



ADVIES

CRB 2018-2330

Het goederenvervoer per spoor aanmoedigen

CCE
Conseil Central de l'Economie
Centrale Raad voor het Bedrijfsleven
CRB



Advies
“Het goederenvervoer per spoor aanmoedigen”

Brussel
19.09.2018

Inhoudsopgave

1 Pistes om de uitdagingen m.b.t. het beleidskader aan te pakken	3
1.1 Dringend werk maken van een interfederale mobiliteitsvisie	3
1.2 Meer afstemming tussen de verschillende beleidsniveaus	3
1.3 Een proactieve houding van de infrastructuurbeheerder t.a.v. de operatoren	4
1.4 Het beleid rond goederenvervoer per spoor afstemmen met de betrokken actoren	4
1.5 Het beheerscontract van Infrabel gebruiken om het goederenvervoer per spoor te stimuleren ..	5
1.6 Een wettelijk kader dat de infrastructuurbeheerder toelaat om het goederenvervoer per spoor te faciliteren	5
2 Pistes om de uitdagingen inzake spoorinfrastructuur aan te pakken.....	6
2.1 De bestaande capaciteit beter benutten	6
2.2 Investeren in het onderhoud van de spoorinfrastructuur	6
2.3 Het tekort aan locomotieven wegwerken	6
2.4 De infrastructuur beheren vanuit een langetermijnlogica en rekening houdend met economische ontwikkelingsmogelijkheden	7
3 Pistes om de uitdagingen op het vlak van organisatie en regulering van de spoormarkt aan te pakken	8
3.1 Benodigde data beschikbaar maken voor de overheid en voor beleidsondersteunende studies	8
3.2 Een level playing field creëren voor de verschillende vervoersmodi	8
3.3 Barrières bij het organiseren van internationaal spoorvervoer binnen Europa wegwerken.....	9
3.4 Het spoorvervoer op de kortere afstanden concurrentiëler maken	9
3.5 Financiële steunmaatregelen doeltreffender maken	10
3.6 De Belgische en Europese spoorregulator meer slagkracht en middelen geven	10
4 Pistes om de uitdagingen op het vlak van belemmeringen op het terrein aan te pakken	11
4.1 De administratieve en reglementaire realiteit voor het spoorvervoer vereenvoudigen	11
4.2 Het goederenvervoer per spoor actief promoten	11
4.3 Het tekort aan treinbestuurders terugdringen	11

Inbehandelingneming

Om de druk op de wegcapaciteit te verlichten en de verkeerscongestie op de weg terug te dringen, is het belangrijk om het gebruik van alternatieven voor de (vracht)wagen, zoals bijvoorbeeld de trein, aan te moedigen. Ondanks de voordelen van het goederenvervoer per spoor voor de mobiliteit, de economie, de werking van de arbeidsmarkt, het leefmilieu en de volksgezondheid, stellen we vast dat het aandeel van het spoor in de modale split voor het goederenvervoer niet toeneemt.

In dit initiatiefadvies, dat op 19 september 2018 werd goedgekeurd, identificeert de Raad factoren die verklaren waarom het goederenvervoer per spoor zich niet verder ontwikkelt en reikt hij pistes aan om deze uitdagingen aan te pakken. De uitdagingen zijn onderverdeeld in vier groepen, m.n. uitdagingen m.b.t. 1) het beleidskader, 2) de infrastructuur, 3) de organisatie en de regulering van de spoormarkt en 4) de belemmeringen op het terrein.

1 Pistes om de uitdagingen m.b.t. het beleidskader aan te pakken

1.1 *Dringend werk maken van een interfederale mobiliteitsvisie*

Het gebrek aan een visie op de mobiliteit in het algemeen en op het goederenvervoer per spoor in het bijzonder creëert onzekerheid bij operatoren en verladers die niet bevorderlijk is voor beslissingen i.v.m. spoorinvesteringen door de infrastructuurbeheerder en de spooroperatoren, die lang op voorhand genomen moeten worden.

De Raad herhaalt zijn vraag om zo spoedig mogelijk een interfederale langetermijnvisie inzake mobiliteit (horizon 2030, of zelfs 2050) - met inbegrip van het goederenvervoer, met name per spoor - te ontwikkelen. Deze visie moet de leidraad blijven voor het mobiliteitsbeleid ongeacht de regeringsswissels die plaatsvinden. Ze moet vertaald worden in een mobiliteitspact (geheel van engagementen van de betrokken actoren) en een breed maatschappelijk draagvlak genieten. Voor dat laatste is het belangrijk de Raad te betrekken bij zowel de opstelling als de concretisering van de interfederale mobiliteitsvisie.

1.2 *Meer afstemming tussen de verschillende beleidsniveaus*

De bevoegdheden inzake mobiliteit in België zijn verspreid over verschillende beleidsniveaus. Het spoor is een federale bevoegdheid en de infrastructuurbeheerder is een federale organisatie. Maar het spoorbeleid kan niet los worden gezien van het beleid t.a.v. de andere vervoersmodi (waarmee het spoor vaak gecombineerd wordt) en inzake domeinen waarvoor de gewesten bevoegd zijn (bv. ruimtelijke ordening, openbare werken aan autowegen en zeehavens). Deze bevoegdheidsverdeling en het gebrek aan afstemming tussen de verschillende bevoegdheidsniveaus maken het moeilijk en vormen een rem om tot een coherent beleid inzake mobiliteit en dus ook inzake goederenvervoer (per spoor) te komen.

De Raad pleit voor meer afstemming tussen de verschillende beleidsniveaus en voor het activeren en transparanter maken van bestaande coördinatieorganen (bv. het Executief Comité van de ministers van Mobiliteit, het Overlegcomité en het GEN-comité) zonder er bijkomende te creëren.

Bovendien acht de Raad het opportuun dat een onafhankelijke instantie op regelmatige basis de werking van deze coördinatieorganen evalueert.

1.3 Een proactieve houding van de infrastructuurbeheerder t.a.v. de operatoren

De communicatie tussen de infrastructuurbeheerder en de operatoren verloopt bijwijlen stroef, bijvoorbeeld wanneer rijpaden buiten werking worden gesteld of wanneer vertragingen worden opgelopen. Bovendien biedt de infrastructuurbeheerder in geval van onvoorziene omstandigheden niet steeds spontaan oplossingen aan.

Zoals hij reeds meldde in zijn advies "Krachtlijnen voor het toekomstige beheerscontract van Infrabel" van 25 oktober 2017¹, vindt de Raad dat Infrabel een kwaliteitsvolle dienstverlening op het spoor moet aanbieden die de aantrekkingskracht van het spoor verhoogt, hetgeen concreet betekent:

- dat hij de dienstverlening op het spoor permanent verbetert door een klantgerichte proactieve houding aan te nemen en proactieve en bevredigende oplossingen te bieden voor de vragen die de spoorbedrijven hebben en de problemen die ze ondervinden;
- dat hij op een duidelijke, transparante en snelle manier met zijn klanten (de spoorbedrijven) communiceert (bv. wanneer het spoorverkeer verstoord is).

1.4 Het beleid rond goederenvervoer per spoor afstemmen met de betrokken actoren

De regels en procedures voor het goederenvervoer per spoor houden onvoldoende rekening met de noden op het terrein en met de specificiteit van dit type van vervoer. Dit is onder andere te verklaren door het feit dat ze tot stand komen zonder overleg met de betrokken actoren. Daarnaast zijn er verladers die vinden dat de producten en de dienstverlening van de operatoren onvoldoende rekening houden met hun behoeften.

De Raad is van oordeel dat regels en procedures voor het goederenvervoer per spoor tot stand moeten komen in overleg met de betrokken actoren over het hele land. Daarom herhaalt de Raad het standpunt dat hij reeds formuleerde in zijn advies dd. 25 oktober 2017 "Krachtlijnen voor het toekomstige beheerscontract van Infrabel", nl. dat dit overleg zou kunnen plaatsvinden in een 'consultation group' waarin actoren met een specifieke kennis van het goederenvervoer per spoor zitting hebben, te weten: de infrastructuurbeheerder, de spooroperatoren, vertegenwoordigers van verladers, en werkgevers- en werknemersvertegenwoordigers. De Raad is van mening dat de infrastructuurbeheerder een sturende rol moet krijgen in deze 'consultation group', net zoals Elia, de beheerder van het energienet, een sturende rol heeft in zijn 'Users' Group'. Daarbij moet er volgens de Raad over worden gewaakt dat Infrabel zich kan blijven toeleggen op zijn kernactiviteiten.

¹ <http://www.ccecrb.fgov.be/txt/nl/doc17-2360.pdf>

Meer dialoog tussen de verladers en de operatoren kan zorgen voor een betere match tussen, enerzijds, de producten en de dienstverlening van de operatoren en, anderzijds, de behoeften van de verladers. Deze dialoog zou kunnen plaatsvinden in de 'consultation group' waarvan hierboven sprake is.

1.5 Het beheerscontract van Infrabel gebruiken om het goederenvervoer per spoor te stimuleren

In België wordt het beheerscontract van de infrastructuurbeheerder onvoldoende gebruikt om het goederenvervoer per spoor te stimuleren. In andere landen waaronder Nederland, Oostenrijk en Zwitserland bevat het beheerscontract van de infrastructuurbeheerder bijvoorbeeld incentives voor het behalen van doelstellingen op dit gebied. De beheersovereenkomsten worden in die landen regelmatig gemonitord en vernieuwd. Het beheerscontract in België werd niet meer geüpdatet sinds 2012 en bevat geen enkele indicator met een (positieve of negatieve) incentive voor het goederenvervoer per spoor.

De Raad herhaalt het standpunt dat hij heeft geformuleerd in zijn advies "Krachtlijnen voor het toekomstige beheerscontract van Infrabel" van 25 oktober 2017, nl. dat de doelstellingen van het spoorbeleid (onder andere op het vlak van het goederenvervoer) ook in België weerspiegeld moeten worden in het beheerscontract van de infrastructuurbeheerder. Deze doelstellingen moeten operationeel (d.w.z. precies en meetbaar) zijn en worden gekoppeld aan sancties bij niet-naleving.

1.6 Een wettelijk kader dat de infrastructuurbeheerder toelaat om het goederenvervoer per spoor te faciliteren

Het wettelijk kader waarbinnen de infrastructuurbeheerder opereert, laat hem onvoldoende toe om het goederenvervoer per spoor te stimuleren. Dit is te wijten aan het feit dat het wettelijk kader momenteel verspreid is over verschillende wetsdocumenten (voornamelijk de spoorcodex en de wet van 21 maart 1991 betreffende de hervorming van sommige economische overheidsbedrijven) en dat het geen duidelijkheid verschaft omtrent de mogelijkheid om het infrastructuurbeheer² in bepaalde zones te delegeren, zoals de havens of multimodale terminals.

De Raad acht het raadzaam om samen met de betrokken actoren te bekijken of en hoe hierin verandering kan worden gebracht, opdat het wettelijk kader voor de infrastructuurbeheerder daadwerkelijk bijdraagt aan de bevordering van het goederenvervoer per spoor. Dat kan bijvoorbeeld door zich te inspireren op wat in het buitenland gebeurt. De Raad denkt hierbij o.a. aan Frankrijk³ en Duitsland⁴ waar het delegeren van het beheer van de spoorinfrastructuur voor het goederenvervoer is toegelaten in welbepaalde zones (bv. havengebieden) teneinde de economische ontwikkeling te bevorderen door voor het goederenvervoer een beroep te doen op het spoor.

² Het fysieke netwerk kan daarbij in handen blijven van de nationale infrastructuurbeheerder.

³ Europorte, actief in verschillende Franse zeehavens.

⁴ Bijvoorbeeld transPORT Rail in Hamburg.

2 Pistes om de uitdagingen inzake spoorinfrastructuur aan te pakken

2.1 De bestaande capaciteit beter benutten

Volgens experts⁵ wordt de huidige spoorcapaciteit in ons land onderbenut, wat een rem kan vormen op de realisatie van het volledige groeipotentieel van het spoor.

De Raad vraagt om de bestaande spoorcapaciteit beter te benutten door in te zetten op technologische innovaties (bv. ETCS-2 en lange treinen tot 750 meter) en op het reduceren van het aantal lege ritten en wagons (bv. door multifunctionele wagons te gebruiken). Met datzelfde doel voor ogen, moeten spooroperatoren volgens de Raad worden aangemoedigd om aangevraagde rijpaden die niet benut worden, te annuleren (bv. door te voorzien in een terugbetaling)⁶. Bovendien moet het rijpadbeheer volgens de Raad op korte termijn kunnen inspelen op de wisselende transportbehoeften van ondernemingen, die moeilijk lang op voorhand kunnen worden ingeschat.

2.2 Investeren in het onderhoud van de spoorinfrastructuur

Wegens onvoldoende investeringen in het onderhoud van de spoorinfrastructuur wordt het spoorvervoer op sommige spoorlijnen⁷ onderworpen aan tijdelijke snelheidsbeperkingen (wat een nefaste invloed heeft op de kwaliteit van het spoor op het vlak van stiptheid). Daarenboven wordt een reactieve onderhoudsstrategie gevolgd die voornamelijk bestaat in het herstellen van beschadigde infrastructuur.

De Raad hamert erop dat meer investeringen moeten worden voorzien voor het onderhoud van de spoorinfrastructuur en dat de nadruk moet komen te liggen op preventief i.p.v. reactief onderhoud. De infrastructuurbehoeften en bijgevolg ook de investeringen in het onderhoud ervan, zullen worden bepaald a.d.h.v. een audit waarvan de resultaten in 2019 worden verwacht. De Raad vraagt om over deze resultaten ingelicht te worden.

2.3 Het tekort aan gehomologeerde locomotieven wegwerken

Het aantal gehomologeerde locomotieven (dit zijn locomotieven die voldoen aan de voorwaarden die vereist zijn om op het Belgische spoornetwerk te rijden en voor het grensoverschrijdende vervoer) is op bepaalde momenten ontoereikend om de goederenvolumes van de verladingsplaatsen te vervoeren. Dit is onder andere te wijten aan de lange duur van de homologatieprocedure met als gevolg dat operatoren niet snel kunnen inspelen op een groeiende vraag. Hierdoor gaan volumes die potentieel met het spoor vervoerd hadden kunnen worden naar andere modi.

⁵ TECHNUM (2015), Onderzoek naar de concurrentiepositie van het goederenvervoer per spoor in België, blz. 68; Vanobbergen, Roel (2016) De toekomst van onderbenutte spoorinfrastructuur in België. Een sociaal-economische analyse; Raadgevend Comité van de treinreizigers (2016) Aanbevelingen aan de federale wetgevende Kamers m.b.t. de beheerscontracten tussen de Staat, de NMBS en Infrabel, blz. 3

⁶ Nu vragen operatoren soms voor de zekerheid capaciteit aan zonder te weten of ze haar zullen benutten. Aangezien de annulatie van rijpaden niet altijd recht geeft op terugbetaling en er zelfs administratieve kosten voor worden aangerekend, verkiezen veel operatoren om hun rijpad niet terug te geven als een vracht niet doorgaat.

⁷ Waaronder de spoorlijnen 24 (Hasselt-Luik) en 34 (Tongeren-Montzen).

Om dat soort situaties te verhelpen, vraagt de Raad dat:

- de Belgische regering op Europees niveau pleit voor een technische harmonisatie van het rollend materieel;
- wordt geanalyseerd waarom er in België een voorraad gehomologeerd rollend materieel bestaat die niet wordt gebruikt of verhuurd.

2.4 De infrastructuur beheren vanuit een langetermijnlogica en rekening houdend met economische ontwikkelingsmogelijkheden

De spoorinfrastructuur wordt beheerd met zicht op de korte termijn en vanuit budgettaire overwegingen. Dat geldt niet alleen voor het onderhoud, zoals hierboven werd geschetst, maar ook voor het beheer van spooransluitingen. Zo is Infrabel sommige spoorverbindingen bij bedrijven komen opbreken, omdat het op korte termijn niet rendabel was om deze aansluitingen te onderhouden. Hoewel dit vanuit een korte termijn - en budgettaire logica misschien een goede zet leek, kan dit bedrijven er in de toekomst van weerhouden om (opnieuw) voor het spoor te kiezen en zo de ontwikkeling van het goederenvervoer per spoor afremmen. Uitgebroken spoorverbindingen naar bedrijven(terreinen) weer operationeel maken, is duur en kan niet op korte termijn.

De Raad meent dat spoorinfrastructuur moet worden beheerd vanuit een langetermijnlogica en rekening houdend met economische ontwikkelingsmogelijkheden. In het kader van het aansluitingenbeleid is beter overleg tussen de overheid, de infrastructuurbeheerder, de economische actoren, de werkgevers en de vakbonden vereist. Dit overleg moet zo vroeg mogelijk in het proces plaatsvinden en aansluiten bij een globale economische visie. Na een analyse die de optie zou rechtvaardigen omdat ze een reëel groeipotentieel voor het spoor zou inhouden, moet het tot stand brengen van een spooransluiting naar een bedrijf of bedrijventerrein volgens de Raad sneller kunnen.

Bovendien zou in de ogen van de Raad een systeem van kostenverdeling tussen Infrabel en het bedrijf in kwestie kunnen worden ingevoerd dat het voor Infrabel interessant maakt om de spooransluiting tot stand te brengen en voor het bedrijf om er intensief gebruik van te maken (bv. door er frequent grote volumes goederen op te vervoeren).

3 Pistes om de uitdagingen op het vlak van organisatie en regulering van de spoormarkt aan te pakken

3.1 Benodigde data beschikbaar maken voor de overheid en voor beleidsondersteunende studies

De gegevens die beschikbaar zijn om een beleid m.b.t. het goederenvervoer per spoor te ontwikkelen, te evalueren en waar nodig bij te sturen, zijn schaars, gebaseerd op schattingen of niet meer up-to-date⁸. De operatoren worden er niet toe aangemoedigd om hun gegevens over het spoorverkeer, de tonnages en het soort van goederen dat wordt vervoerd ter beschikking te stellen van de overheid.

Zoals wordt gepreciseerd in zijn advies "Een performante spoorregulator" van 20 juli 2018, vindt de Raad dat de overheid, en in het bijzonder de regulator, moet kunnen beschikken over cijfergegevens m.b.t. het goederenvervoer per spoor die nodig zijn voor het beleid ter zake en dat deze data ook beschikbaar moeten worden gemaakt voor beleidsondersteunende studies. Daarom pleit de Raad voor een grondigere gegevensverzameling bij de operatoren, die moeten worden aangemoedigd hun gegevens ter beschikking te stellen van de regulator en van onderzoekers. Deze gegevens zouden achteraf geanonimiseerd publiek beschikbaar moeten worden gemaakt.

3.2 Een level playing field creëren voor de verschillende vervoersmodi

De verschillende vervoersmodi opereren niet in een gelijk speelveld, bijvoorbeeld op het vlak van vergoedingen voor het gebruik van de infrastructuur, veiligheidsvoorschriften en regels voor de bestuurders. De externe kosten die de verschillende modi genereren, worden niet op een gelijke manier weerspiegeld in hun prijzen.

De Raad vindt het van belang dat de overheden een gelijk speelveld creëren voor de verschillende vervoersmodi, rekening houdend met de economische, sociale en milieu-externaliteiten die ze genereren, en met nadrukkelijke aandacht voor het belang van hun complementariteit⁹. Ook het eenvoudiger maken van internationaal vervoer, door technische en andere barrières weg te nemen (zie hieronder), kan helpen bij het creëren van een gelijk speelveld tussen de modi.

⁸ De bijlagen 4 en 5 bij het lopende beheerscontract tussen de staat en Infrabel (oorspronkelijk gesloten voor de periode 2008-2012, maar sindsdien meermaals verlengd) schrijven nochtans voor dat Infrabel bepaalde gegevens (bijvoorbeeld m.b.t. de benutting van de infrastructuur voor het goederenvervoer of de stiptheid van goederentreinen) aan de FOD Mobiliteit en Vervoer moet bezorgen. Wat het nieuwe beheerscontract (dat in volle onderhandeling is) hierover zal voorschrijven, staat nog niet vast.

⁹ Vachtwagens met een verhoogd tonnage kunnen bijvoorbeeld bijdragen aan het oplossen van de problematiek van de first en last mile (BRAIN-TRAINS).

3.3 *Barrières bij het organiseren van internationaal spoorvervoer binnen Europa wegwerken*

Er bestaat thans een grote versnippering in Europa in termen van regulering en technische standaardisering. Op technisch gebied is het mogelijk om stappen te zetten naar een volledige interoperabiliteit, maar de lidstaten dragen een groot gewicht in het beslissingsproces en trachten hun markt af te scherm van buitenlandse operatoren.

De Raad vindt dat het organiseren van internationaal spoorvervoer binnen Europa vereenvoudigd moet worden. Daartoe vraagt hij de Belgische regering om op Europees niveau te pleiten voor een verdere ontwikkeling van de Europese goederencorridors, die al een positieve rol ter zake hebben gespeeld via o.a. de oprichting van een one-stop-shop, en voor het wegwerken van de versnippering binnen Europa in termen van regularisering en technische standaardisering.

3.4 *Het spoorvervoer op de kortere afstanden concurrentiëler maken*

Het goederenvervoer per spoor is het meest rendabel bij het vervoeren van grote volumes goederen over lange afstanden. Hoe langer de afstand van het voor- en het natransport, hoe minder voordelig de keuze voor intermodaliteit, en daarin het spoorvervoer. De hoge kostprijs van de eerste en laatste mijl, die o.a. voortvloeit uit de complexiteit van het rangeerproces, vormt een handicap voor het spoorvervoer.

De Raad is ervan overtuigd dat de overheden het goederenvervoer per spoor kunnen stimuleren door in voldoende intermodale terminals te voorzien en door steunmaatregelen meer te richten op de overslag dan op het transport zelf. Daarnaast meent de Raad dat de overheden nog op andere manieren het spoorvervoer op kortere afstanden aantrekkelijker kunnen maken, bijvoorbeeld door experimenten met lokale infrastructuurbeheerders of operatoren¹⁰ te faciliteren (zie punt 1.6) of door partnerschappen tussen operatoren en verladers op de korte afstand aan te moedigen.

Bovendien kunnen operatoren volgens de Raad zelf het spoor concurrentiëler maken via een horizontale samenwerking die er met name in bestaat hun volumes te bundelen en zo de kosten te drukken. Deze samenwerking kan worden gefaciliteerd door een beroep te doen op aggregatoren. Voorts is het vermeldenswaard dat nieuwe technologieën, zoals blockchain, het de operatoren mogelijk maken de vertrouwelijkheid van hun gegevens te waarborgen en er aldus voor te zorgen dat hun concurrentiepositie niet wordt verzwakt als de goederenvolumes worden gebundeld.

¹⁰ Zoals dat bijvoorbeeld gebeurde in Henegouwen, waar de intercommunale Idea een lokale operator, Planisfer, aanstelde die onder meer instaat voor vorming van personeel, operaties op de industriële sites, herstellingen aan wagons en de evaluatie van infrastructuur.

3.5 Financiële steunmaatregelen doeltreffender maken

De financiële steunmaatregelen voor het goederenvervoer per spoor die momenteel van kracht zijn in ons land¹¹, hebben niet de gewenste impact in termen van modal shift. De Raad vraagt een analyse van de redenen die hieraan ten grondslag liggen, rekening houdend met de huidige kostenstructuur van het goederenvervoer per spoor.

Met de bedoeling een grotere impact in termen van modal shift te realiseren, vraagt de Raad zich af of het niet beter is om de exploitatiesteun te concentreren op de korte afstand dan om te subsidiëren per kilometer zonder te differentiëren naar afstand. De huidige steun voor het gecombineerd vervoer neemt af naarmate de afgelegde afstand groter wordt, terwijl dit niet het geval is voor de steun aan het verspreid vervoer.

Bovendien vraagt de Raad de verschillende overheden om te onderzoeken of goede praktijken uit het buitenland, zoals het toekennen van compensaties bij het upgraden en vergroenen van rollend materieel, kunnen worden toegepast in België.

3.6 De Belgische en Europese spoorregulator meer slagkracht en middelen geven

Een geliberaliseerde context betekent verschillende actieve spelers op het spoor en dus ook kans op operationele problemen en/of conflicten die moeten worden beslecht door een sterke spoorregulator. Volgens experts beschikt de Belgische spoorregulator¹² thans over onvoldoende middelen om zijn functie naar behoren te kunnen uitoefenen en zou hij meer bevoegdheden moeten krijgen.

De Raad vraagt om de Belgische spoorregulator de technische, menselijke en financiële middelen ter beschikking te stellen die benodigd zijn om zijn functie te vervullen, alsook om zijn takenpakket uit te breiden, zoals staat beschreven in het CRB-advies van 20 juli 2018 "Een performante spoorregulator".

In een netwerkindustrie zoals het spoorvervoer is steeds een tendens naar consolidatie aanwezig. Op Europees niveau bestaat dan ook het gevaar dat de markt op termijn gedomineerd wordt door één of twee spelers. Onder meer om erop toe te zien dat zich geen monopolies vormen, dringt de Raad erop aan om de uitbouw van een volwaardige Europese regulator ten volle te ondersteunen.

¹¹ Op dit moment zijn er in België twee financiële steunmaatregelen van kracht voor ondernemingen die actief zijn in het gecombineerd en het verspreid vervoer. Bij het gecombineerd vervoer worden multimodale vervoerseenheden zoals containers getransporteerd. Bij het verspreid vervoer wordt een trein samengesteld uit verschillende types van afzonderlijke wagons, bv. voor het vervoer van bulk of staal afkomstig van verschillende verladings. De regeling voor het gecombineerd vervoer is van kracht sinds 2005, die voor het verspreid vervoer sinds 2013. Ze werden beide verschillende keren verlengd¹¹. De huidige steunmaatregelen gelden voor de periode 2017-2020.

¹² Voluit "Dienst Regulering van het Spoorwegvervoer en van de Exploitatie van de Luchthaven Brussel-Nationaal".

4 Pistes om de uitdagingen op het vlak van belemmeringen op het terrein aan te pakken

4.1 De administratieve en reglementaire realiteit voor het spoorvervoer vereenvoudigen

Spoorwegondernemingen worden geconfronteerd met tal van administratieve procedures en regels die complex en tijdrovend zijn. Hierbij kan bijvoorbeeld worden gedacht aan de procedures voor het aanvragen van een rijpad en voor het verkrijgen van een vergunning om een locomotief op het spoornetwerk te laten rijden.

De Raad vindt dat niet alleen het aanvragen van een rijpad, maar ook het verkrijgen van een vergunning voor het laten rijden van een locomotief op het spoornetwerk sneller en eenvoudiger moet kunnen. Bovendien moet worden onderzocht of het mogelijk is een afwijkende 'light'-vergunningsprocedure uit te werken voor de zgn. lokale operatoren¹³ die slechts actief zijn op een beperkt deel van het netwerk en daarbij ieders veiligheid te waarborgen. Nu moeten die lokale operatoren immers voldoen aan dezelfde voorwaarden als operatoren die op grotere (nationale en internationale) schaal werkzaam zijn.

Voorts is de Raad van mening dat de administratieve kosten die verbonden zijn aan het aanvragen van een rijpad rekening moeten houden met het vervoerde goederenvolume.

4.2 Het goederenvervoer per spoor actief promoten

Voor tal van verladers lijkt de drempel om goederen per spoor te vervoeren groot. Bovendien wordt het goederenvervoer per spoor momenteel niet actief gepromoot.

Om deze situatie te verhelpen, herhaalt de Raad de opmerking die hij reeds formuleerde in zijn advies dd. 25 oktober 2017 "Krachtlijnen voor het toekomstige beheerscontract van Infrabel": het is noodzakelijk om een instantie in het leven te roepen die het goederenvervoer per spoor actief promoot, zoals bijvoorbeeld het geval is in Nederland¹⁴. De rol van deze instantie zou erin bestaan:

- het goederenvervoer per spoor te promoten bij de industriële/verladers en in de opleidingsinstituten;
- op te treden als expertisecentrum ter zake.

4.3 Het tekort aan treinbestuurders terugdringen

Om de verwachte groei van het spoorvervoer op te vangen, is er nood aan meer treinbestuurders. Maar daar knelt nu net het schoentje, want het beroep van treinbestuurder prijkt al verschillende jaren op rij op de lijsten met knelpuntberoepen in ons land.

¹³ In het Frans: opérateurs ferroviaires de proximité

¹⁴ In Nederland heeft de stichting Rail Cargo Information Netherlands – die op 30 juni 2003 werd opgericht als publiek-privaat initiatief – tot doel het gebruik van het spoor voor het goederenvervoer te bevorderen en het imago van het railgoederenvervoer bij verladers en logistieke dienstverleners te verbeteren.

Om een adequaat antwoord te kunnen formuleren op het tekort aan treinbestuurders, vraagt de Raad om de redenen te analyseren die aan de basis liggen van dit tekort. In deze analyse zou volgens de Raad aandacht moeten worden besteed aan de factoren¹⁵ die spooroperatoren ontmoedigen om te investeren in de opleiding van treinbestuurders.

In afwachting van de resultaten van deze analyse is het volgens de Raad wenselijk om mensen te blijven aanmoedigen om technische opleidingen¹⁶, waaronder de opleiding tot treinbestuurder te volgen.

¹⁵ Een vraag die in dit verband rijst, is bv. of de investering in de opleiding tot treinbestuurder voldoende gevaloriseerd kan worden met de instelling van een return-on-investmentsysteem.

¹⁶ Vermeldenswaard in dit verband is dat het opleidingscentrum Syntra i.s.m. Lineas al de basisopleiding spoorwegtechnieken aanbiedt. Met een getuigschrift van deze opleiding is het mogelijk om een verkorte opleiding tot het beroep van treinbestuurder te volgen.