



VERKIEZINGS- MEMORANDUM

2024-2028

Verkiezingsmemorandum 2024-2028

Het oplossen van de klimaat- en budgettaire crisis zijn waarschijnlijk de twee belangrijkste uitdagingen voor de volgende regering. Spoorvrachtvervoer is deel van de oplossing.

De spoorvisie 2040 ambieert 15% marktaandeel voor spoorvrachtvervoer in 2030 en 20% in 2040. Kortom: een verdubbeling in de komende 10 jaren om de logistiek te decarboniseren en om de verzadiging van onze wegen te vermijden. Sinds 2016 kwamen er in België maar liefst 2 miljoen vrachtwagenritten bij. Onze bedrijven moeten kunnen profiteren van het alternatief van vervoer per spoor, dat 6 keer minder CO² uitstoot, 8 keer minder luchtverontreiniging veroorzaakt en 6 keer minder energie verbruikt.

De “Spoor Visie 2040” en het Actieplan Goederenvervoer 2030 zijn geïnspireerd op het Zwitserse spoormodel. Er is geen enkele reden waarom wij niet even goed kunnen presteren en het regeerakkoord om “het vervoerde volume per spoor tegen 2030 te verdubbelen” kunnen realiseren. Net zoals in Zwitserland vraagt dit om een coherent plan met een voluntaristisch beleid, vergezeld van de nodige financiële investeringen om van het wegtransport een multimodale sector te maken en daarvoor de nodige “financial support shift” te realiseren.

Door een shift van subsidies van fossiele brandstoffen en vervuilende transportmodi naar een betere regeling en prijszetting voor transport via spoor en binnenvaart is dit **budgetneutraal voor de schatkist**.

Federale acties:

1. Investerings in infrastructuur en optimalisatie van het gebruik van de beschikbare capaciteit

- Een efficiënte spoorweginfrastructuur als leverancier van de spoorondernemingen dankzij de integrale uitvoering van het Meerjareninvesteringsplan 2023-2032 als minimum-minimorum (inclusief het extra miljard via EIB)

- Opvolging van het performantiecontract van Infrabel, in het bijzonder de KPI's inzake tijdige communicatie van werkplanningen, stiptheid, commerciële snelheid en de hersteltijd bij incidenten
- Een nieuwe innovatieve spoorreglementering in haven- en industriezones en de introductie van digitale systemen zoals cameraportieken
- Flowmanagement met real-time communicatie, ‘groene golven’, dynamische aansturing
- Prioriteitsregels en capaciteitsallocatie tussen passagier- en vrachttreinen in functie van modal shift potentieel en optimaal flowmanagement

Een verdubbeling van het spoorvrachtvervoer is nodig in de komende 10 jaren om de logistiek te decarboniseren en om de verzadiging van onze wegen te vermijden.

2. Transparante marktprijszetting voor transport die rekening houdt met de externe effecten op mens en milieu, door het huidige subsidiebudget van fossiele brandstoffen aan te wenden voor het

- financieren van infrastructuur- en apparatuurskosten inzake beveiliging (ETCS), die nu afgewenteld worden op spoorwegmaatschappijen
- matchen van elke maatregel ten gunste van het wegtransport op het vlak van investeringssteun, subsidies, fiscaliteit, opleidingen, vergroening van rollend materieel, ... met een gelijkwaardige maatregel voor de andere transportmodi
- beperken van de prijshandicap ten aanzien van wegtransport op kortere afstanden door in te grijpen op de consolidatiekosten voor het spoorvervoer, in het bijzonder bij verspreid vervoer ten dienste van de industrie

3. Koppeling van deze maatregelen aan een sterke betrokkenheid van de eindklanten en controle door een regulator

- Uitbouw van het ‘Gebruikerscomité tot een officieel raadgevend comité
- Herziening van de missie, taken en middelen van de regulator

Regionale acties:

1. Investeringsstimulansen in multimodale oplossingen:

- Cofinanciering van spoorconnectiviteit in havens en belangrijke industriële & logistieke zones
- Investeringsstimulansen voor de upgrade of bouw van multimodale terminals
- Investeringsstimulansen voor wegtransportbedrijven om multimodale oplossingen aan te bieden
- Investeringsstimulansen voor de vlootvergroening van alle transportmodi

2. Transparante marktprijszetting voor transport die rekening houdt met de externe effecten op mens en milieu. Hierbij worden de inkomsten uit kilometerheffing deels aangewend

- om wegtransporteurs te stimuleren om meer multimodale oplossingen aan te bieden aan hun klanten door:
 - de overslagkost van/naar het spoor te compenseren
 - deze overslagkost te vermijden door frequente korte afstandsverbindingen tussen industriële en logistieke zones (bv. havens en terminals) te stimuleren
- om elke maatregel ten gunste van het wegtransport op het vlak van investeringssteun, subsidies, fiscaliteit, opleidingen, vergroening van rollend materieel, ... te matchen met een gelijkwaardige maatregel voor de andere transportmodi

3. Oprichting van onafhankelijke opleidingscentra voor treinbestuurders en -schouwers zoals voor truckers

Met bovenstaande acties kunnen België, Vlaanderen en Wallonië hun rol als logistieke draaischijf in Europa verder uitbouwen door te kapitaliseren op de 30% transportgroei. Het zal ook een ecosysteem tot stand brengen dat investeerders aantrekt en de innovatie en ontwikkeling in de sector versnelt. In dit verband moet de toekomstgerichte impact van de FPIM, PMV, Wallonie Entrepreneurs worden versterkt, door hen bijvoorbeeld in te zetten als behouders van strategische Belgische activa naast stabiele particuliere aandeelhouders.

Meer dan budgetneutraal?

Ja want naast de voordelen die hierboven vermeld worden, levert dit jaarlijks bijna **1 miljard maatschappelijke baten** op (meer een half miljard euro besparing van maatschappelijke kosten en 466 miljoen euro extra toegevoegde waarde) **door tegen 2030 zo'n 60.000 vrachtwagens van de weg te halen, 1,5 miljoen ton CO²-uitstoot en 2000 ton fijn stof te vermijden.**

Jaarlijks 1 miljard maatschappelijke baten tegen 2030.

Voorstel tekst federaal regeerakkoord:

De regering wil het vervoerde volume per spoor tegen 2030 verdubbelen, door de financiering en de uitvoering van het spoorgoederenactieplan 2030. Focus ligt hierbij op een efficiënte spoorweginfrastructuur ten dienste van de klanten via de integrale uitvoering van het Meerjareninvesteringsplan en de strikte opvolging van het performantiecontract van Infrabel, met een sterke betrokkenheid van de eindklanten. De regering maakt ook werk van een transparante marktprijszetting voor alle transportmodi, die rekening houdt met maatschappelijke effecten op de burgers en het milieu. Dit kan budgetneutraal door de huidige subsidies voor fossiele brandstoffen in te zetten om de prijshandicap van het spoor ten opzichte van de weg te verminderen.

Voorstel tekst regionaal regeerakkoord:

De regering steunt de ambitie om het vervoerde volume per spoor tegen 2030 te verdubbelen, door spoorconnectiviteit tussen de havens en belangrijke industriële & logistieke zones te co-financieren en door investeringen in multimodale infrastructuur en rollend materieel te stimuleren. De regering ondersteunt ook een transparante en efficiënte marktprijszetting voor alle transportmodi, die rekening houdt met maatschappelijke effecten op de burgers en het milieu. Dit kan budgetneutraal door de inkomsten van de kilometerheffing deels aan te wenden voor het stimuleren van multimodale oplossingen en het bevorderen van de spoorconnectiviteit tussen de havens en industriële zones. Tot slot richt de regering een onafhankelijk opleidingscentrum voor treinbestuurders en -schouwers op.



Over het Belgian Rail Freight Forum

Het Belgian Rail Freight Forum brengt alle spoorgoederenvervoerders samen die actief zijn in België. Het forum heeft de ambitie om de volumes van goederenvervoer over spoor in België en Europa te verdubbelen. Met een huidig transportmodel bestaande uit 75% transport via de truck en de voorspelde groei van de transportsector van 30% tegen 2030, is een modal shift naar goederenvervoer via het spoor sociaal-economisch een betere oplossing om de negatieve impact op klimaat, mobiliteit en gezondheid tegen te gaan.