



Ik ben betrokken geweest bij het proces van de totstandkoming van de Rail Roadmap en ik ga proberen vandaag een aantal reflecties te geven over wat we kunnen zeggen over de toekomst, wat de haalbaarheid en welke de uitdagingen gaan zijn.

Laten we eerst en vooral starten met te kijken naar wat de klant vraagt. Daar begint immers alles mee. Er mag aanbod zijn, maar als er geen vraag is, zal het niet werken. Ik heb hier 3 tabellen. In de bovenste tabel ziet u het belang dat klanten – verladers als het over goederen gaat – hechten aan verschillende kenmerken van transport. In de onderste 2 ziet u de score, enerzijds van wegvervoer (de 2^e tabel), en voor intermodaal vervoer (de onderste), en dan denken we natuurlijk ook aan spoor intermodaal vervoer.

Laten we bovenaan beginnen. Welke zijn de criteria die verladers/klanten belangrijk vinden? De belangrijkste zijn groen ingekleurd.

Importance	Reliability	Flexibility	Loss/Damage	Frequency	Cost	Transport time	Customer service	Environment
	4,8	3,95	4,6	3,85	4,1	3,6	4,35	2,5

Betrouwbaarheid is enorm belangrijk voor verladers en veel belangrijker dan transporttijd. Verder zijn belangrijk: customer service, kost, lading en meer bepaald kwaliteit van het transport maar ook over verlies van lading wat in het wegtransport nog vaak gebeurt, en ook nog flexibiliteit. Dat zijn de criteria waar verladers belang aan hechten wanneer zij een transportmodus kiezen.

Wanneer we kijken naar de scores, dan kijken we hier in de eerste plaats hoe het spoor scoort en waar het niet goed scoort en waar er dus werk aan de winkel is. In het blauw, de positieve zaken waar het spoor goed scoort:

Performance intermodal	Reliability	Flexibility	Loss/Damage	Frequency	Cost	Transport time	Customer service	Environment
	3,80	3,25	4,10	3,40	3,95	3,20	3,65	3,95

- Kosten: het spoor scoort goed t.o.v het wegvervoer;
- Ook voor verlies van lading scoort het spoor goed

Waar het spoor minder goed scoort, is alles wat betreft customer service en flexibiliteit, twee criteria waaraan verladers bijzonder veel belang hechten voor de keuze van een transportmodus. Dit zijn duidelijk twee domeinen waar verbetering noodzakelijk is, evenwel zonder de rest te veronachtzamen. Ook op die andere domeinen moet het spoor goed scoren, maar vooral die twee elementen zijn cruciaal.

Tot zover de vraagzijde. Wat kan het beleid daartegenover stellen? Een goed transportbeleid moet altijd uit 3 elementen bestaan:

1. Ten eerste is er de infrastructuur... zonder infrastructuur geen transport, of het nu gaat over wegen, spoor of binnenwateren. Er is wel een groot verschil. Bij het wegennet heb je namelijk vaak heel veel keuze.... Een kleine missing link heeft niet meteen dramatische gevolgen voor het wegennet. Voor het spoor ligt dat helemaal anders want het netwerk sluit niet meer en het wordt bijzonder moeilijk om te rijden. De de grote overstromingen in Wallonië van enkele weken terug hebben dat aangetoond. Wanneer er zich op een grote as onderbrekingen voordoen, dan ligt het netwerk naar het hinterland, en ook naar de havens, plat, wat leidt tot een dramatische situatie.
De overheid kan daaraan werken om het spoornetwerk, om de infrastructuur uit te bouwen en ook om dit duurzaam kwalitatief te maken, met name door voldoende onderhoud. Infrastructuur is dan ook een eerste groot mogelijk werkpunt voor een overheid.
2. Prijszetting is het tweede aspect. Het spoor scoort daar relatief goed t.o.v. het wegvervoer, maar dat veronderstelt voortdurend ingrijpen. Er zijn immers grote investeringen en onderhoudswerkzaamheden in het spoor nodig. De vraag is of die kosten moeten worden doorgerekend aan de gebruiker, dan wel of de overheid daarvoor financiering voorziet zodat de kost voor de klant uiteindelijk niet te veel stijgt. Dat is een belangrijke afweging die moet worden gemaakt.
En dan zijn er ook nog het operationele: in welke mate zijn er meerdere spelers actief; is er voldoende concurrentie op de markt zodat ook die prijs van de operaties zo laag mogelijk kan worden gehouden. Ook daar ligt een belangrijke rol voor de overheid om te waken over de prijszetting.
Daarnaast is er nog de internalisering van externe kosten waar er nog steeds een erg ongelijk speelveld is tussen weg, spoor en binnenvaart. Dus ook op het vlak van internalisering is er werk aan de winkel, niet alleen in dit land, maar ook op Europees niveau. Dit is opgenomen in de grote plannen die Europa heeft aangekondigd in het kader van zijn Green Deal en vanuit economisch standpunt valt te hopen dat die internalisering er ook effectief komt.
3. Prijszetting van operaties hangt ook sterk samen met voldoende concurrentie op de markt... Dat veronderstelt een goede regulator die toeziet op de marktwerking, een regulator die de markt aanstuurt. Regelgeving, maar ook regulering zijn dus eveneens belangrijke aspecten.

Infrastructuur



- **Reliability:** maintenance (2), works (3), digital capacity management (8), realtime management (9), management contract (10), digitalisation (12), ETCS (13)
- **Customer service:** customer focus (1), digitalization (12)
- **Cost:** longer trains (5), digitalization (12)
- **Flexibility:** timetabling (7), digital capacity management (8); realtime management (9), management contract (10), digitalization (12); multimodal equipment (14)
- **Transport time:** investment (4), realtime management (9);, digitalization (12)



Infrastructuur, prijszetting en regelgeving zijn dan ook drie elementen waarop een overheid kan ingrijpen wanneer het over modal shift en modal split gaat. Tot zover de aanbodzijde.

Laten we nu de aanbodzijde dan tegenover de vraagzijde afzetten en kijken naar de verschillende elementen die in de Rail Roadmap 2030 naar

voor komen (noot: de cijfers verwijzen naar de technische fiches in het document “Denkpistes voor implementatie”) en naar de belangrijkste waaraan wordt gewerkt, hier opgenomen.

Wanneer we kijken naar de zaken waar het spoor nog kan verbeteren, dan springt eerst en vooral **customer service** eruit. In de Rail Roadmap 2030 is er veel aandacht voor de focus op de klant. Daarbij gaat het over de directe klant, over de spooroperatoren die op het netwerk rijden, maar net zo goed over de eindklant, over de verlader die een product wil dat werkt en dat betaalbaar is.

Het gaat ook over **digitalisering**. De klant wil weten waar zijn lading zit. De tijden zijn veranderd en de klant wil permanent weten waar zijn lading zit en vooral welke oplossing er wordt geboden wanneer er wat gebeurt. Digitalisering is een cruciaal punt om daartoe te kunnen komen. Zonder digitalisering geen visibiliteit en kan er niet efficiënt en op de juiste manier oplossingsgericht worden ingegrepen.

Het andere belangrijke aandachtspunt voor het spoor is **flexibiliteit**. Ook daar vermeldt de Rail Roadmap 2030 heel wat elementen waar keihard aan wordt gewerkt en moeten worden gewerkt en die vaak opnieuw te maken hebben met digitalisering; zo bijvoorbeeld voor capaciteitsmanagement – weten waar welke capaciteit op het netwerk beschikbaar is en wanneer je die kunt inzetten wanneer er zich ergens een calamiteit voordoet. Er is ook het managementcontract, de beheersovereenkomst tussen de overheid en de netwerkbeheerder. Dat is een cruciaal onderdeel waarvan we in de afgelopen periode van verstoken zijn gebleven. Dat is geen goede zaak voor de netwerkbeheerder zelf en net zomin voor de overheid en bijgevolg ook niet voor de maatschappij. De gevolgen hiervan zijn legio: groeiende files op de wegen en het spoorvervoer dat zijn potentieel niet volledig heeft kunnen benutten.

Pricing



- Reliability / **flexibility**: digital capacity management (8), management contract (10)
- **Cost**: longer trains (5), realtime management (9), management contract (10), digitalization (12), competitiveness short distance (14)

Prijzetting dan... het andere grote aandachtspunt. Voor wat flexibiliteit betreft, reikt de Rail Roadmap 2030 daar opnieuw heel wat elementen voor aan die oplossingen kunnen bieden. Het gaat opnieuw over digitale capaciteit en over de beheersovereenkomst.

We moeten hier ook even het aspect kosten aanhalen. Het spoor scoort daar relatief goed,

maar niets is vanzelf blijvend. Het wegvervoer wordt snel efficiënter terwijl er voor het spoor grote investeringen nodig zijn. Die vergen veel meer tijd. Het is dan ook niet mogelijk om snel een inhaalbeweging te maken. Dus ook daar moet actie worden ondernomen. Bijvoorbeeld door het inzetten van langere treinen met het oog op een betere benutting van de schaarse capaciteit. Veiligheid is cruciaal maar mits een goed management van het netwerk – met de goede systemen die nu al worden uitgerold - kan de afstand tussen treinen kleiner worden gemaakt en kan er meer capaciteit op het netwerk worden gecreëerd. Een laatste element hier is het concurrentievermogen van het spoor over de korte afstand. Het spoor wordt vaak gezien als een modus die pas rendabel wordt op langere afstand. We spreken vaak over de beroemde of beruchte 300km. Maar het kan perfect ook korter, zolang er maar voldoende kritische massa is, zolang er voldoende volume is op het spoor. De boodschap hier is dan ook: hoe meer volume, hoe sneller je ook op kortere afstand rendabel kunt rijden op het spoor. Massificatie om lading te gaan bundelen en om die zo snel mogelijk op het spoor te krijgen, is belangrijk.

Legislation



- Reliability: management contract (10), digitalisation (12)
- **Customer service / Cost**: digital capacity management (8), management contract (10), legislation / terminology (11), digitalization (12)
- **Flexibility**: timetabling (7), digital capacity management (8), digitalization (12)

Het laatste element is **regelgeving**, met daaronder ook **regulering**. Als we die proberen te koppelen aan customer service en flexibiliteit, dan zien we opnieuw dat regelgeving zeg maar noodzakelijk is om ervoor te zorgen dat de noodzakelijke digitalisering er komt. Er gebeurt heel wat in de markt en er zijn tal van mooie initiatieven. De nog recente historiek van digitalisering in de

transportwereld leert echter dat het, wanneer het niet top-down wordt doorgedrukt, vaak niet werkt. Dat betekent niet dat het buiten de operatoren om moet gebeuren. Het moet in overleg met de operatoren en daar zien we ook mooie initiatieven, denk aan wat in de havens gebeurt rond platformen. Ook daar wordt echter duidelijk dat het, wanneer het niet een autoriteit – havenautoriteit of andere - is

die het doorduwt, vaak niet werkt, dat de ontwikkeling van een standaard vaak te moeilijk is en dat ingrijpen van de overheid noodzakelijk is. Dat vergt enige moed, maar het is noodzakelijk om het tot werkelijkheid te maken.

Ook inzake flexibiliteit komen weer dezelfde elementen terug; digitalisering is cruciaal en ook daar kan de overheid veel dingen doordrukken. Datzelfde geldt voor capaciteitsmanagement - opnieuw gekoppeld aan een goede beheersovereenkomst. Laten we dat zeker in de markt zetten en ervoor zorgen dat het spoor als modus goed kan worden gebruikt, dat het flexibel wordt ingezet en, vooral ook, als flexibel wordt gepercipieerd.

Dat laatste is immers een uitdaging voor het spoor. Je kunt proberen goed en efficiënt te zijn, zolang de perceptie tegen is, loopt het niet goed. Vandaar ook het belang van initiatieven om die flexibiliteit van multimodaal vervoer in de markt te zetten, om ervoor te zorgen dat de klant daarin wil meestappen en tevreden is over het spoorproduct dat wordt aangeboden.



Conclusie... wat kunnen we zeggen over wat de markt vraagt, enerzijds, wat er wordt aangeboden vanuit deze Rail Roadmap 2030, anderzijds...

De uitdagingen zijn enorm groot. Van 7% naar 14% marktaandeel gaan, is een enorme stap, zeker wanneer we kijken naar de evolutie die we maar hebben gekend in de voorbije 20 jaar, dan is duidelijk

dat de Rail Roadmap meer dan noodzakelijk is en alle elementen daarin zijn cruciaal.

De uitdagingen zijn dan groot, maar ook de doelstellingen zijn schitterend. De lat wordt hoog gelegd en er wordt ambitie getoond door alle partijen die betrokken zijn geweest bij de totstandkoming van de Rail Roadmap 2030. Dat zijn overigens alle partijen die noodzakelijk zijn in de logistieke keten.

De wil is er... een schitterend startpunt, maar er zijn natuurlijke ook andere zaken nodig. Financiering, bijvoorbeeld. Dat zal moeten komen van meerdere kanten, van de overheid maar net zo goed ook uit de sector om de nodige investeringen te doen. Laat de financiering komen en laat de implementatie volgen van de vele maatregelen die in de Rail Roadmap 2030 zijn ontwikkeld. Het is een schitterende Roadmap en ik hoop dat alle partijen daar hun schouders onder zullen zetten zodat het spoor en een spoorgoederenvervoer een mooie toekomst tegemoet gaat.