

**Georges**

**Gilkinet**

Vice-premier ministre  
Ministre de la Mobilité



## **Tenuitvoerlegging van de Spoorvisie: actieplan om het per spoor vervoerde goederenvolume tegen 2030 te verdubbelen**

*Het plan van a tot z*

## Inhoud

1. Context.....	4
2. Ontstaan van de ambitie om de per spoor vervoerde volumes te verdubbelen .....	5
3. De belangrijkste transversale instrumenten van het federale niveau .....	6
3.1. Alle logistieke actoren betrekken.....	6
3.1.1 Eerste fase: een Gebruikerscomité .....	6
3.1.2 Tweede fase - oprichting van het Raadgevend Comité voor Goederenvervoer per Spoor6	
3.2. Regelgevingskader .....	7
3.3. Een performante en klantgerichte infrastructuurbeheerder.....	7
3.4. Het markttoezicht en de marktregulering verbeteren .....	8
4. Bestuur .....	9
5. 4 grote pijlers en acties van die pijlers.....	9
5.1. De infrastructuur aanpassen aan de behoeften .....	9
<b>Actie A</b> - Een visie op de netarchitectuur ontwikkelen .....	9
<b>Actie B</b> - Preventief onderhoud en vernieuwing uitvoeren.....	11
Actie C - Een net uitgerust voor treinen van 740 m.....	12
<b>Actie D</b> - Technologische harmonisatie van de IB met de buurlanden en gebruikers .....	14
<b>Actie E</b> - Een jaarlijks budget voor de financiering van innovatie of de totstandbrenging van verbindingen .....	15
5.2. Inzetten op nabijheid.....	16
<b>Actie F</b> - Een modern rangeerterrein, een doeltreffend en neutraal beheer .....	16
<b>Actie G</b> - Een voordeligere 'first/last mile'-dienstverlening.....	17
<b>Actie H</b> - Een beter beheer van de lokale capaciteit invoeren.....	18
<b>Actie I</b> - Beheer van de spoorverbindingen.....	20
<b>Actie J</b> - Een interfederale benadering van de financiële steun voor het goederenvervoer .....	21
<b>Actie K</b> - Een kader voor 'onderbenutte' infrastructuur vaststellen .....	22
<b>Actie L</b> - Een studie naar de 'first & last mile'-activiteiten uitvoeren .....	23
5.3. Het verkeer optimaliseren .....	24
<b>Actie M</b> - Op zoek gaan naar verbeteringen in het aanbod aan rijpaden - concept catalogus .....	24
<b>Actie N</b> - Het beheer van het verkeer optimaliseren.....	25
<b>Actie O</b> - Bestuderen of het mogelijk is de voorrangregels tussen treinen te herzien .....	26

<b>Actie P</b> – Een IB die ook 'stromen' beheert, in het bijzonder tijdens werkzaamheden.....	27
<b>Actie Q</b> – Een duidelijk en stabiel financieel kader voor de infrastructuurbeheerder voorzien	28
<b>Actie R</b> – Een performantiecontract sluiten dat de klantgerichtheid van Infrabel versterkt.....	29
5.4. Werken aan het evenwicht en de samenhang tussen de modi.....	30
<i>Actie S</i> – Europese initiatieven inzake de internalisering van de externe kosten.....	30
<i>Actie T</i> – Beschouwingen over maatregelen om de verschillende vervoersmodi met elkaar in evenwicht te brengen.....	31
<i>Actie U</i> – Steunmaatregelen voor het goederenvervoer om het gebrek aan internalisering van de kosten op te vangen.....	31
<i>Actie V</i> – Voor samenhang tussen de verschillende overheidsniveaus zorgen.....	33
<i>Actie W</i> – De uitwisseling van gegevens over het goederenvervoer aanmoedigen.....	33
Actie X – De promotie van alternatieven voor het wegvervoer versterken.....	34
<b>Actie Y</b> – De haalbaarheid van een onafhankelijk opleidingsprogramma bestuderen.....	35
<b>Actie Z</b> – Onderzoek naar de haalbaarheid van een 'scholingsbeding'.....	36

# 1. Context

De door het Federaal Planbureau en de FOD Mobiliteit gemodelleerde vooruitzichten voor de ontwikkeling van het verkeer voorspellen tegen 2040 een toename van het nationale goederenverkeer met 26% ten opzichte van 2015, alle modi samen, met een modaal aandeel van ongeveer 76% voor het wegvervoer.

Zonder een vastberaden politiek optreden en een krachtig engagement van de sector zal deze ontwikkeling grote gevolgen hebben voor de verkeersopstoppingen op de weg en voor de verkeersveiligheid, die nu al kritiek zijn in België. Deze toename van de vraag naar vrachtwagenvervoer kan ook een zeer negatief effect hebben op het klimaat en de luchtkwaliteit door de luchtverontreiniging die erdoor zal ontstaan, zelfs als het wagenpark groener wordt.

Net als alle andere landen in de wereld heeft België een cruciale rol te spelen in het bereiken van het doel om de opwarming van de aarde onder de 2 °C, en zo mogelijk 1,5 °C, te houden ten opzichte van het pre-industriële tijdperk, zoals is opgenomen in het Klimaatakkoord van Parijs. De vermindering van de uitstoot door de vervoerssector is een belangrijk element in de verwezenlijking van dit doel, aangezien deze sector 22,2% van de totale CO<sub>2</sub>-uitstoot voor zijn rekening neemt<sup>1</sup>.

Gezien het Akkoord van Parijs en het Regeerakkoord van 30 september 2020 dat de tenuitvoerlegging ervan beoogt, met name via de ambitie om het volume van het spoorvervoer tegen 2030 te verdubbelen, is het van essentieel belang om concrete acties te ondernemen in het kader van een gecoördineerd en ambitieus plan. Het Regeerakkoord beoogt een aanzienlijke verbetering van het goederenvervoer per spoor en voorziet er tevens in dat de belemmeringen voor de toegang tot het spoor voor goederenoperatoren zoveel mogelijk worden weggenomen. Als deze ambitie wordt verwezenlijkt, zouden 11 miljoen vrachtwagenritten<sup>2</sup> per jaar worden vermeden, goed voor 1,8 miljoen ton CO<sub>2</sub><sup>3</sup>.

Het uitspreken van de ambitie van de regering alleen zal niet volstaan om de modal shift te verwezenlijken. Met de goedkeuring van de 'Spoorvisie 2040' heeft de regering een beleidskader vastgesteld om in de komende 20 jaar tot een aanzienlijk minder CO<sub>2</sub> uitstotende mobiliteit te komen. Dit kader zorgt voor een opwaardering van het spoor en maakt het tot de ruggengraat van de mobiliteit in samenhang met andere vervoersmodi. Dit Goederenplan is daarom gebaseerd op de grondslagen van de 'Spoorvisie 2040' en geeft op concrete wijze aan welke acties er nu en in de komende jaren moeten worden ondernomen om het doel te kunnen bereiken. De verdubbeling van het per spoor vervoerde goederenvolume tegen 2030 is immers een voornemen waar de bedrijfswereld, het maatschappelijk middenveld en de federale regering zich achter scharen.

---


<sup>1</sup> **Bron (2019)** -

[https://mobilit.belgium.be/sites/default/files/resources/files/kerncijfers\\_mobiliteit\\_belgie\\_v2021.pdf?language=nl](https://mobilit.belgium.be/sites/default/files/resources/files/kerncijfers_mobiliteit_belgie_v2021.pdf?language=nl)

<sup>2</sup> **Bron** - Rail Roadmap 2030 <https://www.railroadmap2030.be> Cijfers gebaseerd op informatie van Febiac, ITLB en Statbel (gemiddeld 177 ritten per vrachtwagen per jaar, voor een totaal van 14,6 miljard tkm).

<sup>3</sup> **Bron** - CER "Put Europe "on track" to achieve climate-neutral transport" publicatie van woensdag 10 oktober 2018 - 14,6 miljard tkm per spoor @ 124 g CO<sub>2</sub> bespaard per tkm (140 g CO<sub>2</sub>/tkm per vrachtwagen tegenover 16 g CO<sub>2</sub>/tkm per trein) - [http://www.cer.be/sites/default/files/publication/CER\\_Factsheet\\_Climate\\_2018.pdf](http://www.cer.be/sites/default/files/publication/CER_Factsheet_Climate_2018.pdf)

De acties die in dit plan worden voorgesteld, zijn het resultaat van een brede raadpleging van de sector en een antwoord op de oefening van de Rail Roadmap 2030,<sup>4</sup> die werd ontwikkeld door alle actoren van het goederenvervoer per spoor in België. Op het ogenblik dat dit Goederenplan wordt aangenomen, worden sommige ervan reeds ten uitvoer gelegd.

 De 'Rail Roadmap 2030' is het resultaat van intensief overleg tussen alle actoren: industrie/verladers, spoorbedrijven, werkgevers, academici, de infrastructuurbeheerder. Samen beschreven ze de ontwikkelingen die nodig zijn om het goederenvervoer per spoor om te vormen en aantrekkelijker te maken voor de industrie, zodat de ambitie om het per spoor vervoerde goederenvolume te verdubbelen, kan worden verwezenlijkt.

## 2. Ontstaan van de ambitie om de per spoor vervoerde volumes te verdubbelen

Alvorens vast te stellen welke concrete acties ten uitvoer moeten worden gelegd, is het nuttig het groeipotentieel van het goederenvervoer per spoor in kaart te brengen.

De bestaande en toekomstige markt bestaat uit verschillende soorten actoren:

- 'Captive users' van het spoor: bepaalde belangrijke industriële actoren in België, met name in de chemische sector, de mijnbouw of de metaalindustrie, hebben door de aard van hun productie niet de mogelijkheid om een andere vervoersmodus te kiezen dan het spoor. Er zal veel aandacht moeten worden besteed aan deze operatoren, die elke dag bijdragen tot de economische ontwikkeling van het land en tot de werkgelegenheid op ons grondgebied. Deze bedrijven die momenteel het spoor gebruiken, hebben heel vaak mooie bedrijfsontwikkelingsprojecten (bv. een steengroeve die een vindplaats uitbreidt die de productie voor de komende 100 jaar zal verzekeren, een terminal die in zijn infrastructuur investeert om zijn opslagvolume te verdubbelen, enz.). Ze verdienen des te meer bijzondere aandacht omdat ze soms ook worden geconfronteerd met moeilijkheden die verband houden met de huidige exploitatie van het spoorwegnet (slechte staat van het spoor dat naar hun fabrieken leidt, moeilijkheid om aanspreekpunten te vinden bij de infrastructuurbeheerder, ontoereikend kwaliteitsniveau van de dienstverlening van sommige vervoerders, enz.).
- 'Non captive users' van het spoor: deze actoren hebben gewoonlijk toegang tot verschillende vervoermiddelen en kunnen de vervoersmodus kiezen op basis van verschillende criteria, zoals: prijs, kwaliteit van de dienstverlening, snelheid van levering, flexibiliteit of milieu-impact. Op dit ogenblik kan op grond van deze criteria het spoor niet de favoriet zijn. Het spoor wordt economisch concurrerend wanneer de af te leggen afstand langer wordt (vaak afstanden van meer dan 300 km). Met enkele acties ter verbetering van de dienstverlening door de netbeheerder en de logistieke actoren kunnen deze gebruikers in de toekomst een sleutelrol spelen in de ontwikkeling van de vraag naar spoorvervoer - zeker als het

---

<sup>4</sup> <https://www.railroadmap2030.be/>

criterium van de lage CO<sub>2</sub>-uitstoot wordt geïntegreerd in de vergelijking 'prijs, kwaliteit van de dienstverlening, snelheid van levering, flexibiliteit'.

- Potentiële toekomstige gebruikers van het spoor: zij kunnen uit verschillende sectoren komen, zoals de grootdistributie, de e-commerce, de circulaire economie, de logistiek, enz. Deze nieuwe gebruikers beschikken momenteel niet over voldoende kennis om gebruik te maken van het spoorvervoer. Ze moeten worden geholpen om deze nieuwe mogelijkheid te onderzoeken en om bepaalde hinderpalen uit de weg te ruimen, zoals de moeilijkheid om in contact te treden met de operatoren of met de infrastructuurbeheerder, ongeacht het volume goederen of de af te leggen afstanden. Het is van essentieel belang dat ook aan dit soort gebruikers aandacht wordt besteed, en dat een gunstig klimaat wordt geschapen om het spoor de komende jaren toegankelijker te maken, onder meer door een adequaat beleid inzake ruimtelijke ordening en het behoud van bestaande en veelbelovende voorzieningen, wat de taak is van de spoorweginfrastructuurbeheerder.

## 3. De belangrijkste transversale instrumenten van het federale niveau

### 3.1. Alle logistieke actoren betrekken



Naast andere overlegplatforms (bv. DVIS-veiligheidscoördinatie, adviesgroepen voor corridors voor goederenvervoer per spoor enz.) bestaat er momenteel een coördinatiemechanisme waarin richtlijn (EU) 2012/34 voorziet, die is omgezet in de Belgische Spoorcodex. Dankzij dit mechanisme dat de infrastructuurbeheerder sinds 2019 tot stand heeft gebracht, is het mogelijk de dialoog en de uitwisseling van informatie tussen Infrabel en zijn spoorbedrijfklanten en kandidaten te verbeteren over onderwerpen zoals de organisatie van de werkzaamheden, de capaciteit van het net enz.

Naast het bestaande coördinatiemechanisme is het nuttig een aanvullend overlegorgaan op te richten dat actoren uit de hele logistieke keten bijeenbrengt. Dit Gebruikerscomité zal een cruciale rol spelen voor het welslagen van dit actieplan, en de komende jaren instaan voor de adequate opvolging van het plan. Dit nieuwe instrument zal in twee fasen worden ingevoerd.

#### 3.1.1 Eerste fase: een Gebruikerscomité

In deze eerste fase komen vertegenwoordigers van de logistieke actoren, zoals verladers, vervoerders, de infrastructuurbeheerder, potentiële klanten van het spoor en terminals, en van de federale staat bijeen. Deze eerste fase zal worden uitgevoerd door de FOD Mobiliteit, die dit Comité zal voorzitten en het secretariaat ervan zal verzorgen. Ook vertegenwoordigers van de gewesten kunnen aan deze groep deelnemen als waarnemers.

De eerste essentiële taken van dit nieuwe comité zullen erin bestaan enerzijds de acties van het huidige actieplan op te volgen, en anderzijds na te denken over de tweede fase, namelijk de omvorming van het Gebruikerscomité tot het 'Raadgevend Comité voor Goederenvervoer per Spoor'.

#### 3.1.2 Tweede fase - oprichting van het Raadgevend Comité voor Goederenvervoer per Spoor

Rekening houdend met de lessen die uit de eerste fase zijn getrokken, zullen het Gebruikerscomité en de FOD Mobiliteit zich met de steun van de regering inzetten voor de officiële oprichting van een Raadgevend

Comité voor Goederenvervoer per Spoor (RCGS), dat een plaats zal zijn voor uitwisselingen over de werking van de markt en overleg over de ontwikkeling van de regelgeving ervan, en dat de dialoog tussen de verschillende betrokken actoren zal vergemakkelijken.

Dankzij de globale visie op de hele logistieke keten en op de beperkingen en hinderpalen voor de ontwikkeling van die keten, die binnen het comité zal worden ontwikkeld, zal dit comité op termijn weloverwogen adviezen kunnen formuleren die de ontwikkelingen en veranderingen zullen vergemakkelijken die nodig zijn om de beoogde verdubbeling van het volume vervoerde goederen tegen 2030 te verwezenlijken.

Dit Raadgevend Comité voor Goederenvervoer per Spoor zal naar het voorbeeld van het Raadgevend Comité van de Treinreizigers worden opgericht door middel van een wijziging van de wet van 21 maart 1991. De taken van dit comité zullen dus een officieel karakter hebben en het zal in de eerste plaats tot taak hebben het goederenvervoer per spoor te promoten en de ontwikkeling ervan te vergemakkelijken, ter ondersteuning van de inspanningen van de federale regering.

Ook de infrastructuurbeheerder zal worden verzocht actief met dit Comité samen te werken. Dit zal worden vermeld in het performantiecontract tussen Infrabel en de federale staat.

### 3.2. Regelgevingskader



Het geldende wetgevingskader voor het spoor wordt door de sector gecategoriseerd als "omslachtig, ingewikkeld en onverenigbaar met de huidige logistieke verwachtingen<sup>5</sup>". Om de toepasselijke regels te moderniseren en pragmatisme en klantgerichtheid te bevorderen, zal een strategie worden uitgewerkt die enerzijds gebaseerd zal zijn op overleg met de sector en anderzijds op de uitvoering van studies die het mogelijk zullen maken preciezere acties vast te stellen die moeten worden ondernomen om de flexibiliteit te verbeteren en tegelijkertijd een toereikend veiligheidsniveau te garanderen.

In het toekomstige regelgevingskader zal ook rekening worden gehouden met de Europese initiatieven ter zake.

Op basis van het weloverwogen advies van de sector, ondersteund door de nodige specifieke studies, zal de regering het regelgevingskader voor het goederenvervoer per spoor kunnen aanpassen, waardoor de facto een beter concurrentie-evenwicht tussen de verschillende goederenvervoersmodi zal ontstaan.

### 3.3. Een performante en klantgerichte infrastructuurbeheerder



De sector verwacht veel van de werking van de infrastructuurbeheerder. In de Rail Roadmap 2030 staat bijvoorbeeld dat de infrastructuurbeheerder centraal in de logistieke keten moet staan, waarbij ten aanzien van die beheerder de volgende wensen worden uitgesproken:

- tenuitvoerlegging van een actieve strategie voor onderhoud en modernisering van het net;
- verdere ontwikkeling van zijn beleid inzake netuitbreiding en industriële verbindingen;
- planning en coördinatie van de werkzaamheden in samenwerking met de buurlanden;
- optimalisering en uitbreiding van de lokale verbindingen;
- knelpunten wegwerken;

---

<sup>5</sup> Rail Roadmap 2030 – 3.B.II. Regelgeving

- beheer van de stromen;
- uitwisseling van informatie;
- enz.


Naast het proactieve engagement van de infrastructuurbeheerder om op de oproep van de sector in te gaan, werd met deze verschillende desiderata rekening gehouden bij de opstelling van het performantiecontract en het meerjarig investeringsplan 2023–2032. Dankzij dit contract en dit financiële plan, die vanaf januari 2023 zouden moeten worden toegepast, zal de werking van Infrabel in de komende jaren in de gewenste richting evolueren.

### 3.4. Het markttoezicht en de marktregulering verbeteren



Via de oefening van de Rail Roadmap 2030 heeft de sector de rol en de taken van de 'Dienst Regulering van het Spoorwegvervoer en van de Exploitatie van de Luchthaven Brussel-Nationaal' in België vergeleken met die van de diensten Regulering in de buurlanden, en ook met die van de regulatoren in andere sectoren.

De 'Dienst Regulering van het Spoorwegvervoer en van de Exploitatie van de Luchthaven Brussel-Nationaal' heeft een belangrijke rol te spelen bij het waarborgen van de goede werking van het goederenvervoer per spoor in de context van een geliberaliseerde markt.

 De regulering van de spoorwegsector is nodig om ervoor te zorgen dat alle actoren toegang hebben tot de diensten die op de spoorwegmarkten worden aangeboden. Regulering is een controle-instrument waarmee kan worden geverifieerd of de gebruikers van het spoorweganet op een rechtvaardige en niet-discriminerende wijze worden behandeld. De 'Dienst Regulering van het Spoorwegvervoer en van de Exploitatie van de Luchthaven Brussel-Nationaal' werd opgericht bij koninklijk besluit van 25 oktober 2004 om met name deze

In zijn advies nr. 2018-2330<sup>6</sup> 'Het goederenvervoer per spoor aanmoedigen' heeft de Centrale Raad voor het Bedrijfsleven onderstreept dat de staat over specifieke en precieze gegevens moet beschikken om zijn beleid doeltreffend te kunnen bijsturen.

De goede werking van de Dienst Regulering en de gegevensverzameling waarvoor deze dienst zal kunnen zorgen, vormen een essentiële pijler voor de succesvolle uitvoering van dit actieplan, dat tevens bijdraagt tot de goede werking van de markt.

De betrokkenheid van de Federale Overheidsdienst Mobiliteit zal ook nodig zijn voor de uitvoering van dit actieplan, via nieuwe initiatieven en een goede herschikking van zijn team 'Spoorvervoer'.

In de toekomst zal het ook belangrijk zijn om, zowel voor het personeel van de Dienst Regulering als voor dat van de Federale Overheidsdienst Mobiliteit, in samenwerking met de spoorwegactoren en de infrastructuurbeheerder een bijkomend opleidingsprogramma op te zetten dat specifiek op spoorwegtechnologie gericht is. Dankzij deze opleidingen zullen beleidsvoering, spoorwegtechnologie en spoorwegregulering beter op elkaar worden afgestemd.

<sup>6</sup> Advies 2018-2330 van de CRB: [https://www.ccecrb.fgov.be/dpics/fichiers/2019-02-04-12-34-46\\_doc182330.pdf](https://www.ccecrb.fgov.be/dpics/fichiers/2019-02-04-12-34-46_doc182330.pdf)



## 4. Bestuur

Dit goederenplan is een belangrijke stap die wordt beschreven in de routekaart van de Spoorvisie 2040. In dit plan worden concrete acties uiteengezet ter ondersteuning van de verwezenlijking van het doel om het per spoor vervoerde goederenvolume tegen 2030 te verdubbelen.

Dit actieplan overstijgt het kader van een legislatuur en vereist een passende opvolging:

- Elk eerste kwartaal van het jaar zal de FOD Mobiliteit een verslag opstellen over de vorderingen die in het voorgaande jaar zijn gemaakt. De FOD zal eventueel de bijkomende acties voorstellen.
- Dit verslag zal worden voorgelegd aan en besproken met het Gebruikerscomité (of met het RCGS, zodra dat is opgericht).
- Aan de bestaande adviesorganen, in het bijzonder de raadgevende comités voor spoorweg-, economische, sociale en milieuaangelegenheden<sup>7</sup>, zal dan worden gevraagd jaarlijks een advies over de tenuitvoerlegging van het plan uit te brengen.
- Het verslag over de vorderingen van het goederenplan zal integraal deel uitmaken van de jaarlijkse presentatie van de tenuitvoerlegging van de Spoorvisie 2040 door de bevoegde minister aan de Kamer van Volksvertegenwoordigers, in het kader van de verdediging van zijn algemene beleidsnota.

## 5. 4 grote pijlers en acties van die pijlers

De acties van dit plan zijn onderverdeeld in 4 grote pijlers, namelijk:

- De infrastructuur plannen, onderhouden en ontwikkelen om aan de behoeften te voldoen;
- Inzetten op nabijheid;
- Het verkeer optimaliseren;
- Werken aan het evenwicht en de samenhang tussen de verschillende vervoersmodi.

Sommige van de in dit plan aangegeven acties bestaan erin studies in het betrokken domein te starten. Het is nuttig het algemene kennisniveau van de sector en de politieke wereld te verhogen, vooraleer de beste beslissingen kunnen worden genomen. De lijst van acties die in dit plan zijn opgenomen, zal dan ook worden bijgewerkt zodra de resultaten van bepaalde studies bekend zijn. De resultaten van de door de FOD Mobiliteit uitgevoerde studies over spoorwegmaterieel zullen via de gebruikersgroep (of het RCGS, zodra dat is opgericht) met de sector worden besproken.

### 5.1. De infrastructuur aanpassen aan de behoeften

#### **Actie A – Een visie op de netarchitectuur ontwikkelen**

Een performante infrastructuur is uiteraard van essentieel belang voor de ontwikkeling van het goederenvervoer per spoor. België beschikt over een dicht, over het algemeen performant, zij het verouderend net dat zeer goed geïntegreerd is in het voornaamste Europese economische gebied. Dit openbare mobiliteitsmiddel moet in het middelpunt van de belangstelling blijven staan om het gebruik ervan te optimaliseren en de capaciteit ervan te vergroten, zodat het de groei van zowel het passagiers- als het goederenverkeer performant kan opvangen.

---

<sup>7</sup> Met name de Centrale Raad voor het Bedrijfsleven, de Nationale Arbeidsraad en de Federale Raad voor Duurzame Ontwikkeling.

Infrastructuuraangelegenheden hebben een specifiek tijdsaspect: voor een efficiënt, voorzichtig en redelijk beheer is een stabiel beleid op middellange en lange termijn nodig (10, 20 of 30 jaar, afhankelijk van de problematiek), terwijl spoor- en industriebedrijven *daarentegen* vooral te maken hebben met operationele kwesties op korte termijn. Overheden, bijgestaan door de infrastructuurbeheerder, moeten in staat zijn deze twee tijdsaspecten met elkaar in overeenstemming te brengen door middel van aangepaste beheersinstrumenten en -beginselen, zoals de hieronder beschreven netarchitectuur.

### Samen met de infrastructuurbeheerder een visie op de netarchitectuur ontwikkelen – Actie A

Terwijl we dankzij de visie op 'lange termijn' van de operatoren voor het personenvervoer over prognoses beschikken voor het personenverkeer tegen 2030-2040, is er niets vergelijkbaars voor het goederenvervoer: noch de operatoren (die in wezen niet verder kijken dan de komende maanden), noch Infrabel, noch enige andere organisatie is momenteel in staat om dergelijke prognoses te maken.

De behoeften inzake goederenvervoer zijn dus pas bekend op het ogenblik van de bestelling van de rijpaden, kort vóór de datum waarop de treinen moeten rijden. Door dit gebrek aan vooruitziendheid kunnen de investeringen niet optimaal worden gestuurd en gaat de kwaliteit van de goederenpaden achteruit, daar ze immers worden uitgestippeld in de 'gaten' die overblijven in de reizigersdienstregeling.

Voor het huidige en toekomstige beleid moet ervoor worden gezorgd dat het traject van de Spoorvisie 2040 wordt gevolgd, wat wil zeggen dat in elk besluit daadwerkelijk rekening wordt gehouden met zowel de specifieke kenmerken van het personenvervoer als die van het goederenvervoer (met name de behoefte aan reservecapaciteit en de rijpadencatalogus). Deze strategie kan dan worden gebruikt om investeringskeuzes op middellange/lange termijn te maken (infrastructuur enz.), waarvan de waarde wordt gemaximaliseerd omdat ze gebaseerd zijn op een formulering van de behoeften.




Een rijpadencatalogus bestaat in de voorafgaande bepaling door de infrastructuurbeheerder van routes die een optimaal gebruik van het spoorwegnet garanderen. Spoorwegexploitanten kunnen dan hun spoorwegcapaciteit in deze catalogus reserveren. Een aanbodbenadering met een catalogus heeft voor de sector van het goederenvervoer met name het voordeel dat op elk moment een robuust rijpad kan worden gereserveerd. De sector van het goederenvervoer kan niet altijd anticiperen op de vervoersbehoeften van zijn klanten, in tegenstelling tot personenvervoersbedrijven die met jaarlijkse vervoersplannen werken.

Het spoorwegnet omvat een groot aantal technische installaties en het is belangrijk dat de infrastructuurbeheerder, samen met zijn voogdijoverheid, een echte 'architect' van dit net wordt. De evaluatie van de behoeften op lange termijn van de segmenten van het nationale en internationale reizigersverkeer en van het goederenvervoer zal bijdragen tot een optimalisering van de keuzes die worden gemaakt inzake de architectuur van het spoorwegnet.

**De eerste stap** van deze actie zal erin bestaan het concept netarchitectuur en het doel van de oefening op te nemen in het performantiecontract tussen Infrabel en de federale staat.

**De tweede stap** zal bestaan in een begeleiding van de regering, via de FOD Mobiliteit en de voogdijminister, voor de studies die door de infrastructuurbeheerder worden uitgevoerd over de netarchitectuur. Over deze studies zal systematisch overleg worden gepleegd met alle klanten van de infrastructuurbeheerder en met de verschillende actoren (bv. de havens).

Een dergelijke benadering garandeert een betere benutting van de investeringen en een optimalisering van de capaciteit om aan alle huidige en toekomstige behoeften te voldoen.

Instrument(en)	Betrokken actor(en)
	Infrastructuurbeheerder FOD Mobiliteit Voogdijminister Het Gebruikerscomité (of RCGS)
Timing	
<b>Actie A - 1<sup>o</sup> stap</b> - Performantiecontract 'netarchitect' - <b>afronding 12/2022</b>	
<b>Actie A - 2<sup>o</sup> stap</b> - Opvolging van de oefening 'netarchitect' door de regering via de FOD M - <b>doorlopend 01/2023 - 12/2030</b>	

### Actie B - Preventief onderhoud en vernieuwing uitvoeren

#### Preventief onderhoud en vernieuwing van het net aanmoedigen - Actie B

Het Belgische spoorwegnet is dicht en de infrastructuur heeft al vele jaren te lijden onder desinvesteringen. De levensduur van sommige activa kon worden verlengd tot voorbij wat als goede praktijken kan worden beschouwd, door uitgebreid en duur onderhoud. Om het gebrek aan investeringen te compenseren, heeft de infrastructuurbeheerder vaak moeilijke beslissingen moeten nemen en het aantal 'onvoorziene' interventies heeft voor de klanten van het spoor ondraaglijke verstoringen veroorzaakt.

Deze vicieuze cirkel moet dus worden doorbroken. Naast de budgettaire stabiliteit moet de infrastructuurbeheerder ertoe worden aangezet een optimaal evenwicht te zoeken tussen preventief onderhoud en vernieuwing van de installaties. Als er niet 'tijdig' wordt ingegrepen, kunnen de onderhoudskosten te hoog oplopen.

Tot 2030 en daarna zal de infrastructuurbeheerder een echt beleid voor onderhoud en vernieuwing van het net moeten voeren, dat met de gebruikers kan worden gedeeld en het aantal 'onvoorziene' interventies - die vaak het vertrouwen van de consument doen dalen en het concurrentievermogen van het spoor aantasten - tot een minimum kan beperken. Dit geplande onderhouds- en vernieuwingsbeleid moet niet alleen rekening houden met de hoofdlijnen, maar moet ook een volwaardig ecosysteem tot stand brengen waarin werkzaamheden en verkeer naast elkaar kunnen bestaan zonder de capaciteiten van het industriële apparaat te beperken. Concreet zal in het toekomstige performantiecontract rekening worden gehouden met de volgende elementen:


- De behoefte om onderhouds- en vernieuwingsinterventies langer op voorhand te plannen.
- De integratie van servicevoorzieningen in de onderhoudsplanning op langere termijn.
- Het zoeken naar een goed evenwicht tussen 'onderhoud' en 'vernieuwing'.
- De behoefte om de onderhoudskosten te objectiveren, om ze in de komende jaren te optimaliseren.
- Het minimaliseren van 'onvoorziene' interventies als gevolg van de gevorderde leeftijd van de infrastructuur.
- Het belang van goed over het onderhoudsplan te communiceren met de sector.
- De noodzaak om de interventies af te stemmen op het gebruik, met een duidelijk kader als leidraad voor de beslissingen.

Als tegenprestatie zal de politieke wereld moeten zorgen voor stabiele financieringsbronnen die ter beschikking van de infrastructuurbeheerder worden gesteld.

**De eerste stap** bestaat er dus in dat in het performantiecontract van Infrabel de verschillende elementen worden opgenomen die in deze rubriek worden vermeld (voorspelbaarheid van de interventies, doeltreffende planning, goede communicatie enz.). In dit kader zal de infrastructuurbeheerder een echt plan moeten opstellen voor de modernisering en het onderhoud van het net.

**De tweede stap** zal erin bestaan ervoor te zorgen dat alle snelheidsbeperkingen ten gevolge van de slechte staat van het spoor tegen 2027 worden opgeheven, via een opvolging door de FOD Mobiliteit en de Voogdijminister.

**De derde stap** zal erin bestaan de evolutie van de performantie-indicatoren van het performantiecontract met betrekking tot de netinfrastructuur van nabij op te volgen, en het moderniseringsplan voor het net op te volgen.

Instrument(en)	Betrokken actor(en)
	FOD Mobiliteit Voogdijminister Infrastructuurbeheerder Spoorwegexploitanten en verbonden industriebedrijven

**Timing**

- Actie B - 1<sup>o</sup> stap** - opstelling van het moderniseringsplan - **Afronding 12/2023**
- Actie B - 2<sup>o</sup> stap** - opheffing van alle snelheidsbeperkingen wegens de slechte staat van het spoor - **Afronding 12/2027**
- Actie B - 3<sup>o</sup> stap** - opvolging van de performantie-indicatoren van het performantiecontract en het moderniseringsplan - **doorlopend 12/2030**

**Actie C - Een net uitgerust voor treinen van 740 m**

**Een net uitgerust voor treinen van 740 m - Actie C**

De gewenste groei van zowel het personen- als het goederenverkeer vereist dat de capaciteit van het spoorwegnet wordt geoptimaliseerd door alle beschikbare hefboomen in werking te stellen, afhankelijk van de specifieke context (bijvoorbeeld rollend materieel, treinbelading, toewijzingsprocessen, seingeving, ongelijkvloerse kruising, spoorconfiguratie enz.).

De netarchitectuurbenadering (actie A van het plan) en de Visie 2040 zullen het mogelijk maken de meest kritieke zones op het net aan te wijzen en te bepalen wat er in de komende jaren moet worden gedaan op het vlak van werkzaamheden en investeringen, tegelijkertijd rekening houdend met de verschillende behoeften van het goederen- en reizigersvervoer.

Vandaag moet een spoorbedrijf dat een trein van meer dan 650 m wil laten rijden, een speciaal verzoek indienen bij de infrastructuurbeheerder, die een voorafgaande studie moet uitvoeren om een dergelijke trein toe te staan. Het is dus mogelijk dergelijke langere treinen te laten rijden, maar wel moeilijk bij hoge verkeersdichtheden, omdat de spoorinfrastructuur niet over voldoende uitwijksporen beschikt.

Er moet dus voor het volgende worden gezorgd:

- de aanpassing van het Belgische net aan het profiel 740 m / 'P400' (Europese normen) op de routes voor goederenvervoer, wat de verlenging van bepaalde bundels en de aanpassing van sommige tunnels vereist.

- de 'Europese corridor'-benadering, aangezien inspanningen op het Belgische net alleen zin hebben als de aangrenzende netten een soortgelijke performantie mogelijk maken (bijvoorbeeld: de tunnels in de Vogezen vormen momenteel een belemmering voor de ontwikkeling van een 'P400'-treinaanbod en beperken het mogelijke vervoersaanbod tussen de Belgische en de Italiaanse havens).



Met het profiel 'P400' kunnen treinen met een hoogtepiefiel tot 4 meter rijden, wat betekent dat er 'high cube'-containers of vrachtwagens zonder hoogtebeperking op kunnen worden geladen.

Bij de investeringskeuzes zal rekening worden gehouden met het verwachte resultaat van de ondernomen acties inzake aanpassing van de regelgeving, alsook met de beoogde verbeteringen op het gebied van de productiviteit (bijvoorbeeld een betere werking van de trierheuvel, een parkeerdienst enz.). De configuratie van bepaalde bundels en verbindingen zal evolueren, rekening houdend met de beschouwingen over de architectuur (Actie A van het plan) met een globale visie op de toekomstige stromen.

De infrastructuurbeheerder zal optreden als adviseur van de overheid en toezien op de kwaliteit van de strategische keuzes, rekening houdend met het globale rendement van de investering voor de maatschappij (milieueffect, effect op de economie van het land, effect op de opbrengsten ervan enz.).

**De eerste stap** zal erin bestaan de behoefte aan de ontwikkeling van uitwijksporen op te nemen in het performantiecontract van de infrastructuurbeheerder door hem de middelen te geven die nodig zijn voor deze structurele aanpassingen.

**De tweede stap** zal erin bestaan de behoefte aan specifieke studies voor langere treinen te verminderen, met als doel dat ze 7 dagen per week, 24 uur per dag kunnen rijden met dezelfde responstijden als voor kortere treinen.

**De derde stap** zal erin bestaan de ontwikkeling van de aanleg van het net door Infrabel op te volgen, en de toename van de vraag naar langere en grotere treinen te verzekeren. Tegelijkertijd moet met deze ontwikkelingen rekening worden gehouden bij de werkzaamheden in verband met de netarchitectuur (actie A).

**De vierde stap** zal erop gericht zijn de actie van de Europese Commissie te ondersteunen door erop aan te dringen dat buurlanden die aan dezelfde corridors voor goederenvervoer liggen als België, de nodige aanpassingen aan hun net aanbrengen om het verkeer van dezelfde treinen te verzekeren.

Instrument(en)	Betrokken actor(en)
	Infrabel (en IB-evenknieën) FOD Mobiliteit Voogdijminister Federale regering Het Gebruikerscomité (of RCGS)

#### Timing

**Actie C - 1<sup>o</sup> stap** - opname van een taak voor de ontwikkeling van lange treinen in het performantiecontract - **Afronding 12/2022**

**Actie C - 2<sup>o</sup> stap** - geleidelijke vermindering van de behoefte aan operationele analyses (rijpaden) voor lange treinen met als doel lange en hoge treinen 7 dagen per week, 24 uur per dag - **doorlopend 12/2030**

**Actie C - 3<sup>o</sup> stap** - opvolging van de aanleg van het net en toename van de vraag naar lange en hoge

treinen via de performantie-indicatoren van het contract - **doorlopend 12/2030**

**Actie C - 4<sup>e</sup> stap** - ondersteuning van de Europese Commissie en sensibilisering van de buurlanden voor spoorwegaanpassingen voor lange en hoge treinen op de Europese corridors - **doorlopend 12/2030**

## **Actie D - Technologische harmonisatie van de IB met de buurlanden en gebruikers**

### **Technologische harmonisatie van de IB met de buurlanden - Actie D**

België is momenteel bezig met de invoering van het Europese veiligheids- en seingevingssysteem ERTMS (European Rail Traffic Management System) op het hele net, terwijl de laatste hand wordt gelegd aan het ETCS-masterplan (ETCS = 'European Train Control System'). Op het niveau van het nationale net zal de federale regering ervoor zorgen dat de budgetten voor het ERTMS/ETCS-materieel worden gewaarborgd. De aangrenzende landen zijn echter niet noodzakelijk afgestemd op het ontwikkelingstempo in België, wat moeilijkheden kan opleveren voor spoorbedrijven die op internationale corridors rijden. Internationale harmonisatie is nodig, corridor per corridor. De regering en de FOD zullen hun inspanningen voortzetten om de buitenlandse partners bewust te maken van de noodzaak om de ETCS-installaties op de grensbaanvakken te coördineren, zodat een samenhangende visie op de herkomst/bestemming van de stromen kan worden ontwikkeld en de investeringen van de spoorbedrijven kunnen worden geoptimaliseerd.

Locomotieven die voor het goederenverkeer worden gebruikt, rijden over het algemeen namelijk in verschillende landen. Om ze met ERTMS uit te rusten, is voor de oudere series een zeer dure 'retrofitting' nodig. Om de kosten te drukken en de interoperabiliteit te vergemakkelijken, moet enerzijds worden gezocht naar mogelijkheden voor Europese cofinanciering en moet anderzijds de zichtbaarheid van de invoeringsprocessen worden vergroot, terwijl tegelijk aan de harmonisatie van de verschillende uitvoeringen en uitrustingen moet worden gewerkt. Ook de steun voor de uitrusting van de spoorwegexploitanten zal worden geëvalueerd (actie U).

In het kader van de onderhandelingen over het performantiecontract met Infrabel zal de federale overheid van de infrastructuurbeheerder verwachten dat hij bijzondere aandacht besteedt aan de toekomstige technologische ontwikkelingen. Dit streven naar harmonisatie zal overleg vergen met de operatoren en infrastructuurbeheerders van de buurlanden, om belemmeringen voor de ontwikkeling van het goederenvervoer per spoor te voorkomen.

**De eerste stap** zal erin bestaan het concept overleg met de sector toe te voegen aan het performantiecontract van Infrabel voor alle technologische ontwikkelingen volgens het ETCS-masterplan, met als doel de interoperabiliteit van het Belgische net mogelijk te maken, de veiligheid op het net te garanderen en tegelijk een technologische ontwikkeling te garanderen die te behappen is voor de particuliere gebruikers van het net.

**De tweede stap** zal erin bestaan voldoende financiële middelen vrij te maken om het ETCS-masterplan te voltooien, en de toekomstige technologische ontwikkelingen van de infrastructuurbeheerder voor te bereiden.

**De derde stap** zal erin bestaan te zorgen voor de opvolging van de ontwikkeling van het ETCS en voor een actieve deelname van de infrastructuurbeheerder, de FOD Mobiliteit en de regering aan de contacten met de buurlanden en met de vervoerssector.



Instrument(en)	Betrokken actor(en)
	Infrabel en buitenlandse tegenhangers Corridorbeheerders FOD Mobiliteit Voogdijminister Federale regering Gebruikersgroep (of RCGS)
Timing	
<p><b>Actie D - 1<sup>o</sup> stap</b> – sectoroverleg voor technologische ontwikkelingen na het ETCS-masterplan in het performantiecontract – <b>afronding 12/2022</b></p> <p><b>Actie D - 2<sup>o</sup> stap</b> – terbeschikkingstelling van de financiële middelen voor de afronding van het ETCS-masterplan en geleidelijke start van de toekomstige technologische ontwikkelingen van de IB in overleg met de sector – <b>afronding 12/2022</b></p> <p><b>Actie D - 3<sup>o</sup> stap</b> – uitwisselingen met de buurlanden en de vervoerssector over de toekomstige technologische ontwikkelingen – <b>doorlopend 12/2030</b></p>	

### Actie E – Een jaarlijks budget voor de financiering van innovatie of de totstandbrenging van verbindingen

Een jaarlijks budget voor de financiering van innovatie of de totstandbrenging van verbindingen – Actie E
<p>Het huidige mechanisme voor het opstellen van het meerjarig investeringsplan van de infrastructuurbeheerder vereist een strikt investeringskader met projecten die in de ontwerpfasen worden vastgesteld. Tegen eind 2022 zal een meerjarenplan 2023–2032 worden opgesteld, zonder noodzakelijkerwijs op de hoogte te zijn van toekomstige industriële projecten.</p> <p>Naast een beleid dat het gebruik van het spoor aanmoedigt, is het van belang in een mechanisme te voorzien om financiële middelen beschikbaar te stellen voor toewijzing wanneer een nieuw vestigingsproject wordt ontwikkeld. Een nieuwe spoorverbinding of een belangrijke wijziging in het exploitatieschema van een industriebedrijf kan nieuwe behoeften aan investeringen in de aanleg van het net doen ontstaan (als een industriebedrijf bijvoorbeeld besluit om in België massaal te investeren in de modernisering van een productielijn om de volumes drastisch op te voeren, zullen de treinontvangstbundels zo moeten worden ontwikkeld dat de groei kan worden opgevangen die niet bekend was toen het meerjarig investeringsplan werd opgesteld). Als er geen specifieke financiële middelen worden uitgetrokken, kan de keuze om te investeren alleen worden gemaakt door het traject van het meerjarig investeringsplan te herzien, en ten koste van andere projecten.</p> <p>Bovendien heeft het goederenvervoer per spoor te kampen met een gebrek aan innovatie. Ook hier zullen nieuwe initiatieven worden aangemoedigd, bijvoorbeeld in de vorm van oproepen tot het indienen van projecten ter bevordering van de samenwerking tussen de infrastructuurbeheerder, de verladers of de spoorbedrijven, waarbij de 'first/last mile' of de intermodaliteit met de weg wordt geoptimaliseerd. Een beschouwing over dit onderwerp zal op de agenda van de vergaderingen van de gebruikersgroep (of het RCGS) worden gezet.</p> <p><b>De eerste stap</b> zal erin bestaan een specifiek begrotingsonderdeel voor de verbindingenprojecten op te nemen in het meerjarig investeringsplan 2023–2032 van Infrabel.</p> <p><b>De tweede stap</b> zal erin bestaan een doeltreffende uitwisseling tussen Infrabel en de voogdijoverheid te verzekeren met betrekking tot de nieuwe spoorverbindingenprojecten (in verband met actie I van het plan).</p>

De derde stap zal erin bestaan een goede uitwisseling van informatie over het concept innovatie te verzekeren tussen de sector, de infrastructuurbeheerder en de regering via de gebruikersgroep (of het RCGS).

Instrument(en)	Betrokken actor(en)
	Federale regering FOD Mobiliteit Infrastructuurbeheerder Het Gebruikerscomité (of het RCGS)

#### Timing

**Actie E - 1<sup>o</sup> stap** - een jaarlijks budget voor de verbindingen voorzien in het meerjarig investeringsplan - **afronding 12/2022**

**Actie E - 2<sup>o</sup> stap** - voor een doeltreffende uitwisseling tussen Infrabel en de voogdijoverheid zorgen met betrekking tot de nieuwe spoorverbindingenprojecten - **doorlopend 01/2023 - 12/2030**

**Actie E - 3<sup>o</sup> stap** - voor een goede uitwisseling van informatie zorgen over het concept innovatie, via de gebruikersgroep (of RCGS) - **doorlopend 01/2023 - 12/2030**

## 5.2. Inzetten op nabijheid

### Actie F - Een modern rangeerterrein, een doeltreffend en neutraal beheer

#### Een modern rangeerterrein, een doeltreffend en neutraal beheer - Actie F

**Een modern rangeerterrein, een doeltreffend en neutraal beheer** - een rangeerterrein is onmisbaar voor een goede organisatie van de spoorwegdienst die bekendstaat als 'verspreid vervoer'. België heeft slechts één zwaartekrachtrangeerterrein (de 'heuvel'), dat in Antwerpen-Noord ligt. Port of Antwerp, Railport en Infrabel zijn samen een oefening begonnen, 'Spoorvisie' genaamd, waarin een ander beheermodel dan het huidige wordt genoemd voor deze trierheuvel, dat alle operatoren in staat zou stellen dit terrein te gebruiken tegen één transparant tarief, zonder dat er in specifiek materieel moet worden geïnvesteerd.



Verspreid vervoer (in het Engels 'Single Wagon Load') is een treindienst die erin bestaat wagons/goederen van verschillende klanten naar/van verschillende plaatsen te verzamelen. Dit zijn hoofdzakelijk klanten voor wie de 'first & last miles'-activiteiten van deur tot deur via het spoor plaatsvinden - een fabriek die vaak met aankomstsporen is uitgerust. Dit soort verkeer vereist rangeerbewegingen en de consolidatiekosten zijn dan ook hoger dan voor het conventionele verkeer.

Het performantiecontract van Infrabel zal een artikel bevatten dat specifiek betrekking heeft op de servicevoorzieningen, en meer bepaald op het strategische rangeerterrein van Antwerpen-Noord, om aan dit voorstel concreet gestalte te geven.

Om het succes van een dergelijke verandering van werkwijze te verzekeren, zal elke actor alles in het werk stellen om de tijd die voor deze overgang nodig is, tot een minimum te beperken. Een gemoderniseerde trierheuvel met een nieuw, doeltreffender exploitatieprincipe zal de consolidatiekosten voor het verspreide vervoer doen dalen en zal het ook mogelijk maken bepaalde stromen in de haven van Antwerpen, die momenteel voor opstoppingssituaties kunnen zorgen, te wijzigen. Door deze stromen te optimaliseren aan de hand van een beter gebruik van het rangeerterrein, kunnen op die manier bepaalde uitbreidingen van het terrein worden vermeden, waarvan de huidige opstopping te maken kan hebben met een onderbezetting van de trierheuvel.



**De eerste stap** zal erin bestaan het beginsel van een neutraal beheer van de trierheuvel op te nemen in het performantiecontract van de infrastructuurbeheerder;

**De tweede stap** zal erin bestaan de financiële middelen te verschaffen die nodig zijn om het rangeerterrein te moderniseren, evenals de middelen om het terrein te onderhouden;

**De derde stap** zal erin bestaan dat Infrabel een volledig dossier opstelt waarin een strategie wordt uitgestippeld voor een neutraal beheer van de heuvel door Infrabel of door een derde;

**De vierde stap** zal erin bestaan de opvolging van de evolutie van de trierheuvel te verzekeren, met als doel een stijging van de gebruiksfrequentie op gang te brengen.

Instrument(en)	Betrokken actor(en)
	Infrastructuurbeheerder Port of Antwerp en Railport Voogdijminister en federale regering Dienst Regulering De spoorwegexploitanten Het Gebruikerscomité (of RCGS)
Timing	
<b>Actie F - 1° stap</b> - het beginsel van een neutraal beheer van de trierheuvel in het performantiecontract opnemen - <b>afronding 12/2022</b>	
<b>Actie F - 2° stap</b> - de financiële middelen verschaffen voor de modernisering en het onderhoud van het rangeerterrein - <b>afronding 12/2022</b>	
<b>Actie F - 3° stap</b> - opstellen van een volledig dossier voor de voogdijoverheid over een model voor de neutrale exploitatie van de trierheuvel - <b>afronding 12/2023</b>	
<b>Actie F - 4° stap</b> - de opvolging van de evolutie van het strategische terrein en de opvolging van de gebruiksfrequentie ervan verzekeren - <b>doorlopend 01/2023 - 12/2030</b>	

### Actie G - Een voordeligere 'first/last mile'-dienstverlening

#### Een voordeligere 'first/last mile'-dienstverlening - Actie G

Het goederenvervoer per spoor heeft een reëel groeipotentieel en kan een grotere rol spelen in de mobiliteit. Om het groeipotentieel ervan te benutten, is een meer op samenwerking gerichte benadering voor het voor- en natransport van belang, terwijl op de 'hoofdlijnen' toch de volle concurrentie moet kunnen spelen.

In het kader van de oefening van de Rail Roadmap<sup>8</sup> die de sector in 2021 heeft gerealiseerd, hebben de spoorwegexploitanten zich ertoe verbonden beter samen te werken. Een bundeling van de middelen van de spoorwegexploitanten zou gunstige gevolgen kunnen hebben voor de kosten van het vervoer. Deze op samenwerking gebaseerde benadering kan ook voor meer flexibiliteit voor de eindklant zorgen.

Meer concurrentie zonder goede samenwerking tussen de actoren kan snel leiden tot situaties die nadelig zijn voor de eindklant. Lokale infrastructuren hebben soms een beperkte functionaliteit en laten soms slechts één operator per lijn of bundel toe. Het aantal operatoren verhogen dat in dezelfde zone actief is, kan dus zeer nadelig en in feite zelfs bijna onmogelijk blijken te zijn. We raken hier aan de grenzen van de concurrentie omdat ze, toegepast op de nabijheid, tot situaties van economische ondoeltreffendheid en oneerlijke concurrentie kan leiden. Het is echter in deze nabije voor- en natransportactiviteiten dat de voornaamste bronnen van productiviteit te vinden zijn.

<sup>8</sup> <https://www.railroadmap2030.be/>

Het goederenvervoer per spoor biedt in sommige gevallen 'deur-tot-deuroplossingen'. Er moet ook bijzondere aandacht worden besteed aan situaties waarin het 'deur-tot-deurconcept' een overstap tussen verschillende vervoersmodi vereist. Ook hier zal een op samenwerking gebaseerde benadering van essentieel belang zijn.

De federale regering zal de sector aanmoedigen om zich te blijven inspannen om goed samen te werken. Met het oog daarop verbindt de federale regering zich ertoe, met de steun van de FOD Mobiliteit, haar steun te verlenen wanneer de vastgestelde verbeteringen haar betrokkenheid vereisen.

De federale regering zal, in goede samenwerking met de gewesten, deelnemen aan de digitaliseringsinitiatieven die de informatie-uitwisseling tussen de verschillende vervoersmodi zullen verbeteren om de goederenstroom te optimaliseren.

De federale regering zal, met de hulp van de infrastructuurbeheerder en de FOD Mobiliteit, initiatieven aanmoedigen om de activiteiten inzake lokaal vervoer te optimaliseren. Daartoe wordt door de FOD Mobiliteit een globale studie aangevat (actie K).

**De eerste stap** zal erin bestaan het beginsel van een goede samenwerking tussen de infrastructuurbeheerder en de actoren, zoals de havens en de overheidsinstanties, in het performantiecontract van Infrabel op te nemen om een goede informatie-uitwisseling te garanderen.

**De tweede stap** zal erin bestaan via de FOD Mobiliteit actief deel te nemen aan de uitwisselingen met de sector via de gebruikersgroep (of RCGS), en voor transparantie te zorgen over de lopende beschouwingen van de regering.

**De derde stap** zal erin bestaan om, via de FOD Mobiliteit, de eventuele aanpassingen van het wettelijke en operationele kader te bestuderen, die de activiteiten inzake lokaal vervoer moeten verbeteren

Instrument(en)	Betrokken actor(en)
	Infrastructuurbeheerder FOD Mobiliteit De havens Voogdijminister en federale regering Dienst Regulering De spoorbedrijven Gebruikerscomité (of RCGS) Interfederale Mobiliteitscommissie

#### Timing

**Actie G - 1° stap** - beginsel van een goede samenwerking met de partners en informatie-uitwisseling in het performantiecontract - **af ronding 12/2022**

**Actie G - 2° stap** - actieve deelname aan de uitwisselingen met de sector en delen van de lopende beschouwingen van de regering over dit onderwerp - **doorlopend 01/2023 - 12/2030**

**Actie G - 3° stap** - bestudering van de eventuele aanpassingen van het wettelijk kader die de lokale vervoersactiviteiten moeten verbeteren - **doorlopend 01/2023 - 12/2030**

#### Actie H - Een beter beheer van de lokale capaciteit invoeren

##### Een beter beheer van de lokale capaciteit invoeren - Actie H

Een goede beschikbaarheid van lokale capaciteit is een essentieel element voor doeltreffend goederenvervoer. Om treinsamenstellingsactiviteiten te kunnen uitvoeren, is het immers van essentieel

belang dat de bewegingen binnen deze bundels en de parkeertijden efficiënt kunnen worden beheerd.



**Lokale capaciteit = de beschikbaarheid van sporen binnen de door Infrabel beheerde servicevoorzieningen (bv. bundels, opstelsporen, rangeerterrein enz.).**

Een verstopte bundel kan snel tot discussies over infrastructuurinvesteringen leiden om de capaciteit van de voorziening fysiek te vergroten. Deze verstoppings situatie kan over het algemeen echter worden vermeden door met name een betere communicatie tussen de spoorwegexploitanten en een performantere exploitatie van de servicevoorziening.

Naast een doeltreffend beheer van de bewegingen in deze voorzieningen moet ook bijzondere aandacht worden besteed aan de parkeertijden binnen deze voorzieningen. Wagons kunnen soms wekenlang geparkeerd staan, waardoor er minder spoor beschikbaar is voor de dagelijkse activiteiten, wat economisch ondoeltreffend is.


In het performantiecontract van Infrabel zal bijzondere aandacht worden besteed aan het beheer van haar voorzieningen en aan Infrabel zal worden gevraagd een echt rechtstreeks verband te leggen tussen de toewijzing van rijpaden en de beschikbaarheid van aankomstsporen. Ook zal de nadruk worden gelegd op een betere uitwisseling van gegevens met de sector (spoorwegexploitanten, andere exploitanten van servicevoorzieningen enz.).

In het performantiecontract zal ook moeten worden verwezen naar de organisatie van de werkzaamheden binnen haar servicevoorzieningen om de gevolgen voor de activiteit van de industriële sector te beperken.

**De eerste stap** zal erin bestaan bepaalde elementen die typisch zijn voor het beheer van servicevoorzieningen op te nemen in het performantiecontract, met als doel het gebruik ervan te optimaliseren.

**De tweede stap** zal erin bestaan om, via de FOD Mobiliteit, de ontwikkelingen in het beheer van de servicevoorzieningen op te volgen, door voor de goede ontwikkeling van het instrument te zorgen waarmee een rechtstreeks verband kan worden gelegd tussen de lokale capaciteit en de rijpaden op de hoofdsporen.

**De derde stap** zal erin bestaan alle nuttige informatie actief met de sector te delen (via de gebruikersgroep of het RCGS) en de hefboomen voor verbetering te analyseren, waarbij zo nodig aanpassingen van de regelgeving worden voorgesteld om de activiteit binnen de servicevoorzieningen te verbeteren.

Instrument(en)	Betrokken actor(en)
	Infrastructuurbeheerder Lokale actoren voor economische ontwikkeling Voogdijminister en federale regering Dienst Regulering De spoorwegexploitanten Het Gebruikerscomité (of RCGS)

#### Timing

**Actie H - 1<sup>o</sup> stap** - inachtneming van een optimalisering van het gebruik van de servicevoorzieningen in het performantiecontract van Infrabel - **realisatie december 2022**

**Actie H - 2<sup>o</sup> stap** - actieve opvolging van de ontwikkelingen in het beheer van de servicevoorzieningen die

zijn voorzien in het performantiecontract - **doorlopend 01/2023 - 12/2030**

**Actie H - 3<sup>e</sup> stap** - uitwisseling van nuttige informatie met de sector via de gebruikersgroep en analyse van de potentiële hefboomen voor verbetering, zo nodig met voorstellen voor wijzigingen in de regelgeving - **doorlopend 01/2023 - 12/2030**

## Actie I - Beheer van de spoorverbindingen

### Beheer van de spoorverbindingen - Actie I

Ondanks pogingen tot verduidelijking blijven de toegang tot het openbare net van Infrabel en de afbakening tussen dit net en de 'particuliere' sporen (fabriek, terminal enz.) aanleiding geven tot discussie. Er kan ook nog onbegrip bestaan over de verdeling van de kosten en de verantwoordelijkheden, zowel voor het particuliere gedeelte van een voorziening als wanneer het project van een verbonden partij investeringen in het openbare net van Infrabel vereist.

Bovendien wordt de toegang tot het net, zowel via particuliere verbindingen als via openbare voorzieningen, niet altijd proactief gepromoot en brengt het huidige denkkader de potentiële maatschappelijke voordelen niet voldoende in kaart.


Wanneer een industriële klant zijn particuliere voorziening wil verbinden met het spoorwegnet om zijn goederen per spoor te vervoeren, moet Infrabel ook een deel van de investering voor haar rekening nemen om bepaalde aanpassingen aan te brengen en zo de bediening te verzekeren. De begrotingsmechanismen die Infrabel aan de staat binden, zijn niet bevorderlijk voor een snelle besluitvorming en de tijd die nodig is om nieuwe budgetten te verkrijgen, laat niet toe de nodige garanties te verstrekken aan het industriebedrijf, dat vaak op zeer korte termijn een beslissing moet nemen om aan de verwachtingen van de economische actoren te beantwoorden. Daarom is het van belang om op dit vlak een soepeler kader te creëren via het performantiecontract.

In het oude beheerscontract van Infrabel was geen specifieke rol voor Infrabel vastgelegd met betrekking tot de voorzieningen voor goederenvervoer. In het nieuwe performantiecontract zal het concept 'opdracht van openbare dienst' worden opgenomen in verband met de toegankelijkheid van het net. Hoewel het belangrijk is een financiële samenwerking tussen Infrabel en de verbonden kandidaat te eisen voor de totstandbrenging van de verbinding, is het niettemin aangewezen financieel tussenbeide te komen in de jaarlijkse onderhoudskosten van deze verbinding tussen het spoorwegnet en het particuliere terrein, om de ongelijkheden tussen weg- en spoorvervoer te verminderen (een asfaltverbinding tussen de weg en het particuliere terrein vergt geen jaarlijkse onderhoudskosten).

**De eerste stap** zal erin bestaan het concept opdracht van openbare dienst op te nemen in het performantiecontract van Infrabel voor het beheer van de spoorverbindingen, met onder bepaalde voorwaarden de overname van de jaarlijkse onderhoudskosten van de verbinding tussen het spoorwegnet en de particuliere voorziening, met als doel het gebruik van het spoor aan te moedigen en in te zetten op een 'level playing field'. Deze stap zal er ook in bestaan dat in het meerjarenplan 2023-2032 van Infrabel financiële middelen worden uitgetrokken voor de aanleg van nieuwe spoorverbindingen naar industrieterreinen.

**De tweede stap**, wanneer een nieuwe verbinding tot stand wordt gebracht, zal erin bestaan bepaalde minimumcriteria vast te stellen die in de contracten tussen Infrabel en haar verbonden klanten moeten worden opgenomen, zoals: het bestaan van een *businesscase* waarin de vooruitzichten voor de ontwikkeling van het verkeer worden uiteengezet, een verbintenis voor een particuliere investering voordat de verbinding in gebruik wordt genomen, een onderhoudsplan, een procedure voor het stand-by stellen van de verbinding in geval van langdurig niet-gebruik enz. Een verwijzing naar deze beheersbeginselen zal worden opgenomen in het performantiecontract van Infrabel.

**De derde stap** zal erin bestaan Infrabel aan te moedigen een proactiever beleid te voeren om haar net, met inbegrip van haar eigen bundels/terreinen, te promoten - een promotor van het spoor te zijn.

Instrument(en)	Betrokken actor(en)
	Infrastructuurbeheerder FOD Mobiliteit Voogdijminister en federale regering Dienst Regulering

#### Timing

**Actie I - 1<sup>o</sup> stap** - in het performantiecontract het beginsel van een opdracht van openbare dienst opnemen met betrekking tot het beheer van de spoorverbindingen, overname van de onderhoudskosten en een budget voor de nieuwe verbindingen voorzien - **realisatie 12/2022**

**Actie I - 2<sup>o</sup> stap** - vaststelling van beginselen en minimumcriteria die in de verbindingcontracten tussen Infrabel en haar klanten moeten worden opgenomen - **realisatie 12/2022**

**Actie I - 3<sup>o</sup> stap** - Infrabel aanmoedigen om een promotor van het spoor te zijn - **doorlopend 01/2023 - 12/2030**

### Actie J - Een interfederale benadering van de financiële steun voor het goederenvervoer

#### Een interfederale benadering van de financiële steun voor het goederenvervoer - Actie J

De actiemogelijkheden van de federale overheid op het gebied van steun voor het goederenvervoer zijn beperkt tot de gebruikers van de spoorinfrastructuur van Infrabel. Om de modal shift te ondersteunen, is een 'end-to-end'-benadering van de logistieke keten nodig, waarvoor een constructieve dialoog met de gewestelijke overheden tot stand moet worden gebracht.

De federale regering en de gewestelijke regeringen hebben kennis kunnen nemen van de oefening van de Rail RoadMap<sup>9</sup> die de logistieke actoren hebben uitgevoerd. Daaruit blijkt een behoefte om in te zetten op verschillende hefboomen, die niet allemaal rechtstreeks afhankelijk zijn van de federale overheid; een goede samenwerking tussen de overheidsniveaus is echter wel van belang om de sterke punten te maximaliseren.

In deze context zal de federale regering, met de hulp van de FOD Mobiliteit en met de instemming van de vertegenwoordigers van de gewesten, een uitwisselingsplatform oprichten om een coherent ondersteuningsplan voor het goederenvervoer per spoor op te stellen, met inachtneming van de ambities van elke partij (actie V).

De federale regering zal, via haar minister van Mobiliteit en de FOD Mobiliteit, haar plannen voor financiële steun (actie U) binnen deze werkgroep bekendmaken.

De minister van Mobiliteit en de FOD Mobiliteit zullen tot taak hebben de besprekingen over de steun voor het goederenvervoer per spoor met de gewestelijke partners op de agenda te zetten.

Instrument(en)	Betrokken actor(en)
	Gewestelijke mobiliteitsoverheden FOD Mobiliteit Kabinet minister Mobiliteit Vlaams Gewest

<sup>9</sup> <https://www.railroadmap2030.be>

Kabinet minister Mobiliteit Waals Gewest  
Kabinet minister Mobiliteit Brussels Hoofdstedelijk Gewest  
Kabinet minister Mobiliteit federaal niveau  
Gebruikerscomité (of RCGS)

### Timing

**Actie J - op de agenda zetten van en zoeken naar mechanismen voor ondersteuning van het goederenvervoer per spoor in de interfederale werkgroep - realisatie 11/2022 en doorlopend 11/2022 - 12/2030**

### Actie K - Een kader voor 'onderbenutte' infrastructuur vaststellen

#### Een kader voor 'onderbenutte' infrastructuur vaststellen - Actie K

De veranderingen en onzekerheden die gepaard gaan met het economische leven en de keuzes van de bedrijven op het gebied van vervoersmodi, leiden onvermijdelijk tot variaties in het gebruik van het net. Zo kan het gebeuren dat infrastructuur gedurende langere of minder lange tijd nauwelijks of zelfs helemaal niet wordt gebruikt. Dit niet-gebruik is vaak het gevolg van het wegvallen van commerciële contracten voor de industrie, een verandering in de strategie met betrekking tot de vervoersmodus of een stopzetting van de activiteit.

Deze situaties stellen Infrabel en de lokale actoren voor complexe moeilijkheden. Er heerst immers vaak onzekerheid over de vraag of het verkeer weer zal aantrekken, en er is bijgevolg een gebrek aan overzicht voor Infrabel en de overheid. Deze 'slapende' voorzieningen vormen een kostenpost voor de infrastructuurbeheerder, die met een op zijn activiteit toegespitste economische benadering een dialoog met de eigenaar van de voorziening op gang kan brengen en uiteindelijk, in onderling overleg, tot de ontmanteling ervan kan overgaan.

Enkele ongelukkige beslissingen uit het verleden lijken aan te geven dat de keuze om een 'onderbenutte' voorziening te ontmantelen een 'kortzichtige' redenering' kan zijn, die weliswaar onmiddellijke besparingen voor de infrastructuurbeheerder mogelijk maakt, maar later een rem zal zetten op de heropleving van een industriële activiteit.

Er zal een specifiek kader worden opgezet om de infrastructuurbeheerder een rol als 'promotor van het spoor' te geven, terwijl samen met hem, via het performantiecontract, een procedure wordt vastgesteld om dit soort voorziening stand-by te houden. Er zullen informatie-uitwisselingen worden georganiseerd tussen Infrabel en de verschillende overheidsniveaus, zodat elk op zijn niveau een rol kan spelen bij het promoten van slapende voorzieningen. In de huidige situatie zal een eigenaar van een voorziening die zijn activiteit wil stopzetten, geneigd zijn positief te reageren op een voorstel tot ontmanteling, omdat hij bij gebrek aan verkeer de jaarlijkse onderhoudskosten zal moeten dragen. Een kandidaat-overnemer zal dan een nieuw spoorverbindingdossier moeten opstarten en Infrabel zal ook de kosten moeten dragen voor de installatie van een nieuwe voorziening die voordien al bestond.

De beslissing tot ontmanteling zal niet langer uitsluitend op bilaterale basis tussen de verbonden klant en Infrabel kunnen worden genomen. Indien de verbinding als een opdracht van openbare dienst wordt beschouwd (actie I), zal Infrabel vóór de ontmanteling, na inachtneming van een stand-byperiode, een dossier moeten indienen bij haar voorgedijminister om goedkeuring te verkrijgen. Deze extra stap zal de voorgedijoverheid ook in staat stellen om samen met Infrabel tussenbeide te komen bij de lokale overheden, om een potentiële hervatting van de economische activiteit aan te moedigen door de bestaande voorzieningen te benutten.



**De eerste stap** zal erin bestaan in het performantiecontract van Infrabel het beginsel op te nemen dat een spoorverbindingsvoorziening stand-by moet worden gehouden, en dat het dossier vóór de demontage van een dergelijke voorziening aan de voogdijoverheid moet worden voorgelegd.

**De tweede stap** zal erin bestaan om via de FOD Mobiliteit de opvolging te verzekeren van de verbindingsvoorzieningen die stand-by worden gehouden, om de lokale overheden ertoe aan te zetten de industrieterreinen te promoten of een eventuele hervatting van de activiteit te stimuleren.

Instrument(en)	Betrokken actor(en)
	Infrastructuurbeheerder Voogdijminister en federale regering Lokale economische actoren Gewesten Gebruikerscomité (of RCGS)
Timing	
<b>Actie K - 1<sup>o</sup> stap</b> - het beginsel opnemen dat een ongebruikte spoorverbinding stand-by moeten worden gehouden, en dat de voogdijoverheid de beslissing tot ontmanteling neemt - <b>realisatie 12/2022</b>	
<b>Actie K - 2<sup>o</sup> stap</b> - via de FOD Mobiliteit de opvolging verzekeren van de verbindingsvoorzieningen die stand-by worden gehouden, om de lokale overheden aan te moedigen en de voorzieningen te promoten - <b>doorlopend 01/2023 - 12/2030</b>	

### Actie L - Een studie naar de 'first & last mile'-activiteiten uitvoeren

#### Een studie naar de 'first & last mile'-activiteiten uitvoeren - Actie L

In België gelden dezelfde regels en praktijken voor het gebruik van de hoofd- en secundaire spoorvoorzieningen, ondanks het feit dat het gebruik van deze voorzieningen zeer verschillend kan zijn. Deze zeer 'eenvormige' benadering leidt in sommige gevallen tot 'overdimensionering' van de eisen voor het voor- en natransport van goederen, waarbij het verkeer over het algemeen matig (vergeleken met het personenverkeer) en langzaam (minder dan 40 km/u) is.


Het zijn echter deze voor- en natransportactiviteiten die gepaard gaan met het leeuwendeel van de kosten voor de spoorbedrijven. Het is ook het domein waar nog veel ruimte voor verbetering is. Net zoals in de aangrenzende landen zullen er regels moeten worden vastgesteld die beter zijn aangepast aan de nabijheid, om de activiteiten te bevorderen en de kosten en hun complexiteit te verminderen, zonder de veiligheid in gevaar te brengen.

De federale regering heeft de FOD Mobiliteit gevraagd een breed opgezette studie over dit onderwerp uit te voeren.

Deze studie is in januari 2022 begonnen en zal later dit jaar met aanbevelingen komen die het hele betrokken spectrum bestrijken. Deze aanbevelingen zullen helpen bij de vaststelling van acties om bij te dragen tot de optimalisering van de 'first & last mile'-activiteiten. Deze studie wordt uitgevoerd met de medewerking van verschillende logistieke actoren, en de conclusies ervan zullen worden besproken met de gebruikersgroep (of het RCGS) en met de interfederale mobiliteitsgroep.

De **eerste stap** zal erin bestaan kennis te nemen van de conclusies van de studie, en zo nodig de regelgeving aan te passen. De resultaten worden gedeeld met de sector. Sommige onderwerpen kunnen ook diepgaander worden bestudeerd.

De **tweede stap** bestaat erin het huidige actieplan aan te vullen met een reeks stappen of nieuwe concrete acties.

Instrument(en)	Betrokken actor(en)
	FOD Mobiliteit Infrastructuurbeheerder Port of Antwerp en Railport Voogdijminister en federale regering Dienst Regulering Spoorwegexploitanten Gebruikerscomité (of RCGS) Interfederale mobiliteitsgroep
Timing	
<b>Actie L - 1<sup>o</sup> stap</b> - kennisneming van de conclusies van de 'first & last mile'-studie en zo nodig wijziging van de regelgeving - <b>kennisneming en uitwisseling met de sector 01/2023</b>	
<b>Actie L - 2<sup>o</sup> stap</b> - het actieplan aanvullen met een reeks stappen of nieuwe concrete acties die voortvloeien uit een (de) specifieke studie(s) - <b>doorlopend 01/2023 - 12/2030</b>	

### 5.3. Het verkeer optimaliseren

#### Actie M - Op zoek gaan naar verbeteringen in het aanbod aan rijpaden - concept catalogus

##### Op zoek gaan naar verbeteringen in het aanbod aan rijpaden - concept catalogus - Actie M

Helaas voldoet het huidige systeem voor capaciteitsreservering niet aan de specifieke behoeften van het goederenvervoer per spoor. Om zich van capaciteit te verzekeren, moeten bedrijven die goederen per spoor vervoeren vandaag routes reserveren nog voordat ze de vervoersbehoeften van hun eigen klanten kennen (als bijvoorbeeld verschillende spoorbedrijven een offerte voor vervoer indienen bij eenzelfde industriële klant, zal elk van hen bij de infrastructuurbeheerder rijpaden aanvragen, terwijl slechts één van hen capaciteit zal krijgen). Het is zeer moeilijk verandering te brengen in deze overboekingsituatie, zonder de spoorbedrijven de garantie te kunnen geven dat ze op het laatste moment over een kwaliteitsvol rijpad zullen kunnen beschikken.

Het huidige proces voor capaciteitsreservering moet kunnen evolueren naar een grotere flexibiliteit in het aanbod van vervoer per spoor. Ter vergelijking: wanneer een industriebedrijf te kennen geeft dat het 'last minute' vervoer nodig heeft via een wegvervoerder, zal die vervoerder onmiddellijk op het verzoek kunnen ingaan, omdat hij niet van tevoren een stuk snelweg heeft moeten reserveren om te kunnen rijden.

Het concept 'rijpadencatalogus' zou op termijn een antwoord kunnen bieden voor dit probleem. Als de infrastructuurbeheerder van tevoren capaciteit reserveert voor het goederenvervoer, kunnen de spoorbedrijven de garantie krijgen dat het rijpad van goede kwaliteit zal zijn, en kunnen ze de bestelling plaatsen op het moment waarop het contract met hun klant wordt ondertekend. Een dergelijke evolutie vereist verschillende concrete interventies.

De **eerste stap** zal erin bestaan in het performantiecontract van Infrabel de overgang naar de 'rijpadencatalogus'-benadering te voorzien, om de nodige ontwikkelingen op het gebied van de werkmethode en digitalisering door te voeren, en tegelijk in de financiële middelen te voorzien die voor deze overgang nodig zijn.

De **tweede stap** zal erin bestaan om via de FOD Mobiliteit samen met Infrabel de eventuele rechtsgronden te analyseren die nodig zijn voor de invoering van een dergelijke rijpadencatalogus.

De **derde stap** zal erin bestaan om via de FOD Mobiliteit actief deel te nemen aan alle internationale



uitwisselingen over het concept rijpadencatalogus, om voor een goede coördinatie met de andere lidstaten te zorgen. De FOD Mobiliteit zal ook deelnemen aan de uitwisselingen met de Europese Commissie.

De **vierde stap** zal erin bestaan om via de FOD Mobiliteit de ontwikkeling van een eerste fase (2022-2027) op te volgen, die gericht is op de ontwikkeling van de Smart Capacity Management-strategie van Infrabel met een voortdurende verbetering van de capaciteitstoewijzing door middel van een nieuw 'click and ride'-instrument;

De **vijfde stap** zal erin bestaan om via de FOD Mobiliteit de ontwikkeling van een tweede fase (2028-2032) op te volgen, waarin de 'rijpadencatalogus'-benadering geleidelijk zal kunnen worden ingevoerd.

Instrument(en)	Betrokken actor(en)
	FOD Mobiliteit Infrastructuurbeheerder Voogdijminister en federale regering Dienst Regulering Spoorwegexploitanten Gebruikerscomité (of RCGS)
Timing	
<p><b>Actie M – 1<sup>o</sup> stap</b> – voorzien in de overgang naar een rijpadencatalogus in het performantiecontract, evenals in de financiële middelen die nodig zijn voor de overgang- <b>realisatie 12/2022</b></p> <p><b>Actie M – 2<sup>o</sup> stap</b> – evaluatie van het wettelijk kader dat gunstig is voor de overgang naar een rijpadencatalogus, en zo nodig aanpassing - <b>doorlopend 01/2023 – 12/2027</b></p> <p><b>Actie M – 3<sup>o</sup> stap</b> – actieve deelname van de FOD Mobiliteit aan de internationale uitwisselingen over het concept rijpadencatalogus - <b>doorlopend 01/2023 – 12/2030</b></p> <p><b>Actie M – 4<sup>o</sup> stap</b> – opvolging door de FOD Mobiliteit van de timing voor de ontwikkeling van de eerste overgangsfase en start van een 'click and ride' - <b>doorlopend 01/2023 – 12/2027</b></p> <p><b>Actie M – 5<sup>o</sup> stap</b> – opvolging door de FOD Mobiliteit van de timing voor de ontwikkeling van de tweede overgangsfase en start van de rijpadencatalogus - <b>doorlopend 01/2028 – 12/2030</b></p>	

### Actie N – Het beheer van het verkeer optimaliseren

#### Het beheer van het verkeer optimaliseren – Actie N

Het beheer van het verkeer is een element dat de kwaliteit van het aanbod aan goederentreinen sterk kan beïnvloeden. In een ideale situatie rijden alle passagiers- en goederentreinen volgens de planning, waarbij elke trein precies op het toegewezen rijpad rijdt. Helaas bestaat deze ideale situatie niet, want elke dag doen zich bepaalde onvoorziene omstandigheden voor die storingen op het net veroorzaken. Het is het juiste beheer van deze storingen dat tot verkeersarbitrage kan leiden, want eenzelfde keuze kan de ene dag positief blijken en de volgende dag tot een toename van de storingen leiden. Het is daarom belangrijk dat de infrastructuurbeheerder een proactieve rol speelt in dit beheer, en dat deze rol wordt ondersteund door enerzijds een digitalisering en anderzijds een intensievere informatie-uitwisseling tussen de teams die verantwoordelijk zijn voor het beheer van de stromen en de machinisten.

Bovendien is het in een context van sterk stijgende energiekosten ook belangrijk om het probleem van het aantal stops en herstarts van uitzonderlijk zware treinen aan te pakken. Een machinist beschikt vandaag niet over realtime informatie om te kunnen anticiperen op de potentiële storingen waarmee hij te maken zal krijgen. Bij gebrek aan deze informatie houdt de machinist zich zoveel mogelijk aan zijn toegestane maximumsnelheid en laat hij zijn trein te gelegener tijd voor een rood licht stoppen. De herstart van deze grote trein vergt een hoger energieverbruik (in combinatie met een aanzienlijke geluidsemissie) en betekent zelf een extra storing op het net, aangezien de stilstand de facto tot een

aanzienlijke verlaging van zijn dienstsnelheid heeft geleid.

De uitwisseling van informatie tussen de verschillende logistieke actoren is ook van essentieel belang om iedereen in staat te stellen beter op de goederenstromen te anticiperen. Daarom is het van belang initiatieven op dit gebied te lanceren, zodat met name de infrastructuurbeheerder en de beheerders van servicevoorzieningen de aankomst of het vertrek van treinen kunnen opvolgen en erop kunnen anticiperen.

De **eerste stap** zal erin bestaan in het performantiecontract van Infrabel een terbeschikkingstelling van informatie voor de spoorwegexploitanten op te nemen met het oog op een optimaal beheer van de stromen (bijvoorbeeld eco-driving);

De **tweede stap** zal erin bestaan Infrabel aan te moedigen om via het performantiecontract de verspreiding van de gegevens die ter beschikking van de sector worden gesteld, geleidelijk uit te breiden (met name om een LaaS-benadering (LaaS = 'Logistics as a Service') te ontwikkelen).

De **derde stap** zal erin bestaan Infrabel ertoe aan te zetten rekening te houden met het concept dienstsnelheid voor het goederenvervoer, door samen met haar klanten op zoek te gaan naar middelen om die snelheid te verhogen.

De **vierde stap** zal erin bestaan via de FOD Mobiliteit het traject voor de ontwikkeling van de 1<sup>e</sup>, 2<sup>e</sup> en 4<sup>e</sup> stap van actie N op te volgen, en de resultaten van deze opvolging samen met de gebruikersgroep (of RCGS) te evalueren.

Instrument(en)	Betrokken actor(en)
	Infrastructuurbeheerder FOD Mobiliteit Voogdijminister en federale regering Dienst Regulering Spoorwegexploitanten Gebruikerscomité (of het RCGS)

#### Timing

**Actie N - 1<sup>e</sup> stap** - het beginsel van de terbeschikkingstelling van informatie voor de spoorwegexploitanten invoeren met het oog op een optimale doorstroming van het spoorverkeer - **realisatie 12/2022**

**Actie N - 2<sup>e</sup> stap** - het concept verhoging van het volume informatie die aan de sector ter beschikking wordt gesteld, opnemen in het performantiecontract om bij te dragen aan de LaaS-benadering - **realisatie 12/2022**

**Actie N - 3<sup>e</sup> stap** - het concept dienstsnelheid en een beoogde verbetering opnemen in het performantiecontract van Infrabel - **realisatie 12/2022**

**Actie N - 4<sup>e</sup> stap** - opvolging door de FOD Mobiliteit van de uitvoering van de verschillende stappen en contractuele verplichtingen van Infrabel - **doorlopend 01/2023 - 12/2030**

#### Actie O - Bestuderen of het mogelijk is de voorrangregels tussen treinen te herzien

##### Bestuderen of het mogelijk is de voorrangregels tussen treinen te herzien - Actie O

Er is momenteel nog ruimte voor interpretatie van de verkeersvoorrang tussen de verschillende soorten treinen die op het spoorwegnet rijden. De verwachte toename van het verkeer tegen 2040 en de gewenste verbetering van de kwaliteit van de spoorwegdienst betekenen dat de voorrangregels voor de toewijzing van capaciteit tussen de verschillende treinen moeten worden verduidelijkt, zodat ze niet langer voor

interpretatie vatbaar zijn.

De federale regering verzoekt daarom de FOD Mobiliteit en de spoorwegexploitanten om in overleg met de Dienst Regulering een voorstel uit te werken ter verbetering van de wetgeving inzake verkeersvoorrang.

Ook het concept verkeersvoorrang bij netstoringen zal in overleg met de sector worden verduidelijkt en gepreciseerd.

De FOD Mobiliteit zal in samenwerking met de actoren van het goederenvervoer een studie uitvoeren naar de huidige werking van het verkeersbeheersysteem en voorstellen voor verbetering formuleren.

Instrument(en)	Betrokken actor(en)
	Infrastructuurbeheerder FOD Mobiliteit Voogdijminister en federale regering Dienst Regulering Gebruikerscomité (of RCGS)

#### Timing

**Actie O** - Analyse, samen met de sector, van de voorrangregels voor de toewijzing van capaciteit en van de huidige werking van het verkeersbeheersysteem van Infrabel, en voorstel - **doorlopend 12/2022 - 12/2023**

### Actie P - Een IB die ook 'stromen' beheert, in het bijzonder tijdens werkzaamheden

#### Een infrastructuurbeheerder die ook 'stromen' beheert, in het bijzonder tijdens werkzaamheden - Actie P

Werkzaamheden op het net hebben vooral gevolgen voor het goederenverkeer. Dat komt omdat ze vaak 's nachts plaatsvinden en er in tegenstelling tot passagierstreinen geen haalbare alternatieve oplossingen bestaan voor goederentreinen.

Infrabel heeft er dan weer belang bij haar werkzaamheden te concentreren (bijvoorbeeld door een lijn enkele weken te sluiten om verschillende fasen van werkzaamheden tegelijk uit te voeren), maar zonder een adequaat beheer van de stromen kan dit negatieve gevolgen hebben voor de vervoerders, en nog grotere gevolgen voor de eindklant die, als hij niet heeft kunnen anticiperen, zijn economische activiteit als gevolg daarvan flink ziet afnemen.

Het gebrek aan anticipatie kan te wijten zijn aan verschillende factoren, zoals: de instabiliteit van de aan Infrabel toegekende subsidies, het gebrek aan controle over het proces voor de planning van de werkzaamheden, het gebrek aan communicatie tussen Infrabel en haar klanten enz.

De **eerste stap** zal erin bestaan in het performantiecontract van Infrabel beginselen op te nemen om het proces voor de planning van de werkzaamheden te verbeteren, zodat bij de toewijzing van de capaciteit rekening kan worden gehouden met de werkzaamheden. Er zal ook een streven naar optimalisering van de interventies op het net worden opgenomen om de gevolgen voor het verkeer tot een minimum te beperken en zo goed mogelijk voor beschikbare alternatieve routes te zorgen tijdens volledige onderbrekingen van een lijn (actie N).

De **tweede stap** zal erin bestaan om in het performantiecontract van Infrabel verbanden te leggen tussen de planning van de werkzaamheden, de toewijzing van de netcapaciteit, het beheer van de lokale capaciteit en de beginselen van goede communicatie met de klanten van het spoor.

De **derde stap** zal erin bestaan om via de FOD Mobiliteit de opvolging te verzekeren van performantie-indicatoren die rechtstreeks of onrechtstreeks verband houden met het beheer van de stromen (dienstsnelheid, communicatie over de werkzaamheden, tevredenheid van de klanten, toewijzing van

capaciteit, enz.). De FOD Mobiliteit zal via het Gebruikerscomité informatie-uitwisselingen met de sector organiseren.

Instrument(en)	Betrokken actor(en)
	Infrastructuurbeheerder FOD Mobiliteit Voogdijminister en federale regering Gebruikerscomité (of RCGS)

#### Timing

**Actie P - 1<sup>o</sup> stap** - beginselen ter verbetering van het proces voor de planning van de werkzaamheden opnemen in het performantiecontract van Infrabel, met als doel de interventies te optimaliseren om de gevolgen voor het verkeer tot een minimum te beperken en een maximum aan alternatieve routes te verzekeren - **realisatie 12/2022**

**Actie P - 2<sup>o</sup> stap** - in het performantiecontract van Infrabel verbanden opnemen tussen de planning van de werkzaamheden, de toewijzing van de netcapaciteit, het beheer van de lokale capaciteit en de beginselen van goede communicatie met de klanten van het spoor - **realisatie 12/2022**

**Actie P - 3<sup>o</sup> stap** - de opvolging verzekeren van performantie-indicatoren die verband houden met het beheer van de stromen (dienstsnelheid, communicatie over de werkzaamheden, klanttevredenheid, toewijzing van capaciteit enz.), en de resultaten via het gebruikerscomité met de sector delen - **doorlopend 01/2023 - 12/2030**

### Actie Q - Een duidelijk en stabiel financieel kader voor de infrastructuurbeheerder voorzien

#### Een duidelijk en stabiel financieel kader voor de infrastructuurbeheerder voorzien - Actie Q

Het spoor heeft de afgelopen jaren te lijden gehad onder desinvesteringen en de verouderende infrastructuur heeft nu een ambitieus investeringsplan nodig dat voor een nieuwe dynamiek zal zorgen en zo de Spoorvisie 2040 zal verwezenlijken.

Om een goede ontwikkelingsstrategie te kunnen uitwerken, moet de infrastructuurbeheerder voor de komende 10 jaar op een stabiel meerjarig investeringsplan kunnen rekenen. Het is daarom belangrijk dit plan op te stellen en ervoor te zorgen dat het enerzijds de in het kader van het performantiecontract van Infrabel aangegane verbintenissen weerspiegelt, en anderzijds dat de goede uitvoering ervan nauwgezet wordt opgevolgd en dat er bij de planning van de werkzaamheden rekening wordt gehouden met de grote verkeersstromen.

De federale regering zal rekening houden met de onderlinge afhankelijkheid tussen enerzijds de financiële middelen in verband met de investeringen in infrastructuur en anderzijds het financieel plan 2023-2032, dat de operationele behoeften voor de goede werking van het bedrijf zal omvatten. Er zal een billijk evenwicht tussen deze twee plannen (meerjarig investeringsplan en exploitatieplan) worden gevonden om de kwaliteit van de dienstverlening te verzekeren die nodig is om de aantrekkingskracht van het spoor te waarborgen.

De federale regering zal erop toezien dat de procedures voor de goedkeuring van het meerjarig investeringsplan 2023-2032 en het financieel plan 2023-2032 worden afgerond, zodat er een duidelijk financieel traject voor Infrabel wordt uitgestippeld, met in het bijzonder middelen die bestemd zijn voor het behoud en de ontwikkeling van het goederenvervoer in België.

Instrument(en)	Betrokken actor(en)
	Infrastructuurbeheerder Voogdijminister en federale regering FOD Mobiliteit

Raadgevende comités, gewesten,  
spoorwegexploitanten en kandidaten

### Timing

**Actie Q** – Goedkeuring van een meerjarenplan 2023-2032 en een financieel plan 2023-2032 met goede financiële evenwichten - **realisatie 12/2022**

### Actie R – Een performantiecontract sluiten dat de klantgerichtheid van Infrabel versterkt

#### Een performantiecontract sluiten dat de klantgerichtheid van Infrabel versterkt – Actie R

De infrastructuurbeheerder beschikt de facto over een monopolie. De gebruikers van het spoor, en meer bepaald de goederenvervoerders, zijn particuliere commerciële bedrijven die hun eindklanten een dienstverlening van hoge kwaliteit moeten bieden in een concurrerende omgeving.

Om een doeltreffende werking van het spoorwegsysteem te waarborgen, zal de infrastructuurbeheerder een klantgerichte cultuur ontwikkelen om de behoeften van de spoorwegexploitanten in de kern van zijn activiteiten te integreren.

Om deze cultuurverandering te verzekeren, zal de regering met Infrabel een performantiecontract sluiten dat de klantgerichtheid volledig omvat, en zal ze ervoor zorgen dat dit beginsel in de loop der jaren kan worden gemeten.

Het performantiecontract van de infrastructuurbeheerder zal met name het volgende omvatten:

- de uitvoering van klanttevredenheidsenquêtes, die integraal deel zullen uitmaken van de performantie-indicatoren van het bedrijf;
- een verbintenis om een verandering in de bedrijfscultuur op gang te brengen door de klant in het middelpunt van de aandacht van elke werknemer te plaatsen;
- een versterking van het overleg en inachtneming van de technologische ontwikkelingen van zijn klanten;
- het concept 'promotor van het spoor', waarbij de infrastructuurbeheerder een proactieve houding aanneemt en ontwikkelt om nieuwe klanten en verkeer aan te trekken;
- een versterking van de contacten met zijn directe klanten (bv. spoorwegexploitanten, verbonden industriebedrijven enz.), maar ook met zijn indirecte klanten (bv. havens, terminals enz.) en actoren.

De **eerste stap** zal erin bestaan alle beginselen die nodig zijn voor de ontwikkeling van een klantgerichte bedrijfscultuur op te nemen in het performantiecontract van Infrabel.

De **tweede stap** zal erin bestaan om via de FOD Mobiliteit de evolutie van de performantie-indicator inzake klanttevredenheid op te volgen, en om de continuïteit van de door Infrabel uitgevoerde klanttevredenheidsenquêtes te garanderen, zodat de resultaten in de loop der jaren kunnen worden vergeleken.

#### Instrument(en)



#### Betrokken actor(en)

Infrastructuurbeheerder  
Minister van Mobiliteit en federale regering  
FOD Mobiliteit en Vervoer

### Timing

**Actie R – 1<sup>o</sup> stap** – de beginselen ter verbetering van de klantgerichte bedrijfscultuur opnemen in het performantiecontract - **realisatie 12/2022**

**Actie R – 2<sup>o</sup> stap** – de evolutie van de performantie-indicator inzake klanttevredenheid opvolgen door de

continuïteit van de tevredenheidsenquêtes te garanderen, zodat de resultaten in de loop der jaren vergelijkbaar blijven - **doorlopend 01/2023 - 12/2030**

#### 5.4. Werken aan het evenwicht en de samenhang tussen de modi

Het vervoer per spoor kan tegenwoordig over langere afstanden en voor grote volumes als 'concurrerend' met andere vervoersmodi worden beschouwd. Maar ondanks dit concurrentievermogen over lange afstanden is het vervoer per spoor niet noodzakelijk de voorkeursmodus, omdat de vervoerskosten nog altijd hoog zijn. De spoorvervoerder moet in zijn prijs consolidatiekosten opnemen die wegvervoerders niet moeten betalen. Bovendien legt het merendeel van de vrachtwagens korte en middellange afstanden af, en is het dus ook over dergelijke afstanden dat er een modal shift moet plaatsvinden. Dit is evenzeer een maatschappelijke kwestie (milieu in de ruime zin, opstopping enz.) als een kwestie van vervoerseconomie.

De externe milieueffecten (verontreiniging, ongeval enz.) van de verschillende vervoersmodi worden maar gedeeltelijk opgenomen in de prijzen en in de regelgeving voor het vervoer. De spoorvervoerder kan zijn uitstekende staat van dienst op milieu- en maatschappelijk gebied dus niet ten volle uitspelen. Het spoor ondervindt ook zeer zware concurrentie van het wegvervoer, dat voor de internationale stromen uiterst lage prijzen kan bieden (bijvoorbeeld dumping, bedenkelijke arbeidsomstandigheden, minder veiligheidsuitrusting nodig dan treinen, geen taalvereisten enz.).

Het concurrentievermogen van het spoor kan alleen worden verbeterd door middel van maatregelen vanuit de politiek. Via de Rail RoadMap 2030 hebben de spoorwegexploitanten zich er immers toe verbonden om bijvoorbeeld meer gegevens over hun stromen te delen, zodat de markt transparanter wordt. Ondanks de concurrentie die tussen alle spoorwegexploitanten bestaat, is het ook vermeldenswaard dat ze zich ertoe verbinden hun middelen op bepaalde plaatsen te bundelen (nabijheid), met als onmiddellijk gevolg dat de kosten dalen. De exploitanten hebben zich er ook toe verbonden hun samenwerking met de wegvervoerders te intensiveren om de hele logistieke keten te verbeteren, en de verladers een geïntegreerd en flexibel aanbod voor te leggen (multimodale benadering). Op langere termijn zeggen de spoorwegexploitanten dat ze bereid zijn te werken aan innovatieprojecten, zoals automatische digitale koppeling of zelfrijdende treinen, die ook een kostenverlagend effect kunnen hebben.

De combinatie van overheidsmaatregelen en de nakoming van de door de sector aangegane verbintenissen zal het mogelijk maken het concurrentievermogen van het spoor in de loop der jaren geleidelijk te versterken.


#### Europese initiatieven inzake de internalisering van de externe kosten

##### Het concurrentievermogen van het spoor verbeteren - internalisering van de externe kosten - Actie S

Deze actie vereist interventies van verschillende actoren die, overeenkomstig hun eigen bevoegdheden, zullen deelnemen aan werkgroepen op Europees niveau. Elke actor die betrokken is bij uitwisselingen over onderwerpen die verband houden met 'internalisering van de externe kosten' of 'regelgeving voor het wegvervoer - bestrijding van dumping', zal ervoor zorgen proactief deel te nemen aan de Europese initiatieven. Elke deelnemer zal zijn ervaring en feedback kunnen delen binnen de gebruikersgroep (of het RCGS) om voor een doeltreffende nationale coördinatie te zorgen, zodat alle actoren met één stem kunnen spreken. De FOD Mobiliteit zal in het kader van zijn federale bevoegdheden zijn feedback delen met de actoren van de sector.

De FOD Mobiliteit zal zijn informatie met de sector delen en de feedback van de sector verzamelen, met als doel een gezamenlijke visie tot stand te brengen tussen de overheid en de sector.



Instrument(en)	Betrokken actor(en)
	FOD Mobiliteit Voogdijminister Gebruikerscomité (of RCGS) Infrastructuurbeheerder Dienst Regulering
Timing	
<b>Actie S</b> – de FOD Mobiliteit deelt (met de gebruikersgroep of het RCGS) informatie over zijn uitwisselingen met de Europese Commissie over kwesties in verband met de internalisering van de externe kosten, met als doel een gezamenlijke visie tot stand te brengen tussen de overheid en de sector – <b>doorlopend 01/2023 – 12/2030</b>	

*Actie T* - Beschouwingen over maatregelen om de verschillende vervoersmodi met elkaar in evenwicht te brengen

### Het concurrentievermogen van het spoor verbeteren – maatregelen om de verschillende modi met elkaar in evenwicht te brengen – Actie T

In haar pakket 'fit for 55' heeft de Europese Commissie haar voornemens vastgelegd met betrekking tot de kosten en met name de belasting op vervuulende energiebronnen. Belastingheffing kan een directe rol spelen bij de ondersteuning van de groene transitie door de juiste prijssignalen uit te zenden en de juiste stimulansen te geven voor duurzame consumptie en productie. De externe kosten zullen pas op zijn minst gedeeltelijk worden geïnternaliseerd wanneer de subsidiëring van fossiele brandstoffen wordt stopgezet. De wetgevingsinitiatieven waarover in het kader van 'Fit for 55' wordt onderhandeld, zoals het ETS dat wordt toegepast op het zee- en wegvervoer, moeten daarom door België in de Raad worden gesteund, net als de herziening van de energiebelastingrichtlijn. De regering moet dus voor een adequate opvolging van de aan de gang zijnde Europese werkzaamheden zorgen, en ervoor zorgen dat de bestaande onevenwichten tussen de verschillende vervoersmodi zoveel mogelijk worden gereduceerd, met bijzondere aandacht voor de gevolgen van elke verandering voor de Belgische wegvervoerders, die zelf de gevolgen van oneerlijke concurrentie kunnen ondervinden. Dit debat zal ook voor de correcte tenuitvoerlegging van de maatregelen van het Mobiliteitspakket moeten zorgen en meer controles moeten aanmoedigen om de strijd tegen sociale dumping in de wegvervoerssector voort te zetten.

Instrument(en)	Betrokken actor(en)
	Minister van Financiën Minister Mobiliteit Minister van Economie en Werk Parket – federale politie FOD Sociale Zaken en Werkgelegenheid FOD Mobiliteit Vervoerdersfederaties Gewesten

### Timing

**Actie T** – Passend gebruikmaken van belastingheffing om onevenwichten tussen de verschillende vervoersmodi te reduceren, om oneerlijke concurrentie te voorkomen – **doorlopend 01/2023 – 12/2030**

*Actie U* - Steunmaatregelen voor het goederenvervoer om het gebrek aan internalisering van de kosten op te vangen

Steunmaatregelen voor het goederenvervoer kunnen talrijk en uiteenlopend zijn. Het is belangrijk te verduidelijken dat met steunmaatregel niet alleen het concept overheidssubsidies wordt bedoeld. De federale regering en de infrastructuurbeheerder moeten, met de steun van de hele logistieke sector, samen nadenken over hoe de kosten van het spoorvervoer kunnen worden gedrukt door structurele maatregelen

zoals doelgerichte en weloverwogen investeringen, nieuwe en efficiëntere procedures, betere informatie-uitwisseling, meer transparantie enz.

## Het concurrentievermogen van het spoor verbeteren – steunmaatregelen voor het goederenvervoer – Actie U

**Verlaging van de kosten van de infrastructuurvergoeding:** uit een in mei 2018 door de Europese Commissie uitgevoerde studie over steunmaatregelen voor het spoor is gebleken dat een verlaging van de kosten van de infrastructuurvergoeding een onmiddellijk effect heeft op het concurrentievermogen van het goederenvervoer per spoor en dus op het modale aandeel van het goederenvervoer per spoor. Het feit dat andere vervoersmodi niet aan dezelfde tolregels onderworpen zijn, schept een onevenwicht en daardoor een ongelijkheid. Deze verlaging van de kosten van rijpaden is een concrete en snelle stimulans die de spoorwegexploitanten in staat zal stellen middelen vrij te maken voor innovatie, of die hun mogelijkheden zal bieden om nieuwe vormen van aanbod uit te werken. Deze steunregeling is reeds afgesproken binnen de regering en zal, na goedkeuring van het project door de Europese Commissie in het kader van de staatssteun, tussen 2022 en 2025 van toepassing zijn.

**Onderzoek naar nieuwe ondersteuningsmechanismen:** De FOD Mobiliteit zal in overleg met de sector de mogelijkheid bestuderen om nieuwe mechanismen voor financiële ondersteuning in het leven te roepen, die het concurrentievermogen van het spoor ten opzichte van de andere vervoersmodi moeten verbeteren. De minister van Mobiliteit zal de regering nieuwe vormen van subsidies voorstellen, met als doel de modal shift te stimuleren.

De **eerste stap** na een positieve beslissing van de Europese Commissie over het mechanisme zal erin bestaan een evaluatie uit te voeren van de doeltreffendheid van de financiële steun om de kosten van de vergoeding te drukken, alsook een vergelijkende studie met de buurlanden te maken over de kosten voor het gebruik van de spoorinfrastructuur (met inbegrip van de<sup>10</sup> servicevoorzieningen).

De **tweede stap** zal erin bestaan om met de hulp van de sector nieuwe mogelijkheden voor financiële ondersteuning te bestuderen die een positief effect kunnen hebben op de modal shift door de positieve gevolgen voor de economische activiteit van het land vast te stellen (bijvoorbeeld steun voor de ontwikkeling van het ETCS, steun voor 'first & last mile'-activiteiten enz.).

Instrument(en)	Betrokken actor(en)
	FOD Mobiliteit Minister van Mobiliteit Federale regering Dienst Regulering Spoorwegexploitanten

### Timing

**Actie U – 1<sup>o</sup> stap** – na een positieve beslissing door de Europese Commissie over het mechanisme, een evaluatie uitvoeren van de doeltreffendheid van de financiële steun voor de verlaging van de kosten van de vergoeding en een benchmark vaststellen voor de kosten van het gebruik van de spoorinfrastructuur (met inbegrip van de servicevoorzieningen) – **voltooing 06/2023**

**Actie U – 2<sup>o</sup> stap** – samen met de sector nieuwe mogelijkheden voor financiële ondersteuning bestuderen die een positief effect kunnen hebben op de modal shift – **doorlopend 01/2023 – 12/2030**

<sup>10</sup> Servicevoorzieningen: bundels, rangeerterreinen enz.



## Actie V- Voor samenhang tussen de verschillende overheidsniveaus zorgen

### Het concurrentievermogen van het spoor verbeteren – samenhang tussen de verschillende overheidsniveaus – Actie V

De bijzondere wet tot hervorming der instellingen kent de federale overheid de bevoegdheid toe over de spoorwegen die worden beheerd door de spoorinfrastructuurbeheerder. De bevoegdheid voor het havenbeleid en het economisch beleid in het algemeen ligt bij de gewesten. De doeltreffendheid van de logistieke keten voor het goederenvervoer moet gebaseerd zijn op een betere uitwisseling van informatie en gegevens tussen de actoren in de keten. Het is van belang dat de politieke wereld voor een goede afstemming tussen de verschillende overheidsniveaus zorgt, om de ontwikkeling van de sector met één stem te kunnen ondersteunen.

De Interministeriële Conferentie voor Mobiliteit is begin 2022 op initiatief van de federale minister van Mobiliteit opnieuw ingesteld. Deze actie bestaat erin de doelen van deze groep te formaliseren en de komende jaren de opvolging ervan te verzekeren. Deze groep zal met name tot taak hebben de ambities van elke partij te delen, om samen naar een goed geïntegreerd beleid ter ondersteuning van de ontwikkeling van het spoor te streven. Met de steun van de gebruikersgroep (of van het RCGS) zal deze interfederale groep nieuwe soorten stimulansen voor de ontwikkeling van het spoorwegaanbod bestuderen, zoals de ontwikkeling van terminals, het gebruik van multimodaal materieel enz. Deze groep kan zich ook bezighouden met kwesties zoals ruimtelijke ordening, en naar middelen zoeken om slapende voorzieningen die met het spoorwegnet verbonden zijn te promoten, enz. De FOD Mobiliteit en het kabinet van de voogdijminister zullen samen deze groep opvolgen, in nauwe samenwerking met de gewestelijke overheden.

Instrument(en)	Betrokken actor(en)
	Gewestelijke mobiliteitsoverheden FOD Mobiliteit Kabinet minister Mobiliteit Vlaams Gewest Kabinet minister Mobiliteit Waals Gewest Kabinet minister Mobiliteit Brussels Hoofdstedelijk Gewest Kabinet minister Mobiliteit federaal niveau Gebruikerscomité (of RCGS)

#### Timing

**Actie V** – via de FOD Mobiliteit de opvolging verzekeren van het interfederaal werkcomité voor mobiliteit en instaan voor de ontwikkeling van initiatieven ten gunste van de modal shift – **doorlopend 11/2022 – 12/2030**

## Actie W- De uitwisseling van gegevens over het goederenvervoer aanmoedigen

### Het concurrentievermogen van het spoor verbeteren – uitwisseling van gegevens – Actie W

**De uitwisseling van gegevens over het goederenvervoer aanmoedigen.** Het spoor is een zeer versnipperde sector wat de verzameling en uitwisseling van gegevens betreft: gegevens worden commercieel vaak als vertrouwelijk beschouwd, wagons zijn nog steeds slecht uitgerust met tracerings- en sensortechnologieën, en tussen infrastructuurbeheerders en spoorbedrijven bestaan er nog altijd uiteenlopende interpretaties over de methoden voor gegevensverzameling, om maar een paar voorbeelden te noemen. De uitwisseling van gegevens tussen de schakels van de logistieke keten is een cruciale manier om het spoor aantrekkelijk te maken. De stappen die nodig zijn voor deze actie zullen ten uitvoer worden gelegd:


De **eerste stap** zal erin bestaan om via de FOD Mobiliteit actief mee te werken aan de verschillende

werkzaamheden die de Europese Commissie in gang heeft gezet. De FOD Mobiliteit zal de nodige juridische ondersteuning bieden voor de ontwikkeling van toepassingen die de gegevensuitwisseling tussen actoren in de logistieke keten mogelijk maken.

De **tweede stap** zal erin bestaan om via de FOD Mobiliteit het onderwerp gegevensoverdracht op de agenda van de vergaderingen van de gebruikersgroep (of het RCGS) te zetten, om te bepalen welk soort gegevens de actoren in de logistieke keten nodig hebben, om eventueel het juridisch kader uit te werken of aan te passen dat de uitwisseling van gegevens mogelijk maakt.

De **derde stap** zal erin bestaan om via de FOD Mobiliteit, met de steun van de minister van Mobiliteit, initiatieven aan te moedigen zoals het platform voor gegevensuitwisseling waarvan sprake is in de 'Spoorvisie' (een initiatief van de haven van Antwerpen, Railport en Infrabel).

De **vierde stap** zal erin bestaan om via de FOD Mobiliteit de verzoeken te verdedigen die Infrabel en de spoorwegactoren bij de Europese Commissie hebben ingediend in het kader van de CEF-Digital en de Europe Rail Joint Undertaking, die tot doel hebben digitale toepassingen en instrumenten te ontwikkelen om de uitwisseling van gegevens te bevorderen.

Instrument(en)	Betrokken actor(en)
	FOD Mobiliteit Infrastructuurbeheerder Gebruikerscomité (of RCGS) Federale regering Interfederale mobiliteitsgroep

#### Timing

**Actie W - 1<sup>o</sup> stap** - actieve medewerking van de FOD Mobiliteit aan de verschillende door de Europese Commissie in gang gezette werkzaamheden. De FOD Mobiliteit zal de nodige juridische ondersteuning bieden voor de ontwikkeling van toepassingen die de uitwisseling van gegevens tussen actoren in de logistieke keten mogelijk maken - **doorlopend 10/2022 - 12/2030**

**Actie W - 2<sup>o</sup> stap** - plaatsing op de agenda door de FOD Mobiliteit van het onderwerp gegevensoverdracht binnen de gebruikersgroep, om te bepalen welk soort gegevens de actoren in de logistieke keten nodig hebben. Zo nodig het passend juridisch kader uitwerken of aanpassen - **doorlopend 06/2023 - 12/2030**

**Actie W - 3<sup>o</sup> stap** - de FOD Mobiliteit en de minister van Mobiliteit moedigen initiatieven aan zoals het platform voor gegevensuitwisseling waarvan sprake is in de 'Spoorvisie' (samenwerkingsakkoord tussen de haven van Antwerpen, Railport en Infrabel) - **doorlopend 10/2022 - 12/2030**

**Actie W - 4<sup>o</sup> stap** - de FOD Mobiliteit verdedigt de verzoeken die Infrabel en de spoorwegactoren bij de Europese Commissie hebben ingediend in het kader van de CEF-Digital en de Europe Joint Undertaking - **doorlopend 10/2022 - 12/2030**

#### Actie X - De promotie van alternatieven voor het wegvervoer versterken

**Het concurrentievermogen van het spoor verbeteren - promotie van alternatieven voor het wegvervoer - Actie X**

**De promotie van het vervoer per spoor versterken met een multimodale benadering.**

Het spoor promoten met de hulp van de sector, door de haalbaarheid te bestuderen van:

- de oprichting van een promotie-instantie naar het voorbeeld van Nederland - 'railcargo.nl';
- de invoering van een soort milieukeurmerk om de consument te informeren over de wijze van bevoorrading;
- de opname van duurzame criteria in de bestekken voor grote openbare werken enz.;

De **eerste stap** zal erin bestaan om via de FOD Mobiliteit uitwisselingen op gang te brengen via vergaderingen met de gebruikersgroep (of het RCGS) over de promotie van het spoor (voorbeeld: railcargo.nl) en over de relevantie en de wens van de sector om een soort 'milieukeurmerk' in het leven te roepen dat rekening houdt met de milieu-impact van het vervoer;

De **tweede stap** zal erin bestaan om via de FOD Mobiliteit en de minister van Mobiliteit het onderwerp promotie van het spoor op de agenda van de interfederale werkgroep te plaatsen, met als doel initiatieven te zoeken om actief bij te dragen aan de aantrekkingskracht van het goederenvervoer per spoor.

Instrument(en)	Betrokken actor(en)
	Gebruikerscomité (of RCGS) Federale Overheidsdienst Mobiliteit Infrastructuurbeheerder Gewestelijke overheden Interfederale Mobiliteitscommissie

#### Timing

**Actie X - 1<sup>o</sup> stap** - uitwisselingen met de gebruikersgroep op gang brengen over de promotie van het spoor, om initiatieven van de sector aan te moedigen - **doorlopend 06/2023 - 12/2030**

**Actie X - 2<sup>o</sup> stap** - het onderwerp promotie van het spoor op de agenda van de interfederale werkgroep voor mobiliteit plaatsen, met als doel initiatieven te zoeken om actief bij te dragen aan de aantrekkingskracht van het goederenvervoer per spoor - **doorlopend 03/2023 - 12/2030**

### Actie Y - De haalbaarheid van een onafhankelijk opleidingsprogramma bestuderen

Het concurrentievermogen van het spoor verbeteren - haalbaarheidsstudie voor een onafhankelijk opleidingsprogramma  
- Actie Y

#### De haalbaarheid van een onafhankelijk opleidingsprogramma bestuderen

Er bestaat momenteel geen onafhankelijk opleidingscentrum voor de opleiding van machinisten, zoals dat voor de meeste andere beroepen wel het geval is. Het gebrek aan machinisten op de markt is een rem op de ontwikkeling van het goederenvervoer per spoor.

Om toegang te krijgen tot het beroep, moet een kandidaat in het bezit zijn van een vergunning (Belgisch of Europees model), die alleen na een specifieke opleiding kan worden verkregen. De noodzakelijke opleiding wordt momenteel gefinancierd door het spoorbedrijf, dat de kandidaat in dienst zal moeten nemen nog voordat hij de basisvaardigheden bezit die nodig zijn om de functie uit te oefenen. De interne opleiding van machinisten duurt gewoonlijk 12 maanden. Het spoorbedrijf moet dus enerzijds de loonkosten van een 'aspirant-machinist' voor zijn rekening nemen en anderzijds een eigen opleidingsprogramma opzetten.

Dat alles brengt kosten met zich mee voor de operatoren en het is voor hen vaak goedkoper om profielen aan te werven die een dergelijke opleiding reeds achter de rug hebben, wat als averechts effect heeft dat er een felle concurrentie ontstaat tussen de operatoren, maar ook dat er mogelijk financieel verlies wordt geleden wanneer een kandidaat besluit het bedrijf te verlaten zodra hij de opleiding achter de rug heeft - wanneer er geen specifieke contractuele clausules bestaan.

Na overleg met de gewesten/gemeenschappen, en onder voorbehoud van een voorafgaand akkoord met hen, zal de federale regering via de bevoegde FOD's besprekingen starten over hoe wenselijk en

haalbaar het is om (in samenwerking met Forem, de VDAB en Actiris) een opleidingsprogramma op te zetten dat de initiële gemeenschappelijke basis van de opleiding van machinisten zou kunnen verstrekken: medische keuring, beginselen en regels met betrekking tot het Belgische net, seingeving, kennis van het NL/FR enz. Pas na het behalen van een getuigschrift na een examen zouden de kandidaat-bestuurders door een spoorbedrijf in dienst kunnen worden genomen om hun opleiding af te ronden met de voor hun werkgever specifieke onderdelen (interne voorschriften, rangeervoertuigen, eventuele bevoegdheid en talenkennis in het buitenland enz.), en uiteindelijk hun certificatie te behalen.

Ook de organisatie van dit soort opleidingen door een particulier bedrijf zou kunnen worden uitgewerkt. De federale regering zal dit soort projecten zo nodig aanmoedigen via de bevoegde FOD's.

Instrument(en)	Betrokken actor(en)
	Gebruikersgroep (of RCGS) Federale Overheidsdienst Infrastructuurbeheerder Gewestelijke overheden en gemeenschappen Interfederale Mobiliteitscommissie Forem, Actiris, VDAB Particuliere actoren

#### Timing

**Actie Y** - Besprekingen op gang brengen over de mogelijkheid om een onafhankelijk opleidingsprogramma voor machinisten op te zetten. De aanzet van deze actie zal worden gevormd door uitwisselingen binnen de gebruikersgroep en de interfederale werkgroep voor mobiliteit. Ook de potentiële initiatieven van de particuliere sector aanmoedigen - **doorlopend 06/2023 - 12/2030**

#### Actie Z - Onderzoek naar de haalbaarheid van een 'scholingsbeding'

##### Onderzoek naar de haalbaarheid van een 'scholingsbeding' - Actie Z

In de huidige omstandigheden valt de opleiding van de machinisten uitsluitend onder de verantwoordelijkheid van de spoorbedrijven, wat een niet te verwaarlozen kostenpost is (+/- 1 jaarsalaris). Door de context van schaarste ontstaat er echter een opbod en verlaten sommige machinisten soms heel snel de werkgever die hun opleiding heeft gefinancierd.

Sommige spoorwegexploitanten hebben het initiatief genomen om clausules op te stellen die lijken op het 'scholingsbeding'. Het zal dus van belang zijn bij de sector navraag te doen over de huidige contractuele praktijken, en zo nodig voor een kader en een homogenisering van deze specifieke contractuele voorwaarden te zorgen.

De uitdaging bestaat er dan ook in om met de steun van de FOD Economie en de FOD Mobiliteit te bestuderen of er behoefte is aan een kader voor het concept 'scholingsbeding'.

De FOD Mobiliteit zal in samenwerking met de FOD Economie de aanzet geven tot deze analyse en de resultaten ervan later dit jaar aan de regering voorleggen.

Instrument(en)	Betrokken actor(en)
	Minister van Mobiliteit en federale regering FOD Mobiliteit FOD Economie Dienst Regulering Spoorbedrijven

## Timing

**Actie Z** - via de FOD Mobiliteit en de FOD Economie analyseren of er behoefte is aan een kader voor het concept 'scholingsbeding'. Deze analyse zal in nauwe samenwerking met de spoorbedrijven worden uitgevoerd, en zo nodig kan op initiatief van de minister van Mobiliteit een juridisch kader aan de regering worden voorgesteld - **doorlopend 01/2024 - 12/2030**