

Rail Roadmap 2030



Voor meer goederenvervoer per spoor
dankzij een intelligent en multimodaal vervoerssysteem

Rail Roadmap 2030



Inhoudstafel

01. Context	04
02. Ambitie	08
03. Roadmap 2030	10
A. De infrastructuurbeheerder staat centraal	11
B. Proactieve overheden	16
C. Het engagement van de spooroperatoren	20
D. De regulator	22
E. Gestructureerd overleg tussen de actoren	22
F. Naar een Europese harmonisatie en samenwerking	23
04. Conclusies	24



01. Context

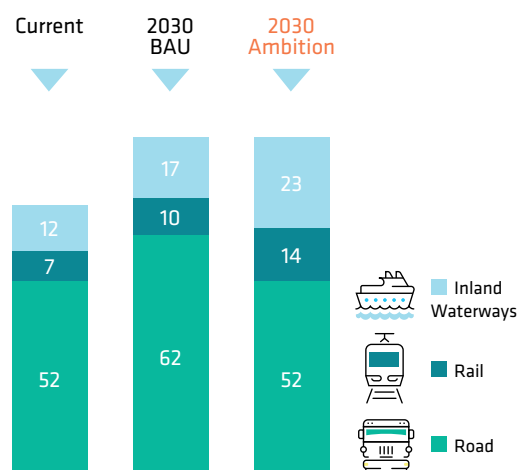
Vanwege zijn geografische ligging neemt België in Europa een bijzonder strategische plaats in op het vlak van logistiek. Het is een sector die mee de ruggengraat vormt van zowel onze economie als onze welvaart. Zo stond België in 2016 op de zesde plaats op de Logistics Performance-index van de Wereldbank.¹ ProLogis plaatst België in de top 3 van de meest aantrekkelijke plaatsen in Europa voor de ontwikkeling van transportactiviteiten. Het is een sector die in de toekomst alleen maar zal groeien. Zo gaat het Federaal Planbureau uit van een toename van het vrachtvervoer tegen 2040 met 26%.²

In gereden tonkilometers (tkm) gaat vandaag 73% van alle goederenverkeer over de weg, 17% over de binnenwateren en 10% per spoor³. Om de **toekomstige groei** aan te kunnen **en de** door België onderschreven **ambitieuze klimaatdoelstellingen** te verwezenlijken, is een **geïntegreerde en evenwichtige aanpak** nodig, met daarin de verschillende transportwijzen; die geïntegreerde aanpak moet zorgen voor een optimale benutting van elk van de **afzonderlijke transportwijzen**. De hele logistieke sector moet nu, samen met de bevoegde autoriteiten, ingrijpende veranderingen doorvoeren om tot een optimale modale spreiding van de vervoersstromen te komen. Zo niet zal vooral het wegtransport zich ontwikkelen, wat schadelijke gevolgen kan hebben⁴.



Traffic evolution

in % of modal share



In miljarden tkm - Simulatie uitgaande van Statbel, of Evolutie van de modale aandelen van de huidige 73%, 10% en 17% voor respectievelijk de weg, het spoor en de binnenwaterweg naar 58%, 16% en 26% als het spoor haar volume verdubbelt tegen 2030.



1. Wereldbank (2016), Logistics Performance-index, geraadpleegd op <https://lpi.worldbank.org/international/global>
2. (2019) Federaal Planbureau
3. (2020) EU Transport in figures, Statistical pocket book 2020, Section 2.2
4. Meer files, gevolgen voor het milieu, ...

De verschillende goederenstromen per spoor

In het algemeen onderscheidt men vier soorten goederenstromen per spoor, elk met zijn specifieke kenmerken en dus verschillende behoeften:



- **Block train:** trein met goederen van één verlader, van punt A naar punt B. In het algemeen gaat het hier over grote volumes over lange afstanden en is geen consolidatie vereist.



- **Intermodaal:** de goederen worden over de eerste en de laatste kilometers per vrachtwagen vervoerd en het hoofdtraject van ten minste 100 km wordt per spoor afgelegd. Dit soort stromen vereist extra consolidatie- en overslagmanoeuvres.



- **Enkelvoudige wagonlading (Single Wagon Load, SWL):** een trein die wagons/goederen van verschillende klanten en uit verschillende plaatsen samenbrengt. Dit veronderstelt uitgebreide consolidatieactiviteit, meer bepaald rangeren en het vervoer over de eerste en de laatste kilometers (first & last miles).



- **Gemengde trein:** combinatie van single wagon load en intermodaal.

Het spoor is nog steeds een transportwijze met een **groot groeipotentieel** en veel voordelen, **zowel over middellange⁵ als over lange afstand:**

- Het spoor is de meest **efficiënte vervoerswijze** over lange afstanden, zowel in economische als in maatschappelijke zin. De negatieve externe kosten⁶ zijn voor het spoor de laagste.
- **Het spoorwegnet is reeds goed ontwikkeld.** Er is ruimte voor verbetering en modernisering van het netwerk, maar het aanleggen van grote, fundamenteel nieuwe netwerken is niet noodzakelijk.
- **Files en verliesuren op de weg** zijn twee grote kostenposten voor de samenleving. Het spoor kan de druk op de weg aanzienlijk verlichten en daardoor de efficiëntie van het wegvervoer verbeteren.
- **Ten slotte is het spoor een goede oplossing voor langere afstanden binnen Europa.** Massavervoer van goederen tegen een aanvaardbare prijs maakt van het spoor een efficiënte vervoerswijze om de afstanden tussen de Europese landen te overbruggen. Het spoor zorgt dus voor een vlotte verbinding tussen de havens en het hinterland.

Dat is dan ook waarom dit potentieel moet worden benut waar dat zinvol is. Het spoor heeft echter ook zwakke punten:

- De **kosten van consolidatie** blijven een grote handicap, waardoor het grote potentieel van modal shift op middellange afstanden in België onderbenut blijft⁷. Om een belangrijkere rol te kunnen spelen, moet het spoor een prominentere plaats innemen in de multimodale logistieke keten;
- **Door het huidige gebrek aan flexibiliteit** (beschikbaarheid van rijpaden, dienstregelingen...) beantwoordt het vrachtvervoer per spoor onvoldoende aan de noden van de klanten en aan de economische omgeving waarin ze opereren;

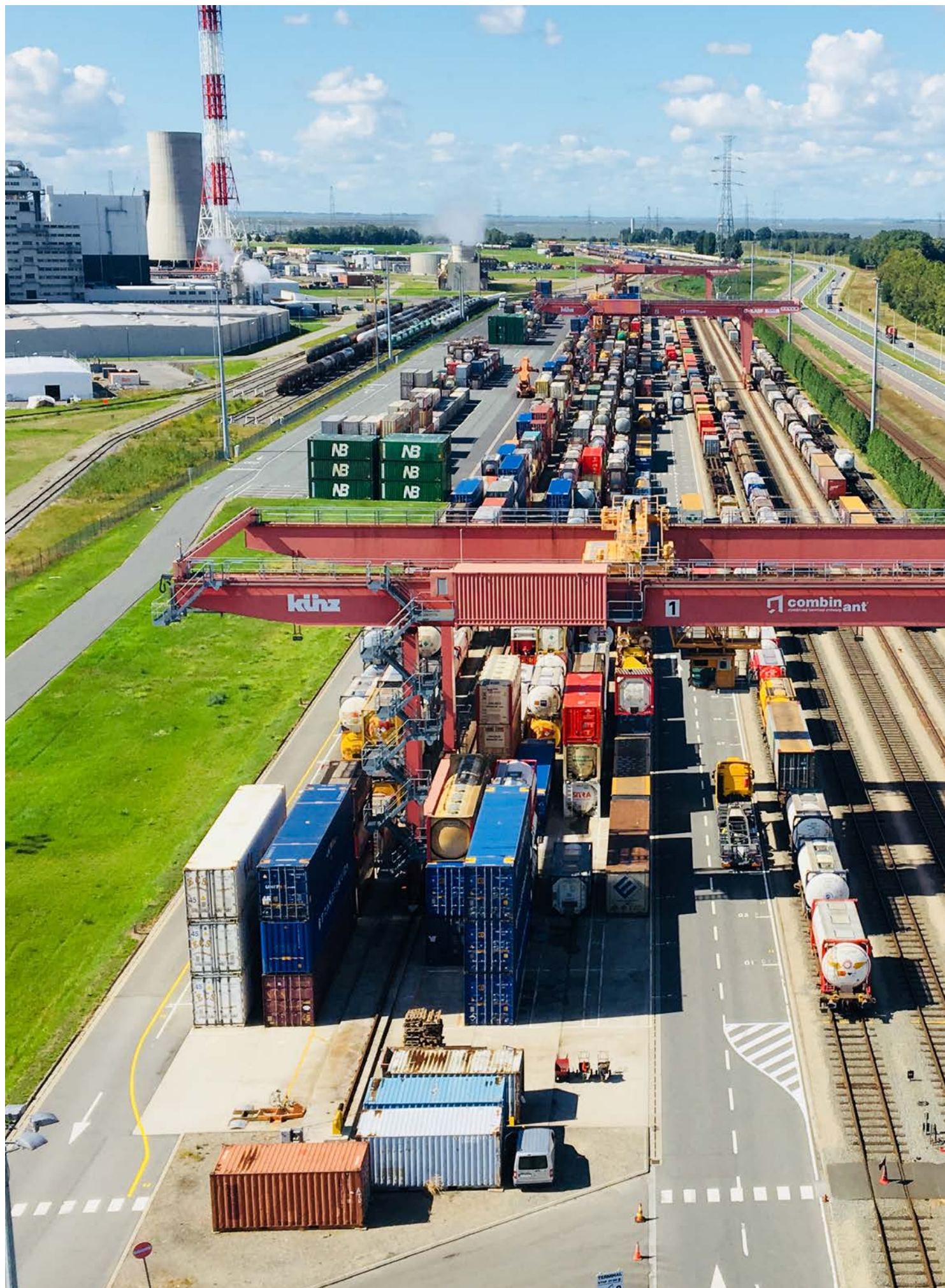
- Het **probleem van de interoperabiliteit** moet worden opgelost. Ondanks een gemeenschappelijke Europese markt ondervindt het goederenvervoer per spoor nog steeds problemen aan de landsgrenzen;
- Het netwerk bestaat, maar **achterstallig onderhoud** leidt tot de lage dienst snelheden en onvoorziene onderbrekingen.
- Naast zijn opdracht voor het onderhoud van het netwerk staat de infrastructuurbeheerder in voor het **beheer van de stromen op zijn netwerk**; dat gebeurt vandaag **niet op een voldoende dynamische manier** terwijl het nochtans het gebruik van het netwerk zou kunnen helpen maximaliseren;
- **Het niet in rekening brengen van de externe kosten van de verschillende transportwijzen** speelt in het nadeel van het goederenvervoer per spoor;
- **Een soms zeer strikt wet- en regelgevend kader dat bovendien niet snel kan worden aangepast**, maakt dat het spoor onvoldoende kan inspelen op innovatieve opportuniteiten die zich aandienen en niet kan evolueren naar een gedigitaliseerde, flexibele en performante sector.

De trein kan het concurrentievermogen van de Belgische economie ondersteunen en de druk op het wegvervoer - gedeeltelijk - verlichten. Maar hoe kunnen we dat onbenutte spoorpotentieel ontwikkelen? Hoe kunnen we het spoor aantrekkelijker maken voor goederenverkeer? Hoe kunnen we deze vervoerswijze concurrentiëler maken? Om ervoor te zorgen dat de industrie een kwaliteitsvolle, betrouwbare, performante en concurrentiële dienstverlening kan genieten, moet de spoorwegsector evolueren, met name door de zwakke punten weg te werken. Alle actoren hebben hun rol te spelen om dit doel te bereiken.

5. Trajecten tussen 100 en 300 km worden beschouwd als middellange trajecten.

6. Uit onderzoek in opdracht van DG Move is gebleken dat de externe kosten per tonkilometer zeven keer lager liggen dan die van het wegvervoer. Zowel vanuit klimatologisch als sociaal oogpunt is het spoor de meest optimale vervoerswijze. In totaal is het spoor verantwoordelijk voor slechts 0,4% van de totale uitstoot van broeikasgassen in de 27 EU-landen.

7. Verschillende activiteiten zijn nodig om voldoende consolidatie en volume te garanderen: groepering, vervoer over de eerste en de laatste kilometers, overslag. Deze extra handelingen brengen extra kosten met zich mee.

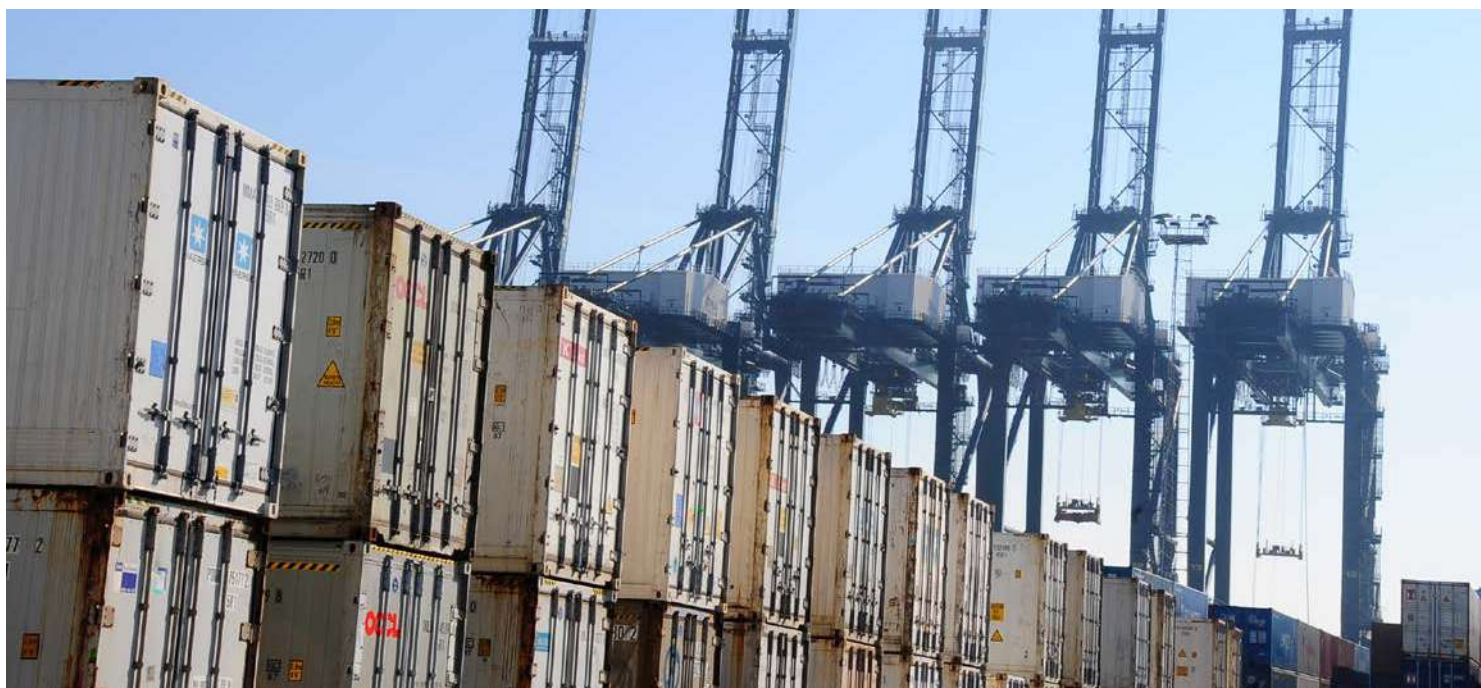


02. Ambitie

De regering streeft ernaar om “**het transportvolume via het spoor te verdubbelen tegen 2030**”, wat zoveel wil zeggen als een evolutie van 7 miljard tonkm naar 14 miljard tonkm. Op die manier kunnen 11 miljoen vrachtwagenritten⁸ en de uitstoot van 1,5 miljoen ton CO₂ per jaar⁹ worden vermeden. Dat betekent dat “voorwaarden moeten worden gecreëerd die gunstig zijn voor de modal shift naar het spoor”.

Tegelijkertijd wil ook het passagiersvervoer per spoor zijn modale aandeel vergroten. Deze toename zal, samen met de ontwikkeling van nachttreinen, een rechtstreekse invloed hebben op het goederenvervoer per spoor.





“We streven naar een forse verbetering van het goederenvervoer per spoor met het oog op een verdubbeling van het volume tegen 2030.[...]”

Regeerakkoord van de federale regering 2020 -2024, p58

Het volstaat niet om een ambitie uit te spreken opdat deze werkelijkheid wordt. Om actie te kunnen ondernemen, heeft de spoorwegsector een stabiele visie op de middellange en lange termijn nodig die past in een globale visie op de mobiliteit; in het geval van het spoor wordt die visie sterk beïnvloed wordt door de overheden: zo zijn er toegezegde investeringen en subsidies, het performantiecontract van de infrastructuurbeheerder (IB) en het beleid van diezelfde overheden ten overstaan van de andere transportmodi.

Deze Rail Roadmap 2030 beschrijft de ontwikkelingen die nodig zijn om het goederenvervoer per spoor te transformeren, om het spoor aantrekkelijker te maken voor de industrie en om zo de ambitie van een verdubbeling van het vervoerde volume te realiseren. De Roadmap is het resultaat van intensief overleg tussen alle betrokken partijen: de industrie/verladers, spoorwegondernemingen, werkgevers, academici, de infrastructuurbeheerder en de verschillende administratieve en politieke autoriteiten.

8. Op basis van Febiac, ITLB en Statbel (177 ritten, gemiddeld, per voertuig per jaar en dit voor een totaal van 14,6 miljard tkm)

9. 14,6 miljard tkm per spoor @ 103,23g CO₂ per tkm
(<https://www.cer.be/sites/default/files/publication/CER%20Factsheet%20Climate%202018.pdf>)

03. Roadmap 2030



Om het goederenvervoer per spoor in staat te stellen zijn groeipotentieel te realiseren en een veel belangrijkere rol te spelen in het goederenvervoer dan nu het geval is, is een meer klantgerichte, flexibele en zeker meer op samenwerking gerichte marktorganisatie nodig.

Elke actor speelt een rol bij het stimuleren van de sector zodat deze de vele uitdagingen waarmee het goederenvervoer per spoor wordt geconfronteerd, het hoofd kan bieden. Noodzakelijk hiervoor zijn dan ook:

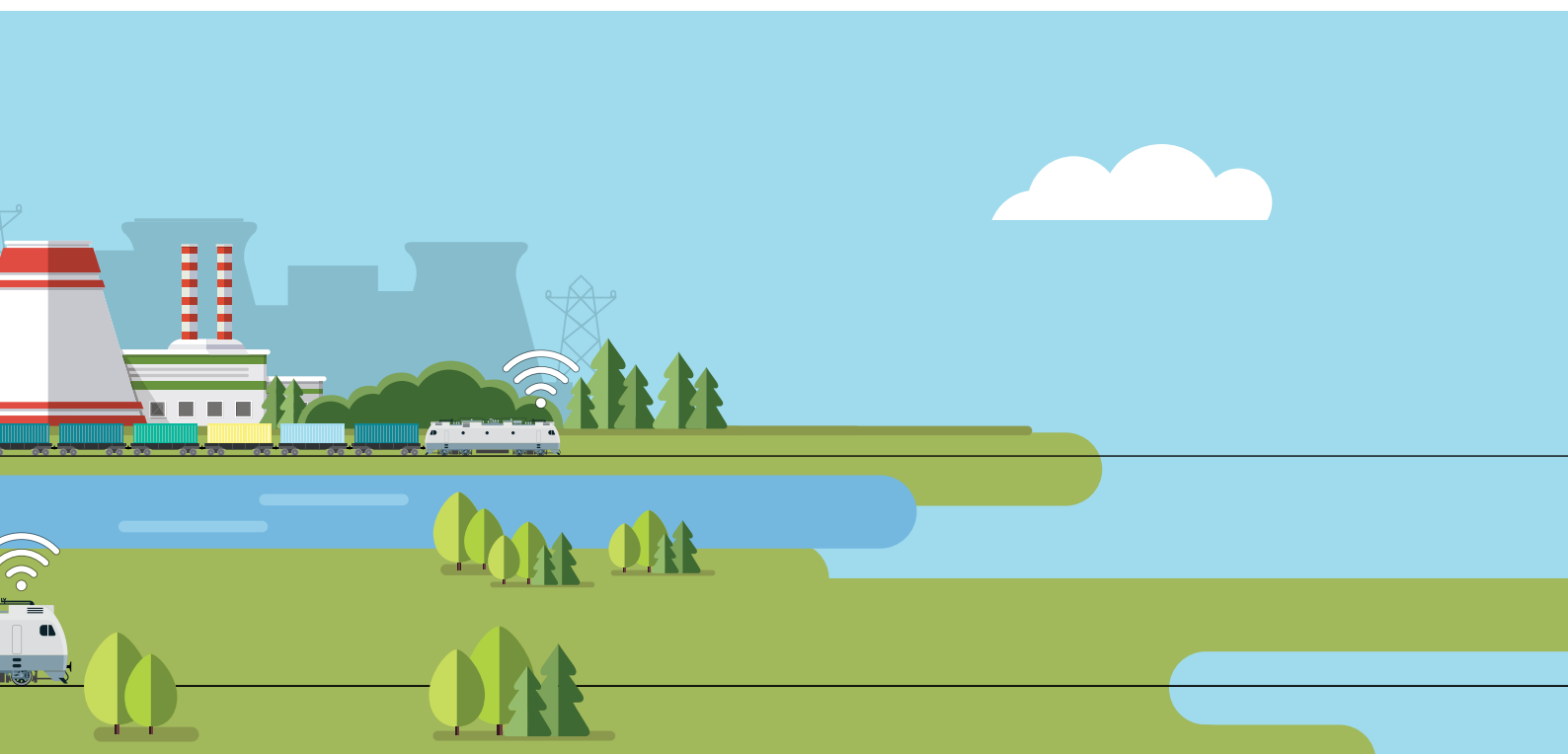
- een efficiënte infrastructuurbeheerder die luistert naar de behoeften en optreedt als marktfacilitator;
- een overheid die een duidelijke visie ondersteunt, de infrastructuurbeheerder aanstuurt via een performantiecontract en tegelijk zorgt voor voldoende financiering en de actoren op de markt waar nodig binnen een welomschreven en tijdelijk kader ondersteunt (in afwachting dat de structurele maatregelen hun vruchten afwerpen);
- een proactieve wetgever die openstaat voor veranderingen en die meer dynamische en digitale oplossingen aanmoedigt;
- spoorwegoperators met een concurrentieel, flexibel en transparant aanbod dat nauw aansluit bij de behoeften van de klant;
- een doeltreffende, proactieve en marktfaciliterende regelgever;

- een Europa dat de basis legt voor echte interoperabiliteit;
- een goede samenwerking tussen alle actoren.

Het is dus de hele sector die snel moet veranderen. Bovendien zullen een aantal van de maatregelen van de Roadmap tegelijkertijd door verschillende actoren moeten worden genomen. De coördinatie van deze acties is daarom van cruciaal belang.

Hieronder worden de maatregelen weergegeven die elk van deze actoren individueel of in samenwerking met anderen moet treffen. Deze maatregelen zijn gebaseerd op de volgende prioriteiten:

- in de eerste plaats een operationele verbetering: optimalisering van het bestaande;
- ten tweede: op intelligente wijze investeren (waar dat het meest zinvol is) binnen een duidelijke visie;
- ten slotte, in gerichte financiële steun voorzien.



A) De infrastructuurbeheerder staat centraal

Zonder een kwaliteitsvolle infrastructuur en een efficiënte infrastructuurbeheerder die het gebruik van het netwerk maximaliseert, de markt faciliteert en over de nodige middelen beschikt, kan het goederenvervoer zijn potentieel (verdubbeling van de vervoerde volumes) niet waarmaken.

De IB speelt een sleutelrol op het niveau van:

- I. de infrastructuur zelf;
- II. de planning en de toegang tot de infrastructuur;
- III. het beheer van de stromen;
- IV. transparantie, communicatie en uitwisseling van gegevens;
- V. innovatie.

I. Infrastructuur: het actief

Een goede infrastructuur is van cruciaal belang om performant te zijn. Het is van essentieel belang dat de IB kan zorgen voor kwalitatieve en goed onderhouden infrastructuur die voldoende dekking biedt.

Om te beginnen moet de IB **een actief onderhouds- en moderniseringsbeleid van het huidige netwerk** voeren om het in goede staat te houden en de kwaliteit ervan te verbeteren; zo kan hij een lagere dienst snelheid of omleidingen door onvoorziene onderhoudswerken maximaal vermijden. Dit beleid moet gericht zijn op preventief onderhoud op alle lijnen, zonder ontmanteling, met inbegrip van bestaande industriële verbindingen¹⁰. Verder is een zorgvuldige planning vereist van de werkzaamheden aan de sporen, meerdere jaren vooraf en gesynchroniseerd met de in de buurlanden toegepaste termijnen, waardoor internationale coördinatie met andere IB's mogelijk wordt; zo kan om de verstoring van het verkeer tot een minimum worden beperkt. De uitbreiding en modernisering van de bundels, de rangeerinstallaties en de terminals maken eveneens deel uit van deze onderhouds- en moderniseringsstrategie. Hetzelfde geldt voor **technologische oplossingen** die gegevensgaring vergemakkelijken, zoals de cameraportieken¹¹ die automatisch informatie over de trein verzamelen en zo het beheer van de verkeersstromen vergemakkelijken.



10. Dat sluit een lokale ontmanteling, waarbij de huidige en toekomstige ontwikkeling van het spoor niet op het spel wordt gezet, niet uit.

11. OCR



De IB staat niet alleen in het onderhoud van het huidige netwerk, maar hij moet ook de behoeften inzake **uitbreiding of evolutie van het netwerk** analyseren en deze waar nodig realiseren. Deze uitbreidingen moeten zijn toegespitst op de meest interessante locaties voor de groei van het goederenvervoer per spoor. Naast deze uitbreidingen dient een echt beleid van industriële verbindingen en promotie van het spoor verder te worden ontwikkeld (identificeren van het potentieel, contacten met klanten, financiering van verbindingen, ...); daarbij moet worden uitgegaan van de behoeften van de actoren op de markt en het dient volledig te zijn afgestemd op het lokale, regionale, nationale en zelfs internationale economische beleid en beleid inzake ruimtelijke ordening (internationale corridors). Concreet gaat het onder meer om:

- **de toegang tot belangrijke industriële en logistieke complexen** en/of het wegwerken van bestaande en toekomstige knelpunten consolideren; daarbij dient rekening te worden gehouden met het hele netwerk en mogen er geen complicaties op andere locaties worden gecreëerd. Het ontbreken, bijvoorbeeld, van een tweede toegang tot grote bestaande strategische infrastructuur is in geval van problemen bij dit enige toegangspunt een grote handicap;
- overeenkomstig onze Europese verplichtingen, op geschikte locaties een **dienstspoor van 740 m** aanleggen langs de hoofdlijnen of in een bundel om een vlotter treinverkeer mogelijk te maken, met name op lijnen met gemengd verkeer en in de buurt van belangrijke knelpunten zoals grote

reizigersstations. Dit zal een beter realtimebeheer van het verkeer mogelijk maken¹²;

- in staat zijn de algemene trend in de buurlanden en de Europese Unie te volgen en de nodige investeringen doen om **niet alleen langere, maar ook bredere en hogere goederentreinen** te laten rijden. Voor goederentreinen met een P400-profiel (zie figuur 2) kunnen namelijk specifieke aanpassingen van de spoorweginfrastructuur¹³ nodig zijn, met name wat betreft hoogte en breedte;
- de **lokale ontsluiting** van industriegebieden of havenzones onderhouden, optimaliseren en, waar nodig, uitbreiden. Die verbindingen spelen een cruciale rol in de organisatie van de laatste kilometer. Ze vormen de basis van de modal shift die grotendeels gebaseerd is op grootschalig volumevervoer. Voorts moet de IB, in samenwerking met de actoren op de markt de mogelijkheid onderzoeken om bestaande multimodale terminals te verbeteren of nieuwe terminals te bouwen op geschikte locaties;
- de mogelijkheid analyseren om **bepaalde lijnen te elektrificeren** waar dit een vlottere doorstroming van het verkeer mogelijk zou maken en waar de volumes dit zouden rechtvaardigen.

Rail Roadmap 2030 vraagt met betrekking tot de infrastructuur de IB om

tegen 2023

- een actieve strategie te ontwikkelen en uit te voeren voor het onderhoud en de modernisering van het netwerk op korte en lange termijn;
- in samenwerking met de belanghebbenden werk te maken van een sterk beleid voor netwerkuitbreiding en industriële verbindingen (grote industriële complexen, 740 m, P400 en lokale verbindingen);
- in samenwerking met de buurlanden te zorgen voor planning en coördinatie van de werkzaamheden.

tegen 2025

- lokale verbindingen op industrieterreinen, in hubs en in havengebieden te optimaliseren en uit te breiden;
- bestaande en toekomstige knelpunten weg te werken;
- de mogelijkheid te analyseren om bepaalde lijnen te elektrificeren;
- te investeren in technologische oplossingen waarmee gemakkelijk gegevens kunnen worden verzameld, zoals camerapoorten.

tegen 2030

- de mogelijkheid te analyseren om bestaande of nieuwe multimodale terminals te ontwikkelen, in samenwerking met de actoren op de markt;
- op geschikte plaatsen de sporen uitbreiden tot 740 meter.
- het netwerk waar nodig aanpassen zodat er treinen met een P400-profiel kunnen rijden, met name op de Waalse as.
- de structurele uitbreidingen van het netwerk afwerken.



12. In het algemeen is dit type dienstspoor nodig om de 50 km, maar ook in gebieden met veel verkeer of in de nabijheid van plaatsen waar verschillende hoofdlijnen elkaar moeten kruisen. De sporenbundels voor goederenvervoer moeten ook worden aangepast om lange treinen te kunnen samenstellen en ontvangen.

13. Meer specifiek op de Waalse as tussen Luik, Namen en Charleroi en meer bepaald ter hoogte van de tunnels.



II. Planning en toegang tot de infrastructuur

De IB stelt zijn infrastructuur, zoals sporen, rangeerheuvelds, rangeerbundels, gereserveerde sporen, parkeer sporen voor goederenwagens, ... - onder voorwaarden - ter beschikking. Er moet werk worden gemaakt van een echt **beleid dat zich toespitst op de optimalisering van deze elementen**.

Ten eerste moet het **aanbod van rijpaden** veel dynamischer, transparanter en gedigitaliseerd gebeuren dan nu het geval is. De verladers opereren in een steeds veranderende en dynamische omgeving. Zij kunnen slechts in beperkte mate anticiperen op de transportbehoeften op de lange termijn en hebben dus een flexibele en betrouwbare transportketen nodig. De infrastructuurbeheerder moet rekening houden met deze economische realiteit en een echte dialoog aangaan met alle betrokken partijen om rekening te houden met de reële noden van zijn klanten en om tegelijkertijd de beschikbare capaciteit veilig te maximaliseren¹⁴. De markt voor rijpaden zou derhalve volgende mogelijk moeten maken om:

- interessante trajecten te reserveren op middellange en korte termijn (maandelijks, wekelijkse en dagelijkse aanbod);
- op alle uren van de dag rijpaden beschikbaar te stellen voor goederenvervoer;
- het vrijgeven van niet-gebruikte rijpaden sterk te stimuleren;
- gemakkelijk meerdere opties te vergelijken;
- aanvragen voor het gehele traject te omvatten; door, bijvoorbeeld, de aansluiting van "long haul"-rijpaden op (meer lokale) "last miles" rijpaden naar en van terminals integreren;
- het aanbieden van rijpaden te integreren in een Europees kader (met name via het Europees project van Digital Capacity Management, waardoor spoorwegoperatoren mits een vereenvoudigde reservering de hele keten van rijpaden kunnen vastleggen);
- rijpaden aan te bieden "in de groene golf", d.w.z. met een aantrekkelijke commerciële snelheid en door stilstand en snelheidswijzigingen tot een minimum te beperken ("Stop & Go" verminderen);
- een aantrekkelijke herplanning van het vervoer aan te bieden (en daarover eveneens informeren) in het geval van werken die na reservering worden gepland, idealiter ook voor werkzaamheden in het buitenland;
- het faciliteren van de integratie van rijpadaanvragen in multimodale aanbiedingen van platforms, zoals havens; dat veronderstelt dat rijpadaanvragen worden meegenomen in de logica van een logistieke keten. Een dergelijke aanpak vereist mogelijkerwijze lokale ontwikkelingen (op het vlak van beheer of optimalisatie) waarvoor samenwerking met de desbetreffende platforms noodzakelijk is.

Daartoe moet steun worden verleend aan het project "Time Tabling and Capacity Redesign" (TTR) dat momenteel loopt¹³. Dit is een gedigitaliseerd proces dat op Europees niveau wordt ontwikkeld en dat een efficiëntere, flexibelere en eenvoudigere toewijzing van treinpaden mogelijk maakt.

Naast een aantrekkelijk aanbod van treinpaden moet de IB een niet-discriminerend, transparant¹⁶, efficiënt en geoptimaliseerd beheer van zijn **verschillende ondersteunende diensten** opzetten voor alle goederenstromen en alle spoorwegondernemingen. Dit alles onder de strikte controle van de Dienst Regulering. Een dergelijke aanpak moet het bundelen van goederen door spoorwegoperatoren of tussen spoorwegondernemingen aanmoedigen. Dit gaat onder meer over rangeerterreinen zoals de rangeerheuvel van Antwerpen of de rangeerbundels. In het geval van de rangeerheuvel van Antwerpen kan de IB, indien nodig, een beroep doen op een derde die toeziet op de naleving van de bovenstaande regels en die de heuvel neutraal beheert. Deze infrastructuurelementen worden op dezelfde manier beheerd als de rijpaden (zie hieronder).

Bij het beheer van de infrastructuur en de daarop toepasselijke regels zorgt de IB ervoor dat **de activiteiten** van de verschillende actoren **worden vergemakkelijkt** op het gebied van administratie, gebruik van communicatietoepassingen, afstandsbediening van spoorapparatuur en seinen¹⁷, simultane bewegingen van verschillende operatoren binnen eenzelfde bundel, plaatsen van koppelingssluizen¹⁸,...

Rail Roadmap 2030 vraagt de IB om

tegen 2023

- een nieuw beleid inzake treinpaden te ontwikkelen en uit te voeren;
- een beheersbeleid voor ondersteunende diensten (rangeerterreinen, rangeersporen, parkeren, enz.) te ontwikkelen en uit te rollen;
- een plan te ontwikkelen om de activiteiten van de verschillende actoren op de markt te vereenvoudigen;

tegen 2025

- een voorloper te zijn bij de toepassing van TTR, meer bepaald door technologische oplossingen als DCM te implementeren.



III. Beheer van de stromen

Zodra de rijpaden en de bijbehorende diensten gereserveerd zijn, moet de IB **de doorstroming op zijn infrastructuur dynamisch beheren** waardoor de infrastructuur optimaal kan worden gebruikt en, wanneer er zich problemen voordoen dient hij met het op algemene optimalisatie en dienstverlening aan de gebruiker, optimale oplossingen nastreven. In dit kader zal de IB:

- gestructureerde informatie aanreiken over de geplande **werken**, alternatieve routes (cf. aanbieden van rijpaden), maar ook in real storings en alternatieve oplossingen voor de verschillende actoren doorgeven;
- zorgen voor strikt toezicht op de doorstroming rond **knelpunten** en kritieke kruisingen in het netwerk;
- maximaal waken over een concurrentiële **commerciële snelheid**;
- ervoor zorgen dat de bewegwijzering wordt geoptimaliseerd, waardoor met name **“groene golven”** kunnen worden ingevoerd;
- met de verschillende actoren en gegevensplatforms informatie uitwisselen over vervoersstromen binnen **gesloten zones** zoals havens of andere platforms om een zo accuraat mogelijk beeld van de situatie te krijgen (en dienovereenkomstig actie te kunnen ondernemen).

Volgens de Rail Roadmap 2030 moet de IB

tegen 2024

- zorgen voor dynamisch beheer van de stromen, met name voor knelpunten;
- zorgen voor de uitwisseling van informatie, met name in gesloten zones;
- een concurrerende commerciële snelheid voor vrachtvervoer waarborgen;
- het systeem van de groene golven implementeren.

14. Onder andere door Digital Capacity Management.

15. Op Europees niveau werd het project "Time Tabling and Capacity Redesign" (TTR) gelanceerd door RailNet Europe (RNE) en Forum Train Europe (FTE). Voor nadere toelichting, zie fiche 7 in de bijlage "Rail Roadmap - Denkplaatjes voor implementatie".

16. In termen van uitbating, levering, prijsstelling, boekhouding, ...

17. EBP: Electronically Operated Post

18. Zijn vaak op onlogische plaatsen geplaatst, waardoor grondpersoneel lange afstanden moet afleggen om de sluisen te openen of te sluiten



IV. Transparantie, communicatie en uitwisseling van gegevens

Transparantie en uitwisseling van gegevens zijn van cruciaal belang voor de ontwikkeling en optimalisering van het potentieel van goederenvervoer per spoor. De IB moet een sleutelrol spelen bij het **verzamen** van informatie over de stromen op zijn netwerk, op basis van zowel de eigen gegevens als van de diverse actoren op de markt. Meer concreet betekent dit dat spoorwegondernemingen en de verschillende spelers op de markt hun informatie over transporten en planningsgegevens delen met de IB. Dit slaat onder meer op informatie over mogelijke vertragingen, over de bevestiging van tractietype en -gewicht, over treinkarakteristieken, enz. Op die manier heeft de IB een duidelijk overzicht van de situatie van de verschillende operatoren die gebruik maken van het spoorwegnet en kan via voorspellende knelpuntsimulaties het beheer van de stromen op zijn net voortdurend optimaliseren in het licht van de verschillende problemen. De regulator moet via de IB eveneens over voor hem relevante informatie kunnen beschikken.

Verder moet de IB in alle transparantie en zo veel als mogelijk in real time een reeks (niet vertrouwelijke) gegevens **met betrekking tot de infrastructuur en de stromen** kunnen communiceren: rijpaden, gebruik van aanverwante diensten, werken, specifieke kenmerken van vervoer op het netwerk, gebruik van bundels... die informatie is bestemd voor de spoorwegondernemingen, verladers of specifieke actoren (terminals, havens, ...). Met dergelijke communicatie zorgt de IB voor een beter inzicht in de markt en voor transparantie, maar maakt hij ook **samenwerking** tussen de verschillende actoren mogelijk, met name op het vlak van verspreid verkeer en verkeer over middellange afstanden.

De hierboven beschreven gegevensgaring en -uitwisseling vereist een efficiënt, transparant en flexibel¹⁹ **digitaal platform** en een reële samenwerkingsbereidheid, of zelfs sterke stimuli voor samenwerking. Idealiter wordt vanaf het begin voorzien dat het platform kan worden gekoppeld aan andere internationale platforms (gegevensdeling tussen spooroperatoren, klanten en andere vervoerswijzen, capaciteitsbeheer, ...) maar ook lokaal kan worden gekoppeld (havens, multimodale platforms, enz.). De IB moet ook actief deelnemen aan de uitrol en het versterken van internationale platforms. Een cruciaal element van het platform zal de definitie van het gegevensformaat zijn.

Er zal er ook moeten worden gewerkt aan een betere **communicatie tussen de IB en de treinbestuurders**. Treinbestuurders moeten instructies kunnen ontvangen en digitaal kunnen communiceren met de IB. Daarvoor moet ook een aanvullend regelgevend kader worden gecreëerd.

Om de transparantie en de communicatie te verbeteren, stelt Rail Roadmap 2030 voor dat de IB

tegen 2025

- in overleg met de actoren op de markt een digitaal platform voor gegevensgaring opzet;
- de gebruikers van het spoor - verladers en spoorwegexploitanten - via een digitaal platform in real time een reeks vooraf gedefinieerde gegevens over de infrastructuur en de stromen op die infrastructuur aanbiedt;
- met behulp van technologische oplossingen real time digitale communicatie mogelijk maakt tussen infrastructuurbeheerders en machinisten; de wetgeving om dit mogelijk te maken moet tegelijkertijd worden aangepast.

V. Digitalisering en innovatie

De IB zal fors inzetten op digitalisering, o.a. via de verschillende projecten van de Rail Roadmap 2030: digitaal platform, aanbod van rijpaden, beheer van stromen, verzamelen van gegevens ...

De IB zal **openstaan voor innovatie** en zal deze ondersteunen, met name om het concurrentievermogen van het spoor (eigen concurrentievermogen of dat van zijn gebruikers) te verbeteren en de ontwikkeling van nieuwe technologieën mogelijk te maken. De IB zal blijven investeren, met name in technologische oplossingen die een betere opvolging van de toestand en kwaliteit van de infrastructuur mogelijk maken.

B) Proactieve overheden

I. Performantiecontract

Voor zover de overheden de bovenstaande ambities van de IB delen, dienen zij deze, in de mate van het mogelijke, concreet in het **performantiecontract van de IB** op te nemen. Het performantiecontract is namelijk een belangrijk instrument om de verhoopte ontwikkeling van de IB te verzekeren.

De publieke opdracht van de infrastructuurbeheerder als actor voor de mobiliteit van personen en goederen moet erin bestaan het gebruik van zijn netwerk en bijgevolg het aantal vervoerde personen en goederen te maximaliseren. Niet alleen moet het beheer van de activa worden verbeterd, maar er moet ook een efficiënt, klantgericht en transparant beheer van het spoorwegnet worden gewaarborgd. Deze missies moeten worden opgenomen in het nieuwe performantiecontract, dat voldoende ambitieus moet zijn en onder meer specifieke doelstellingen en indicatoren voor de onderdelen van deze Rail Roadmap moet bevatten. Deze doelstellingen moeten worden

vertaald in SMART-doelstellingen (met inbegrip van prestatiekernindicatoren of KPI).

Bovendien heeft een nieuw performantiecontract van de IB alleen zin als de doelstellingen gepaard gaan met bijbehorende begrotingsmiddelen. Gezien de investeringen op lange termijn moeten worden gepland, is een meerjareninvesteringsplan met een looptijd van 10 jaar een minimumvereiste.

De Rail Roadmap 2030 vraagt aan de regering om tegen 2022

- een nieuw beheerscontract tussen de staat en de IB te sluiten waarin de elementen van de Rail Roadmap zijn opgenomen;
- een meerjareninvesteringsplan voor de IB vast te leggen voor een periode van tien jaar, waarin ook de elementen van de Roadmap zijn opgenomen.

II. Regelgeving

Het huidige wetgevingskader voor het spoor is zwaar, complex en onverenigbaar met de huidige logistieke verwachtingen. Op verschillende gebieden is modernisering van de regelgeving noodzakelijk en mogelijk zonder nadelige gevolgen voor de veiligheid, met name door een beter gebruik van technologische oplossingen. De regelgeving moet pragmatischer en klantgerichter zijn en daartoe regelmatig worden bijgewerkt, flexibel, duidelijk en transparant zijn. Ze moet onder meer in de volgende gevallen worden verduidelijkt en vereenvoudigd:

- **Hulpondernemingen:** een duidelijker en doeltreffender kader voor ondersteunende ondernemingen tot stand brengen, zodat zij slechts één keer als zodanig hoeven te worden erkend en niet telkens opnieuw wanneer een nieuw contract met een andere spoorwegoperator wordt ondertekend.
- **Vierde spoorwegpakket:** in het kader van de uitvoering van het vierde spoorwegpakket zorgen voor een reële overdracht van kennis en deskundigheid van de IB naar de spoorwegondernemingen met betrekking tot de bevoegdheden die aan laatstgenoemden zijn overgedragen (bijvoorbeeld vaststelling van rempercentages, maximumbelastingen, ...)
- **Regelgevend kader:** Op operationeel niveau is er slechts één regelgevend kader van toepassing op het spoorvervoer op het volledige netwerk, zowel op het hoofdnetwerk als op het secundaire netwerk, zoals havens of last mile-aansluitingen. De vraag rijst of het nodig is alle regels in alle omstandigheden toe te passen. In het wegvervoer zijn specifieke maatregelen van toepassing, bijvoorbeeld in havenomgevingen (zie de verordening inzake havenvoertuigen). Voor van het spoor vormen onnodige beperkingen in gesloten omgevingen een grote belemmering en kostenpost voor diffuus transport en voor consolidatieoperaties. Omdat de operationele

omstandigheden hier anders zijn²⁰, moeten er **voor het secundaire netwerk en de gesloten omgevingen specifiekere, lichtere regels** gelden, zonder dat dit de veiligheid in het gedrang brengt²¹. Zo wordt bijvoorbeeld een locomotief die plaatselijk wordt ingezet (rangeren, verkeer binnen de haven) thans op dezelfde wijze behandeld als een locomotief die op de hoofdlijnen wordt ingezet. Bepaalde regels zijn op lokaal niveau echter niet relevant en moeten worden aangepast aan de actuele situatie, waarvoor meer flexibiliteit vereist is voor een betere productiviteit²².

- **Digitalisering:** In de sector wordt nog onvoldoende gebruikt gemaakt van gedematerialiseerde (geïnfomatiseerde) processen, hoewel is aangetoond dat deze nauwkeuriger en sneller zijn. Bovendien zijn ze over het algemeen minder onderhevig aan menselijke fouten. De wetgeving moet evolueren om het gebruik van alle **moderne technologieën** mogelijk te maken (digitalisering van administratieve procedures, communicatie tussen treinbestuurders en seinhuizen, gebruik van smartphones of tablets, dispatching, gebruik van vertaaltools, ...), al was het maar via pilootprojecten²³ die, in geval van succes, leiden tot definitieve reglementaire aanpassingen.

19. En na harmonisatie van de communicatieprotocollen 20.

20. De snelheden zijn lager; er is geen interactie met passagiersvervoer; er is meer nood aan flexibiliteit dan aan regelmaat; er is veel first- en last mile-verkeer; het betreft een eentalige omgeving.

21. Net zoals dat bij het wegvervoer het geval is.

22. Afhankelijk van de snel veranderende omstandigheden moeten deze regels snel en flexibel kunnen worden aangepast. De Europese verordening 2017/2177 als dienstvoorziening biedt de mogelijkheid om in deze zones een aangepast spoorbeleid te voeren. Zo is het noodzakelijk om de procedures voor het uitvoeren van de last mile (lokale bedieningsactiviteiten) te vereenvoudigen.

23. De procedures voor deelname aan deze proefprojecten moeten duidelijk worden omschreven om te zorgen voor informatie-uitwisseling, transparantie en de mogelijkheid voor alle belanghebbenden om deel te nemen.

Volgens de Rail Roadmap 2030 moeten de autoriteiten dus

tegen 2023

- de toepasselijke regels moderniseren om ze pragmatischer en klantgerichter te maken;
- de regelgeving aanpassen om het gebruik van moderne technologieën mogelijk te maken en deze volledig in de dagelijkse werkzaamheden te integreren.

tegen 2024

- in overleg met de belanghebbenden de regelgeving herzien om gesloten gebieden, zoals havens, specifieke regels te kunnen hanteren, zonder de veiligheid in het gedrang te brengen.



III. Concurrentievermogen

Alle in dit document beschreven maatregelen zullen er op termijn toe bijdragen de rentabiliteit en het concurrentievermogen van het spoor te verbeteren. Maar dit zal niet volstaan om in alle segmenten concurrentieel te zijn. Om het modale aandeel van het spoor te verhogen en de verdubbeling van het goederenvervoer per spoor te verwezenlijken, zal op korte termijn enige gerichte financiële steun noodzakelijk zijn. Deze steun moet noodzakelijkerwijs deel uitmaken van een globale en langetermijnvisie op mobiliteit en logistiek.

In de eerste plaats moeten de autoriteiten, middels een Europees beleid voor de **internalisering van de externe kosten** in alle soorten vervoer (onder voorwaarden), de verladers in staat stellen om voor de exploitatie van de verschillende vervoerswijzen rekening te houden met de impact daarvan, met name op het milieu. Deze internalisering wordt ondersteund door de Europese Commissie, onder meer via haar in juli 2021 gepubliceerde maatregelenpakket “fit for 55” en haar Eurovignet-richtlijn, die moeten worden nageleefd. De inkomsten van een dergelijke internalisering moeten gaan naar de transformatie van de transportsector.

Spoorvervoer is een goedkope wijze van vervoer voor grote volumes en lange afstanden. Voor middellange afstanden en voor verspreid vervoer (SWL) gaat het daarentegen gepaard met hoge consolidatiekosten²⁴, wat betekent dat weinig van die spoorproducten concurrentieel zijn. Om het verspreid vervoer en het spoorvervoer over middellange afstand aan te moedigen en te ontwikkelen, in afwachting van de voordelen van de modernisering van de sector en Europese maatregelen, worden daarom **resultaatgerichte stimuleringsmaatregelen** aanbevolen daar waar de betrokken volumes een potentieel tot modal shift inhouden. Dergelijke ‘modal incentives’ moeten in de hele logistieke keten kunnen worden overwogen, **ook op het niveau van verladers, wegvervoer en binnenvaart**. Ze moeten ook gebaseerd zijn op een degelijk onderbouwd dossier van de operationele actoren. Deze incentives en hun impact dienen strikt opgevolgd te worden.

De soorten stimuleringsmaatregelen die bijkomend kunnen worden gebruikt, zijn:

1. Financiële stimuli voor innovatie en investeringen in de **implementatie van multimodale technieken**:

- die de productiviteit van spooroperatoren en -bedrijven verhogen door digitalisering en efficiëntie op het vlak van de vrachtbehandeling. In beide gevallen kan dit een aanpassing van het rollend materieel vereisen;
- die wegvervoerders en verladers ondersteunen, bijvoorbeeld voor de aanpassing van vrachtwagenchassis of voor de aankoop van containers²⁵ of bouwvoertuigen voor het verplaatsen van containers (reach stackers), ...;
- die multimodale overslagpunten verbeteren of de ontwikkeling ervan mogelijk maken zodat een goed netwerk van multimodale platforms tot stand kan komen.

2. De **vermindering van bepaalde consolidatiekosten** op korte termijn, via:

- steun voor spooroperatoren en -ondernemingen om ladingen te groeperen en om diensten van “vrije toegang”²⁶ te ontwikkelen voor de eerste en de laatste kilometer en middellange afstanden;
- steun voor de modal shift voor verladers en wegvervoerders aanzetten, bijvoorbeeld om de hoge kosten voor de overslag van truck naar spoor of binnenvaart te compenseren.

Het is duidelijk dat, gezien de verdeling van de bevoegdheden, zowel de federale overheid als de regionale overheden, maar ook de lokale overheden of instanties zoals de POM²⁷ en de intercommunes hierin een rol spelen.

De Rail Roadmap 2030 vraagt aan regeringen om

tegen 2023

- te zorgen voor een systeem ter compensatie van bepaalde consolidatiekosten op middellange spoorwegtrajecten, voor de volledige logistieke keten;
- te zorgen voor een systeem ter ondersteuning van investeringen in multimodale technieken en de implementatie daarvan, voor de volledige logistieke keten;
- te beschikken over een regionaal ondersteuningssysteem dat multimodaliteit bevordert door investeringen in de modernisering van bestaande terminals of, indien gerechtvaardigd, de ontwikkeling van kleine hoogtechnologische terminals op specifiek geselecteerde locaties te vergemakkelijken;
- proactief deel te nemen aan discussies op Europees niveau over het beleid inzake de internalisering van de externe kosten.

IV. Opleiding van bestuurders

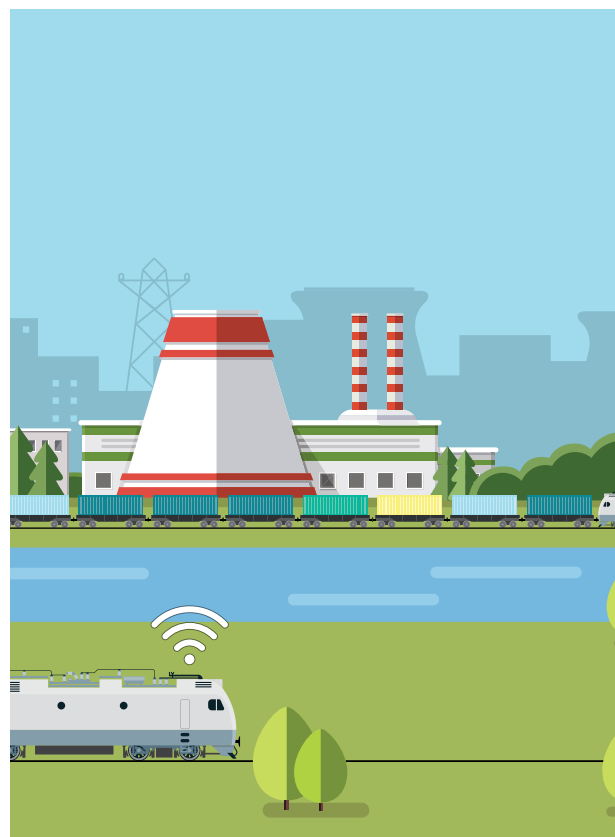
Het gebrek aan treinbestuurders op de markt en de grote concurrentie tussen de verschillende operatoren om hen aan te trekken kunnen een rem vormen voor de ontwikkeling van het goederenvervoer per spoor. Bij deze belemmeringen moeten de kosten van de opleiding worden opgeteld en er is het risico dat de kandidaat snel door anderen wordt aangeworven, waardoor alle inspanningen tevergeefs waren.

Het lijkt dan ook zinvol om een onafhankelijke school van treinbestuurders op te richten

Het lijkt dan ook zinvol om een **onafhankelijke school van treinbestuurders** op te richten; deze zou enerzijds een theoretische opleiding aanbieden en, anderzijds, in samenwerking met de marktoperatoren, via een simulator en een eerste ervaring op het terrein zorgen voor het aanleren van algemene praktische vaardigheden. Wanneer de kandidaat-bestuurders voor deze eerste twee stappen zijn geslaagd, kunnen zij solliciteren bij spooroperatoren om hun specifieke praktische opleiding op een type van locomotief, trein, route, ... af te ronden.

De opleidingskosten zouden worden gedragen door de VDAB, FOREM, ACTIRIS en de federale overheid. Het afronden van de praktische opleiding bij een spooroperator zou ten laste zijn van deze laatste. Na deze laatste stap zou de kandidaat-bestuurder gecertificeerd worden.

De financiering van de school geeft alle geïnteresseerden de kans de opleiding te volgen en vereist geen voorafgaand engagement van een operator (zoals dat nu het geval is). De betrokkenheid komt er pas na het verwerven van algemene praktische competenties. Op die manier hopen we meer treinbestuurders op de markt te zien.



Om dit te bereiken vraagt de Rail Roadmap 2030 aan de regering om tegen 2025

- met behulp van de stakeholders een school voor treinbestuurders op te zetten en de nodige financiering voor deze opleidingen te voorzien.



24. Deze consolidatiekosten betreffen (i) de voor- en natransporten, (ii) het netwerk van de eerste en laatste kilometers, (iii) rangeren en (iv) de overslag van de goederen.
25. Aanhangwagens aangepast voor vervoer met reach stackers
26. Het betreft spoorwegproducten (block train/intermodale trein/SWL/...), waarvan een deel van de capaciteit beschikbaar is voor andere klanten, eventueel via andere spoorwegoperatoren (in tegenstelling tot de exclusieve treinen voor één enkele klant).
27. Provinciale Ontwikkelingsmaatschappij



C) Het engagement van de spooroperatoren

Spooroperatoren staan centraal in de goederenstromen. Hun efficiëntie, net als die van de andere actoren, is cruciaal voor de ontwikkeling van het goederenvervoer per spoor. Ze moeten dus moderniseren om efficiënter te zijn, om de kwaliteit van hun diensten te verhogen, om een regelmatig aanbod te hebben en om te beantwoorden aan de vereisten van de regelgeving, maar vooral ook aan de vereisten van de markt. Daarnaast moeten ze een voortrekkersrol opnemen inzake multimodaliteit.

Hun gegevens delen

Om een optimalisering van de doorstroming en een versterking van de markttransparantie, onder meer door de IB, mogelijk te maken, verbinden de operatoren zich ertoe de IB tijdig een vooraf gedefinieerd en vereist informatiepakket te verstrekken.

Ten slotte moeten de spooroperatoren ook transparant en in real time met hun klanten kunnen communiceren (bv. locatie van wagons, vertrek- en aankomsttijden, ...).

Moderniseren, digitaliseren en het aanbod aanpassen

In de eerste plaats moet de sector **innovatieve** producten aanbieden die rekening houden met trends zoals de atomisering van het vrachtvervoer²⁸, maar ook en vooral met de behoeften van de klant (zoals frequentie, flexibiliteit, transparantie, ...). De spoorsector moet oplossingen bieden waarmee ladingen kleiner dan een container kunnen worden verwerkt. Om verladers meer betrouwbaarheid en flexibiliteit te bieden, zullen de spooroperatoren de frequentie waarmee klanten worden bediend en de bezettingsgraad van de treinen moeten verhogen.

Daarnaast moeten de spoorwegondernemingen actief andere marktsegmenten exploiteren.

Op langere termijn moeten er ook belangrijke innovaties komen op het vlak van **digitale transformatie**. Dat is wat het Belgisch Forum van Spoorwegbedrijven en de Europese RailFreightForward-coalitie beogen met projecten zoals **Automatic Digital Coupling (ADC)** of **Autonomous Trains (ATO)**.

- **Digital Automatic Coupling (DAC):** Koppeling en ontkoppeling zijn twee van de belangrijkste handmatige procedures bij de exploitatie van treinen. Automatisering kan dus leiden tot grote productiviteitswinsten. Europa loopt op dit gebied achter, aangezien dit het laatste continent is dat standaard handmatige koppelingen gebruikt. Tegen 2030 moet de DAC-technologie volledig zijn uitgerold.



- **Automatic Train Operation (ATO):** de automatisering van het besturen van de trein, is even belangrijk. De spooroperatoren stellen om het rijden onder toezicht van een bestuurder²⁹ volledig te behouden op lange trajecten, en volledig autonome treinen, zonder bestuurder voor te behouden voor rangeerterreinen, op de eerste en laatste kilometer en voor afgesloten infrastructuur van de hoofdlijnen. De sector van het goederenvervoer wil het eerste uithangbord zijn van een coherente toepassing van deze technologie in Europa.

Voor de invoering van deze innovaties moeten de spoorwegoperatoren ook beschikken over het ERTMS-systeem³⁰, zoals vereist door de Europese wetgeving. Daartoe zullen locomotieven moeten worden uitgerust met ETCS On Board Units. Dit brengt echter aanzienlijke kosten met zich mee. Het zou dan ook een goede zaak zijn indien de overheid samen met de sector een **duurzaam programma voor de uitrol van het ERTMS-systeem** zou uitwerken. De overheden moeten de operatoren overigens actief ondersteunen bij hun inspanningen om Europese subsidies te verkrijgen voor de uitrol van het ERTMS-systeem.

Daarnaast moet voor andere belangrijke digitaliseringsprojecten (**digitale platforms, digitaal capaciteitsbeheer**) nauw worden samengewerkt



met andere belanghebbenden, waaronder de IB. Deze samenwerking moet dus worden georganiseerd.

Al deze innovaties zullen de basis vormen van een grote stap voorwaarts op het gebied van het verbeteren van de efficiëntie en de klanttevredenheid.

Samenwerken

Spoorvervoer kan in een aantal gevallen oplossingen van deur tot deur bieden. In veel andere gevallen werkt het spoorvervoer in een **multimodaal systeem**, met name om de eerste en de laatste kilometers van het vervoer te verzekeren. Samenwerking en optimalisering van de verschillende vervoersmodi zijn dan ook cruciaal om met succes de hele logistieke keten te verbeteren en de verladers een geïntegreerde en flexibele dienstverlening te kunnen aanbieden. Daarom zullen de spooroperatoren, daar waar nuttig (voldoende volume), hechter willen samenwerken met wegvervoerders, en hen dus aantrekkelijke producten willen aanbieden.

Daarnaast zullen ook de spoorwegoperatoren moeten samenwerken. Door bijvoorbeeld de middelen van de spoorwegoperatoren op bepaalde plaatsen te bundelen (gecombineerde aanvragen voor treinpaden, gecombineerde treinen, ...) kunnen zij de kosten drukken.

De invoering van het digitale platform, idealiter gekoppeld aan andere lokale platforms (zie hierboven), dat ook de optimalisering van lokale stromen (met name intermodaal) mogelijk zou maken, moet samenwerking tussen verladers, exploitanten en platforms (tussen de verschillende actoren en binnen eenzelfde type van actoren) makkelijker maken. De samenwerking kan sterk worden aangemoedigd door bepaalde steunmaatregelen (subsidies, investeringen) al dan niet toe te kennen of al dan niet toegang te geven tot de infrastructuur, dit uiteraard met inachtneming van de concurrentieregels.

Verladers en operatoren stellen dat ze **meer willen samenwerken** (met inachtneming van de mededingingsregels), wat de ontwikkeling van aanbiedingen die verschillende soorten en wijzen van vervoer combineren, mogelijk moet maken.

Grotere standaardisering van contracten

De logistieke sector als geheel zou het ook eens moeten worden over duidelijke regels die zorgen voor een - zij het slechts gedeeltelijk - grotere **standaardisering van de contracten** tussen actoren op de markt, en dit onder toezicht van de regulator. Zo zou de standaardisatie betrekking kunnen hebben op de soort en het formaat van de te verstrekken informatie over de reistijd, de flexibiliteit, de monitoring en de rapportering.



Via de Rail Roadmap 2030 verbinden de spoorwegoperatoren zich ertoe

tegen 2023

- de IB tijdig van een vooraf bepaalde hoeveelheid informatie aan te leveren;
- hun productaanbod te laten evolueren, zodat dit beter aansluit bij de behoeften van de klanten;
- nieuwe marktsegmenten te exploiteren;
- ondersteuning te bieden en samen te werken met de IB bij de digitalisering van het capaciteitsbeheer;
- de ontwikkeling van een digitaal gegevensuitwisselingsplatform tussen spooroperatoren, klanten, infrastructuur en andere vervoerswijzen, te ondersteunen en dit te implementeren;
- in samenwerking met de volledige logistieke sector regels uit te werken voor een betere standaardisering van de informatie in de contracten.

tegen 2025

- samen met de overheid een duurzaam programma voor de invoering van ERTMS op te stellen; deze ondersteunt hen ook bij het verkrijgen van Europese subsidies.

tegen 2030

- te investeren in technologische oplossingen, zoals automatische koppeling en autonome treinen en deze te implementeren.

28. De gemiddelde vrachtgrootte blijft dalen en ook het belang van de zware industrie - een klassieke klant van het spoor - vertoont een dalende trend.

29. Automatiseringsniveaus CoA 2

30. Het European Rail Traffic Management System is een uniek Europees signalerings- en snelheidscontrolesysteem.



Dienst Regulering van het Spoorwegvervoer
en van de Exploitatie van de Luchthaven Brussel-Nationaal

D) De regulator

Naar analogie met andere landen en andere sectoren kan een efficiënte en proactieve regulator die ambitieus is in zijn optreden en een belangrijke opdracht heeft gekregen, een sleutelrol spelen in de verbetering van de marktwerking. Voorbeelden van de Zwitserse of Oostenrijkse regulator, maar ook van de Belgische gas- en elektriciteitsregulator, zijn inspiratiebronnen. In het licht van deze voorbeelden dienen de taken, opdrachten en middelen van de Dienst Regulering van het Spoorwegvervoer en van de Exploitatie van de Luchthaven Brussel-Nationaal te worden aangescherpt.

Ook de Dienst Veiligheid en Interoperabiliteit van de Spoorwegen (DVIS) speelt een doorslaggevende rol in de veiligheid van de spoorwegsector. Hij moet in samenspraak met de regulator voor het spoor handelen, maar tegelijkertijd streng blijven op de veiligheidsaspecten, wat zijn bestaansreden is.

De Rail Roadmap 2030 vraagt de regering, in samenspraak met de regulator, om tegen 2024

- een herziening te voorzien van de opdrachten, taken en middelen die zijn toegewezen aan de spoorregulator, na vergelijking met buitenlandse regulatoren of andere sectoren.

E) Gestructureerd overleg tussen de actoren

Zoals blijkt uit vorige hoofdstukken, is de spoorsector een echt **ecosysteem**, waarbij elke speler zijn rol moet spelen en samenwerking voor een betere optimalisering zorgt.

Om deze samenwerking aan te moedigen en te luisteren naar de behoeften van de operatoren, heeft de IB onlangs een **“gebruikersgroep”** opgericht die voldoet aan de eisen van de Europese richtlijn. De “gebruikersgroep” moet tot doel hebben de informatie-uitwisseling tussen de IB (situaties, door de IB gemaakte keuzes, enz.) en de netwerkgebruikers (gekende situaties, problemen, wensen, opinies, klachten) op een gestructureerde en gedocumenteerde manier te organiseren. De aanwezigheid in deze “gebruikersgroep” van de regulator en van de FOD Mobiliteit & Vervoer is een pluspunt. Deze gebruikersgroep moet een open uitwisselingsplatform zijn en een sleutelrol spelen bij de implementatie en monitoring van de strategie voor goederenvervoer per spoor.

Naast de gebruikersgroep moet een officieel orgaan worden opgericht³¹ waarin, naast de leden van de gebruikersgroep, ook de verladers en de multimodale platforms zijn vertegenwoordigd. Dit nieuwe **raadgevende comité** zou een gestructureerde uitwisseling van informatie tussen alle actoren mogelijk maken. Het zou ook, op verzoek van de minister of op eigen initiatief, formeel advies uitbrengen aan de minister over kwesties die verband houden met het goederenvervoer per spoor. Het beschikken over een officiële instantie, buiten de infrastructuurbeheerder, waarborgt de onafhankelijkheid en plaatst de consument op de eerste plaats. Het Raadgevend Comité moet bijvoorbeeld kunnen bespreken welke producten het op de markt zou willen zien ontwikkeld, welke nieuwe concepten van capaciteits- en doorstromingsbeheer moeten worden ontwikkeld, welke investeringsprioriteiten moeten worden gesteld, welke gegevens kunnen worden gepubliceerd. Het kan ook studies over de spoorwegmarkt voorstellen, zijn mening geven over de rol van de IB en over de follow-up van de Rail Roadmap 2030, ... Uiteraard mogen beide instanties geen dubbel werk doen.

De Rail Roadmap 2030 vraagt om tegen 2023

aan de regering om

- het bestaan en de goede werking van de “gebruikersgroep” structureel te verzekeren;
- een raadgevend comité op te zetten waarin ook verladers en multimodale platforms zijn vertegenwoordigd.

F) Naar een Europese harmonisatie en samenwerking

Het vierde spoorwegpakket heeft een nieuwe stap gezet in de harmonisering van de regelgeving op Europees niveau, maar laat nog te veel ruimte voor interpretatie op nationaal niveau. Dit heeft een zeer negatieve invloed op de efficiëntie en het concurrentievermogen van een sector die per definitie alleen kan concurreren als deze sector ook **op Europees/internationaal niveau is georganiseerd**. Inderdaad:

- Op operationeel vlak wordt het spoor geconfronteerd met verschillende technische normen (bijvoorbeeld verschillen in elektrificatie) en met niet-geharmoniseerde procedures in de verschillende landen.
- Ondanks de pogingen om de rechtsgrondslag en regelgeving op Europees niveau te harmoniseren, bestaan er nog verschillen (bijvoorbeeld geen unieke visie op internationale communicatie).
- Ook de commerciële harmonisatie (tarieven van de rijpaden, regels voor annulering, ...) op het niveau van de IB's is nog niet voltooid

Het huidige gebrek aan coördinatie brengt uiteindelijk kosten met zich mee die andere vervoerswijzen niet kennen.

De Rail Roadmap 2030 vraagt om

tegen 2025

aan de IB om

- nauwer samen te werken met IB uit de buurlanden³².

tegen 2030

aan de autoriteiten om

- een meer actieve rol spelen bij het harmoniseren van regels buiten de nationale grenzen en niet zelf een bron van extra complexiteit zijn.

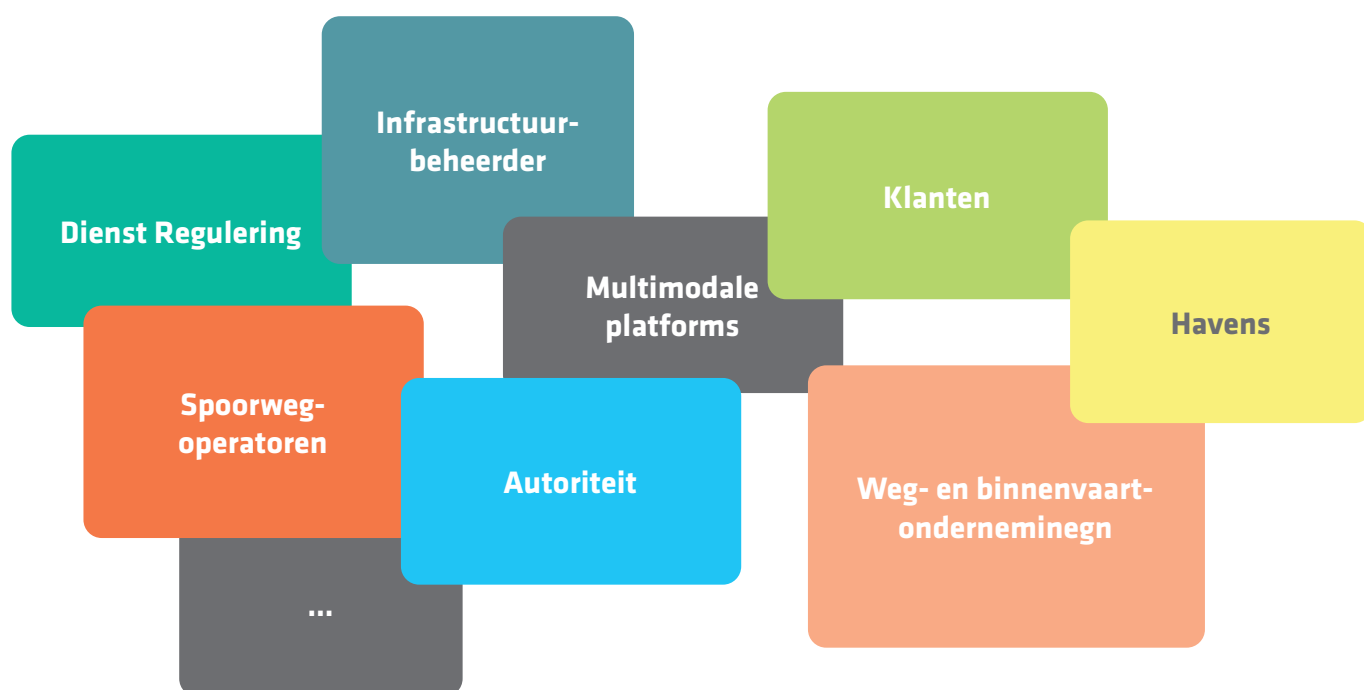


31. Vergelijkbaar met de Adviesraad voor gas en elektriciteit.

32. En zoals aangegeven in het document, met name wat betreft de planning van de werkzaamheden, de ontwikkeling van de sporen van 740 meter, van het profiel P400, de implementatie van ETCS en de ontwikkeling van Digital Capacity Management.

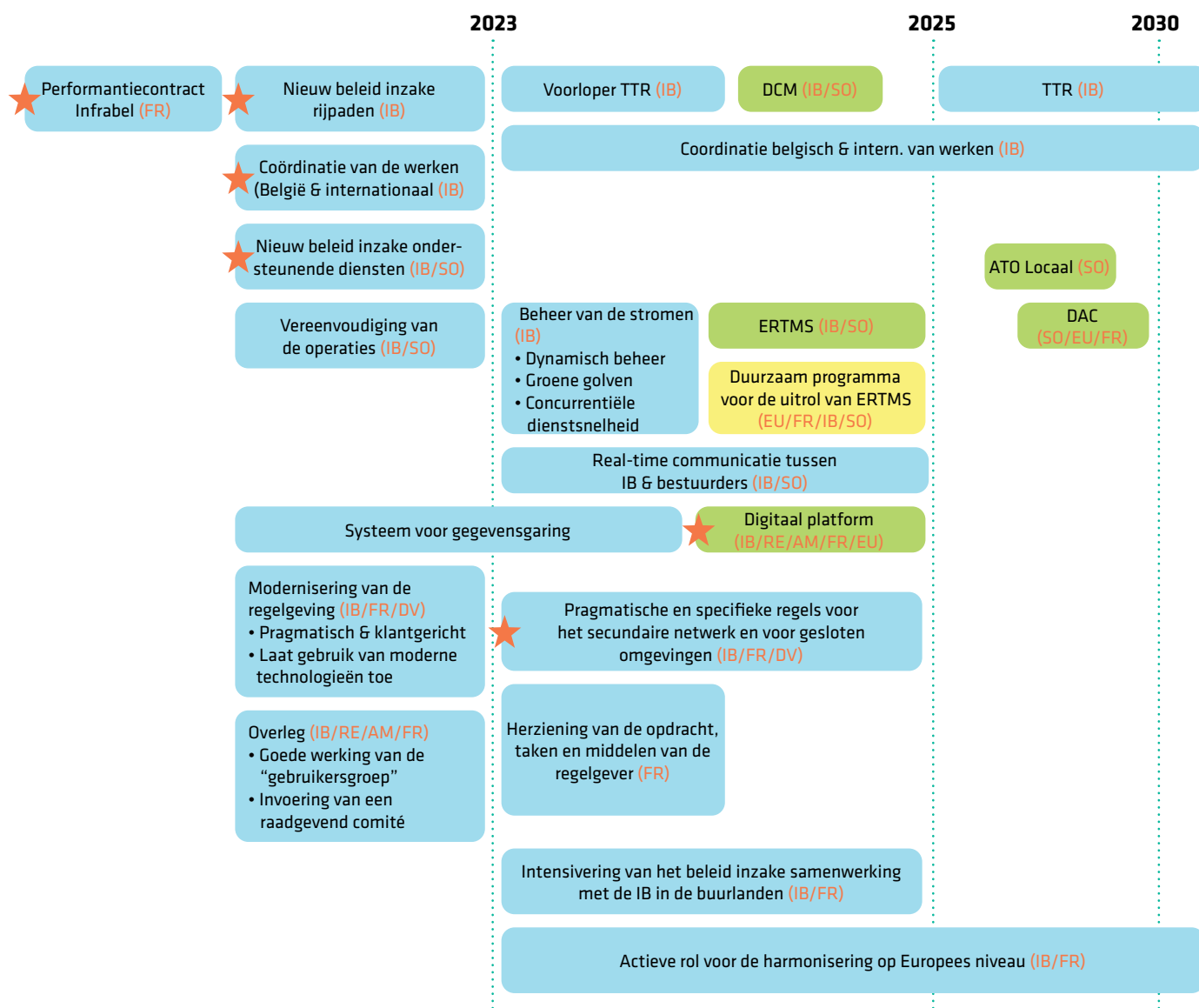
04. Conclusies

De vraag naar goederenvervoer zal de komende jaren alleen maar toenemen. Om dit te kunnen opvangen zal elke vervoerswijze ten volle moeten worden benut. De spoorwegsector heeft groeipotentieel, zowel op korte als op langere afstanden. De ontwikkeling van dit potentieel zal positieve gevolgen hebben voor de Belgische economie en de klimaatdoelstellingen: opvangen van de toekomstige vraag naar transport, er blijven voor zorgen dat België interessant is voor de logistiek, vermindering van de files en de milieu-impact, ... Om de doelstelling van verdubbeling van de vervoerde goederenvolumes per spoor tegen 2030 te halen, moet de gehele logistieke sector daar intensief toe bijdragen.





Het schema hieronder geeft de verschillende elementen van de Rail Roadmap 2030 weer.
De oranje sterren zijn de prioritaire dossiers.

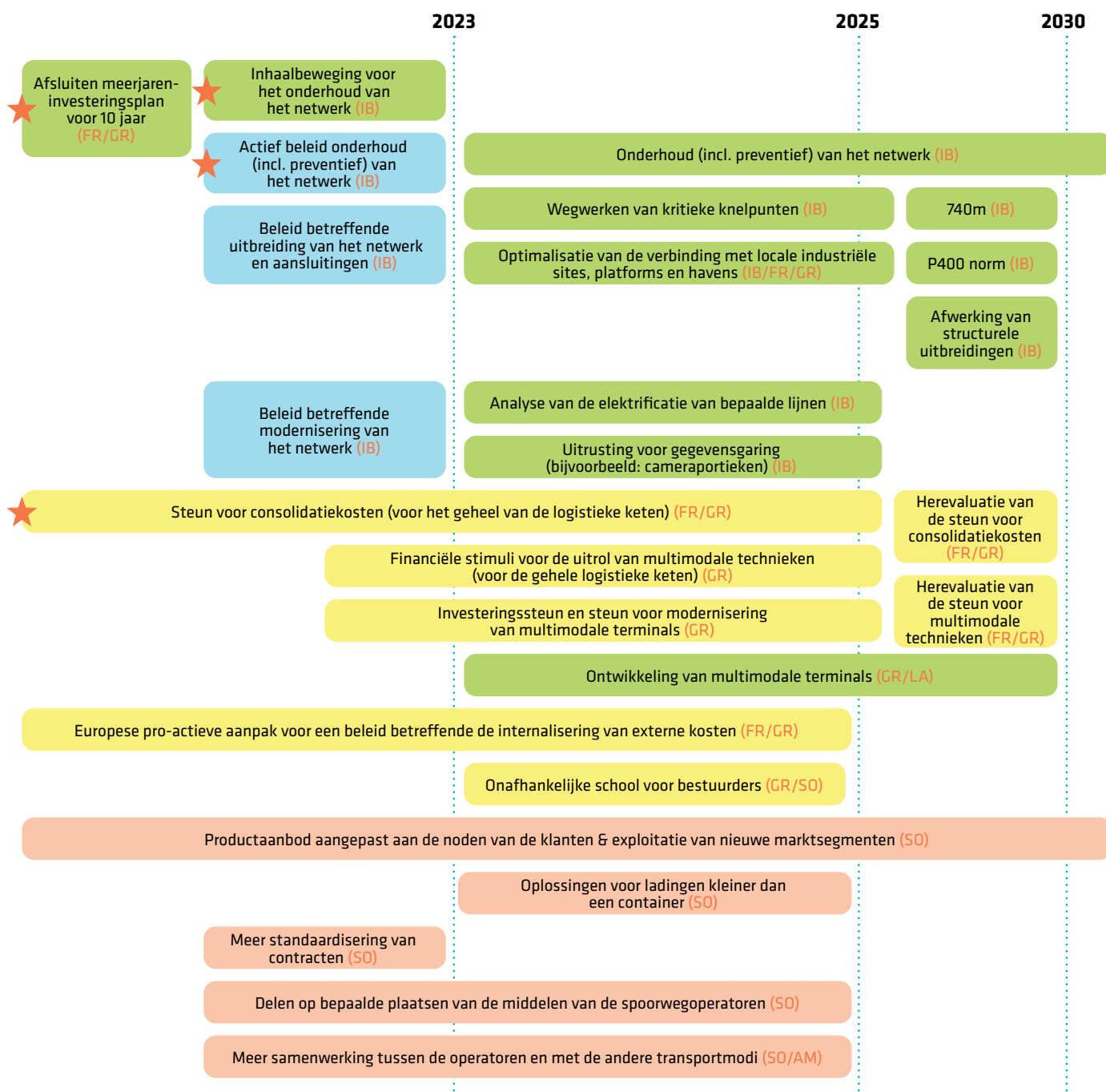


Legende

- Infra beleid & regelgeving
- Investerings & Digitalisering
- Stimulansen
- Operatoren
- ★ Prioritair

Wie is verantwoordelijk?

- IB:** Infrastructuurbeheerder
- DV:** De Dienst Veiligheid en Interoperabiliteit van de Spoorwegen
- FR:** Federale Regering
- GR:** Gewestregering
- LA:** Lokale autoriteit of lokaal agentschap
- SO:** Spoorwegonderneming
- AM:** Andere transportmodi
- RE:** Regulator
- EU:** Europese Unie



Legende

- Infra beleid & regelgeving
- Investerings & Digitalisering
- Stimulansen
- Operatoren
- ★ Prioritair

Wie is verantwoordelijk?

- IB: Infrastructuurbeheerder
- DV: De Dienst Veiligheid en Interoperabiliteit van de Spoorwegen
- FR: Federale Regering
- GR: Gewestregering
- LA: Lokale autoriteit of lokaal agentschap
- SO: Spoorwegonderneming
- AM: Andere transportmodi
- RE: Regulator
- EU: Europese Unie

Het is een enorme onderneming. Er zullen dus prioriteiten moeten worden gesteld en gepaste budgetten moeten worden vrijgemaakt die zijn afgestemd op de ambities. In eerste instantie kan de kosten-batenverhouding een leidraad zijn om keuzes te maken. Bepaalde maatregelen met een wezenlijk positieve impact vereisen geen enorme budgetten. Dat belet echter niet dat er grotere investeringen nodig zijn om de toekomst van het spoor op langere termijn veilig te stellen.

Alle elementen van de Rail Roadmap 2030 moeten concurrentieel spoorvervoer in een multimodaal systeem voor goederenvervoer van en naar België mogelijk maken.

Samenwerking tussen alle actoren (IB, Dienst Regulering, FOD, DVIS, spoorwegoperatoren, verladers, multimodale platforms, havens...),

en – dankzij de digitalisering van de sector en de invoering van een digitaal platform – vooral tussen de verschillende transportmodi is essentieel. Deze samenwerking moet het mogelijk maken om de klanten een duidelijk, flexibel, transparant en traceerbaar aanbod aan te reiken dat de volledige logistieke keten omvat. Alle actoren zijn in het kader van hun respectieve bevoegdheden en in volledige onafhankelijkheid gezamenlijk verantwoordelijk voor het waarborgen van deze transparantie.

Door samen te werken aan de realisatie van de Roadmap kan het volume van de spoorvracht tegen 2030 worden verdubbeld. Let's modal shift together!





Pieter Timmermans



Bart Steukers



Stephan Vanfraechem



Mathieu Delborge



Olivier Willocx



Paul Hegge



Frédéric Buyse



Chris Danckaerts



Yves Verschueren



Philippe Degraef



Bernard Piette



Peter Lagey



Daan Schalck



Jacques Vandermeiren



Rainier Reekmans



Tom Hautekiet



Nils Van Vliet



Stefan Derluyn



Hans Maertens



Olivier de Wasseige



Universiteit
Antwerpen

Thierry Vanellander

Katrien De Langhe

Christa Sys



De Rail Roadmap 2030 wordt onderschreven door: VBO-FEB, Agoria, Alfaport, Association of Port of Zeebrugge interests, Beci, Belgian Rail Freight Forum (BRFF), Bewag, De Vlaamse Waterweg, essenscia, Febetra, Logistics in Wallonia, Multimodaal Vlaanderen, North Sea Port, Port of Antwerp, Port of Brussels, Port of Zeebrugge, Railport, VeGHO, VOKA, Union Wallonne des Entreprises en Universiteit Antwerpen.

Aan de realisatie van deze Rail Roadmap hebben meegewerkt: de Vlaamse, Waalse en Brusselse overheden van Mobiliteit, Infrabel.

