



# ADVIES

CRB 2021-3440

Basisprincipes voor de spoorvisie 2040

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



**Advies**  
**“Basisprincipes voor de spoorvisie 2040”**

**Brussel**  
**21-12-2021**

## Inhoudsopgave

<b>1. Tijd geven voor de creatie van een draagvlak voor de spoorvisie 2040 .....</b>	<b>3</b>
1.1 Een maatschappelijk draagvlak is belangrijk voor de continuïteit van de spoorvisie .....	3
1.2 De creatie van dat draagvlak vergt tijd .....	3
<b>2. Basisprincipes waarop de spoorvisie 2040 zou moeten steunen .....</b>	<b>4</b>
2.1 De spoorvisie moet ambities voor het spoor formuleren .....	4
2.2 De spoorvisie moet de coherentie van het spoorbeleid garanderen .....	4
2.3 De spoorvisie moet handelen over het personen- en het goederenvervoer .....	4
2.4 Het spoor moet aantrekkelijker worden voor binnenlands en internationaal vervoer .....	5
Via de creatie van een level playing field voor de verschillende modi .....	5
Via een modernisering van het regelgevingskader .....	5
Via een tarievenbeleid voor het spoor dat treingebruik aanmoedigt .....	5
Via een attractief treinaanbod en een kwaliteitsvolle dienstverlening aan de treingebruikers .....	5
2.5 De spoorvisie moet bijdragen tot de verdere ontwikkeling van de multimodaliteit .....	6
Het spoor moet de structurerende as van een geïntegreerd multimodaal mobiliteitssysteem vormen ...	6
De combinatie van de trein met andere modi moet zo aantrekkelijk mogelijk zijn .....	6
De combinatie van de trein met andere modi moet infrastructureel mogelijk zijn .....	6
2.6 De spoorinfrastructuur en het rollend materieel moeten voldoende capaciteit bieden ...	7
Hun capaciteit moet een modal shift mogelijk maken .....	7
Inzetten op technologische innovaties kan daarbij helpen .....	7
<b>3. Randvoorwaarden voor een succesvolle realisatie van de spoorvisie 2040 ..</b>	<b>7</b>
3.1 Overheidsfinanciering voorzien die toereikend, stabiel en voorspelbaar is .....	7
3.2 Een sterke en performante Belgische spoorregulator .....	7
3.3 De realisatie van de spoorvisie monitoren en regelmatig evalueren .....	7
3.4 De adviesorganen betrekken bij de concretisering van de spoorvisie .....	8
De Raden ex ante raadplegen over de instrumenten via welke de visie zal worden geconcretiseerd .....	8
In het beheerscontract van de NMBS voorzien in een verplichte consultatie van de CRB en de NAR .....	8

## Inbehandelingneming

Op dit moment werkt de federale minister van Mobiliteit Georges Gilkinet volop aan de spoorvisie 2040 die in het federaal regeerakkoord werd aangekondigd. Deze visie zal het kader vormen voor de spoorbeleid van de komende decennia. Gelet op het belang ervan, hebben de Centrale Raad voor het Bedrijfsleven (CRB) en de Nationale Arbeidsraad (NAR) (hierna: de Raden) beslist om op eigen initiatief een advies uit te brengen met basisprincipes voor de spoorvisie 2040. Dit initiatiefadvies werd goedgekeurd tijdens de gemengde plenaire vergadering van de Raden van 21 december 2021. Het ligt in het verlengde van de vele mobiliteitsadviezen van de Raden en van de Verslagen Werkgelegenheid-Concurrentievermogen van de CRB, die eveneens aanbevelingen bevatten over onder meer het spoorbeleid. In het kader van de transitie naar een duurzamere, intermodale mobiliteit die ons land moet maken om tegen 2050 te kunnen evolueren naar een klimaatneutrale maatschappij, heeft dat spoorbeleid immers een belangrijke rol te spelen.

In dit advies roepen de Raden de federale regering op om voldoende tijd te geven voor de creatie van een maatschappelijk draagvlak voor de spoorvisie 2040. Enerzijds formuleren ze een aantal basisprincipes waarop de spoorvisie 2040 volgens hen zou moeten steunen. Anderzijds formuleren ze een aantal randvoorwaarden die in hun ogen vervuld zouden moeten zijn om van de spoorvisie een succesverhaal te maken dat het treingebruik naar een hoger niveau tilt en zo bijdraagt tot de verwezenlijking van de modal shift die door de verschillende beleidsniveaus wordt nagestreefd.

## Advies

### 1. Tijd geven voor de creatie van een draagvlak voor de spoorvisie 2040

#### 1.1 Een maatschappelijk draagvlak is belangrijk voor de continuïteit van de spoorvisie

De spoorvisie die in de maak is, zal een algemeen richtinggevend kader vormen voor het spoorbeleid tot 2040 en zal determinerend zijn voor de inhoud en de coherentie van de componenten<sup>1</sup> die het spoorbeleid in ons land gestalte zullen geven. Gelet op het belang van de spoorvisie 2040 en op het feit dat haar tijdshorizon verder reikt dan de huidige legislatuur, is het belangrijk er een maatschappelijk draagvlak voor te creëren dat noodzakelijk is voor haar continuïteit.

#### 1.2 De creatie van dat draagvlak vergt tijd

Voor de creatie van dat maatschappelijk draagvlak, is het essentieel dat de Raden – die een belangrijke groep van spoorgebruikers vertegenwoordigen – evenals andere stakeholders voldoende tijd krijgen om het voorstel van spoorvisie 2040 ten gronde te bestuderen, er intern over te consulteren en er een maatschappelijke consensus over op te bouwen. Gezien het belang van de spoorvisie 2040, betreuren de Raden dat het proces van visievorming en consultatie ter zake in een uiterst krap tijdsbestek plaatsvindt. Ze vragen dan ook uitdrukkelijk dat ze voldoende tijd krijgen (minstens 2 effectieve maanden) om zich over het voorstel van spoorvisie 2040 uit te spreken en dat nadien

---

<sup>1</sup> Het betreft de volgende componenten: de beheerscontracten en meerjareninvesteringsplannen van de NMBS en Infrabel, de vervoerplannen van de NMBS en het actieplan voor het goederenvervoer per spoor

tijd wordt vrijgemaakt om hierover met hen in dialoog te gaan en hun aanbevelingen in het voorstel van spoorvisie te verwerken. Ook herinneren de Raden aan de federale regeringsverklaring, waarin gestipuleerd wordt dat de regering zich ertoe engageert om de sociale partners een redelijke termijn te geven om tot een akkoord te komen, met respect voor het vooropgestelde budgettaire kader en de politieke oriëntaties, en om deze akkoorden vervolgens te valoriseren.

## **2. Basisprincipes waarop de spoorvisie 2040 zou moeten steunen**

### **2.1 De spoorvisie moet ambities voor het spoor formuleren**

De Raden zijn van mening dat de spoorvisie een stijging van het modale aandeel van de trein in zowel het personen- als het goederenvervoer zou moeten nastreven die realistisch is, maar ook voldoende ambitieus om de (mobiliteits)doelstellingen<sup>2</sup> te kunnen realiseren waartoe België zich op nationaal, Europees en internationaal niveau heeft geëngageerd. Om die ambities te kunnen waarmaken, is het volgens de Raden belangrijk dat de spoorvisie steunt op een aantal basisprincipes die ze hieronder uiteenzetten.

### **2.2 De spoorvisie moet de coherentie van het spoorbeleid garanderen**

Door in de spoorvisie ambities voor het spoor te formuleren en keuzes vast te leggen i.v.m. onder meer het spooraanbod en de kwaliteit van de dienstverlening aan de spoorgebruikers, moet ze er volgens de Raden voor zorgen dat de verschillende componenten van het spoorbeleid coherent worden uitgewerkt teneinde een samenhangend geheel te vormen om de coherentie van het spoorbeleid te kunnen garanderen.

### **2.3 De spoorvisie moet handelen over het personen- en het goederenvervoer**

Volgens de Raden zou de spoorvisie een integrale visie moeten zijn die handelt over zowel het personen- als het goederenvervoer. De federale regering heeft immers voor beide vervoerstakken doelstellingen inzake modal shift vastgelegd. Bovendien worden in België meestal dezelfde spoorlijnen gebruikt om personen en goederen te vervoeren. De Raden vinden dat het actieplan voor het goederenvervoer per spoor, dat tegen 2030 een verdubbeling van de vervoerde volumes nastreeft, zou moeten worden ingepast in de spoorvisie 2040, zodat ze samen een coherent geheel vormen.

---

<sup>2</sup> In België wordt gestreefd naar een modal shift in het personenvervoer en naar een verdubbeling van de per spoor vervoerde goederenvolumes. Voorts zijn daar ook onder meer de doelstellingen die werden vastgelegd in de Europese Green Deal, de Sustainable and Smart Mobility Strategy, de Europese klimaatwet, het "Fit for 55"-pakket en het klimaatakkoord van Glasgow.

## **2.4 Het spoor moet aantrekkelijker worden voor binnenlands en internationaal vervoer**

### ***Via de creatie van een level playing field voor de verschillende modi***

Indien men het spoor aantrekkelijker wil maken voor binnenlands en internationaal vervoer, kan het spoorbeleid volgens de Raden niet los worden gezien van het beleid ten aanzien van de andere modi. Ze wijzen erop dat de verschillende modi thans niet opereren in een gelijk speelveld (bv. op het vlak van vergoedingen voor het gebruik van de infrastructuur, veiligheidsvoorschriften en regels voor de bestuurders) en stellen vast dat de externe kosten die de verschillende modi genereren, niet volledig weerspiegeld worden in hun prijzen.

De Raden vragen aan de overheden op alle niveaus om een gelijk speelveld te creëren voor de verschillende vervoersmodi, rekening houdend met de economische, sociale en milieu-externaliteiten die ze genereren. Zo'n gelijk speelveld kan er immers voor zorgen dat de meest duurzame modi waaronder de trein relatief gezien aantrekkelijker worden dan nu.

### ***Via een modernisering van het regelgevingskader***

De Raden wijzen erop dat ook het eenvoudiger maken van nationaal en internationaal vervoer, door technische en andere barrières weg te nemen, kan helpen bij het creëren van een gelijk speelveld tussen de modi. Een herziening van het regelgevingskader om de spooroperaties te vereenvoudigen, is essentieel voor het concurrentievermogen van het spoor.

### ***Via een tarievenbeleid voor het spoor dat treingebruik aanmoedigt***

De Raden onderstrepen het belang van een tarievenbeleid dat het treingebruik aanmoedigt voor alle motieven van zowel binnenlandse als internationale verplaatsingen. Zo'n tarievenbeleid moet volgens hen niet alleen de bestaande reizigers aanmoedigen om hun treingebruik aan te houden of te intensifiëren, het moet ook nieuwe reizigers (die nu bv. met de wagen of het vliegtuig reizen) aantrekken. Ook moet zo'n tarievenbeleid in hun ogen voldoende dynamisch zijn om te kunnen inspelen op gewijzigde mobiliteitsbehoeften die voortvloeien uit maatschappelijke ontwikkelingen en uit beleidsevoluties inzake mobiliteit. Eventuele tariefverhogingen moeten volgens de Raden gepaard gaan met een kwaliteitsverbetering voor de treingebruiker. Bovendien mogen ze er in hun ogen niet toe leiden dat het spoor relatief minder aantrekkelijk wordt tegenover andere vervoersmodi.

### ***Via een attractief treinaanbod en een kwaliteitsvolle dienstverlening aan de treingebruikers***

Volgens de Raden zijn een attractief treinaanbod en een kwaliteitsvolle dienstverlening aan alle treingebruikers (reizigers, spoorondernemingen en verladers) ook belangrijk om het treingebruik en de gemiddelde bezettingsgraad van de treinen te verhogen.

Over de geplande toename van het aanbod van internationale reizigerstreinen (met inbegrip van nachttreinen) en van goederentreinen<sup>3</sup>, moet volgens hen een globale reflectie plaatsvinden: enerzijds moeten het internationaal reizigersverkeer per spoor en het (internationaal) goederenvervoer per spoor aangemoedigd worden als alternatieven voor personen- en goederenverplaatsingen met andere vervoersmodi (zoals het vliegtuig); anderzijds moet rekening worden gehouden met het noodzakelijke evenwicht tussen het gebruik van dat aanbod aan personen- en goederenvervoer per spoor en het onderhoud (vaak 's nachts) van de spoorweginfrastructuur en het rollend materieel. De Raden vinden dat inzetten op meer nachttreinen en meer goederentreinen geen synoniem mag zijn van minder

---

<sup>3</sup> Toename van goederentreinen om de per spoor vervoerde goederenvolumes tegen 2030 te kunnen verdubbelen

onderhoud. Dat onderhoud is immers belangrijk voor de stiptheid van het treinverkeer en dus ook voor de attractiviteit en het gebruik ervan.

## **2.5 De spoorvisie moet bijdragen tot de verdere ontwikkeling van de multimodaliteit**

Volgens de Raden zou de spoorvisie moeten bijdragen tot de verdere ontwikkeling van de multimodaliteit en tot de realisatie van de “milestones<sup>4</sup>” i.v.m. multimodaliteit die in de Sustainable and Smart Mobility Strategy van de EU werden vastgelegd.

### ***Het spoor moet de structurerende as van een geïntegreerd multimodaal mobiliteitssysteem vormen***

De Raden vinden dat de spoorvisie het spoor de rol van structurerende as van een geïntegreerd multimodaal mobiliteitssysteem zou moeten toebedelen en dat ze bijgevolg zou moeten passen in een interfederale langetermijnvisie inzake mobiliteit voor alle modi en alle bevoegdheidsniveaus. Ze herhalen hun vraag om zo spoedig mogelijk werk te maken van zo'n interfederale mobiliteitsvisie en wijzen erop dat die er enkel kan komen vanuit structureel overleg en samenwerking tussen de verschillende beleidsniveaus.

### ***De combinatie van de trein met andere modi moet zo aantrekkelijk mogelijk zijn***

Volgens de Raden zou de combinatie van de trein (als hoofdvervoermiddel) met andere modi (als aanvulling op de trein voor het voor- of natraject) zo aantrekkelijk mogelijk moeten zijn, en dit voor zowel binnenlandse als internationale verplaatsingen.

In dit kader onderstrepen de Raden dat ze het uiterst belangrijk vinden dat de spoorvisie bijdraagt aan de totstandkoming van een geïntegreerd openbaarvervoersysteem (d.i. zowel tarief- en ticketintegratie van het openbaar vervoer als integratie van het openbaarvervoeraanbod, en dit zowel nationaal als internationaal) dat toegankelijk, klantvriendelijk en eenvoudig in gebruik is. Dat systeem moet volgens hen geïntegreerd worden met het aanbod van andere mobiliteitsoplossingen en zo samen deel uitmaken van een omvattend mobiliteitssysteem. Dit alles vraagt overleg en samenwerking tussen de openbaarvervoeroperatoren, hun voorgedijoverheden en andere (publieke en private) mobiliteitsactoren, waaronder ook buitenlandse spelers voor het internationale reizigers- en goederenvervoer.

### ***De combinatie van de trein met andere modi moet infrastructureel mogelijk zijn***

Om de combinatie van de trein met andere modi ook infrastructureel mogelijk te maken, is het volgens de Raden belangrijk om van de treinstations multimodale en multifunctionele polen te maken, en om bepaalde initiatieven (zoals het Gewestelijk ExpresNet) te voltooien of uit te breiden. Wat dit laatste betreft, kan worden gedacht aan de verdere ontwikkeling van het voorstedelijk treinaanbod (S-aanbod) in en rond (andere) grote steden (dan Brussel) met veel verkeerscongestie, aan de geleidelijke toepassing van een model van aansluitingsknooppunten op het Belgische spoornetwerk, en aan de verdere ontsluiting van lucht- en zeehavens met het openbaar vervoer.

---

<sup>4</sup> Het betreft de volgende milestones: “By 2030, seamless multimodal passenger transport will be facilitated by integrated electronic ticketing and freight transport will be paperless” en “a multimodal trans-european Transport Network equipped for sustainable transport with high speed connectivity will be operational by 2030 for the core network and by 2050 for the comprehensive network”.

## **2.6 De spoorinfrastructuur en het rollend materieel moeten voldoende capaciteit bieden**

### ***Hun capaciteit moet een modal shift mogelijk maken***

De Raden wijzen erop dat de spoorinfrastructuur en het rollend materieel voldoende capaciteit zullen moeten bieden om de gewenste modal shift in het personen- en het goederenvervoer mogelijk te maken. Daartoe is het volgens hen essentieel ze optimaal te onderhouden en te benutten, ze tijdig te vernieuwen en ze waar nodig uit te breiden.

### ***Inzetten op technologische innovaties kan daarbij helpen***

Met het oog op een optimale benutting van de bestaande spoorcapaciteit achten de Raden het belangrijk om in te zetten op technologische innovaties zoals bv. ETCS-2, treinen tot 750 meter, multifunctionele wagons, een flexibel aanbod van rijpaden, een dynamisch beheer van de spoorcapaciteit en van de verkeersstromen in real time.

## **3. Randvoorwaarden voor een succesvolle realisatie van de spoorvisie 2040**

### **3.1 Overheidsfinanciering voorzien die toereikend, stabiel en voorspelbaar is**

Volgens de Raden moet de financiering die de overheid via de meerjareninvesteringsplannen en de investerings- en exploitatiedotaties ter beschikking stelt, compatibel zijn met de doelstellingen die in de spoorvisie vastgelegd zijn, en dit gedurende de hele looptijd van de visie. Een (financieel) vooruitzicht op lange termijn en een stabiel en voorspelbaar (financieel) kader voor de spoorsector zijn immers, gezien de aard van zijn activiteiten, per definitie essentieel. Zeker in een context waarin het realiseren van een modal shift nodig is om de klimaatdoelstellingen te kunnen realiseren waartoe ons land zich op Europees en internationaal niveau heeft geëngageerd, mag het streven naar een begroting in evenwicht in het kader van de begrotingsontwerpen de realisatie van de spoorvisie 2040 niet in gevaar brengen.

### **3.2 Een sterke en performante Belgische spoorregulator**

In een context waarin het personen- en het goederenvervoer per spoor volledig geliberaliseerd zijn/zullen zijn, zijn er verschillende spelers actief – of zullen ze actief zijn - op het spoor en is er dus ook kans op operationele problemen en/of conflicten die door een spoorregulator moeten worden beslecht. De Raden pleiten voor een sterke en performante Belgische spoorregulator om de werking van de spoormarkt te verbeteren en op die manier de attractiviteit van het spoor te vergroten.

### **3.3 De realisatie van de spoorvisie monitoren en regelmatig evalueren**

Gelet op de tijdshorizon van de spoorvisie (2040) achten de Raden het belangrijk dat er naast einddoelstellingen op lange termijn (2040) ook tussentijdse korte- en middellangetermijndoelstellingen in worden vastgelegd. Al deze doelstellingen moeten volgens hen worden gekwantificeerd om meetbaar te zijn. De Raden vragen om de realisatie van de spoorvisie regelmatig te evalueren, opdat de maatregelen die ter uitvoering van de spoorvisie 2040 worden genomen indien nodig kunnen worden bijgesteld. Ze wensen bij die evaluatie-oefeningen betrokken te worden.



### **3.4 De adviesorganen betrekken bij de concretisering van de spoorvisie**

#### ***De Raden ex ante raadplegen over de instrumenten via welke de visie zal worden geconcretiseerd***

Niet alleen voor de continuïteit van de spoorvisie, maar ook voor de realisatie ervan, is een maatschappelijk draagvlak nodig. Adviesorganen zoals de CRB en de NAR kunnen mede voor dat essentiële draagvlak zorgen. Het is dan ook belangrijk dat ze ex ante<sup>5</sup> geïnformeerd en geraadpleegd worden over de componenten van het spoorbeleid via welke de spoorvisie zal worden geconcretiseerd.

#### ***In het beheerscontract van de NMBS voorzien in een verplichte consultatie van de CRB en de NAR***

Wat meer specifiek het tarievenbeleid van de NMBS betreft, vragen de Raden dat in het beheerscontract 2023-2032 van de NMBS uitdrukkelijk wordt voorzien dat de CRB en de NAR ex ante (d.w.z. vóór de beslissing van de raad van bestuur van de NMBS) geraadpleegd moeten worden over de voorstellen van tariefaanpassingen van de abonnementen voor het woon-werkverkeer. Deze tariefaanpassingen kunnen immers gevolgen hebben voor het sociaal overleg<sup>6</sup>, voor de keuze van het vervoermiddel dat in het kader van het woon-werkverkeer wordt gebruikt en dus ook voor de reizigersinkomsten van de NMBS<sup>7</sup>.

---

<sup>5</sup> Ex ante = voordat de beslissingen ter zake worden genomen.

<sup>6</sup> Op basis van de evolutie van deze tarieven kan de Groep van 10 beslissen om de forfaitaire bedragen van minimale werkgeverstegemoetkoming in de prijs van de openbaarvervoerabonnementen aan te passen.

<sup>7</sup> De woon-werkabonnementen zijn immers goed voor een aanzienlijk deel van de reizigersinkomsten van de NMBS.