



Spoorvisie 2040

Het spoor: ruggengraat van de mobiliteit in België

Een duidelijke koers voor de toekomst van het Belgische spoor



Deze nota geeft een overzicht van de verschillende krachtlijnen van het ontwerp van de Spoorvisie 2040 die de minister van Mobiliteit, Georges Gilkinet, ter goedkeuring aan de Federale Regering werd voorgelegd.

Dit document is opgesteld op basis van de werkzaamheden van de FOD Mobiliteit en Vervoer, alsook op basis van de verdienste van consultants die gespecialiseerd zijn op het gebied van spoorwegmobiliteit en die de Belgische situatie in perspectief hebben geplaatst ten opzichte van die van andere landen. Dit voorbereidende werk werd vervolgens gedeeld en besproken met verschillende actoren, waaronder de NMBS en Infrabel, het Raadgevend Comité van de Treinreizigers, de Centrale Raad voor het Bedrijfsleven, de Nationale Arbeidsraad, de Federale Raad voor Duurzame Ontwikkeling en belanghebbenden van de spoorwegmobiliteit in België. De relevante bespiegelingen die daaruit voortvloeiden, zijn verwerkt in dit stappenplan "Spoorvisie 2040".



Morgen geven we de Belgen nog meer zin om de trein te nemen!

Zo zal de trein er in ons land uitzien in 2040! Deze "Spoorvisie 2040" werd op 6 mei 2022 goedgekeurd door de regering. Ze zal voor de periode 2023-2032 worden vastgelegd in het Openbaredienstcontract van de NMBS en het Performantiecontract van Infrabel. Voor het eerst wordt er dus een langetermijnperspectief vastgelegd voor het Belgische spoor, wat essentieel is voor een ambitieus en performant spoorbeleid. Dit is de start van een nieuw tijdperk!

Morgen zullen de Belgen, zowel particulieren als economische belanghebbenden, nog meer zin hebben om de trein nemen.

Omdat er kwantitatieve verbeteringen zullen zijn aangebracht aan de trein. Morgen zullen er meer treinen rijden, en vroeger in de ochtend en later op de avond. In alle stations zullen er twee treinen per uur rijden (op een vast uur), en vier in de buurt van de grote steden. De aansluitingen zullen veel beter zijn. De stiptheid ook.

Er zullen ook kwalitatieve verbeteringen zijn aangebracht aan de trein. Morgen biedt de trein zijn klanten een reiservaring. De stations zullen voor iedereen toegankelijk zijn, ook voor personen met beperkte mobiliteit, en ze zullen schoon en veilig zijn. Er zal plaats zijn voor fietsen in de treinen, maar ook in de omgeving van de stations. Er zullen ook parkeerplaatsen voor auto's beschikbaar zijn.

Morgen zal de tijd voor de multimodaliteit gekomen zijn.

Bedrijven zullen hun inkomende of uitgaande goederen gemakkelijker per spoor kunnen vervoeren. Want digitalisering maakt het mogelijk de stromen dynamischer te beheren. Ook omdat onze spoorbedrijven meer op dienstverlening gericht zullen zijn.

Dankzij de inzet van alle betrokken actoren zal succes verzekerd zijn: de trein zal nieuwe klanten aantrekken, met name onder de huidige autependelaars en onder bedrijven die tot nu toe voor de weg kozen.

De regering heeft als doel het aandeel van treinen in de mobiliteit te verdubbelen, van 8 naar 15% tegen 2040. Morgen zullen we compleet van model zijn veranderd.

Deze nieuwe ambitie voor het spoor maakt deel uit van een andere visie op de wereld.

Het komt erop aan de klimaatverandering actief te bestrijden en ervoor te zorgen dat België zijn verplichting kan nakomen om zijn CO₂-uitstoot tegen 2030 met 55% te verminderen. Het komt erop aan onze afhankelijkheid van fossiele brandstoffen te verminderen, de energietransitie te versnellen en bij te dragen aan onze energieonafhankelijkheid en de wereldvrede. De "nieuwe trein" zal elektrisch zijn en mag op termijn alleen nog "groene" stroom uit hernieuwbare energiebronnen gebruiken.

Het gaat om onze gezondheid. Fijnstofvervuiling is verantwoordelijk voor ongeveer 10.000 voortijdige sterfgevallen per jaar in ons land.

Het gaat om onze veiligheid. Op de weg vallen er nog altijd te veel doden.

Tot slot komt het erop aan bij te dragen aan het economisch herstel van ons land en aan de werkgelegenheid van morgen: één euro die geïnvesteerd wordt in het spoor brengt drie euro op voor onze economie, zowel direct (omdat het een arbeidsintensieve sector is die niet delokaliseerbaar is) als indirect (de trein staat ten dienste van andere economische belanghebbenden en helpt hen hun activiteiten te ontwikkelen).

Andere Europese landen die dicht bij ons liggen en die van grootte vergelijkbaar zijn met het onze, doen het veel beter dan wij op het gebied van het spoor. Zij hebben veel vroeger dan wij vooruitgekeken. Maar het is nog niet te laat voor ons! En er is geen enkele reden om te denken dat we ze niet meer kunnen inhalen en zelfs voorbijgaan. Dat is een kwestie van wil en visie. Beide zijn aanwezig, zoals blijkt uit dit document. Ik wens u veel leesplezier.

Georges Gilkinet

Vice-eersteminister - Minister van Mobiliteit

Inhoud

Inleiding	4
De uitdagingen die moeten worden aangegaan door het spoor	5
Te benutten troeven	9
Spoorvisie 2040, krachtlijn 1: Het spoor ten dienste van meer reizigers en meer ondernemingen	11
Ambities voor het spoor	11
• Een modaal aandeel van 15% voor het binnenlandse reizigersvervoer behalen	11
• Een modaal aandeel van 20% voor het goederenvervoer behalen	13
Een wendbaar spoorwegsysteem dat is afgestemd op de ambities	14
• Een doelaanbod definiëren	15
• Keuze van een exploitatiemodel	19
• Geplande investeringen ten behoeve van het te ontwikkelen aanbod	21
Spoorvisie 2040, krachtlijn 2: het spoor ten dienste van de klanten	24
Onthaal van de reizigers	24
De ontwikkeling van het goederenvervoer	28
Spoorvisie 2040, krachtlijn 3: het spoor duurzamer	31
Duurzaamheid in de 'core business'	32
Milieuverantwoorde actoren	33
Spoorvisie 2040, krachtlijn 4: het spoor ten dienste van een globale benadering van de mobiliteit	34
De trein, verbonden met andere oplossingen voor gewestelijk vervoer	34
De multimodale toegankelijkheid van de stations is een prioriteit voor actieve of gedeelde vervoerswijzen	35
Bevorderlijke ruimtelijke ordening	37
Een fiscaal stimuleringsbeleid	38
De invoering van Mobility as a Service (MaaS)	39
Uitvoering van de Spoorvisie 2040	40
Governance en stappenplan	41

Inleiding

In de Spoorvisie 2040 wordt een koers, een oriëntering uitgezet en wordt een langetermijnambitie voor de toekomst van het spoor in België voorgesteld. Het is dit stappenplan dat de politieke, budgettaire en industriële keuzes moet inspireren tussen nu en 2040 om van het spoor de ruggengraat van de toekomstige mobiliteit in België te maken.

De spoorwegen van de toekomst moeten nu al worden bedacht, ontworpen en gestructureerd. Deze Spoorvisie 2040 moet het mogelijk maken om samen de toekomst voor te bereiden en vooruit te kijken. Het stappenplan is bedoeld om een kader te bieden voor het spoorbeleid dat de komende twintig jaar moet worden gevoerd om, in overeenstemming met internationale, nationale en gewestelijke doelstellingen, een mobiliteit met een veel geringere CO₂-uitstoot te definiëren en aldus ook mogelijk te maken. Het is een eerste stap in het uittekenen van een interfederale visie op de mobiliteit van morgen, waar verschillende entiteiten van de Belgische samenleving op aandringen.

Tal van studies* wijzen op het belang van het spoor omwille van zijn aansluiting op andere vervoerswijzen, zowel voor het vracht- als het reizigersvervoer, en dus zijn rol als 'ruggengraat' van de intermodale mobiliteit.

Om het spoor in staat te stellen zijn rol als ruggengraat van een duurzamer mobiliteitssysteem te spelen, zijn er hervormingen nodig op verschillende gebieden: ruimtelijke ordening, fiscaliteit, economie enz. Deze Spoorvisie 2040 bepaalt welke hefboomen moeten worden geactiveerd om de voorwaarden te scheppen voor een echte modal shift naar het spoor. De hefboomen met betrekking tot de spoorwegsector zullen worden ontwikkeld in overeenstemming met het federaal Regeerakkoord, waarin het volgende wordt gesteld: "Naast de beheersovereenkomsten heeft het spoor nood aan een langetermijnsturing van en -visie op de verwachtingen in verband met de spoorwegdienstverlening in België. De FOD Mobiliteit en Vervoer zal met de steun van Infrabel, de NMBS en de verschillende stakeholders, zoals de gewestelijke vervoersmaatschappijen, een visie op de in 2040 verwachte dienstverlening en uitbating uitwerken. Die visie zal gebaseerd worden op ambitieuze doelstellingen in verband met het vervoersaandeel en zal onder meer de ontwikkeling van een geïntegreerd openbaar vervoerssysteem beogen. De NMBS en Infrabel zullen bij de planning van hun investeringen rekening houden met de visie 2040. Er zal een studie worden uitgevoerd om na te gaan of het technisch en budgettair haalbaar is om op het spoornet tegen 2040 geleidelijk een cadancering rond overstapknoppunten in te voeren en in samenhang daarmee de uurregelingen af te stemmen op de andere vormen van openbaar vervoer die beheerd worden door de gewesten."

Het spoorwegbeleid wordt immers gekenmerkt door zware investeringen en de lange termijnen die nodig zijn voor de concretisering ervan en voor de gewenste verandering. Die elementen rechtvaardigen de opstelling en goedkeuring van een gepast stappenplan dat de keuzes zal kunnen sturen die de twee autonome overheidsbedrijven en de federale Regering de komende 20 jaar zullen maken, maar ook die van de industriële actoren rond het spoor in België. Die investeringen hebben een positief hefboomeffect op de hele Belgische economie. Eén euro die in het spoor wordt geïnvesteerd brengt er 3 op 2*, in de vorm van directe en indirecte werkgelegenheid, maar ook ter ondersteuning van de economie. Het is van belang dat deze investeringen deel uitmaken van een logisch kader en een tijdschema die het mogelijk maken de juiste keuzes op het juiste moment te maken, hetgeen deze tekst beoogt te bevorderen.

* <https://theshiftproject.org/>

* Volgens een studie van Deloitte in opdracht van Infrabel.

Na de maatschappelijke uitdagingen en de troeven van het Belgische spoor te hebben voorgesteld, worden in dit stappenplan vier onafhankelijke krachtlijnen ontwikkeld: onze algemene ambities voor het spoor, de diensten die moeten verleend aan de gebruikers-klanten van het spoor, de impact van het spoor op onze omgeving en op de mobiliteit in ruime zin. In de Spoorvisie 2040 wordt de complexiteit beschreven van de uitdagingen op ecologisch, sociaal en technologisch gebied die ons te wachten staan. Zij stelt een kader vast dat bedoeld is om het Belgische spoorstelsel in de komende twintig jaar efficiënt te kunnen ontwikkelen. Het valideren van deze Visie zal een duidelijke en motiverende koers vastleggen die het mogelijk zal maken om de samenhang en de robuustheid te verzekeren van de maatregelen en beslissingen die op lange termijn moeten worden genomen, niet alleen op het vlak van dienstregelingen, uitrustingen en investeringen, maar ook op het gebied van internationale relaties en samenwerking met de andere actoren van mobiliteit of interne organisatie.

De uitdagingen die moeten worden aangegaan door het spoor

Het spoor is een fantastisch instrument dat de federale overheid kan inschakelen om de duurzame ontwikkelingsdoelen, zoals die in de in 2017 goedgekeurde nationale strategie voor duurzame ontwikkeling zijn vastgelegd, te helpen verwezenlijken, **maar ook, en vooral, om een antwoord te bieden op de uitdagingen van klimaatverandering, energieonafhankelijkheid en - transitie, waar we meer dan ooit voor staan.**

De klimaatuitdaging

De vervoerssector is de belangrijkste sector in België waarvoor de uitstoot van broeikasgassen blijft toenemen. In 2019 was de vervoerssector in België goed voor 25.966 kiloton CO₂-equivalent, of 22,3% van de broeikasgasemissies, waarbij het wegvervoer verantwoordelijk is voor 98,3% van die emissies. In België kunnen de jaarlijkse maatschappelijke kosten van de CO₂-uitstoot van de vervoerssector worden geraamd op 4,7 miljard euro*.

Om de emissies van de vervoerssector snel en fors terug te dringen, moet er op drie niveaus worden ingegrepen: door een vermindering van de mobiliteitsnoden, door een modal shift naar minder vervuilende vervoerswijzen en door een verbetering van de motortechnologie teneinde de vervuilende emissies te beperken.

In 2019 was de modal split in België, uitgedrukt in reizigerskilometers, als volgt: 81,3% met de auto, 8,4% met de trein en 10,3% met andere vormen van openbaar vervoer*. Ons mobiliteitsstelsel berust nog steeds hoofdzakelijk op het gebruik van de personenauto, de verplaatsingswijze met de grootste milieu-impact. De huidige dominantie van het wegvervoer over andere vervoerswijzen moet worden herzien. Er moet een beter evenwicht worden gevonden. Geen enkel vervoersmiddel kan op zijn eentje de auto vervangen. Het is door de combinatie van verschillende mobiliteitsoplossingen dat dit onevenwicht geleidelijk kan worden afgebouwd. Het komt erop aan een

*Volgens het Duitse milieuagentschap UBA heeft één ton CO₂ een maatschappelijke kostprijs van 180 euro (waarde 2016)
Bron: UBA, <https://www.umweltbundesamt.de/daten/umwelt-wirtschaft/gesellschaftliche-kosten-von-umweltbelastungen#klimakosten-von-treibhausgas-emissionen>

*Bron: Eurostat, http://appsso.eurostat.ec.europa.eu/nui/show.do?dataset=tran_hv_psmo&lang=en

samenhangend mobiliteitssysteem tot stand te brengen dat, door een combinatie van verschillende oplossingen, vlotte verplaatsingen van deur tot deur mogelijk maakt.

Het goederenvervoer vertoont een soortgelijk onevenwicht. Het wegvervoer vertegenwoordigt vandaag 73% van alle goederen die in België worden vervoerd. Het overgebleven modale aandeel bedraagt 17% voor de binnenvaart en nauwelijks 10% voor het spoor.

Talrijke studies wijzen op de structurerende rol die het spoor kan spelen in een systematische transformatie van onze vervoerswijzen:

- ◇ Door een rol te spelen in het structureren van de ruimte;
- ◇ Door het aanbieden van ongeëvenaarde verplaatsingssnelheid (speciale infrastructuur)
- ◇ Door de combinatie met andere vervoerswijzen, zowel voor het vracht- als voor het reizigersvervoer, en dit op lokaal, nationaal of internationaal vlak;
- ◇ Door de combinatie met andere mobiliteitsactoren en met de actieve vervoerswijzen, die dan aantrekkelijker worden, en door zo aan de burgers een veel bredere waaier van bestemmingen aan te bieden.

De uitdaging van de energieonafhankelijkheid

De spectaculaire stijging de laatste maanden van de energieprijzen heeft de Belgische staat ertoe gedwongen massaal middelen vrij te maken om de Belgische burgers en bedrijven te helpen die worden geconfronteerd met de hoge energieprijzen in het algemeen en de brandstofprijzen aan de pomp in het bijzonder.

Deze situatie heeft ook de dringende noodzaak duidelijk gemaakt om België minder afhankelijk te maken van ingevoerde fossiele brandstoffen.

Een verhoging van het modale aandeel van de trein, zowel voor goederen- als voor passagiersvervoer, is een voor de hand liggende en snelle manier om naar energieonafhankelijkheid te evolueren en minder uit te geven aan de invoer van fossiele brandstoffen.

De uitdaging van de schade als gevolg van het wegvervoer

In 2019 werden in België 37.699 verkeersongevallen geregistreerd, waarbij 646 mensen om het leven kwamen (overlijden binnen 30 dagen) en 3.600 mensen ernstig gewond raakten*. Die situatie heeft grote gevolgen, niet alleen wat de menselijke kostprijs betreft, maar ook voor de volksgezondheid en de begroting, die we allemaal moeten dragen en waar we niet onverschillig voor kunnen blijven.

Van alle gemotoriseerde vervoerswijzen blijft het spoor de veiligste. In 2019 is geen enkele reiziger, geen enkel personeelslid (of medewerker van een onderaannemer) overleden of zwaargewond geraakt als gevolg van een spoorongeval. In 2019 werden 27 ernstige spoorwegongevallen geregistreerd, waarbij 10 mensen om het leven

*Bron: Statbel, <https://statbel.fgov.be/nl/themas/mobiliteit/verkeer/verkeersongevallen>

kwamen en 12 mensen ernstig gewond raakten*. 88% van deze ongevallen deed zich voor ter hoogte van een spoorwegovergang en in de rest van de gevallen ging het om botsingen in het station of op het spoor zelf.

In 2018 bedroeg het gemiddelde tijdverlies in het spitsverkeer 141 uur voor Brussel en 195 uur voor Antwerpen*, wat een rechtstreekse invloed heeft op ons bruto binnenlands product. Deze files gaan gepaard met een kostprijs, die door ons allemaal moet worden gedragen. Het Planbureau raamt de jaarlijkse kosten van verkeersopstoppingen in België op ongeveer 2,3 miljard euro.

Bovendien raamt het federaal Planbureau dat het goederenvervoer tegen 2040 met 26% zal toenemen. Bij een ongewijzigd beleid zal het aantal ton per kilometer (Tkm) dat over de weg wordt vervoerd van 52 miljard Tkm in 2018 klimmen naar 62 miljard Tkm tegen 2030, met nog méér en langere files tot gevolg.

Volgens het Europees Milieuagentschap waren de PM_{2,5}-, NO_x- en O₃-emissies in 2018 verantwoordelijk voor 8.950 vroegtijdige sterfgevallen per jaar in België. Het wegvervoer is verantwoordelijk voor 16,15% van de PM_{2,5}-emissies en 41,85% van de NO_x-emissies*.

De uitdagingen van de demografische ontwikkeling en de veranderende gewoonten

De vergrijzing van de bevolking is een verschijnsel dat op vele vlakken aanpassingen van onze samenleving vergt; dit geldt ook voor de mobiliteit. Senioren hebben behoefte aan verplaatsingsoplossingen die aan hun behoeften voldoen en die hen in staat stellen hun sociale leven voort te zetten. Daarnaast komt elke maatregel die de universele toegankelijkheid* van de spoordiensten voor iedereen verbetert ten goede aan alle gebruikers, zoals bijvoorbeeld gezinnen met kleine kinderen, toeristen of pendelaars met bagage of met een fiets. De universele toegankelijkheid van het spoor voor iedereen is dus een eerste vereiste om het modale aandeel ervan te verhogen. De gerichtheid op de gebruikers zal een essentiële factor zijn voor de ontwikkeling van de spoorwegen van de toekomst, in termen van toegankelijkheid, kwaliteitsvolle informatie, een participatieve cultuur, communicatiemiddelen en het verwelkomen van de diversiteit van de doelgroepen, met inbegrip van personen met een handicap.

In België heeft 26,8% van de huishoudens* geen auto, hetzij uit vrije keuze, hetzij uit noodzaak. In de grotere agglomeraties is deze tendens nog meer uitgesproken. In Brussel heeft 52% van de huishoudens en 70% van de alleenstaanden geen auto. Daarbij zijn er in huishoudens met een auto ook personen die er niet altijd over kunnen beschikken, of die ervoor kiezen het gebruik ervan zoveel mogelijk te beperken, of die vinden dat de auto niet altijd het beste mobiliteitsmiddel is (risico op files, parkeerproblemen enz.). Voor die personen is de beschikbaarheid van collectieve vervoersmiddelen als alternatief voor de eigen auto nog essentiëler dan voor de rest van de bevolking. Het is de sleutel tot hun toegang tot werkgelegenheid, onderwijs, diensten, vrije tijd en mobiliteit in het algemeen.

De klimaatmarsen en de 'flygskam'* -beweging (vliedschaamte) weerspiegelen overigens een belangrijke verandering bij de jongere generaties. De rol van de auto als kenmerk van sociale status wordt langzaam uitgehold ten gunste van actieve, collectieve of gedeelde vervoersmiddelen.

* Bron: Infrabel, <https://infrabel.be/sites/default/files/generated/files/report/RapportSecurite2019.pdf>, De keuze voor het referentiejaar 2019 is gemaakt omwille van de consistentie met de referentiegegevens voor het wegvervoer en het is het laatste normale jaar buiten de Covid-context.

* Bron: Inrix, <https://inrix.com/scorecard/>

* Bron: EEA, <https://www.eea.europa.eu/themes/air/country-fact-sheets/2020-country-fact-sheets/belgium-air-pollution-country>

* Bron: Databank van het Europees Milieuagentschap (European Environment Agency, of EEA)
Het regeerakkoord voorziet een actieplan universele toegankelijkheid waarbij een structurele toegankelijkheid van de ruimte en de publieke dienstverlening het einddoel is. Toegankelijkheid als concept houdt in dat gebouwen, producten, diensten en digitale inhoud zo ontworpen worden dat ze rekening houden met de diversiteit in functionele karakteristieken onder de bevolking zodat ze zonder assistentie bruikbaar zijn voor een zo groot mogelijk aandeel van de populatie.

* Bron: Statbel, <https://statbel.fgov.be/nl/themas/databank/wagenbezit-huishouden>

* In het Zweeds komt "flygskam" overeen met het schuldgevoel dat bepaalde burgers die gevoelig zijn voor milieubescherming ervaren wanneer ze zich verplaatsen met het vliegtuig.

De uitdaging van de liberalisering van het Europese spoorvervoer

Dit is een uitdaging waarmee de Belgische spoorwegen op zeer korte termijn worden geconfronteerd. In december 2023 loopt de overgangperiode af waarin EU-lidstaten openbaredienststopdrachten nog rechtstreeks aan hun gevestigde exploitant mogen gunnen. In overeenstemming met de geldende Europese regels heeft België zijn voornemen bekendgemaakt om een openbaredienstcontract voor het spoorvervoer direct te gunnen, met inbegrip van een compensatie voor de exploitant die belast is met de openbaredienstverplichtingen. Dit voornemen zal in de loop van 2022 worden gerealiseerd door de gunning van een openbaredienstcontract. De vergunning heeft een geldigheidsduur van tien jaar. Parallel zal zowel in Vlaanderen als in Wallonië in samenwerking met de gewestelijke instanties in één vervoersregio een pilootproject worden opgezet waar via tendering één operator voor het vraaggestuurd kern- en aanvullend net kan worden aangeduid, met als doel de overheden en de autonome openbare spoorwegmaatschappijen te helpen zich voor te bereiden op de periode na 2032.

Deze rechtstreekse gunning moet echter aan bepaalde eisen voldoen en houdt in dat de doelstellingen en het prestatietraject voor de spoorwegexploitanten formeel moeten worden vastgelegd. Bovendien staat de Belgische spoorwegmarkt al sinds januari 2021 open voor concurrentie wat betreft de diensten die niet onder de openbaredienststopdrachten vallen (Open Access), zoals het internationaal reizigers- of goederenvervoer.

Het is dan ook absoluut noodzakelijk ons spoorwegsysteem op deze ontwikkeling voor te bereiden. Over 10 jaar moet de NMBS op het vlak van prestaties en kwaliteit van de dienstverlening beter kunnen concurreren met de andere spoorwegexploitanten op de Europese markt. De infrastructuurbeheerder Infrabel zal van zijn kant in staat moeten zijn om een dienst te leveren betreffende de terbeschikkingstelling van spoorweginfrastructuur en de gunning van vervoerscapaciteit (rijpaden) aan een groeiend aantal spoorwegexploitanten, met het verwachte kwaliteitsniveau. De Dienst Regulering van het Spoorwegvervoer speelt een belangrijke rol in het verzekeren van niet-discriminerende toegang tot de spoorweginfrastructuur voor de verschillende spoorwegexploitanten die op het Belgische spoorwegnet actief willen zijn en in het toezien op een transparante markt en een gezonde concurrentie tussen operatoren. De Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer vervult eveneens een essentiële rol: die staat garant voor de naleving van de geldende wetgeving en anticipeert op de verwachte of noodzakelijke ontwikkelingen, is verantwoordelijk voor het opvolgen van de uitvoering van de openbaredienst- en performantiecontracten en voor de investeringsplannen en zal in staat moeten zijn om zo nodig de offerteaanvragen voor opdrachten voor spoordiensten te beheren.

Te benutten troeven

In België was het wegvervoer in 2019 goed voor 98,3% van de broeikasgasemissies van de vervoerssector, terwijl het spoor slechts voor 0,3% van de emissies verantwoordelijk was. De resterende emissies waren afkomstig van de binnenvaart (riviervaart)*.

België heeft het enorme voordeel dat het al over een sterk geëlektrificeerd net beschikt (90%, tegenover 65% in Duitsland en 74% in Nederland).

Het Belgische spoorwegnet (3.615 km hoofdspoor en 214 km hogesnelheidslijnen) is ook relatief dicht. Een groot deel van de spoorinfrastructuur is gemengd en biedt plaats aan zowel reizigers- als goederentreinen. Een goede organisatie en een goede coördinatie van het treinverkeer zijn echter onmisbaar om de capaciteit van het spoorwegnet te optimaliseren.

Alle lijnen op het net moeten behouden kunnen blijven en ingeschakeld kunnen worden. De heropening van bepaalde lijnen kan voor elk geval afzonderlijk worden bestudeerd om de vermazing binnen ons eigen net of met de buurlanden te versterken.

Ons land ligt in het hart van Europa en zijn spoorwegnet wordt doorkruist door drie grote Europese vrachtcorridors: de Rijn-Alpencorridor, de corridor tussen de Noordzee en de Middellandse Zee en de corridor tussen de Noordzee en de Baltische Zee. Het Belgische net beschikt ook over hogesnelheidslijnen die in drie takken zijn verdeeld: een westelijke tak die Brussel met de Franse grens verbindt (lijn 1 - 88 km); een oostelijke tak die Brussel via Luik met de Duitse grens verbindt (lijnen 2 en 3 - 139 km); en een noordelijke tak die Brussel via Antwerpen met de Nederlandse grens verbindt (lijn 4 - 87 km). Dankzij die configuratie vervult het spoor een cruciale rol in de ontwikkeling en verankering van onze zee- en binnenhavens, waardoor die een sterkere welvaartsmotor voor ons land zijn.

Het Belgische spoorwegnet is op Europees niveau een van de meest geavanceerde netwerken wat betreft uitrustingen, met het interoperabele automatische beveiligingssysteem ETCS (European Train Control System). Het ETCS-Masterplan voorziet in de voltooiing van de volledige uitrusting van het net in 2025.

Op het Belgische net zijn belangrijke moderniserings- en capaciteitsuitbreidingsprojecten aan de gang, die tegen 2030 afgerond zullen zijn. Het gaat onder meer om het verbreden tot vier sporen van de lijnen rond Brussel (L124 en L161) en de modernisering van de internationale as Brussel-Luxemburg (As 3, L161-162), maar ook de versterking van de capaciteit tussen Brugge en Gent (L50A) en de verschillende ontwikkelingsprojecten in de Belgische havens. Tegelijkertijd moet een belangrijke uitdaging worden aangegaan: de vernieuwing en modernisering van de bestaande infrastructuur. Op dit vlak moet een inhaalslag worden gemaakt.

Bovendien telt het Belgische net een groot aantal haltes en stations (554 stations), waardoor de bevolking een goede aansluiting op de spoordiensten heeft. 50% van de Belgische bevolking woont op minder dan 2 km van een station en 82% op minder dan 5 km*.

De laatste jaren zijn veel stations ingrijpend gerenoveerd, waardoor het reizigerscomfort erop vooruit is gegaan. Deze beweging zal worden voortgezet met de voltooiing van de lopende projecten in de komende jaren (Ottignies, Mechelen, Kortrijk, Gent, Leuven, Oostende, Brugge, Kortrijk, Hasselt enz.). Er wordt ook gewerkt aan de renovatie

* Bron: Databank van de Dienst Klimaat van de FOD Volksgezondheid. De luchtvaart en het zeevervoer zijn niet inbegrepen in deze berekening.

* Bron: Berekeningen FOD Mobiliteit en Vervoer, 2019 - Uitgangspunt: bevolkingscijfers 2017 Statbel en lijst van NMBS-stations

en de aanpassing van de toegankelijkheidsnormen van alle toegangspunten tot het net, met als doel om enerzijds tegen 2025 de toegankelijkheid in de stations met meer dan 5.000 reizigers te verbeteren en om anderzijds tegen 2040 een autonome toegankelijkheid te bieden voor 90% van de Belgische treinreizigers.

Bovendien beschikken de Belgische spoorwegen over andere onmiskenbare troeven om de maatschappelijke uitdagingen het hoofd te bieden. Het spoor is niet alleen minder belastend voor het milieu dan het weg- of het luchtvervoer (CO₂-uitstoot en lokale verontreinigende stoffen, bodeminname en ondoordringbaarheid enz.), het is ook een sector die werkgelegenheid creëert – banen die niet kunnen worden verplaatst, met uiteenlopende kwalificatieniveaus, en die openstaan voor zowel mannen als vrouwen.

De Belgische spoorwegen kunnen nu al rekenen op duizenden spoorwegarbeiders die gepassioneerd zijn door hun job en die zich inzetten voor de uitvoering van hun openbare-dienst opdrachten. De leeftijdspiramide binnen de spoorfamilie is echter aan het veranderen en creëert aanzienlijke uitdagingen op het vlak van de overdracht van competenties. Ook andere uitdagingen dienen zich aan, zoals de noodzaak de spoorwegberoepen verder te ontwikkelen om zich aan te passen aan de technologische veranderingen en de digitalisering van de processen. Het is ook van belang nauwe banden en samenwerkingsverbanden tussen de twee overheidsbedrijven in stand te houden, rekening houdend met het feit dat de nieuwe generaties spoorwegarbeiders de geïntegreerde structuur niet hebben gekend.

De rekrutering en de “retention management” van technische profielen blijven vandaag een grote uitdaging voor de overheidsbedrijven. Opleidingsinitiatieven (voor basisopleiding of permanente opleiding), hetzij binnen HR Rail of binnen nieuwe externe structuren (academische wereld), hetzij intern bij het spoor, zoals bij de recent opgerichte ‘Infrabel Academy’, zullen worden ontwikkeld en ondersteund.

Het spoor is ook, en zal dat in de toekomst nog meer worden, een bron van innovatie ten voordele van alle klanten. Talrijke projecten, zoals het gebruik van waterstof als alternatief voor diesel op rangeerterreinen, het onderhoud van sporen en bermen volgens methoden die de biodiversiteit ontzien, de digitalisering van heel wat processen die één enkel ticket-verkoopsysteem of een modern verkeersbeheer mogelijk maken, de installatie van productie-eenheden voor hernieuwbare energie, de versterkte samenwerking met regionale vervoersbedrijven, enz. worden nu volop ontwikkeld door private en publieke actoren in de spoorwegsector.

Uiteindelijk wordt het Belgische grondgebied gekenmerkt door een hoge bevolkingsdichtheid, een belangrijke logistieke sector en een even hoge dichtheid van het spoorwegnet. Drie troeven die een nog groter gebruik van het spoor in de komende jaren mogelijk zouden moeten maken.

Spoorvisie 2040, krachtlijn 1:

Het spoor ten dienste van meer reizigers en meer ondernemingen

Het Belgische spoorwegsysteem heeft historisch gezien een sleutelrol gespeeld in de economische en sociale ontwikkeling van België. Het wordt, wat woon-werkverplaatsingen aangaat, gekenmerkt door massale bestemmingen en betrekkelijk homogene werktijden, geconcentreerd in bepaalde beperkte tijdsblokken. De spoorverbinding tussen grote industriële spelers bevordert de instandhouding en ontwikkeling daarvan op het Belgische grondgebied.

Het reizigersvervoer is momenteel volop in beweging: hoewel woon-werkverplaatsingen belangrijk blijven, zijn ze minder overheersend geworden onder de verplaatsingen, en vrijetijdsverplaatsingen zijn sterk in opmars*.

Het goederenvervoer per spoor heeft niet alleen een rijke industriële geschiedenis, maar heeft onlangs ook zijn nut bewezen tijdens de coronacrisis door de bevoorrading van essentiële productiesectoren te verzekeren. De trein maakt het ook mogelijk de CO₂-uitstoot en de congestie op de weg te verminderen – één goederentrein staat gelijk aan vijftig vrachtwagens op de wegen.

Wat het goederenvervoer betreft, zijn de economische actoren collectief gemobiliseerd en vragende partij voor een verhoogd gebruik van het spoor om hun grondstoffen in te voeren en hun eindproducten uit te voeren. De sector wijst ook op de onontbeerlijke creatie van nieuwe diensten om het verkeer over kortere afstanden aan te trekken.

De spoorsector moet zich aanpassen aan deze veranderingen in levenswijzen en de economische vraag en voortdurend op zoek gaan naar nieuwe klanten. Die uitdaging biedt ook kansen. In het reizigersvervoer bijvoorbeeld vertonen de verkeerspieken de neiging om af te vlakken, waardoor de middelen beter kunnen worden gebruikt en de productiviteit van het systeem dus toeneemt.

Ambities voor het spoor

Een modaal aandeel van 15% voor het binnenlandse reizigersvervoer behalen

Op dit moment is de personenauto nog steeds de dominante vervoerswijze voor personen, met een modaal aandeel van 81,3%, terwijl de trein goed is voor 8% van de verplaatsingen (Eurostat, 2019). Het marktaandeel van het spoor in het passagiersvervoer is momenteel groter in onze West-Europese buurlanden (19% in Zwitserland, 11% in Nederland, 10% in Frankrijk, 9% in Duitsland en 9% in het VK).

* Volgens een analyse die door de FOD Mobiliteit in 2021 is uitgevoerd, gebaseerd op studies en enquêtes van de FOD Mobiliteit en Vervoer en van het Federaal Planbureau, zijn de verplaatsingsredenen als volgt te verdelen (alle vervoerswijzen samen): woon-school 10%, woon-werk 19%, beroepsverplaatsingen 4%, vrijetijdsverplaatsingen 30% en andere beroepsverplaatsingen 33%

Ons doel is een modaal aandeel van 15% te bereiken tegen 2040. Ter vergelijking: Nederland streeft naar een modaal aandeel van het spoor van 15% tegen 2030 en Zwitserland koestert de ambitie om tegen 2050 een modaal aandeel van 20 tot 23% te bereiken. Duitsland streeft op zijn beurt naar een verdubbeling van het aantal reizigers tegen 2030.

De trein is het structurerende deel van de verschillende oplossingen inzake duurzame mobiliteit. De ontwikkeling van de trein gaat hand in hand met de ontwikkeling van de actieve mobiliteit. De combinatie van fiets en trein is een winnende combinatie voor het invoeren van een globaal duurzamer mobiliteitssysteem. Dit moet op verschillende manieren worden bereikt: door fietsstallingen in de stations te ontwikkelen, door het vervoer van fietsen in treinen te vergemakkelijken, of door in de stations huurfietsen of fietsonderhoudsdiensten aan te bieden.

Ook de aanleg en de promotie van wandelroutes van station naar station kunnen op veel belangstelling rekenen binnen de vrijetijdsector en verdienen verder ontwikkeld te worden.

Dankzij de analyse van de mobiliteitsenquêtes, die onder meer worden uitgevoerd door de FOD Mobiliteit en Vervoer*, kon het grote potentieel voor de ontwikkeling van de vraag naar spoorvervoer worden geïdentificeerd in niches die nog onvoldoende worden benut:

- ◇ Afstand tussen 5-10 en 30 km;
- ◇ Daluren;
- ◇ Vrijetijdsverplaatsingen (ook van meer dan 30 km);
- ◇ Klanten die momenteel niet worden bereikt, ook ouder dan 30 jaar.

Op basis hiervan kunnen mogelijkheden worden geïdentificeerd om nieuwe klanten aan te trekken:

- ◇ Kansen voor stedelijke en voorstedelijke gebieden, dus in en rond de steden;
- ◇ Belang van intermodaliteit, frequenties en reikwijdte – centraal element voor de aantrekkelijkheid van de trein voor wie momenteel niet wordt bereikt, in het bijzonder voor afstanden van 5-10 tot 30 km;
- ◇ Het nut van het verbeteren van de commerciële snelheid over lange afstanden om beter te kunnen concurreren met de auto en de snelweg;
- ◇ Aanpak van klantenbinding in de verschillende levensfasen (bv. ouder dan 30 jaar).

Ook al zijn er nog onzekerheden en ook al zijn de postcoronagevolgen uiteraard nog niet gestabiliseerd en moeten zij worden opgevolgd, toch kunnen we nu al een versnellend effect vaststellen van bepaalde lopende ontwikkelingen (toename van het telewerk, stijging van de vraag om andere redenen enz.). Deze ontwikkelingen bevorderen een deconcentratie van de vraag in de richting van de daluren en de weekends, en dragen ook bij tot een vermindering van de druk op spoorwegknelpunten, waaronder de noord-zuidverbinding in Brussel, die een niet te verwaarlozen knelpunt vormt voor de robuustheid van ons net.

Er moet uiteraard verder worden nagedacht over maatregelen die de druk verder kunnen verlichten.

Deze ontwikkeling biedt ook de mogelijkheid om een potentiële nieuwe vraag, meer bepaald een hoofdstedelijke vraag, in en rond de steden in te vullen. Het is immers mogelijk op verschillende hefboomen in te werken zodat het niveau van het spoorwegaanbod de relevantiedrempel kan bereiken die nodig is om nieuwe klanten, die nu nog niet worden bereikt, aan te trekken.

* Bron: FOD (2019), Enquête Monitor en BeMob-project, https://mobilit.belgium.be/nl/mobiliteit/mobiliteit_cijfers/enquetes_over_de_mobiliteit_van_de_belgen

Wanneer we de prestaties van het spoor in België vergelijken met die in vergelijkbare landen of regio's met gelijkaardige kenmerken, stellen we een hoger gebruik van het spoornet (in trein-km per km net) vast in Zwitserland (ongeveer 50% intensiever) en zelfs het dubbele in Nederland; het sporaanbod (aantal treinen), het gebruik van de trein door de bevolking en het modale aandeel van het spoorvervoer liggen hoger in die twee landen in vergelijking met België*.

Indicateur Unité	Densité pop. hab/km ²	Densité réseau km/km ²	Offre train train-km/hab	Utilisation train voy-km/hab
NL	462 2019	0,082	8,7 2017	1.141 2018
BE	372 2019	0,118	7,0 2020	919 2019
CH	207 2019	0,126	23,5 2019	2.544 2019

Een modaal aandeel van 20% voor het goederenvervoer behalen

In België werd in 2019 bijna 76,6% van de goederen over de weg vervoerd. Het geringe markt-aandeel van het spoor in België (12% in 2019), onder het EU27-gemiddelde (17,8%), wordt gecompenseerd door het hoge aandeel van de binnenvaart (11,4%)*, die gedeeltelijk hetzelfde type verkeer aantrekt. Er zijn echter vooruitzichten voor de ontwikkeling en de groei van het vrachtvervoer per spoor, met inbegrip van een groot deel van het transitvervoer over de weg, dat naar het spoor zou moeten kunnen overschakelen. Veel bedrijven zijn ook op zoek naar nieuwe, milieuvriendelijkere oplossingen die een vlotter verkeer mogelijk maken voor het vervoeren van hun grondstoffen en eindproducten.

Ons doel is om tegen 2040 een modaal aandeel van 20% te behalen. Tegen 2030 zou het volume van per spoor vervoerde goederen moeten verdubbelen. Om de uitdagingen op het gebied van klimaat, verkeersveiligheid en mobiliteit aan te gaan, moet meer dan de in de komende jaren verwachte delta van de groei van het goederenverkeer worden opgevangen ten voordele van het spoor; er moet een echte modal shift mogelijk worden gemaakt. Er moeten concrete acties worden ondernomen om de ontwikkeling van de verschillende soorten verkeer mogelijk te maken (internationaal transitverkeer, dienstverlening aan de Belgische industrie, gecombineerd vervoer enz.), hetzij door aanpassingen van de regelgeving, door de evolutie van de praktijken of door de keuze van gerichte investeringen in het net.

Elke speler in de bevoorradingsketen zal tevens een bijdrage moeten leveren. Transport-bedrijven zullen bijvoorbeeld meer informatie moeten delen om de goederen optimaal te kunnen volgen, de nodige investeringen in innovatie moeten doen enz.

Van hun kant zullen de overheidsinstanties moeten werken aan de kosten, om het concurrentiële karakter van het goederenvervoer per spoor te verzekeren, maar ook aan het vergemakkelijken van sorteer- en overslaghandelingen, aan het beheren van het verkeer en de toegang tot het net en tot slot aan de ontwikkeling van de spoorweginfrastructuur in functie van de specifieke behoeften inzake vrachtvervoer per spoor (creëren van opstelsporen, uitrusting van havens en industriegebieden, enz.).

* Zie ook: Rapport "Horizon Spoor" (2019), https://mobilit.belgium.be/sites/default/files/resources/files/l3_rail4bel_v2.2_nl.pdf

* Bron: Eurostat, https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/tran_hv_frmod/default/table

Er zal een regelmatige dialoog met de sector plaatsvinden zodat die duidelijke adviezen kan uitbrengen over de komende ontwikkelingen.

Ook het wetgevende kader zal worden aangepast teneinde de activiteiten te optimaliseren om zo de kosten ervan te verminderen.

Van zijn kant zal de netbeheerder een optimaal beheer van de dienstinstallaties en de verkeersstromen verzekeren, alsook de goede coördinatie van de werken en de informatie naar de klanten toe

Bijzondere aandacht moet ook worden besteed aan de verschillende taken van de Dienst Regulering, waarvan de rol van cruciaal belang is voor de toekomst. Het is hierbij de bedoeling een denkoefening op gang te brengen over de huidige activiteiten en de relevantie van een versterking daarvan.

Een wendbaar spoorwegsysteem dat is afgestemd op de ambitie

Hoewel het spoorstelsel een belangrijke economische sector is, is die niet erg aanwezig op universitair niveau. In België bestaat er, in tegenstelling tot onze buurlanden, geen specifieke opleiding buiten de klassieke kanalen tot 'spoorbeheer of sporingenieur', en er is te weinig universitair onderzoek naar onderwerpen die verband houden met het spoorvervoer. De Spoorvisie 2040 zou het kader kunnen vormen voor samenwerking tussen de universitaire wereld, de spoorwegondernemingen en de industriële sectoren, en dit met het oog op de ontwikkeling van specifieke opleidingen.

Binnen de spoorwegondernemingen moet ook de cultuur van permanente opleiding worden versterkt om het personeel op het verwachte kennis- en competentieniveau te houden.

De spoorwegondernemingen moeten een voorbeeldfunctie vervullen op het gebied van human resources. Hun rekruteringsbeleid moet de diversiteit van de maatschappij weerspiegelen. In alle beroepen moeten zowel integratie als gendergelijkheid structureel worden bevorderd. Op het gebied van de sociale dialoog moeten de spoorwegondernemingen eveneens een voorbeeldfunctie vervullen en de geldende procedures naleven.

Om de vele uitdagingen van deze tijd aan te gaan, moet de hele Belgische spoorsector blijf geven van wendbaarheid. Het is niet langer een kwestie van gewoon doen "wat we altijd al hebben gedaan": er is een andere "mindset" nodig. De spoorwegorganisaties moeten creatief zijn en open staan voor andere manieren van denken en handelen. Het spoor van morgen zal anders zijn. De problemen zullen een innovatieve aanpak vereisen.

Bedrijven die moderniseren, denken na zonder taboes, beschikken over doeltreffende sturings- en beheersinstrumenten, cultiveren een strategische en prospectieve denkoefening over risico's en uitdagingen op middellange en lange termijn, en vertalen hun visie in duidelijke, operationele doelstellingen en prestatie-indicatoren. Zij verstrekken gegevens die regelmatig ter beschikking van het publiek worden gesteld, zodat de kwaliteit en de doeltreffendheid van hun diensten kunnen worden beoordeeld.

Daarbij moet onafgebroken worden gestreefd naar een begrotingsstabiliteit van de Belgische spoorwegondernemingen. Die stabiliteit is immers een voorwaarde en tegelijk een gevolg van die wendbaarheid. Overheidsbedrijven hebben nood aan een beheerszichtbaarheid om relevante beslissingen te nemen. Besparingen voor de korte termijn zijn zelden relevant. Op basis van stabiele subsidies die zijn afgestemd op de hun toevertrouwde openbaredienststopdrachten moeten de overheidsbedrijven zorgen voor het financiële evenwicht dat onontbeerlijk is voor hun voortbestaan. Elke investeringsuitgave zal worden vastgelegd na een gedetailleerde analyse van de reële gevolgen ervan voor de kwaliteit van de uit te voeren openbaredienststopdrachten. De klant, of die nu een reiziger of een onderneming is, moet centraal staan bij alle beslissingen. De overheidsbedrijven moeten nog zorgvuldiger dan nu te werk gaan om een opwaartse spiraal in stand te houden, waarbij de kwaliteit van de dienstverlening meer klanten zal aantrekken en de inkomsten zal doen toenemen. Die inkomsten kunnen dan op hun beurt opnieuw in de kwaliteit van de dienstverlening worden geïnvesteerd.

Een doelaanbod definiëren

Om meer reizigers en bedrijven naar het spoor te lokken, moet het vervoersaanbod steeds aantrekkelijker worden.

Het vervoersaanbod wordt vertaald in dienstregelingen voor reizigers en rijpadcatalogi voor goederen. Het bepalen van de ambities aan de aanbodzijde is een politieke keuze. Hoe nauwkeuriger de doelstellingen (doel-dienstregeling), hoe relevanter de exploitatie- en investeringskeuzes voor het spoor zullen zijn. De principes van het aanbod dat tegen 2040 zal worden nagestreefd via een gecoördineerd optreden van de infrastructuurbeheerder en de exploitanten van de openbare dienststopdrachten, worden hierna beschreven: Deze "principes" zullen richting geven aan de ontwikkeling van het aanbod in de komende 20 jaar, doordat zij concreet ten uitvoer worden gelegd via de opeenvolgende vervoersplannen die door de spoorwegexploitanten (voor het binnenlands reizigersvervoer) worden uitgewerkt. Elk vervoersplan is onderworpen aan voorafgaande studies over de evaluatie van de potentiële vraag om te bepalen op welke assen, lijnen of stations de versterking van het aanbod prioritair moet worden opgezet.

Principes voor het aanbod

Een versterking van het aanbod op basis van het meest voor de hand liggende vraagpotentieel, waarbij op termijn wordt gestreefd naar een basisaanbod met vaste tijden van 4 treinen/uur in de buurt van de grote steden en op de drukste trajecten, en 2 treinen/uur op de rest van het net en snelle verbindingen tussen grote steden, waarbij het niveau van het aanbod zal worden bepaald op basis van alle studies en informatie die in de verschillende stadia beschikbaar zijn, ten einde de modal shift te maximaliseren met de beschikbare technische en financiële middelen.

Een gecadanceerde dienstregeling gebaseerd op 15'/30'/60': de treinen rijden met regelmatige dienstregelingen die zich om de 15, 30 of 60 minuten herhalen, naargelang de dienstfrequentie. Drie aanbodcategorieën met duidelijke verbintenissen ten aanzien van de klant, met voor elke formule een duidelijke definitie van de commerciële snelheid, de reikwijdte, het beleid inzake de haltes en het comfort waarover de klant kan beschikken:

- **Snel** (Inter-City): 2/uur tussen grote steden (versterkt op de drukste lijnen)
- **Intermediair** (Inter-Regional of RegioExpress): 2/uur tussen middelgrote steden, in dichtbevolkte gebieden
- **Omnibus** (Local en Suburban): 2/uur lokaal basisaanbod en 4/uur (voor)stedelijk aanbod (aangepast volgens het vraagpotentieel).

Voor elke lijn wordt een dienstregeling vastgelegd met treinen die vroeg en laat genoeg rijden, waarbij rekening wordt gehouden met het nodige onderhoud van de infrastructuur.

Creëren van sterke lijnen:

IC-lijnen die de grote stadspolen bedienen

Een beter gestructureerd aanbod:

- ◊ Streven naar het systematiseren van het aanbod naar een gecadanceerd en symmetrisch systeem: de treinen rijden met gecadanceerde (om de 15, 30 of 60 minuten) en symmetrische dienstregelingen. Symmetrie impliceert een perfecte samenhang tussen de heen- en teruggdienstregeling van een trein (spiegeleffect) waardoor de treinen van eenzelfde verbinding elkaar kruisen op de uren + '00, '15, '30 en '45 voor de diensten die 2 keer/uur rijden;
- ◊ Vereenvoudiging van de verbindingen voor meer leesbaarheid voor de klanten en meer stabiliteit bij de exploitatie.

Ontwikkeling van een hiërarchisch systeem van overstapknoppunten om de aansluitingen tussen alle lijnen en producten te waarborgen, in het bijzonder bij een lagere frequentie (30', 60'), waardoor de verbindingen met overstappen veiliger en eenvoudiger worden en zoveel mogelijk op het perron kunnen worden uitgevoerd. De cadanciering en symmetrie van de dienstregelingen vergemakkelijken de organisatie van doeltreffende aansluitingen: de treinen kruisen elkaar in het station en maken het mogelijk de reis voort te zetten in verschillende richtingen.

Met een dergelijke organisatie van de verbindingen zal ook een betere productiviteit en robuustheid van de exploitatie kunnen worden bereikt.

Internationaal:

Internationaal langeafstands aanbod dat beter concurreert met het vliegtuig, met betere verbindingen tussen de nationale netten, nader uitgewerkt via gevarieerde en complementaire diensten (klassieke internationale treinen in hogesnelheidstreinen en nachttreinen);

Lokaal grensoverschrijdend aanbod met hoge frequentie in grensoverschrijdende agglomeraties.

Capaciteit voor vracht:

Uitwerken van verkeersperspectieven voor goederen op middellange en lange termijn om te garanderen dat er voldoende capaciteit voor dit verkeer naast het reizigersverkeer beschikbaar zal zijn. De verkeersvoorspellingen om middellangetermijn worden verder uitgewerkt in een "rijpadcatalogus" die de verkeerstrajecten voorbehoudt voor de goederentreinen in de algemene dienstregeling beheerd door de infrastructuurbeheerder, waardoor gunstige voorwaarden worden gecreëerd voor ecologisch rijden en een betere commerciële snelheid.

Bijzondere aandacht besteden aan het aanbod van voorstedelijk vervoer (aanbod S)

Op basis van de identificatie van belangrijke mogelijkheden voor de ontwikkeling van de vraag naar spoorvervoer in niches die het spoor nog onvoldoende exploiteert, zijn er mooie kansen om nieuwe reizigers aan te trekken door het aanbod in de stedelijke en voorstedelijke gebieden te verbeteren.

Deze mogelijkheden geven aan dat het belangrijk is degelijk en beter rekening te houden met het type verbinding teneinde de essentiële kenmerken te bepalen van de diensten die aan deze bestaande en veranderende markten moeten worden aangeboden. Hoe korter de verbinding bijvoorbeeld is, hoe belangrijker het voor de klant is om zich flexibel te kunnen verplaatsen. De aangeboden frequentie en reikwijdtes worden dus belangrijker voor de klant, zowel tijdens de week als in het weekend, vooral voor degenen die ook voor de eigen auto kunnen kiezen.

Buitenlandse voorbeelden, in het bijzonder op lokale en (voor)stedelijke lijnen, maar ook al de ervaringen met sommige S-diensten (RER) in België, tonen de positieve effecten aan op het gebruik van de aangeboden diensten wanneer de frequentie hoger ligt dan de door de klantengepercipieerde relevantiedrempel. Toen bepaalde S-lijnen in Brussel in 2017 overschakelden op een frequentie van 2 treinen/uur, is het aantal reizigers in verschillende stations meer dan verdubbeld.

De afhankelijkheid tussen vraag en aanbod is niet lineair, zoals vaak wordt gedacht in de klassieke modellen voor het voorspellen van de vraag. Dankzij deze drempel-effecten stellen we evenwel vast dat de toenemende vraag soms veel groter is dan de toename van het aanbod (verschillende voorbeelden op lokale lijnen in Duitsland brengen ook dit soort effect aan het licht).

Beter anticiperen op de stromen van het vrachtverkeer

De Spoorvisie 2040 zal via haar aanbodconcept gunstige voorwaarden scheppen om de capaciteit van het spoornet te optimaliseren en de verwachte groei van het vrachtverkeer op te vangen. Er zullen concrete hefboomen in werking worden gesteld om de co-existentie en de ontwikkeling van beide soorten verkeer (reizigers- en vrachtvervoer) mogelijk te maken, zoals de doelgerichte aanleg van opstelsporen van 740 m of de digitalisering van het beheer van de verkeersstromen.

Bovendien is de invoering van een gedigitaliseerde rijpadcatalogus een onmisbare tool met het oog op het verdubbelen van het vrachtverkeer.

De behoeften van het vrachtvervoer zijn niet noodzakelijk vergelijkbaar met die van het reizigersvervoer. Terwijl het reizigersvervoer gecadanceerd moet zijn en meer dan een jaar op voorhand moet kunnen worden voorspeld, is dit niet altijd het geval voor het vrachtvervoer. Momenteel moet een bedrijf dat actief is in het vrachtvervoer, als het ervoor wil zorgen dat het in de dienstregeling voor het volgende jaar over voldoende capaciteit beschikt, rijpaden reserveren, ook al heeft het niet noodzakelijkerwijs al contracten met zijn potentiële klanten gesloten.

Het huidige proces leidt tot een situatie van inefficiëntie inzake optimaal gebruik van de capaciteit van het spoornet, aangezien verschillende exploitanten vergelijkbare rijpaden voor eenzelfde klant bestellen om te verzekeren dat ze over de nodige capaciteit zullen beschikken. Pas bij de ondertekening van het contract geven de bedrijven waaraan het contract

niet is gegund, hun reserveringen vrij. Deze praktijk brengt een grote werklast met zich mee voor de spoorwegondernemingen, maar ook voor de infrastructuurbeheerder, die trajecten moet vastleggen die nooit zullen worden gebruikt

Er moet een jaarlijks proces van capaciteitstoewijzing worden ingevoerd om te zorgen voor voldoende capaciteit voor een aanpak op kortere termijn. De infrastructuurbeheerder zal verantwoordelijk zijn voor de ontwikkeling van digitale tools en een planningsproces om een dienst 'op maat' aan te bieden, die inspeelt op de specifieke kenmerken van elke sector door een niet-discriminerend beheer te garanderen en te streven naar optimalisering van de verschillende verkeersstromen. Deze werkzaamheden vereisen ook de actieve deelname van de spoorwegexploitanten die alle informatie moeten delen die relevant is voor het welslagen van dit project.

Met deze nieuwe aanpak en een betere samenwerking met alle spelers uit de logistieke sector zal de infrastructuurbeheerder een echte beheerder van de verkeersstromen kunnen worden.

België als internationale hub

Door zijn omvang en de centrale ligging van België in het hart van Europa is ons spoorwegnet slechts een schakel in een veel ruimer net. Deze Spoorvisie 2040 heeft een dubbele ambitie op internationaal vlak.

Enerzijds moet het grensoverschrijdende vervoer over korte afstand vlot verlopen, meer bepaald inzake het vervoersaanbod en de vervoersbewijzen. In de grensoverschrijdende gebieden moeten onze burgers kunnen reizen alsof er geen grenzen bestaan. Het is de bedoeling om op de grensoverschrijdende verbindingen een dienstniveau aan te bieden dat gelijkwaardig is aan dat van het binnenlandse verkeer (basisfrequentie van 2 treinen/uur tegen 2040), en dit te versterken rond de naburige agglomeraties die een belangrijke rol als aantrekkingspool spelen voor België (Aken, Maastricht, Luxemburg, Rijsel, Breda). De mogelijkheid om bestaande, maar niet gebruikte verbindingen weer open te stellen wordt momenteel onderzocht door middel van studies die peilen naar het potentieel daarvan en die worden uitgevoerd door operatoren aan weerszijden van de betrokken grens.

Anderzijds is het van essentieel belang dat België, door de status van Brussel als Europese hoofdstad en zetel van internationale instellingen en organisaties en door zijn geografische ligging in Europa, kan beschikken over directe spoorwegverbindingen met andere grote Europese steden, of het nu gaat om TGV's, klassieke internationale treinen of nachttreinen. Het succes van de TGV-verbindingen met grote steden in Frankrijk, het VK en Nederland en de wedergeboorte van de nachttrein naar Wenen tonen het potentieel aan van verbindingen tussen grote centra. Het huidige internationale netwerk zal worden aangevuld met verbindingen naar steden zoals Berlijn, Hamburg, Zürich, Bazel, Malmö, Kopenhagen, Bordeaux, Marseille, Rome of Milaan.

Dit vergt investeringen in de compatibiliteit van ons net met naburige netten, in signaleringssystemen of stroomsystemen. Alle technische, financiële of regelgevende belemmeringen die het verkeer van treinen tussen landen beperken, moeten worden opgeheven. Hoewel die hefboom, wat beslissingen betreft, zich voornamelijk situeert op Europees niveau, kan België toch een proactieve rol spelen in het Europese beleid op dit gebied. Wat de regelgeving betreft, zal het Belgische net zoveel mogelijk worden afgestemd op de

regels van de Single European Railway Area, door de nationale regels die niet in overeenstemming zijn met het Europese systeem, af te schaffen. Deze werkzaamheden zijn reeds aan de gang en zullen in de komende jaren moeten worden voortgezet.

Aangezien rollend materieel duur is en een lange levensduur heeft, zal een 'level playing field' tot stand worden gebracht, waarbij de technische toegangsdrempels voor de verschillende exploitanten worden opgeheven. België zal een rol als initiatiefnemer voor een Europese actie op dit gebied spelen.

Keuze van een exploitatiemodel

Afgezien van de definitie van een doelaanbod, moet overeenstemming worden bereikt over de beste manier om het te implementeren.

Buitenlandse voorbeelden kunnen ons inspireren. De buurlanden die tot de Europese top behoren wat het modale aandeel van het spoor betreft, hebben stuk voor stuk een stappenplan op middellange termijn voor de toekomst van hun spoorwegen ontwikkeld. Deze toekomstgerichte documenten nemen in de verschillende landen verschillende vormen aan.

Zwitserland en Oostenrijk, en ook Nederland en Duitsland in bepaalde regio's, hebben met elkaar gemeen dat zij een visie op het spooraanbod hebben ontwikkeld die gebaseerd is op het model van de geïntegreerde gecadanceerde dienstregeling.

De geïntegreerde gecadanceerde dienstregeling is een doeltreffend instrument voor het coördineren en aansturen van het spoorwegsysteem. Dit model bestaat uit twee hoofdelementen:

- ◊ Een dienstregeling die volledig gecadanceerd (herhaling van de dienstregelingen) en symmetrisch (gespiegelde dienstregelingen) is gedurende de hele dag: in België is het verkeer van de meeste treinen al georganiseerd volgens deze twee principes (cadancering en symmetrie).
- ◊ Systematische geplande aansluitingen in de knooppunten (= geïntegreerde dienstregeling). De cadancering en symmetrie van de dienstregelingen vergemakkelijken de organisatie van doeltreffende aansluitingen: de treinen kruisen elkaar in het station en maken het mogelijk de reis voort te zetten in verschillende richtingen. In België is het treinverkeer nog niet zodanig georganiseerd dat de treinen systematisch elkaar kruisen in de geïdentificeerde overstapstations.

Dit model heeft vier belangrijke voordelen:

1. Voor de reizigers: geoptimaliseerd aanbod dat het hele grondgebied bestrijkt door systematische en gegarandeerde aansluitingen
2. Voor de spoorwegexploitanten (reizigers en vracht): geoptimaliseerde productie door een systematische en regelmatige exploitatie;
3. Voor de infrastructuurbeheerder: geoptimaliseerde investeringen in infrastructuur, doelgericht op basis van het gewenste aanbod;
4. Voor de overheid: met een hele reeks relatief kleine projecten kan de winst worden verdeeld over het hele grondgebied, waardoor burgers zich beter kunnen vinden in het gemeenschappelijke spoorproject.

De geïntegreerde gecadanceerde dienstregeling is een instrument dat is ontworpen om het reizigersvervoer op het bestaande net te optimaliseren; bij die regeling kan ook rekening worden gehouden met de behoeften van het vrachtvervoer.

Zwitserland heeft sinds de jaren 1980 geleidelijk aan een geïntegreerde gecadanceerde dienstregeling ingevoerd en blijft sindsdien zorgen voor een verhoging van de frequenties en de ontwikkeling van overstapknooppunten*. Nederland heeft sinds de jaren 1970 een gerichte strategie in dezelfde zin opgezet en die strategie wordt momenteel voortgezet met nog meer frequentieverhogingen. In Oostenrijk en Duitsland tot slot werken verschillende Länder al sinds 1993 aan hetzelfde doel, namelijk de invoering van geïntegreerde gecadanceerde dienstregelingen. Deze ervaringen kunnen een bron van inspiratie zijn voor België. Zij maken het mogelijk conclusies te trekken en succeselementen te belichten.

Hier volgen een paar van die elementen:

- ◊ Het uitgangspunt is het besef van de mogelijkheden tot verbetering door een nauwkeurige en objectieve analyse van de beperkingen van het huidige systeem, die leidt tot een gedeeld streven naar verandering onder de actoren van het spoorwegsysteem en het openbaar vervoer.
- ◊ Dit leidt tot de vaststelling van duidelijke doelstellingen om de actie te focaliseren; deze Spoorvisie 2040 heeft tot doel bij te dragen tot de vaststelling van dergelijke duidelijke doelstellingen.
- ◊ Gemotiveerde, overtuigende actoren en planners die in staat zijn open, creatief en interactief te spelen met de aspecten 'dienstregeling', 'treinen', 'infrastructuur' en 'stations', maken het vervolgens mogelijk geoptimaliseerde maatregelen te ontwerpen tussen infrastructuur en voertuigen, de infrastructuur strategisch en gericht te ontwerpen (niet het maximale doen, maar doen wat nodig is voor de beoogde dienstregeling) met het oog op een optimaal gebruik van de middelen.
- ◊ Door frequenties in te voeren die hoger liggen dan de relevantiedrempel van een spooraanbod (die varieert naargelang van de situatie, maar zelden minder vraagt dan een frequentie om het half uur), met name voor de kortste afstanden, kan voldoende commerciële snelheid worden geboden om met de auto te kunnen concurreren, ook op de tangentiële verbindingen in het hart van het net (zoals de ringwegen rond de grote agglomeraties, die vaak door het openbaar vervoer worden verwaarloosd).
- ◊ De garantie van snelle en comfortabele verbindingen (bij voorkeur op hetzelfde perron) op welbepaalde knooppunten, alsmede een hoge stiptheid en precisie bij de exploitatie – denk aan een Zwitsers uurwerk – verbeteren de kwaliteit en de aantrekkelijkheid van de dienst aanzienlijk.
- ◊ Netheid, degelijke informatie en een kwaliteitsvol onthaal, alsook de veiligheid en het comfort van de aangeboden dienst, dragen bij tot het 'juiste imago' dat de gebruikers die een keuze hebben, zal overtuigen, want de kwaliteit van de dienst is vaak belangrijker dan de prijs.
- ◊ Tot slot, hoe meer een spoorwegbeleid het hele grondgebied ten goede komt – in plaats van zich te concentreren op een paar vlaggenschipprojecten –, hoe meer het kan rekenen op brede steun bij de bevolking.

Een ander groot voordeel van de invoering van het geïntegreerde gecadanceerde dienstregelingsmodel ligt buiten het eigenlijke domein van de spoorwegen. Het komt erop aan aantrekkelijke verbindingen en een grotere complementariteit met andere openbaarvervoersnetten, in het bijzonder bussen, tot stand te brengen. De organisatie van spoorwegknooppunten, waardoor verschillende spoordiensten (langeafstandstreinen en lokale treinen) elkaar op vaste tijdstippen in het station ontmoeten, creëert automatisch de mogelijkheid om van deze stations multimodale overstapknooppunten te maken. De bussen of de trams die het station aandoen, arriveren tegelijk met de treinen en zorgen dus voor alle aansluitingen met de verschillende verbindingen.

* Project "Rail2000" en daarna het programma voor de inrichting van de spoorweginfrastructuur "ZEB".

Dit model maakt ook reële schaalvoordelen mogelijk voor elk van de openbaarvervoersnetten die zich aansluiten bij deze logica. Zowel de exploitanten als de gebruikers van het gemeenschappelijk vervoer hebben hier dus baat bij. Wat die laatste betreft, is het van belang te verduidelijken dat dit geïntegreerde en gecadanceerde dienstregelingsmodel niet noodzakelijkerwijs meer aansluitingen vereist voor een traject van A naar B, aangezien de rechtstreekse verbindingen nog steeds mogelijk zijn; anderzijds biedt dit model meer mogelijkheden voor aansluitingen en dus meer bestemmingen die op een vlotte manier kunnen worden bereikt (A-B + C of + D of + E).

Een dergelijk model kan geleidelijk in het Belgische spoorwegsysteem worden ingevoerd. Er zal een meer gedetailleerde studie worden uitgevoerd over de technische en budgettaire haalbaarheid van de geleidelijke toepassing van dit model op het Belgische net tegen 2040. Deze studie zal het mogelijk maken te bepalen welke stations op het hele Belgische net het best gelegen zijn om deze functie van multimodaal knooppunt te verzekeren. Deze studie zal ook een analyse bevatten van de integratie en de complementariteit van een logica van 'infrastructuurcorridors' waardoor de capaciteit van het net kan worden geoptimaliseerd en dus verhoogd door de kruisingen van treinen te minimaliseren*.

Concreet zal het erom gaan een doelaanbod op te stellen waarin alle verkeer wordt geïntegreerd, de integratie van netten en vervoerswijzen sterk wordt verbeterd en de bestaande infrastructuur beter wordt benut door een optimaal gebruik ervan, zodat de doelen in verband met het vergroten van het modale aandeel van het reizigers- en goederenvervoer kunnen worden gerealiseerd. Dit is een opdracht waarop de overheidsbedrijven, die over de technische kennis beschikken, zich binnenkort zullen toeleggen, met inschakeling van alle relevante actoren, waaronder vrachtvervoerders en internationale exploitanten, om deze complexe maar onontbeerlijke oefening uit te voeren. Met de gewesten en hun openbaarvervoersexploitanten zal een permanente dialoog worden gevoerd over de follow-up van deze studie.

Wil een dergelijk model de verwachte voordelen opleveren, dan is het van belang dat het een referentiekader kan worden voor alle netten en exploitanten van het openbaar vervoer. Er zal een studie worden uitgevoerd over de noodzaak om het huidige regelgevende en wetgevende kader te laten evolueren om dit doeleinde te bereiken.

Geplande investeringen ten behoeve van het te ontwikkelen aanbod

De dienstregeling staat centraal in de beslissingen

In deze logica van het ontwikkelen van een aanbodconcept (doel-dienstregeling) en in vergelijking met de huidige praktijk wordt de hiërarchie van de beslissingen omgekeerd: de geplande dienstregelingsstructuur, die op lange termijn stabiel is, wordt de leidraad voor de doelgerichte ontwikkeling van de spoorweginfrastructuur. Dit betekent dat het noodzakelijk wordt om vantevoren het systeem in zijn geheel te bekijken en goed nate denken over de gewenste dienst alvorens de infrastructuur te plannen. Het gaat er niet langer om de infrastructuur generiek te ontwikkelen, nee, ze moet worden ontwikkeld met het oog op een op voorhand nauwkeurig omschreven doel-dienstregeling, waarbij rekening wordt gehouden met de vooruitzichten voor de ontwikkeling van het vrachtvervoer.

* Een kruising is de beweging van een trein die verschillende sporen oversteekt om van richting te veranderen, vooral bij het naderen of verlaten van stations.

Een dergelijke aanpak biedt de mogelijkheid om beter te anticiperen en de investeringsbehoeften te beheersen omdat die neerkomt op een zo goed mogelijk benutten van de bestaande infrastructuur en op het maximaliseren van het effect van investeringen op het aanbod en op de gebruikersaantallen. Tegelijkertijd blijft het mogelijk een evolutief systeem te handhaven, dat een fasering van de verbeteringen mogelijk maakt, waarbij elke fase zijn eigen nut heeft.

De huidige vraag en de potentiële vraag, in combinatie met de ambities van een nieuw vervoersbeleid (modal shift), vormen aldus de basis voor het bepalen van de bedieningsdoelstellingen ('gewenste dienstregeling' of doel-dienstregeling), in termen van frequentie, reikwijdte (treinen die vroeg en laat genoeg rijden), reistijden, soorten diensten en comfortnormen voor de reizigers; en in termen van behoeften aan vervoerscapaciteit door middel van een rijpadcatalogus voor het vrachtvervoer (trajecten, dienstregelingen, rangeer- en stilstandtijden). De aantrekkelijkheid van het sporaanbod hangt in belangrijke mate af van hoe goed rekening wordt gehouden met al die parameters.

Het doelaanbod moet beantwoorden aan de beoogde verbindingen van de verschillendesoortenverkeerenmoetookwordeningepastinhetruimerekadervandegewestelijke beleidslijnen inzake openbaar vervoer, de Europese context (met inbegrip van het vierde Spoorwegpakket) en de overige internationale context.

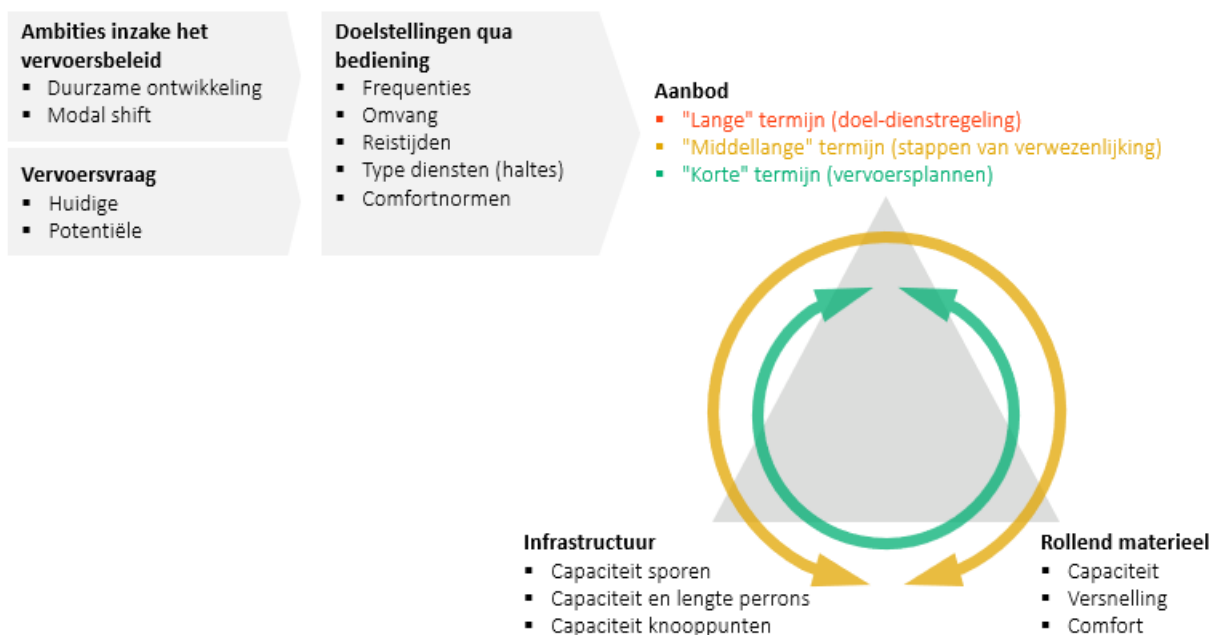
Dit doelaanbod is op de lange termijn haalbaar via een aantal stappen die op de korte termijn concreet vorm krijgen in de opeenvolgende vervoerplannen.

Op die manier wordt het gewenste aanbod gericht op de eindklant, of dat nu een reiziger is of een onderneming die gebruikmaakt van het spoor. De doel-dienstregeling wordt zo de kern van het systeem en van de beslissingen. Zo wordt een grotere systematisering van de exploitatie bereikt, waardoor een hogere productiviteit en een betere bediening mogelijk worden. De investeringen zijn doelgerichter en maken een geleidelijke verwezenlijking mogelijk met het oog op een efficiënt gebruik van de overheidsmiddelen.

Planningsdriehoek

De planningsdriehoek definieert de interactie tussen drie polen:

- ◊ Het vervoersaanbod (reizigers en goederen);
- ◊ De infrastructuur;
- ◊ Het rollend materieel.



Migratiestrategie

Zodra het aanbod op lange termijn (doelaanbod) is vastgesteld en de noodzakelijke infrastructuur en rollend materieel dus zijn geïdentificeerd, moet een doeltreffende migratie strategie worden vastgesteld, niet alleen om deze doelstellingen op lange termijn te verwezenlijken, maar ook om het spoorwegsysteem bij de implementatie van elk nieuw vervoerplan ten voordele van de reizigers te laten evolueren.

Afhankelijk van de evoluerende beschikbaarheid van nieuwe infrastructuur en/of nieuw rollend materieel zal het vervoersaanbod zich namelijk verder ontwikkelen, waardoor de dienstverlening aan de klanten geleidelijk kan worden verbeterd, zonder te wachten tot de doelstelling is bereikt. Een evolutieve migratiestrategie, waarin de verschillende opeenvolgende fasen en het tussentijdse aanbod worden geschetst, zal helpen om de langetermijndoelstellingen te bereiken. Deze werkzaamheden zullen het resultaat zijn van een nauwe samenwerking tussen de infrastructuurbeheerder en de spoorwegexploitanten die in België actief zijn.



Het spoor ten dienste van de klanten

Onthaal van de reizigers

Levendige stations

De stations van morgen zullen zich ontwikkelen als levende ecosystemen, samen met steden en gemeenten, met als doel sociale en economische activiteiten aan te trekken naar hun omgeving of in het station zelf, nuttige diensten aan te bieden aan de reizigers, de mogelijkheid te bieden om in comfortabele en veilige omstandigheden op de trein te wachten, zich meer open te stellen voor de nabije rurale of stedelijke omgeving, met korte, gemakkelijke en aangename routes naar haltes van het plaatselijke openbaar vervoer.

Stations zullen veel meer worden dan een plaats waar je enkel de trein neemt. Zij zullen verder worden omgevormd tot echte 'hubs' waar reizigers toegang hebben tot een hele reeks diensten en vrijetijdsactiviteiten.

Tot slot zullen zij een voorbeeldfunctie vervullen op het vlak van functionaliteit en zal hun architecturale waarde behouden blijven.

Het hele spoorwegnet, zowel de stations als de treinen, moet toegankelijk zijn voor iedereen. De hoogte van de perrons wordt overal naar 76 cm gebracht. Het gebruik van treinen met een lage vloer, uitgerust met een rolstoelbrug (een voorziening die de ruimte tussen het perron en de trein overbrugt), zal de toegang in volstrekte autonomie mogelijk maken. De exploitanten zullen gesensibiliseerd worden om bijzondere aandacht te hechten aan personen met beperkte mobiliteit in de toekomstige aankopen van rollend materiaal om ervoor te zorgen dat op termijn alle rytuigen in omloop een lage vloer hebben, wat een gemakkelijke en optimale toegankelijkheid voor alle reizigers waarborgt. Daarbij zal extra aandacht worden besteed aan de regels die het gedeelde gebruik van multifunctionele voertuigen door verschillende doelgroepen bevorderen. Die verbeterde toegankelijkheid zal de aantrekkelijkheid van het spoor aanzienlijk vergroten. Voor personen met beperkte mobiliteit wordt het traject veel eenvoudiger dankzij enerzijds optimale en gepersonaliseerde reizigersinformatie en anderzijds door toegang tot de aankoop van optimale en gepersonaliseerde vervoersbewijzen.

De ontwikkeling van een nieuwe participatieve cultuur, waaraan alle betrokken actoren deelnemen, zal het mogelijk maken om regelmatig luister- en gespreksrondes te organiseren betreffende de uitdagingen inzake toegankelijkheid en over de concrete antwoorden daarop, met het oog op de versterking van een inclusieve en solidaire mobiliteit, die een vrijheid voor iedereen is. In het kader van de omschakeling naar een nationaal spoorwegsysteem met meerdere actoren, zal de overheid de rol van gangmaker binnen deze participatiecultuur opnemen.

Tot slot zullen de nieuwe technologieën de reeds bestaande bijstand en voorzieningen aanvullen en vereenvoudigen, en niet vervangen. De gebruiker zal in het middelpunt van de bekommernissen en ontwikkelingen staan. Het potentieel dat in ons land nog aanwezig is, moet worden benut om het modale aandeel van de spoorsector te vergroten, ook door nieuwe haltes open te stellen op plekken waar dat zinvol is. Dit houdt onder meer in dat het spoorvervoer aantrekkelijker moet worden gemaakt in de voorsteden en in de nabijheid van industriegebieden, waar de auto momenteel vaak de enige optie is. Tegelijkertijd en in samenhang met de discussies over ruimtelijke ordening is het van essentieel belang de locatie van economische activiteiten beter af te stemmen op de bestaande spoorweginfrastructuur.

Aantrekkelijke en vereenvoudigde prijsstelling

De ontwikkeling van het prijsbeleid zal erop gericht zijn de trein aantrekkelijker te maken en de modal shift te vergemakkelijken, waarbij de inkomsten en dus het financiële evenwicht van het spoorwegsysteem in stand worden gehouden.

Het spoorwegbeleid zal onder meer het gebruik van de trein buiten de spitsuren en voor korte en middellange trajecten aanmoedigen, door aantrekkelijke tarieven aan te bieden. Het tariefaanbod voor woon-werkverplaatsingen en woon-schoolverplaatsingen zal de modal shift in de richting van de trein blijven ondersteunen, rekening houdend met de nieuwe manieren van werken.

Het beleid blijft er ook op gericht een nieuw publiek naar de trein te lokken of een vaste nieuwe klantenkring tot stand te brengen door middel van een specifiek aanbod voor kinderen, jongeren en ouderen. Om voldoende toegankelijk te zijn, moet de trein een betaalbare oplossing blijven voor wie het financieel moeilijk heeft; tariefverminderingen moeten worden gericht op wie daar het meest nood aan heeft, waarbij ervoor moet worden gezorgd dat een gemakkelijk en eerlijk toegangssysteem wordt ingevoerd. Tegen 2040 wordt het spoorwegbeleid, dat evenwel overzichtelijk en coherent zal blijven, verder gediversifieerd en worden concrete acties en initiatieven ontplooid om de inclusie, de toegankelijkheid (van stations, perrons, informatie-, boekings- en betaaltools) in de dagelijkse praktijk te versterken en een doeltreffende en passende reactie te bieden op ongelijkheden en de digitale kloof.

De reizigers zullen systematisch voor elk traject de voordeligste prijs aangeboden krijgen.

Nog meer dan nu zullen de reizigers centraal staan in de commerciële strategieën, met als doel het voor hen gemakkelijker te maken tickets te kopen, ook voor verplaatsingen met verschillende vervoersmiddelen of met verschillende exploitanten van het openbaar vervoer of gedeelde mobiliteit. De verdere ontwikkeling van één enkel ticketverkoopsysteem en geïntegreerde tariefformules (beginnend met stedelijke gebieden, maar daarbij zo snel mogelijk strevend naar een landelijke dekking) door de verschillende vervoersexploitanten wordt dan ook een prioriteit.

Volledige en actuele informatie

Door te steunen op de technologische ontwikkelingen zal de informatie voor de reizigers geoptimaliseerd en gepersonaliseerd worden. Ze wordt geïntegreerd tussen de verschillende vervoerswijzen, waardoor een vlotte planning van deur tot deur mogelijk wordt.

De informatiekanaalen moeten voor iedereen toegankelijk zijn, gebaseerd zijn op interactiviteit en volledige en nauwkeurige informatie in real time garanderen. Reizigers moeten tijdens hun traject zowel op een visuele als auditieve manier geïnformeerd worden.

Het moet ook mogelijk zijn om, naargelang de keuze van de reiziger, meerdere verplaatsingsscenario's voor te stellen die aan verschillende criteria of voorkeuren voldoen. Dat kan dan bijvoorbeeld gaan om een uitgelezen traject voor PBM's, of voor mensen die met de fiets reizen. Tot slot zal de informatie betrouwbaarder worden gemaakt en gestandaardiseerd door een beroep te doen op gevarieerde en complementaire bronnen.

Er zal volledige en accurate informatie beschikbaar zijn over de samenstelling van het rollend materieel, de opdeling van de perrons in verschillende zones en de locatie van het rollend materieel, om de onzekerheid voor de reizigers te verminderen en de instaprocedures veel vlotter te laten verlopen.

Comfortabel reizen

De modal shift berust ook op een verhoging van het comfortniveau dat aan de reizigers kan worden geboden. Het comfort aan boord van de treinen zal de tevredenheid van de passagiers tijdens hun verplaatsing aanzienlijk verhogen.

De binnenruimten van de treinen worden zodanig ingericht dat de reizigers het traject kunnen afleggen in een omgeving die meer aan hun verwachtingen beantwoordt. Naar het voorbeeld van wat in het buitenland wordt gedaan of gepland is, zullen speciale rijtuigen worden gecreëerd. We denken dan bijvoorbeeld aan 'rustigere' plekken, 'werkruimten' of ruimten die zijn bestemd voor 'sociale interactie'. De uitdaging zal erin bestaan de reizigers een comfortabele ervaring te bieden door beter rekening te houden met hun verwachtingen.

Er zullen bijzondere inspanningen worden geleverd om de modulariteit van de binnenruimten te verbeteren.

De connectiviteit tijdens de reis zal worden verbeterd met rollend materieel dat de connectiviteit niet verstoort.

Vroegtijdige en stabiele planning van de werkzaamheden

De interventies op het spoor voor het onderhoud, de modernisering en uitbreiding van het net hebben onvermijdelijk gevolgen voor het treinverkeer. Storingen omwille van werken zijn moeilijk te vermijden. De rol van de infrastructuurbeheerder bestaat er evenwel in om een uitstekende coördinatie van de werken te garanderen. De infrastructuurbeheerder zal, in goede samenwerking met de operatoren van het reizigersvervoer, er nog beter dan vandaag op toezien dat de nodige werken zodanig worden gepland dat op anticipatieve wijze voldoende alternatieve mobiliteitsoplossingen kunnen worden ingezet.

Daarbij zal ook extra aandacht worden besteed aan de kwaliteit van de beschikbare informatie om een goed niveau van transparantie en voorspelbaarheid te garanderen wat betreft de storingen én de oplossingen die worden uitgerold, zodat de reiziger of de klant van de infrastructuurbeheerder de best mogelijke mobiliteitskeuzes kan maken.

Vlottere internationale reizen

Voor grensoverschrijdend vervoer over korte afstand zal de prijsstelling van de trajecten worden bepaald in overeenstemming met de nationale tarieven van het buurland. Bilaterale overeenkomsten zullen worden gesloten en regelmatig worden bijgewerkt om de klantenervaring te verbeteren. Die klanten zullen zo vlot kunnen reizen zonder het gevoel te hebben een grens over te steken. De reizigers zullen de nodige tickets kunnen boeken om hun reis in het buurland voort te zetten, tot ver voorbij het eerste grensstation, met hetzelfde gemak als voor een traject binnen België.

Voor internationale langeafstandsreizen zullen de reizigers via de operator van personenvervoer beschikken over informatie over aansluitende treinen voor de hele reis, van vertrek tot eindbestemming. Ook wanneer zij naar een buurland reizen, zullen zij het ticket of de verschillende tickets in één enkele transactie kunnen kopen, ook voor lokale trajecten in het land van bestemming in het buitenland.

Om het aantal korte vliegreizen te verminderen, zal de ontwikkeling van de spoorverbindingen naar luchtvervoerhubs gepaard gaan met de bagageafhandeling van bij het begin van de treinreis en met een systeem van garanties wat de aansluitingen betreft.

Integrale en geïntegreerde veiligheid

De veiligheid van de reizigers, het publiek in de stations en het spoorwegpersoneel is zowel een legitieme maatschappelijke eis als een van de componenten van de aantrekkelijkheid van het spoor als vervoermiddel. Het spoor is bovendien een kritieke infrastructuur die van strategisch belang is voor het land, zodat die voldoende aandacht moet krijgen, zeker op het vlak van cybersecurity, klimaatveiligheid, energiebevoorrading en een ononderbroken dienstverlening.

Om aan deze verwachting te voldoen, moet de veiligheid integraal en geïntegreerd worden aangepakt.

Integraal, omdat de aanpak gericht zal zijn op zowel preventie als reactie op evoluerende onveiligheidsfenomenen. Het is de bedoeling de veiligheid en het veiligheidsgevoel van de reizigers, het publiek en het personeel te vergroten, en het materieel en het productieapparaat te vrijwaren.

Bedreigingen voor mensen en infrastructuur zullen voortdurend worden geanalyseerd en beoordeeld met het oog op het beheersen en beperken daarvan. Zij zullen systematisch worden opgevolgd, indien nodig door de gerechtelijke autoriteiten.

De veiligheidsmaatregelen zullen niet beperkt blijven tot de aanstelling van veiligheidspersoneel of tot de toegepaste technologische middelen. Zo kan preventie tevens worden bevorderd door bijvoorbeeld de ontwikkeling van de stations, die levende ecosystemen zullen zijn waar niemand afgezonderd zal zijn.

Geïntegreerd, omdat de verschillende autoriteiten, bevoegde diensten en exploitanten tot coördinatie en samenwerking zullen komen om de veiligheid in de verschillende infrastructuren te garanderen, met inachtneming van de bevoegdheden van elk van hen.

De operationele veiligheid op het spoorwegnet zal voor alle actoren in de sector een prioriteit blijven.

Om deze veiligheid te waarborgen, zullen de spoorwegondernemingen blijven investeren in de voortdurende verbetering van hun veiligheidsbeheersysteem, in de opleiding van hun personeel en in de implementatie van moderne technische oplossingen die zijn aangepast aan de evolutie van het spoorwegsysteem.

Bovendien zullen regelmatig bewustmakings- en preventieacties en -campagnes worden gevoerd, zowel voor het personeel van de sector als voor het grote publiek, om het aantal incidenten en ongevallen op gevoelige punten van het spoornet, zoals overwegen, te verminderen.

De ontwikkeling van het goederenvervoer

Door een geheel van gecoördineerde acties en gerichte investeringen, zal de doelstelling om het volume goederen (zowel grondstoffen als afgewerkte producten) via de spoorweg te verhogen, worden nagestreefd, te beginnen met een verdubbeling tegen 2030. Op deze manier zal de impact van het goederenvervoer op het klimaat, de veiligheid op de weg, de gezondheid en de vlotheid van het verkeer sterk worden verminderd. En de Belgische economie zal genieten van een nuttige steun.

Nieuw parkeerbeleid

De ontwikkeling van een parkeerbeleid inzake goederentreinen is een eerste vereiste voor elke beslissing om te investeren in nieuwe dienstvoorzieningen (bv. spoorbundels, rangeerterreinen enz.). De sector is het erover eens dat veel voorzieningen nu in overbelaste situaties verkeren, zeer vaak als gevolg van het ontbreken van tarifiering voor langparkeren. België wordt trouwens vaak beschouwd als 'het parkeerterrein van Europa'. Een nieuwe aanpak inzake parkeerbeleid zal de benuttingsgraad van het net drastisch kunnen wijzigen. De invoering van dit beleid inzake capaciteitsbeheer is een prerogatief van de infrastructuurbeheerder. De regering zal daarom initiatieven op dit vlak aanmoedigen, onder meer via het toekomstige Performantiecontract.

Toegankelijke en efficiënte rangeerdiensten

De exploitatiekosten van het vrachtvervoer per spoor zijn grotendeels gebaseerd op operaties inzake treinsamenstellingen en de wachttijden in de bundels. Om de rangeeroperaties in het kader van het aanbod aan verspreid vervoer te vergemakkelijken, stelt de infrastructuurbeheerder in Antwerpen-Noord een rangeerinstallatie ter beschikking van de spoorwegexploitanten.

De methodologie voor het beheer van dit rangeerstation zal evolueren om het gebruik ervan te stimuleren en zo de kosten voor het samenstellen van konvoeien te verminderen. In de wetenschap dat het gebruik van een dergelijke installatie de tijd die nodig is om treinen voor de 'eerste' of de 'laatste' kilometers samen te stellen, 3 tot 6 maal verkort, en in de wetenschap dat de benuttingsgraad van deze installatie niet meer dan 30% van haar verwerkingscapaciteit bedraagt, bestaat er een aanzienlijk potentieel voor het vergemakkelijken van de vorming van konvoeien vanaf de Haven van Antwerpen en zal dat in de eerste plaats worden aangewend.

Een verbeterd beheer van het rangeerstation zal elke spoorwegexploitant, ongeacht zijn omvang, in staat stellen gebruik te maken van een dienst tegen een niet-discriminerend tarief, en zal de efficiëntie van de exploitanten van goederenvervoer per spoor verbeteren, zonder dat daarvoor dure investeringen nodig zijn.

Het rangeerstation Antwerpen-Noord is een installatie die toebehoort aan de infrastructuurbeheerder. De regering zal deze laatste dan ook aanmoedigen om over te schakelen op een efficiënter beheerssysteem dat de kosten van de consolidatie van de konvoeien zal verminderen en zo het verspreid vervoer betaalbaarder en concurrerender zal maken.

Er zijn momenteel meer dan 200 sporaansluitingen op het Belgische net. Achter elk van deze aansluitingen bevindt zich hetzij een actieve onderneming die wekelijks haar goederen per spoor uitwisselt, hetzij een onderneming die haar spoorverbinding in stand houdt maar niet meer regelmatig gebruikt, hetzij een industrieel bedrijf dat zijn activiteiten heeft gestaakt. De instandhouding van deze installaties brengt jaarlijkse onderhoudskosten met zich mee voor de infrastructuurbeheerder.

In het verleden werden de aansluitingen in onderling overleg tussen de industrie die haar activiteiten wenste stop te zetten en de infrastructuurbeheerder ontmanteld, waardoor het multimodale potentieel van een industrieterrein werd beperkt. Deze ontmanteling heeft potentiële kopers opgezadeld met een aanzienlijke financiële last om een aansluiting die in het verleden bestond, opnieuw tot stand te brengen.

Samen met de infrastructuurbeheerder, de betrokken economische actoren en de lokale, gewestelijke en federale overheden zal naar oplossingen worden gezocht om ervoor te zorgen dat er mogelijkheden blijven bestaan voor het aantrekken van nieuwe investeerders die hun goederen per spoor wensen te vervoeren. Het doel is niet om een inactieve installatie voor onbepaalde tijd in stand te houden, maar om een echte samenwerking tussen de verschillende actoren tot stand te brengen om oplossingen te vinden voor het goederenvervoer per spoor en de economische ontwikkeling aan te zwengelen.

Vroegtijdige en stabiele planning van de werkzaamheden

Interventies aan het spoor om het net te onderhouden, te moderniseren en uit te breiden hebben noodzakelijkerwijs gevolgen voor het treinverkeer. Verstoringen ten gevolge van werkzaamheden kunnen moeilijk worden vermeden. De rol van de infrastructuurbeheerder bestaat erin te zorgen voor een uitstekende coördinatie van de werkzaamheden. De infrastructuurbeheerder zal de noodzakelijke werkzaamheden nog zorgvuldiger plannen dan nu al het geval is, om ervoor te zorgen dat er voldoende alternatieven beschikbaar zijn en om te vermijden dat de inspanningen om het vrachtverkeer te ontwikkelen worden ondermijnd. Er zal ook bijzondere aandacht worden besteed aan de gevolgen van de werkzaamheden voor het verkeer van of naar de buurlanden.

Het Performantiecontract van de infrastructuurbeheerder zal voorzien in indicatoren waarmee de werkzaamheden beter zullen kunnen worden gepland. Ook zal bijzondere aandacht worden besteed aan de kwaliteit van de beschikbare informatie om een goed niveau van transparantie en voorspelbaarheid te waarborgen en verstoringen in de bevoorradingsketen te vermijden.

Een 'level playing field' voor het vrachtvervoer

Naast de flexibiliteit en de doeltreffendheid is de kostprijs van het vervoer een belangrijke factor bij de keuze om het spoor als vervoermiddel te gebruiken. De tarieven die worden toegepast zijn een van de elementen die de aantrekkelijkheid van een vervoerswijze bepalen en de prijzen van het vrachtvervoer per spoor moeten aansluiten bij de doelstellingen van de federale regering. De spoorwegoperatoren worden echter geconfronteerd met hoge consolidatiekosten, waarmee hun concurrenten van andere vervoerswijzen niet altijd te kampen hebben. Die kosten omvatten bijvoorbeeld de kosten voor het gebruik van de spoorinfrastructuur (de infrastructuurheffing), de kosten die verbonden zijn aan de manoeuvres voor de verrichtingen van de 'eerste' en de 'laatste' kilometers, de kosten voor het opleiden van treinbestuurders (een langdurige opleiding, waarvan de prijs volledig door de spoorwegexploitant wordt gedragen), de kosten voor de veiligheidsuitrusting aan boord van de treinen enz.

Om iets aan deze kosten te kunnen doen, zijn verschillende acties nodig, enerzijds vanwege de spoorwegexploitanten (automatische koppeling van treinen, uitwisseling van informatie, gedeeld gebruik van verkeer enz.), en anderzijds vanwege de lokale en gewestelijke overheden en de Federale Regering. Er zullen financiële steunmechanismen worden ingevoerd om de ontwikkeling van nieuwe diensten aan te moedigen en te stimuleren, maar het zal tevens van belang zijn om te werken aan structurele benaderingen waarmee al deze verschillende consolidatiekosten kunnen worden verlaagd.

Er zal een studie worden gemaakt over de 'eerste' en de 'laatste' kilometers om te analyseren hoe de wettelijke, organisatorische en operationele bepalingen, normen en regels in de praktijk worden toegepast en om mogelijke versoepelingen daarvan te bestuderen. In deze studie kan ook rekening worden gehouden met de goede praktijken die in de buurlanden zijn vastgesteld. Er zal sowieso een actieve deelname van de sector vereist zijn.

het spoor duurzamer

De Spoorvisie 2040 sluit nauw aan bij de federale strategie voor duurzame ontwikkeling, zoals vastgesteld bij de wet van 5 mei 1997 en gebaseerd op een beleidscyclus (Plan-Do-Check-Act) die een proces van leren en voortdurende verbetering bevordert. Als onderdeel van deze strategie heeft de regering haar goedkeuring verleend aan een Langetermijnvisie, bestaande uit 15 thema's en 55 doelstellingen tegen het jaar 2050.

Sommige cijfermatige richtsnoeren en doelstellingen in de Langetermijnvisie zijn toe aan een actualisering als gevolg van de Green Deal, Fit for 55 en de SDG's, maar de thema's blijven prioritair en relevant.

Met betrekking tot mobiliteit en vervoer worden de volgende doelstellingen nagestreefd:

- ◊ Iedereen heeft toegang tot een vervoerswijze met de laagst mogelijke emissies van broeikasgassen en verontreinigende stoffen, en met de laagst mogelijke impact op de biodiversiteit en de levenskwaliteit.
- ◊ Collectieve vervoerswijzen hebben voorrang op individuele vervoerswijzen. Voor het vrachtvervoer zullen het spoor en de binnenvaart in dit kader het meest worden gebruikt.

De Belgische spoorwegsector sluit aan bij een ecologische transitie en neemt zijn deel van de verantwoordelijkheid in deze transformatie op zich, waarbij zijn innovatiepotentieel optimaal wordt benut. De spoorwegsector en alle betrokken actoren zullen aansluiten bij de belangrijkste nationale en internationale streefdoelen betreffende de klimaatdoelstellingen. In die zin zal de Belgische spoorwegsector ten laatste tegen 2040 koolstofneutraal zijn wat gebouwen betreft en moeten alle activiteiten eigen aan de spoorwegsector tegen 2050 eveneens koolstofneutraal zijn.

De infrastructuurbeheerder en de exploitanten van de spoorwegen zijn belangrijke spelers bij het versnellen van de huidige ecologische transitie. Het spoorvervoer is nu reeds een van de vervoerswijzen die het minst CO₂ uitstoten. Om zijn kwaliteitsvoordeel te behouden, zal de sector echter ingrijpende veranderingen doorvoeren in al zijn activiteiten, en wel op transversale wijze, en zullen de actoren de praktijken van maatschappelijk verantwoord ondernemen (MVO) nog intenser toepassen.

De overheid zal alle haar ter beschikking staande hefboomen inzetten om de spoorwegactoren te ondersteunen bij het nastreven van deze duurzaamheidsdoelstellingen, onder meer via aan compensatie gekoppelde contracten in het geval van exploitanten met openbaredienststopdrachten, of via regelgevingsinstrumenten voor andere exploitanten.

Duurzaamheid in de 'core business'

Energie is een belangrijk aandachtspunt van de ecologische transitie en als grote energieverbruiker is de spoorwegsector een van de sectoren die het meest beïnvloed worden door de beslissingen in dit domein. Het Belgische spoorvervoer zal aanleunen bij de ontwikkelingen en tendensen op de energiemarkt. In dat kader zal het bevoorrad worden met 100% groene energie en zal het alternatieve energiebronnen (bv. hernieuwbare waterstof) uitproberen. Tegelijkertijd zal er aanzienlijke vooruitgang zijn geboekt dankzij de nieuwe technologieën, wat zal bijdragen tot de versterking van de energie-efficiëntie van het spoorvervoer.

In dit verband zullen alle spoorwegexploitanten die op het Belgische net actief zijn, praktijken zoals 'milieubewust rijden' aanmoedigen en ambitieuze actieplannen implementeren om energieverliezen te beperken, met name tijdens rangeeractiviteiten of wanneer treinen in de bundels worden geparkeerd. Op dezelfde manier zullen ook de bestekken voor bestellingen van nieuw rollend materieel rekening houden met de energie-efficiëntie, die een van de selectiecriteria wordt. Al het rollend materieel zal worden uitgerust met energiemeters.

Zelfs al is de trein reeds een van de meest duurzame vervoermiddelen, is het de ambitie om met deze Spoorvisie 2040 ook de ecologische voetafdruk van de productiemiddelen te verminderen. De gebouwen zullen ook koolstofneutraal zijn geworden en hun milieu-impact hebben verminderd.

Die aanpak omvat zowel het energieverbruik als duurzame aankopen, het gebruik van hulpbronnen, afvalwaterzuivering of afvalbeheer. Afhankelijk van de configuratie van de locatie en het exploitatiebare potentieel zullen de stations- en werkplaatsgebouwen worden ontwikkeld in overeenstemming met de innovatieve tendensen in de bouwsector (bv. passiefgebouwen, koolstofneutraliteit en circulariteit van de materialen). De gebouwen zullen zo een voorbeeldfunctie vervullen op het gebied van milieunormen, en in het besluitvormingsproces en bij de bouw van nieuwe infrastructuur zal gebruik worden gemaakt van berekeningstools inzake de koolstofuitstoot en/of de beoordeling van de levenscyclus. In die context zullen projecten die gedeeltelijk gebaseerd zijn op de renovatie van bestaande gebouwen de voorkeur krijgen boven grootschalige bouwprojecten voor nieuwe stationscomplexen.

Wat de bestaande gebouwen betreft, zullen de inventarissen van producten (bv. koelolie van de transformatoren) en van gevaarlijke materialen (bv. asbest) zorgvuldig up-to-date worden gehouden. De betrokken producten en materialen zullen geleidelijk worden vervangen door minder gevaarlijke equivalenten.

De spoorwegsector zal een voorbeeldrol vervullen op het gebied van recycling van materialen en hergebruik van grondstoffen bij vernieuwings- of moderniseringsprojecten. Bij de verwijdering van afvalstoffen zal rekening worden gehouden met de restwaarden van deze materialen. In de bestekken die voor dit aspect van de productieketen worden gebruikt, zal rekening worden gehouden met deze criteria (recuperatie, behandeling en nuttige toepassing van afval, ...) en niet alleen met de financiële aspecten.

De buitenwerkingstelling en recycling van het rollend materieel zullen worden uitgevoerd volgens de strengste milieunormen. Bij de aankoop van materialen of instrumenten zullen criteria meespelen die rekening houden met de impact op het milieu om zo de meest ecologisch en maatschappelijk verantwoorde leveringen te kunnen kiezen. Er zal onderzoek worden gedaan naar de ontwikkeling van alternatieven die milieuvriendelijker zijn.

Milieuverantwoorde actoren

De verschillende ondernemingen die in de spoorwegsector actief zijn, zullen het goede voorbeeld geven en de beginselen van milieuverantwoordelijkheid toepassen. De geproduceerde hoeveelheden afval zullen tot een strikt minimum worden beperkt. Er zal worden geanticipeerd op de afvalproductie, die in de aanloopfase zal worden verminderd via de bestekken. Er zal voorrang worden gegeven aan upcycling en meer circulariteit.

De personeelsleden zijn een belangrijke hefboom voor het bereiken van de milieudoelstellingen van de ondernemingen. Alle personeelsleden zullen nog meer bewust worden gemaakt van de goede praktijken en de goede gewoonten die op de werkplek moeten worden nagevolgd.

De ondernemingen die in de sector actief zijn, zullen de aanbevelingen inzake 'verplichte due diligence' volgen en er zo voor zorgen dat zij alle nodige maatregelen nemen om de impact van hun activiteiten op het milieu te beperken.

In hun besluitvormingsprocessen zullen zij milieubeoordelingstools, zoals 'levenscyclusanalyses', 'koolstofvoetafdrukberendingen' en 'effectbeoordelingen - beheer van milieurisico's' verwerken. Over het algemeen zullen bij overheidsopdrachten milieu-, circulariteits-, levenscyclus- en maatschappelijke criteria worden gehanteerd. In dit verband zullen in elke fase van de levenscyclus van de gebruikte materialen de arbeids- en productieomstandigheden in overeenstemming moeten zijn met de Europese wetgeving.

De spoorwegondernemingen, in het bijzonder de historische marktdeelnemers, beschikken over een aanzienlijke en ge diversifieerde vastgoedportefeuille (gebouwen, werkplaatsen, terreinen, braakliggende industrieterreinen enz.). Het onderhoud, de opwaardering en de activering van dit erfgoed zullen prioriteiten blijven, zodat de klimaatdoelstellingen kunnen worden verwezenlijkt. De spoorwegondernemingen zullen de terreinen die zij in eigendom hebben, gebruiken om er installaties voor de opwekking van hernieuwbare energie ad hoc te (laten) installeren, bijvoorbeeld via een derde investeerder of een Power Purchase Agreement. Die opwekking zal rechtstreeks gericht zijn op de bevoorrading van het spoorwegnet. Dergelijke installaties zullen gebeuren in reeds geartificialiseerde gebieden of op gebouwen.

Spoorvisie 2040, krachtlijn 4:

het spoor ten dienste van een globale benadering van de mobiliteit

Naast de eigenlijke spoorwegsector is de algemene ambitie van het beleid inzake mobiliteit en duurzame ontwikkeling om alternatieve vervoersmiddelen te bevorderen ter vervanging van de auto. Hoewel de eerste drie krachtlijnen van de Spoorvisie 2040 essentiële onderdelen zijn, zal het spoorwegsysteem des te efficiënter, aantrekkelijker en ruimer gebruikt worden als ook verschillende andere actiegerieden, die in krachtlijn 4 worden beschreven, ook ontwikkeld zullen zijn.

Deze actieterreinen overstijgen geheel of gedeeltelijk de bevoegdheden van de federale overheid en het domein van mobiliteit. Een succesvolle modal shift op nationale schaal vereist nauw overleg en samenwerking tussen alle overheidsniveaus en beleidsgebieden.

De trein, verbonden met andere oplossingen voor gewestelijk vervoer

De bevoegdheden op het gebied van mobiliteit zijn weliswaar verdeeld over verschillende bestuursniveaus, maar de uitdagingen en aandachtspunten zijn nationaal en zelfs internationaal. Daarom zet elk van de belanghebbenden op het bestuursniveau, in het besef dat zijzelf deel zijn van de oplossing, zich in voor een meer duurzaam vervoer. De plaatselijke, gewestelijke, federale en internationale overheden hebben een ondubbelzinnig standpunt ingenomen ten gunste van een duurzamere en milieuvriendelijkere multimodale mobiliteit.

Voor het reizigersvervoer streven alle beleidslijnen naar het aanmoedigen van actieve en duurzame mobiliteit en de doeltreffende ontwikkeling van gemeenschappelijk vervoer ten dienste van de klanten. Door de intermodaliteit verder te vergemakkelijken, met name de complementariteit met andere openbare en private vervoersexploitanten en met verplaatsingen te voet en op de fiets of met de auto, zal het spoor zijn rol als ruggengraat van de mobiliteit in België kunnen vervullen.

Wat het vrachtvervoer betreft, zal moeten worden gekeken naar de complementariteit van de vervoerswijzen, in plaats van ze als concurrenten van elkaar te zien. In veel gevallen kan het spoor niet zonder het wegvervoer voor de activiteiten van de 'eerste' en de 'laatste' kilometers. Hoewel het spoorvervoer over langere afstanden zonder twijfel concurrerend is, is het veel minder intuïtief om het voor kortere afstanden (< 300 km) te gebruiken. Er moet worden nagedacht over manieren waarop vervoerders kunnen worden overtuigd om voor het spoor te kiezen.

Om meer samenhang te brengen in het mobiliteitsbeleid is de Interministeriële Conferentie van de ministers van Mobiliteit, de plek voor dialoog en het zoeken naar een consensus over thema's van algemeen belang, het instrument bij uitstek. Deze conferentie brengt regelmatig de verschillende federale en gewestministers van Mobiliteit samen om thema's van algemeen belang te bespreken, zoals de tariefintegratie, de organisatie van trein-bus-verbindingen, de spoorverbindingen op intragewestelijk niveau en rond Brussel, kwesties in verband met stedelijke tolheffing enz. Ze zal haar coördinatiewerk ten gunste van een beter georganiseerde en gecoördineerde mobiliteit die bovendien minder schadelijk is voor de planeet voortzetten.

De multimodale toegankelijkheid van de stations is een prioriteit voor actieve of gedeelde vervoerswijzen

De combinatie van de trein met andere verplaatsingswijzen wordt gemakkelijker gemaakt door een versterkt multimodaal karakter van de treinen. De prioriteit van de multimodale toegankelijkheid tussen vervoerswijzen volgt het STOP-principe (voorrang voor S = stap-pers, T = trappers, O = openbaar vervoer, P = privévervoer). In overleg met de gewesten en plaatselijke besturen wordt de rol van de stations als multimodale hubs, waar verschillende mobiliteitsoplossingen en -infrastructuren samenkomen, bevorderd om intermodaliteit te stimuleren. De projecten voor de stations en stopplaatsen zullen daartoe rekening houden met de 'mobipôles' die in Wallonië worden ontwikkeld en de 'mobipunten'/'hoppinpunten' in Vlaanderen.

Verplaatsingen te voet zijn de eerste manier om zich te verplaatsen. Al van bij het ontwerp van stations en hun verschillende componenten wordt met deze manier van verplaatsen rekening gehouden, zodat voetgangers ongehinderd en vlot toegang krijgen.

De complementariteit van de trein en de fiets is bijzonder interessant met het oog op een intermodale mobiliteit naar en van het werk of andere soorten verplaatsingen. De overheden maken de combinatie van het nationale en internationale treinverkeer met het gebruik van de fiets gemakkelijker door verschillende hefbomen te activeren:

- ◊ Er moeten fietsparkeerplaatsen komen in de nabijheid van de perrons en in een ruimte waar de sociale controle vandalisme of diefstal ontmoedigt. Dankzij fietsstallingen en -bogen kunnen de verschillende soorten fietsen worden gestald in optimale veiligheidsomstandigheden en beschermd tegen slecht weer. De plaatsen worden ook aangepast aan fietsen van verschillende grootte (bakfietsen, elektrische fietsen met kinderzitje, ...). Er worden geleidelijk beveiligde fietsstallingen met toegangscontrole ingericht, met behoud van gratis parkeerplaatsen;
- ◊ De treinen hebben een voldoende aantal fietsplaatsen, afhankelijk van de potentiële vraag en dus van de overwogen trajecten (dagelijks woon-werkverkeer, nationale en internationale recreatieve verplaatsingen enz.). De verstrekking van realtime-informatie over het aantal beschikbare fietsplaatsen in elke trein, alsook de mogelijkheid om plaatsen te reserveren, zullen de gebruikers in staat stellen hun multimodale reizen beter te plannen, zowel voor dagelijkse als voor recreatieve verplaatsingen. De toegangen tot de perrons en tot de rytuigen zullen zodanig worden ingericht dat de verschillende fiets-types en hun toebehoren (aanhangwagens, bagage) gemakkelijk kunnen worden in- en uitgeladen, veilig kunnen worden vastgemaakt en, in het geval van elektrische fietsen, zelfs tijdens de reis kunnen worden opgeladen. De aanduiding op het perron van de plaatsen waar fietsen kunnen worden in- en uitgeladen, zal tijds winst en toegenomen comfort opleveren voor de gebruikers en het personeel van de exploitanten van openbare dienststopdrachten.
- ◊ De combinatie van trein en fiets zal betaalbaar zijn, dankzij een aangepast en variabel tariefsysteem, afhankelijk van verschillende parameters (tijdstip van de dag, lengte van het traject, voorkeurstarieven, deelfietsen beschikbaar bij aankomst enz.).
- ◊ Een verbetering van de hele vervoersketen van thuis tot de bestemming zal mogelijk worden door de integratie van het plaatselijk openbaar vervoer (De Lijn, MIVB, TEC) of de private vervoerexploitanten in het systeem van spoorwegknooppunten (dienstregelingen, informatie, ticketverkoop, tarieven). De technologische ontwikkelingen zullen een intensievere informatie-uitwisseling tussen de verschillende vervoerswijzen en een grotere interactiviteit mogelijk maken.

- ◇ Door op grote schaal deelfietsen ter beschikking te stellen, maar ook door de reizigers op passende wijze te informeren, kan in samenwerking met de steden en gemeenten de complementariteit met alle andere actieve vervoerswijzen worden ontwikkeld, om zo de 'eerste' en de 'laatste' kilometer, maar ook het actieve toerisme te vergemakkelijken.
- ◇ Dankzij speciaal aangepaste bewegwijzering en routebeschrijvingen zullen de reizigers de verschillende vervoersmodi die op de stations en multimodale knooppunten zijn aangesloten (bussen, trams, loketten, perrons, fietsenstallingen enz.) intuïtief en gemakkelijk met elkaar in verband kunnen brengen en over precieze en betrouwbare informatie over hun verbindingen kunnen beschikken.

Tot slot wordt voor verplaatsingen waarbij de combinatie van auto en trein noodzakelijk is een afstemming bevorderd tussen carpoolinginfrastructuren en -diensten enerzijds en het spoorvervoer anderzijds. Wanneer de 'eerste/laatste kilometer' enkel met de auto kan worden afgelegd, vooral in landelijke gebieden, zullen daar waar mogelijk en in overleg met de gewestelijke en plaatselijke overheden parkeerplaatsen worden ingericht voor pendelaars zodat ze hun auto kunnen achterlaten en hun reis met de trein kunnen voortzetten.

Bevorderlijke ruimtelijke ordening

Ruimtelijke ordening en mobiliteit, dus ook het spoorwegvervoer, zijn nauw met elkaar verweven, iets waar het beleid niet altijd voldoende rekening mee houdt. Om die belemmering weg te werken, moeten actoren uit verschillende domeinen en ook verschillende bestuursniveaus uiteraard samenwerken.

België beschikt over een vrij dicht spoorwegnet en een hoge bevolkingsdichtheid, twee belangrijke troeven om het gebruik van het spoor te ontwikkelen.

Een betere onderlinge afstemming van die twee kenmerken zal het potentieel voor het gebruik van het spoor nog vergroten. Het aanbieden van de toegankelijke diensten in de nabijheid van spoorweghaltes en het inrichten van haltes in dicht bevolkte gebieden zijn erg doeltreffende hefboomen om het aantal treingebruikers te doen toenemen. Voorbeelden uit het buitenland en stedenbouwkundige studies tonen de mogelijkheden aan om dichte en aangename woonwijken te ontwikkelen rond grote, middelgrote en kleine spoorwegstations. Bovendien zal in reeds dichtbevolkte voorsteden waar al een spoorlijn loopt, de heropening van haltes eveneens het aantal treingebruikers gemakkelijk kunnen doen toenemen.

De spoorwegondernemingen zien erop toe dat de wijziging van de bestemming van terreinen en spoorbeddingen geen belemmering vormt voor de toekomstige uitbreiding van het net en de bouw van nieuwe stations in en rond de grote centra.

In beide gevallen gaat het erom de stedenbouwkundige beslissingen en de mobiliteitskeuzes goed op elkaar af te stemmen. Een governancetool die in de buurlanden reeds zijn waarde heeft bewezen, is het 'ascontract'. Aanvankelijk was het ontworpen om de ontwikkeling van nieuwe tramlijnen te begeleiden, maar het is aangepast aan projecten om spoorlijnen te heropenen of nieuw leven in te blazen. Het gaat erom een ruimte voor dialoog te creëren tussen de actoren die bevoegd zijn voor ruimtelijke ordening of voor mobiliteit, ongeacht het bestuursniveau (lokaal, gewestelijk of federaal) en het soort actor (overheid, openbaarvervoers-exploitanten, economische of onderwijsactoren). Het doel is overeenstemming te bereiken over gemeenschappelijke doelstellingen, die vervolgens kunnen worden versterkt door een opwaartse spiraal op gang te brengen: meer inwoners in de buurt van het station en dus meer potentiële reizigers, die aanzetten tot een ambitieus aanbod van gemeenschappelijk vervoer, waardoor het autogebruik op zijn beurt kan worden teruggedrongen, de wijk aangenamer wordt, nieuwe inwoners worden aangetrokken, die nieuwe gebruikers van het gemeenschappelijk vervoer worden enz.

Door nauwer overleg tussen de met mobiliteit en ruimtelijke ordening belaste autoriteiten moet het mogelijk worden een geschiktere locatie te overwegen voor nieuwe centra die reisstromen genereren, zoals ziekenhuizen of universitaire centra, met het oog op aansluiting op het bestaande openbaarvervoersysteem; toekomstige uitbreidingen van de structurerende netwerken, met name de spoorwegen, worden beperkt door de beschikbaarheid van ruimte (vooral in reeds sterk verstedelijkte gebieden) en door de kosten van aanleg en onderhoud van deze zware infrastructuur. Dezelfde redenering zal worden toegepast op het goederenvervoer. Het bestaande erfgoed en de bestaande uitrusting zullen worden gevaloriseerd als de beschikbare terreinen naast de spoorwegverbindingen worden ontwikkeld en met voorrang worden aangeboden aan industrieën die mogelijk gebruik kunnen maken van het spoor. De ontwikkeling van economische en industriële gebieden die volledig zijn losgekoppeld van het huidige spoorwegnet, belemmert elke mogelijkheid tot gebruik van het spoor voor de bedrijven die zich daar vestigen, waardoor zij volledig afhankelijk worden van het wegvervoer.

Een fiscaal stimuleringsbeleid

De fiscaliteit is een krachtige hefboom om het gedrag van economische actoren en burgers op alle vlakken te sturen. Dat geldt ook voor onze mobiliteit. Gezien “Mobiliteit een vorm van vrijheid is”, moeten verplaatsingen met de trein, al dan niet in combinatie met andere vervoerswijzen, gemakkelijker worden gemaakt door die fiscale hefboom te activeren. Deze hefboom kan op verschillende gezagsniveaus in werking worden gesteld en vergt de verantwoordelijkheid van de verschillende betrokken autoriteiten. Momenteel is er sprake van een zekere concurrentievervalsing tussen de vervoerswijzen. In het licht van de dringende kwestie op klimaatvlak en gelet op de uitdagingen voor het behoud van de biodiversiteit moet het mogelijk zijn correcties aan te brengen om het succes van het spoor als ruggengraat van de mobiliteit in België te stimuleren, door bijvoorbeeld:

- ◊ De versterking van een fiscaal stelsel dat gunstig is voor de actieve en gedeelde mobiliteit, zoals de ontwikkeling van fietsvergoedingen en de algemene toepassing van de derdebetalersregeling voor de abonnementen op het openbaar vervoer voor woon-werkverkeer.
- ◊ De hervorming van de gunstige fiscaliteit voor bedrijfswagens, door de ontwikkeling van alternatieve oplossingen te ondersteunen, zoals het mobiliteitsbudget of deelauto's.
- ◊ De uitvoering van maatregelen om het concurrentievoordeel van de luchtvaartsector ten opzichte van andere vervoerswijzen, zoals het internationale spoorvervoer, te corrigeren (bijdrage op vliegtickets enz.), door op Europees en mondiaal niveau te pleiten voor een billijke belasting op de gebruikte brandstoffen.
- ◊ De kosten verbonden aan de externe effecten van de minst duurzame vormen van personenvervoer en vrachtvervoer eerlijk in aanmerking nemen om het concurrentiële onevenwicht tussen de vervoerswijzen in het voordeel van het spoor te corrigeren.
- ◊ Eerlijke concurrentievoorwaarden voor alle vormen van vrachtvervoer, door op nationaal en Europees niveau te strijden tegen alle vormen van sociale dumping in het internationale wegvervoer.

De invoering van Mobility as a Service (MaaS)

Bewustmaking is een essentieel element bij het stimuleren van de modal shift naar meer duurzame vervoerswijzen – waaronder de trein – en de toepassing van het STOP-principe. Hierbij komt ook nog het gebruiksgemak. Met andere woorden, iemand die een verplaatsing wil maken, moet de verschillende beschikbare vervoerscombinaties kunnen vergelijken en er heel eenvoudig gebruik van kunnen maken. Dit zal gepaard gaan met de ontwikkeling van de volgende aspecten:

- ◇ Intermodale planners die verschillende opties vergelijken aan de hand van economische, tijdsgebonden en milieucriteria, rekening houdend met persoonlijke voorkeuren en de reeds beschikbare vervoerswijzen (fiets of vouwfiets, eventueel elektrische fiets, step, auto);
- ◇ Realtime-informatie aan de passagiers tijdens hun hele traject, en vooral dan bij de overstap tussen vervoerswijzen via dynamische displays of fysieke infopalen;
- ◇ Tariefintegratie, waardoor heel eenvoudig kan worden betaald voor de verschillende vervoerswijzen vanuit één applicatie of één fysiek betaalmiddel (zoals Mobib), maar ook de betaling voor gedeelde mobiliteit en parkeren (van de eigen auto of fiets).
- ◇ Die ambities zullen mogelijk worden gemaakt door de ontwikkeling van Mobility as a Service (MaaS). Het doel zal zijn een ecosysteem tot stand te brengen dat de verschillende actoren in staat zal stellen zo vlot mogelijk samen te werken en dat de voor mobiliteit bevoegde autoriteit de mogelijkheid zal bieden de ontwikkelingen te volgen en de regels zo nodig aan te passen. MaaS maakt immers gebruik van een reeks gegevens en een digitale interface om op efficiënte wijze een multimodale vervoersdienst aan te bieden en te beheren met een eenvoudig aanbod. De vervoersoperatoren moeten blijven inzetten op een opendatabeleid dat erin bestaat de gegevens beschikbaar te maken die interessant zijn voor de overheden en voor de verschillende actoren die operationele tools voor multimodaliteit ontwikkelen. Op die manier wordt een mobiliteitsbeleid mogelijk gemaakt waarin de reiziger centraal staat. MaaS is niet enkel een applicatie. Het is een verdelingsmodel voor mobiliteitsdiensten. Aangezien mobiliteit niet ophoudt bij de grenzen van de gewesten of zelfs van België, wordt dit ecosysteem interfederaal of Europees.
- ◇ Het aldus tot stand gebrachte ecosysteem zal een klimaat van vertrouwen scheppen tussen gebruikers, MaaS-aanbieders en mobiliteitsexploitanten.
- ◇ Aan een dergelijk ecosysteem zijn tal van voordelen verbonden:
- ◇ Kansen creëren voor diverse huidige en toekomstige actoren;
- ◇ De begeleiding bij de verandering voor de gebruikers vereenvoudigen door hen in staat te stellen de mogelijkheden van het spoor en de combinatie daarvan met andere vervoerswijzen te ontdekken;
- ◇ De gebruikers tijdens hun traject begeleiden om hun een betere gebruikerservaring te bieden dan de meer vervuilende alternatieven;
- ◇ De positieve milieu- en maatschappelijke effecten belichten van het gebruik van andere vervoerswijzen (gebruik van het gemeenschappelijk vervoer, de fiets of combinaties van vervoerswijzen in plaats van enkel maar een autorit);
- ◇ Wijzen op de onzekerheid die gepaard gaat met het tijdstip van aankomst dat per vervoerswijze verschilt, bijvoorbeeld in geval van verkeersopstoppingen. De aankomsttijd met de auto is zeer variabel; met de trein is dat veel minder het geval. Met de fiets of te voet is dat niet het geval.

Uitvoering van de Spoorvisie 2040

In dit stappenplan wordt een koers uitgezet en wordt een langetermijnambitie voor het spoor voorgesteld.

Het openbaar spoorbeleid beschikt met dit stappenplan over richtsnoeren om ervoor te zorgen dat het efficiënt, duidelijk en transparant wordt beheerd en dat het is afgestemd op de economische, sociale, ecologische en technologische uitdagingen. Het gaat dus om een bron van inspiratie en een instrument dat een moderne governance van de spoorwegdienst waardig is, gericht op beter anticiperen, beslissen en investeren in de spoorwegen van morgen.

De Spoorvisie 2040 is gestructureerd rond een aantal krachtlijnen en moet een kader en samenhang bieden voor een aantal toekomstige actieplannen en basisdocumenten die de geleidelijke verwezenlijking van de hier ontwikkelde doelstellingen en beginselen van de Visie mogelijk zullen maken.

De basisprincipes voor de langetermijnplanning van het spooraanbod, zoals die in deze Spoorvisie 2040 worden uiteengezet en in de komende maanden verder zullen worden verfijnd, zullen moeten worden aangepast aan de realiteit en de eventuele beperkingen van het spoorwegnet in België. Er zullen inspanningen moeten worden geleverd om de principes in overleg met de actoren uit de sector concreet vorm te geven.

Deze werkzaamheden zullen er enerzijds op gericht zijn de mogelijkheden voor de ontwikkeling van het vervoersaanbod te verfijnen in relatie tot de verwachte groei van de vraag, tot de onbenutte vraag die nog moet worden ingevuld en tot de verwezenlijking van de doelstellingen inzake modal shift van het vervoersbeleid. Anderzijds zullen de werkzaamheden gebaseerd zijn op de hier uiteengezette basisbeginselen en moet worden nagegaan hoe deze beginselen systematisch kunnen worden toegepast op het Belgische spoorwegnet, door ze aan te passen aan de context, de kansen en de beperkingen. Op die manier kan de Spoorvisie 2040 verder worden verfijnd door het 'doelaanbod 2040' vast te stellen, de technische en economische haalbaarheid ervan concreet te bepalen, de relevantie van dit model voor het Belgische spoorwegsysteem te bevestigen en ervoor te zorgen dat de uitvoeringsfasen zowel op het niveau van het aanbod als op dat van de infrastructuur worden vastgesteld, zodat de Visie in de loop van de tijd kan worden aangepast aan de evolutie van de territoriale en maatschappelijke vraag.

Dit zal leiden tot de vaststelling van een alomvattende en rigoureuze aanpak, waardoor de toekomstige investeringskeuzes beter onderbouwd zullen zijn. De verschillende uitbreidingsprojecten zullen nu binnen dit kader worden geëvalueerd, aangepast en geprioriteerd.

De Spoorvisie 2040 zal ook voortdurend worden vernieuwd, om het spoorwegsysteem, dat – laten we dat niet vergeten – van nature een langetermijnvisie vergt, op lange termijn te blijven oriënteren. Ze zal dus moeten worden gevolgd door de uitwerking van een Visie 2050, 2060, die de mogelijkheid zullen bieden om de modal shift van personen en goederen naar het spoor te verwezenlijken, door de beschikbare menselijke en financiële middelen zo efficiënt mogelijk in te zetten.

Governance en stappenplan

De Spoorwegvisie 2040 gaat verder dan één legislatuur en vergt een passende follow-up:

- ◇ De bestaande adviesorganen, met name de raadplegende comités voor spoorwegaangelegenheden, zullen worden uitgenodigd om jaarlijks een advies uit te brengen over de uitvoering van de Spoorvisie 2040 (follow-up van het stappenplan)
- ◇ De bevoegde minister zal jaarlijks een evaluatie van de uitvoering van de Spoorvisie voorleggen aan de Kamer van Volksvertegenwoordigers, als onderdeel van de verdediging van zijn of haar algemene beleidsnota
- ◇ Om de doelstellingen in deze visie geleidelijk te verwezenlijken, zal de overheid de hierna beschreven stappen doorvoeren en de Belgische spoorwegactoren daar nauw bij betrekken.
- ◇ Elk van de hierna vermelde concretiserende instrumenten zal de passende valideringsprocedures volgen, in voorkomend geval ook voor het begrotingsluik ervan. Voor elke fase zullen de budgettaire behoeften worden geraamd en zal vervolgens worden beslist over de toewijzing van de middelen.

Op zeer korte termijn: 2022

- ◇ Uitvoering van een studie om de ambities qua modale verschuiving en de relevantie ervan te objectiveren
- ◇ Gunning van een openbaredienstcontract aan de NMBS voor een duur van tien jaar, met daarin vastgelegde doelstellingen inzake groei van het vervoersaanbod, kwaliteit van de dienstverlening (stiptheid, reiscomfort, onthaal in de stations, aantrekkelijke tarieven) en verbetering van de efficiëntie van het systeem overeenkomstig de beginselen van deze Spoorvisie 2040, met een billijke compensatie van de overheid wat de vastgelegde doelstellingen betreft
- ◇ Aanname van een performantiecontract voor de Belgische infrastructuurbeheerder Infrabel, met daarin vastgelegde doelstellingen inzake onderhoud en kwaliteit van de infrastructuur, optimalisering van de capaciteit door een doeltreffend beheer van het verkeer en een stabiele planning van de werkzaamheden; en grotere efficiëntie van het systeem overeenkomstig de beginselen van deze Spoorvisie 2040, met een billijke compensatie van de overheid wat de vastgestelde doelstellingen betreft.
- ◇ Goedkeuring van een meerjarenplan voor investeringen in de spoorwegen, met details over de investeringsprojecten die noodzakelijk zijn voor de verwezenlijking van de openbaredienstverplichtingen van de NMBS en Infrabel, zoals beschreven in hun respectieve overeenkomsten met de Staat. Dit plan, dat door beide overheidsbedrijven op elkaar is afgestemd, vormt een prioritering van de investeringen in het spoor voor de periode 2023-2032, en zal aan een mid-term review worden onderworpen
- ◇ Aanname van een actieplan "goederenvervoer" met daarin een lijst en beschrijving van alle acties en maatregelen die in de komende jaren moeten worden geactiveerd om de nagestreefde verdubbeling van het goederenvervoer per spoor tegen 2030 te halen
- ◇ Validering van een interfederale visie op mobility as a service (MaaS), waarmee burgers geïntegreerde multimodale oplossingen aangereikt kunnen krijgen, via een georganiseerde samenwerking tussen de verschillende voor mobiliteit bevoegde overheidsniveaus
- ◇ Bepaling en aanname van de relevante steunmaatregelen om de ontwikkeling van het internationale reizigersvervoer per spoor, en in het bijzonder de nachttreinen, mogelijk te maken

Op korte termijn: 2023-2024

- ◇ Afronding van de studie naar de economische en operationele haalbaarheid van het dienstregelingsmodel dat in het Belgische systeem geïntegreerd is: bepaling van een strategie om te migreren naar een performanter exploitatiemodel (toepassing in de volgende vervoerplannen)
- ◇ Een streefdoel qua aanbod (dienstregelingsschema) opstellen om het mogelijk te maken de investeringsbehoeften inzake uitbreiding van de vervoerscapaciteit (rollend materieel en infrastructuur) nauwkeurig te bepalen en te bevestigen met het oog op de mid-term review van de openbaredienstcontracten en performantiecontracten en van het meerjareninvesteringsplan voor het spoor
- ◇ Bepalen welke wijzigingen in wet- en regelgeving noodzakelijk zijn om de toekomst van het Belgisch spoorwegsysteem voor te bereiden op een ruimere openstelling van de binnenlandse spoorwegdiensten na 2032 (pilotprojecten)
- ◇ Voor de spoorwegsector een energiestrategie uitwerken in overeenstemming met de doelstellingen van het Nationaal Energie- en Klimaatplan

Op middellange termijn: 2024-2032

Een nieuwe vervoerplanstructuur invoeren, als eerste stap in de uitvoering van het opgestelde dienstregelingschema, waardoor de robuustheid van het systeem fors verbetert

- ◇ Evaluatie van de lopende contracten (2027): mid-term review van het openbaredienstcontract van de NMBS en van het performantiecontract van Infrabel, en van het meerjareninvesteringsplan voor het spoor
- ◇ Voorbereidende werkzaamheden in het kader van de Interministeriële Mobiliteitsconferentie, om uit te monden in de uitwerking van een interfederale mobiliteitsvisie
- ◇ Uitvoering van pilotprojecten met een governance-instrument ter verbetering van de coördinatie van het beleid inzake mobiliteit en ruimtelijke ordening, zoals het ascontract

Op lange termijn: 2032-2040

- ◇ Actualisering van de Spoorvisie: uitwerking van een Spoorvisie 2050 (aanpassing van de doelstellingen)
- ◇ Aannee van nieuwe performantie- en openbaredienstcontracten