worden de grote kwantitatieve en kwalitatieve ontwikkelingen van het aanbod uiteengezet die de NMBS op lange termijn (20 tot 30 jaar) noodzakelijk achtte om aan de toenemende vraag naar mobiliteit te voldoen en om het marktaandeel van het spoor te vergroten, zowel voor het personen- als het goederenvervoer. Verschillende voorstellen in het plan werden nog niet uitgevoerd, maar zijn nog steeds actueel.

2. Doeleinden en opzet van het document “Spoorvisie 2040”

Na het advies van de voornaamste belanghebbenden wordt het document “Spoorvisie 2040” ter goedkeuring aan de federale regering voorgelegd. Bijgevolg moeten de opstelling en de inhoud van het document worden bepaald al naargelang van:

- De bestemmingen: de beleidsmakers en in het bijzonder de federale regering. Deze worden ook geconfronteerd met tal van andere kwesties die moeten worden overwogen en opgelost, ook op korte termijn; en
- De nagestreefde doelstellingen: instemming verkrijgen met de grote beginselen en doelstellingen van het spoorwegbeleid voor de komende twintig jaar.

Daartoe moet het document volgens het Comité toegespitst zijn op de strategische opties en de kernboodschappen voor de beleidsmakers. In zijn huidige vorm is het document zeer lang, soms onnodig gedetailleerd of erg abstract, en worden de belangrijke elementen die ter goedkeuring aan de federale regering worden voorgelegd, onvoldoende belicht.

Bij lezing van het document en met betrekking tot het binnenlandse reizigersvervoer stelt het Comité de volgende kernelementen vast:

- (1) Verhogen van het marktaandeel van de trein in het personenvervoer van 8,4% in 2019 naar 15% in 2040, wat neerkomt op een stijging van ongeveer 80% (of gemiddeld 3% per jaar). Verdubbelen van het volume van het goederenvervoer per spoor tegen 2030.
- (2) Voortzetten van de ontwikkeling van het treinaanbod volgens het principe van de gecadanceerde en symmetrische dienstregeling met een beoogd aanbod (2040) van:
 - Twee treinen per uur en per richting in elk station als minimale basis voor dienstverlening.
 - Interstedelijke en voorstedelijke/lokale diensten met 2, (3) of 4 treinen per uur en per richting, afhankelijk van de verbindingen, ook op grensoverschrijdende verbindingen.
- (3) Plannen van de investeringen in de infrastructuur en het rollend materieel al naargelang van het gewenste treinaanbod (reizigers en goederen) en niet omgekeerd. De vervoersplannen op lange termijn moeten de uitgangspunten van het investeringsbeleid vormen.
- (4) Bevorderen van de intermodaliteit door de ontwikkeling van knooppuntstations met het oog op:

- Gemakkelijke aansluitingen tussen de treinen die er kruisen enerzijds, en tussen de treinen en de bussen (vooral in landelijke gebieden), trams en metro's anderzijds.
 - Een eenvoudige overstap op de andere vervoerswijzen: eigen fietsen en deelfietsen, eigen auto's en deelauto's, taxi's, enz.
- (5) Voortzetten van de verbeteringen op het gebied van de universele toegankelijkheid van stations, treinen en informatie.
- (6) Ontwikkelen van ecologisch verantwoord gedrag en zorgen voor duurzame aankoop-, productie- en onderhoudsprocessen: energie-efficiëntie, gebruik van milieuvriendelijke en gezonde producten, recyclage van gebruikte materialen en afval.

Met betrekking tot de bovengenoemde kernelementen wil het Comité enkele belangrijke verduidelijkingen aanbrengen:

- Talrijke lopende projecten en studies binnen de NMBS en Infrabel dragen bij tot de concretisering van de "Spoorvisie 2040". Deze moeten met voorrang worden uitgevoerd en bij de ontwikkeling van het aanbod moet niet alleen rekening worden gehouden met de reële vraag, maar ook met de latente vraag.
- De aantrekkelijkheid van het spooraanbod hangt ook af van de amplitude van de diensten, d.w.z. het interval tussen de eerste trein en de laatste trein van de dag. Het Comité beveelt aan om dit punt te vermelden en, afhankelijk van de verbindingen, te streven naar een amplitude van 17 tot 19 uur op weekdays en van 16 tot 18 uur in het weekend. Op sommige verbindingen en op minder drukke tijdstippen ('s avonds na 20.00 uur en in de vroege ochtend in het weekend) lijkt een basisfrequentie van 1 trein per uur en per richting, alsook een minimale amplitude van 16 uur voldoende (zie Advies 19/01 over het vervoersplan 2020-2023).
- In de "Spoorvisie 2040" moet specifieke aandacht worden besteed aan infrastructuurontwikkeling en investeringsplanning. De capaciteit en de configuratie van het spoorwegnet zijn immers bepalende factoren voor de robuustheid van de vervoersplannen, de betrouwbaarheid en de stiptheid van de treindiensten. De configuratie van het spoorwegnet betreft niet alleen het tracé van de lijnen, maar ook de verbindingen voor het nemen van het tegenspoor en het hernemen van het normaalspoor, de omleidingsreiswegen bij werken of incidenten, de lengte en het aantal ontvangstsporen in stations, uitwijk-, en parkeersporen, en de lengte van de perrons. Deze configuratie moet noodzakelijkerwijs gebaseerd zijn op de vervoersplannen op lange termijn en het onderhoud van de installaties mogelijk maken zonder de klanten (te veel) te benadelen.
- Een aanzienlijke toename van het volume van het goederenvervoer per spoor is uiterst wenselijk. De doelstelling van verdubbeling tegen 2030 (d.w.z. een gemiddelde toename met 7% per jaar) vergt de komende jaren grote investeringen op bepaalde assen, ook met het oog op de handhaving van de kwaliteit van het reizigersvervoer.

3. Aanvullende punten

In het kader van de “Spoorvisie 2040” en de boodschappen aan de beleidsmakers beveelt het Comité aan om ook de onderstaande punten onder de aandacht te brengen.

3.1. Financiële aspecten en tariefbeleid

De frequentie, de amplitude en de stiptheid van de treindiensten vormen bepalende elementen bij het aantrekken van extra reizigers. Om de verbeteringen op deze gebieden voort te zetten en een duurzaam en kwaliteitsvol spooraanbod te garanderen, moeten de NMBS en Infrabel over voldoende en stabiele financiële middelen beschikken, met name in de vorm van overheidssubsidies, om de daaruit voortvloeiende investerings- en exploitatiekosten te dekken. De financiële middelen die de Staat ter beschikking van de spoorwegen kan en zal kunnen stellen, zijn echter beperkt, temeer daar vele sectoren voor hun eigen activiteiten ook meer overheidssteun vragen. Het Comité is dan ook van mening dat het tariefbeleid een belangrijke hefboom is en dat de NMBS in staat moet zijn de nodige eigen inkomsten te genereren om een aanzienlijk deel van haar exploitatiekosten te dekken. De door overheids- of andere instanties gevraagde gratis- of kortingsformules moeten op welbepaalde doelgroepen gericht zijn. De toepassing en de handhaving ervan moeten het voorwerp uitmaken van specifieke en integrale financiële compensaties van het type derdebetaler (zie Advies 21/02, punt 2.3. 3)).

Het Comité beveelt ook aan een ad-hoc investeringsfonds op te richten, ten minste voor de financiering van investeringen in infrastructuuruitbreiding (lijnen en stations).

3.2. Elektriciteitsvoorziening

De energietransitie en de bevoorradingszekerheid van elektriciteit vormen reële uitdagingen. Temeer daar het gebruik van elektriciteit op tal van gebieden wordt aangemoedigd (onder meer elektrische auto's en fietsen). Om de continuïteit van het spoorwegverkeer op het hele net te waarborgen, met name in geval van een (dreigende) elektriciteitschaarste, verzoekt het Comité om:

- Een nationale elektriciteitsproductiecapaciteit te waarborgen om in alle behoeften te voorzien, zonder terugkerend of permanent een beroep te moeten doen op invoer.
- De activering van het afschakelplan te voorkomen door preventieve maatregelen die onder meer gericht zijn op een aanzienlijke vermindering van het elektriciteitsverbruik van “niet-essentiële” sectoren, met name tijdens kritieke uren en op het hele grondgebied.
- De lijst van de al dan niet afschakelbare HS-posten (hoogspanning) zodanig aan te passen dat alle elektrische installaties van Infrabel en van de NMBS op niet-afschakelbare HS-posten worden aangesloten, en daarmee de bevoorrading van het spoorwegnet en van de stations gewaarborgd is. Als deze lijst niet dienovereenkomstig wordt aangepast en als de schijven 1 tot en met 7 van het afschakelplan zoals aangekondigd worden geactiveerd, zal op het hele net gedurende 24 uur van de betrokken dag(en) immers geen enkele trein kunnen rijden.

3.3. Strijd tegen agressie, vandalisme, overlast en fraude

De strijd tegen agressiviteit jegens het spoorwegpersoneel, de strijd tegen overlast en vandalisme in de stations, op de treinen en langs de sporen (kabeldiefstal in het bijzonder) en de strijd tegen fraude vallen hoofdzakelijk onder de bevoegdheid van de NMBS en Infrabel, althans in eerste instantie. De wet van 27 april 2018 op de politie van de spoorwegen stelt hen ook in staat om overtredingen vast te stellen en administratieve boetes op te leggen. In ernstige gevallen en bij recidive blijven echter gerechtelijke straffen en strafrechtelijke sancties van toepassing. De veiligheid en het veiligheidsgevoel in en rond spoorweginstallaties hangen niet alleen af van de aanwezige uitrusting (verlichting, camera's, enz.), maar ook van de samenwerkingen en de partnerschappen met steden en gemeenten. Het Comité verzoekt de overheid - ook op lokaal niveau - om de NMBS en Infrabel op deze vlakken te steunen en ervoor te zorgen dat zij over de nodige interne middelen (Securail) en externe bijstand (met name van de federale en lokale politiediensten en de parketten) beschikken om deze opdracht tot een goed einde te brengen. Respect voor anderen, en in het bijzonder voor het personeel, en een correcte betaling van de vervoerbewijzen zijn van essentieel belang om de aangename sfeer in het openbaar vervoer te waarborgen.

3.4. Samenwerking met de politie en de parketten bij een incident

Persoonsaanrijdingen en overige incidenten (aanwezigheid van spoorlopers, branden en gaslekken in de buurt van de sporen, enz.) hebben een alsmaar negatievere impact op de stiptheid van de treinen en leiden vaak tot verkeersonderbrekingen die meerdere uren kunnen duren. Een meer ad-hoc beheer van deze ongevallen en incidenten is vaak mogelijk en moet het mogelijk maken om de vertragingen en afschaffingen van de treinen te beperken, zonder de veiligheid van de mensen in gevaar te brengen. Het Comité verzoekt om de politiediensten en de parketten bewust te maken van de gevolgen van een verkeersonderbreking en om een protocol op te stellen (zoals dat al sinds 1982 bestaat tussen het parket en de MIVB) waarin de samenwerkingsprincipes tussen Infrabel, de NMBS, de hulpdiensten, de politiediensten en de parketten worden vastgelegd om de werkmethoden van de interveniënten te uniformiseren en de treindienst zo snel mogelijk te normaliseren.

3.5. Planning en uitvoering van infrastructuurwerkzaamheden

In de investeringsplannen van Infrabel moeten de principes van werfuitvoering worden verduidelijkt, alsook de impact ervan op de reizigers- en goederentreindiensten (de plaats en duur van de grote werven, de omleidingsreiswegen bij onderbreking van het verkeer op bepaalde baanvakken en in bepaalde stations, de langere reistijden, de eventuele vermindering van het aantal treinen tijdens de werkzaamheden, enz.). Ook de principes van overleg met de NMBS en de andere spoorwegondernemingen moeten nader worden toegelicht om de overlast voor de klanten maximaal te beperken.

4. Suggesties ter verbetering van de presentatie van het document en opmerkingen

Het Comité is van mening dat het document “Spoorvisie 2040” beknopter moet zijn en duidelijk moet aangeven welke kernelementen moeten worden goedgekeurd (zie punten 2 en 3 hierboven). Verschillende delen van de tekst kunnen behouden blijven, maar zouden als bijlagen moeten worden opgenomen. Het Comité stelt dan ook de onderstaande aanpassingen en verduidelijkingen voor.

(a) De uitdagingen voor het spoor en de te benutten troeven (bladzijden 4 t.e.m. 8)

Dit hoofdstuk, dat hoofdzakelijk betrekking heeft op gekende en erkende elementen, kan in enkele paragrafen worden samengevat (waarbij bepaalde passages als bijlage kunnen worden opgenomen), met een korte herinnering aan de context waarin de “Spoorvisie 2040” is ingebed:

- De uitdagingen: de strijd tegen de klimaatontregeling, de demografische ontwikkeling (vergrijzing van de bevolking), de door de Europese Unie bepleite liberalisering van de spoorwegmarkt, ... en de impact daarvan op het aanbod en de organisatie van het spoorwegsysteem.
- De belangrijkste voordelen van het spoor voor de samenleving: de kleinere ecologische voetafdruk (geringe uitstoot van verontreinigende stoffen en broeikasgassen, onder andere), de veiligheid, de dichtheid van het net, het aantal stations en stopplaatsen, ...

Voorts is het aangewezen om voorzichtig en spaarzaam te zijn met het gebruik van cijfers om te vermijden dat deze verkeerd kunnen worden geïnterpreteerd of dat ze tegenargumenten zouden oproepen. Bijvoorbeeld:

- De paragraaf over de spoorwegveiligheid (bladzijde 5) is niet duidelijk: zal de lezer begrijpen dat er in 2019 (en ook in 2020) geen enkele reiziger en geen enkel personeelslid of onderaannemer is omgekomen of ernstig gewond is geraakt bij een spoorwegongeval? Dit zou nochtans de kernboodschap moeten zijn.
- Privé autogebruik is momenteel een belangrijke bron van luchtverontreiniging. Maar wat zal er gebeuren wanneer een aanzienlijk deel van het wagenpark wordt “geëlektrificeerd”? Omvat het genoemde cijfer van 0,3% (bladzijde 6) wat betreft de broeikasgasemissies van de spoorwegsector ook de emissies van de elektriciteitscentrales, de verwarmings- en krachtinstallaties in de spoorweggebouwen en -werkplaatsen?
- De cijfers die worden genoemd (bladzijde 6) voor de lengte van het spoorwegnet halen de lengte van de hoofdsporen en de lengte van de lijnen door elkaar, en zijn tegenstrijdig met de cijfers die in de volgende paragraaf worden genoemd met betrekking tot de hogesnelheidslijnen. Ter informatie: het net omvat in 2020 3.615 km lijnen, waarvan 214 km hogesnelheidslijnen (bron: Open Data Infrabel). De lijnkilometers die zijn vermeld voor de drie door de hogesnelheidstreinen gebruikte takken van het net zijn correct.

(b) Krachtlijn 1: Het spoor ten dienste van meer reizigers en meer ondernemingen (bladzijden 9 t.e.m. 21)

Dit hoofdstuk bevat enige herhalingen en dient te worden samengevat. Omwille van de duidelijkheid van de uiteenzetting, is het aangewezen om eerst het reizigersvervoer te behandelen, vervolgens het goederenvervoer en ten slotte algemene overwegingen over de ontwikkeling van de spoorwegsector in zijn geheel.

De doelstellingen voor de groei van het verkeer worden voor het reizigersvervoer in modaal aandeel uitgedrukt en voor het vrachtvervoer in volume. Waarom dit verschil? Het klopt dat betrouwbare en volledige statistieken over reizigers/reizigerskilometers (binnenlands en internationaal) en ton/tonkilometer nauwelijks nog bestaan en dat men vaak genoeg moet nemen met gedeeltelijke of benaderende gegevens. In het geval van België zijn de Eurostat-gegevens betreffende het modale aandeel van de trein in het reizigersvervoer als dusdanig vermelde ramingen waarvoor niet wordt vermeld of deze al dan niet het internationale verkeer omvatten (waarschijnlijk niet). In ieder geval is het aangewezen om zich op betrouwbare gegevens te baseren en zijn bronnen zorgvuldig te kiezen.

De punten “Een target definiëren” en “Keuze van een exploitatiemodel” kunnen worden samengevoegd en zouden beter moeten worden toegelicht. Het concept “overstapknooppunten” dient te worden geïllustreerd met een of twee actuele voorbeelden, eventueel in een bijlage.

De gronden en spoorwegbeddingen die momenteel niet in gebruik zijn, moeten worden beschermd tegen onteigening of niet-spoor gerelateerde bestemming, tenzij deze nieuwe bestemming van precaire aard is of de toekomstige uitbreiding van het net en de aanleg van nieuwe stations in en rond de grote centra niet in de weg staat. In ieder geval is het aangewezen ervoor te zorgen dat deze nieuwe bestemming bijdraagt tot een toename van het treingebruik en dat de onroerende meerwaarde die voortvloeit uit de groei van de spoorwegen, de verkoop en de grondwaardering (bouw van woningen, kantoren, winkel- of recreatiecentra, enz.) aan de spoorwegsector toekomt. Het Comité vraagt dat deze overwegingen in de “Spoorvisie 2040” worden opgenomen.

(c) Krachtlijn 2: Het spoor ten dienste van de klanten (bladzijden 22 t.e.m. 28)

Het punt “Aantrekkelijke en vereenvoudigde prijsstelling” hoort in zijn huidige vorm niet thuis in een strategisch document zoals de “Spoorvisie 2040”. Bovendien lijkt dit te suggereren dat er momenteel geen tariefaanbiedingen bestaan om het gebruik van de trein buiten de spitsuren aan te moedigen, noch aanbiedingen die gericht zijn op kinderen, jongeren en senioren. Er is ook sprake van een schijnbare tegenstrijdigheid (enerzijds een eenvoudig tariefaanbod en anderzijds een spoorwegbeleid dat tegen 2040 verder zal diversifiëren...). Het tariefbeleid valt onder de bevoegdheid van de NMBS, maar maakt deel uit van een algemeen kader dat in het openbaredienstcontract moet worden vastgelegd. Om zoveel mogelijk klanten aan te trekken, moet er ook rekening worden gehouden met de verschillende marktsegmenten, de redenen voor en de frequentie van de verplaatsingen, enz. Zoals al eerder aangegeven, is het Comité van mening dat het tariefbeleid een belangrijke hefboom is om het aanbod verder te verbeteren, temeer daar vele sectoren voor hun eigen activiteiten meer overheidssteun vragen en de financiële middelen van de Staat beperkt zijn (zie punt 3.1 hierboven).

(d) Krachtlijn 3: Het spoor als redmiddel voor de planeet (bladzijden 28 t.e.m. 31)

Dit hoofdstuk kan in enkele paragrafen worden samengevat, waarbij de details als bijlage kunnen worden opgenomen.

(e) Krachtlijn 4: Het spoor ten dienste van een globale benadering van de mobiliteit (bladzijden 32 t.e.m. 36)

De stationsomgeving is niet alleen een punt van uitwisseling tussen vervoermiddelen, maar moet een echt mobiliteitsknooppunt worden. De inrichting en het beheer van deze omgeving (toegangswegen, parkeerplaatsen, aanverwante diensten, bewaking en veiligheid, enz.) vergen een nauwe samenwerking tussen de NMBS/Infrabel, de regionale vervoersmaatschappijen en de lokale en regionale overheden, en moeten ook passen in het lokale mobiliteitsbeleid.

Wat de multimodale toegankelijkheid van de stations met actieve of gedeelde vervoerswijzen betreft, benadrukt het Comité het belang van beveiligde stallingen voor eigen fietsen en, in de belangrijkste aankomststations, van de terbeschikkingstelling van deelfietsen om de eindbestemming te bereiken. Hoe aantrekkelijker dit aanbod is, hoe minder de reizigers geneigd zullen zijn hun fiets op de trein mee te nemen. Wat de modaliteiten voor het vervoer van begeleide fietsen betreft, is het aangewezen om ook de in het buitenland (met name in Nederland en Zwitserland) gekozen oplossingen te bekijken en zich erdoor te laten inspireren, temeer daar het concept 'fiets' de laatste tijd sterk is geëvolueerd: tandem, terreinfiets, elektrisch ondersteunende fiets, bakfiets, enz. Het vervoer van fietsen op de trein is zeker wenselijk, maar het mag andere reizigers niet hinderen, noch capaciteit ten koste van hen opeisen of vertragingen veroorzaken. Zo is in Nederland bijvoorbeeld op werkdagen van september tot juni het vervoer van fietsen op de trein niet toegestaan tijdens de spitsuren (van 6.30 tot 9.00 uur en van 16.00 tot 18.30 uur).

Voorts wordt in het document geen melding gemaakt van de toegankelijkheid van de stations voor reizigers die met de auto komen, noch van de noodzaak om in parkeerplaatsen te voorzien. Voor veel mensen die op meerdere kilometers van een station wonen, is de mogelijkheid om hun auto in de onmiddellijke nabijheid van het station te parkeren echter onontbeerlijk om hen ervan te overtuigen om voor het grootste deel van hun traject de trein te nemen. Met deze kwestie moet in de "Spoorvisie 2040" rekening worden gehouden.

Ook de door de TEC en De Lijn georganiseerde snelbusdiensten moeten worden geïntegreerd als aanvulling op het aanbod van intercitytreinen en moeten het voorwerp uitmaken van overleg met de NMBS om overlappingsen te vermijden.

Het Comité steunt de voorstellen inzake het fiscale beleid, in het bijzonder de geleidelijke afschaffing van de fiscale voordelen voor "salariswagens" en de belastingheffing op brandstoffen en vliegtickets. Het is ook van mening dat de ontwikkeling van elektrische auto's een herziening van de belastingheffing erop vereist, met name om het verlies aan staatsinkomsten uit accijnzen en btw op benzine en diesel te compenseren.

Wat de invoering van “Mobility as a Service” (MaaS) betreft, beveelt het Comité aan dat spoorwegoperatoren proactief samenwerken met andere actoren om een MaaS-gemeenschap te ontwikkelen.

5. Besluit

Het Comité ondersteunt het stappenplan “Spoorvisie 2040”. Het is echter van mening dat het document er baat bij zou hebben beknopter en concreter te zijn en meer op strategische dan op tactische overwegingen toegespitst te zijn. Het is wenselijk dat de kernelementen die ter goedkeuring aan de federale regering worden voorgelegd, met inbegrip van de financieringsbehoeften, meer in de verf worden gezet.

Daarom stelt het voor om de opstelling en de inhoud van het document aan te passen. Om de impact ervan te vergroten, moet het beknopter zijn en toegespitst zijn op de strategische opties en de kernboodschappen voor de huidige en toekomstige beleidsmakers. Tot slot is het van belang dat voor elk van de ambities van het stappenplan expliciete en duurzame financieringen erin worden opgenomen en die vervolgens op lange termijn worden bevestigd en gewaarborgd.
