



*departement*  
**Mobiliteit en**  
**Openbare Werken**

# **Vlaamse Spoorstrategie**

**Definitieve conceptnota**

**Versie 8 februari 2013**

**Departement MOW**  
**Afdeling Algemeen Beleid**



# Inhoudsopgave

<b>DEEL I. INLEIDING .....</b>	<b>7</b>
<b>DEEL II. BELEIDSCONTEXT .....</b>	<b>11</b>
<b>II.1. Vlaamse context .....</b>	<b>11</b>
<b>II.1.1. Vlaanderen in Actie.....</b>	<b>11</b>
<b>II.1.2. Vlaams Regeerakkoord 2009 – 2014 .....</b>	<b>12</b>
<b>II.1.3. Beleidsnota Mobiliteit en Openbare Werken 2009 – 2014 .....</b>	<b>12</b>
<b>II.1.4. Mobiliteitsplan Vlaanderen .....</b>	<b>13</b>
<b>II.1.5. Ruimtelijk structuurplan Vlaanderen .....</b>	<b>13</b>
<b>II.1.6. Beleidsplan Ruimte.....</b>	<b>13</b>
<b>II.1.7. Decreet betreffende de organisatie van het personenvervoer over de weg .....</b>	<b>13</b>
<b>II.1.8. Moties en resoluties van het Vlaams Parlement.....</b>	<b>14</b>
II.1.8.1. Motie van 27 mei 2008.....	14
II.1.8.2. Resolutie van 14 december 2011 betreffende het advies naar aanleiding van het meerjareninvesteringsplan van de NMBS-Groep als onderdeel van de Vlaamse spoorstrategie .....	15
<b>II.1.9. Adviezen van de Mobiliteitsraad Vlaanderen (MORA) .....</b>	<b>16</b>
<b>II.2.1. Het federaal regeerakkoord 2011 - 2014 .....</b>	<b>16</b>
<b>II.2.2. Nieuwe beheersovereenkomsten voor de drie entiteiten van de NMBS-groep.....</b>	<b>17</b>
<b>II.2.3. Herstructurering van de NMBS-Groep.....</b>	<b>17</b>
<b>II.3. Europese context.....</b>	<b>18</b>
<b>II.3.1. Europese evolutie betreffende spoorinfrastructuur.....</b>	<b>18</b>
II.3.1.1. TEN-T netwerk .....	18
II.3.1.2. EU-verordening 913/2010 .....	21
II.3.1.3. Technische specificaties voor interoperabiliteit.....	25
<b>II.3.2. Liberalisering reizigersvervoer op het spoor.....</b>	<b>26</b>
<b>II.3.3. Europese Witboeken .....</b>	<b>27</b>
II.3.3.1. Witboek "Het Europese vervoersbeleid tot het jaar 2010: tijd om te kiezen".....	27
II.3.3.2. Witboek "Stappenplan voor een interne Europese Vervoersruimte – werken aan een concurrerend en zuinig vervoerssysteem" .....	28
<b>II.3.4. Andere relevante Europese richtlijnen .....</b>	<b>28</b>
II.3.4.1. Richtlijn 2001/42/EG (SEA-richtlijn) .....	28
II.3.4.2. Verordening (EG) Nr. 1370/2007 .....	29
II.3.4.3. Richtlijn 2012/34/EU tot instelling van één Europese spoorwegruimte. ....	29
<b>DEEL III. SAMENWERKINGSOVEREENKOMST 2001–2012.....</b>	<b>31</b>
<b>III.1. Inleiding .....</b>	<b>31</b>
<b>III.2. Algemeen.....</b>	<b>31</b>
<b>III.3. Verdeelsleutel 60/40, pre- en cofinanciering .....</b>	<b>32</b>
<b>III.3.1. Verdeelsleutel 60/40.....</b>	<b>32</b>
<b>III.3.2. Pre- en cofinanciering .....</b>	<b>35</b>
<b>III.4. Opvolging investeringsplan 2001 - 2012.....</b>	<b>36</b>
<b>III.4.1. Reizigersvervoer .....</b>	<b>36</b>
III.4.1.1. HSL naar Nederland .....	36
III.4.1.2. Spoorontsluiting luchthaven Zaventem: Diabolo-project .....	36
III.4.1.3. Verhogen van de in- en uitrijnsnelheid in de stations .....	37
III.4.1.4. Realiseren van voorstedelijke vervoersnetwerken .....	44
III.4.1.4.1. Gewestelijk expresnetwerk (GEN) .....	44

III.4.2.1.	Ontsluiting van de Vlaamse economische poorten.....	46
III.4.2.1.1.	Haven Zeebrugge.....	46
III.4.2.1.2.	Haven van Antwerpen.....	50
III.4.2.1.3.	Haven van Gent.....	56
III.4.2.1.4.	Haven van Oostende.....	58
III.4.2.2.	Capaciteitsverhoging.....	60
III.4.2.2.1.	Zeebrugge –Gent – Antwerpen.....	60
III.4.2.2.2.	Andere knelpunten.....	61
<b>III.4.3.</b>	<b>Stations en stationsomgevingen.....</b>	<b>62</b>
<b>III.5.</b>	<b>Samenvattende evaluatie.....</b>	<b>64</b>
<b>DEEL IV. BEHOEFTEANALYSE .....</b>		<b>65</b>
<b>IV.1.</b>	<b>Algemeen.....</b>	<b>65</b>
<b>IV.2.</b>	<b>Prognoses spoorvervoer .....</b>	<b>66</b>
<b>IV.3.</b>	<b>Reizigersvervoer.....</b>	<b>67</b>
<b>IV.3.1.</b>	<b>Liberalisering binnenlands reizigersvervoer op het spoor .....</b>	<b>67</b>
IV.3.1.1.	Huidige situatie in België.....	67
IV.3.1.2.	Mogelijke scenario's op het gebied van liberalisering.....	67
IV.3.1.3.	Organiserende overheid.....	68
<b>IV.3.2.</b>	<b>Minimum aanbod aan vervoerdiensten .....</b>	<b>68</b>
<b>IV.3.3.</b>	<b>Voorstedelijke vervoersnetwerken.....</b>	<b>72</b>
IV.3.3.1.	Het GEN voor Brussel.....	73
IV.3.3.2.	Het GEN voor Antwerpen.....	75
IV.3.3.3.	Het GEN voor Gent.....	76
IV.3.3.4.	Voorstedelijk vervoersnetwerken - algemene beschouwingen.....	77
<b>IV.3.4.</b>	<b>Regionale ontsluiting .....</b>	<b>79</b>
IV.3.4.1.	Kempen en Limburg.....	79
IV.3.4.3.	Andere moeilijk bereikbare regio's en steden.....	80
<b>IV.3.5.</b>	<b>Internationale verbindingen.....</b>	<b>80</b>
IV.3.5.1.	Ontsluiting van de luchthaven van Zaventem.....	80
IV.3.5.2.	Bereikbaarheid van de Vlaamse Kunststeden.....	81
IV.3.5.3.	Verbinding met het HST-netwerk.....	81
IV.3.5.4.	Grensoverschrijdende verbindingen voor reizigersvervoer .....	81
<b>IV.4.</b>	<b>Goederenvervoer .....</b>	<b>83</b>
<b>IV.4.1.</b>	<b>Markt.....</b>	<b>83</b>
IV.4.1.1.	Betrouwbare marktgegevens .....	83
IV.4.1.2.	Marktsegmenten .....	84
IV.4.1.3.	Betrouwbaarheid .....	88
IV.4.1.4.	Verdere evolutie van de goederenvervoermarkt in Vlaanderen.....	88
<b>IV.4.2.</b>	<b>Infrastructuur - assen .....</b>	<b>89</b>
IV.4.2.1.	Spoorontsluiting van de Vlaamse zeehavens .....	89
IV.4.2.2.	Europese evolutie op het gebied van spoorinfrastructuur .....	97
IV.4.2.3.	Infrastructuur - knopen/terminals/vormingsstations .....	99
IV.4.2.4.	Rollend materieel .....	102
IV.4.2.5.	Beroepen en vaardigheden.....	104
IV.4.2.6.	Imago .....	104
<b>IV.5.</b>	<b>Stations en stationsomgevingen .....</b>	<b>105</b>
<b>IV.5.1.</b>	<b>Algemene beschouwingen.....</b>	<b>105</b>
<b>IV.5.2.</b>	<b>Voor- en natransport .....</b>	<b>107</b>
IV.5.2.1.	Fietsbereikbaarheid.....	107
IV.5.2.2.	Verbeteren van de voetgangersbereikbaarheid van transferpunten .....	108
IV.5.2.3.	Openbaarvervoerbereikbaarheid .....	109
IV.5.2.3.	Autobereikbaarheid .....	110

IV.5.3.	Relatie tot de stad – tot de kernen in het buitengebied .....	112
IV.5.4.	Uitrustingen en voorzieningen .....	112
IV.5.5.	Informatie .....	113
IV.6.	Milieueffecten .....	114
IV.6.1.	Geluidshinder .....	114
IV.6.2.	Trillingshinder .....	116
IV.6.3.	Fijn stof .....	116
IV.6.4.	De ontsnippering van de ruimte .....	116
IV.6.5.	Internalisering van de milieukosten .....	116
<b>DEEL V. KRACHTLIJNEN VOOR DE SPOORSTRATEGIE .....</b>		<b>117</b>
V.1.	Inleiding .....	117
V.2.	Vlaamse prioriteiten .....	120
V.2.1.	Versterken van de ruimtelijke en economische ontwikkeling van de regio .....	120
V.2.1.1.	Verhoging van de capaciteit .....	120
V.2.1.2.	Verhoging van de toegankelijkheid en bereikbaarheid van stations .....	121
V.2.1.3.	Waarborgen duurzaam vervoer .....	121
V.2.2.	Verbetering van de kwaliteit van de dienstverlening .....	122
V.2.2.1.	Geïntegreerd openbaar vervoeraanbod waarvan de trein de ruggengraat vormt voor het reizigersvervoer .....	122
V.2.2.2.	Basisdienstverlening in station, stopplaats, terminal. ....	122
V.2.2.3.	Verbeteren van de communicatie met de klant. ....	123
V.3.	Basisvoorwaarden .....	123
V.3.1.	Verhoging van de veiligheid .....	123
V.3.2.	Verhoging van de stiptheid en betrouwbaarheid .....	123
V.4.	Prioritering spoorinfrastructuurprojecten .....	124
V.4.1.	Inleiding .....	124
V.4.2.	Prioriteitenlijst .....	124
V.5.	Verdeelsleutel 60/40, pre- en cofinanciering .....	127
<b>DEEL VI. VOORSTELLEN ACTIEPLANNEN .....</b>		<b>129</b>
VI.1.	Inleiding .....	129
VI.2.	Voorstellen korte en middellange termijn (2013-2025) .....	129
VI.2.1.	Algemene aanbevelingen .....	129
VI.2.1.1.	Nood aan relevante gegevens .....	129
VI.2.1.2.	Capaciteitsverhoging .....	130
VI.2.1.3.	Verhoging van de veiligheid .....	131
VI.2.1.4.	Gelijkgrondse kruisingen .....	133
VI.2.1.5.	Andere maatregelen .....	133
VI.2.2.	Reizigersvervoer .....	134
VI.2.2.1.	Normering .....	134
VI.2.2.1.1.	Minimumaanbod .....	134
VI.2.2.1.2.	Categorisering van stations en hun minimale uitrusting .....	135
VI.2.2.1.3.	Kwaliteit van de bediening en gewenste treindienst .....	140
VI.2.2.2.	Verbetering van de kwaliteit van dienstverlening .....	145
VI.2.2.3.	Optimalisatie van de huidige (inter)regionale spoorinfrastructuur .....	146
VI.2.2.3.1.	Algemene beschouwingen .....	146
VI.2.2.3.2.	Verhoging van de capaciteit .....	146
VI.2.2.3.3.	Specifieke spoorverbindingen .....	147
VI.2.2.3.4.	Te onderzoeken spoorverbindingen .....	151

VI.2.2.4.	Liberalisering van het reizigersvervoer .....	151
<b>VI.2.3.</b>	<b>Goederenvervoer .....</b>	<b>153</b>
VI.2.3.1.	Inleiding .....	153
VI.2.3.2.	Voorstellen van actieplannen .....	153
VI.2.3.2.1.	Markt .....	153
VI.2.3.2.2.	Infrastructuur/assen .....	154
VI.2.3.2.3.	Infrastructuur / knopen .....	155
VI.2.3.2.4.	Beroepen en vaardigheden.....	155
VI.2.3.2.5.	Imago .....	156
VI.2.3.3.	Wie doet wat? .....	157
<b>VI.2.4.</b>	<b>Optimalisatie van de knooppunten in het openbaar vervoernetwerk .....</b>	<b>160</b>
VI.2.4.1.	Definitie .....	160
VI.2.4.2.	Lijst van gewenste knooppunten.....	161
VI.2.4.3.	Voorstel van actiepunten Vlaamse Gewest i.v.m. stations en stationsomgevingen	162
<b>VI.2.5.</b>	<b>Milieu .....</b>	<b>164</b>
VI.2.5.1.	Geluidshinder .....	164
VI.2.5.2.	Trillingshinder .....	164
VI.2.5.3.	Fijn stof.....	164
<b>VI.3.</b>	<b>Voorstellen lange termijn (2040) .....</b>	<b>165</b>
<b>BIJLAGEN .....</b>	<b>.....</b>	<b>166</b>
<b>Bijlage 1:</b>	<b>Lexicon.....</b>	<b>166</b>
<b>Bijlage 2:</b>	<b>Geraadpleegde bronnen.....</b>	<b>170</b>
<b>Bijlage 3:</b>	<b>Belangrijke Europese spoorvervoerrichtlijnen.....</b>	<b>174</b>
<b>Bijlage 4:</b>	<b>Toekomstprognoses.....</b>	<b>176</b>
<b>B.4.1.</b>	<b>Prognoses Planbureau .....</b>	<b>176</b>
B.4.1.1.	Reizigersvervoer .....	176
B.4.1.2.	Goederenvervoer .....	176
<b>B.4.2.</b>	<b>MORA .....</b>	<b>176</b>

## DEEL I. Inleiding

Sinds 1993 is het Vlaamse Gewest bevoegd voor het mobiliteitsbeleid in Vlaanderen en voor de uitvoering ervan.

Debijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der Instellingen bepaalt immers dat de gewestenbevoegd zijn voor de openbare werken en het vervoer op hun grondgebied en aldus verantwoordelijk zijn voor:

- de wegen en hun aanhorigheden;
- de waterwegen en hun aanhorigheden;
- het juridisch stelsel van de land- en waterwegenis, welke ook de beheerder ervan zij, **met uitzondering van de spoorwegen** beheerd door de NMBS-groep;
- de havens en hun aanhorigheden;
- de uitrusting en de uitbating van de luchthavens en de openbare vliegvelden, met uitzondering van de luchthaven Brussel-Nationaal;
- het gemeenschappelijk stads- en streekvervoer, met inbegrip van de bijzondere vormen van geregeld vervoer, het taxivervoer en het verhuren van auto's met chauffeur.

Het Vlaamse Gewest kan slechts een gedegen mobiliteitsbeleid voeren, wanneer alle vervoersmodi van personen en van goederen hierin hun eigen plaats hebben.

Als onmisbare schakel om de goede bereikbaarheid van Vlaanderenblijvend te verzekeren, is het spoorvervoer een belangrijk instrument in het Vlaamse mobiliteitsbeleid. Het Vlaamse beleid op het gebied van spoorwegen kan dan ook niet los worden gezien van het hele mobiliteitsbeleid, met inbegrip van het haven- en luchthavenbeleid. Daarenboven bestaat er een nauwe band met het stads- en streekvervoer, dat in zekere mate complementair is. Tot slot zijn er ook belangrijke raakvlakken tussen de spoorwegen en andere Vlaamse beleidsdomeinen, zoals Ruimtelijke Ordening en Leefmilieu.

Anderzijds kan het spoorvervoer pas zijn rol binnen het mobiliteitsverhaal ten volle spelen, wanneer het ook beantwoordt aan de kwaliteitseisen van de potentiële gebruikers (gebruikscomfort, stiptheid, gemak van verlading, ...).

Daar het spoor een federale bevoegdheid<sup>1</sup> gebleven is, liggen de hefbomen om het spoorbeleid te sturen bij de federale overheid en de verschillende geledingen van de NMBS-groep. Enkel door overleg met de federale overheid en met de NMBS-groep, kan Vlaanderen zijn ambities wat het spoor betreft realiseren. Dit overleg is niet nieuw; ook bij de opmaak van het huidige meerjareninvesteringsprogramma waren Vlaanderen en de andere gewesten nauw betrokken.

---

<sup>1</sup> Zie ook advies 32.529/3 d.d. 14 november 2001 van de afdeling Wetgeving van de Raad van State.

Dit overleg leidde tot het samenwerkingsakkoord tussen de federale staat, het Vlaamse Gewest, het Waalse Gewest en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest met betrekking tot het meerjareninvesteringsplan voor 2001 – 2012 van de NMBS, dat op 11 oktober 2001 werd ondertekend en bij decreet van 22 maart 2002 door het Vlaams Parlement werd goedgekeurd.

In het kader van de ontwikkeling van het Vlaams strategisch spoorbeleid werden de resultaten van deze samenwerkingsovereenkomst geëvalueerd en als input gebruikt bij het bepalen van de behoefteanalyse, de krachtlijnen voor het strategisch spoorbeleid en de actieplannen.

De verschillende geledingen van de NMBS-groep bereidden elk apart hun voorstel van meerjareninvesteringsprogramma 2013 – 2025 voor. Deze individuele voorstellen werden vervolgens door de NMBS-Holding gebundeld in het geconsolideerd voorstel van investeringsprogramma, dat ter goedkeuring voorligt bij de federale overheid.

Eind 2012 moeten bovendien de bestaande beheerscontracten tussen de federale overheid en de geledingen van de NMBS-groep hernieuwd worden. Het geconsolideerd meerjareninvesteringsprogramma voor de looptijd van de beheerscontracten maakt integraal deel uit van deze contracten.

Bij de opmaak van de huidige beheerscontracten 2008 – 2012, won de federale overheid het advies van Vlaanderen over deze contracten in.

Voor de goedkeuring van de nieuwe meerjareninvesteringsprogramma's en de nieuwe beheerscontracten van de NMBS-groep, dient de federale overheid de gewesten te consulteren.

Ten einde onder meer de spoorprojecten, die voor Vlaanderen prioritair zijn, duidelijk te kunnen benoemen in dit nieuwe investeringsprogramma van de NMBS-groep, en met het oog op de opname van de Vlaamse visie over de rol van de spoorwegen binnen het mobiliteitsbeleid in de nieuwe beheerscontracten, ontwikkelt Vlaanderen zijn eigen spoorstrategie. Deze spoorstrategie zal integraal deel uitmaken van het mobiliteitsplan Vlaanderen. De langetermijnvisie zal in het mobiliteitsplan meer uitgesproken aan bod komen dan in deze conceptnota, die eerder de korte en middellange termijn beoogt als voorbereiding op de onderhandelingen met de federale overheid.

Het voorliggend voorstel van Vlaams strategisch spoorbeleid werd voorbereid door de stuurgroep "Ontwikkelen Vlaams Strategisch Spoorbeleid", onder leiding van de heer ir. Fernand Desmyter, secretaris-generaal van het Departement Mobiliteit en Openbare Werken.



Waren vertegenwoordigd in deze stuurgroep:

- het Departement Ruimtelijke Ordening;
- het Departement Leefmilieu, Natuur en Energie;
- het Departement Mobiliteit en Openbare Werken;
- het Agentschap Wegen en Verkeer;
- het Agentschap Maritieme Dienstverlening en Kust;
- de Vlaamse Vervoermaatschappij - De Lijn;
- nv Waterwegen en Zeekanaal;
- nv De Scheepvaart;
- Toerisme Vlaanderen;
- Infrabel;
- NMBS-Holding;
- NMBS;
- Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer (waarnemer).

Het voorstel van Vlaams strategisch spoorbeleid werd opgebouwd rondom volgende thema's:

- Deel I. Inleiding
- Deel II. Beleidscontext
  - II.1. Vlaamse context  
Het Vlaams strategisch spoorbeleid vloeit voort uit eerdere beleidsbeslissingen en vormt een coherent geheel met andere beleidsinitiatieven
  - II.2. Federale context
  - II.3. Europese context  
Het Vlaams strategisch spoorbeleid houdt rekening met de Europese evolutie op het gebied van spoorinfrastructuur en op het gebied van de liberalisering van het binnenlands reizigersvervoer per spoor
- Deel III. Samenwerkingsovereenkomst 2001 - 2012: stand van zaken  
De samenwerkingsovereenkomst 2001 – 2012 wordt tegen het licht gehouden. Zo wordt nader ingegaan op de pre- en co-financieringsmogelijkheden en op de effectieve realisatie van infrastructuurprojecten, nominatief vermeld in de bijlage bij de overeenkomst.
- Deel IV. Behoeftanalyse  
In dit hoofdstuk worden de behoeften van Vlaanderen op het vlak van reizigers- en goederenvervoer per spoor besproken. Daarnaast wordt nader ingegaan over hoe Vlaanderen de toekomstige ontwikkeling van stations en de stationsomgeving wenst in te vullen. Tot slot wordt ook het aspect van duurzaam vervoer aan bod.

- Deel V. Krachtlijnen voor de spoorstrategie

Uit de behoefteanalyse worden de krachtlijnen van het Vlaams strategisch spoorbeleid afgeleid. Deze krachtlijnen houden ook rekening met de bevindingen gedaan bij de evaluatie van de samenwerkingsovereenkomst 2001 – 2012.

- Deel VI. Actieplannen

- VI.1. Voorstellen korte en middellange termijn (2013 – 2025)

In dit deelhoofdstuk worden actieplannen voorgesteld om op korte en middellange termijn te komen tot realisatie van de in deel IV geformuleerde krachtlijnen.

Tevens worden de voor Vlaanderen prioritair spoorprojecten duidelijk benoemd, zodat deze mee opgenomen kunnen worden in de nieuwe investeringsprogramma's van de NMBS-groep.

- VI.2. Voorstellen lange termijn (2040).

De voorstellen betreffende spoorvervoer voor de lange termijn (tot 2040) kaderen in het Mobiliteitsplan Vlaanderen, en worden in het onderdeel spoorvervoer van dit plan nader behandeld.

## DEEL II. Beleidscontext

### II.1. Vlaamse context

#### II.1.1. Vlaanderen in Actie

De middellange termijnvisie van het Pact 2020<sup>2</sup> vormt het kader waarbinnen het Vlaams mobiliteitsbeleid, en daarin ook het spoorbeleid, vorm wordt gegeven.

Volgens dit pact dient Vlaanderen in 2020 te beschikken over een verkeers- en vervoerssysteem dat tot de performantste van Europa behoort.

Hiervoor wordt co-modaliteit, ondersteund door een gericht locatiebeleid en door het STOP-principe, als hoeksteen van het Vlaams mobiliteitsbeleid toegepast, zodanig dat vanuit economisch, sociaal, ecologisch en logistiek oogpunt steeds de meest optimale vervoersmodus wordt ingezet.

Het Pact 2020 geeft aan dat voor het woon-werkverkeer een modale verschuiving moet optreden naar duurzame vervoersmodi, waardoor de doelgroep “woon-werkverkeer” een bijzondere aandacht verdient.

Daarnaast zorgt Vlaanderen dat het tegen 2020 voldoet aan de milieudoelstellingen, die andere Europese landen ook dienen te bereiken. Zo dient er tegen 2020 een significante daling van de potentieel ernstig gehinderd door geluidsoverlast door verkeer met 15% te worden gerealiseerd.

Om de doelstellingen van het Pact 2020 te kunnen realiseren, dienen de nodige maatregelen genomen te worden zoals:

- het verhogen van het aandeel van de duurzame modi in het woon-werkverkeer tot 40%<sup>3</sup>. Hiervan zal het spoorvervoer een deel voor zijn rekening moeten nemen<sup>4</sup>;
- het verzekeren van de bereikbaarheid van de economische poorten via alle modi;
- de realisatie van ontbrekende infrastructuren;
- de vermindering van de impact van mobiliteit op milieu.

---

<sup>2</sup> Pact 2020: Een nieuw toekomstpact voor Vlaanderen – 20 doelstellingen

<sup>3</sup> In de huidige modale verdeling (2010) bedraagt het aandeel van niet-autoverkeer 32,7%.

<sup>4</sup> Voor deze doelstelling alleen berekent de MORA - [op basis van OVG 4.2 tabel 136A](#) - dat tussen 2010 en 2020 het aantal spoorreizigers met 20 à 25% zal moeten stijgen bij gelijkblijvende totale vervoersvraag.

## II.1.2. Vlaams Regeerakkoord 2009 – 2014<sup>5</sup>

Het Vlaams Regeerakkoord ziet het beheersen en het duurzamer maken van de mobiliteit voor het dichtbevolkte Vlaanderen als een enorme uitdaging. Daarom zijn investeringen in de havens, de binnenvaart, de openbaarvervoersinfrastructuur, de fietsinfrastructuur en een aanpak van missing links noodzakelijk.

- *In het kader van de vertramming zal over de tramprojecten in de Vlaamse provincies overleg plaatsvinden met de NMBS;*
- *We versterken de voorstadsnetten en zorgen voor een snelle uitvoering van het Regionet Brabant Brussel en een goede afstemming op het Gewestelijk Expresnet;*
- *We besteden ook bijzondere aandacht aan de toegankelijkheid van het openbaar vervoer voor personen met een handicap;*
- *De clustering en de bundeling van goederen laten een rendabele inzet toe van spoor- en binnenvaartshuttles naar het achterland;*
- *Investerings in haveninfrastructuur moeten samengaan met investeringen op het vlak van de mobiliteit, met het oog op een modal shift naar spoor en binnenvaart;*
- *De verbetering van de spoorontsluiting van alle havens is cruciaal en een prioritaire zorg. Er zal een tracé bepaald worden voor de tweede spoortoegang voor de Antwerpse haven. We blijven ijveren voor de IJzeren Rijn.*
- *Vlaanderen ontwikkelt een algemene spoorstrategie zodat duidelijke prioriteiten voor investeringen in ontsluitingsinfrastructuur kunnen worden vooropgesteld en waar nodig aangekaart en uitgevoerd;*
- *Wij pleiten voor een volwaardige aanwezigheid van de gewesten in het bestuur van de NMBS(-Groep) en een grotere inspraak en betrokkenheid bij het investeringsprogramma van de NMBS-Groep.*

## II.1.3. Beleidsnota Mobiliteit en Openbare Werken 2009 – 2014

Volgende strategische doelstellingen zijn terug te vinden in de beleidsnota 2009 – 2014:

- Een kwaliteitsvol, volledig, (kosten)efficiënt en geïntegreerd openbaar vervoer aanbod. In de nieuwe beheersovereenkomst met De Lijn wordt de nadruk gelegd op het uitwerken van het netmanagement, wat moet leiden tot een meer vraag gestuurd aanbod.
- Logistiek Vlaanderen als slimme draaischijf van Europa.
- Beperking van de impact van de vervoerssector op mens en milieu.
- De schakels van het vervoersnetwerk optimaal beheren en uitbouwen.
- De economische poorten - de zeehavens en de luchthavens – versterken.

---

<sup>5</sup> De Vlaamse Regering 2009 - 2014 – Een daadkrachtig Vlaanderen – Vlaanderen in beslissende tijden: Voor een vernieuwende, duurzame, en warme samenleving

#### **II.1.4. Mobiliteitsplan Vlaanderen**

Via het decreet op het geregeld reizigersvervoer is een deel van het Ontwerp Mobiliteitsplan Vlaanderen 2001 decretaal verankerd.

Een nieuw Mobiliteitsplan Vlaanderen, dat ook een luik spoorvervoer omvat, is momenteel in opmaak en zal in 2013 worden afgewerkt.

#### **II.1.5. Ruimtelijk structuurplan Vlaanderen**

Het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (RSV) <sup>6</sup> bevat zowel bindende als richtinggevende maatregelen opens de spoorweginfrastructuur.

Ten einde de vooropgestelde ruimtelijke en mobiliteitsdoelstellingen te kunnen halen, definieert het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen het hoofd- en regionaal spoorweg-net voor personen- en goederenvervoer op Vlaams niveau en duidt het de structuur-bepalende stations aan. In het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen worden eveneens ontwikkelingsperspectieven gedefinieerd.

Daarnaast besteedt het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen aandacht aan de infrastructuur voor voorstedelijk vervoer en voor collectief vervoer in het buitengebied.

#### **II.1.6. Beleidsplan Ruimte**

In opdracht van de Vlaamse Regering werkt het Departement Ruimtelijke Ordening, Woonbeleid en Onroerend Erfgoed momenteel aan het Beleidsplan Ruimte. In dit beleidsdocument worden antwoorden geformuleerd op de uitdagingen voor het ruimtelijk beleid op middellange en lange termijn (2020/2050).

Groeiende mobiliteitsproblemen en de impact die deze hebben op onze leef- en woonomgeving vormen één van deze uitdagingen. Het Vlaams Strategisch Spoorbeleid wordt dan ook afgestemd met het Beleidsplan Ruimte.

#### **II.1.7. Decreet betreffende de organisatie van het personenvervoer over de weg <sup>7</sup>**

Het decreet van 20 april 2001 definieert voor het geregeld personenvervoer <sup>8</sup> de basismobiliteit en de opdracht van het netmanagement.

---

<sup>6</sup> Gecoördineerde versie 2011 van RSV: <http://www.rsv.vlaanderen.be/nl/overRsv/downloads.html>

<sup>7</sup> Decreet van 20 april 2001 betreffende de organisatie van het personenvervoer over de weg (BS van 21 augustus 2001).

<sup>8</sup> Geregeld vervoer : stads- of streekvervoer van personen met een bepaalde regelmaat en op een bepaald traject, waarbij op vooraf vastgestelde halteplaatsen reizigers mogen worden opgenomen of mogen worden afgezet en dit ongeacht de tractiewijze van de aangewende vervoermiddelen. Dit vervoer is voor iedereen toegankelijk, ongeacht in voorkomend geval, de verplichting om de reis te boeken.

De **basismobiliteit**<sup>9</sup> heeft tot doel binnen de woonzones van grootstedelijke, stedelijke, randstedelijke, kleinstedelijke en buitengebieden een minimumaanbod van geregeld vervoer aan de gebruiker te bieden. Het minimumaanbod houdt bedieningsfrequenties en afstanden tot haltes van geregeld vervoer in.

Het **netmanagement**<sup>10</sup> heeft tot doel de realisatie van deze basismobiliteit en de doelmatige en efficiënte organisatie van het geregeld vervoer, waarbij maximaal tegemoet wordt gekomen aan de verplaatsingsbehoeften en verplaatsingsstromen. Het netmanagement omvat ten minste de regels en de criteria betreffende de gevolgde reisweg, de exploitatiewijze, het bedieningsniveau, het comfort in de ruime zin en de halte-infrastructuur, de informatie aan de burger in het algemeen en de informatie aan de stopplaatsen over het aanbod van geregeld vervoer, de eventuele uitbreiding of verhoging van de bedieningsfrequenties, de eventuele verhoging van de bedieningstijden, de doelstellingen met betrekking tot de commerciële snelheid en de minimaal te bedienen aantrekkingspolen binnen het te bedienen gebied.

## **II.1.8. Moties en resoluties van het Vlaams Parlement**

### II.1.8.1. Motie van 27 mei 2008<sup>11</sup>

In de met redenen omklede motie tot besluit van de op 27 mei 2008 door de heer Jan Peumans in de commissie gehouden interpellatie tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur en tot mevrouw Kathleen Van Brempt, Vlaams minister van Mobiliteit, Sociale Economie en Gelijke Kansen, vraagt het Vlaams Parlement de Vlaamse Regering om in haar overleg met de federale overheidsinstanties onder meer volgende afspraken te maken:

- beschikbaarheid van regionale cijfers op het gebied van:
  - het gebruik van de verschillende lijnen voor personen- en goederenvervoer;
  - de investering in nieuwe lijnen en infrastructuur en de treinkilometers per werkdag, zodat duidelijk blijkt of de 60/40-verdelsleutel wordt gerespecteerd;
- betrokkenheid bij de voorbereiding van het investeringsplan 2013-2025 van Infrabel.

---

<sup>9</sup> Zie Besluit van de Vlaamse Regering van 29 november 2002 betreffende de Basismobiliteit in Vlaanderen.

<sup>10</sup> Zie Besluit van de Vlaamse Regering van 13 december 2002 betreffende het netmanagement.

<sup>11</sup> Zie: <http://docs.vlaamsparlement.be/docs/stukken/2007-2008/g1715-1.pdf>

II.1.8.2. Resolutie van 14 december 2011 betreffende het advies naar aanleiding van het meerjareninvesteringsplan van de NMBS-Groep als onderdeel van de Vlaamse spoorstrategie<sup>12</sup>

In deze resolutie vraagt het Vlaams Parlement aan de Vlaamse Regering om:

- 1° het spoorbeleid verder te bekijken in het gehele Vlaamse mobiliteitsbeleid om verder tot een coherent verhaal te komen, en dit vanuit een Vlaamse, federale alsook Europese context;
- 2° een duidelijke strategie te ontwikkelen teneinde effectief te wegen op de beslissingsprocessen van de NMBS-Groep;
- 3° de intenties en doelstellingen van de pre- en cofinancieringsinstrumenten te verduidelijken en op te lijsten;
- 4° voldoende aandacht te besteden aan een update van de stations-omgevingen in het kader van multimodale aansluitingspolen en in het bijzonder met betrekking tot het STOP-principe (Stappen, Trappen, Openbaar vervoer, Personenwagen);
- 5° de categorisering van de stations te laten opstellen op federaal niveau en onder meer op basis van reizigersaantallen en dit in overleg met Vlaanderen;
- 6° dat middelen in het kader van co-modaliteit efficiënt zouden worden besteed. Onevenwichtige concurrentie tussen verschillende modi moet te allen tijde vermeden worden;
- 7° in het kader van verdere samenwerking met de NMBS te bekijken hoe naast een vlotte gegevensuitwisseling tussen de belanghebbende instanties ook op langere termijn een verregaande samenwerking tussen deze actoren kan plaatsvinden;
- 8° een goede afstemming te voorzien, in het belang van de burger, tussen de verschillende vormen van openbaar vervoer, vooral tussen De Lijn en de NMBS;
- 9° voor de strategische spoorprojecten een nieuw samenwerkingsakkoord af te sluiten met een duidelijke timing;
- 10° aan te dringen op een evaluatie en objectivering van de 60/40-verdeelsleutel en het verkrijgen van relevante data met betrekking tot de verdeling van de middelen over de regio's;
- 11° maximaal in te zetten op het bundelen van goederen en volumes en waarbij de ontsluiting en de verbinding van de Vlaamse havens een prioriteit is;
- 12° meer in te zetten op grensoverschrijdende lijnen en hiervoor verder onderzoek op te starten;
- 13° pistes te onderzoeken voor de regionale exploitatie van bepaalde lijnen van het spoorvervoer;

---

<sup>12</sup> Zie: <http://docs.vlaamsparlement.be/docs/stukken/2011-2012/g1401-1.pdf>

- 14° de IJzeren Rijn blijvend op te volgen in de passende fora en blijvend op de agenda van de Federale Regering te plaatsen;
- 15° bij investeringen in de spoorweginfrastructuur de mogelijkheden binnen het nieuwe TEN-T-kader ten volle te benutten (TEN-T: Trans-Europees Netwerk voor Transport);
- 16° na inspraak van het maatschappelijk middenveld, onder andere via de strategische adviesraad, een duidelijke prioritering te leggen en dit zowel voor personen- als goederenvervoer.

### **II.1.9. Adviezen van de Mobiliteitsraad Vlaanderen (MORA)**

- Aanbevelingen voor het Mobiliteitsbeleid <sup>13</sup>;
- Advies over de Beleidsnota Mobiliteit en Openbare Werken 2009 - 2014 <sup>14</sup>;
- Advies over de Beleidsbrief Mobiliteit en Openbare Werken 2011 – 2012;
- Advies met betrekking tot de conceptnota Vlaams strategisch spoorbeleid van 27 januari 2012 <sup>15</sup>.

## **II.2. Federale context**

### **II.2.1. Het federaal regeerakkoord 2011 - 2014 <sup>16</sup>**

Het federaal regeerakkoord 2011 - 2014 voorziet in het beter betrekken van de gewesten in het beleid van de spoorwegen door de drie volgende elementen:

- het opnemen van vertegenwoordigers van de gewesten in de raden van bestuur van de spoorwegondernemingen;
- het afsluiten van een verplicht samenwerkingsakkoord tussen de federale regering en de gewestregeringen met het oog op bijkomende financiering door de gewesten voor de aanleg, aanpassing of modernisering van de spoorlijnen.
- het oprichten van een structuur voor het beheer van de uitbating van het Gewestelijk Expresnet van, naar, in en rond Brussel, waarin de drie gewesten zijn vertegenwoordigd.

Bijkomende financiering van spoorwegprojecten door de gewesten kan slechts nadat de federale overheid het meerjaren investeringsprogramma van de NMBS-groep, waarin voldoende financiering moet voorzien zijn en waarin de 60/40-sleutel wordt gerespecteerd, heeft goedgekeurd. Deze bijkomende gewestelijke financiering moet een evenredigheid ten aanzien van de federale financiering naleven.

---

<sup>13</sup> Zie: <http://www.serv.be/uitgaven/1556.pdf>

<sup>14</sup> Zie verslag hoorzitting over het advies van de Mobiliteitsraad Vlaanderen – parlementair stuk 217 (2009-2010) – nr. 5

<sup>15</sup> Zie: [http://www.serv.be/sites/default/files/documenten/MORA\\_ADV\\_20120127\\_spoorstrategie.pdf](http://www.serv.be/sites/default/files/documenten/MORA_ADV_20120127_spoorstrategie.pdf)

<sup>16</sup> Bron: federaal regeerakkoord 2011 – 2014



Daarnaast zal de federale regering toezien op de ontwikkeling van de Europese spoorwegcorridors voor passagiers- en goederenvervoer. Hiervoor zal ze een beroep doen op de Europese TEN-T financieringen.

## **II.2.2. Nieuwe beheersovereenkomsten voor de drie entiteiten van de NMBS-groep**

De huidige beheersovereenkomsten (2008-2012) voor de 3 entiteiten van de NMBS-groep lopen tot eind 2012. Nieuwe beheersovereenkomsten en de daaraan gekoppelde nieuwe meerjareninvesteringsprogramma's 2013-2025 moeten worden onderhandeld.

Vlaanderen moet van deze gelegenheid gebruik maken om de krachtlijnen van haar spoorstrategie binnen het Vlaams mobiliteitsbeleid te laten opnemen in deze nieuwe beheersovereenkomsten.

Vlaanderen dient van deze gelegenheid ook gebruik te maken om haar prioriteiten i.v.m. de verschillende aspecten van de spoorwegen (zoals veiligheid, stiptheid, co-modaliteit, stations als knooppunten volgens het STOP-principe, toegankelijkheid, treinaanbod, capaciteit, etc.) in de beheersovereenkomsten mee te laten opnemen.

Tijdens de besprekingen dient Vlaanderen er best ook voor te pleiten dat er genoeg betrouwbare kritieke prestatie-indicatoren (KPI's) in de beheerscontracten worden opgenomen, opdat de kwaliteit van de dienstverlening voldoende gegarandeerd zou worden en opdat de evaluatie hiervan mogelijk wordt.

Voor dit alles is een voldoende frequente en gestructureerde gegevensuitwisseling, naast een gestructureerd overleg, tussen de federale overheid en de Vlaamse overheid enerzijds en tussen de NMBS-Groep en de Vlaamse overheid anderzijds essentieel. De basisprincipes hiervoor worden best in de nieuwe samenwerkingsovereenkomst tussen de verschillende overheden en meer gedetailleerd ook in de nieuwe beheerscontracten vastgelegd.

## **II.2.3. Herstructurering van de NMBS-Groep**

In het federaal regeerakkoord 2011 - 2014<sup>17</sup> is voorzien dat een hervorming van de structuren en een organisatorische vereenvoudiging van de NMBS Groep zich opdringen. Niemand ontkent dat de huidige drieledige structuur van de NMBS-Groep niet goed functioneert.

De klant, zijn ervaring en behoeften, worden nog veel te weinig centraal gesteld in het beleid en de organisatie van de NMBS-Groep. Ook zijn de bevoegdheden niet altijd duidelijk genoeg afgebakend. Dat leidt tot ontevredenheid bij de klant en conflicten binnen de NMBS-Groep.

In de nieuwe structuur voor de NMBS-Groep die door de federale overheid wordt uitgewerkt, dient de dienstverlening aan de klant dan ook als uitgangspunt te worden genomen.

Deze visie vertaalt zich in een B2B (infrastructuurbeheerder – spoorwegoperatoren) en een B2C-concept (spoorwegoperatoren – klant).

---

<sup>17</sup> Bron: federaal regeerakkoord 2011 - 2014

## II.3. Europese context

### II.3.1. Europese evolutie betreffende spoorinfrastructuur

Volgende aspecten zijn van belang:

- TEN-T in relatie tot subsidieerbare assen;
- EU verordening 913/2010 inzake het Europees spoorwegnet voor concurrerend goederenvervoer;
- Richtlijn 2008/57/EG van het Europees Parlement en de Raad betreffende de interoperabiliteit van het spoorwegsysteem in de Gemeenschap.

#### II.3.1.1. TEN-T netwerk<sup>18</sup>

Op 19 oktober 2011 nam de Europese Commissie een voorstel van verordening aan om het Trans Europees vervoersnetwerk (TEN-T) te herzien. Om het nieuwe netwerk tot stand te brengen worden knelpunten weggewerkt en wordt de infrastructuur verbeterd. Dankzij dit netwerk komen er betere verbindingen tussen de verschillende vervoerswijzen, wat bijdraagt tot de klimaatdoelstellingen van de EU.

Het TEN-T-netwerk omvat twee lagen: een kernnetwerk, dat tegen 2030 klaar moet zijn, en een uitgebreid toevoernetwerk, dat tegen 2050 moet zijn afgewerkt. Het uitgebreide netwerk zal de hele EU bestrijken en alle regio's ontsluiten. Het kernnetwerk omvat de belangrijkste verbindingen en TEN-T-knooppunten, die tegen 2030 volledig in gebruik moeten zijn.

Het nieuwe TEN-T-netwerk wordt ondersteund door een wijdvertakt netwerk van regionale en lokale toevoerroutes. Dit uitgebreide netwerk wordt gefinancierd door de lidstaten, met variabele (0 tot 50%) subsidiemogelijkheden via het regionaal en vervoersbeleid van de Unie, onder meer dankzij nieuwe innoverende financieringsinstrumenten (Connecting Europe Facility).

---

<sup>18</sup> Zie: [http://ec.europa.eu/transport/infrastructure/connecting/revision-t\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/infrastructure/connecting/revision-t_en.htm)



Fig. II.3.1.1.

EU-kernnetwerk voor reizigersvervoer per spoor



TRANS-EUROPEAN TRANSPORT NETWORK

Comprehensive Network: Railways, ports and rail-road terminals (RRT)

Core Network: Railways (freight), ports and rail-road terminals (RRT)

BE BG CZ DK DE EE IE EL ES FR IT CY LV LT LU HU MT NL AT PL PT RO SI SK FI SE UK



Fig. II.3.1.2.

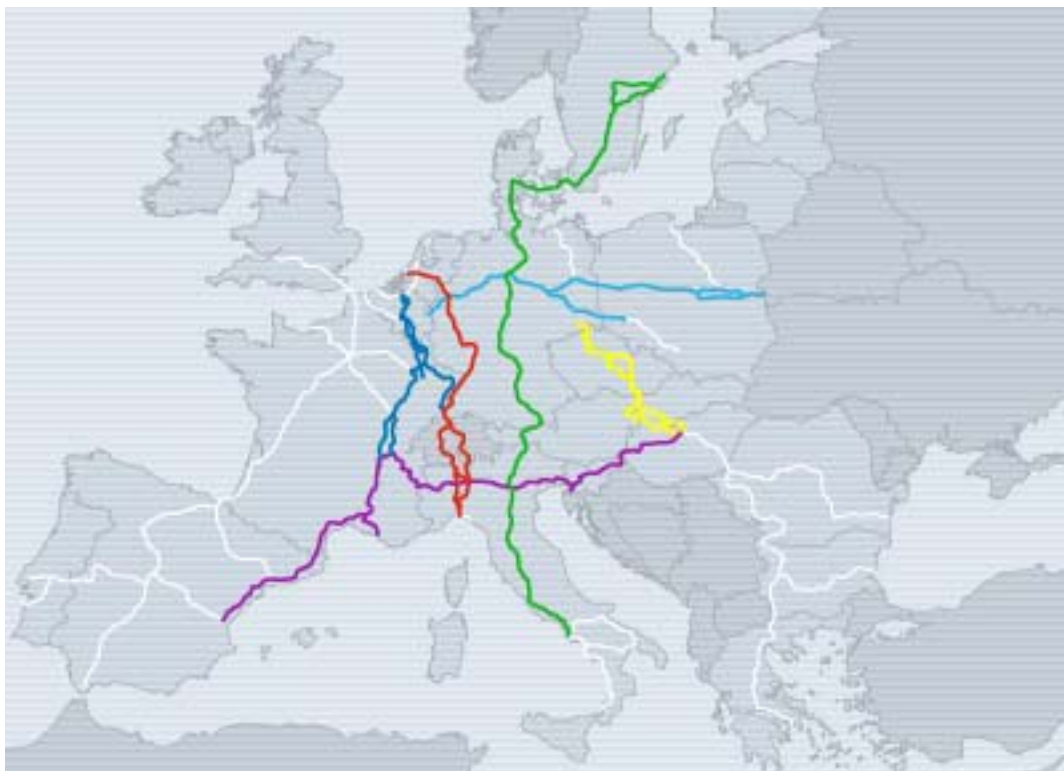
EU-kernnetwerk voor goederenvervoer per spoor

Projecten waarvoor de EU medefinanciering verleent, moeten aan twee soorten eisen voldoen:

- technische eisen die moeten worden toegepast;  
Het kernnetwerk moet op technisch vlak volledig interoperabel zijn. Concreet betekent dit dat het European Rail Traffic Management System (ERTMS) op het hele netwerk moet worden geïnstalleerd, een spoorbreedte van 1435 mm, een asbelasting van 22,5 ton, elektrificatie en 750 meter treinlengte.
- juridische verplichting om de projecten te voltooien tegen 2030.

### II.3.1.2. EU-verordening 913/2010 <sup>19</sup>

Op 9 november 2010, trad de verordening (EU) nr. 913/2010 van het Europees Parlement en de Raad van 22 september 2010 inzake het Europese spoorwegnet voor concurrerend goederenvervoer in werking. Deze verordening, die 9 corridors definieert, kwam tot stand met als algemeen doel het verhogen van de aantrekkelijkheid en efficiëntie van het internationaal goederenvervoer per spoor en definieert. Om deze doelstelling te bereiken voorziet de Verordening in een verhoogde samenwerking op alle niveaus voor bepaalde goederencorridors.



**Fig. II.3.1.2.**

### **EU-goederencorridors**

<sup>19</sup> Zie: <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2010:276:0022:0032:NL:PDF>

België is momenteel actief in drie goederencorridors per spoor:

- Corridor 1. Zeebrugge-Antwerpen/Rotterdam-Duisburg-[Bazel]-Milaan-Genua;
- Corridor 2. Rotterdam-Antwerpen-Luxemburg-Metz-Dijon-Lyon/[Bazel];
- Corridor 8. Bremerhaven/Rotterdam/Antwerpen-Aken/Berlijn-Warschau-Terespol.

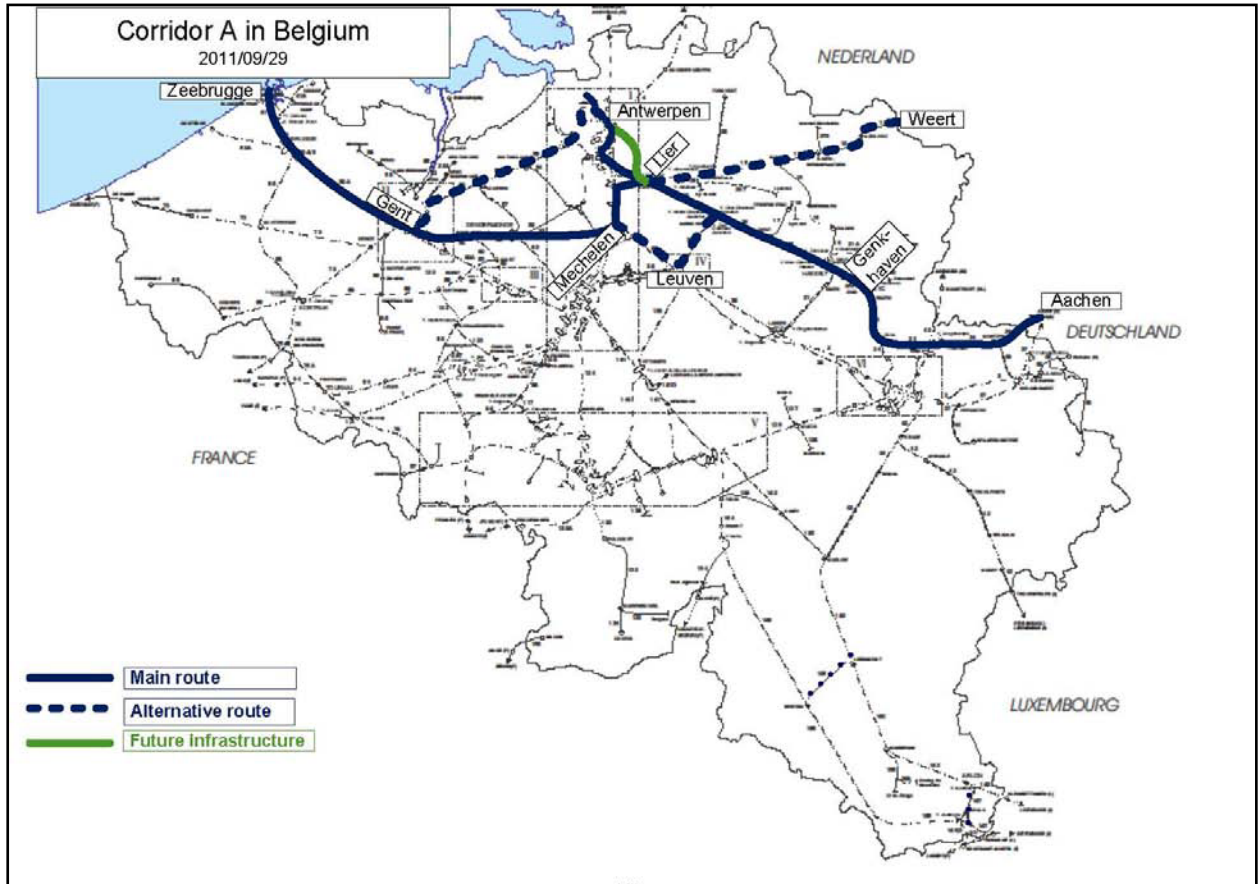
Twee belangrijke doelstellingen van de verordening zijn:

- het ontwikkelen van goederencorridors in termen van capaciteit en kwaliteit van de infrastructuur;
- het leggen van fundamenten voor de voorziening van goederenvervoerdiensten van goede kwaliteit die voldoen aan de verwachtingen van de klant.

Deze verordening heeft daarnaast ook betrekking op de goederenterminals.

## Corridor 1: Zeebrugge-Brugge-Gent-Dendermonde-Mechelen-Antwerpen-Lier-Aarschot-Hasselt-Montzen<sup>20</sup>

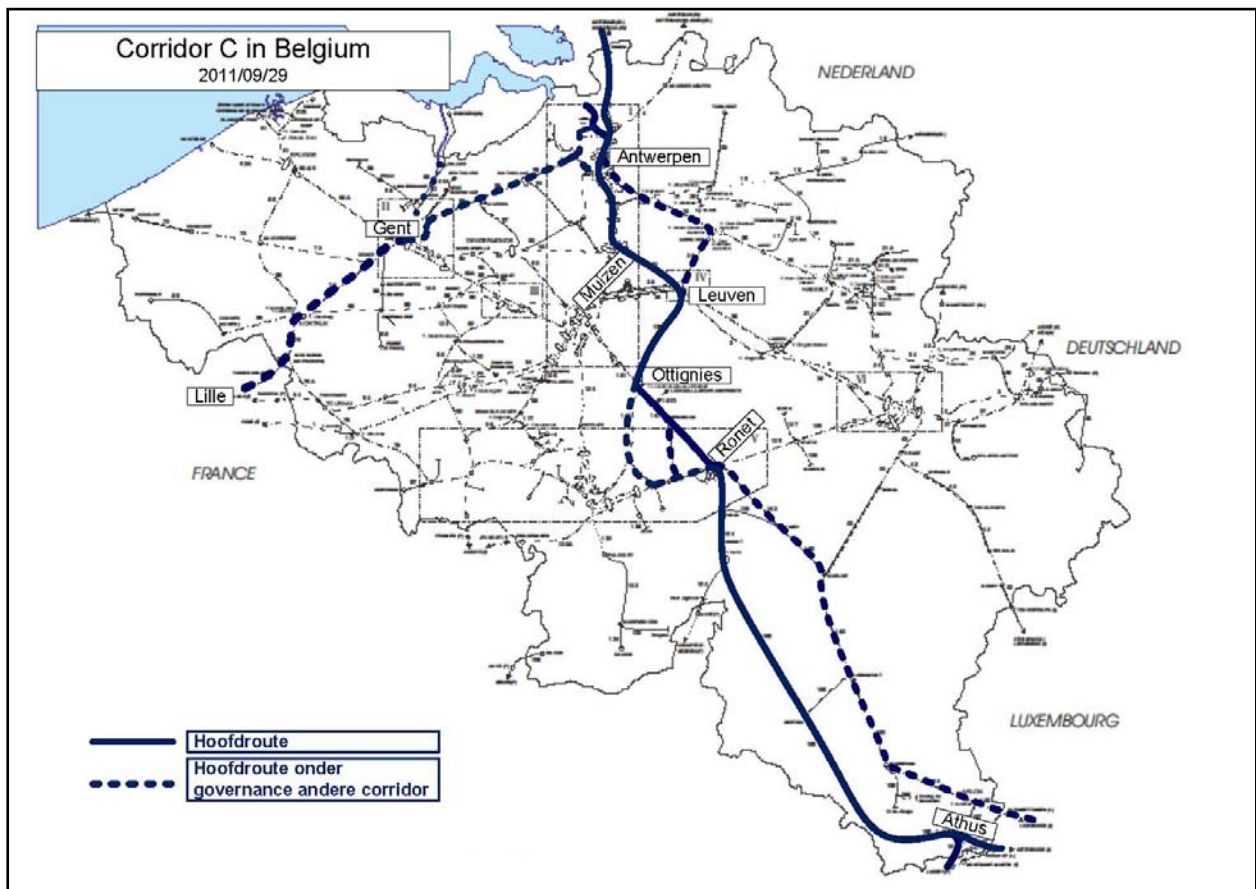
Timing: 10 november 2013.



<sup>20</sup> Bron: kaartjes corridors Infrabel

## Corridor 2: Rotterdam-Antwerpen-Mechelen-Leuven-Ottignies-Ronet-Athus

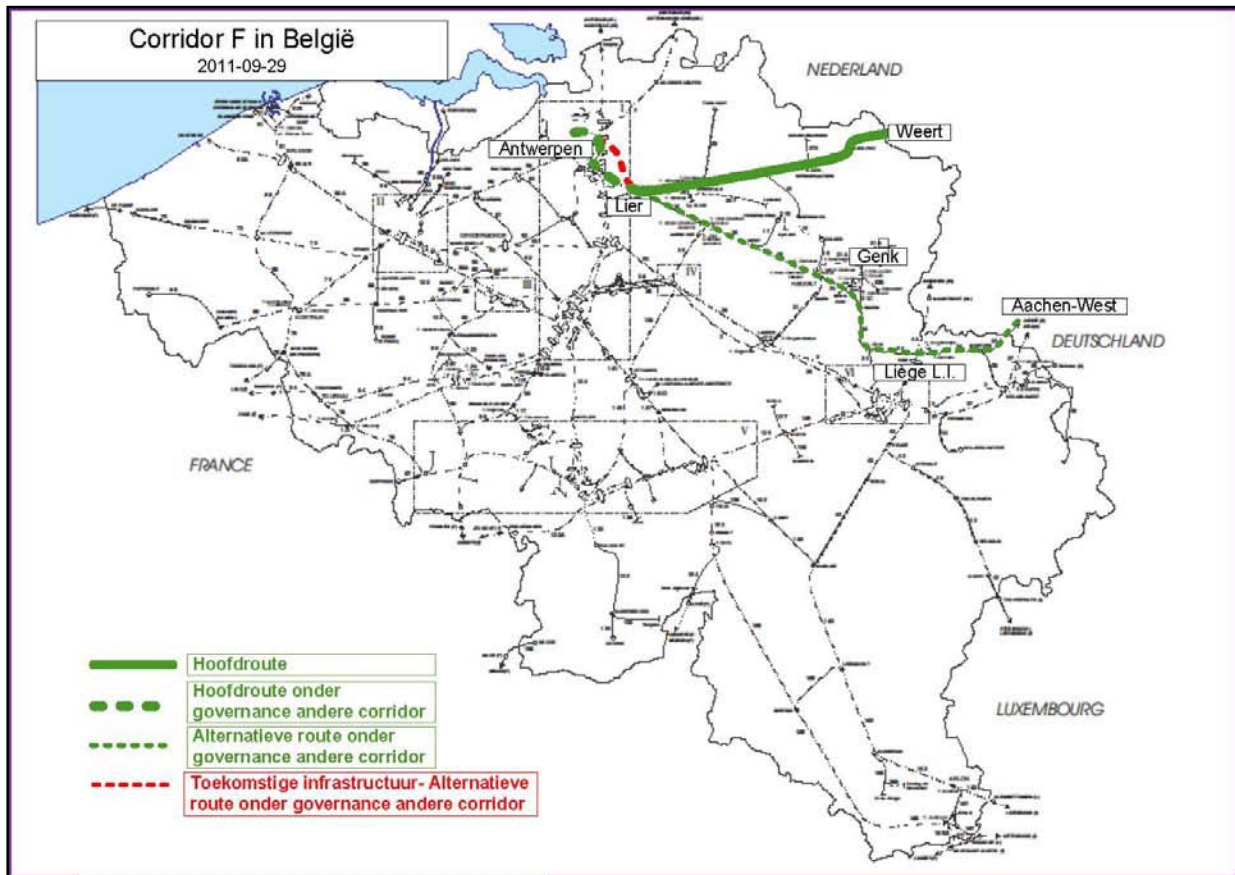
Timing: 10 november 2013





## Corridor 8: Antwerpen-Lier-Herentals-Hamont-Weert-Roermond-Aken

Timing: 10 november 2015



### II.3.1.3. Technische specificaties voorinteroperabiliteit

Met het oog op:

- het vergemakkelijken, het verbeteren en het uitbreiden van internationale spoorwegdiensten binnen de Unie en met derde landen;
- het bijdragen tot de geleidelijke totstandbrenging van de interne markt op het gebied van de uitrusting en diensten die nodig zijn voor de constructie, vernieuwing, verbetering en werking van het spoorwegsysteem in de Gemeenschap;

ontwikkelde de Europese Commissie een hele reeks van technische specificaties voor interoperabiliteit (TSI's) voor het spoorwegsysteem in de Europese Gemeenschap.

### II.3.2. Liberalisering reizigersvervoer op het spoor

Hoewel internationaal reizigersvervoer is opengesteld voor concurrentie<sup>21</sup>, geldt dit niet voor binnenlandse reizigersdiensten, ook niet als zij voor een kort stuk grensoverschrijdend zijn. Bij een stemming in tweede lezing heeft het voltallige Europese Parlement in januari 2007 immers een voorstel van zijn vervoerscommissie om ook binnenlands reizigersvervoer binnen een bepaalde tijd voor concurrentie open te stellen, verworpen.

In de loop van 2012 heeft de Europese Commissie de uitvoering van de regelgeving over de liberalisering van het internationaal reizigersvervoer geëvalueerd.

In haar mededeling COM(2010) 474<sup>22</sup> van 17 september 2010, kondigt de Europese Commissie aan dat zij in de loop van 2012 initiatieven zal nemen om ook de markt voor het binnenlandspersonenvervoer open te stellen, hetzij op grond van publieke, hetzij op grond van particuliere contracten, en gekoppeld aan een aantal kwaliteitswaarborgen. In het kader van deze nieuwe initiatieven zal de Commissie de nodige maatregelen nemen om ervoor te zorgen dat de opening van de markt tot een echte verbetering van de dienstverlening leidt en geen onverwachte negatieve effecten veroorzaakt.

In de bijlage bij de mededeling COM(2011) 777<sup>23</sup> van 15 november 2011 van de Europese Commissie worden wetgevende initiatieven aangekondigd met betrekking tot de verdere openstelling van de sector spoorvervoer (voor de markt voor binnenlands passagiersvervoer). Dit initiatief houdt in dat het bestaande acquis inzake toegang tot de spoorwegmarkt moet worden aangepast (1<sup>ste</sup> spoorwegpakket en de aanpassingen daarvan) en dat de nodige aanpassingen moeten gebeuren aan de verordening openbaredienstcontracten in het spoorvervoer (Verordening (EG) nr. 1370/2007), onder meer een verplichting om openbaredienstcontracten toe te wijzen via een inschrijvingsprocedure.

---

<sup>21</sup> Deze liberalisering houdt o.m. in dat voor het internationaal reizigersvervoer per spoor (zoals gedefinieerd door richtlijn 2007/58/EG, d.w.z. dat het hoofddoel van de treindienst het internationaal vervoer van reizigers is) niet langer openbare dienstcontracten kunnen worden afgesloten, en dat de overheid bijgevolg ook geen financiële compensatie voor het verrichten van openbare dienstverplichtingen meer mag uitbetalen.

<sup>22</sup> Mededeling COM(2010) 474 van 17 september 2010 betreffende de ontwikkeling van een gemeenschappelijke Europese spoorwegruimte

<sup>23</sup> Mededeling COM(2011) 777 van 15 november 2011 van de Commissie aan het Europees Parlement, de Raad, Commissie aan het Europees Parlement, de Raad, het Europees Economisch en Sociaal Comité en het Comité van de regio's: Werkprogramma van de Commissie voor 2012 - Een nieuw Europees elan omzetten in tastbare resultaten

In haar mededeling COM(2012) 573 van 3 oktober 2012 formuleert de Europese Commissie als één van haar kernacties: *“Het binnenlandse passagiersvervoer per spoor openstellen voor exploitanten van andere lidstaten om de kwaliteit en de kostenefficiëntie van het reizigersvervoer per spoor te verbeteren.”*

Hiertoe heeft de Europese Commissie eind januari 2013 een mededeling en 6 wetsvoorstellen (vierde spoorwegpakket) ingediend met als bedoeling de kwaliteit en de kostenefficiëntie van passagiersvervoer per spoor te verbeteren.

### **II.3.3. Europese Witboeken**

#### II.3.3.1. Witboek "Het Europese vervoersbeleid tot het jaar 2010: tijd om te kiezen"

Met dit witboek van 12 september 2001 wenste de Europese Commissie onder meer een nieuwe impuls te geven aan het spoorwegverkeer door de totstandbrenging van een geïntegreerde, sterke, concurrerende en veilige spoorwegomgeving en voor het vervoer van goederen een eigen net.

Naar aanleiding van de herziening van het Witboek Transport stelt de Europese Commissie in haar mededeling aan het Parlement en de Raad het concept co-modaliteit voor en definieert dat als volgt:

*"De beleidsinstrumenten inzake vervoer dienen te evolueren om rekening te houden met de verworven ervaring en aan te sluiten bij de evoluerende industriële, politieke en internationale context. Door de toenemende internationale concurrentie, maar ook de economische groei die beneden de verwachtingen blijft, is het nog moeilijker geworden om duurzame mobiliteit te waarborgen. In deze tussentijdse evaluatie wordt gepleit voor een veelzijdig en holistisch vervoersbeleid. Het toekomstige beleid blijft gebaseerd op de witboeken van 1992 en 2001, maar op heel wat gebieden zullen de Europese maatregelen niet volstaan..."*

*Het Europees beleid inzake duurzame mobiliteit moet gebruik maken van een groter aantal beleidsinstrumenten waarbij eventueel wordt gestreefd naar een overschakeling op milieuvriendelijker vervoerswijzen, met name op lange afstand, in stedelijke gebieden en op corridors die met congestie kampen. Tegelijk moet elke vervoerswijze worden geoptimaliseerd. Alle vervoerswijzen moeten milieuvriendelijker, veiliger en zuiniger worden. Ten slotte zal co-modaliteit, d.i. een efficiënt gebruik van verschillende vervoersmodaliteiten of een combinatie daarvan, leiden tot een optimaal en duurzaam gebruik van middelen. Deze benadering waarborgt het best een sterke mobiliteit én een degelijke bescherming van het milieu."<sup>24</sup>*

---

<sup>24</sup> [COM\(2006\) 0314](#), Mededeling van de Commissie aan de Raad en het Europees Parlement. Europa duurzaam in beweging: duurzame mobiliteit voor ons continent. Tussentijdse evaluatie van het Witboek Vervoer van 2001 van de Commissie, p. 23-24

### II.3.3.2. Witboek “Stappenplan voor een interne Europese Vervoersruimte – werken aan een concurrerend en zuinig vervoerssysteem”

In dit witboek van 28 maart 2011, definieert de Europese Commissie 10 doelstellingen voor een concurrentieel vervoerssysteem met een efficiënt gebruik van hulpbronnen.

Meer in het bijzonder worden met het oog op verbetering van de prestaties van multimodale logistieke ketens volgende doelstellingen geformuleerd:

- tegen 2030 moet 30% van het goederenverkeer via de weg over afstanden meer dan 300 km per spoor en over het water gebeuren en tegen 2050 meer dan 50% dankzij efficiënte en groene goederencorridors; om die doelstelling te bereiken dient een aangepaste infrastructuur te worden uitgebouwd;
- het Europees hogesnelheidsnet moet tegen 2050 worden voltooid; de lengte van het bestaande hogesnelheidsnet tegen 2030 verdrievoudigd en in alle lidstaten wordt een dicht spoorwegnet in stand gehouden; tegen 2050 moet meer dan de helft van alle passagiersvervoer over middellange afstand over het spoor gebeuren;
- in de volledige EU wordt tegen 2030 een volledig functioneel en gebiedsdekkend multimodaal TEN-T kernnetwerk uitgebouwd, met tegen 2050 een hoogwaardig netwerk met bijhorende informatiediensten;
- alle grote luchthavens sluiten tegen 2050 aan op het spoornet, bij voorkeur op het HST-net; ervoor zorgen dat alle zeehavens goed zijn ontsloten door het goederenvervoer per spoor en, indien mogelijk, ook door de binnenvaart.

Daarnaast kondigt de EC ook volgende belangrijke initiatieven aan:

- de invoering van een multimodaal planningssysteem en van een geïntegreerd ticket systeem;
- de algemene internalisering van de externe kosten voor elke vervoerswijze;
- de versterking van de reizigersrechten (nu al voorzien door Europese Verordening 1371/2007).

### **II.3.4. Andere relevante Europese richtlijnen**

#### II.3.4.1. Richtlijn 2001/42/EG (SEA-richtlijn)

Deze richtlijn vraagt de milieueffecten van de investeringsplannen en -programma's in de voorbereidings- en uitvoeringsfase te identificeren en te evalueren. Dit betekent dat er een rapport wordt opgesteld over de gevolgen voor het milieu van het ontwerpplan of -programma, alvorens het plan of programma in het kader van TENT-T wordt aangenomen.

#### II.3.4.2. Verordening (EG) Nr. 1370/2007

Deze verordening van het Europees Parlement en de Raad van 23 oktober 2007 betreffende het openbaar personenvervoer per spoor en over de weg voorziet in de mogelijkheid voor de lidstaten en plaatselijke overheden om openbaredienstcontracten te gunnen, waarbij exclusieve rechten op de exploitatie van bepaalde diensten kunnen worden verleend. De lidstaten krijgen tijd tot december 2019 om geleidelijk aan deze verordening te voldoen.

#### II.3.4.3. Richtlijn 2012/34/EU tot instelling van één Europese spoorwegruimte.

Een grotere integratie van de vervoersector in de EU is een fundamenteel onderdeel van de voltooiing van de interne markt en de spoorwegen zijn een essentieel bestanddeel van de vervoersector in de EU die zich richt op het bereiken van duurzame mobiliteit.

De richtlijnen betreffende de ontwikkeling van de spoorwegen in de Gemeenschap (RL 91/440/EEG), betreffende de verlening van vergunningen aan spoorwegondernemingen (RL 95/18/EG) en inzake de toewijzing van spoorweginfrastructuurcapaciteit en de heffing van de rechten voor het gebruik van spoorweginfrastructuur (RL 2001/14/EG) worden door deze nieuwe richtlijn herzien. Deze nieuwe richtlijn is van toepassing vanaf 15 december 2012.



## **DEEL III. Samenwerkingsovereenkomst 2001–2012**

### **III.1. Inleiding**

In dit deel worden bondig de realisatie van het samenwerkingsakkoord 2001-2012 besproken, evenals de stand van uitvoering van het meerjareninvesteringsprogramma 2001-2012.

### **III.2. Algemeen**

Het basisprincipe van het samenwerkingsakkoord<sup>25</sup>tussen de Federale Staat, het Vlaamse Gewest, het Waalse Gewest en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest met betrekking tot het meerjareninvesteringsplan voor 2001-2012 van de NMBS voorziet in de financiering van de investeringen, exclusief de investeringen uitgevoerd op het grondgebied van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, investeringen in rollend materieel en bijzondere projecten waarvoor geen verdeelsleutel van toepassing is, volgens de verdeelsleutel 60% voor het Vlaamse Gewest en 40% voor het Waalse Gewest voor elk burgerlijk jaar (zie ook III.3.).

Conform artikel 3 van het samenwerkingsakkoord werd een Executief Comité van de Ministers van Mobiliteit opgericht. Dit comité bevoegd voor het onderzoek van de coördinatie van het openbaar vervoer en voor de opvolging van het meerjareninvesteringsprogramma vergaderde slechts een beperk aantal maal. Gebrek aan actuele informatie over de vordering van voor Vlaanderen belangrijke infrastructuurwerken vormt een belangrijke hinder bij de ontwikkeling van het Vlaams mobiliteitsbeleid. Vandaag kan deze vordering enkel maar worden opgevolgd aan de hand van de jaarlijks geactualiseerde projectfiches van de NMBS-groep, die door de FOD Mobiliteit en Vervoer begin juli worden bezorgd aan het Departement Mobiliteit en Openbare Werken. Op het moment van ontvangst zijn deze projectfiches gedateerd. Bovendien stemmen de bijgevoegde geactualiseerde planningen niet altijd overeen met de praktijk.

In de verklarende nota van 14 juli 2001, bijlage bij het samenwerkingsakkoord, kwamen alle ondertekende partijen overeen om een grootscheepse studie naar de mobiliteitsbehoeften in België uit te voeren evenals naar de wijze waarop de spoorwegen aan deze studie kunnen beantwoorden. Uit informatie verstrekt door de FOD Mobiliteit en Vervoer, blijkt dat deze studie nooit werd gemaakt. Wel werden over sommige deelaspecten (zoals bv. over het GEN) specifieke studies uitgevoerd.

---

<sup>25</sup> Goedgekeurd door het Vlaams Parlement bij decreet van 22 maart 2002

### III.3. Verdeelsleutel 60/40, pre- en cofinanciering

#### III.3.1. Verdeelsleutel 60/40

Artikel 6 van het samenwerkingsakkoord tussen de Federale Staat, het Vlaamse Gewest, het Waalse Gewest en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest bepaalt het basisprincipe voor de verdeelsleutel 60/40 tussen de investeringsprojecten van het Vlaams en Waals Gewest. (zie III.2)

Zoals in III.2 vermeld, vallen investeringen in rollend materieel niet onder de verdeelsleutel 60/40. De investeringen in rollend materieel worden in de brede zin geïnterpreteerd en houden ook de investeringen in productiemiddelen (de werkplaatsen, uitrustingen,...) voor het onderhoud en de renovatie van het rollend materieel van de NMBS in<sup>26</sup>.

De bijzondere projecten waarop geen verdeelsleutel van toepassing is, zijn:

- (het Vlaams aandeel van de) infrastructuur die toegang verleent tot de luchthaven van Brussel-Nationaal (Diabolo-project), ten titel van project van nationaal belang (voor een bedrag van 10 miljard BEF<sub>1999</sub>);
- (het Waals aandeel van de) modernisering van de lijn Brussel – Luxemburg, ten titel van transnationaal en internationaal project (voor een bedrag van 6,6 miljard BEF<sub>1999</sub>, die een verhouding 60/40 met vorig punt naleeft);
- (het Vlaams aandeel van de) infrastructuurinvesteringen op de Vlaamse baanvakken van de lijnen 124 en 161 in het kader van het GEN, ten titel van transregionaal project (8,2 miljard BEF<sub>1999</sub>).

Als algemene regel geldt dus dat, in voorkomend geval, enkel worden onderworpen aan de gewestelijke verdeelsleutel, de investeringen die gedekt worden door openbare investeringstoelagen (GEN -fonds of FOD investeringstoelage).

De mechanismen voor Special Purpose Vehicle (SPV) of voor publiek-private samenwerking (PPS) veroorzaken een belangrijke ontkoppeling in de tijd (desynchronisatie) tussen de fysieke verwezenlijking van de werken en het mobiliseren van de financiële middelen door de NMBS-Groep. Voor de fysieke uitvoering van de werken worden immers externe gelden (banklening of private financiering) aangewend.

In geval van investeringen gefinancierd door leningen (SPV-techniek), betekent dit dat de 60/40 verdeelsleutel pas van toepassing is vanaf het jaar waarin de NMBS-Groep de hoofdsom van de lening en eventueel een deel van de intrestlast begint te betalen (terugbetalingen die worden vooraf genomen van de klassieke FOD toelage, vóór eender welke andere aanwending daarvan).

In het geval van de publiek-private samenwerking (Diabolo-project en Liefkenshoektunnel), wordt de regionale verdeelsleutel van toepassing vanaf het moment dat de NMBS-Groep de jaarlijkse gebruiksvergoedingen aan de PPS-

---

<sup>26</sup>Bron: bijlagen 2.1 en 2.2. bij de beheerscontracten 2008 -2012.



structuur begint te betalen. Dit zelfs al worden ze betaald door een specifieke exploitatietoelage.

Investerings in de commerciële sfeer (bv. voor het internationaal reizigersvervoer) dienen met eigen fondsen te gebeuren.

Ook financieringen door Europese subsidies vallen niet onder de verdeelsleutel.

De toepassing van de verdeelsleutel 60/40 stelde de voorbije jaren jaarlijks een probleem. Doordat Vlaanderen veel investeringen had die niet meetelden voor de verdeelsleutel (GEN-werken, grootste deel Diabolo), of die gespreid in de tijd worden betaald (PPS, een deel van Diabolo), had Vlaanderen soms moeilijkheden om aan de 60% van de totale jaarlijkse investeringen te geraken. Daardoor dienden projecten in Wallonië te worden afgeremd en/of dienden in Vlaanderen een aantal projecten versneld te worden. Maar bij dit laatste moest erop gelet worden dat het totale beschikbare jaarbudget van de NMBS-Groep niet werd overschreden. Zo werden er de voorbije jaren bv. een aantal bijkomende perronverhogingen uitgevoerd om het gat te dichten.

De eerstvolgende jaren zal dit probleem zich nog steeds stellen, gezien de in uitvoering zijnde GEN-werken nog steeds lopen. Wel start Infrabel in 2013 met de betaling van de beschikbaarheidsvergoeding voor de PPS Liefkenshoekspoorverbinding, wat in rekening wordt gebracht op het 60% aandeel voor Vlaanderen.

Het is dus pas vanaf 2013 dat het project Liefkenshoekspoorverbinding op het investeringsbudget zal wegen voor 38 jaren, terwijl Vlaanderen haar prefinanciering heeft betaald in de periode 2007 – 2011 en de werken al enkele jaren lopen.

De 60/40-verdeelsleutel wordt regelmatig in vraag gesteld<sup>27,28</sup>. Meer transparantie is daarom wenselijk. Het is voor Vlaanderen onduidelijk op welke basis de 60/40 verdeling in 2001 is vastgelegd.

Vaak wordt de verdeling van het aantal reizigers-km (66% Vlaanderen / 34% Wallonië<sup>29</sup>) of het aantal opstappende reizigers (65% Vlaanderen / 35% Wallonië<sup>30</sup>) aangehaald om een percentage van meer dan 60% in de verdeling te vragen. Natuurlijk hebben investeringen niet alleen betrekking op het reizigersvervoer en hebben zij ook niet alleen te maken met het vervoerde aantal reizigers of de vervoerde tonnages voor goederenvervoer, maar met de belasting op het spoorwegnet, de kilometers sporen, enz. De verdeling tussen Vlaanderen en Wallonië van indicatoren die daarmee te maken hebben ligt al anders<sup>31</sup>. Zo bv. is dit voor het aantal ton-km 54% / 46%, voor de lengte van de sporen 52% / 48%, het aantal stations/stopplaatsen 48% / 52%. Vlaanderen heeft dan weer meer knooppunten en seinen op het net, enz.

---

<sup>27</sup> Zie ook het advies van de SERV van 8 november 2001 en het advies van de MINA-raad van dezelfde datum over het ontwerpdecreet houdende de goedkeuring van het samenwerkingsakkoord over het investeringsprogramma van de NMBS

<sup>28</sup> Zie ook verslag van de plenaire vergadering van het Vlaams Parlement van 13 maart 2002

<sup>29</sup> Cijfers NMBS 2009

<sup>30</sup> Cijfers NMBS 2009

<sup>31</sup> Cijfers NMBS 2009

Rekening houdend met deze verschillende indicatoren, ongeacht het gewicht dat aan elk ervan wordt gegeven in de berekening van de verdeelsleutel, lijkt een verdeelsleutel van 60/40 correct. **Het uitgangspunt voor het Vlaamse Gewest blijft dan ook de verdeelsleutel 60/40 Vlaanderen / Wallonië**, zoals voorzien in het federale Regeerakkoord. Een verduidelijking ervan, in samenspraak tussen de federale overheid en de Gewesten, lijkt ons wel noodzakelijk.

Temeer ook daar de federale overheid nog aanzienlijke exploitatiedotaties betaalt aan de NMBS-Groep. In principe zou Vlaanderen met het grootst aantal treinkm, reizigerskm en opstappende reizigers daarvan het grootste aandeel moeten krijgen.

Het Vlaamse Gewest vraagt aan de federale overheid meer transparantie in en motivatie over de toewijzing van de **investeringsdotaties** (lokalisatie/delokalisatie) en een correcte toepassing van de 60/40 verdeelsleutel.

Door toepassing van de basisprincipes, hierboven vermeld, worden eerst heel wat investeringsprojecten bepaald buiten de verdeelsleutel (niet gelokaliseerde projecten, rollend materieel en investeringen in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest). Daarna wordt de verdeelsleutel 60% Vlaanderen / 40% Wallonië toegepast. De verdeelsleutel wordt toegepast op slechts iets meer dan de 50% van het totale investeringsbedrag. In het nieuwe meerjareninvesteringsplan ligt het aandeel van gelokaliseerde investeringen naar het einde van het plan toe zelfs een stuk onder de 50% (waarschijnlijk omdat dan heel wat dient geïnvesteerd te worden in rollend materieel).

- Investeringsprojecten in het **Brussels Hoofdstedelijk Gewest** zijn ook belangrijk voor Vlaanderen, maar het Vlaamse Gewest heeft geen enkele impact op het aandeel van deze investeringen in het geheel; Infrabel voorziet investeringen voor 600 miljoen euro in **infrastructuur** nog af te spreken met de NMBS **in functie van de behoeften voor het nieuwe vervoersplan 2025 -2030**. Deze investeringen worden niet meegerekend in de 60/40 verdeelsleutel. Dit betekent een vertekening van de verdeelsleutel, daar nog niet gekend is waar deze investeringen voorzien zullen worden.
- Investeringsprojecten in **werkplaatsen voor onderhoud en renovatie van rollend materieel** worden als niet-gelokaliseerd beschouwd, omdat zij gelinkt zijn met het rollend materieel en de werkplaatsen zouden moeten voorzien zijn waar het materieel wordt ingezet. In de praktijk wordt regelmatig het materieel ingezet in functie van de lokalisatie van de werkplaatsen. Een belangrijk deel van deze investeringen is de voorbije jaren naar Wallonië gegaan<sup>32</sup>. Dit is onlogisch in verhouding tot de treinkilometerverdeling Vlaanderen/Wallonië. Ook voor het nieuwe meerjareninvesteringsplan is er geen duidelijk zicht op de verdeling van deze investeringsmiddelen (van in totaal gemiddeld om en bij de 20 miljoen euro per jaar). Investeringsprojecten in het **veiligheidssysteem ETCS** op de infrastructuur worden dan weer wel gelokaliseerd, alhoewel deze op het ganse spoorwegnet moeten worden doorgevoerd.

---

<sup>32</sup>Bijlage 2 aan de beheerscontracten 2008 - 2012.

In de **notificatie van de federale begrotingsbesprekingen voor het budget 2013 van de NMBS-Groep** is vermeld dat een afwijking van de regionale verdeelsleutel onderzocht kan worden voor wat de investeringen in veiligheid betreft. Die afwijking zal gecompenseerd moeten worden op een vijfjarige basis in het kader van het meerjareninvesteringsplan.

### III.3.2. Pre- en cofinanciering

In het samenwerkingsakkoord van 2001 werd eveneens het principe van pre- en cofinanciering, om de realisatie van belangrijke infrastructuurprojecten te versnellen, opgenomen.

Artikel 14 van het akkoord voorziet dat iedergewest kan instaan voor de renteloze prefinanciering van de infrastructuurprojecten van gewestelijk belang op haar grondgebied, voor een bedrag van maximum 20 miljard BEF<sub>1999</sub> in kapitaal of 2,5 miljard BEF<sub>1999</sub> in jaarlijkse intrestlasten. De prefinanciering gebeurt via een achtergestelde lening aangegaan door de NMBS, waarvan de intrestlasten (berekend aan een bepaalde rentevoet) betaald worden door het gewest, zoals voor de SPV Zeebrugge. De lening wordt gedekt door de waarborg van de federale staat. De kapitaalaflossing en eventuele intrestlast (indien hoger dan vooraf bepaald) zal worden terugbetaald door de federale Staat in overeenstemming met het meerjareninvesteringsplan (en worden bijgevolg meegerekend in de verdeelsleutel).

Het project van de Liefkenshoekspoortunnel is een vorm van prefinanciering, maar dan niet via een achtergestelde lening maar via PPS. De forfaitaire bijdrage van het Vlaamse Gewest neemt hier een andere vorm aan dan de intrest op een lening. Volgens de financiële logica betaalde het Vlaamse Gewest haar bijdrage rechtstreeks aan de PPS-structuur tijdens de bouwfase.

Artikel 15 voorziet dat de NMBS, op verzoek van een gewest, de cofinanciering van de werken betreffende de grote spoorweginvesteringen naar rato van 8 miljard BEF<sub>1999</sub> voor het Vlaamse Gewest en 4 miljard BEF<sub>1999</sub> voor het Waals Gewest. Deze bedragen konden verhoogd worden middels bestemming van deze werken door het Overlegcomité als werk van nationaal nut. Elke vorm van cofinanciering komt bovenop het bedrag van het investeringsplan, en heeft geen invloed op de budgettaire verdeelsleutel.

Evaluatie toont bovendien aan dat de huidige overeenkomsten (Zeebrugge&Liefkenshoekspoortunnel) voor verbetering vatbaar zijn. Zo wordt in deze overeenkomsten bepaald dat het Vlaamse Gewest haar bijdrage in het project in jaarlijkse schijven zal overmaken. De storting van deze bijdragen is echter niet altijd verbonden met de werkelijke realisatie van het project, noch met de ingebruikname van de nieuwe spoorverbinding.

Bovendien blijkt uit een evaluatie van de bestaande SPV's door de NMBS-Groep dat het doel van versnelde realisatie niet werd verwezenlijkt. Dat ondersteunt de vraag naar verduidelijking van de overeenkomsten. Het vastleggen van KPI's in de pre- of

cofinancieringsovereenkomsten en een rapportering hierover op regelmatige basis kan hierbij helpen.

Het federaal regeerakkoord 2011 - 2014 biedt de gewesten – mits het afsluiten van een nieuw samenwerkingsakkoord – de mogelijkheid tot bijkomende financiering voor de aanleg, de aanpassing of de modernisering van de spoorlijnen. Wanneer het Vlaamse Gewest van deze mogelijkheid wenst gebruik te maken, dan moet Vlaanderen de inhoud en de timing van realisatie van het project mee bepalen.

### **III.4. Opvolging investeringsplan 2001 - 2012**

Tabel III.4.1. geeft een overzicht van de realisatie van de voor het Vlaamse Gewest belangrijkste projecten uit het Investeringsprogramma 2001-2012 van de NMBS-groep.

#### **III.4.1. Reizigersvervoer**

##### III.4.1.1. HSL naar Nederland

De bocht van de spoorlijn 25 te Duffel vormt één van de knelpunten van het tracé van de HSL naar Nederland. Teneinde de snelheid van de lijn 25 te Duffel van 90 km/h op te trekken tot 160 km/h dient de bochtstraal van de spoorlijn 25 aangepast te worden.

Hiervoor dient onder meer een nieuwe spoorbrug voor de lijn over de Nete gebouwd te worden. Deze brug is afgewerkt.

De bocht te Duffel op lijn 25 is bijnavoltooid.

##### III.4.1.2. Spoorontsluiting luchthaven Zaventem: Diabolo-project

Het totaalproject "Diabolo" beoogt enerzijds een betere verbinding met Brussel en Antwerpen en anderzijds de uitbreiding van het station.

Het Diabolo-programma bestaat uit drie projecten:

- de uitbreiding van het station in de luchthaven en de ondergrondse spoorverbinding tussen het station Brussel – Nationaal – Luchthaven en de toekomstige dubbelsporige lijn Schaarbeek – Mechelen;
- de lijn25N op de middenberm van de E19 tussen Mechelen en Machelen. Deze spoorverbinding werd in dienst genomen op 10 juni 2012;
- de aansluiting op de bestaande spoorlijnen te Schaarbeek.

De “bocht van Nossegem”, (lijn 36C/1) tussen de lijn Brussel-Leuven en de lijn 36C Brussel –Luchthaven, die zorgt voor de rechtstreekse bereikbaarheid van de luchthaven van en naar Leuven, is sinds december 2005 operationeel.

Ook zal Infrabel verderop in de richting van Mechelen de bypass aanleggen (HSL-doortocht te Mechelen maakt deel uit van dossier stationsomgeving Mechelen).

#### III.4.1.3. Verhogen van de in- en uitrijnsnelheid in de stations

Momenteel is de in-en uitrijnsnelheid van treinen in de grote stations dikwijls over een afstand van verschillende kilometers beperkt tot 40 km/h wat de reistijd verlengt. Reistijdwinst kan worden geboekt door het opdrijven van deze snelheid. Dit veronderstelt echter grote infrastructurele ingrepen zoals het vereenvoudigen van wisselstraten, wegwerken van gelijkgrondse kruisingen door het aanleggen van Engelse vertakkingen (viaducten) en dergelijke. Het gaat dus om projecten met een complex karakter die een lange doorlooptijd vergen.

De projecten die opgenomen werden in het investeringsprogramma 2001-2012 (vb.: Brussel-Noord, Brussel-Zuid, Gent-Sint-Pieters) kampen dan ook met vertragingen en zullen noodgedwongen verder lopen in het volgende investeringsprogramma.

Eenzelfde vaststelling kan gemaakt worden voor de verhoging van de baanvak-snelheid op een aantal grote lijnen. Deze lijkt door Infrabel op de lange baan geschoven te zijn. Zo is de voorziene snelheidsverhoging van 140 naar 160 km/h op lijn 50A tussen Gent en Brugge momenteel van de baan, laat staan de initieel geplande voorziene verhoging tot 200 km/h.

Tabel III.4.1.

Realisatie van het investeringsplan 2001-2012 van de NMBS-groep  
(belangrijkste projecten voor het Vlaamse Gewest)

OMSCHRIJVING	Projectfiche	OORSPRONKELIJKE PLANNING <sup>33</sup>	HUIDIGE PLANNING <sup>34</sup>	Reden van vertraging <sup>35</sup>
<b>1. Reizigersvervoer (of gemengd karakter)</b>				
Brussel-Zuid: capaciteitsverhogende maatregelen zone Brussel-Zuid	211 <sup>36</sup>		2007-2025	Verloop werken in functie van de andere werkzaamheden waaraan federaal prioriteit wordt gegeven, nl. GEN, HST-werken, enz.
Brussel-Noord – Schaarbeek (I)	8	2001-2009	1999-2025	Planning gelinkt aan de Diabolo + stedenbouwkundige vergunning Vierhoek nog niet verkregen.
Brussel-Noord – Schaarbeek (II)	311	2006- ...	2005-2025	Planning gelinkt aan HST-werken, Diabolo en Vierhoek.
Watermaal – Schuman - Josaphat	12	2001-2009	2003-2015/2016	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Stedenbouwkundige vergunning voor de tunnel Schuman-Josaphat met vertraging</li> <li>• Uitvoeringsmoeilijkheden</li> <li>• Uitvoering door de cel Beliris van de FOD</li> </ul>
Heropening spoorlijn 18 Houthalen - Neerpelt	-	2001-2009*	-	Door herdefiniëring project en interpretatie MKBA van deze spoorlijn

<sup>33</sup>

Volgens investeringsprogramma 2001-2012

<sup>34</sup>

Op basis van de projectfiches 2012, aanvullende informatie vanwege Infrabel en voorsel van investeringsprogramma 2013-2025 NMBS-groep

<sup>35</sup>

Als beginjaar wordt in principe de start van de technische studies genomen, waarbij dus abstractie gemaakt wordt van de voorafgaande studies en planprocedures. De vele noden versus de beperkte budgettaire middelen spelen ongetwijfeld ook een rol bij deze vertragingen.

<sup>36</sup>

Is gelinkt aan project 106 (3<sup>de</sup> – 4<sup>de</sup> spoor Brussel - Denderleeuw)

Lijn 21: dubbel spoor tussen Landen & Alken	-	2011-...		<ul style="list-style-type: none"> <li>Voorzien in het RSV</li> <li>Infrabel voorziet de verdubbeling pas wanneer dit noodzakelijk is,</li> <li>Met één trein per uur is er geen verzadiging</li> <li>Een 2<sup>de</sup> spoor is in dienst bij inrit Landen</li> </ul>
Lijn 25: aanpassing Mechelen	108	2006-2011	2013-2017	<p>Stedenbouwkundige vergunning vertraagd als gevolg van de ontwikkeling van het Masterplan Mechelen</p> <p>In dienst stelling bypass is gepland voor 2017.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Ook bleven de noodzakelijke goedkeuringen tijdens de aanbestedingsprocedure langer uit dan voorzien.</li> </ul>
Lijnen 35/36: Bocht van Leuven	14	2002-2006	2003-2006	operationeel
Lijn 36C Diabolo				
<ul style="list-style-type: none"> <li>Lijn 25N</li> </ul>	109	2001-2012	2006-2012	operationeel
<ul style="list-style-type: none"> <li>Tunnel onder de luchthaven Zaventem</li> </ul>	119	2001-2012	2006-2012	operationeel
<ul style="list-style-type: none"> <li>Aansluiting bocht L25</li> </ul>	129	2001-2012	2007-2017	Gelinkt aan tunnel Schuman–Josaphat
<ul style="list-style-type: none"> <li>Aansluiting bocht L26</li> </ul>	129	2001-2012	2007-2015	Gelinkt aan tunnel Schuman - Josaphat
Lijn 50 + 50 <sup>E</sup> Vertakking Ledeberg - Melle	1218 <sup>37</sup>	2007-...	2018-2021	Vernieuwing wissels en perrons te Schellebelle werd uitgesteld.

<sup>37</sup> Ingevolge een beslissing van Infrabel werd de aanleg van het 3<sup>de</sup> en het 4<sup>de</sup> spoor te Melle en de afschaffing van de overweg 84 verwijderd uit de scope van dit project. Voor de aanleg van het 3<sup>de</sup> en het 4<sup>de</sup> spoor wordt een nieuw programma gecreëerd. De afschaffing van de overweg 84 wordt opgenomen in het programma "Afschaffen overwegen – Zone Gent".

+ Schellebelle				Aanleg 3 <sup>de</sup> en 4 <sup>de</sup> spoor te Melle en afschaffing overweg 84 te Wetteren: exacte timing nog niet gekend
Lijn 50A (3 <sup>de</sup> en 4 <sup>de</sup> spoor Gent-Brugge)	1206	2001-2012	2003-2023 <sup>38</sup>	o.m. te wijten aan: <ul style="list-style-type: none"> <li>• budgettaire spreiding;</li> <li>• tracé- en projectwijzigingen;</li> <li>• uitstellen van de aanvraag van de stedenbouwkundige vergunning wegens de noodzaak van een ontheffingsdossier</li> <li>• onteigeningen</li> </ul>
Lijn 50A: 200 km/h <sup>39</sup>	-	2012		
Lijn 50A: aanpassing spoorinfrastructuurwerken Gent-Sint-Pieters	1368	2007-2016	2007-2019	<ul style="list-style-type: none"> <li>• bekomen van stedenbouwkundige vergunningen voor werken burgerlijke bouwkunde;</li> <li>• afstemming met masterplanning werken aan het station Gent-Sint-Pieters;</li> <li>• laattijdige levering van spoorwissels.</li> </ul>
Lijn 51A: 3 <sup>de</sup> spoor	1207	2003-2009	2012-2018	<ul style="list-style-type: none"> <li>• projectwijzigingen vereisten een geactualiseerd milieueffectrapport;</li> <li>• budgetspreiding;</li> <li>• onteigeningsproblematiek.</li> </ul>

<sup>38</sup>

In zijn antwoord op de mondelinge vraag van de heer TanguyVeys over "de aanleg van het 3<sup>de</sup> en het 4<sup>de</sup> spoor ter hoogte van Hansbeke" (nr. 12386), deelde de federale minister bevoegd voor de Overheidsbedrijven mee dat: "Het volledige project voor het op vier sporen brengen van de spoorlijn tussen Gent en Brugge zou volgens de huidige planning tegen 2019 beëindigd moeten zijn. Dit zal onder meer ook afhangen van de financiële middelen die in het raam van het nieuwe investeringsplan zullen worden toegekend." (Bron: [CRIV 53 COM 509](#))

Volgens het ontwerp investeringsplan zouden de werken pas in 2024 voltooid zijn

<sup>39</sup> In project 1206 was enkel de verhoging van 140 naar 160 km/h opgenomen voor de snelle binnenste sporen (Gent-Brugge). Bij beslissing van Infrabel-TN.1 d.d. 21 december 2010 wordt de snelheid op alle 4 sporen op 140 km/h behouden. Van 200 km/h is nergens nog sprake.



Lijn 58: Gent – Eeklo: ophoging baanvak Gent-Dampoort - Wondelgem	-	2006-2010	-	wordt door Infrabel niet meer als prioritair beschouwd
---	---	-----------	---	--

<b>GEN-netwerk</b>				
				operationeel
<ul style="list-style-type: none"> <li>Lijn 36C: Bocht van Nossegem</li> </ul>	13	2003-2005	2002-2005	
<ul style="list-style-type: none"> <li>Lijn 50A: 3<sup>de</sup> en 4<sup>de</sup> spoor Brussel-Denderleeuw</li> </ul>	106	2001-2012	2006-2016	<ul style="list-style-type: none"> <li>de laattijdige aflevering van de stedenbouwkundige vergunningen;</li> <li>het vertraagd verwerven van de terreinen.</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>Lijn 161: 3<sup>de</sup> en 4<sup>de</sup> spoor Watermaal-Louvain-La-Neuve</li> </ul>	101	2001-2011	2004-2024	o.m. een aantal beroepsprocedures, betwistingen, ... m.b.t. vergunningen.
<ul style="list-style-type: none"> <li>Lijn 124: 3<sup>de</sup> en 4<sup>de</sup> spoor Linkebeek-Nijvel</li> </ul>	103	2001-2012	2005-2024	<p>Bij de Raad voor Vergunningsbetwistingen werd de schorsing en de vernietiging gevraagd van de nieuwe bouwvergunning afgeleverd door het Vlaamse Gewest op 23 augustus 2010. De Raad deed nog geen uitspraak.</p> <p>De Raad van State vernietigde eind 2012 de nieuwe bouwvergunning, door het Brussels Gewest afgeleverd op 18 maart 2011.</p>

<b>2. Goederenspoorvervoer</b>				
Liefkenshoekspoortunnel	56	2004-2012	2006-2014	Reële uitvoeringstermijn bedraagt 5,5 jaar en niet 4 jaar zoals oorspronkelijk voorzien.
Tweede spoortoegang haven Antwerpen	10	2001-2012		<ul style="list-style-type: none"> <li>• principiële beslissing door de Vlaamse Regering over voorstel van tracé</li> <li>• plan-MER in opmaak</li> <li>• Richtlijnen dienst Mer gepubliceerd op 3 september 2012 leidden tot vertrechteringsonderzoek</li> </ul>
Vertakking Oude Landen	068		2019-2025	<p>o.m. te wijten aan:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• onvolledige verklaring van het MER-kennisgevingsdossier: omwille van de nieuwe regelgeving was voor dit project ook een plan-MER vereist;</li> <li>• vertraging bij de GRUP-procedure;</li> <li>• het uitblijven van advies van de Stad Antwerpen;</li> <li>• de onteigeningsproblematiek;</li> <li>• uitblijven uitspraak Raad voor Vergunningsbetwistingen over ingediende beroepen tegen verleende stedenbouwkundige vergunning.</li> </ul>
Vertakking Krijgsbaan verhoging capaciteit lijn 27A	168		2019-2025	<ul style="list-style-type: none"> <li>• gelinkt aan de 2<sup>de</sup> spoortoegang zeehaven van Antwerpen;</li> <li>• ontheffingsdossier milieueffectrapportage loopt tot begin 2015</li> </ul>
IJzeren Rijn <sup>40</sup>	1217	2011-2007		Ontbreken consensus tussen betrokken landen

<sup>40</sup> De vermelde planning is deze op 31 december 2009 maar is achterhaald. De elektrificatie van het baanvak Herentals-Mol is voorzien voor 2012-2015 (Bron: Infrabel)

Verlenging lijn 11 (> Bergen-op-Zoom)	-	2004-2008	-		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Niet prioritair in het kader van goederenvervoer, voor zo ver de 2<sup>de</sup> spoortoegang tijdig wordt gerealiseerd</li> <li>• Voorafgaand overleg met Nederland is vereist</li> </ul>
Zeebrugge Vorming	1212	2002-2010	2013-2022		<ul style="list-style-type: none"> <li>• opmaak plan-MER en project-MER;</li> <li>• aflevering stedenbouwkundige vergunning voor het afschaffen van overweg Wulfsberge;</li> <li>• uitstel studie bundel Zwankendamme wegens andere prioriteiten bij Infrabel;</li> <li>• uitblijven beslissing federale overheid tot afschaffing stopplaatsZwankendamme;</li> <li>• een nieuw KB d.d. 7 november 2011 voor onteigeningen omwille van openbaar nut was vereist voor de aanleg van een bredere geluidsberm.</li> </ul>
Zeebrugge: bocht Ter Doest	1234	2005-2008	2005-2012		<p>In dienst sinds 17 juni 2012.</p> <p>De planning van de werken moest aangepast worden o.m. van niet-geleverd materiaal (bovenleidingen) en het niet tijdig leveren door de werkplaats Bascoup van de spoortoestellen voor het inbouwen van de vertakking Ter Doest.</p>

### III.4.1.4. Realiseren van voorstedelijke vervoersnetwerken

#### *III.4.1.4.1. Gewestelijk expresnetwerk (GEN)*

Voor de realisatie van het GEN worden op Vlaams grondgebied volgende werken uitgevoerd:

- lijn 50A tussen Brussel-Zuid en Denderleeuw krijgt tussen Brussel-Zuid en Denderleeuw een 3<sup>de</sup> en een 4<sup>de</sup> spoor, links en rechts van de bestaande sporen, over een afstand van 15 km. Deze belangrijke ingreep verloopt gefaseerd. De voltooiing is voorzien tegen eind 2015. In een volgende fase worden de twee centrale sporen gemoderniseerd. De volledige bediening van de vier sporen is voorzien tegen december 2016.
- lijn 124 tussen Linkebeek en Nijvel: Het baanvak van lijn 124 tussen Ukkel en Nijvel heeft 2 sporen. De 2 sporen laten niet toe om de combinatie van rechtstreekse treinen en GEN-treinen te laten rijden met een voldoende frequentie om de mobiliteitsgroei-doelstellingen van de federale regering te halen. Het project voorziet in de uitbreiding van de bestaande spoorwegbedding door het aanleggen van een 3<sup>de</sup> en een 4<sup>de</sup> spoor.
- lijn 161 tussen Brussel en Ottignies: het project wil een 3<sup>de</sup> en een 4<sup>de</sup> spoor aanleggen, zodat sneltreinen en trage treinen er gelijktijdig mogen doorrijden (2 sporen voor het GEN en 2 sporen voor rechtstreekse treinen).

Het project strekt zich uit over de drie gewesten (19% in het Brussels Gewest, 20% in het Vlaamse, 61% in het Waalse).

Naast deze reeds in het investeringsplan 2001 -2012 voorziene spoorinfrastructuurwerken, zijn in de studie<sup>41</sup> die werd uitgevoerd in het kader van art. 13 van de GEN-overeenkomst nog andere infrastructuurprojecten opgenomen, die nodig zijn om het in de GEN-overeenkomst en in de studie voorziene GEN-treinaanbod te kunnen realiseren en optimaliseren.

---

<sup>41</sup>Studie "Evolutie en optimalisatie van het GEN voor Brussel en omgeving; uitwerking 2015 en visie op 2020 en 2030" van 22 juni 2009, uitgevoerd door Significance, Stratec, Tractebel en Tritel.

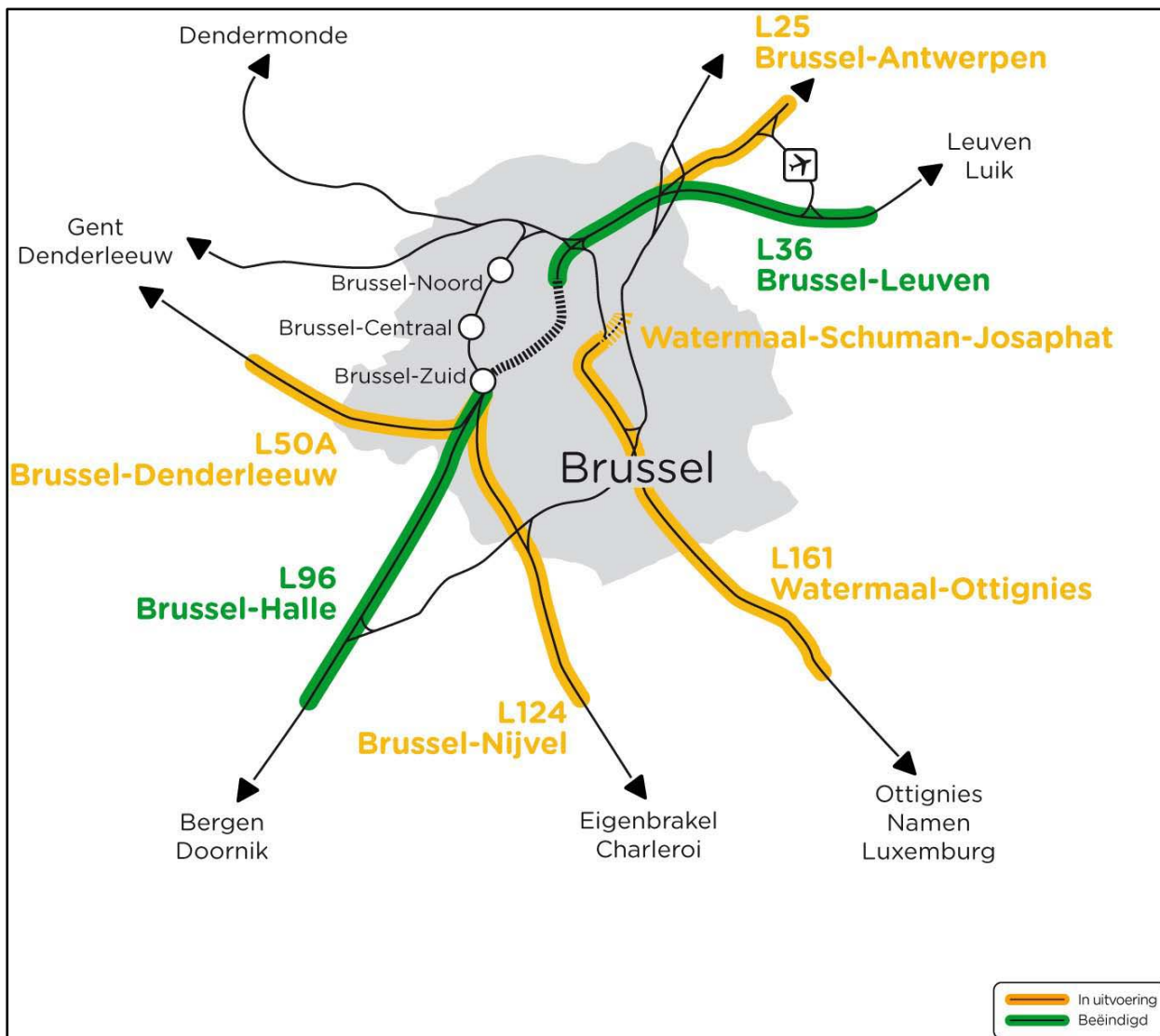


Fig. III.4.1.4.1.

Gewestelijk expresnetwerk<sup>42</sup>

<sup>42</sup> Bron: Infrabel

### III.4.2. Goederenvervoer

Het samenwerkingsakkoord van 2001 tussen de federale staat, het Vlaamse Gewest, het Waalse Gewest en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest met betrekking tot het meerjarig investeringsplan voor 2001-2012 van de NMBS, voorziet zowel in capaciteitsbehoud als in uitbreiding van de capaciteit.

#### III.4.2.1. Ontsluiting van de Vlaamse economische poorten

##### *III.4.2.1.1. Haven Zeebrugge*

In de Haven van Zeebrugge zijn verschillende projecten lopende ten einde de capaciteit van het spoor te verhogen. Volgens het akkoord zou in de periode 2006-2013 voor 175 miljoen euro worden geïnvesteerd. Deze projecten hebben tot doel de haven van Zeebrugge uit te rusten met spoorweginfrastructuren om de in het strategisch plan van de haven vooropgestelde ontwikkeling mogelijk te maken. Sommige van deze projecten maken deel uit van een prefinancieringsovereenkomst met het Vlaamse Gewest, waarbij het Vlaamse Gewest voor 102 miljoen euro investeert.

##### *a. Uitbreiding en optimalisatie van het vormingsstation van de zeehaven Brugge – Zeebrugge en nieuwe spoorbundel Zwankendamme*

Het masterplan van de vorming van Zeebrugge voorziet onder meer in:

- de aanleg van een nieuwe aankomst- en vertrekbundel “Zwankendamme” bestaande uit 24 bundelsporen
- de aanleg van een volledig nieuwe trierbundel op de plaats van de huidige vorming Zeebrugge;
- de aanleg van een brug over de sporen en de afschaffing van de overweg Wulfsberge;
- de volledige verplaatsing van de lijn 51A (Brugge – Zeebrugge)
- de afschaffing van de bestaande stopplaats Zwankendamme.

Voormelde werken vereisen wijzigingen aan de huidige ruimtelijke bestemmingen, waarvoor een Gewestelijk Ruimtelijk Uitvoeringsplan (GRUP) noodzakelijk was. Dit plan werd geïntegreerd in het GRUP “Afbakening zeehavengebied Zeebrugge”, dat definitief werd vastgelegd door de Vlaamse Regering op 19 juni 2009. In dit kader, werd voor het nieuwe vormingsstation een specifiek plan-MER opgesteld. Dit plan-MER “Uitbreiding en optimalisatie van het vormingsstation van de zeehaven Brugge-Zeebrugge”, werd goedgekeurd op 7 april 2008.

Het project-MER “Uitbreiding en optimalisatie van het vormingsstation van de haven Brugge-Zeebrugge (incl. aanpassingen weginfrastructuur)” werd op 21 november 2011 door de dienst Mer goedgekeurd.

Volgens het ontwerp investeringsplan 2013-2025 van Infrabel zal het masterplan Zeebrugge pas voltooid zijn in 2022. Het deel SPV zou in 2017 afgewerkt zijn.

b. Bundels Pelikaan en Wielingen

De werken beogen de toename van de beschikbare spoorcapaciteit en omvatten:

- de verbinding van de bundel "Pelikaan" met de nieuwe bundel "Ramskapelle" (indienst sinds medio november 2012);
- de uitbreiding van de bundel Ramskapelle tot 16 geëlektrificeerde sporen (in dienst sinds 2008);
- de aanleg van de toegang naar de toekomstige bundel Wielingen (april 2011). De aanleg van de bundel wordt wellicht door een derde partij uitgevoerd.

c. Bocht Ter Doest

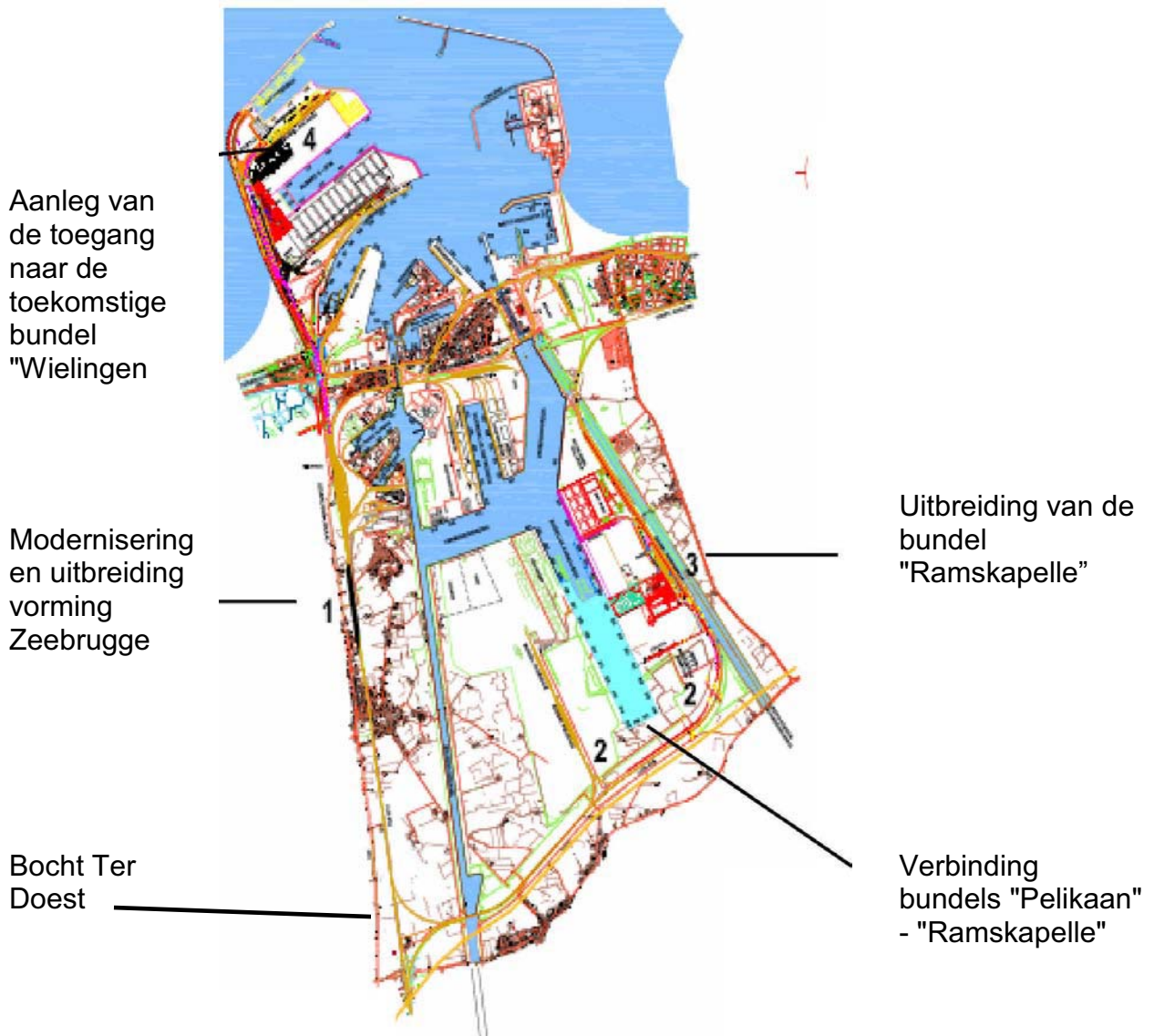
De bocht Ter Doest is één van de meest prioritaire capaciteitsuitbreidingen van het spoorweginet ter ontsluiting van de haven van Zeebrugge. Door de realisatie van deze bocht, ontstaat een spoordriehoek, die toelaat rechtstreekse treinbewegingen uit te voeren tussen Zeebrugge Vorming en de rechteroever van het Boudewijnkanaal.

Wegens uitblijven van de stedenbouwkundige vergunning en de grondverwervingen, werd de aanvang van de werken uitgesteld. Bijkomende vertraging werd opgelopen door het niet tijdig leveren van de spoortoestellen voor het inbouwen van de vertakking Ter Doest.

Op 17 juni 2012 werd de Bocht Ter Doest technische in dienst gesteld. De operationele in dienst name van de bocht vond plaats in de loop van de maand november 2012.

Fig. III.4.2.1.1.

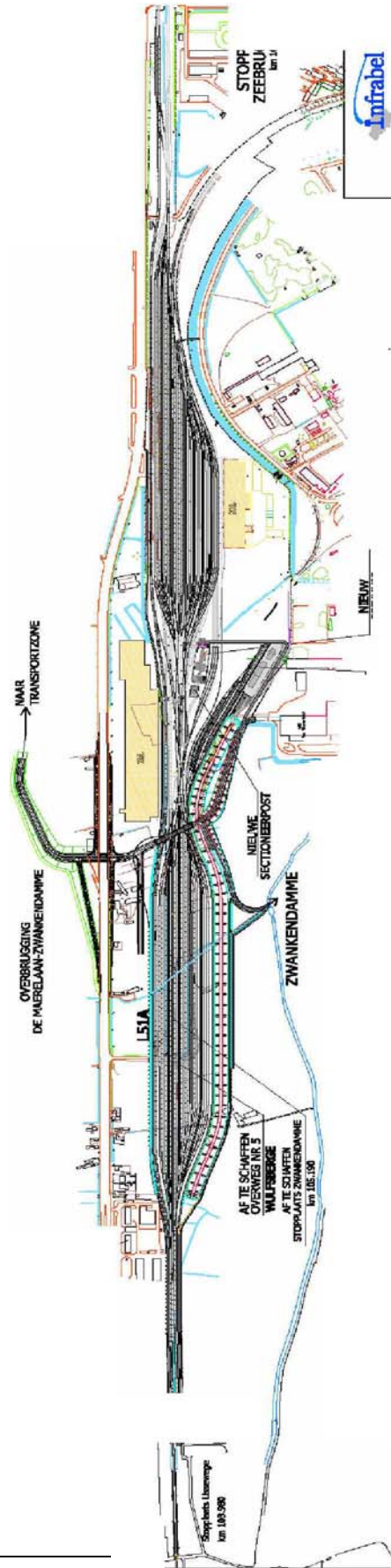
Situering spoorbundels in haven van Zeebrugge<sup>43</sup>



<sup>43</sup> Bron: Infrabel



Schematisch overzicht Zeebrugge Vorming<sup>44</sup>



<sup>44</sup> Bron: Infrabel

### III.4.2.1.2. Haven van Antwerpen

#### a) IJzeren Rijn

Voor de ontsluiting van de Antwerpse haven is en blijft voor de Vlaamse Regering de realisatie van de IJzeren Rijn cruciaal. Zo vermeldt het regeerakkoord 2009-2014 expliciet dat de spoorontsluiting van alle havens cruciaal en een prioritaire zorg is. Investerings in de haveninfrastructuur moeten samengaan met investeringen op het vlak van mobiliteit, met het oog op een modal shift naar spoor en binnenvaart. Daarnaast is de IJzeren Rijn niet enkel belangrijk voor de haven van Antwerpen, doch ook voor de economische ontsluiting van de Kempen en van Noord-Limburg.

De IJzeren Rijn vormt een belangrijke schakel in de Europese goederencorridor 8 (verordening 913/2010). Vlaanderen heeft de opname van de IJzeren Rijn in het TEN-T kernnetwerk bepleit bij de FOD Mobiliteit en Vervoer en de EU-Commissie. De EU-Commissie verkoos echter de Montzenroute als alternatief. Eens voldoende vooruitgang in het IJzeren Rijn dossier zal zijn geboekt, zal het Vlaamse Gewest opnieuw aandringen bij de EU-Commissie opdat de IJzeren Rijn in plaats van de Montzenroute tot het TEN-T kernnetwerk gaat behoren. De IJzeren Rijn verbinding is wel opgenomen in het uitgebreide TEN-T netwerk.

Over het verdere verloop van de realisatie van dit spoorproject worden door de federale overheid onderhandelingen met Nederland <sup>45</sup> en Duitsland gevoerd. Over de definitieve tracékeuze bestaat er consensus tussen de drie betrokken landen.

In opdracht van Infrabel en ProRail, voerde Transport & Mobility Leuven samen met TNO Delft een maatschappelijke Kosten Baten Analyse uit over de gehele verbinding vanaf Antwerpen tot het Ruhrgebied <sup>46</sup>. Deze studie is een snapshot in de tijd en gebeurde op basis van cijfers van 2007 <sup>47</sup>.

De conclusies van deze studie worden echter door het Vlaamse Gewest slechts gedeeltelijk onderschreven. Zo wordt onder andere de verschuiving van het goederentransport van de weg naar het spoor onderschat, terwijl Vlaanderen heel wat belang hecht aan het realiseren van de modal shift. Ook de mogelijkheden die de reactivering van de IJzeren Rijn biedt voor een verbetering van het reizigersvervoer vanuit de Kempen naar Antwerpen, voor de economische ontwikkeling en de ontsluiting van de Kempen en voor Noord-Limburg worden in de studie onvoldoende bekeken.

---

<sup>45</sup> Tijdens het overleg van 4 juli 2011 tussen de federale ministers van Nederland en België bevoegd voor de spoorinfrastructuur, werd afgesproken dat een ambtelijke werkgroep met vertegenwoordigers van beide landen een ontwerp van Memorandum van Overeenstemming over onder meer de verdeling tussen beide landen van de kosten op Nederlands grondgebied en over het tijdspad voor de realisatie van het project zouden voorbereiden. Deze werkgroep legde begin 2012 de laatste hand aan dit ontwerp en aan zijn bijlagen. Het concept-Memorandum van Overeenstemming maakt nu het onderwerp uit van politiek overleg. (Bron: FOD Mobiliteit en Vervoer)

<sup>46</sup> TML & TNO: Socialcost-benefit analysis Iron Rhine (13 februari 2009)

<sup>47</sup> TNO & TML: Vervoersprognose IJzeren Rijn (8 mei 2007)

Daarnaast vermeldt de MKBA-studie als belangrijkste reden waarom de IJzeren Rijn minder goed scoort, dat de IJzeren Rijn trafiek zou aantrekken van de bestaande Montzenroute, die vandaag al intensief wordt gebruikt.

Bij de opmaak van de MKBA werden echter een aantal elementen niet meegenomen. Zo houdt de MKBA wel rekening met de bottleneck in Aarschot, maar niet die in Aken-West. Deze bottleneck werd destijds door de Duitse infrastructuurbeheerder DB Netz afgedaan als een probleem van operationele aard, dat in 2030 zou zijn opgelost. De verwachte capaciteitsproblemen, die zich situeren op de baanvakken vanuit Aken naar Mönchengladbach en naar Keulen, werden door DB Netz echter niet ingebracht.

In opdracht van de Intercommunale Ontwikkelingsmaatschappij voor de Kempen, werd door Technum, Resource Analysis en Tritel de studie “Voorwaardenscheppend kader ingebruikname IJzeren Rijn voor de Kempen” opgesteld. In deze studie wordt gevraagd om bij de realisatie van de IJzeren Rijn, de nodige milderende maatregelen te voorzien om de geluidshinder en de barrièrewerking (fileproblematiek) te verminderen. Tevens wordt in de studie gepleit opdat de IJzeren Rijn over haar volledige traject zou worden geëlektrificeerd.

De infrastructuurbeheerders ProRail, DB Netz AG en Infrabel hebben intussen in opdracht van hun functioneel bevoegde ministers een studie voor de elektrificatie van de IJzeren Rijn uitgevoerd samen met een verfijning van de bijhorende kostenraming.

#### *b) Tweede spoorontsluiting Antwerpse zeehaven*

De tweede spoorontsluiting van de haven van Antwerpen maakt net zoals de IJzeren Rijn onderdeel uit van het TEN-T netwerk en de Europese goederencorridor 8 (verordening 913/2010). In tegenstelling tot de IJzeren Rijn, behoort de tweede spoorontsluiting tot het TEN-T kernnetwerk, waardoor voor de realisatie van deze spoorverbinding mogelijks een beroep kan worden gedaan op EU cofinanciering.

Het project “Tweede spoorontsluiting Antwerpse Haven” is nauw verbonden met de projecten “E313 Antwerpen- Ranst”, “Regionale bedrijventerrein Wommelgem – Ranst” en het project “A102”. Voor elk van deze projecten moet een plan-MER worden opgemaakt. De opmaak van het plan-MER (volgens het integratiespoor) voor de “Tweede spoorontsluiting Antwerpse zeehaven” en van het plan-MER voor de E313 geschieden gelijktijdig. De studieopdracht voor het opmaken van beide plannen-MER voorziet eveneens in de opmaak van een MKBA. De gouverneur van de provincie Antwerpen werd aangesteld tot procesbegeleider voor het globale project “Tweede spoor – E313 – ENA – A102”.

De plan-MER-procedure voor de Tweede Spoorontsluiting van de haven van Antwerpen is lopende. De publieke inspraak over dit Plan-MER én over de plan-MER voor de A13/E34 tussen de verkeerswisselaars "Antwerpen-Oost" en "Ranst" vond plaats tussen 13 maart 2012 en 30 april 2012. De richtlijnen plan-milieueffectrapportage voor de opmaak van beide plannen-MER werden door de dienst Meropgesteld en gepubliceerd.

Volgens deze richtlijnen moeten in het plan-MER voor de tweede spoorontsluiting van de Antwerpse haven, dat in opdracht van Infrabel wordt opgesteld, volgende alternatieven worden bekeken:

1. het tracé R11, zijnde een tunnel onder de Krijgsbaan en vervolgens samen sporend met de spoorlijn 15 naar Lier, die op 4 sporen wordt gebracht;
2. een geboorde tunnel van 24 km tussen Schoten en Lier;
3. het tracé E313 – richting Herentals: na de reservatiestrook van de A102 loopt het spoor parallel met de E313 en sluit aan op spoorlijn 15, waar deze de E313 kruist;
4. het tracé R1-optie, waarbij vanaf Mortsel het nieuwe spoor wordt aangelegd in een langzaam dalende tunnel tot in Berchem, waar de R1 ondergronds wordt gekruist. Vervolgens wordt het spoor naast de R1 in dezelfde zate gebundeld tot aan Antwerpen-Luchtbal, waar het spoor op grondniveau komt.

Op basis van de resultaten van voormelde plannen-MER en van een maatschappelijke kosten-baten analyse (MKBA) zal vervolgens een voorstel van tracékeuze "Tweede spoorontsluiting" worden opgemaakt en voor principiële beslissing worden voorgelegd aan de Vlaamse Regering. Dit tracé dient vervolgens nog ruimtelijk te worden bekrachtigd via een daarop aansluitende procedure voor de definitieve vaststelling van een Gewestelijk Ruimtelijk UitvoeringsPlan.

Rekening houdende met de doorlooptijd van de diverse administratieve procedures, mag verwacht worden dat de start van de realisatie van de tweede spoorontsluiting – mits de noodzakelijke kredieten hiertoe federaal voorzien worden - ten vroegste begint in de loop van 2014.

De uitvoeringstermijn van het project is functie van de weerhouden variante (6 à 10 jaar).

#### c) Spoorvertakking 'Oude Landen' te Ekeren

Dit tracé was oorspronkelijk het eerste tracé van het project tweede spoorontsluiting van de Antwerpse Haven. De werken voor de realisatie van de vertakking 'Oude Landen' omvatten hoofdzakelijk het op 4 sporen brengen van de lijn 27A in de zone van Ekeren en de aanleg van een ongelijkgrondse vertakking tussen de bestaande spoorlijn 27A en de nieuw te realiseren spoorlijn 16A in de omgeving van het natuurgebied "Oude Landen".

Het ontwerpbesluit houdende de definitieve vaststelling van het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan “Spoorweginfrastructuur en natuurpark Oude Landen te Ekeren” werd op 27 mei 2011 door de Vlaamse Regering goedgekeurd.

Op 21 februari 2012 ontving de infrastructuurbeheerder Infrabel de bouwvergunning voor de aanleg van een nieuwe spoorvertakking. Tegen de toekenning van de bouwvergunning werd beroep aangetekend. Deze beroepen worden actueel behandeld door de Raad van Vergunningsbetwistingen.

d) Linkerscheldeoever

❖ Ontsluiting Deurganckdok

Dit project omvat de werken die nodig zijn voor de spoorontsluiting van de nieuwe havenontwikkelingen op de Linkerscheldeoever van de Antwerpse haven, zoals:

- de spoorontsluiting Deurganckdok, Verrebroekdok,
- de aanleg van de luslijn 208/2 (L211 – 208) met de daarop gelegen spoorbundels Liefkenshoek, Kalishoek, Krommenhoek, Doel, Arenberg.

Voor de westelijke spoorontsluiting van het Deurganckdok was oorspronkelijk louter een enkelspoor gepland. Later werd gevraagd om een tweede spoor bij te leggen. De werken van het eerste spoor met volledige signalisatie werden eind 2009 voltooid. De werken voor aanleg van het tweede spoor zijn nog niet volledig afgerond.

De bundels Krommenhoek, Kalishoek en Doel zullen pas na 2012 volledig operationeel zijn.

❖ Spoorlijn 10 Antwerpen-Linkeroever – Kennedytunnel

Dit werk omvat de verdubbeling en de elektrificatie van de lijn 10 en de nodige aanpassingen aan bundel Zuid en de aanleg van de lijn 10/1 (Gentboog).

De Gentboog in Melsele verbindt de spoorlijn 10 met de spoorlijn 59 Antwerpen – Gent. Hierdoor kunnen de treinen rechtstreeks rijden van Antwerpen-Linkeroever richting Gent, Zeebrugge en Noordwest-Frankrijk.

De werken zijn voltooid.

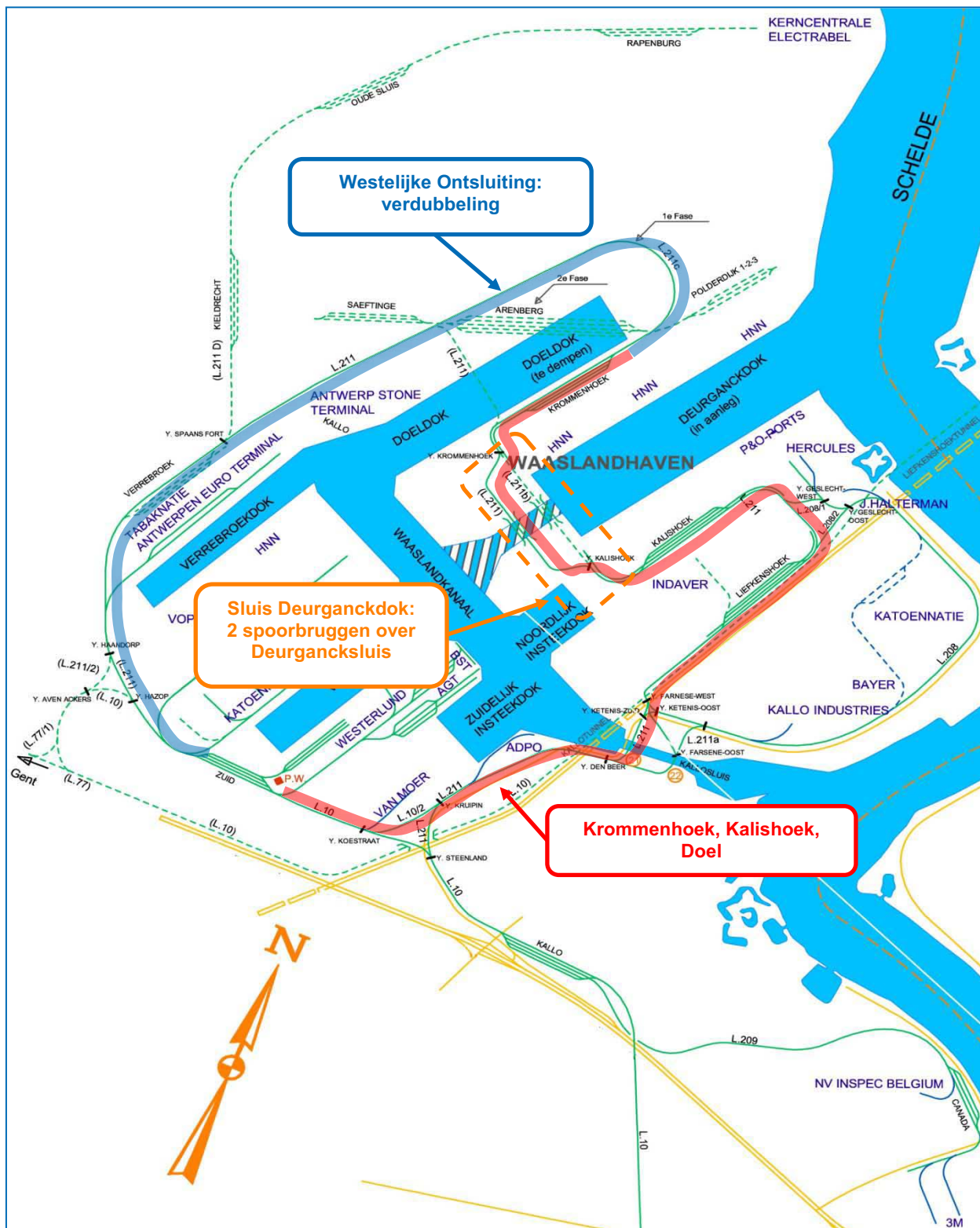


Fig. III.4.2.1.2.

Overzichtsplan spoorontsluiting Linkerscheldeoever<sup>48</sup>

<sup>48</sup> Bron: Infrabel

## ❖ Liefkenshoekspoortunnel

Door de nieuwe Liefkenshoekspoortunnel onder de Schelde wordt een rechtstreekse spoorverbinding gecreëerd tussen het havengebied op de Linkeroever van de Schelde en het havengebied op de Rechteroever. Aldus zal het goederenverkeer, dat op Linkeroever wordt gegenereerd, op een vlotte manier afgehandeld worden zonder interferentie met het reizigersverkeer op de lijn 59.

Door de tunnel zal een rechtstreekse verbinding worden gevormd tussen de bundel Zuid op Linkeroever, die thans het knooppunt is van de spoorexploitatie in dit havengebied, en de Rechteroever. Op Rechteroever zal er aansluiting zijn op het vormingsstation Antwerpen Noord (de draaischijf van waaruit de meeste internationale goederentreinen de haven van Antwerpen verlaten) en op de bestaande goederenassen in zuidelijk/oostelijke en noordelijke richting (lijnen 27A en 11) alsook op de geplande tweede spoorontsluiting van de haven van Antwerpen.

De Liefkenshoekspoorverbinding is een project met prefinanciering<sup>49</sup> door het Vlaamse Gewest.

Door het maken van de gedetailleerde uitvoeringstudie is gebleken dat de totale uitvoeringstermijn van de werken 5,5 jaar zal zijn in plaats van de origineel voorziene 4 jaar.

Het project verloopt volgens schema en zou tegen 31 augustus 2014 volledig moeten gerealiseerd zijn.

### e) Uitbreiding spoorlijn 11 Antwerpen – Bergen op Zoom

De lijn 11 is een goederenverbinding tussen de Antwerpse haven (Antwerpen-Noord) en het Nederlandse spoornet ter hoogte van Woensdrecht, richting Bergen-op-Zoom en verder naar onder meer Rotterdam. Daarbij wordt een nieuwe grensovergang gecreëerd ten noordoosten van Zandvliet, nabij de grensovergang van de autoweg A12.

De spoorlijn 11 bestaat al voor het grootste deel op Belgisch grondgebied en ligt over een vrij grote afstand in de middenberm van de A12. Dit gedeelte is momenteel nog enkelsporig. Op Nederlands grondgebied echter moet nog heel wat gerealiseerd worden. Zo zijn er ingrijpende inpassingsmaatregelen noodzakelijk ter hoogte van Bergen op Zoom en Roosendaal. Wil men deze lijn uitbouwen, dan dient het overleg met Nederland over dit dossier te worden heropgestart

De lijn zou een ontlasting van de lijn 12 Antwerpen – Essen kunnen betekenen, die door de stijging van het binnenlands reizigersverkeer en de invoering van voorstadsverkeer goederenrijpaden zal verliezen.

---

<sup>49</sup> Co-financieringsovereenkomst van 20 december 2007 betreffende de Liefkenshoekspoortunnel in de haven van Antwerpen afgesloten tussen Infrabel NV, NMBS Holding NV en het Vlaamse Gewest

### III.4.2.1.3. Haven van Gent

#### a) Uitbreidingswerken binnen de haven

Om het Kluizendok beter te bedienen, wordt de bundel Zandeken uitgebouwd. Dit project, met als vermoedelijke einddatum eind 2012, omvat:

- de aanleg van 8 bundelsporen en één omloopspoor in eerste fase (eindstadium 16 sporen);
- de aanleg van een enkel spoor naar de al bestaande kaaisporen aan de noordkant van het Kluizendok;
- de aanleg van een enkel spoor tot aan de zuidzijde van het Kluizendok met aan het uiteinde een bundel.

Op de rechteroever van het Sifferdok worden de sporen en de spoortoestellen in de bestrating op de kaaien, in samenwerking met het Havenbedrijf Gent, nagekeken, hersteld en vervangen waar nodig. Het havenbedrijf en Infrabel hebben de werken opgestart.

Door de creatie van de spoorbundel Groene Banaan wordt extra opstelcapaciteit gerealiseerd aan de buitenzijde van het vormingsstation Gent-Zeehaven. De bundel Groene Banaan bestaat uit 2 deelbundels. Eén van 6 sporen, waarvan de 4 buitenste sporen zijn aangelegd. De aanleg van de 2 middelste sporen, waarvan de plaats momenteel gebruikt wordt als opslag van spoormaterieel, en van de tweede deelbundel van 8 sporen moeten nog opgenomen worden in de werkplanning van Infrabel.

#### b) Spoorlijn Axelse Vlakte - Zelzate

Door het realiseren van de verbinding tussen spoorlijn 204 Gent – Zelzate en de spoorlijn tussen Axel en Terneuzen in Zeeuws-Vlaanderen, ontstaat een doorgaande verbinding tussen Gent en Terneuzen op de oostelijke kanaaloever zonder noodzaak om het kanaal te kruisen via de spoorbrug in Sluiskil.

Voor de doortrekking van deze goederenlijn van Gent naar Axel is geen timing beschikbaar.





## HAVEN VAN GENT SCHEMATISCH PLAN DER INSTALLATIES

- GRENS VAN HET ZEEHAVENGEBIED
- GRENS VAN HET ARRONDISSEMENT
- BLOKPOSTEN EN SEINHUIZEN

### BUNDEL ZANDEKEN

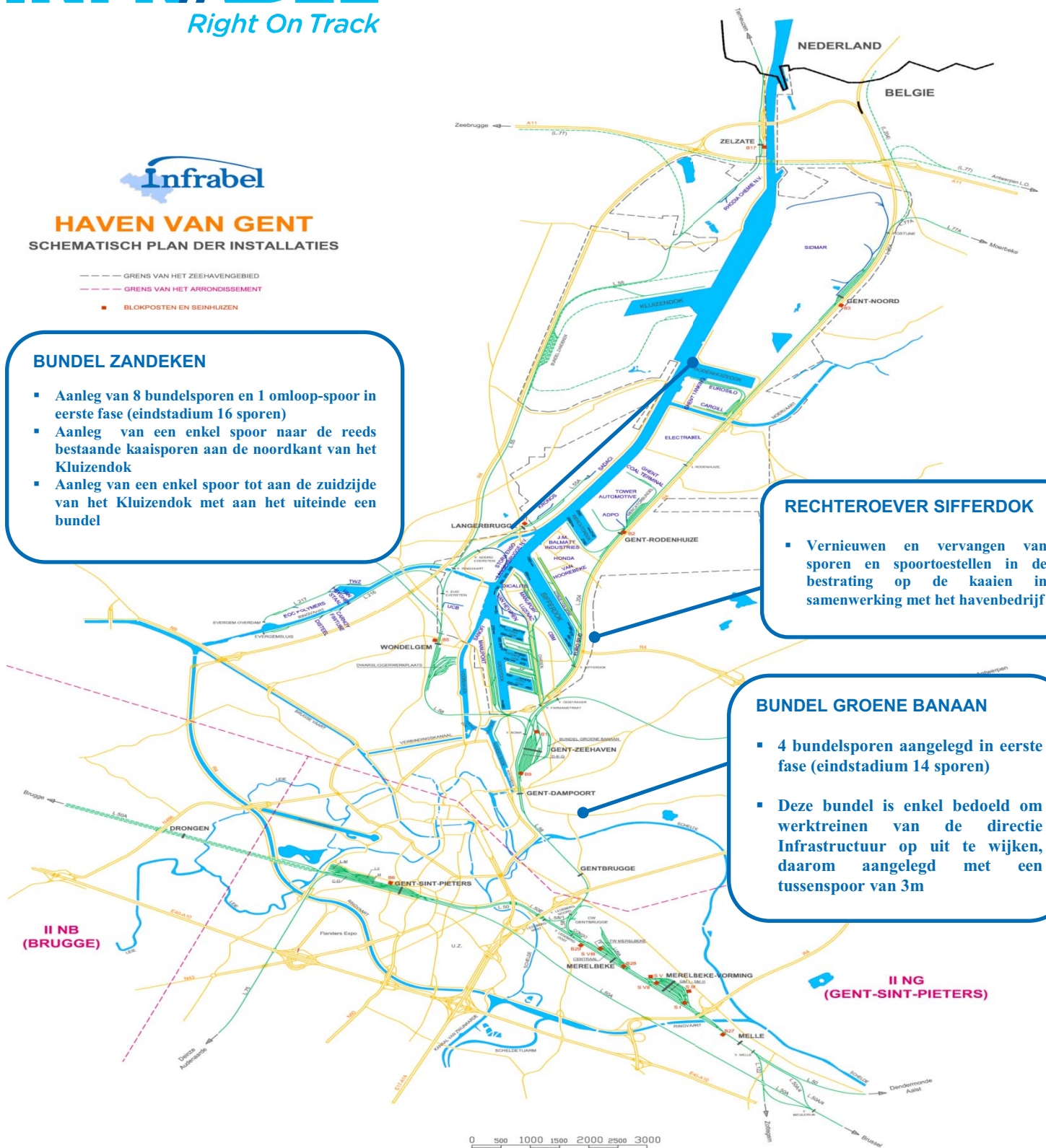
- Aanleg van 8 bundelsporen en 1 omloop-spoor in eerste fase (eindstadium 16 sporen)
- Aanleg van een enkel spoor naar de reeds bestaande kaaisporen aan de noordkant van het Kluizendok
- Aanleg van een enkel spoor tot aan de zuidzijde van het Kluizendok met aan het uiteinde een bundel

### RECHTEROEVER SIFFERDOK

- Vernieuwen en vervangen van sporen en spoortoestellen in de bestrating op de kaaien in samenwerking met het havenbedrijf

### BUNDEL GROENE BANAAN

- 4 bundelsporen aangelegd in eerste fase (eindstadium 14 sporen)
- Deze bundel is enkel bedoeld om werktreinen van de directie Infrastructuur op uit te wijken, daarom aangelegd met een tussenspoor van 3m



II NB  
(BRUGGE)

II NG  
(GENT-SINT-PIETERS)

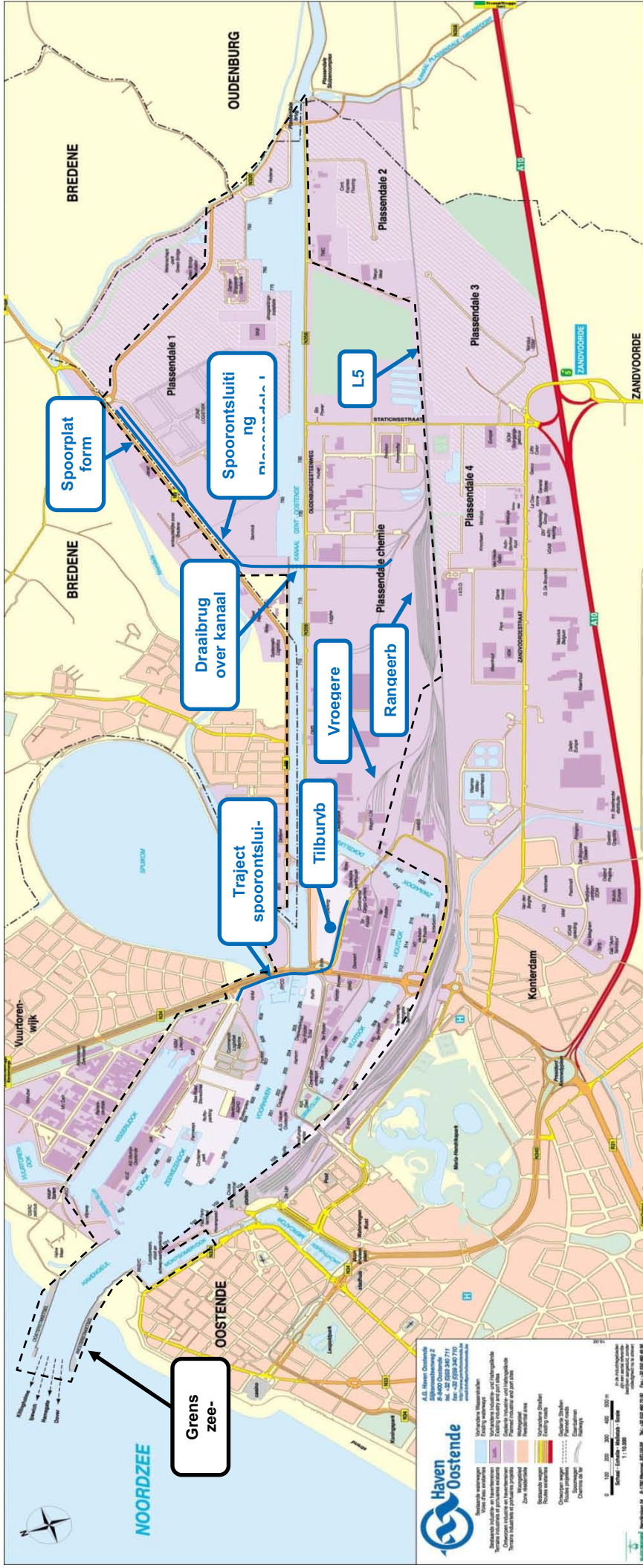
#### *III.4.2.1.4. Haven van Oostende*

De spoorwerken in de haven van Oostende hadden vooral betrekking op de ontsluiting van het industrieterrein Plassendale (nieuwe lijn 202A). Deze werken zijn voltooid.

Een uitbreiding naar de toekomst toe, is het opnieuw spoorgebonden maken van de omgeving van het Zeewezendok. De werken hiertoe zijn aangevat in 2010 en zijn actueel voorlopig geschorst.

# HAVEN VAN OOSTENDE

## Schematisch plan van de installaties<sup>50</sup>



50 Bron: Haven Oostende

### III.4.2.2. Capaciteitsverhoging

#### *III.4.2.2.1. Zeebrugge –Gent – Antwerpen*

##### a) Aanleg van een 3<sup>de</sup> spoor tussen Brugge en Dudzele

Projectwijzigingen maakten de opmaak van een geactualiseerd milieueffectenrapport voor het gehele 3<sup>de</sup> spoor tussen Brugge en Dudzele noodzakelijk, waardoor er vertraging optrad.

Op 15 juni 2011, bekwam Infrabel de ontheffing van de verplichting tot het opstellen van een MER voor het project “Aanleg van een derde spoor tussen Brugge en Dudzele te Brugge” mits de voorgestelde milderende maatregelen worden nageleefd (ontheffingsdossier OHPR0414).

##### b) Aanleg van 3<sup>de</sup> en 4<sup>de</sup> spoor tussen Gent en Brugge

Dit project bestaat uit:

- de aanleg van een 3<sup>de</sup> en een 4<sup>de</sup> spoor langsheen de huidige spoorlijn 50A tussen Gent en Brugge;
- de afschaffing van alle overwegen tussen Gent-Sint-Pieters en Brugge;
- de aanleg van een ongelijkgrondse vertakking ter hoogte van de Snepkaai te Gent.

Het volledige project is onderverdeeld in 5 deelprojecten, hierna opgesomd in dalende volgorde van prioriteit<sup>51</sup>:

- de vertakking Snepbrug tot de Ringvaart (in dienst sinds eind 2009)
- het vak Gent – Landegem (2004-2012) met de doortocht door Drogen en de afschaffing van 3 overwegen gelegen in de verlenging van Landegem;
- het vak Beernem – Brugge met de afschaffing van 4 overwegen tussen Beernem en Oostkamp, de doortocht Oostkamp en de doortocht Beernem;
- het vak Landegem – Aalter; Infrabel voorziet dat de eigenlijke werken begin 2013 zullen starten;
- het vak Aalter – Beernem.

##### c) Vertakkingen Ledeberg – Melle en Schellebelle

Het baanvak Ledeberg - Schellebelle van de lijn 50 (Brussel-Noord - Aalst - Gent-Sint-Pieters) omvat hoofdzakelijk twee delen:

- het viersporig baanvak Ledeberg - Melle;
- het dubbelsporig baanvak Melle - Schellebelle.

---

<sup>51</sup> Data afgeleid uit projectfiches Infrabel 2011

De problemen op dit baanvak zijn zowel de veroudering van sommige installaties, als de verzadiging of het gebrek aan capaciteit van de lijn in de vertakkingen Schellebelle (met station) en tussen Melle en blok 27 (flessenhals met stopplaats).

Schellebelle fungeert met zijn wijksporen als buffer voor goederenverkeer en, bij incident voor reizigersverkeer.

Voor de aanleg van het derde en vierde spoor te Melle en het afschaffen van overweg 84 te Wetteren moet de haalbaarheidsstudie nog worden begonnen.

De werken in het station van Merelbeke naderen hun voltooiing.

d) Merelbeke-vorming

Merelbeke-vorming, nog voorzien in het herziene Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen, is afgeschaft. Een groot deel van de terreinen zal worden overgedragen naar B-Technics (NMBS), die er een overdekte tractiewerkplaats en enkele kuisplatforms voor het onderhoud van het GEN-materieel zal bouwen.

*III.4.2.2.2. Andere knelpunten*

Andere knelpunten zijn:

- de driehoek van Aarschot en dit omwille van de gelijkgrondse kruisingen van spoorlijnen 16 en 35 en het drukke goederenverkeer;
- de kruising van de lijnen 96 en 26 bij het binnenrijden van het station van Halle;
- de vertakking De Pinte, waar de lijnen 73, 75 en 86 samenkomen en die verder tot Gent Sint-Pieters slechts beschikken over één dubbelspoor. De lijnen 73 en 75 worden eveneens gebruikt voor het goederenverkeer afkomstig van de havens van Zeebrugge en Antwerpen. Bij piekmomenten leidt dit tot vertragingen;
- de vertakking Sint-Katarina-Lombeek waar de spoorlijnen 50A, 89 en 90 samenkomen (tijdens de piekmomenten);
- de vertakking Zandberg te Kortrijk (spoorlijnen 75 en 89) tijdens de piekmomenten.

### III.4.3. Stations en stationsomgevingen

Bijlage 5 aan de samenwerkingsovereenkomst voorziet in de verbetering van het onthaal van de reizigers in volgende belangrijke stations in Vlaanderen.

Tabel III.4.3.1. geeft een overzicht van de stand van realisatie van deze verbeteringswerken.

**Tabel III.4.3.1.**

#### **Stationsomgevingen vermeld in samenwerkingsovereenkomst 2001-2012**

Station	Stand van realisatie			
	In studiefase	Samenwerkings-protocol	In uitvoering	Voltooid
Aalst				
Antwerpen-Centraal				
Antwerpen-Berchem				
Blankenberge				
Brugge <sup>52</sup>				
Denderleeuw				
Dendermonde				
Gent-St. Pieters				
Kortrijk				
Leuven				
Lokeren				
Mechelen				
Mol				
Oostende				
Oudenaarde				
Sint-Niklaas <sup>53</sup>				
Vilvoorde				
Zottegem				

<sup>52</sup> De perrons, onderdoorgangen en het Kamgebouw zijn grotendeels afgewerkt; het oude stationsgebouw moet nog worden gerenoveerd

<sup>53</sup> Het stationsgebouw van Sint-Niklaas is afgewerkt. Er wordt nog gewerkt aan de vernieuwing van de perrons.

Naast de stations die vermeld zijn in bijlage 5 van de samenwerkingsovereenkomst, werden er ook individuele samenwerkingsakkoorden met de NMBS-groep afgesloten voor de verbetering van andere stationsomgevingen. Tabel III.4.3.2. geeft een overzicht van de stand van realisatie van de belangrijkste projecten

**Tabel III.4.3.2.**

**Samenwerkingsakkoorden stationsomgevingen**

Stationsomgeving	Samenwerkings- overeenkomst?	Studiefase	Werken	
			In uitvoering	uitgevoerd
Denderleeuw	J			
Gent-St. Pieters	J			
Gent-Dampoort	J			
Herentals	In opmaak voor fase 2	Masterplan 2010-2011		
Ieper	J			
Kortrijk	J			
Landen	J			
Mechelen	J			
Ninove	In opmaak voor fase 1	Studiebureau nog te selecteren Masterplan 2012		
Oostende	J			
Opwijk	J			
Roeselare	J			
Ronse	J			
Vilvoorde (busstation)	J			
Dendermonde	In opmaak			
Lier	In opmaak			
Torhout	In opmaak			
Turnhout	In opmaak			
Zottegem	In opmaak	Masterplan voltooid Nog geen akkoord voor opstart fase 2		

### III.5. Samenvattende evaluatie

Uit de evaluatie van het huidige samenwerkingsakkoord kunnen volgende conclusies getrokken worden:

1. Bijna alle voor Vlaanderen belangrijke infrastructuurwerken, opgenomen in het meerjarenplan 2001-2012, hebben vertraging opgelopen. Sommige andere projecten werden zelfs helemaal niet opgestart. De tabel III.4.1 geeft hiervan een beknopt overzicht. De oorzaak van deze vertraging is niet altijd gekend. De vele noden versus de beperkte budgettaire middelen spelen hier naast de soms lange doorlooptijd van de vergunningsprocedure<sup>54</sup> ongetwijfeld een belangrijke rol. Bovendien wordt er met vertraging gerapporteerd over de vordering van deze werken, hetgeen snel ingrijpen nagenoeg onmogelijk maakt. De rapportering over de vordering van voor Vlaanderen belangrijke infrastructuurwerken is voor verbetering vatbaar.
2. Via pre- en cofinanciering kan Vlaanderen de realisatie van sommige infrastructuurwerken vroeger laten realiseren, mits hiertoe de wettelijke basis aanwezig is. In de huidige overeenkomsten ontbreken echter concrete afspraken tegen wanneer een bepaald spoortraject operationeel moet zijn.
3. De 60/40-verdeelsleutel: het Vlaams Parlement heeft in 2008 gevraagd om de kredietverdeling te laten geschieden op basis van objectieve criteria. Deze objectieve criteria zijn tot op heden nergens in gemeenschappelijk overleg vastgelegd. Het Vlaamse Gewest neemt de 60/40 verdeelsleutel als uitgangspunt, maar verwacht een transparante en correcte jaarlijkse toepassing ervan.
4. De grootscheepse studie naar de mobiliteitsbehoeften in België werd niet uitgevoerd zodat geen vergelijking kon gemaakt worden met de Vlaamse studies en vooruitzichten ter zake, noch een evaluatie kon uitgevoerd worden van de potentiële rol van het spoor in dat kader.

Voormelde conclusies werden meegenomen bij het definiëren van de “Voorstellen actieplannen” (zie deel VI).

---

<sup>54</sup> Met het oog op het sneller afleveren van vergunningen, nam de Vlaamse Regering reeds meerdere initiatieven (cf. o.m. het project “Versnellen investeringsprojecten”). Deze initiatieven zullen er eveneens toe bijdragen dat spoorprojecten in Vlaanderen sneller kunnen worden gerealiseerd.



# DEEL IV. Behoeftanalyse

## IV.1. Algemeen

De behoeftanalyse in deze strategische spoorvisie is gebaseerd op de werkzaamheden van de stuurgroep en van de ambtelijke werkgroepen Vlaamse spoorstrategie, die zich hierbij steunde op:

- de (middellange termijn) doelstellingen van Pact 2020;
- de relevante bepalingen uit het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen;
- het Ontwerp Mobiliteitsplan Vlaanderen 2001, waarvan een deel decretaal is verankerd via het decreet op het geregeld reizigersvervoer;
- het in ontwikkeling zijnde nieuw Mobiliteitsplan Vlaanderen;
- het in ontwikkeling zijnde Beleidsplan Ruimte;
- de voorbereidende werkzaamheden, de adviezen en de nota's aan de Vlaamse Regering voor het meerjareninvesteringsplan 2001-2012;
- de werkzaamheden binnen de stuurgroep van het GEN;
- de werkzaamheden voor het toenmalige IVA Fonds Stationsomgevingen;
- de evaluatie van het samenwerkingsakkoord 2001 – 2012.

De huidige behoefte vloeit voort uit het deel van het meerjareninvesteringsplan 2001 – 2012, dat nog niet is uitgevoerd en dat in de volgende planningscyclus opnieuw moet worden gevraagd, en uit de noodzaak de veiligheid van het spoorwegnetwerk te verhogen door middel van een veralgemeende invoering van ETCS. De groei van het spoorverkeer door toenemende reizigersdiensten en de exploitatie van het GEN zorgen er voor dat bij een gelijkblijvend veiligheidsniveau (TBL 1+) het veiligheidsniveau substantieel afneemt en de blootstelling aan ongevallen hoger wordt. De berekeningen op het gebied van risico en blootstelling zijn gemaakt door de Bijzondere Commissie belast met het onderzoek naar de veiligheid van het spoorwegnet in België naar aanleiding van het dramatische treinongeval in Buizingen in het federale parlement en de maatregel is door de plenaire zitting goedgekeurd<sup>55</sup>. Verder zijn de afwegingen van De Lijn voor regionaal en voorstedelijk vervoer mee in overweging genomen (De Lijn 2020).

Voor het structureel onderbouwen van het Vlaamse mobiliteitsbeleid is er dringend nood aan recente algemene en gedetailleerde cijfers over het spoorverkeer voor/in Vlaanderen. Specifieke kenmerken en performantie van het goederenvervoer (beladingsgraad, trajectsnelheden, corridors, multimodaal vervoer, ...) ontbreken, net zoals een duidelijk beeld van de grootte, de samenstelling en de modal shift van de goederenstromen van en naar de Vlaamse zeehavens.

---

<sup>55</sup> Kamer, 53<sup>ste</sup> zittingsperiode, DOC 53 0444/001 tot 003.

Daarnaast dient de bezettingsgraad en de capaciteit van het spoorwegnet, op zijn verschillende vakken gekend te zijn. Om de nog beschikbare capaciteit te kennen, mag niet enkel gekeken worden naar het goederenvervoer doch moet ook rekening gehouden worden met het reizigersvervoer. Van de circa 36.000 rijpaden die Infrabel verdeelt, zijn er immers meer dan 29.000 bestemd voor reizigerstreinen en een kleine 7.000 voor het goederenverkeer.

Op termijn kunnen er spanningen ontstaan tussen de belangen van het reizigers- en het goederenvervoer. Om sociale en maatschappelijke redenen krijgt het reizigersvervoer meestal voorrang. Om binnen het knooppuntensysteem, dat in de Mobiliteitsvisie 2020 van De Lijn wordt voorgesteld, optimale overstapmogelijkheden te creëren, moet ook het reizigersvervoer per spoor stipt kunnen rijden en over adequate rijpaden kunnen beschikken. Dat hoeft niet noodzakelijk tot een conflict met het goederenvervoer te leiden. Goederenvervoer vindt immers grotendeels plaats tijdens de avonduren (spits 19 – 23h), op het moment dat er nauwelijks of geen reizigerstreinen zijn.

Op sommige plaatsen zal het op termijn toch nodig zijn om de infrastructuur voor reizigers- en goederenvervoer op te splitsen: dat geldt zeker voor de Antwerpse agglomeratie, waar het nog steeds wachten is op een tweede haventoeegang per spoor, die goederentreinen toelaat om het station van Berchem te vermijden. Ook elders in Vlaanderen kunnen zich gelijkaardige maatregelen opdringen.

## **IV.2. Prognoses spoorvervoer**

Het Mobiliteitsplan Vlaanderen, waarin nader wordt ingegaan op verschillende evoluties (modal shift in functie van socio-demografische kenmerken, verplaatsingsmotief, tijdstip van verplaatsing,...), geeft in functie van verschillende scenario's een groeiprognose voor het reizigersvervoer en het goederenvervoer per spoor weer.

Recente prognoses van het Planbureau<sup>56</sup> wijzen op een toename van het aantal reizigerskilometers per trein met 43% en van het aantal tonkilometer voor het goederenvervoer per spoor met 72% tegen 2030 (t.o.v. 2008).

---

<sup>56</sup>Bron: "Vooruitzichten van de transportvraag in België tegen 2030"

## **IV.3. Reizigersvervoer**

### **IV.3.1. Liberalisering binnenlands reizigersvervoer op het spoor**

#### IV.3.1.1. Huidige situatie in België

Vandaag kunnen de EU lidstaten autonoom beslissen of ze hun binnenlandse spoormarkt willen openstellen voor concurrentie of niet. Alle beleidsopties staan dus open voor de lidstaten en de organiserende overheden

In België worden de openbare dienstverplichtingen sinds 1991 aan de NMBS-Groep toegekend door middel van (een) beheerscontract(en) (sinds 2005 een beheerscontract voor elke onderneming van de NMBS-Groep). In die beheerscontracten zijn de openbare dienstverplichtingen, de overeenkomstige KPI's en overheidssubsidies opgenomen.

Het Europees Parlement en de Raad vaardigden op 23 oktober 2007 een verordening uit betreffende het openbaar vervoer per spoor en over de weg. Deze verordening is van toepassing sinds 3 december 2009 voor nieuwe contracten. De huidige beheerscontracten van de NMBS-Groep voor de periode 2008 – 2012 vallen nog niet onder deze richtlijn. De nieuw af te sluiten contracten zullen dat in principe wel doen.

Op basis van artikel 5 lid 6 van de verordening (EG) nr. 1370/2007 van 23 oktober 2007, kan een bevoegde overheid nog steeds een openbaar dienstcontract voor binnenlands spoorverkeer onderhands gunnen, maar voor een maximaal toegelaten looptijd van het 10 jaar voor spoorvervoer (niet voor bv. metro of tram). Wanneer artikel 4, lid 4 (substantiële investeringen in infrastructuur of rollend materieel door de geselecteerde operator) van toepassing is, kan de looptijd met de helft worden verlengd.

De verordening stelt hogere eisen dan voorzien in de huidige beheerscontracten, vooral naar de basis voor berekening van de compensatie en naar KPI's toe.

Er is vandaag geen liberalisering van het binnenlands reizigersvervoer. De Europese Commissie heeft eind januari haar vierde spoorwegpakket voorgesteld, bestaande uit een mededeling en 6 wetgevende voorstellen.

#### IV.3.1.2. Mogelijke scenario's op het gebied van liberalisering

Er bestaan een aantal mogelijke modellen om de markt voor binnenlands reizigersvervoer open te stellen. Als vertrekpunt geldt dat er twee grote principes mogelijk zijn (die eventueel wel gecombineerd kunnen worden).

- Competitie op de markt, met directe competitie tussen twee of meer spoorwegondernemingen;
- Competitie om de markt, waarbij er sprake is van openbare dienstcontracten die de markt regelen; hierbij kan onderscheid gemaakt worden tussen:

- aanbesteding met mededinging door verschillende spoorwegondernemingen om de zgn. ‘concessie’ voor het exploiteren van een openbaar dienstcontract;
- onderhandse toekenning van het openbaar dienstcontract aan een spoorwegonderneming (meestal de historische operator).

Wat de competitie om de markt betreft laat Verordening 1370/2007 momenteel beide systemen toe.

Het Vlaamse Gewest zal haar eigen visie over de potentiële liberalisering moeten vormen en zal moeten betrokken worden bij de uitwerking van de Belgische visie en wetgeving hieromtrent. Deze betrokkenheid kan meegenomen worden bij de onderhandelingen over de implementatie van de staatshervorming.

#### IV.3.1.3. Organiserende overheid

België zal in de toekomst moeten bepalen op welke manier zij de aangepaste Europese regels zal toepassen. Zal de federale overheid als enige voor de toekenning van openbare dienstcontracten inzake reizigersvervoer per spoor blijven optreden op het ganse spoorwegnet? Of zullen voor verschillende delen van het net ook verschillende overheden als aanbestedende en organiserende overheid optreden? Zo is het niet ondenkbaar dat de gewesten de openbare dienstcontracten voor de exploitatie van bepaalde regionale lijnen zouden toewijzen. Deze mogelijkheid zou mogelijk tot een betere afstemming tussen de verschillende openbare vervoersmodi (trein, tram, bus, lightrail) kunnen leiden. Ook zou op deze manier één operator zowel bv. trein- als busvervoer in een bepaalde regio kunnen organiseren. Dit vergt wel een wijziging van de grondwettelijk vastgelegde bevoegdheidsverdeling.

In Nederland werd een hoofdspoorwegnet vastgelegd dat in concessie is gegeven aan 1 operator (NS). Daarnaast zijn in bepaalde regio's kleine secundaire lijnen door de regionale overheden in concessie gegeven na aanbesteding, soms samen met het busvervoer. In bv. Nederlands Limburg, in de omgeving van Maastricht, exploiteert een private onderneming in opdracht van de lokale overheid zowel het regionaal treinverkeer op secundaire lijnen als het busvervoer.

Op basis van deze en andere buitenlandse voorbeelden zal het Vlaamse Gewest onderzoek voeren naar mogelijkheden en impact van de verschillende modellen alvorens een standpunt in te nemen. De mogelijke meerwaarde van een betere afstemming tussen de verschillende vervoersmodi moet hierin meegenomen worden.

#### **IV.3.2. Minimum aanbod aan vervoerdiensten**

Volgens de huidige beheersovereenkomst (2008 – 2012)<sup>57</sup> omvat de opdracht van de NMBS voor de openbare dienst drie uit te voeren taken:

<sup>57</sup> Zie: [http://www.b-rail.be/corporate/assets/corporatefiles/beheerscontract\\_nmbs\\_2008-2012.pdf](http://www.b-rail.be/corporate/assets/corporatefiles/beheerscontract_nmbs_2008-2012.pdf)

1. het binnenlandse vervoer van reizigers met treinen van de gewone dienst, alsook het aandoen van binnenlandse bestemmingen door hogesnelheidstreinen;
2. het grensoverschrijdende vervoer van reizigers, d.w.z. het vervoer met treinen van de gewone dienst voor het deel van het nationale traject dat niet gedekt is door punt 1 en dit tot de stations gelegen op de naburige netwerken zoals bepaald in artikel 24 van dit contract;
3. de prestaties die de NMBS levert ten behoeve van België.

Het derde punt kan in het kader van deze strategische visie buiten beschouwing worden gelaten, omdat het zeer specifieke taken betreft die vooral verband houden met de militaire verplichtingen van België in het internationale militaire kader en met taken van hulpverlening.

De eerste opdracht van openbare dienst is het vervoer van reizigers in binnenverkeer. De beheersovereenkomst neemt de voorwaarden voor minimaalaanbod op. De basis hiervoor is de categorisering van de stations in drie categorieën (zie hiervoor artikel 6 – Statuut van de stations).

Het spoornet voor binnenlands reizigersvervoer omvat drie statuten van haltes:

- hoofdhalte;
- secundaire halte (met bediening de hele dag door of met alleen bediening tijdens de piekuren);
- speciale halte.

De categorisering van de haltes wordt weergegeven in de bijlage 11 bij het beheerscontract 2008-2012. De indelingscriteria zijn niet vermeld in de overeenkomst, maar zijn niet zonder gevolgen voor de treindienst. Een vergelijking met de bepalingen van het RSV maakt mogelijk na te gaan in hoeverre de categorisering van de NMBS ook beantwoordt aan de ruimtelijke structuur van het Vlaamse Gewest. Er dient eveneens te worden afgetoetst met de gewenste commerciële snelheden op de interstedelijke relaties volgens netmanagement.

De NMBS waarborgt per werkdag in de week minstens:

- 16 klokvaste treinen op de baanvakken die hoofdhalttes verbinden per rijrichting; de eerste trein vertrekt ten laatste om 07.00 u en een laatste trein ten vroegste om 21.00 u;
- de bediening van de secundaire haltes 14 klokvaste uurverbindingen of 8 klokvaste verbindingen per twee uur met een eerste trein ten laatste om 07.00 u en een laatste trein ten vroegste om 20.00 u, voor de belangrijkste rijrichting;
- de bediening van secundaire haltes, uitsluitend tijdens de piekuren met 2 treinen tussen 06.00u en 08.00u en 2 treinen tussen 16.00 u en 18.00 u;
- er is voorzien in het inleggen van minstens één trein per uur en per rijrichting tussen iedere provinciehoofdplaats en de dichtstbijzijnde naburige provinciehoofdplaats.

Het aanbod is tijdens de weekends beperkt ten opzichte van het aanbod op werkdagen vanwege een lagere gebruiksfrequentie. De minimale vervoersdiensten zijn als volgt:

- op baanvakken die de hoofdhalttes verbinden rijden 14 klokvaste verbindingen per rijrichting, met een eerste trein ten laatste om 08.00 u en een laatste trein ten vroegste om 20.00 u;
- secundaire haltes worden bediend door ofwel 11 klokvaste uurverbindingen of 6 klokvaste verbindingen om de twee uur per rijrichting, met een eerste trein ten laatste om 09.00 u en een laatste trein ten vroegste om 19.00 u, voor de belangrijkste rijrichting.

De lijst met hoofdhalttes in Vlaanderen<sup>58</sup> is weergegeven in tabel IV.3.2.1.

In Vlaanderen zijn er nog zeven stopplaatsen die in de week enkel tijdens de piekuren worden bediend: Aalst Kerrebroek, Aarsele, Antwerpen Haven, Bambrugge, Erpe-Mere, Landskouter en Vijfhuizen. Deze stopplaatsen worden bovendien niet bediend tijdens het weekend.

Op zaterdag, zondag en feestdagen is er bovendien geen bediening van de stopplaatsen: Anzegem, Baasrode-Zuid, Balegem-Zuid, Beervelde, Boom, Ede, Hambos, Hemiksem, Hever, Hillegem, Hoboken Polder, Hofstade, Huizingen, Niel, Ruisbroek-Sauvegarde, Schelle, Sint-Denijs-Boekel, Sint-Job, Terhagen, Welle en Wolfstee.

---

<sup>58</sup> Bron: Bijlage 11 aan het beheerscontract 2008-2012 NMBS

### Tabel IV.3.2.1.

#### Hoofdhalthes in Vlaanderen en Brussel

Aalst	Knokke
Aalter	Kortrijk
Aarschot	Landen
Antwerpen - Berchem	Lede
Antwerpen - Centraal	Leuven
Brussel – Centraal	Lichtervelde
Brussel – Luxemburg	Liedekerke
Brussel-Noord	Lier
Brussel - Zuid	Lokeren
Brussel – Nationale Luchthaven	Mechelen
Brussel – Schuman	Mechelen – Nekkerspoel
Brugge	Mol
Deinze	Oostende
Denderleeuw	Oudenaarde
Dendermonde	Roeselare
Diest	Schaarbeek
Etterbeek	Sint-Genesius-Rode
Geel	Sint-Niklaas
Gent – Dampoort	Sint-Truiden
Gent-Sint-Pieters	Tienen
Geraardsbergen	Torhout
Halle	Turnhout
Hasselt	Vilvoorde
Herentals	Waregem
Ieper	Wetteren
Jette	Zottegem

Globaal genomen reden de voorbije jaren aanzienlijk meer treinen dan het minimumaanbod opgelegd door het beheerscontract. Er werden de voorbije 10 jaar ook meer en meer rechtstreekse treinen ingelegd, voornamelijk naar Brussel.

Door tal van grote werven op het spoorwegnet werden heel wat treinverbindingen echter trager dan vroeger of is de spreiding van het aanbod op de betrokken lijnen niet meer optimaal voor de reiziger.

Bovendien werden aansluitingstijden vaak ingekort, waardoor bij de minste vertraging de overstappende reizigers in een aantal stations gemakkelijker hun aansluiting missen. Het is begrijpelijk dat de NMBS bij het verzorgen van aansluitingen rekening houdt met de grootste reizigersstromen en probeert niet het ganse spoorwegnet te destabiliseren. Maar een goede dienstverlening vereist eveneens dat een reiziger geen uur moet wachten op een aansluiting bij een kleine vertraging van de voorgaande trein.

De huidige weekenddienst is op een aantal lijnen te beperkt om aan de verwachtingen te voldoen. Het treinaanbod is lager omdat de vraag lager is. Maar daarnaast worden IC-treinen regelmatig bijna trage stoptreinen, waardoor ze niet meer concurrentieel zijn met de wagen. Anderzijds worden de treinen vaak ingekort in het weekend, waardoor er toch nog een capaciteitstekort en overvolle treinen ontstaan.

Een 2-uursdienst die op bepaalde lijnen werd ingevoerd in de weekends is ook niet aantrekkelijk. De frequentie moet hoger om de vrijetijdsreiziger een degelijk openbaar vervoer alternatief te bieden.

Een aantal lijnen heeft helemaal geen weekenddienst, zoals:

- de lijn 26 Halle – Etterbeek – Vilvoorde – Mechelen;
- de lijn 52 Puurs – Antwerpen;
- de lijn 82 Aalst – Burst.

Ook tussen Lier en Mechelen rijden in het weekend geen rechtstreekse treinen.

Daarnaast werden er ook een aantal stopplaatsen gesloten zonder rekening te houden met de ruimtelijke ontwikkelingen in die omgeving.

De NMBS besteedt ook te weinig aandacht aan de voorstedelijke vervoersnetwerken en een aantal regio's en steden blijven moeilijk bereikbaar.

### **IV.3.3. Voorstedelijke vervoersnetwerken**

Sinds 1988 wordt er gestudeerd over het ontwerp en de indienststelling van een voorstedelijk vervoersnetwerk rond Brussel (het Gewestelijk Expres Net of GEN). Tijdens voorgaande legislaturen werden ook dergelijke netwerken rond de Vlaamse grootstedelijke gebieden Gent en Antwerpen gevraagd.



Het aanbod van de voorstedelijke vervoersnetten moet afgestemd zijn op de vraag. Concreet betekent dit dat daar waar nodig de bedieningsfrequentie substantieel moet worden verhoogd en eventueel bijkomende stopplaatsen moeten worden voorzien.

#### IV.3.3.1. Het GEN voor Brussel

Voor Brussel werd het GEN uitgewerkt, een geïntegreerd netwerk voor openbaar vervoer dat in een gebied dat aan Vlaamse kant grotendeels samenvalt met het Vlaams Strategisch Gebied Brussel (VSGB), met delen van de provincie Oost-Vlaanderen, Antwerpen en Vlaams-Brabant. Het volledige net bestaat uit 350 km spoorlijnen, tussen 120 stations en stopplaatsen<sup>59</sup>.

Het GEN wordt geciteerd door het RSV en omschreven met een perimeter met een straal van ca. 30 km. Daarbij wordt vooropgesteld dat er geen extra spoorlijnen kunnen worden aangelegd behoudens spoorverdubbelingen<sup>60</sup>.

In de rapporten over het GEN krijgt De Lijn naast de functie van tangent-uitbater ook een rol in het centripetale net op relaties waar het spoornet van de NMBS niet aanwezig is. Het is echter de vraag of op enkele van deze relaties de bus voor een afdoende oplossing kan zorgen.

Op bestaande spoorverbindingen daarentegen moet er worden nagegaan dat de verschillende openbaarvervoerssystemen elkaar niet kannibaliseren. Daaruit volgt onmiddellijk dat deze andere systemen moeten aansluiten in daartoe geschikte overstapstations.

Om de capaciteit te verhogen worden de vijf belangrijkste Brusselse spoorassen op vier sporen gebracht, het gaat om de volgende lijnen:

- Brussel – Halle
- Brussel – Leuven
- Brussel – Ottignies
- Brussel – Nijvel
- Brussel – Denderleeuw.

---

<sup>59</sup> Bron: [www.infrabel.be](http://www.infrabel.be)

<sup>60</sup> RSV, pp. 507-508

Momenteel zijn de lijnen Brussel – Halle en Brussel – Leuven al op vier sporen gebracht. Volgende uitbreidingen zijn in uitvoering:

- Ukkel – Nijvel: 4 sporen;
- Watermaal – Ottignies: 4 sporen;
- Watermaal – Schuman–Josaphat;
- de vertakking Sint-Katherina-Lombeek;
- Brussel – Denderleeuw: 4 sporen;
- Linkebeek en Watermaal: 4 sporen.

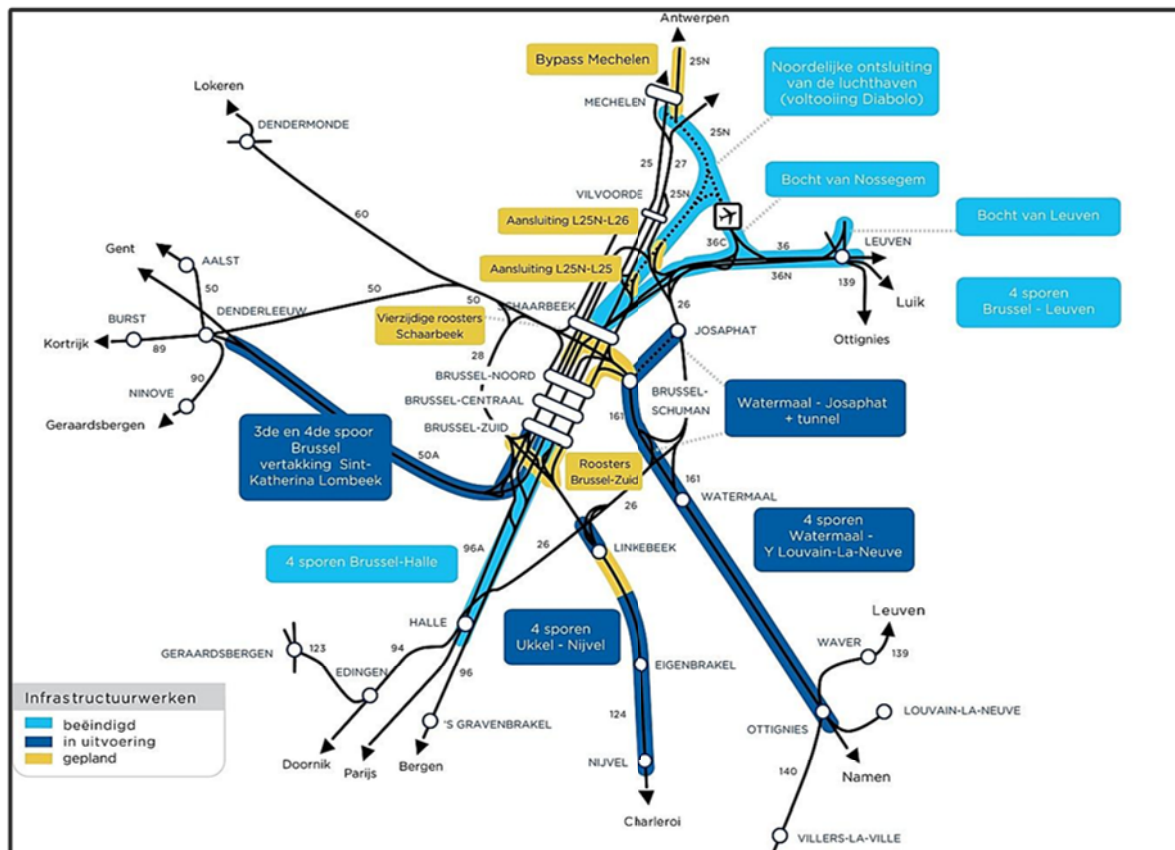


Fig. IV.3.3.1

### Werken rond Brussel in het kader van het GEN<sup>61</sup>

<sup>61</sup> Bron: Infrabel (2012)

De initiële timing voor de realisatie van het volledige GEN was gericht op 2012. Ondertussen is de volledige afwerking en ingebruikname volgens Infrabelverschoven naar minstens 2022.

Deze andere infrastructuurprojecten, die zijn opgenomen in de studie in het kader van art. 13 van de GEN-overeenkomst van 4 april 2003, zijn nog niet gepland door Infrabel. De door het Executief Comité van de Ministers van Mobiliteit (ECMM) op 8 mei 2012 gevraagde geïntegreerde planning van zowel GEN-aanbod als infrastructuurwerken zal moeten aantonen welke van die projecten nog in het meerjareninvesteringsplan van de NMBS-Groep moeten opgenomen worden.

Verder is het Diabolo-project om de bereikbaarheid van de luchthaven te verbeteren in uitvoering. Deze verbinding is in juni 2012 in gebruik genomen.

De aanleg van de aansluitingsbocht op de lijn 25N (Mechelen - Brussel) richting Brussel en de bypass in Mechelen moeten voorzien worden in het investeringsplan 2013 - 2025.

#### IV.3.3.2. Het GEN voor Antwerpen

In artikel 10 van het huidige beheerscontract 2008-2012 tussen de federale staat en de NMBS is de eventuele uitbouw van een voorstedelijke bediening rond Antwerpen opgenomen.

Het RSV citeert de spoorlijnen 12 (Roosendaal – Antwerpen), 25 (Brussel – Antwerpen) en 52 (Puurs – Antwerpen) als lijnen die voor stadsgewestelijke spoorexploitatie in aanmerking komen. De Antwerpse voorstadsbediening binnen een perimeter van 15 km is een zaak van heavy-rail, lightrail en een goed uitgebouwd tramnet. De spoorlijnen 15 (richting Herentals) en 16 (richting Aarschot) komen ook in aanmerking voor een stadsgewestelijke rol. Hier wordt in het RSV echter een functieverdeling met de voorstadstram bepleit. Dat is evident maar geldt ook voor andere richtingen omdat de voorstadstram binnen een straal van ca. 15 km een meer ontsluitende functie bezit t.o.v. het Antwerpse GEN.

De spoorlijn 59 (Antwerpen – Gent) is in het RSV niet vermeld. Met de sterke uitbreiding van de bewoning langs de spoorlijn en de N70 is het echter zinvol deze lijn in het voorstadsnetwerk op te nemen. Dit vergt echter een onderzoek naar de dan resterende capaciteit voor het goederenvervoer per spoor. De havenspoorlijn vormt een mogelijk alternatief voor het goederenvervoer op lijn 59.

De Lijn verbindt daarnaast met een hoogwaardige tramverbinding rechtstreeks de kern van Antwerpen met Zwijndrecht. Die verbinding maakt in Antwerpen een belangrijk deel van het natransport overbodig.

De frequentie van de treinen voor het GEN Antwerpen moet op de geciteerde assen afgestemd worden op de vervoersvraag.

### IV.3.3.3. Het GEN voor Gent

In artikel 10 van het huidige beheerscontract 2008-2012 tussen de federale staat en de NMBS is de eventuele uitbouw van een voorstedelijke bediening rond Gent opgenomen.

Op vlak van infrastructuur wordt in het RSV enkel vermeld dat de mogelijkheden voor een uitbouw van het voorstedelijk vervoer voor Gent moeten worden onderzocht. De spoorinfrastructuur is in de Gentse regio goed uitgebouwd, maar voor de exploitatie van een voorstedelijk vervoersnetwerk zijn er nog mogelijke halteplaatsen, een upgrade van bepaalde lijnen en frequentieverhogingen nodig.

Volgende radiale lijnen komen in aanmerking als voorstadsnet:

- lijn 50/50A (Gent – Aalst/Denderleeuw & Gent – Aalter/Brugge).
- lijn 59 Gent – Lokeren<sup>62</sup>;
- lijn 75 Gent – Deinze;
- lijn 58 Gent – Eeklo (niet geëlektrificeerd) te verlengen tot Maldegem;
- lijn 86 Gent – Oudenaarde (niet geëlektrificeerd);
- lijn 122 Gent – Zottegem (niet geëlektrificeerd);
- lijn 204 Gent – Zelzate (niet geëlektrificeerd)

De bestaande spoorlijn 204<sup>6364</sup>, gelegen aan de oostkant van het kanaal Gent-Terneuzen langs de Kennedylaan, is aangelegd voor goederenverkeer en wordt bereden onder een regime van vereenvoudigde exploitatie (geen reizigersverkeer toegestaan, beperkte snelheid). Om reizigersverkeer toe te laten moeten investeringen worden gedaan en dient de wetgeving te worden aangepast.

Lijn 204 heeft een potentieel voor de hele oostoever van de Gentse kanaalzone, zowel voor woon-werkverkeer naar de haven en de bedrijven, gelegen langs de Kennedylaan, als voor de woonwijken (woon-werk- en woon-school-verkeer in relatie tot Gent en Zelzate) langs de Kennedylaan (stadsdelen Gent, Oostakker, Desteldonk, St-Kruis-Winkel, en Zelzate). Een doortrekking naar Terneuzen zou ook perspectieven bieden naar goederen- en personenvervoer (stad Terneuzen). Bij een doortrekking naar Terneuzen mag ook de toekomstige aansluiting op de mogelijk toekomstige havenspoorlijn Antwerpen – Zeebrugge niet vergeten worden.

---

<sup>62</sup> Het baanvak tussen Gent-Dampoort en Gent-Sint Pieters wordt momenteel drukbereden en heeft geen uitbreidingsmogelijkheden meer. Dit baanvak loopt bovendien voor grote delen van het tracé doorheen woongebied.

<sup>63</sup> Door de vzw VEGHO werd in 2008 anderzijds de haalbaarheid onderzocht om de goederenspoorlijn 204, in te zetten voor personenvervoer in het havengebied van Gent. De onderzoeksresultaten zijn opgenomen in het mobiliteitsrapport "Duurzaam onderweg" van 18 februari 2009.

<sup>64</sup> De RVB van NMBS keurde op 7 mei 2009 een studie goed over het aanbod Lightrail, uitgevoerd in het kader van art. 43 van het beheerscontract. De bediening van Lijn 204 met lightrail werd hierin mee onderzocht.

De frequentie van de treinen voor het GEN Gent moet op de geciteerde assen afgestemd worden op de vervoersvraag.

#### IV.3.3.4. Voorstedelijk vervoersnetwerken - algemene beschouwingen

Het Brusselse GEN is erg centripetaal opgevat, vertrekkende vanuit de conclusies van het rapport STRATEC uit 1988, dat een zwakte vaststelde in het marktaandeel van het spoor in de zone tot 30 km rond de hoofdstad. Kwantitatief is dat inderdaad de meest voor de hand liggende markt om op door te breken. 22 jaar later blijkt dat de mobiliteitsproblematiek een cruciaal probleem vormt in een ruimer gebied, en dat het niet beperkt blijft tot het pendelverkeer. Meer bepaald is de Vlaamse Ruit in zijn geheel, en met zijn uitlopers, aangewezen op openbaar vervoer met een hoger kwaliteitsgehalte.

Eén van de basisprincipes om daar toe te komen, is de invoering van een gelaagd net dat verschillende vervoerstelsels omvat, en niet alleen een verzameling verbeterde stoptreindiensten binnen een perimeter van 40 km. Dat gelaagd net draait rond een stel knooppunten van verschillende orde die vanuit de noodzaak van beleids-integratie tussen het mobiliteitsbeleid en het ruimtelijk beleid, overeenstemmen met het kernenpatroon uit het RSV. Het is de vraag welke technische en kwaliteitsnormen het verschil zullen maken tussen een GEN-aanbod en de gewone hedendaagse treindienst, en of een geïsoleerde aanpak van de GEN-bediening wel wenselijk is. Gaat het niet veeleer om een opwaardering van het gehele spoorwegproduct in de Vlaamse Ruit.

Figuur IV.3.3.4. geeft weer welke kernen het knopensysteem moeten uitmaken van het GEN-Vlaamse Ruit, en waar belangrijke kernen buiten de invloedssfeer blijven van de trein. Binnen een straal van 30 km rond de stadscentra van Brussel, Antwerpen en Gent werden al de regionale steden, kernen in het structuurondersteunendkleinstedelijk gebied en kernen in het kleinstedelijk gebied op provinciaal niveau aangeduid. Kernen op minder dan 2 km van een station zijn zwart gekleurd, kernen op meer dan 2 km van een station zijn rood gekleurd.

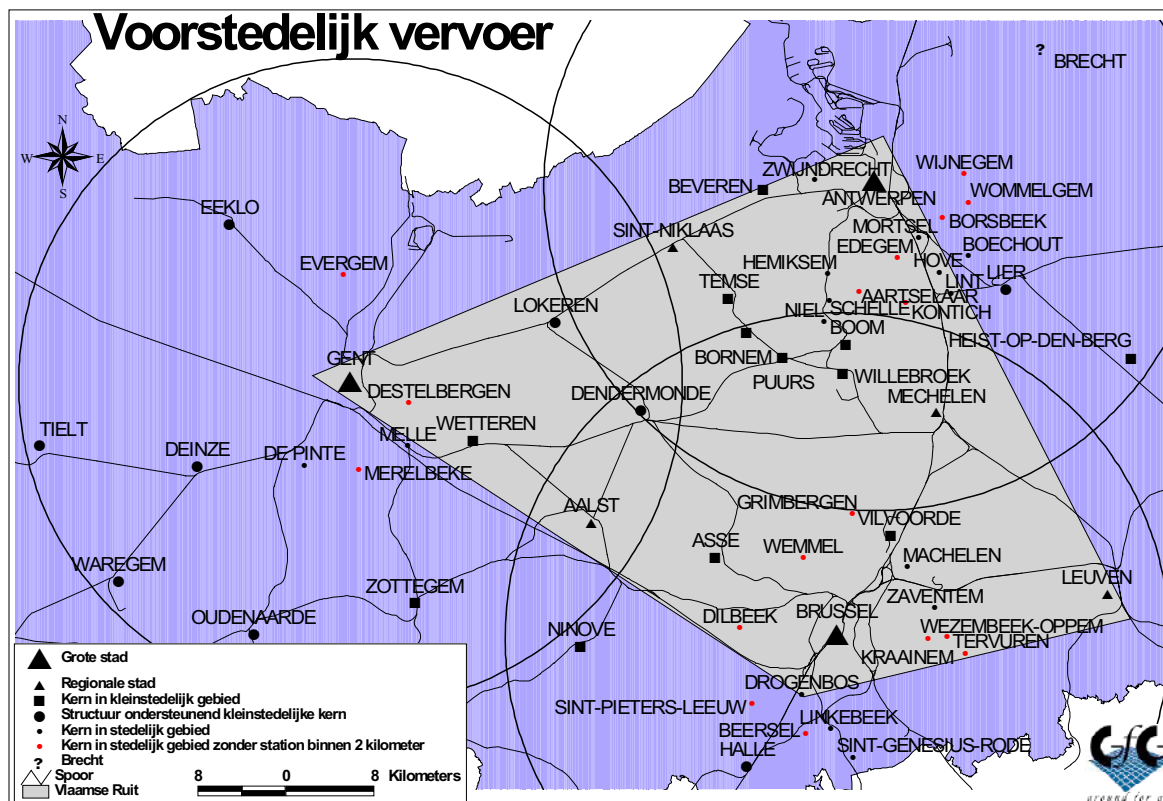


Fig. IV.3.3.4.

### Voorstedelijk vervoer binnen de Vlaamse Ruit

Ofschoon het belang van het GEN voor het functioneren van het grootstedelijk gebied Brussel niet wordt geminimaliseerd is het nodig dat rond de andere grootstedelijke gebieden op korte termijn eveneens aan een GEN wordt gedacht.

De aansluiting van het regionaal openbaar vervoer in de 3 grootstedelijke regio's op het grootstedelijk netwerk is van belang voor de ruimtelijk-economische en sociaal-maatschappelijke integratie van de grootstedelijke activiteiten. Voor de relaties vanuit de regio is, behalve reistijd en frequentie ook de herkenbaarheid en leesbaarheid van het systeem belangrijk. In de hele regio moeten gelijksoortige diensten worden aangeboden.

Het moet ook duidelijk zijn hoe en met welke diensten het centrum van de steden kan worden bereikt en waar eventueel kan worden overgestapt naar andere bestemmingen.

Daar waar het interstedelijke en interregionale sporgebonden vervoer enkel in de belangrijke stedelijke gebieden stopt worden de regionale verplaatsingen van en naar de grote steden grotendeels via de bestaande sporen met een voorstedelijk netwerk snel naar de openbaar-vervoer-knooppunten gebracht.

Gezien de regionale ruimtelijke ordening en de sterke oriëntatie op de grootsteden, ligt voor het netwerk van regionale treindiensten een radiale structuur voor de hand. Dit sluit bovendien goed aan bij de aanwezigespoorinfrastructuur.

Deze drie GEN's dienen niet onafhankelijk van elkaar te opereren, en zij moeten tevens de weinige lijnen die niet de grootstedelijke centra aandoen omvatten (zoals bv. Dendermonde – Mechelen – Leuven). Gelijkaardige buitenlandse voorbeelden zijnde Duitse S-Bahn zoals het opereert in het VerkehrsverbundRhein-Ruhr en dat van de Parijse RER.

#### **IV.3.4. Regionale ontsluiting**

Een aantal regio's worden in verhouding tot hun bevolkingsaantal slecht tot zelfs niet ontsloten via het spoorwegnetwerk. Dat is in het bijzonder het geval voor de oostkant van Vlaanderen (Kempen en Limburg) en voor de westkant (het zuidwesten van West-Vlaanderen). Gelet op de mobiliteitsbehoefte is een sterk verbeterd openbaarvervoeraanbod gewenst, in overleg met De Lijn, en op basis van MKBA-studies.

##### IV.3.4.1. Kempen en Limburg

- Voor de bestaande lijnen is er behoefte aan snellere en meer frequente (trein-)verbindingen met Brussel, Antwerpen en Hasselt met aansluiting op het HST-net. Dit vergt infrastructuuringrepen, zoals spoorverdubbeling (lijnen 15 Mol - Hasselt, 19Mol – Hamonten 29Herentals - Turnhout) en elektrificatie van een aantal lijnen (lijnen 15 en 19).
- Daarnaast ontbreken er een aantal mazen in het spoorwegnetwerk waardoor niet aan bovenvermelde behoeften kan voldaan worden. Daarom is er nood aan realisatie van volgende assen:
  - Neerpelt – Hamont-(Weert);
  - Hasselt – Neerpelt;
  - Genk-Maasmechelen/Maaseik;
  - Leopoldsburg – Diest.

De NMBS en De Lijn dienen in onderling overleg en op basis van de potentiële vervoersvraag en MKBA-studie, af te wegen welk het best mogelijke vervoermiddel (trein, lightrain/lightrail, bus) is om op deze relaties in te zetten.

Voor Hasselt – Neerpelt werd reeds een MKBA-studie uitgevoerd.

##### IV.3.4.2. Zuidwest-Vlaanderen

Ieper is momenteel alleen rechtstreeks met Kortrijk en Brussel verbonden (uurfrequentie). Rechtstreekse verbindingen met Roeselare/Brugge, c.q. Oostende ontbreken.

Bovendien is er nood aan een hoogwaardige openbaar vervoer verbinding tussen Hoog-Kortrijk en het centrum van de stad.

Op basis van de potentiële vervoervraag en van een MKBA-onderzoek moet afgewogen worden welk vervoermiddel (bus/light rail/trein) in aanmerking komt om aan de vervoerbehoefte in deze regio te voldoen.

#### IV.3.4.3. Andere moeilijk bereikbare regio's en steden.

In de eerste plaats gaat het hier om steden die wel goed ontsloten zijn in één richting, maar veel minder in een andere richting.

- Aalst is goed ontsloten richting Brussel, maar heeft slechts één snelle trein richting Gent. Antwerpen en Kortrijk zijn enkel via een omweg bereikbaar;
- Denderleeuw heeft maar één snelle trein per uur richting Gent;
- Genk en Noorderkempen worden maar door één trein per uur bediend;
- Vanuit Roeselare moet men steeds overstappen richting Gent en Brussel (overstap in Lichtervelde of in Kortrijk). Volgens het Besluit van de Vlaamse Regering van 13 december 2002 betreffende het netmanagement is het station van Roeselare een stedelijke hoofdhalte en dient dit station van Roeselare rechtstreeks verbonden te worden met het station van Gent. Wat betreft de verbinding met Brussel schrijft dit besluit strikt genomen geen rechtstreekse verbinding voor. Zonder rechtstreekse verbinding is het nagenoeg onmogelijk om de eveneens in het besluit opgenomen richtsnelheden te halen. Bovendien is Roeselare de enige regionale stad in Vlaanderen die geen rechtstreekse verbinding met Brussel heeft;
- De directe treinen tussen Sint-Niklaas en Brussel zijn te traag o.w.v. een te lange tussenstop in Dendermonde. Het alternatief zijn treinen met overstap. Een snellere directe treinverbinding tussen beide steden is nodig;
- Er is ook maar 1 rechtstreekse trein heen en terug per dag tussen Gent-Dampoort en Brussel. Bijkomende rechtstreekse ritten zijn wenselijk.

### **IV.3.5. Internationale verbindingen**

#### IV.3.5.1. Ontsluiting van de luchthaven van Zaventem

Net zoals de FLAP-luchthavens dient de luchthaven van Zaventem rechtstreeks te worden verbonden met het HST-net. De bediening met hogesnelheidstreinen is van wezenlijk belang voor de verdere economische ontwikkeling van de luchthaven. Deze bediening beantwoordt aan de ambities om internationale poorten op deze wijze te ontsluiten (cf. in overeenstemming met het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen) en draagt bij tot het vergroten van het invloedsgebied van de luchthaven.

Hierbij wordt concreet gedacht aan volgende verbindingen:

- Thalys: Paris – Paris CdG – Brussel-Zuid – luchthaven Zaventem: in de vroege ochtendspits – aankomst ten laatste rond 7u 's ochtends met het oog op het bedienen van de lange afstandspiek die zich uitspreidt tussen 9 en 12u.



Sinds oktober 2011 rijdt er 1 maal per dag een Thalys heen en terug tussen Parijs – Brussel en de luchthaven;

- Fyra: Amsterdam CS - Schiphol – Rotterdam – Antwerpen – luchthaven Zaventem – Brussel-Zuid. In oorsprong zijn er 18 verbindingen voorzien, waarvan er een aantal via de luchthaven zouden kunnen rijden (Mechelen – Diabolo - Brussel);
- Thalys: Keulen – Aachen – Luik – luchthaven Zaventem – Brussel-Zuid;
- ICE: Frankfurt HBF – FrankfurtFlughafen - Keulen – Aachen – Luik – luchthaven Zaventem – Brussel-Zuid;
- Eurostar: verbinding Londen – luchthaven. Deze verbinding is eerder van ondergeschikt belang.

Het internationale reizigersvervoer per spoor valt echter niet onder de openbare dienstverlening. Het is de vraag hoe de overheid hierin kan tussenkomen.

#### IV.3.5.2. Bereikbaarheid van de Vlaamse Kunststeden

Een goede treinverbinding van de luchthavens naar de Vlaamse Kunststeden is noodzakelijk.

Reizigers kunnen op deze manier direct na aankomst op het vliegveld op de trein stappen, waardoor het aantal overstappen wordt verminderd.

Daarnaast wordt een onderzoek gevraagd naar een snelle rechtstreekse verbinding op uurfrequentie tussen Brugge en Rijsel en tussen Gent en Rijsel. Een rechtstreekse snelle verbinding tussen het station Lille Flandres en Brugge, vormt immers belangrijke toeristische troef voor o.m. Brugge en de Vlaamse kust.

#### IV.3.5.3. Verbinding met het HST-netwerk

Voor de provincie Limburg is het HST-station Luik het logische overstappunt richting Duitsland en Centraal-Europa. De huidige treinverbinding scoort echter zwak, zowel op het vlak van bediening als van commerciële snelheid. Zo is er vanuit Hasselt slechts één trein per uur naar Luik en bedraagt de reistijd 60 minuten

Volgens de criteria van het Besluit van de Vlaamse Regering van 13 december 2002 betreffende het netmanagement is een snelle spoorverbinding tussen Hasselt en Luik vereist. Uit de vervoersvraag moet blijken of een snellere en frequentere verbinding verantwoord is.

#### IV.3.5.4. Grensoverschrijdende verbindingen voor reizigersvervoer

De grensoverschrijdende verbindingen zijn momenteel ondermaats. Als er al een verbinding is, dan rijden de treinen maximaal om het uur.

In overleg met de buurnetten zou de NMBS-groep hieraan best werken en bijvoorbeeld potentieel- en haalbaarheidsstudies uitvoeren of actualiseren voor de verbindingen met Weert, Duinkerken, Terneuzen, Roosendaal en Rijsel.

Zo kan de relatie met Eindhoven worden verbeterd door verbindingen via Antwerpen en Breda (snelle verbinding) of via Neerpelt en Weert (trage verbinding). Daarnaast is er vanuit Nederland vraag naar een snelle spoorverbinding tussen Antwerpen – Breda.

In artikel 24 van het beheerscontract tussen de federale staat en de NMBS is opgenomen dat voor elke nieuwe grensoverschrijdende verbinding een kosten-batenanalyse moet worden voorgelegd aan de federale overheid.

## IV.4. Goederenvervoer

### IV.4.1. Markt

Monitoring van de trends en ontwikkelingen in het spoorvervoer is een essentieel gegeven om een strategie op te bouwen. EU-verordeningen 91/2003 en 824/2007 leggen de lidstaten, waaronder België, de jaarlijkse rapportage van bepaalde statistieken (ton, tonkm, treinkm op jaarbasis) op. Effecten van (beleids)maatregelen ter bevordering van de modal shift kunnen slechts goed worden beoordeeld als er een zicht is op de evolutie van de verschillende modi, waaronder het spoorvervoer. Om op bepaalde marktendensen te kunnen inspelen moeten bedrijven, beleidsverantwoordelijken en overheid permanent op de hoogte blijven van de relevante sociale en economische parameters. De beschikbaarheid van goede en betrouwbare **statistieken en prognoses** is een probleem sinds de vrijmaking van de markt.

#### IV.4.1.1. Betrouwbare marktgegevens

Vaststelling is dat sinds de liberalisering van de markt, de beschikbaarheid van betrouwbare gegevens sterk is achteruitgegaan, omdat de operatoren en spoorwegmaatschappijen het vrijgeven van gegevens om commerciële redenen vermijden. Daarnaast wordt ook vastgesteld dat sommige spoorwegmaatschappijen nauwelijks degelijke informatie bijhouden. De statistieken in bulkvervoer zijn over het algemeen accurater. De markten met meer operatoren, zoals in de chemie en containers, zijn moeilijker.

Bepaalde gegevens (bij bv. VHC, jaarboeken, ... ) zijn beschikbaar, maar deze geven geen correct totaalbeeld gezien deze allemaal dezelfde beperkte bronnen benutten. De informatie is ook sterk gefragmenteerd tussen de commerciële operatoren (goederengegevens), de spoorwegmaatschappijen (treingegevens) en Infrabel (rijpadengegevens). Er kan worden vastgesteld dat voor de binnenvaart wel statistieken voorhanden zijn omdat gegevens daartoe geregistreerd worden op de sluizen, bij het berekenen van de scheepvaartrechten. In Wallonië, waar de scheepvaartrechten zijn afgeschaft, bestaat er nog wel een meldingsplicht van bepaalde gegevens aan de sluizen, dit met het oog op het bijhouden van statistische gegevens.

Enkel het opleggen van een verplichte aanlevering van bepaalde statistische gegevens via (federale) regelgeving komt tegemoet aan de vastgestelde lacune. Actueel geschiedt de aanlevering van statistische gegevens door Statbel (FOD Economie – Algemene Directie Statistiek en Economische informatie). De kwaliteit van de aangeleverde statistische gegevens beantwoordt echter niet steeds aan onze behoefte. Er bestaat immers geen eenduidige aflijning van welke essentiële informatie moet worden bijgehouden en waarom. Tevens is het niet steeds duidelijk hoe de informatie werd verzameld.

#### IV.4.1.2. Marktsegmenten

Het goederenvervoer per spoor kan opgesplitst worden in verschillende **marktsegmenten**. Sterkhouders voor het goederenspoorvervoer zijn de metaalindustrie en de (petro)chemie, waar het spoorvervoer relatief sterk staat. Sommige van deze markten zijn matuur of zelfs tanend. In het bijzonder de metaalnijverheid is in Europa aan een afbouw bezig.

Zowel **bloktreinen**, **het gecombineerd als het verspreid spoorvervoer** zijn belangrijk. Van het gecombineerd vervoer mag verwacht worden dat dit de positieve trend in de containerisatie zal volgen. De nodige aandacht moet ook besteed worden aan de evolutie van het vervoer van trailers. Ook de evolutie van de bloktreinen is niet steeds volledig duidelijk. Er zijn ook zeker nog sterke modal shift potenties van de weg naar het spoor in het segment van verspreid vervoer.

Vlaanderen hecht belang aan beschikbare **spoorcapaciteit** (aanbod). Op basis van beschikbare statistieken per marktsegment (niet op niveau van de goederen maar wel op niveau van hun verschijningsvorm) kan de vraag afgeleid worden. Uitdrukken van vragen en noden in capaciteiten geeft ruimte om dit te relateren aan beschikbare en/of geplande infrastructuur, dan wel het nemen van maatregelen op het gebied van exploitatie van het spoor. Het is immers zo dat bepaalde goederenstromen in bepaalde richtingen verlopen.

##### a) Bloktreinen.

De **bloktreinen** zijn de meest rendabele goederentreinen omdat zij direct als volledige trein van leverancier(s) naar klant(en) rijden en geen bijkomende handling vragen. Na de liberalisering van het goederenvervoer per spoor hebben de nieuwe commerciële operatoren zich dan ook vooral op dit segment gericht.

##### b) Gecombineerd vervoer.

Zowel het **gecombineerd vervoer** als het **verspreid vervoer** gaan gepaard met supplementaire kosten tegenover het wegvervoer (en tegenover bloktreinen) door het feit dat bij elk traject minstens 2 behandelingen nodig zijn voor:

- bij het gecombineerd vervoer, het overladen van intermodale transporteenheden (ITE) van de ene modus naar de andere en omgekeerd (bv. van schip naar trein naar vrachtwagen);
- bij het verspreid vervoer, het verzamelen van aparte wagons bij bedrijven, deze naar een spoorbundel te brengen en daar te triëren om treinen samen te stellen die dan rijden tot aan een andere spoorbundel, om daar terug gesplitst te worden om de wagons naar de eindbestemming te vervoeren.

Door die handlingkosten, die vooral voor het verspreid vervoer ook veel manuele arbeid vragen, stijgt de vervoerskost en worden de trafieken verlieslatend. Die handlingkosten wegen vanzelfsprekend meer door in de kostprijsberekening voor vervoer over kortere afstanden dan voor vervoer over lange afstanden.

Voor het **gecombineerd vervoer** bestaat er al sinds 2005 een subsidieregeling door de federale overheid. De regeling 2009 -2012 was zowel van toepassing voor

tussenhavenlijk (Zeebrugge – Antwerpen), als binnenhavenlijk (vooral Antwerpen), als binnenlands en opstartend internationaal vervoer.

Door de moeilijke hinterlandverbindingen voor de haven van Zeebrugge, is het gecombineerd (tussenhavenlijk) spoorvervoer essentieel voor deze haven.

Voor de Haven van Antwerpen zijn vooral hetbinnenhavenlijk, binnenlands en internationaal gecombineerd spoorvervoer van belang.

Indien de subsidie wegvalt<sup>65</sup>, zullen ladingstromen verschuiven van de haven van Zeebrugge naar Rotterdam en/of Antwerpen. Omdat het binnenlands gecombineerd spoorvervoer niet rendabel te maken is, dreigt bij het wegvallen van de subsidie dit vervoer bijna volledig te verdwijnen met een gedeeltelijke reverse modal shift naar het wegvervoer en een waarschijnlijk een klein deel naar de binnenvaart en/of estuaire vaart. Bovendien vergroot het binnenlands vervoer de kansen van het internationaal spoorvervoer.

Op federaal niveau is dan ook voorgesteld om de subsidieregeling te verlengen voor de periode 2013 - 2016. Voor Vlaanderen is het daarbij van essentieel belang dat erover gewaakt wordt dat de modaliteiten voor deze subsidieregeling geen reverse modal shift van de binnenvaart naar het spoorvervoer teweeg brengen, maar wel van de weg naar de duurzame vervoermiddelen.

Concurrentieverstoring tussen binnenvaart en spoorvervoer met overheidssteun is een inefficiënt gebruik van de beschikbare overheidsmiddelen om tot duurzame mobiliteit te komen.

#### c) Verspreid vervoer.

De meervoudige handling maakt het **verspreid vervoer** niet alleen arbeidsintensiever en kostelijker, maar ook gevoeliger voor incidenten die dan weer de kwaliteit en betrouwbaarheid negatief beïnvloeden. Verspreid vervoer, of ook het vervoer van losse wagons genoemd, is een strategisch alternatief voor het wegvervoer en in die zin belangrijk voor het mobiliteitsbeleid en voor de Belgische economie. Het is een markt die moeilijk open valt te breken voor private spooroperatoren omwille van deze hoge kosten. Hierin zijn (nieuwe) commerciële ondernemingen minder geïnteresseerd. NMBS Logistics blijft dan ook voorlopig het sterk verlieslatende verspreid vervoer domineren. Omwille van de hoge kostenstructuur voor dit verkeer en de gevolgen ervan voor de financiële situatie van die onderneming, heeft NMBS Logistics al geprobeerd dit vervoer vanuit haar oogpunt efficiënter te organiseren door frequenties van bediening te verlagen en minder (kleine) terminals te bedienen.

Voor bepaalde sectoren, zoals de (petro)chemie, die sterk afhankelijk zijn van het verspreid vervoer, onder meer omdat bepaalde chemische stoffen niet via de weg vervoerd mogen worden, heeft deze reorganisatie een impact op hun werking. Het verspreid vervoer functioneert als een soort van mobiele pijplijn tussen productie en opslag, waardoor betrouwbaarheid van levering een absolute “must have” is geworden. Voor de conventionele trafieken (bv. staal) is een aanbod aan verspreid spoorvervoer een belangrijk aspect dat wordt meegenomen in de havenkeuze.

---

<sup>65</sup>Bron: evaluatiestudie door Policy Research Corporation, augustus 2012

Bovendien zijn een aantal spoorterminals in de havens in handen van NMBS-Logistics en worden de rangeringen momenteel uitgevoerd door personeel van NMBS(-Logistics), wat een niet-discriminerende toegangvoeren behandeling van andere operatoren niet vergemakkelijkt.

Voor verspreid vervoer zou er naar andere marktconcepten of een andere marktorganisatie moeten worden gekeken.

Randvoorwaarden voor een duurzame toekomst voor het verspreid spoorvervoer zijn, onder meer:

- **Een niet-discriminerende toegangvoor en behandeling van alle operatoren in de rangeerstations:**

Zoals hierboven vermeld, stelt dit momenteel een probleem. De spoorinfrastructuur in de vormingsstations is eigendom van de infrastructuurbeheerder Infrabel. De planning en uitvoering van de rangeeroperaties gebeurt door NMBS(-Logistics). Een private spooroperator is in deze vormingsstations bijgevolg afhankelijk van een concurrent, die instaat voor de operaties.

Het overdragen van het beheer van de vormingsstations (planning en uitvoering) en de terminals aan Infrabel zou een veel betere garantie zijn voor de gelijke behandeling van alle operatoren en bijgevolg voor de open access. Hiermee dient rekening te worden gehouden bij de herstructurering van de NMBS-Groep. Zie ook IV.4.2.3..

- **Statuut operator shunting.**

De sporen tussen de vormingsstations en de havenbundel(s) behoren tot het hoofdspoornet. Dat betekent dat het statuut van spoorwegoperator nodig is om over deze sporen treinvervoer te mogen uitvoeren. Hiervoor is een lange administratieve procedure en het vervullen van heel wat voorwaarden op het vlak van veiligheid, materieel en organisatie vereist. Een operator die enkel shunting vervoer wil uitvoeren (dit is, treinvervoer tussen het vormingsstation en (een) havenbundel(s)) moet nu aan dezelfde voorwaarden voldoen als een operator die over het ganse land activiteiten wil ontwikkelen.

Dat schrikt mogelijke shunting operatoren af. Het voorzien van een specifiek statuut "operator shunting" met aangepaste werkings- en vergunningsvoorwaarden kan ruimte bieden voor de werking van een flexibele operator die met aangepast materieel en omkadering shunting-activiteiten aanbiedt.

- **Aangepaste voorwaarden "last mile".**

Een aangepast vergunningskader dat ruimte biedt aan bijvoorbeeld terminaloperatoren of bedrijven om in het statuut van "hulponderneming" zelf bepaald treinvervoer te verzekeren tussen de havenbundel(s) en/of terminal en/of het havenbedrijf is een ander element. Zo'n kader moet toelaten dat die operatoren "hulponderneming" die dat wensen met aangepast materieel (spoor-wegvoertuigen, zoals bv. de Unimog U-400 road/rail) zelf dit eindvervoer kunnen uitvoeren. In dat geval beslist de terminaluitbater of het bedrijf zelf wanneer de wagons in de

havenbundel worden afgeleverd of opgehaald. De shunting operator kan zich dan op zijn kerntaak concentreren.

Vandaag echter zijn dergelijke voertuigen niet gehomologeerd voor de openbare infrastructuur maar kan deze wel op de private sporen worden gebruikt. Ook het statuut van hulponderneming voor het vervoer “last mile” bestaat nog niet.

- **Beseining van de havenbundel(s).**

Veel van de spoorwissels in de havens worden ook nog manueel bediend. Vooral (maar niet alleen) de infrastructuur op rechteroever in de haven van Antwerpen kampt met deze problemen. Om te kunnen besparen op personeelskosten, is het tevens aan te bevelen om de regelmatig gebruikte spoorwissels in de haven, en in de eerste plaats op Antwerpen Rechteroever, te “beseinen”. Op die manier kunnen de wissels vanuit het seinhuis automatisch worden bediend.

In het kader van Flanders Port Area, bekijken de Vlaamse havens, de havenbedrijven en de Vlaamse overheid samen hoe ze elk kunnen bijdragen aan een kostenefficiënter, flexibeler en betrouwbaarder organisatie van het verspreid goederenvervoer per spoor.

Gezien de federale overheid verantwoordelijk is voor de reglementering van het spoorvervoer, het verlenen van vergunningen en de herstructurering van de NMBS-Groep dienen ook zij het belang in te zien van deze voorstellen en de nodige stappen te zetten voor de realisatie ervan.

Een tijdelijke subsidiëring van het verspreid vervoer (voor alle operatoren) kan in de eerste jaren van omschakeling naar een efficiëntere organisatie ook ondersteunendwerken en potentiële operatoren motiveren de stap te zetten.

d) Andere aspecten met impact op de kosten van het goederenvervoer.

Om het spoorvervoer aantrekkelijk te maken moet de kostenstructuur van het spoorvervoer worden geoptimaliseerd.

Het vervoer van **lege containers en herpositionering** van zowel tractiemateriaal als lege wagons is nog een specifiek gebeuren. Lege ritten nemen ook capaciteit in beslag zonder meerwaarde toe te voegen. Nu reeds krijgen deze ritten de laagste prioriteit, niettemin is elke besparing die hierin kan gebeuren positief gezien de begrenzing van de beschikbare capaciteit. De vraag stelt zich welke weerslag de verdere vrijmaking van de markt heeft op het aantal lege ritten. Voor Vlaanderen is het in elk geval belangrijk genoeg om hier samen met de betrokken instanties verder bij stil te staan.

Er moet ook de nodige aandacht worden besteed aan de ‘industriële’ treinen. Er dient gezocht te worden naar sterke synergiën, voldoende kritische massa door **bundeling van goederenstromen**, samenwerking tussen de verschillende actoren. Deze is nodig om de handlingkost te overbruggen.

Tot slot is de **integratie in de logistieke keten** en de organisatie van deur-tot-deur diensten van belang. Er is een zeker samenspel tussen de aan- en afvoer ten behoeve van het maritiem vervoer en het continentaal spoorvervoer. De combinatie

van beiden wordt als succesfactor aangehaald omdat dit tot een evenwichtiger aanbod voor de lijndiensten leidt mits het nodige respect voor de specificiteit van de verschillende trafieken. Soms is het immers zo dat op basis van uitsluitend het maritieme vervoer geen dienst kan worden georganiseerd. Door clustering met continentaal vervoer kan dit wel succesvol. Voldoende kritische massa is hier het sleutelwoord.

#### IV.4.1.3. Betrouwbaarheid

Een belangrijk aspect bij het goederenvervoer is de **tijdige levering** van de goederen. Ook de goederensector stelt meer en meer een probleem van betrouwbaarheid (stiptheid) van het spoorvervoer vast. Soms ligt de oorzaak van laattijdige levering bij de spooroperator, doch in vele gevallen liggen andere redenen aan de basis van deze vertragingen.

Er wordt bovendien een gebrek aan informatie vanuit de goederenoperator naar de klant vastgesteld bij vertragingen. Bovendien worden in deze informatieketting de terminaluitbater, de bediener van de bruggen, enz. helemaal vergeten.

Een analyse naar de oorzaken van de vertragingen van het goederenvervoer en naar de mogelijke remedies is daarom noodzakelijk.

De goederenoperatoren zijn te weinig klantgericht en bekommeren zich te weinig over het inpassen van het spoorvervoer in de logistieke keten en de commerciële dialoog.

#### IV.4.1.4. Verdere evolutie van de goederenvervoermarkt in Vlaanderen.

Het goederenspoorvervoer is reeds vele jaren geliberaliseerd. Vandaag zijn er meerdere spooroperatoren actief in Vlaanderen. Een goede marktwerking (waarbij een gelijke toegang tot de verzorgingsinfrastructuur, de tankplaatsen, terminals en diensten wordt verzekerd) is een randvoorwaarde voor een succesvolle goederenvervoermarkt.

Het risico is groot dat in de toekomst het aantal spelers op de goederenvervoermarkt zal dalen<sup>6667</sup>. De komst van de kapitaalcrachtige (Duitse en Franse) spoorwegoperatoren op de goederenvervoermarkt houdt het risico in dat de Belgische goederenspoormarkt in de volgende jaren evolueert naar een duopolie of een monopolie van deze operatoren. Dit zou natuurlijk gevolgen hebben voor de goederenvervoermarkt in Vlaanderen, voornamelijk dan op het vlak van kostenstructuur van de operaties, op het vlak van modale verdeling en het eventueel gebruik van de spoorvracht voor het bereiken van specifieke strategisch doelstellingen, bv. op het vlak van havenconcurrentie.

---

<sup>66</sup>Paper Steunpunt Goederen- en Personenvervoer dd. Juni 2012 "Vrachtvervoer per spoor: marktstructuur, vervoerbeleid en havens"

<sup>67</sup> Working paper "Implementation of EU Legislation on rail liberalisation in Belgium, France, Germany and The Netherlands, NBB, maart 2012.



Samen met de regulator zal de Vlaamse overheid zich vergewissen van de goede marktwerking en het nodige doen om het principe van de marktliberalisering ook naar de toekomst toe te vrijwaren.

#### **IV.4.2. Infrastructuur - assen**

De strategische plannen van de Vlaamse zeehavens omvatten ideeën/visie over de te ontwikkelen ontsluiting via het spoor.

In IV.4.2.1. wordt omschreven wat de Vlaamse visie omvat, zij het geactualiseerd naar de visie van vandaag.

In IV.4.2.2. wordt deze ingepast in de EU ontwikkelingen op het gebied van het spoor.

Wat betreft de ontwerpnormen van de Belgische spoorinfrastructuur kan gesteld worden dat deze bij de betere in Europa horen.

##### IV.4.2.1. Spoorontsluiting van de Vlaamse zeehavens

De strategische plannen van de Vlaamse zeehavens omvatten ideeën/visie over de te ontwikkelen ontsluiting via het spoor. Intussen zijn de inzichten hier en daar aangepast aan de actualiteit. In onderstaande tabel wordt een overzicht gegeven van de actuele en toekomstige behoeften vanuit de havens op vlak van goederenspoorinfrastructuur. Het betreft zowel grote infrastructuurwerken, als kleinere werken die capaciteit en/of de exploitatie van de bestaande infrastructuur (beduidend) kunnen verbeteren.

De havenspoorlijn, die op termijn de drie Vlaamse zeehavens zou moeten verbinden, wordt momenteel beschouwd als optie. Vandaag stelt zich echter wel de vraag in welke mate de benodigde capaciteit voor de ontsluiting van Antwerpen Linkeroever op de bestaande lijn kan worden toegevoegd.

Ook buiten de havengebieden zijn er kleinere werken die de capaciteit of exploitatie van bestaande infrastructuur kunnen verhogen. Een overzicht van alle kleine werken overstijgt de scope van deze strategische visienota, hoewel de opportuniteiten hiervan niet onderschat mogen worden.

Tabel IV.4.2.1.

Havengerelateerde spoorprojecten

Project	Beschrijving	Reden	Link EU corridor (alternatief)
<b>Antwerpen</b>			
Tweede spooraansluiting	L16A: Lier – Antwerpen (L27A)	Huidige spoorverbinding 15 over Antwerpen-Berchem naar Lier heeft haar maximale capaciteit bereikt	1 (8)
Vertakking Oude Landen-Ekeren	Lijn 27A op 4 sporen brengen, aansluiting op de L16A	Toegang 2 <sup>de</sup> spooraansluiting op vorming Antwerpen-Noord	1 en 2 (8)
Ontsluiting Deurganckdok	L211 Ontsluiting dokken, luslijn en spoorbundels	Spoorontsluiting Waaslandhaven	
Liefkenshoekspoor tunnel	Aansluiten L223 & L220 op L211 & L208	- Havenintern verkeer tussen Rechter- en Linkerscheledeover; - Ontlating Kennedyspoortunnel	2 (1 en 8)
IJzeren Rijn	Heractiveren/moderniseren	- Spoorontsluiting zeehaven Antwerpen; - Realiseert verbinding van Antwerpen met Duitsland, ter vervanging van Montzenroute, die weldra haar verzadigingspunt bereikt	8 (1)
Beseining sporen rechteroever	aanbrengen seinen voor automatische bediening van de wissels	Verhoging capaciteit en vermindering van de handlingkost (manuele bediening wissels)	
Moderniseren spoorbruggen over Albertkanaal	L27A & L12	Verbreding Albertkanaal en verhoging bruggen met als doel de verhoging van de containertrafiek op Albertkanaal	2 (1 en 8)

De havenspoorlijn	Spoorverbinding tussen Zeebrugge, Gent en Antwerpen langs E 34	- Spoorontsluiting Antwerpse haven - Milderende maatregel opgenomen in plan-MER voor het ontwerp Strategisch plan voor en de afbakening v/d haven van Antwerpen en haar omgeving	(1)
<b>Gent</b>			
Uitbreidingswerken binnen de haven	<ul style="list-style-type: none"> <li>- bundel Zandeken</li> <li>- ontsluiting noord- en zuidkant Kluisendok</li> <li>- bundel groene banaan</li> </ul>	Ondersteuning havenontwikkeling Kluisendok	
De havenspoorlijn	Spoorverbinding tussen Zeebrugge, Gent en Antwerpen langs E 34	- Spoorontsluiting haven van Gent - Alternatief voor spoorlijn 59	(1)
Spoorlijn 59 tussen Gent-Lokeren	Capaciteitsverhoging	Verhoging van de capaciteit (incl. signalisatie) wegens congestie	1
Oude Darsen	Vervanging spoorbundels	Optimalisatie	(8)
Vormingsstation Gent Zeehaven	Rangeercapaciteit	Behoud rangeercapaciteit	
Route richting Noord-Frankrijk	Verbeteren spoorontsluiting richting Noord-Frankrijk	Ontsluiting haven van Gent per spoor richting Noord-Frankrijk	2

<b>Oostende</b>			
Spoorontsluiting Plassendale I	L202A		Ondersteuning havenontwikkeling
SpoorontsluitingZeewezendok	Opnieuw degelijk aansluiten		Ondersteuning havenontwikkeling
<b>Zeebrugge</b>			
Uitbreiding en optimalisatie van het vormingsstation en de nieuwe bundel Zwankendamme	Nieuwe aankomst en vertrekbundel Zwankendamme, trierbundel i.p.v. vorming, afschaffen overweg 5 en halte Zwankendamme, verplaatsen L51A.		Herschikking & uitbreiding van het vormingsstation Zeebrugge met het oog op capaciteitsuitbreiding
Bundel Ramskapelle	Nieuwe spoorbundel		Uitbouw zuidelijk kanaaldok
Bocht Ter Doest	L51A met L51B verbinden zodat Zeebrugge Vorming rechtstreeks aansluit op oostelijke haven.		Optimalisatie spoorverbinding tussen oostelijke en westelijke haven
3 <sup>de</sup> spoor Dudzele-Brugge	Capaciteit verhogen	1	Capaciteit verhogen (o.a. ter hoogte van Sint-Pieters)
3 <sup>de</sup> en 4 <sup>de</sup> spoor Brugge-Gent	Capaciteit verhogen	1	Capaciteitsverhoging voor reizigers- en goederenvervoer
Ship spoorbrug	Nieuwe spoorbrug t.h.v. Visartsluis		Nieuwe tigebonden zeesluis haven Zeebrugge
De havenspoorlijn	Spoorverbinding tussen Zeebrugge, Gent en Antwerpenlangs E 34	(1)	- Spoorontsluiting haven van Gent - Alternatief spoorverbinding tussen Zeebrugge en Antwerpen

Naast de strategische plannen zijn er nog een aantal andere aspecten die onder de aandacht moeten gebracht worden, zoals:

### **Procedure tot indienstelling van sporen**

Er bestaat een duidelijke vraag naar het versnellen van de procedures tot de indienstelling van nieuwe spoorverbindingen.

Zo is na de aanleg van spoorlijnen en –bundels een homologatie van de infrastructuur noodzakelijk. De ervaring leert dat dit vrij veel tijd in beslag kan nemen. Een mogelijke oplossing om deze procedure tot indienstelling aanzienlijk te verkorten, kan erin bestaan om Belgorail<sup>68</sup> al van in het begin te betrekken bij de (ver)nieuwbouwwerken zodat de procedures in grote mate parallel kunnen verlopen.

De globale acties in het Vlaamse Gewest om de doorlooptijd voor infrastructuurwerken te versnellen (cf. Commissies Berx en Sauwens) zullen ook ten goede komen van het spoorvervoer.

### **Nood aan duidelijkheid op het gebied van sporen op terreinen private concessionarissen**

Er bestaat onduidelijkheid betreffende de verantwoordelijkheid op bepaalde sporen die over de kades naar verschillende bedrijven lopen. Infrabel staat in voor het openbaar spoorwegnet. Op een bepaald ogenblik gaat het openbaar spoornet echter over in een private aansluiting. In de havengebieden en langsheen de waterwegen is dit niet altijd even duidelijk. Het is dan ook niet duidelijk wie moet instaan voor het onderhoud. In het bijzonder bij een spoor dat doorheen verschillende concessies loopt en waarvan niet iedereen het spoor gebruikt geeft dit nog al eens discussie. De onderhoudswerken worden immers aan de concessionaris aangerekend, die zich dan op zijn beurt wendt tot in de haven gevestigde bedrijven.

Voor wat de Antwerpse haven betreft, werd hierover duidelijkheid verstrekt met een overeenkomst tussen Infrabel en het Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen.

Er dient dan ook verder werk gemaakt te worden van overeenkomsten met havenbedrijven gesitueerd rond de sporen op terreinen van private concessionarissen en op semipublieke terreinen.

---

<sup>68</sup> Belgorail is een Belgische instantie die in het leven werd geroepen om te voorzien in de behoefte aan gereglementeerde en vrijwillige certificatie wat betreft de spoorwegsector.

### Autoroute ferroviaire

Een specifieke deelmarkt van het goederenspoorvervoer bestaat uit het begeleid gecombineerd vervoer. In de verschillende landen wordt dit anders genoemd. Zo spreekt men in Oostenrijk en Duitsland van de “Rollende Landstraße”, in Zwitserland over de “Rollende Autobahn” en in Frankrijk over de “Autoroute Ferroviaire” (afgekort RoLa).

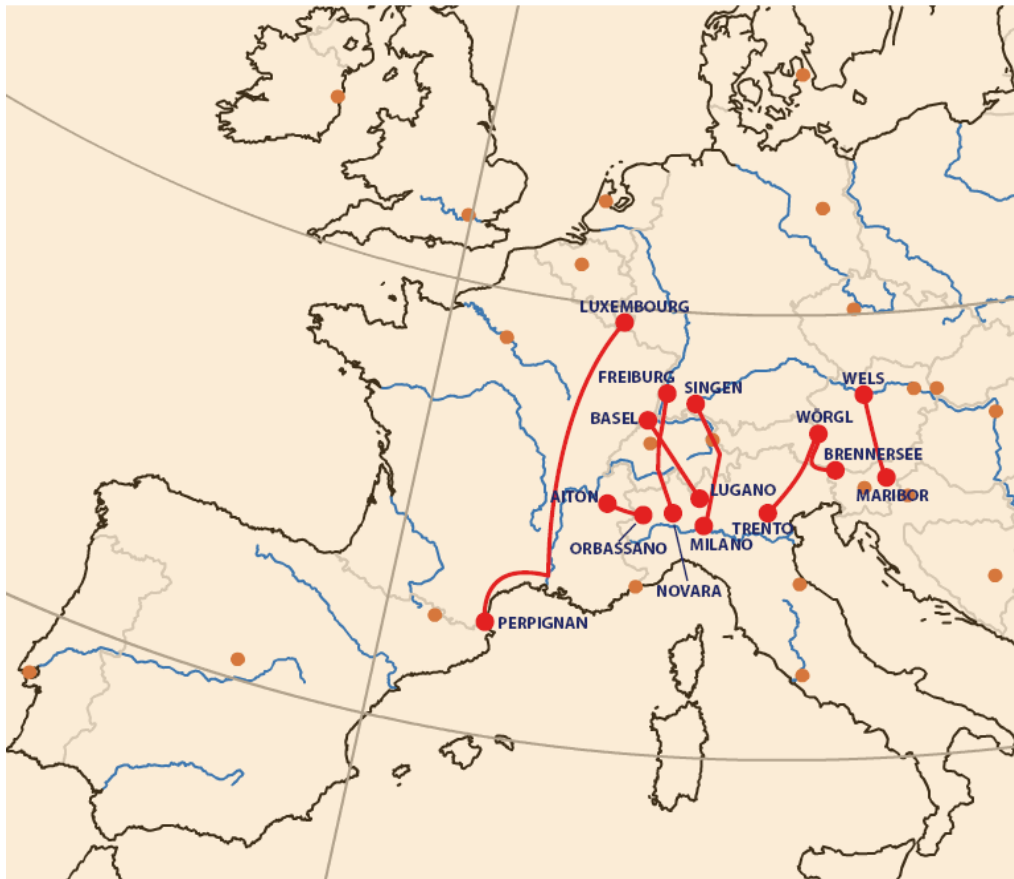


Fig.IV.4.2.1.1.

### **Autoroute ferroviaire**

Het doel van een dergelijk concept is de wegen te ontlasten. De allereerste dergelijke verbindingen dateren al van 1968. De voordelen van de Rola zijn zowel economisch als ecologisch. Het vervoersbedrijf bespaart brandstof, kilometerheffingen, files en verminderde slijtage aan de truck. Ook de chauffeur gebruikt de tijd als voorgeschreven rusttijd. Andere beperkingen zoals nacht- en weekendverboden voor zware vrachtwagens worden zo vermeden. De aanwezigheid van een geografisch obstakel (de Alpen, het Kanaal) werkt bevorderend voor de oprichting van dergelijke diensten.

Nadelig aan het systeem bij begeleide vracht betreffen de trekker en chauffeur die feitelijk dood gewicht zijn. Wellicht heeft onbegeleide vracht meer potenties. Dit weerspiegelt zich ook in de verbindingen. Veelal zijn de iets langere trajecten onbegeleide vracht en de kortere trajecten begeleide vracht. Indien er geen geografische of regelgevende obstakels zijn, verdient onbegeleide vracht meestal de voorkeur.

Beperking aan het systeem is het laadprofiel dat varieert van land tot land. Een dergelijke trein bestaat uit een locomotief, een reeks lage boordwagens (en een rijtuig voor de chauffeurs bij begeleide vracht).

In 2011 zou er een bijkomende lijn opgestart worden in Frankrijk langs de Atlantische boog tussen Irun en Rijsel. De status van het project is echter nog niet volledig duidelijk.

Wat betreft **gecombineerd vervoer in België** is er ook een succesvolle proef geweest tussen Zeebrugge en Genk, ondersteund door het VIM. De gebruikte techniek was de **trailer** te liften. Er is een duidelijk bewijs van de potenties. Het is niet uitgesloten dat er nog dergelijke mogelijkheden in Vlaanderen aanwezig zijn. In een aantal landen wordt het trailervervoer echter zwaar gesubsidieerd. Een benchmarking met de bestaande verbindingen lijkt aangewezen.

Een eerste evaluatie van het Franse Rekenhof over het concept autoroute ferroviaire maakt duidelijk dat een kostendekkende exploitatie niet evident is<sup>69</sup>.

Vanuit Flanders Land Logistics (FLL), waar één werkgroep actief is rond optimalisatie van het goederenvervoer, komt de vraag naar een haalbaarheidsonderzoek - zowel naar financiële haalbaarheid als naar geografische mogelijkheden - naar de mogelijkheden om de autoroute ferroviaire die tot Rijsel gepland wordt, door te trekken tot in Vlaanderen en om ook het concept een verdere toepassing te geven. Deze autoroute ferroviaire moet complementair zijn aan de Seine-Scheldeverbinding en mag hiermee niet concurreren.

### **Vracht-HST**

Het concept om met de HST goederen te vervoeren is niet nieuw. Al in 1994 werd dit voorgesteld. Echt concreet kan men dit concept tot dusver niet noemen, behoudens de eerste generatie TGV's die in Frankrijk als posttrein actief zijn. Niettemin zijn de plannen ondertussen ver gevorderd. Met Euro Carex wil men tegen 2015 over een eerste operationeel netwerk van internationale terminals beschikken. Deze terminals zijn allemaal luchthaven gerelateerd.

De focus ligt op luchtvracht. Niet onlogisch, aangezien deze goederen tijdkritisch zijn. Bovendien schuilt hierin ook de mogelijkheid om het aantal nachtvluchten, althans de intra-Europese, te beperken. Iets waar relatief veel maatschappelijke en politieke druk over bestaat.

---

<sup>69</sup> Bron: Cour des comptes - Rapport public annuel 2012 – février 2012

Zowel Alstom als Siemens hebben al ontwerpen voor vracht-HST gemaakt. Dergelijke TGV's gaan een laadvermogen van een 120 ton hebben. Dit komt grossomodo overeen met het laadvermogen van een Boeing 747 of een 6-tal vrachtwagens.

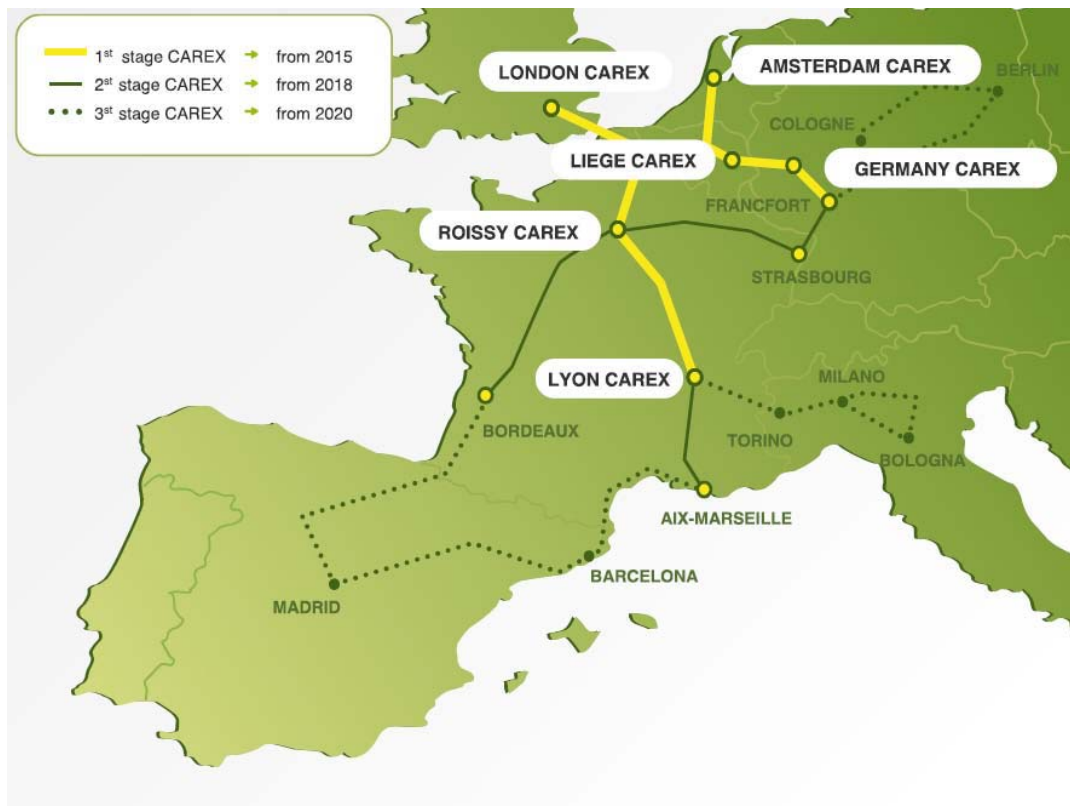


Fig.IV.4.2.1.2.

### CAREX-net

Wat Vlaanderen betreft, werd tot dusver nog niet meegestapt in het concept. Het is wel zo dat in de spoorwegtunnel van de luchthaven van Zaventemal een mogelijke toekomstige aftakking voorzien is voor Brucargo.



#### IV.4.2.2. Europese evolutie op het gebied van spoorinfrastructuur

- ***EU verordening m.b.t. de aanduiding van corridors***

De verordening 913/2010 inzake het Europees spoorwegnet voor concurrerend goederenvervoer identificeert 9 goederencorridors, waarvan 3 het Vlaamse Gewest doorkruisen. De corridors moeten worden uitgerust in afstemming met de andere betrokkenen, in het bijzonder wat betreft interoperabele IT-systemen en het wegwerken van knelpunten in de corridor. Wat betreft interoperabele IT-systemen vraagt Vlaanderen dat dit vanuit een ruimer oogpunt wordt bekeken dan louter vanuit het oogpunt van de infrastructuurbeheerders en van de spoorwegoperatoren. Daarnaast is er duidelijke vraag om ook tussen de spoorsector, de spoorterminals en de havenbedrijven relevante informatie over lading uit te wisselen.

Het concept van de spoorcorridors impliceert ook moderniseringswerken om de kwaliteit te verbeteren op gebied van snelheidsbeheer, de toename van de treinlengte, het laadprofiel en de asbelasting.

In tabel IV.4.2.1. is de link terug te vinden tussen de EU corridors en de aan de strategische plannen van de havens gerelateerde projecten.

Op basis van deze tabel wordt vastgesteld:

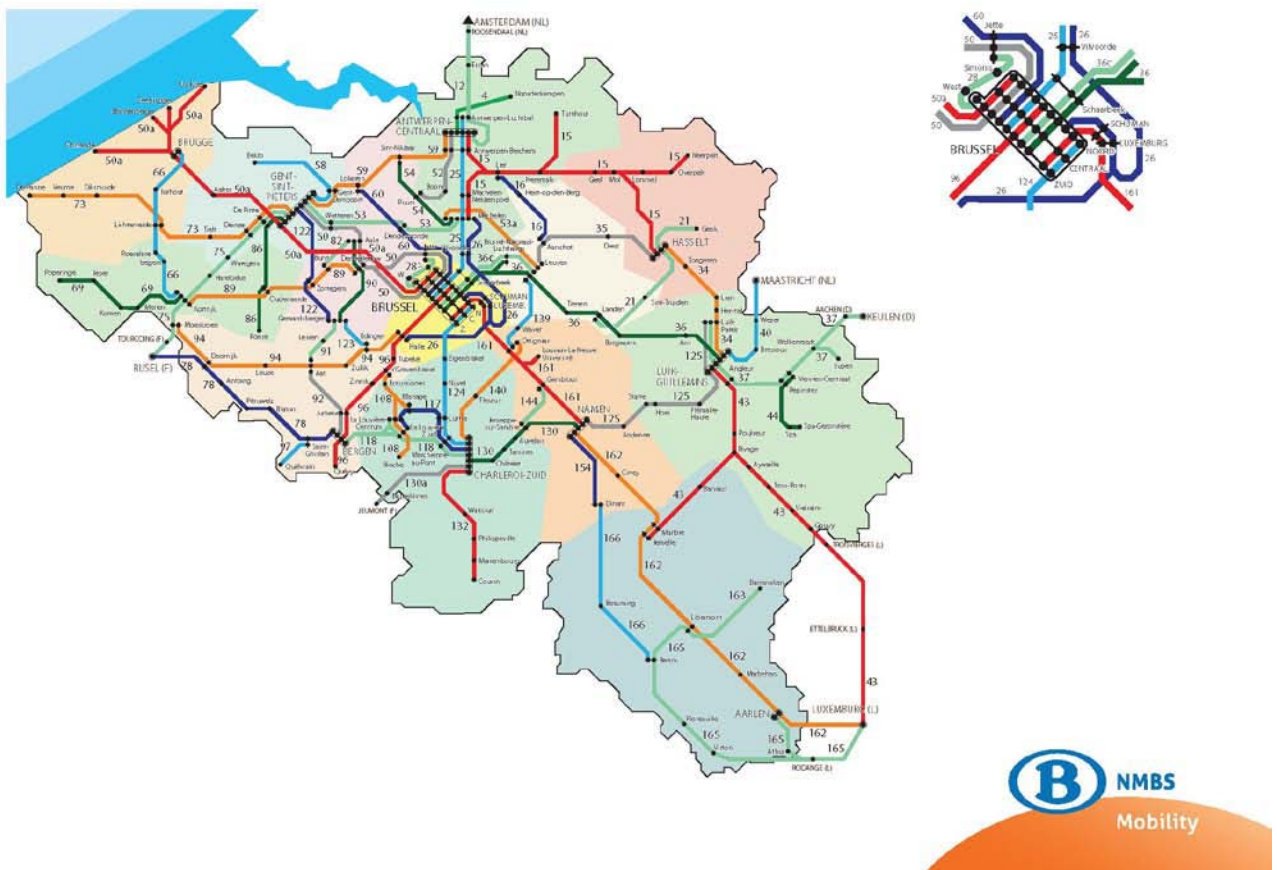
- op de Havenlijn langsheen de E34 na, vallen alle belangrijke spoorinfrastructuurprojecten onder het EU-corridorverhaal, wat betekent dat ze principieel ook in EU-context belangrijk geacht worden en zowel qua kwaliteit als timing aan EU-criteria onderworpen zijn;
- de 'Upgrade' van bestaande spoorlijnen vormen geen onderdeel van EU-corridor; bovendien gaat het hier dan over 'kleinere' werken met relatief grote impact op efficiëntie / capaciteit.
- uitbreidingswerken binnen de haven maken geen deel uit van een corridor maar zijn wel belangrijk voor de spoorontsluiting van de haven.

Wanneer de Havenlijn gerealiseerd wordt, zullen de nodige initiatieven worden genomen opdat ze opgenomen wordt in het kernnetwerk, ter vervanging van de huidige spoorverbinding Zeebrugge – Gent – Antwerpen (corridor 1).

- **TEN-T in relatie tot subsidieerbare assen**

Wat het spoorvervoer in Europese context betreft, is het spoorvervoer succesvol op 300 km en meer. Dit leidde tot een veelheid van multilaterale initiatieven en afspraken waaronder de TEN-T prioritaire projecten, de ERTMS-corridors, de RNE-corridors (RailNetEurope) en specifieke spoorverbindingen. Met de verklaring van Rotterdam d.d. 14 juni 2010 worden 3 corridors gedefinieerd (die opgenomen werden in de Verordening 913/2010).

Deze 3 corridors zijn de 1, 2 en 8 zoals hierboven beschreven. In die zin sluiten de corridors en het TEN-T spoornet nauw bij elkaar aan. Bedoeling is immers om minder verspreid maar gericht de ontwikkeling van het netwerk te ondersteunen. Het aspect van de grensoverschrijdende verbindingen blijft belangrijk.



**Fig.IV.4.2.2.**  
**Netkaart**

Voor de drie onderstaande verbindingen moet voorafgaandelijk een haalbaarheidsonderzoek worden uitgevoerd.

- spoorlijn 11 (aansluiten op de Zeeuwse spoorlijn);
- spoorlijn 73 (doortrekken van De Panne naar Duinkerke)<sup>70</sup>;
- spoorlijn 204 (doortrekken naar Terneuzen).

#### IV.4.2.3. Infrastructuur - knopen/terminals/vormingsstations

- Vormingsstations/Terminals

In het licht van de herstructureringsplannen van de NMBS-Groep gaat bijzondere aandacht uit naar de vormingsstations en terminals (en meer in het bijzonder de weerslag op verspreid vervoer e.d.).

Onder andere ten gevolge van de economische crisis is de financiële situatie van de Belgische goederenspooroperator NMBS-Logistics en van andere goederenspooroperatoren niet erg gunstig. Deze evolutie moet goed in de gaten worden gehouden: NMBS-Logistics bezit immers ook een aantal terminals in de Vlaamse havens en staat voor een belangrijk deel in voor het uitvoeren en de planning van de rangeringen in de rangeerstations.

Intussen zijn er meer commerciële en vaak ook buitenlandse goederenspooroperatoren actief op de Belgische markt. Hierbij zijn enkele grote Duitse en Franse operatoren die geleidelijk meer marktaandeel verwerven op de Belgische/Vlaamse markt van het goederenvervoer, en vooral op het vlak van het goederen spoorvervoer naar/vanuit de Vlaamse havens.

In de toekomst moet de toegang tot de rangeerstations en terminals in of nabij de Vlaamse havens verzekerd blijven voor alle goederenoperatoren die er nood aan hebben en moet dit op een niet-discriminerende wijze kunnen gebeuren. Het bij de herstructurering van de NMBS-Groep overdragen van de spoorterminals die in handen van NMBS-Logistics zijn naar Infrabel zou hierin een belangrijke stap zijn. Vlaanderen dient er mee op toe te zien dat deze terminals/rangeerstations in Belgische of Vlaamse handen blijven opdat, ongeacht de toekomstige marktevolutie, toch elke goederenoperator op gelijke wijze toegang krijgt tot deze voor het verspreid goederenvervoer en de Belgische economie essentiële infrastructuur. Ook andere stappen zijn nodig, zoals vermeld in punt IV.4.1.2. – Marktsegmenten.

- Toegankelijke verzorgingsinfrastructuur

Op het Belgische spoorweginet zijn er 4 centrale werkplaatsen en 9 tractiewerkplaatsen. De centrale werkplaatsen van Cuesmes en Gentbrugge onderhouden de wagens, Salzannes de locomotieven en Mechelen de motorrijtuigen. Daarnaast zijn er

---

<sup>70</sup> Het doortrekken van deze lijn wordt wel gevraagd vanuit oogpunt van reizigersvervoer

9 tractiewerkplaatsen in Antwerpen, Charleroi, Hasselt, Kinkempois, Merelbeke, Oostende, Schaarbeek, Stockem en HST Vorst. De werkplaatsen van Merelbeke en Gentbrugge zouden worden vervangen door een nieuw te bouwen werkplaats in Melle.

Behoudens de werkplaats van HST Vorst, die gespecialiseerd is in hogesnelheidstreinen, voeren deze tractiewerkplaatsen onderhoud en kleine reparaties uit op alle types. In theorie kunnen ook, omdat de Europese regelgeving dit oplegt, private spooroperatoren vragen om het onderhoud van hun materieel te laten uitvoeren in die werkplaatsen. De prijszetting van en de beschikbare capaciteit bij de NMBS verhinderen dit echter in de praktijk.

In de zeehavens is er ook een probleem van vrij toegankelijke tankstations of tankplaten waar de diesellocomotieven van de private operatoren kunnen tanken. Infrabel voorziet momenteel een zestal tankplaatsen (hetzij tankplaat, hetzij tankstation in concessie). Hiertoe hebben Antwerpen en Zeebrugge al initiatieven genomen.

Het Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen (GHA) voorziet overigens ook een onderhoudsplaats. Wat betreft overige onderhoudsplaatsen is niets gepland.

Eenzijds betreft het publieke terreinen waarop mobiele tankplaatsen worden voorzien, anderzijds betreft het private concessies die in "open access" een tankstation of onderhoudswerkplaats uitbaten.

Door de havenbedrijven wordt onderzocht of en hoe terreinen in concessie kunnen worden gegeven om werkplaatsen/tankstations te exploiteren. Infrabel voorziet dan het spoor op die plaatsen.

Wat betreft de mobiele tankplaatsen geschiedt dit op de terreinen van Infrabel zelf. Hoe dan ook dient de nodige verzorgingsinfrastructuur toegankelijk te zijn voor alle spooroperatoren om de marktwerking niet te belemmeren.

- Kruisingen van waterwegen en wegen met de spoorwegen

Niet alleen in de havengebieden doch ook in het ganse Vlaamse Gewest is er een gebrek aan duidelijkheid over het beheer/het onderhoud en de bediening van spoorwegbruggen over de waterweg of over de weg, over wegbruggen over de spoorlijnen en over enkele goederensporen.

Er is niet altijd dezelfde consistentie in taakverdeling tussen Infrabel en de waterweg- of wegbeheerders.

*Wat zijn de problemen?*

- onduidelijke verantwoordelijkheden (door gewijzigde situatie of geen akkoord)
- budgettaire weerslag (grootteorde en timing door beslissingen timing onderhoud, enz.)

Een overlegorgaan met vertegenwoordigers van Infrabel en van het Beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken werd belast met het voorbereiden van een nieuwe kaderovereenkomst over niet-gelijkgronds kruisende infrastructuren, waarin meer duidelijkheid verschaft wordt over de eigendomsrechten, onderhoudsverplichtingen e.a.

- Kruisingen van sluisen.

Een gebrekkige coördinatie tussen de bediening van de haveninfrastructuur en het spoorwegverkeer kan ertoe leiden dat goederentreinen soms bijzonder lang moeten wachten om een sluis of brug te passeren. Er dient nader onderzocht te worden of betere afstemming mogelijk is waardoor de betrouwbaarheid van het spoorvervoer maar ook de capaciteit van de spoorlijn verbeterd kunnen worden, zonder echter het watergebonden vervoer te hinderen.

- Problematiek parking wagons gevaarlijke goederen

De gevaarlijke goederen-problematiek en in het bijzonder de onbewaakte stalling van volle of restlading wagons op het publieke domein is een bijzonder aandachtspunt. In het bijzonder het havenbedrijf van Antwerpen wordt hiermee geconfronteerd. RID-wagons dienen immers op beveiligde terreinen gestald te worden. Momenteel dient dit nog teveel te gebeuren in de vormingsstations op vrije sporen. Het gebeurt dat bedrijven die hun toegelaten hoeveelheden gevaarlijke goederen op het bedrijventerrein volgens de SEVESO-regels overschrijden, deze wagons buiten het bedrijventerrein opstellen, waar zij een potentieel gevaar voor de omgeving vormen en er onduidelijkheid ontstaat over de verantwoordelijkheid en bewaking. Er dient de nodige ruimte voor het opstellen van niet-ontgaste/gekuiste RID-wagons te worden voorzien.

- Inplanting 'consolidatiepunten' van en naar de haven (containers)

Het concept van consolidatiepunten in het hinterland (hinterlandhubs) is positief voor de hinterlandafwikkeling. Zo wordt voor de binnenvaart Beverdonk geciteerd, maar ook de haven van Gent zou als consolidatiepuntrichting Noord-Frankrijk en het Seinebekken kunnen functioneren.

Het concept van grotere inland containerhubs is een concept dat de laatste jaren duidelijk aan belang wint. De oorzaken zijn de toenemende containervolumes en de congestie aan de containerterminals in de zeehavens die door de schaalvergroting van de zeeschepen in de problemen komen. In dit geval betreft het een Duits initiatief. Echter in Nederland zijn de containertransferia ook in opkomst. Op de Moezel roert deze beweging zich ook met Metz en Trier als trekkers.

Ook in Vlaanderen is met het voorstel van de terminal op het Albertkanaal in Beverdonk en het door Departement Mobiliteit en Openbare Werken bestudeerde voorstel van de haven van Gent deze weg ingeslagen. Wallonië (Luik) en Brussel blijven ook niet achter en trachten een rol te spelen in België. Er zijn dus op dit

ogenblik meer gegadigden om deel uit te maken van een "megahub-netwerk", dan er effectief plaatsen zullen zijn.

De beoogde positieve effecten zijn overal dezelfde:

- inzetten van grotere binnenschepen waardoor de kost per eenheid daalt;
- optimaal gebruik van binnenschepen;
- snellere, eenvoudigere en goedkope verbindingen voor kleinere volumes;
- hogere frequentie van bediening met minder binnenschepen.

Wil Vlaanderen een grotere rol in de toekomst hebben, dan moet het mee zijn met de logistieke trends en mag het niet achter blijven. Het is dan ook voor Vlaanderen belangrijk deel uit te maken van het netwerk van (mega)hubs in Europa dat aan het ontstaan is.

Het is aangewezen dat er werk gemaakt wordt van een goed doordachte strategie op het gebied van hinterlandhubs voor spoor en binnenvaart, dit zowel naar inplanting van hubs in Vlaanderen als naar participatie vanuit Vlaanderen in de buurlanden. Dit kan ook gezien worden als een verdere concretisering van het concept 'extended gateways' en kan een belangrijke input vormen naar onder meer de herziening van het ruimtelijk structuurplan Vlaanderen.

Binnen FlandersLand Logistics wordt er gewerkt aan een voorstel voor een studie rond de situering van dergelijke consolidatiepunten. Het spoor zou hierin best meegenomen worden.

Daarnaast is er behoefte aan een betere samenwerking met Infrabel voor de inplanting van spoorgerelateerde consolidatiepunten.

#### IV.4.2.4. Rollend materieel

Het spoorvervoer is milieuvriendelijk en energie-efficiënt. Innovatie en vernieuwing van het rollend materieel kan de efficiëntie in de logistiek en een daling van de bedrijfskosten realiseren.

De problematiek van het rollend materieel is tweevoudig.

Enerzijds zijn er mogelijke **tekorten** aan gespecialiseerde **wagons**, maar meestal is een gebrek aan de juiste **tractie** het probleem. De tractie heeft problemen in het bijzonder gelet op de verschillende spanningen en veiligheidssystemen doorheen Europa. Daarnaast is er in het bijzonder een tekort aan rangeerlocomotieven voor de private operatoren. De evolutie bij het tractiematerieel tussen diesel en elektrisch dient nauwgezet opgevolgd te worden. Diesellocomotieven omzeilen de problematiek van de verschillende stroomnetten, maar dragen bij tot het verhogen van de uitstoot door het spoorvervoer. Elektrische tractie verdient de voorkeur (ondanks de beduidend hogere investeringskost) in het kader van het decarboniseren van transport. Dit dient dan ook gestimuleerd te worden.

Een gehoorde buitenlandse praktijk is dat de voormalige staatsbedrijven (DB, NS) de uit dienst genomen locomotieven verkiezen te slopen dan aan de private spelers te verkopen. De NMBS heeft de uit dienst genomen locomotieven verkocht met een clause dat zij niet op het Belgische net gebruikt mogen worden. Dit probleem stelde zich vooral in het begin van de liberalisering. De beginnende private speler is immers niet altijd kapitaalkrchtig genoeg om nieuwe locomotieven aan te schaffen (terwijl ook fabrikanten aan grote bestellingen van de voormalige staatsbedrijven de voorrang geven). Mogelijk is een deel van het tekort aan tractiemateriaal een gevolg hiervan. In het bijzonder stelt er zich een tekort aan gehomologeerde types van rangeerlocomotieven. Voor sommige locomotieven omvat dit ook belangrijke technische aanpassingen.

Een ondersteuning van de homologatie van rangeerlocomotieventypes zou de marktwerking versterken. Een ander concept is te voorzien in poollocomotieven voor rangeerwerk, waar de verschillende operatoren gebruik kunnen van maken.

Vastgesteld wordt dat bepaalde facetten nog onvoldoende bestudeerd zijn:

- *Hoe kan de overheid inspelen op tractieproblemen bij het spoorvervoer?*
- *Moeten/kunnen wij hier vanuit Vlaanderen een rol in spelen?*
- *Weegt het tekort momenteel zo sterk door dat het belangrijker is dan bijkomende infrastructuur?*
- *Moeten wij een onderscheid maken tussen elektrische en dieseltractie?*
- *Kan er ondersteuning geboden worden bij de homologatie van rangeerlocomotieven? Of de oprichting van een rangeerlocomotievenpool?*
- *Zijn er in de markt problemen met de beschikbaarheid van gespecialiseerde goederenwagons?*
- *Welk transitietraject voorziet Vlaanderen voor het materieel zodat het goederenvervoer over stil en modern materieel zou beschikken?*

Daarnaast is er nood aan stimuli voor het innoveren van tractie (elektrische locomotieven, hybride locomotieven) binnen onder meer de havens.

Anderzijds is de **modernisering** van het wagonpark aan de orde. Hoewel dit eerder bij het maatschappelijk draagvlak aansluit, aangezien de geluidsproductie hierin de bepalende factor is. Een goederenwagon met geluiddempende technologie is al snel 6 dB stiller.

In het kader van innovatieve logistiek zou een haalbaarheidsstudie over innovatief rollend materieel zoals geluidsarme wagons, elektrische locomotieven zonder bovenleiding of hybride locomotieven een mogelijke actie kunnen zijn.

De homologatie van locomotieven is in deze van wezenlijk belang, in het bijzonder voor het rangeerwerk. Naast het tijdsbeslag weegt ook de kost van de homologatie door.

Het aspect van het rollend materieel is wat het goederenvervoer betreft minder fundamenteel voor de Vlaamse overheid dan de andere thema's. Er dient bovendien op dit vlak nog enig fundamenteel onderzoek te gebeuren.

#### IV.4.2.5. Beroepen en vaardigheden

De private spoorwegoperatoren hebben nog tekorten aan erkende machinisten. Ook taalvereisten spelen een hinderende rol, naast het feit dat feitelijk de spooroperator zelf moet instaan voor de opleiding van zijn machinisten. Daarnaast komen ook andere beroepen zoals elektrotechnici en andere technischeberoepen aan bod. Mogelijks kan dit meegenomen worden in de beroepenproblematiek van de logistieke sector.

Door integratie van dit thema voor de algemene knelpuntberoepen van het spoorvervoer in het horizontale thema "Onderwijs en arbeidsmarkt" van FlandersLogisticskunnen voor de verschillende hefboomen concrete acties en projecten worden uitgewerkt.

Daarnaast is het wenselijk dat acties die ontwikkeld worden binnen FlandersLogisticsuitgebreid worden met spoorgerelateerde specifieke aspecten.

#### IV.4.2.6. Imago

Het gebruik van het spoorvervoer moet gestimuleerd worden. Het imago van het spoorvervoer is echter niet mee geëvolueerd met de liberalisering, de logistieke en technologische prestaties van de sector. De algemene kennis van het spoorvervoer en het bewustzijn van het werkelijke potentieel van de sector blijft bedroevend laag bij vele logistieke managers. Het creëren van een positief en coherent imago voor het spoorvervoer maakt de weg vrij voor een evenwichtiger vervoerssysteem in Vlaanderen. De roep naar een neutrale intermodale promotiestructuur weerklinkt regelmatig. Dit zou kunnen bijdragen aan een betere dialoog tussen overheid en industrie en kan een resultaatgericht beleid bevorderen.

De verschillende Vlaamse havens en Infrabel geven te kennen voorstander te zijn van een intermodaal promotieorgaan dat neutraal is t.o.v. de verschillende spelers, analoog met het Railcargo Information in Nederland. Dit promotieorgaan zou verschillende taken, zoals het vergroten van de visibiliteit van het spoorvervoer bij de verladende sector, kunnen uitvoeren en desnoods ook de noodzakelijke statistieken kunnen samenbrengen. De promotie- en informatieopdracht kan al dan niet gesplitst worden. Een nader onderzoek naar de opportuniteit van een promotieorgaan en bijhorende opdracht kan een eerste aanzet zijn.



## IV.5. Stations en stationsomgevingen

### IV.5.1. Algemene beschouwingen

De aanleiding voor de vernieuwing van stations en stationsomgevingen wordt gedragen door verschillende, elkaar versterkende factoren. Een belangrijk element is uiteraard de verzelfstandiging van de spoorwegondernemingen en het ontdekken van de vastgoedontwikkeling binnen de spoorwegomgeving. Daarnaast zijn er drie belangrijke factoren die zich binnen mobiliteit en ruimtelijke ontwikkelingen situeren. In de eerste plaats is er de algemeen toenemende mobiliteit: steeds meer reizigers gebruiken de openbaarvervoerssystemen en begeven zich dus naar de toegangspoorten van de openbaarvervoerssystemen (stopplaatsen en stations). Een tweede factor is het mobiliteitsbeleid van de verschillende overheden (Europese, federale, Vlaamse en lokale overheden), met een herziening van de regelgeving rond spoorexploitatie en verduurzaming en vergroening van de stedelijke mobiliteit, waarbij uitdrukkelijk wordt gestreefd naar een wijziging in de keuze van vervoerswijze, uitgaande van het STOP principe van co-modaliteit. Tenslotte is er de wens van steden een kwaliteitssprong te maken voor stationsgebieden op het lokale niveau.

Naast deze drie factoren, die vooral op stedelijk niveau van belang zijn, speelt ook de grote vervoersvraag vanaf het buitengebied naar stedelijke gebieden. Daartoe moeten voorstedelijke vervoersnetwerken met stopplaatsen nabij de kernen in het buitengebied voldoende worden uitgerust en bediend; hierop is nader ingegaan in het onderdeel reizigersvervoer. Het betreft meer specifiek het GEN rond Brussel en de voorstedelijke vervoersnetwerken rond Antwerpen en Gent; de mogelijke nieuwe stopplaatsen zijn ook daar opgesomd. Indien we willen beantwoorden aan de Europese maatstaven voor een duurzame stedelijke mobiliteit, dan moet er dringend werk worden gemaakt van de planning en de uitbouw van de voorstedelijke vervoersnetwerken.

Het verzekeren van het succes van openbaarvervoerssystemen ligt onder meer in de zorg die aan de transferpunten wordt besteed. Transferpunten zijn locaties waar van het ene naar het andere systeem wordt overgestapt. In die zin zijn spoorwegstations tegelijk overstap en bestemming van een verplaatsing. Inzetten op verbetering van de stationsomgeving draagt bij tot een betere mobiliteit, biedt kansen voor kernverdichting in stedelijke context, laat toe de stationsbuurten te moderniseren en te ontwikkelen en leidt tot een betere dienstverlening binnen de stations.

De benadering van de stationsomgeving zal vanuit vier componenten gebeuren:

- voor en natransport – intermodale knooppunten realiseren met het oog op een betere stedelijke en voorstedelijke mobiliteit
- relatie tot de stad en verweving met het bestaand stedelijk weefsel / tot de kernen in het buitengebied
- informatievoorzieningen
- uitrusting en diensten

Daarbij zal een onderscheid nodig zijn tussen hoofdstations binnen een stedelijke context en stations in het buitengebied of binnen voorstedelijke vervoersnetwerken.

De huidige classificatie van de stations en stopplaatsen bij de spoorwegondernemingen, zoals voorzien in de beheersovereenkomsten, voldoet niet op dat punt. Anders gezegd is het nodig een classificatie te ontwikkelen die voldoet aan de mobiliteitsbehoeften van het Vlaamse Gewest en die aangepast is aan de beleidskaders betreffende ruimtelijke ordening die van toepassing is.

Op basis van het bestaande weefsel kan het wenselijk zijn de autobereikbaarheid van bepaalde stations beperkt in te vullen, waardoor het STOP principe beter wordt gehandhaafd. Bepaalde andere stations of stopplaatsen in het buitengebied zijn dan weer gebaat met een aanpak die gericht is op een grotere fietsbereikbaarheid, omdat het station of de stopplaats te ver van de kern van de gemeente is verwijderd om nog veel voetgangers aan te trekken; de autobereikbaarheid zal er selectief moeten ondersteund worden.

De strategische doelstelling die het Vlaamse Gewest voor ogen houdt, is meer reizigers met het openbaar vervoer, waarbij het voor- en natransport meer te voet, per fiets of met collectieve middelen en minder met de auto wordt uitgevoerd. Daartoe moeten de bereikbaarheid en de toegankelijkheid van transferia verbeteren. In het streven naar meer openbaarvervoergebruik, moet het Vlaamse Gewest eveneens streven naar het bevorderen van een duurzaam voor- en natransport. In dit verband kan opgemerkt worden dat het geplande of in uitvoering zijnde parkeerareaal van stations in stedelijke gebieden (meerdere duizenden parkeerplaatsen) het bestaande aandeel van de auto in het voor- en natransport minstens bestendigt.

In de stedelijke gebieden hebben de stations een strategische ligging. Rond de stations in de stedelijke gebieden en economische knooppunten wordt een hogere dichtheid en lokalisatie van reizigersvervoegerichte activiteiten nagestreefd. Deze dienen daarom maximaal bereikbaar te zijn met het openbaar vervoer en als knooppunten en plaatsen te functioneren: knooppunten omdat er verschillende vormen van openbaar vervoer op elkaar aansluiten en plaatsen omdat ze belangrijke bestemmingen in het stedelijke of economische netwerk zijn. Het gebied waar een hogere dichtheid en de lokalisatie van reizigersvervoegerichte activiteiten wordt nagestreefd, komt maximaal overeen met een perimeter van ca. 1000 meter. Het is ook van belang deze omgeving goed te verweven in het bestaand stedelijke weefsel en er geen monofunctionele invulling aan te geven.

Het Vlaamse Gewest wil voorrang geven aan de leefbaarheden de ontwikkeling van de stationsomgevingen - in stedelijke gebieden en economische knooppunten - tot multifunctionele attractiepolen met hoge dichtheden. Er dient zorgvuldiger te worden omgegaan met de P+R-faciliteiten in deze zones en vooral de maatvoering van de autobereikbaarheid moet correct worden geschat. De ruimte rond de stations is immers te waardevol om aan grootschalige pendelparkings op te offeren. Bovendien dient ook vermeden te worden dat autependelaars het functioneren van het stedelijk verkeer en de leefbaarheid in de stationsomgeving zouden hypothekeren.

Bovendien opteert het Vlaamse Gewest ervoor om de automobilisten zo ver mogelijk van Brussel en de grootstedelijke gebieden (Brussel, Antwerpen, Gent) de overstap van auto naar openbaar vervoer te laten maken. Om dit te realiseren dient er naar de (groot)stedelijke gebieden een hoogwaardig net van openbaar vervoer (spoor, bus- en tramvervoer) te komen dat de centra en de stations bedient.

Aan belangrijke haltes van dit openbaarvervoernet moeten voldoende fietsparkeerplaatsen en een voldoende aantal autoparkeerplaatsen worden voorzien.

In het buitengebied en binnen voorstedelijke vervoersnetwerken moet een gediversifieerd parkeerbeleid worden uitgetekend, zodat ook daar gebruikers van het voorstedelijke vervoersnetwerk zo snel mogelijk de overstap naar openbaar vervoer te maken. Daartoe moeten parkeervoorzieningen (voor fietsen en voor auto's) worden aangelegd die in verhouding staan tot de vervoersvraag van het lokale station /stopplaats van spoorvervoer.

Het Vlaamse Gewest wenst in partnerschap de prioriteiten in de heraanleg van stations en stationsomgevingen mee te bepalen.

## **IV.5.2. Voor- en natransport**

### IV.5.2.1. Fietsbereikbaarheid

Het aandeel fiets in voor- en natransport voor de trein kan nog aanzienlijk stijgen, waardoor het aandeel wegvervoer naar het station kan beperkt worden.

De fietsbereikbaarheid kan worden verbeterd door:

- het uitbreiden en het verbeteren van de fietsvoorzieningen in stedelijke gebieden;
- het uitbreiden en het verbeteren van de fietstoegankelijkheid van stationsomgevingen en stopplaatsen in het buitengebied (voorstedelijke vervoersnetwerken).

Vier zaken moeten hiertoe gelijktijdig worden aangepakt:

- De fietsbereikbaarheid van stations verhogen door het voorzien van veilige toevoerfietsroutes (Weg van het Station – specifieke fietsroutes binnen een straal van 7 km rond de stopplaatsen / stations die daarvoor specifiek zijn uitgerust, bewegwijzerd en van een eigen logo voorzien. Ze zijn bij voorkeur gescheiden van het autoverkeer aangelegd met het oog op hoger fietscomfort en gezondheidsdoelstellingen. Uit recent onderzoek blijkt immers dat fietsroutes langs wegen met autoverkeer tot 40 % meer blootstelling opleveren aan uitlaatgassen van auto's, waarbij twee uur blootstelling voldoende is voor meetbare effecten op de longfuncties).
- Voldoende overdekte fietsenstallingen rond stations; uitbreiden van het netwerk van fietspunten met mogelijkheden van fietsverhuur en waar mogelijk ook leenfietsen.
- Verhogen van de sociale veiligheid van fietsenstallingen, met een concreet beleid dat fietsdiefstallen aanpakt; voorzien van voldoende veilige fietsenstallingen, overzichtelijk en goed verlicht, voor grotere overdekte fietsenstallingen voorzien in bewaking of sociale controle door uitbouw van een fietspunt.
- Aanpakken van de weesfietsen aan stations. Een weesfietsenbeleid draagt bij tot een verhoogd veiligheidsgevoel.

#### IV.5.2.2. Verbeteren van de voetgangersbereikbaarheid van transferpunten

Voor zover mogelijk wordt het voetgangersverkeer zoveel mogelijk gescheiden van alle ander verkeer. Daarom moeten oversteken zoveel mogelijk aansluiten bij de gebruikelijke looproute en moeten ze goed worden aangegeven, en zo nodig uitgerust met snelheidsremmende maatregelen. Afhankelijk van de verkeersdruk en het snelheidsregime volstaat een (verhoogd) zebra-pad, dan wel een lichtengeregelde oversteek.

De kwaliteit van de loopomgeving is van cruciaal belang voor openbaarvervoergebruikers. Een goede loopomgeving omvat onder meer:

- gemakkelijke toegang tot het transferpunt;
- geen obstakels;
- veiligheid;
- netheid.

Daarnaast moet eveneens aandacht worden besteed aan de toegankelijkheid, in het bijzonder voor personen met een beperkte mobiliteit, bv. via veilige oversteken en afhellende stoepanden. Wat betreft de interne toegankelijkheid van transferpunten, kan best worden verwezen naar de tussenkomst van het toegankelijkheidsbureau bij de planning van nieuwe ontwerpen.

De toegankelijkheid van een stationsgebouw moet (volgens het beheerscontract van NMBS-Holding en de Revalor toegankelijkheidsnormen) minimaal beantwoorden aan volgende vereisten:

1. minstens één obstakelvrije toegang vanaf de openbare weg;
2. minstens één obstakelvrije toegang naar de perrons;
3. indien er sanitaire voorzieningen zijn, moet er toegankelijk sanitair zijn voor personen met beperkte mobiliteit;
4. tactiele tegels zijn voorzien voor de begeleiding van blinden en slechtzienden;
5. voorbehouden parkeerplaatsen worden voorzien voor personen met beperkte mobiliteit.

Infrabel, respectievelijk NMBS-Holding, moeten ervoor zorgen dat bij de inrichting van de stations en de stopplaatsen onder haar beheer rekening wordt gehouden met diverse elementen die van belang zijn voor personen met een beperkte mobiliteit, zodat deze mensen op een waardige en zo zelfstandig mogelijke wijze kunnen reizen.

Binnen de algemene richtlijnen voor inrichting van stations en onthaalvoorzieningen, de zogenaamde REVALOR-normen, is een deel gewijd aan de uitrusting van de perrons en aan hun toegankelijkheid. Zo moet de toegankelijkheid van de perrons van stations en stopplaatsen verbeterd worden door de uitrusting met liften en/of oprijhellingen, waarschuwings- en geleidelijnen, perrons op 1 uniforme hoogte (perronverhogingen).

Natuurlijk moet ook het treinmaterieel maximaal voorzien worden van een aan de perronhoogte aangepaste opstap.

De aanpak van de grotere stations heeft voorrang. Hierdoor blijft het aantal stations in de eerste periode gering, maar is het aantal betrokken reizigers wel groot en is ook de geografische spreiding verzekerd.

Artikel 43 van het beheerscontract 2008 – 2012 van Infrabel voorziet dat tegen 2018 160 bijkomende <sup>71</sup> stations en stopplaatsen een standaard perronhoogte moeten hebben.

Tevens is in de beheerscontracten van NMBS-Holding en van Infrabel voorzien dat 50 stations tegen eind 2018 volledig toegankelijk moeten zijn (stationsgebouw en perrons), zodat een netwerk ontstaat van toegankelijke stations binnen een straal van 30 km. Tegen eind 2028 moeten dat 100 stations worden, zodat een netwerk ontstaat van toegankelijke stations binnen een straal van 15 km.

Voor Vlaanderen blijven dit de na te streven objectieven, opdat zo veel mogelijk personen vlot en zelfstandig de trein zouden kunnen nemen.

#### IV.5.2.3. Openbaarvervoerbereikbaarheid

- Het STOP-principe wordt consequent gehanteerd in de ontwerpen van de (her) aan te leggen stationsomgevingen:
  1. aan de hand van logische en obstakelvrije loop- en rijlijnen krijgen voetgangers en fietsers prioritair vlot toegang tot de perrons. De inplanting van andere functies in de stationsomgeving is hieraan wezenlijk ondergeschikt;
  2. openbaar-vervoergebruikers, per definitie voetgangers vanaf het moment dat ze tram of bus verlaten, takken zo rechtstreeks mogelijk aan op de looplijnen van/naar de perrons;
  3. privé-autogebruikers doen dit vanuit een parkeergelegenheid, die ruimtelijk steeds verder van de perrons gelegen is dan de fietsenstallingen en de bus- en/of tramperrons.
- Het STOP-principe wordt eveneens consequent geëerbiedigd in de dimensionering van de nodige overstapvoorzieningen in de (her) aan te leggen stationsomgevingen:
  1. maximaal instap- en overstapgemak worden voorzien voor voetgangers;
  2. voor fietsers wordt een ruime (potentieel onderzoek!) beschutte fietsenstalling aangeboden;
  3. het tram- en/of busstation wordt gedimensioneerd (aantal perrons, perronbreedte, ...) in functie van de ingeschatte overstapbewegingen en het aantal tram- en buslijnen;
  4. park- en ridezones voor privéwagens worden maximaal beperkt;
  5. het aantal parkeerplaatsen voor privéauto's wordt bepaald in functie van het hinterland-bestemmingspotentieel van het betrokken station én rekening houdend met:

---

<sup>71</sup> In maart 2008 beantwoordde 115 stations en stopplaatsen reeds aan deze voorwaarde.

- het aantal te verwerken fietsers (cf.potentieel onderzoek voor grootte fietsenstalling in mindering te brengen);
  - het bereik van de aanwezige openbaarvervoerlijnen, uitgaande van de dekking volgens de criteria basismobiliteit (in mindering te brengen).
- Het STOP-principe wordt consequent gehanteerd in de uitrusting van de overstapinfrastructuren van de (her) aan te leggen stationsomgevingen:
    1. Beschutting van looproutes voetgangers;
    2. toegankelijkheid voetgangers;
    3. (sociale) veiligheid voetgangers;
    4. beschutting fietsparkeergelegenheid;
    5. (sociale) veiligheid fietsparkeergelegenheid;
    6. beschutting overstapfaciliteiten openbaar-vervoergebruikers, volgens standaardisatienota De Lijn;
    7. toegankelijkheid overstapinfrastructuur openbaar-vervoergebruikers, volgens standaardisatienota De Lijn;
    8. (sociale) veiligheid overstapstructuren openbaar-vervoergebruikers, volgens standaardisatienota De Lijn;
    9. (sociale) veiligheid parkeervoorzieningen ter hoogte van stations.
  - In alle stationsomgevingen (inventaris op te maken door operatoren) wordt maximaal op- en overstapgemak aangeboden op het vlak van reisinformatie (statisch en dynamisch, geplande en actuele reisinformatie).
  - In alle stationsomgevingen (inventaris op te maken door operatoren) wordt maximaal op- en overstapgemak geboden op het vlak van actuele planning (Traffic Control), onder meer bewaking van overstapwaarborgen trein-trein en trein-bus/tram.
  - De stationsomgevingen (stations en halteplaatsen), alsook de perrons, worden optimaal bereikbaar gemaakt vanuit de ruime omgeving: filevrije stationsbuurten in steden en gemeenten. Volgens het STOP-principe worden de openbaar-vervoergebruikers met een maximale doorstroming tot aan het station geleid. Het verzorgen van aansluitingen (overstapwaarborgen!) aan stations veronderstelt immers een zeer hoge mate van dienstregelmaat, zodat overstappers het aanbod als betrouwbaar kunnen percipiëren.

#### IV.5.2.3. Autobereikbaarheid

Wat de autobereikbaarheid betreft, wordt uitgegaan van een gedifferentieerde aanpak, die telkens steunt op selectieve bereikbaarheid, gebaseerd op het bestaande weefsel. Daarbij wordt autobereikbaarheid ontraden binnen een stedelijke context, omdat meer autoverkeer de bereikbaarheid van het station voor het openbaar vervoer, de fiets en de voetganger vermindert en de leefbaarheid en verkeersveiligheid van die omgeving onder druk zet. In het buitengebied (stopplaatsen van voorstedelijke vervoersnetwerken) is het nodig potentieelonderzoeken te doen en potentiële reizigers te bevragen op de keuze van

vervoerswijze van het vortransport. Uit die onderzoeksgegevens kunnen dan parkeerbehoeften worden berekend, bij gebrek aan verkeersmodellen die een parkeerbehoefte kunnen simuleren.

De visie van de spoorwegondernemingen wordt weergegeven in het investeringsplan. De projecten van NMBS-Holding groeperen alles wat met stallen van private vervoersmiddelen te maken heeft, dus ook het fietsparkeren.

Meer in het bijzonder betreft het:

- de aanpassing en/of uitbreiding van de bestaande parkings op een goed ruimtelijk geïntegreerde manier en vanuit een zuinig ruimtegebruik en duurzaam inrichtingsprincipe;
- de aanleg van nieuwe parkings;
- de beveiliging van de parkings (afsluiting, verlichting, toegangscontrole, ...);
- voor de tweewielerparkings:
  - de vervanging (of de installatie) van fietsenrekken;
  - de bouw van fietsenstallingen;
  - de installatie van fietsenkluisen;
  - de beveiliging van de fietsenbewaarplassen (afsluiting, verlichting, toegangscontrole, ...);
- de herinrichting van de stationsomgeving (« stationsplein ») als dit de toegankelijkheid verbetert (toegangswegen naar de parkings, aanleg van zoenstroken, parkings voor kortparkeren, ...);
- taxi-faciliteiten.

Een belangrijk aandachtspunt blijft de kostprijs van parkeren. Betaald parkeren is gerechtvaardigd, maar moet in verhouding staan tot de parkeertarieven, die de stedelijke parkeerbedrijven hanteren. Zo niet zal de parking, voorzien voor treinreizigers, oneigenlijk gebruikt worden door mensen die naar de stad komen en de wagen op een goedkopere stationsparking achterlaten, waardoor er voor treingebruikers geen plaats meer is.

Bijzondere aandacht is ook nodig voor de veiligheid van parkeren. Daartoe is het ontwerp van het parkeerterrein of de parkeergarage cruciaal, naast voorzien in videocamera's of bewakingspersoneel.

De loopafstand vanaf de parkeerplaats naar de perrons of de halte moet voldoende kort zijn. Te grote loopafstanden ontmoedigen het maken van de overstap naar het openbaar vervoer. Bovendien is er onvoldoende zekerheid over de goede werking van grootschalige parkeervoorzieningen door het gebundelde vertrek in de avondspits. Daarom is de keuze voor voldoende kleinschalige parkings in het buitengebied ook verantwoord.

Zoenstroken, afhaal- en ophaalstroken zijn belangrijk in stationsomgevingen. Daarbij moet enerzijds gegarandeerd blijven dat de zoenstroken geen aanleiding geven tot langparkeren en anderzijds kan er best worden voorzien in het nodige wachtcomfort voor de op te halen reizigers.

### **IV.5.3. Relatie tot de stad – tot de kernen in het buitengebied**

Essentieel voor de werking van een station of een stopplaats is de gemakkelijke, veilige en snelle toegang tot het transferpunt. De leesbaarheid van de ingang is cruciaal en vraagt bijzondere aandacht, zeker vanuit de terechte visie van NMBS-Holding om te komen tot translatieve ruimten, waar het station bijdraagt tot de ontsnippering van de ruimte.

De ingang moet afgestemd zijn op de omgeving, is ontworpen op voetgangersmaat en heeft een uitnodigend karakter. Het is aangewezen dat de toegangen niet rechtstreeks op een drukke verkeersader aansluiten maar via open publieke ruimten geïntegreerd worden in het geheel.

### **IV.5.4. Uitrustingen en voorzieningen**

In nagenoeg geheel Vlaanderen, en zeker in de stedelijke gebieden, behoren de busstations /bushaltes van het stads-en streekvervoer in de stationsomgevingen tot de categorie van de hoofdhaltens voor dat stads-en streekvervoer.

Het besluit “Netmanagement” en het uitvoeringsbesluit “Basismobiliteit” bij het decreet betreffende de organisatie van het personenvervoer over de weg van 20 april 2001 geeft de richtlijnen voor de uitrusting van deze hoofdhaltens weer in art. 16 § 1 tot 6. Deze uitrusting, gestoeld op de decretale grondslagen, is opgenomen in de “Busstationgids”, de standaardisatienota die De Lijn hanteert voor de inrichting van (ook) busstations aan spoorwegstations.

Een transferium in een stedelijk gebied vraagt een ander uitrustingsniveau dan een stopplaats in het buitengebied. Enkele uitrustingen zijn echter voor de beide types vanuit Vlaams standpunt gewenst: communicatiemiddelen (brievenbus, openbare telefoon), wachtaccommodatie, distributie van reiskaartjes (bij voorkeur via loketten), bewaking (veiligheidsgevoel), sanitair -eventueel ook voorzien van een luierruimte voor het verschonen van baby's, informatievoorzieningen, ...

Daarnaast kunnen best diensten worden voorzien die afgestemd zijn op de dagelijkse behoeften van de reizigers (bakker, krantenwinkel, kleine supermarkt, autodelen, fietspunt, ...) en die het deur-tot-deur traject van de reiziger vergemakkelijken en sneller maken. Afhankelijk van het type station (vertrekstation, bestemmingsstation of beide) en van de ligging van het station (stedelijk gebied, buitengebied) kunnen deze behoeften verschillen. Het is aan de NMBS-Groep om, in samenspraak met de betrokken stad of gemeente, onderzoek naar die behoeften te doen en in functie daarvan de nodige partners aan te trekken en ruimtes te voorzien voor verhuur. Het is geen taak van de spoorwegonderneming om zelf een commerciële dienstverlening te gaan voorzien.

Er moet wel over gewaakt worden dat de stations in de eerste plaats functioneel moeten zijn voor de reiziger die zijn trein wil nemen of een aansluiting nodig heeft en die zo snel mogelijk zijn weg door het station moet vinden. De inrichting van de stations en de informatie in de stations moet hierop in de eerste plaats gericht zijn. De mogelijke commerciële voorzieningen mogen deze hoofdfunctie niet in de weg staan of de relatie met het omliggende stedelijke weefsel niet onder druk zetten. Een station mag geen



winkelcentrum worden, waarin de gebruiker van het openbaar vervoer zijn weg niet meer vindt.

#### **IV.5.5. Informatie**

Voor een kwalitatief hoogstaand openbaarvervoersysteem zijn vijf soorten informatie onontbeerlijk:

- Informatie over de tijd
- Reisinformatie
- Dynamische reisinformatie
- Informatie over de voorzieningen in het transferpunt
- Informatie over de omgeving.

##### *a. Informatie over de tijd.*

De aanwezigheid van tijdsinformatie lijkt evident, maar ontbreekt soms. Bij voorkeur worden klokken met wijzerplaten gebruikt omdat ze vlotter leesbaar zijn dan digitale klokken die enkel cijferaanduidingen geven. Het is ook nodig dat klokken op elkaar worden afgestemd, zodat de klokken van het spoorbedrijf en van De Lijn dezelfde aanduidingen vertonen, wat niet altijd het geval is.

##### *b. Reisinformatie.*

Reisinformatie is een essentieel onderdeel voor een transferpunt. De beschikbare informatie is vaak onvoldoende begrijpbaar voor personen. De informatie moet actueel en betrouwbaar zijn. Ze kan voorzien worden door middel van een infobalie (personeel) of via infopanelen.

##### *c. Dynamische reisinformatie*

Dynamische reisinformatie is essentieel, ook voor bussen en trams die voor natransport zorgen. Bijkomend moet er ook worden voorzien in ontwikkelingen die via Dynamische Reisinformatie Panelen (DRIP) aan autogebruikers naast de filelengte en de reistijd ook de vertrektijden van pendeltreinen en trams/bussen vanaf P+R of transfers aangeven, zodat weggebruikers een bewuste keuze kunnen maken en eventueel overstappen op collectieve systemen. Voor gebruikers is de wachttijd aan de halte cruciaal. Daarom moeten er ook kleinschalige dynamische reisinformatie worden voorzien; dat kan via individuele uitrusting bij de halte (omroepsysteem, dynamische reisinformatiepanelen, smartphone applicaties, enz.).

##### *d. Informatie over de voorzieningen in het transferpunt*

Ook informatie over de voorzieningen in het transferpunt zijn van wezenlijk belang. De bewegwijzering in grote transferpunten is cruciaal, ook op het gebied van bereikbaarheid van de taxistandplaatsen en fietspunt.

##### *e. Informatie in relatie tot de omgeving.*

In relatie tot de stedelijke omgeving moet ook worden voorzien in duidelijke en voldoende ruime informatie bij de uitgangen. De reiziger moet een antwoord krijgen op zijn vraag: "Welke uitgang moet worden genomen om op een bepaalde locatie te komen?". Ook voor fietsroutes is informatie over de omgeving noodzakelijk.

## IV.6. Milieueffecten

### IV.6.1. Geluidshinder

Op 23 juli 2010 werd het Actieplan Spoorverkeerslawaai door de Vlaamse Regering aangenomen. Dit actieplan werd opgemaakt voor alle spoorwegen met meer dan 60.000 treinpassages per jaar. Ongeveer 139.200 personen worden dagelijks blootgesteld aan geluidswaarden  $L_{den}$  van 55 dB of meer.

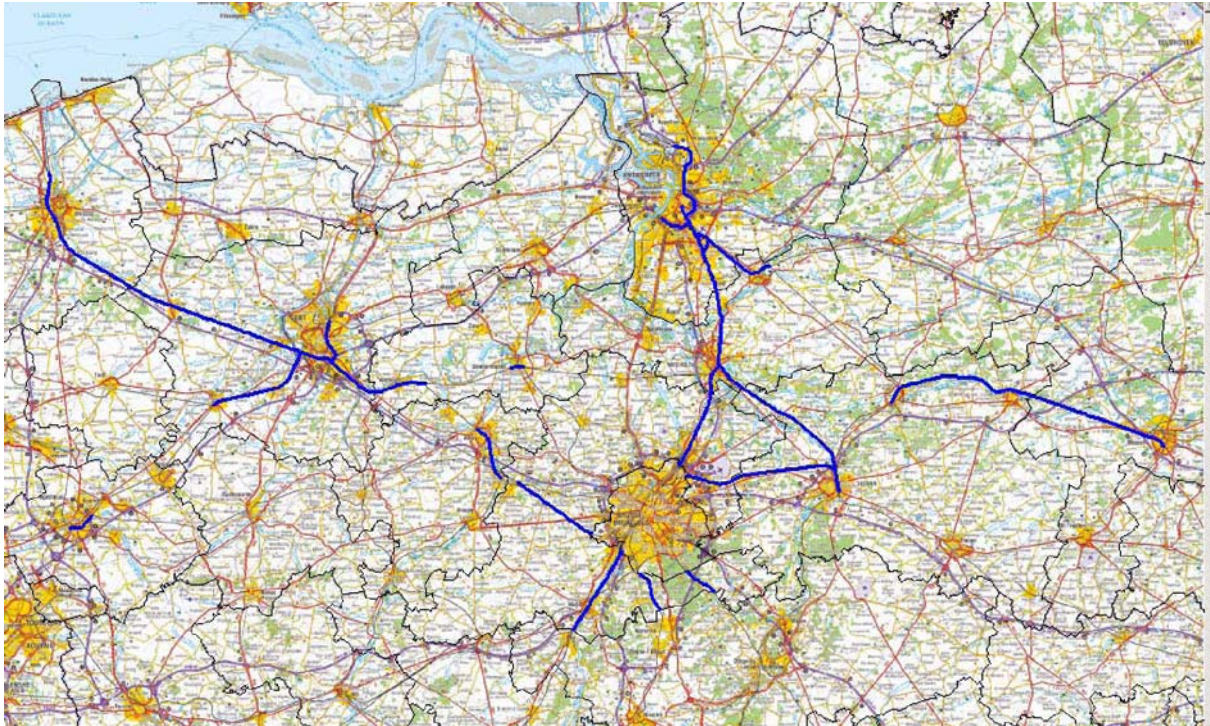
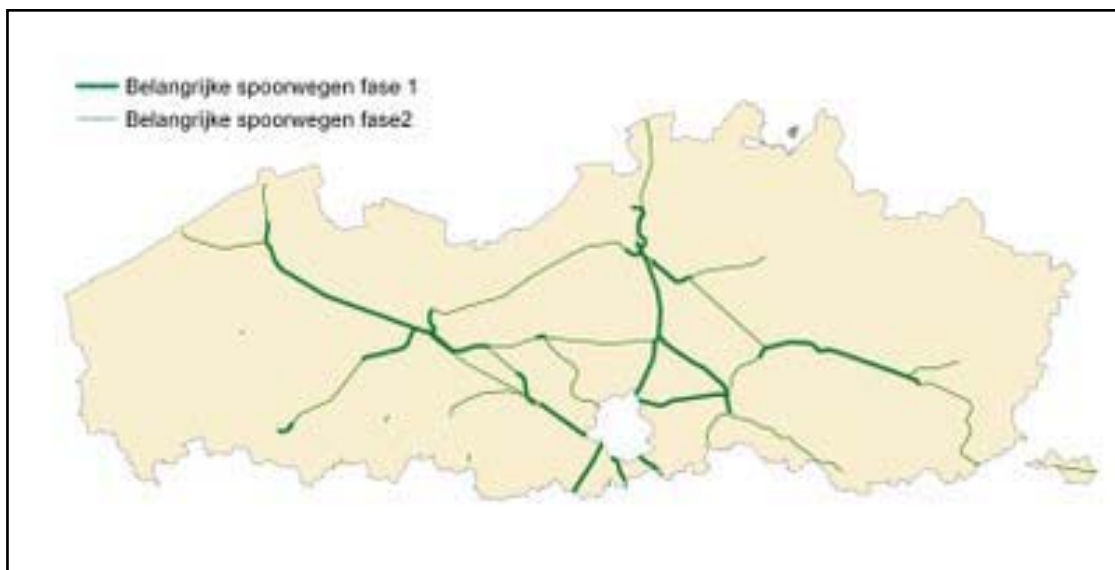


Fig. IV.6.1

**Spoorlijnen waarop geluidskarten in eerste fase van toepassing zijn, zijnde spoorlijnen met meer dan 60.000 treinpassages op jaarbasis.**

In opdracht van het Departement Leefmilieu, Natuur en Energie was voorzien in de loop van 2012 geluidskarten op te maken voor alle spoorwegen met meer dan **30.000** treinpassages<sup>72</sup> per jaar. Tegen eind 2013 worden hiervoor opnieuw actieplannen opgemaakt. Het gaat om de spoorwegen zoals die aangeduid op figuur IV.6.2. (de donkergroene lijnen zijn de baanvakken die al in de eerste fase aan bod kwamen, de lichtgroene lijnen duiden de baanvakken aan die in de tweede fase daarbij komen). In totaal gaat het om 689 km aan spoorwegen (waarvan 287 km al in de eerste fase werden gekarteerd).

<sup>72</sup> De lijst van alle betrokken baanvakken van de lijnen, knooppunten en coördinaten kan geraadpleegd worden op <http://www.lne.be/themas/hinder-en-risicos/geluidshinder/beleid/eu-richtlijn/lijsten-2e-fase-2012-2013>.



**Fig. IV.6.2.**

**Spoorlijnen waarop geluidskarten in tweede fase van toepassing zijn, zijnde spoorlijnen met meer dan 30.000 treinp passages op jaarbasis.**

Spoorweggeluid bestaat uit drie componenten:

- geluid van motoren en apparatuur aan boord;
- rolgeluid;
- aerodynamisch geluid, voornamelijk bij snelheden groter dan 250 km/u.

Rolgeluid is de meest dominante factor. Enerzijds kan hiertoe de infrastructuur aangepast worden (geluidsarme opbouw spoorbruggen, rails slijpen, aantal uitzettingsvoegen van de sporen verminderen, ...). Anderzijds is dit een aspect van rollend materieel. De voornaamste bron van spoorweggeluid is het rolgeluid van de goederenwagens. Volgens het actieplan is de aanpassing van het rollend materieel de meest kostenefficiënte maatregel voor de reductie van spoorweggeluid. De spoorwegoperatoren hebben echter zelden voldoende middelen of stimulansen om dit op grote schaal uit te voeren.

Het eerste Actieplan Spoorverkeerslawaai bevat een degelijke analyse van de bestaande situatie. Er dient echter te worden opgemerkt dat de maatregelen nogal zwak is. De juiste maatregelen voor lawaaivermindering (zoals het inzetten van geluidsarm rollend materieel, de bouw van geluidswerende wanden of het verdiept aanleggen van spoorinfrastructuur) staan er wel in opgesomd, maar een duidelijk engagement ligt moeilijk gezien de vereiste middelen.

Bij realisatie van nieuwe spoorlijnen houdt de infrastructuurbeheerder Infrabel rekening met deze maatregelen.

De mogelijkheid tot gediversifieerde infrastructuurvergoedingen als stimulans bestaat anderzijds al.

#### **IV.6.2. Trillingshinder**

Het voorbijrijden van spoorvoertuigen veroorzaakt een trillingsoverdracht naar de omgeving toe. Dit verschijnsel vindt zijn oorsprong in het contactoppervlak tussen wiel en rail. Beide oppervlakken bezitten immers een zekere oneffenheid.

Om de trillingshinder te beperken kunnen verschillende maatregelen worden genomen. Hierbij zijn de maatregelen genomen aan de bron het meest efficiënt. Maatregelen in de overdrachtsweg (plaatsen van trillingsisolerende schermen in de bodem) zijn zeer kostelijk, terwijl maatregelen bij de ontvanger, waarbij de volledige woning wordt geïsoleerd ter hoogte van de fundering, enkel van toepassing is bij nieuwbouw.

#### **IV.6.3. Fijn stof**

De voornaamste bronnen van uitstoot van fijn stof door het spoorvervoer zijn:

- de remsystemen;
- de dieseltractie.

De aanpassing / ombouw van de remsystemen van goederenwagons is vrij kostelijk. Door de Europese Commissie worden hiertoe initiatieven gepland.

Andere bronnen van uitstoot van fijn stof zijn de stationair draaiende dieselmotoren, van wachtende auto's voor een gesloten overweg. Door het nemen van eenvoudige maatregelen kan deze uitstoot worden verminderd:

#### **IV.6.4. De ontsnippering van de ruimte**

Versnippering van de ruimte door spoorinfrastructuur moet in de eerste plaats vermeden worden en indien dit onmogelijk is, moet de impact gemitigeerd worden.

Het maximaal inzetten op het meest efficiënte gebruik van de bestaande infrastructuur alvorens er nieuwe wordt gebouwd, kan bijdragen om de versnippering tegen te gaan.

#### **IV.6.5. Internalisering van de milieukosten**

De externe kosten van alle vervoerswijzen dienen meegenomen te worden als duurzaamheids criterium.

# DEEL V. Krachtlijnen voor de spoorstrategie

## V.1. Inleiding

Zoals vermeld in het Pact2020, heeft Vlaanderen de ambitie om uit te groeien tot een Europese topregio. Welvaartscreatie, inclusie en duurzaamheid staan in het realiseren van dit toekomstbeeld centraal. Het mobiliteitsbeleid dient zich in te schakelen in dit maatschappelijk veranderingsproces en via de gerichte ontwikkeling van het mobiliteits- en transportsysteem en het aansturen van het gebruik ervan bij te dragen tot de realisatie van die ambities.

Daarom werken wij aan een duurzaam mobiliteitsmodel.

De diverse mobiliteitsscenario's, die zowel in Vlaanderen als op Europees niveau werden opgesteld, wijzen op een verdere toename van de mobiliteit. Om Vlaanderen bereikbaar te houden is, naast het beheersen van de transportintensiteit, het belangrijk om werk te maken van **veilige, vlotte en betrouwbare mobiliteit**. De verschillende netwerken moeten daarom robuust en samenhangend zijn. Om de samenhang van de modale netwerken te vergroten, werken we de **ontbrekende schakels** weg. Om de robuustheid van de netwerken te verhogen besteden we aandacht aan zowel de wijze waarop de netwerken zijn gestructureerd, de capaciteit, het onderhoud en de veiligheid ervan.

Voortbouwend op de Europese strategie voor de ontwikkeling van het trans-Europees vervoersnet (TEN-T), zorgen we ervoor dat de verschillende hoofdtransportnetwerken (weg, spoor en waterweg), zoals opgenomen in het uitgebreid TEN-T netwerk, en de hierop gelegen kunstwerken voldoen aan zowel de richtsnoeren die voor deze netwerken worden ontwikkeld als aan andere op internationaal niveau naar voren geschoven normen en aanbevelingen.

De spoorinfrastructuur die deel uitmaakt van het TEN-T netwerk moet conform deze EU-richtsnoeren worden ingericht, waarbij een belangrijke taak is weggelegd voor de federale overheid.

Om in het **reizigersvervoer** het spoorvervoer als ruggengraat te laten uitgroeien van de collectieve vervoerssystemen is het belangrijk dat de vervoerscapaciteit van deze netwerken in overeenstemming wordt gebracht met de vervoersvraag, waardoor aan de reizigers niet alleen het nodige (zit)comfort wordt geboden, maar ook een hogere stiptheid en dit zonder te zeer te raken aan de commerciële snelheid waardoor het spoor zijn attractiviteit verliest. De verwachte vervoersstromen moeten mee het vervoersplan en de benodigde investeringen in infrastructuur en rollend materieel bepalen. Verder dient werk te worden gemaakt van het verhogen van de veiligheid.

Specifiek naar het **goederenvervoer** toe is het noodzakelijk dat de goederencorridors, die vastgesteld zijn bij EU-verordening, worden gerealiseerd.

Het verhogen van de veiligheid van het treinverkeer is mogelijk door het invoeren van ERTMS op het spoorwegnet, door de afschaffing van de gevaarlijkste overwegen (metvalabele alternatieven) en door het beheersen van de externe risico's verbonden aan het vervoer van gevaarlijke goederen.

Bij de uitbouw van het spoorwegnet moet rekening worden gehouden met de **ruimtelijke en de milieu-impact**.

Gericht uitbouwen van het spoorwegnet alleen is onvoldoende. Er moet ook werk worden gemaakt van een sterkere **integratie** van de verschillende modale vervoersnetwerken. Voor de organisatie van verplaatsingen over middellange en lange afstand, hanteren we immers het principe van **co-modaliteit**. Het verknopen van de verschillende netwerken is dan ook een noodzakelijke voorwaarde om te komen tot een gecombineerd gebruik van de verschillende modi. Bij het integreren van de verschillende netwerken houden we rekening met de verschillende schaalniveaus waarop de mobiliteitsontwikkelingen zich afspelen.

Conform de Pact 2020 doelstellingen zorgen we voor een *multimodale* ontsluiting van **de economische poorten**, die als **internationale knopen** in de trans-Europese netwerken zijn geselecteerd, zijnde de luchthaven van Zaventem, de zeehavens (Oostende, Zeebrugge, Gent en Antwerpen) en **de HST-stations (Antwerpen en Brussel)**. Op die manier verknopen we het transportsysteem (voor zowel het personen- als het goederenvervoer) op het hoogste schaalniveau en verzekeren hiermee de inbedding van Vlaanderen in de Europese en internationale netwerken wat voor het economisch functioneren van onze regio een belangrijk gegeven is.

Op het **regionale schaalniveau** moeten de stations (IC/IR) worden uitgebouwd tot multimodale knooppunten voor het personenvervoer volgens het STOP-principe. In de stedelijke gebieden maken we verder werk van de ontwikkeling van de stations-omgevingen, als multimodale knooppunten maar ook als toplocaties voor wonen, onderwijs, werken, vrijetijd en dienstverlening. In het buitengebied dient de noodzaak onderzocht te worden om op een beperkt aantal locaties en in combinatie met de ruimtelijke uitbouw van deze locaties, transferia uit te bouwen die de verkeersstromen in deze gebieden kunnen opvangen en kanaliseren. Een gediversifieerde waaier aan vervoersmogelijkheden (gaande van openbaar vervoer, taxi's, huurfietsen, huur- of poolauto's, auto- en fietsdeelsystemen tot parkeerplaatsen en P&R-parkings) moet er in de verschillende multimodale knooppunten voor zorgen dat naadloze aansluitingen tussen de verschillende vervoerswijzen op de verschillende tijdstippen mogelijk worden.

In het **goederenvervoer** maken we werk van een netwerk van multimodale terminals en zetten we in op de verdere uitwerking van het concept "extended gateways" waarbij we logistieke activiteiten clusteren en goederenstromen bundelen op specifieke locaties die bij voorkeur bi- of trimodaal ontsloten zijn. We werken samen met het bedrijfsleven aan het bundelen van logistieke stromen tot grotere stromen waardoor ze zich beter lenen om via alternatieve modi (binnenvaart, spoor) te worden getransporteerd. Op deze manier zetten we in op een multimodale afwikkeling van het goederenvervoer en kunnen we de verschillende schakels binnen de logistieke keten beter op elkaar afstemmen.

Veranderende levensstijlen vragen echter ook om comfortabele en flexibele transportmogelijkheden en om een grotere keuzevrijheid van de reiziger op basis van

goede reisinformatie, overstapmogelijkheden tussen verschillende modi en goed bereikbare voorzieningen. Mensen met een beperkte mobiliteit en senioren vragen vooral om meer en beter toegankelijke (sociaal veilige) mobiliteit die hen moet toelaten om zelfstandig te kunnen leven.

Om aan de toekomstige mobiliteitsbehoeften te kunnen voldoen en het marktaandeel van het spoorvervoer te verhogen, is het voor Vlaanderen daarom **prioritair dat**:

- **de ruimtelijke en economische ontwikkeling van de regio wordt versterkt** door de verhoging van de capaciteit (waar deze vandaag of in de toekomst ontoereikend is of zal zijn) en van de toegankelijkheid van het spoorwagetrak.
- **de kwaliteit van de dienstverlening** aan de reiziger of de goederenklant wordt **verbeterd**, door onder meer:
  - een geïntegreerd openbaar vervoeraanbod waarvan de trein de ruggengraat vormt voor het reizigersvervoer;
  - een verzekerde basisdienstverlening (waarbij o.m. aandacht wordt besteed aan de toegankelijkheid) in het station/stopplaats/vormingsstation/goederenterminal;
  - een verbetering van de communicatie met de klant;
  - ...

De realisering van deze Vlaamse prioriteiten voor het spoorvervoer kan enkel maar tot een verhoging van het aandeel van het spoorwagetrak in de globale mobiliteit leiden als bovendien een aantal **basisvoorwaarden** voor het bestaande spoorwagetrak vervuld worden:

- het spoorwagetrak en de stations/treinen moeten veilig zijn (exploitatie- en sociale veiligheid);
- de treinen moeten stipt rijden;
- het spoorwagetrak moet betrouwbaarder worden.

Om dit alles te kunnen realiseren, dient het **Vlaamse Gewest nauwer betrokkente** worden bij de opmaak en opvolging van het vervoersplan en het meerjareninvesteringsprogramma van de NMBS-groep. Het Vlaamse Gewest wil ook een zicht krijgen op de finaliteit van nieuwe (voorgestelde) investeringen, m.a.w. de kosten gesteld tegenover de verwachte resultaten (bv. extra reizigers en/of tonnages, impact op de modale keuze, oplossen van knelpunten, opbrengsten,...).

Het is belangrijk dat het Vlaamse Gewest degelijk, frequenter en gestructureerder wordt geïnformeerd over de stand van zaken in de realisatie van de (voor haar prioritaire) infrastructuurprojecten in Vlaanderen en van de projecten voor de Vlaamse spoorreizigers of het goederenvervoer. Vlaanderen moet inspraak hebben bij eventuele wijzigingen die aan de planning voor projecten in Vlaanderen worden aangebracht.

Bij het creëren van nieuwe spoorinfrastructuurprojecten dient het Vlaamse Gewest samen met de NMBS-Groep en de federale overheid hiertoe het nodige draagvlak te creëren.

Enkel onder deze voorwaarden kan het Vlaamse Gewest een duurzaam en integraal mobiliteitsbeleid voeren waarin ook het spoorvervoer van reizigers en goederen zijn eigen plaats heeft.

Daarnaast is het belangrijk dat het Vlaamse Gewest ten gepaste tijde anticipeert op en eveneens wordt betrokken bij het formuleren van federale standpunten aanzien van Europese regelgeving, met bijzondere aandacht voor potentiële of gebeurlijke ontwikkelingen betreffende **liberalisering** van het binnenlands reizigersvervoer per spoor.

Tot slot vraagt het Vlaamse Gewest dringend **relevante statistische spoorgegevens** om het Vlaamse mobiliteitsbeleid vorm te geven en te onderbouwen.

Dit alles moet ook leiden tot het afsluiten van nieuwe en duidelijke **samenwerkingsakkoorden** waarin ieders verantwoordelijkheid eenduidig wordt vastgelegd. Het gaat hier zowel om samenwerkingsakkoorden tussen de verschillende overheden, als tussen de Vlaamse overheid en de NMBS-Groep, als tussen de openbare vervoersmaatschappijen onderling.

## **V.2. Vlaamse prioriteiten**

### **V.2.1. Versterken van de ruimtelijke en economische ontwikkeling van de regio**

Voor Vlaanderen is het belangrijk dat bij de verdere uitbouw van het spoorwegnet de nodige aandacht wordt besteed aan de multimodale ontsluiting van economische poorten en het verzekeren van de selectieve multimodale bereikbaarheid van bedrijventerreinen, kantorenzones en stadscentra.

Tevens wordt aanbevolen om de noodzakelijke maatregelen te nemen opdat de leefbaarheid van door het spoor doorsneden gemeenten zou verzekerd blijven. De nodige aandacht dient besteed te worden om barrièrewerking waardoor woonkernen moeilijk bereikbaar worden en lange files voor gesloten overwegen ontstaan te voorkomen.

#### V.2.1.1. Verhoging van de capaciteit

Wat het **goederenvervoer** per spoor betreft houdt Vlaanderen rekening met een aanzienlijke stijging van het aantal tonkilometers tegen 2040, waarbij het modale aandeel van het spoorvervoer minstens behouden blijft.

Voor het **reizigersvervoer** per spoor wordt rekening gehouden met de doelstelling van het Pact 2020 om tegen 2020 40% van de woon-werkverplaatsingen te laten gebeuren enerzijds te voet of per fiets en anderzijds door collectieve vervoermiddelen.

De verwachte vervoersstromen moeten mee het vervoersplan 2025/2030 van de NMBS en de benodigde investeringen in infrastructuur en rollend materieel bepalen. Voor het goederenvervoer dienen de bestaande en verwachte goederenstromen, vooral naar en vanuit onze Vlaamse havens, als basis.



Om de verwachte stijging te kunnen opvangen is een verhoging van de capaciteit noodzakelijk, enerzijds door nieuwe infrastructuren die bestaande/toekomstige knelpunten wegwerken en anderzijds door capaciteitsuitbreidingsinfrastructuren, waaronder missing links.

De doelstellingen geformuleerd in het nieuwe Mobiliteitsplan Vlaanderen qua modaal aandeel van het spoorvervoer (goederen zowel als reizigers) moeten in ieder geval worden gegarandeerd.

#### V.2.1.2. Verhoging van de toegankelijkheid en bereikbaarheid van stations

Het Vlaamse Gewest heeft als strategische doelstelling om meer **reizigers** met het openbaar vervoer te doen reizen, waarbij het voor- en natransport meer te voet, per fiets of met collectieve middelen en minder met de auto wordt uitgevoerd.

Daartoe moeten de bereikbaarheid en de toegankelijkheid van transferia (zoals stations) selectief verbeterd worden volgens het STOP-principe. Door het verbeteren van de verplaatsingen te voet, per fiets of met het openbaar vervoer, streeft het Vlaamse Gewest naar een duurzaam voor- en natransport.

De stationsomgevingen dienen daarbij in partnerschap met o.m. stad of gemeente en de NMBS-groep ontwikkeld te worden, met bijzondere aandacht voor de leefbaarheid.

Daarnaast dient - gelet op de toenemende vervoervraag - de bouw van nieuwe stations, met name in de Vlaamse Ruit, overwogen worden.

Tot slot moeten de stations, de stopplaatsen en de treinen toegankelijker gemaakt worden voor personen met een beperkte mobiliteit.

In de toekomst moet voor het **goederenvervoer** de toegang tot de rangeerstations en terminals in of nabij de Vlaamse havens toegankelijk blijven voor alle goederenoperatoren die er nood aan hebben en moet dit op een niet-discriminerende wijze kunnen gebeuren. Het bij de herstructurering van de NMBS-Groep overdragen van de spoorterminals die in handen van NMBS-Logistics zijn naar Infrabel zou hierin een belangrijke stap zijn. Vlaanderen pleit ervoor dat deze terminals/rangeerstations in publieke handen blijven opdat, ongeacht de toekomstige marktevolutie, toch elke goederenoperator op gelijke wijze toegang krijgt tot deze voor het verspreid goederenvervoer en de Belgische economie essentiële infrastructuur.

#### V.2.1.3. Waarborgen duurzaam vervoer

Bij het uitbreiden / vernieuwen van zowel de spoorinfrastructuur als van het voertuigenpark, nemen zowel de infrastructuurbeheerders als de spoorwegondernemingen de nodige maatregelen ter beperking van:

- de geluidshinder (cf. het Vlaamse actieplan “Spoorweglawaaï”);

- de trillingsoverdracht naar de omgeving toe, te wijten aan het voorbijrijden van spoorvoertuigen;
- de emissie van fijn stof.

De externe kosten van alle vervoerswijzen (weg, waterweg, spoor)dienen meegenomen te worden als duurzaamheids criterium.

## **V.2.2. Verbetering van de kwaliteit van de dienstverlening**

De voorbije jaren stond de potentiële klant bij het opmaken van het federale spoorbeleid zelden centraal. Dit is nochtans een essentiële voorwaarde om een kwaliteitsvolle dienstverlening te kunnen aanbieden aan de reizigers en de goederenklanten.

### V.2.2.1. Geïntegreerd openbaar vervoeraanbod waarvan de trein de ruggengraat vormt voor het reizigersvervoer

Het realiseren van een rechtstreekse verplaatsing van plaats A naar plaats B is voor het openbaar vervoer niet steeds haalbaar. De noodzakelijke overstappen mogen geen extra hinderpaal vormen voor de reiziger.

Het zo vlot mogelijk laten verlopen van deze overstappen bepaalt mee de aantrekkelijkheid van het openbaar vervoer en de kwaliteit van de dienstverlening. Daarom wordt gestreefd naar een geïntegreerd openbaar vervoeraanbod, waarbij de aansluiting van het spoor op het stads- en streekvervoer en tussen treinen onderling wordt gewaarborgd.

Het realiseren van een eengemaakt vervoersbewijs voor de verschillende vervoersaanbieders draagt eveneens bij tot een vlotte overstap van het ene vervoersbedrijf naar het andere.

### V.2.2.2. Basisdienstverlening in station, stopplaats, terminal.

Zowel de reizigers als de goederenklanten hebben behoefte aan een aantal basisdiensten in stations of terminals.

Voor de reizigers dient deze dienstverlening bepaald te worden in functie van de grootte, de lokalisatie en het type (oorsprong/bestemming/overstap) van station of stopplaats en de modalshift van het voor- en natransport.

Voor het goederenvervoer gaat het in de eerste plaats om diensten (zoals tankplaatsen, onderhoud, beschikbaarheid van rangeerlocomotieven,...), die op niet-discriminerende wijze aan alle goederenoperatoren ter beschikking dienen gesteld te worden.

### V.2.2.3. Verbeteren van de communicatie met de klant.

De gebrekkige communicatie bij vertragingen is zowel voor reizigers als voor goederenklanten op het Belgische spoorweganet één van de voornaamste klachten.

Zowel de infrastructuurbeheerder als de spoorwegoperator(en) hebben voor de verbetering van die communicatie nog heel wat werk voor de boeg.

Zij dienen hierbij voor ogen te houden dat de huidige klanten op elk moment over real time informatie willen beschikken.

## **V.3. Basisvoorwaarden**

### **V.3.1. Verhoging van de veiligheid**

Aandacht dient besteed te worden aan:

- de verhoging van het veiligheidsniveau door de veralgemeende invoering van ETCS op het spoorwegnetwerk en het voertuigenpark;
- de verhoging van de sociale veiligheid in de stations, de stationsomgevingen en de treinen;
- het versnellen van de afschaffing van de gevaarlijkste overwegen, volgens objectieve criteria en met valabele boven- of ondergrondse alternatieven voor alle weggebruikers;
- de beheersing van de externe risico's verbonden aan het vervoer met en het stationeren van RID-wagons (vervoer van gevaarlijke goederen).

### **V.3.2. Verhoging van de stiptheid en betrouwbaarheid**

Een verhoging van de stiptheid en betrouwbaarheid draagt bij tot een toename van het reizigerscomfort en de klantentevredenheid, doch mag niet leiden tot verlies aan commerciële snelheid, noch ten koste gaan van het treinaanbod.

Het Vlaamse Gewest dringt er bij de federale overheid op aan dat de door Europa opgelegde prestatieregeling (artikel 11 van richtlijn 2001/14/EG) en het in dit kader door de federale overheid uitgewerkte bonus-malussysteem voor zowel de spoorweg-ondernemingen als de infrastructuurbeheerderInfrabel zo snel mogelijk wordt toegepast.

## V.4. Prioritering spoorinfrastructuurprojecten

### V.4.1. Inleiding

Op basis van de insteek van diverse belanghebbenden en van eigen studiewerk, werd onderstaande prioriteitenlijst van voor Vlaanderen belangrijke spoorprojecten, die moeten worden opgenomen in het komende meerjareninvesteringsprogramma 2013-2025 van de NMBS-groep, opgesteld. Bij het opstellen van de lijst werd zowel aandacht besteed aan het luik personenvervoer als aan het luik goederenvervoer per spoor. Opgemerkt wordt dat investeringen voor het goederenvervoer per spoor in belangrijke mate ook ten goede komen van het personenvervoer. Door de aanleg van “zuivere” goederenlijnen komt immers capaciteit vrij voor reizigerstreinen op de bestaande “gemengde” spoorlijnen.

Op basis van de door de federale overheid aan de NMBS-groep beschikbaar gestelde kredieten en van de finaliteit van de voorgestelde investeringsprojecten, m.a.w. de kosten gesteld tegenover de verwachte resultaten (bv. extra reizigers en/of tonnages, impact op de modale keuze, oplossen van knelpunten, opbrengsten,...) van de verschillende projecten, dient deze lijst verfijnd te worden. Er dient ook rekening te worden gehouden met een zekere mate van spreiding van de spoorinvesteringen over de Vlaamse provincies.

### V.4.2. Prioriteitenlijst

- I. de nodige investeringen moeten gedaan worden om de **huidige capaciteit te behouden**;
- II. de al opgestarte infrastructuurprojecten moeten volgens overeengekomen planning worden voltooid:
  - a. spoorprojecten ter ontsluiting van de economische poorten;
    - derde spoor tussen Dudzele en Zeebrugge (goederenvervoer);
    - derde en vierde spoor tussen Brugge & Gent (gemengd vervoer);
    - GEN-netwerk rond Brussel (personenvervoer);
    - vormingsstation Zeebrugge (prefinancieringsovereenkomst - goederenvervoer);
  - b. de projecten stationsomgeving waarvoor een samenwerkingsovereenkomst werd afgesloten;
  - c. Diaboloproject: aansluitingsbochten op de bestaande lijnen richting Brussel
    - aansluitingsbocht L25;
    - aansluitingsbocht L26;
  - d. aanpassing spoorlijn 25 te Mechelen om de capaciteit te verhogen (personen en goederen);

**III. de in het meerjareninvesteringsplan 2001-2012 opgenomen doch nog niet aangevatte en nog relevante projecten** moeten zo snel mogelijk worden opgestart:

**a. wegwerken knelpunten:**

- vertakking Oude Landen (goederenvervoer);
- vertakking Krijgsbaan (gemengd - gelinkt aan tweede spoorontsluiting; indien nodig);
- optimalisatie van de verbinding Antwerpen – Gent (gemengd vervoer) onder meer door:
  - de vernieuwing van wissels te Schellebelle;
  - de aanleg 3<sup>de</sup> en 4<sup>de</sup> spoor te Melle;
  - de afschaffing van de overweg 84 te Wetteren;
  - eventuele nodige optimalisaties lijn 59 Antwerpen – Gent;
- beseinen van regelmatig gebruikte spoorvakken op rechteroever in de Antwerpse haven om de capaciteit en de exploitatiemogelijkheden te verbeteren en de kosten van rangeringen,... te drukken (verspreid goederenvervoer);

**b. capaciteitsuitbreiding**

- tweede spoorontsluiting haven van Antwerpen (goederen);
- upgradering IJzeren Rijn (gemengd – in eerste fase verbetering personenvervoer vanuit het Noord-Limburg):
  - volledige elektrificatie (gemengd);
  - stopplaats Hamont (personenvervoer);
  - op dubbel spoor brengen van het baanvak Mol – Hamont - Nederlandse grens (in functie van de vervoersvraag);

**IV. Oplossen van verwachte knelpunten**

- a. opstarten van de MKBA over de verschillende mogelijke oplossingen tot capaciteitsverhoging tussen Zeebrugge – Gent – Antwerpen, waarbij rekening moet worden gehouden met de plannen voor de uitbouw van de voorstedelijke netwerken rond Antwerpen en Gent (is gelinkt aan het vervoersplan 2025/2030 NMBS en uit te voeren globale mobiliteitsstudie);
- b. bocht van Aarschot (lijn 16 – 35) (gemengd verkeer, mede afhankelijk van vervoersplannen reizigers- en goederenvervoer);

## V. Realisatie vanmissing links

### a. personenvervoer:

(Het vervoerplan 2025/2030 van de NMBS moet hiervoor mee als basis dienen)

- opnieuw operationeel maken van spoorlijn 18 Hasselt – Neerpelt;
- de uitbouw van het GEN-netwerk rond Gent (eerste fase elektrificatie en doortrekking van sommige radiale lijnen, eventueel het aanleggen van bijkomende wissels, seinen, sporen, stopplaatsen) in functie van de huidige en toekomstige capaciteitsbehoeften, zoals op:
  - lijn 58 Gent – Eeklo – (Maldegem);
  - lijn 86 Gent – Oudenaarde;
  - lijn 122 Gent – Zottegem;
  - lijn 204 Gent – Zelzate;
- In functie van MKBA-studies en het toekomstig vervoersplan, aanleggen 2<sup>de</sup> spoor voor het op huidige enkelsporige lijnen of spoortrajecten:
  - lijn 13 Kontich – Lier,
  - lijn 15 Hasselt – Mol (tussen Mol en vertakking Zonhoven);
  - lijn 19 Mol – Hamont;
  - lijn 21 Landen – Hasselt (tussen Landen en Alken);
  - lijn 29 Herentals – Turnhout;
  - lijn 54 Mechelen – Sint-Niklaas (tussen vertakking Heike en Sint-Niklaas);
  - lijn 69 Komen – Poperinge;
  - lijn 73 Diksmuide – Koksijde;
- te onderzoeken op basis van MKBA studies voor verschillende vervoermiddelen (heavy rail, light rail, (snel)tram, (snel)bus), o.m.:
  - lijn 17 Leopoldsburg – Diest;
  - lijn 21A-B Genk – Maasmechelen/Maaseik;
  - lijn 52 Puurs – Dendermonde;
  - lijn 57 Dendermonde – Aalst;
  - lijn 29 Aarschot – Herentals.
- realisatie van de bocht van Gits: noodzaak aan te tonen door opmaak van MKBA;

## VI. Nieuwe investeringsprojecten

(mits rangschikking op basis van objectieve criteria)

- vervanging gelijkgrondse kruisingen door ongelijkgrondse op drukke trajecten;
  - de kruising van de lijnen 96 en 26 bij het binnenrijden van het station van Halle ter hoogte van Buizingen;
  - de vertakking Otterbeek op lijn 27B nabij Mechelen;
- stationsomgevingsprojecten waarvoor een samenwerkingsakkoord in studie is;
- verhoging perrons;
- (her)openen stopplaatsen.

## V.5. Verdeelsleutel 60/40, pre- en cofinanciering

Art. 6 van het samenwerkingsakkoord 2001 – 2012 tussen de Federale Staat, het Vlaamse Gewest, het Waals Gewest en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, bepaalt het basisprincipe voor de verdeelsleutel 60/40 tussen de investeringsprojecten van het Vlaamse en Waalse Gewest.

Wegens het ontbreken van enige transparantie wordt de 60/40-verdeelsleutel regelmatig in vraag gesteld<sup>7374</sup>. Het is voor Vlaanderen onduidelijk op welke basis de 60/40 verdeling in 2001 is vastgelegd.

Het uitgangspunt voor het Vlaamse Gewest blijft wel de verdeelsleutel 60/40 Vlaanderen/Wallonië, zoals voorzien in het federaal regeerakkoord 2011 -2014. Een verduidelijking van de gebruikte criteria voor de verdeelsleutel is wel noodzakelijk.

Het Vlaamse Gewest vraagt aan de federale overheid ook meer transparantie in en motivatie over de toewijzing van de investeringsdotaties (lokalisatie/delokalisatie) en een correcte toepassing van de 60/40 verdeelsleutel.

Bovendien:

- Daar de investeringen in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, die vóór de toepassing van de 60/40 verdeelsleutel worden toegekend, ook belangrijk zijn voor Vlaanderen, wil het Vlaamse Gewest dat die investeringen ook in overleg met het Vlaamse Gewest worden afgesproken;
- De verwachte vervoersstromen moeten mee het vervoersplan en de benodigde investeringen in infrastructuur en rollend materieel bepalen. Het Vlaamse Gewest wil dan ook dat de nog te bepalen investeringen in infrastructuur in functie van de behoeften voor het nieuwe vervoersplan 2025 -2030, voor een bedrag van 600 miljoen euro, nu al in samenspraak met de gewesten vastgelegd worden en meegenomen worden in de verdeelsleutel 60/40 in het meerjareninvesteringsplan;
- Gezien investeringen in werkplaatsen voor onderhoud en renovatie van rollend materieel in de praktijk niet worden voorzien in functie van het rollend materieel dat er rijdt, en niet als investeringen in “rollend materieel” kunnen beschouwd worden, vraagt het Vlaamse Gewest dat die investeringen gelokaliseerd worden en meetellen voor de verdeelsleutel 60/40;
- Investeringen in het veiligheidssysteem ETCS daarentegen worden uitgevoerd op het ganse spoorwegnet, maar worden toch gelokaliseerd. Het zou logischer zijn dat die investeringen gedelokaliseerd worden en bijgevolg uit de 60/40 verdeelsleutel worden gehaald;
- Het Vlaamse Gewest wil ook de jaarlijkse toepassing van de 60/40 verdeelsleutel behouden en wil niet dat hierop uitzonderingen worden toegestaan om de afwijking in de daaropvolgende jaren te recupereren. Dit komt de transparantie niet ten

<sup>73</sup> Zie ook het advies van de SERV van 8 november 2001 en het advies van de MINA-raad van dezelfde datum over het ontwerpdecreet houdende de goedkeuring van het samenwerkingsakkoord over het investeringsprogramma van de NMBS

<sup>74</sup> Zie ook verslag van de plenaire vergadering van het Vlaams Parlement van 13 maart 2002

goede en nieuwe begrotingsbeslissingen zouden ertoe kunnen leiden dat die inhaalbeweging er niet (volledig) komt.

Het Vlaamse Gewest wil ook transparantie krijgen over het gebruik van de exploitatiedotaties. Een toepassing van de 60/40 verdeelsleutel dient ook hiervoor overwogen te worden.

Voor pre- en cofinanciering is een juridische basis vereist opdat zij wettelijk mogelijk zou zijn binnen de vastgestelde voorwaarden, vooral dan naar timing voor realisatie en financiering, vorm en eigendom van co-gefinancierde projecten.



# DEEL VI. Voorstellen actieplannen

## VI.1. Inleiding

De in deze nota voorgestelde actieplannen zijn in de eerste plaats gericht op de korte en middellange termijn (2013 – 2025) omdat zij voor de Vlaamse overheid als basis gebruikt zullen worden voor de onderhandelingen met de federale overheid i.v.m. de meerjareninvesteringsplannen van de NMBS-Groep.

De voorstellen voor lange termijn acties kaderen in de opmaak van het Mobiliteitsplan Vlaanderen en zullen daarin ook verder uitgewerkt worden.

## VI.2. Voorstellen korte en middellange termijn (2013-2025)

### VI.2.1. Algemene aanbevelingen

#### VI.2.1.1. Nood aan relevante gegevens

In zijn “Aanbevelingen voor het Mobiliteitsbeleid”, wijst de MORA op de nood aan algemene en gedetailleerde cijfers voor het spoor voor Vlaanderen. Specifieke kenmerken en performantie van het goederenvervoer (beladingsgraad, trajectsnelheden, corridors, multimodaal vervoer, ...) ontbreken, net zoals een duidelijk beeld van de grootte, de samenstelling en de modal shift van de goederenstromen van en naar de Vlaamse zeehavens.

Ook voor het reizigersvervoer beschikt de Vlaamse overheid over te weinig gegevens (aantal reizigers per station, modal shift voor- en natransport, criteria categorisering stations, beschikbare capaciteit per lijn, ...).

Aanbevolen wordt om:

- op korte termijn samen met alle betrokken actoren afspraken te maken over een uniforme lijst van cijfers en indicatoren, die het Vlaamse mobiliteitsbeleid structureel kunnen onderbouwen;
- met de NMBS-groep concrete afspraken te maken over het frequenter beschikbaar stellen en communiceren van geactualiseerde en correcte projectfiches, opdat het Vlaamse Gewest sneller kan ingrijpen wanneer een voor Vlaanderen cruciaal project vertraging dreigt op te lopen;
- een permanent politiek en ambtelijk overleg organiseren voor onder meer de opvolging van de uitvoering van het meerjareninvesteringsplan, het vastleggen van eventuele aanpassingen eraan, de verduidelijking van de criteria voor en toepassing van de 60/40 verdeelsleutel, enz.;
- bij de federale minister bevoegd voor de overheidsbedrijven aan te dringen op het opnemen in en beschikbaar stellen van de data uit de beheerscontracten, die voor Vlaanderen nuttig en noodzakelijk zijn voor het realiseren van haar mobiliteitsbeleid (met inbegrip van haar spoorbeleid);
- bij de federale minister zal er tevens worden op aangedrongen om in de nieuwe beheerscontracten duidelijk op te nemen welke data de NMBS-Groep wanneer aan

de Vlaamse overheid dient te leveren. KPI's voor de opvolging van de kwaliteit van de dienstverlening en die voor Vlaanderen belangrijk zijn dienen mee te worden opgenomen in de nieuwe beheerscontracten;

- bij de federale overheid aan te dringen op het snel uitvoeren van het beloofde mobiliteitsonderzoek, het verzamelen van regionale data en het publiceren en verzamelen van goederenvervoerdata;
- bij de federale overheid aan te dringen om via regelgeving<sup>75</sup> de spoorwegondernemingen en infrastructuurbeheerder de verplichting tot aanleveren van statistisch materiaal op te leggen;
- aan te dringen op actuele gegevens betreffende spoorcapaciteit zodat Vlaanderener zijnspoorinfrastructuurbeleid kan op baseren;
- een degelijke **analyse** van (oorzaken van) vertragingen van goederenvervoer uit te voeren;
- het vervoerplan 2025/2030 van de NMBS ter beschikking te stellen van de Vlaamse Overheid omdat dit plan mee aan de basis moet liggen voor de bepaling van spoorinfrastructuurinvesteringen voor het personenvervoer; evenals tussentijdse evaluaties van de vervoerplannen;

#### VI.2.1.2. Capaciteitsverhoging

Om een verhoging van de capaciteit op een vlotte manier te kunnen realiseren, is het optimaliseren en het op elkaar afstemmen van procedures voor grote spoorinfrastructuurprojecten belangrijk.

Daarnaast ziet het Vlaamse Gewest er op toedat in het nieuwe meerjareninvesteringsplan van de NMBS-groep rekening wordt gehouden met de prioriteitenlijst van het Vlaamse Gewest, zoals vermeld in V.4. en dat hiervoor de finaliteiten van nieuwe voorgestelde investeringsprojecten (kosten tegenover de verwachte resultaten) worden aangeleverd aan en de benodigde MKBA-studies worden uitgevoerd in samenwerking met het Vlaamse Gewest.

Ook deinstallatie van ETCS2<sup>76</sup> draagt bij tot een verhoging van de capaciteit;

Het Vlaamse Gewest ziet er ook op toe dat de operationalisering van de voor Vlaanderen belangrijke goederencorridors volgens de bepalingen en de timing opgelegd door EU-verordening 913/2010 wordt uitgevoerd; Het op regelmatige basis aanlevering van een stand van zaken door Infrabel is hiervoor noodzakelijk.

---

<sup>75</sup> Zie o.m. de. EU-verordening 91/2003.

<sup>76</sup> De installatie van ETCS leidt niet automatisch tot capaciteitsverhoging. De situatie verschilt immers naargelang het niveau (level) van ETCS

- ETCS1 leidt in eerste instantie tot een lichte capaciteitsdaling. De daling heeft te maken met de specifieke configuratie van ETCS1 dat zowel voor transmissie als voor uitvoering steunt op de bestaande seinen als transmissiepunten (via bakens) en als afbakening van de secties.
- ETCS2 zal de huidige capaciteit verhogen. De transmissie van de gegevens van en naar de treinen gebeurt er (in tegenstelling tot ETCS1) continu via GSM-R.
-

### VI.2.1.3. Verhoging van de veiligheid<sup>77</sup>

Het Vlaamse Gewest hecht belang aan de verhoging van de veiligheid van het treinverkeer dooreen veralgemeende invoering van ETCS<sup>78</sup> op het spoorwegnet en het voertuigenpark. Dit moet het spoorverkeer veiliger en betrouwbaarder maken. De huidige veiligheidssystemen zijn ontoereikend voor het gevraagde hoge veiligheidsniveau.

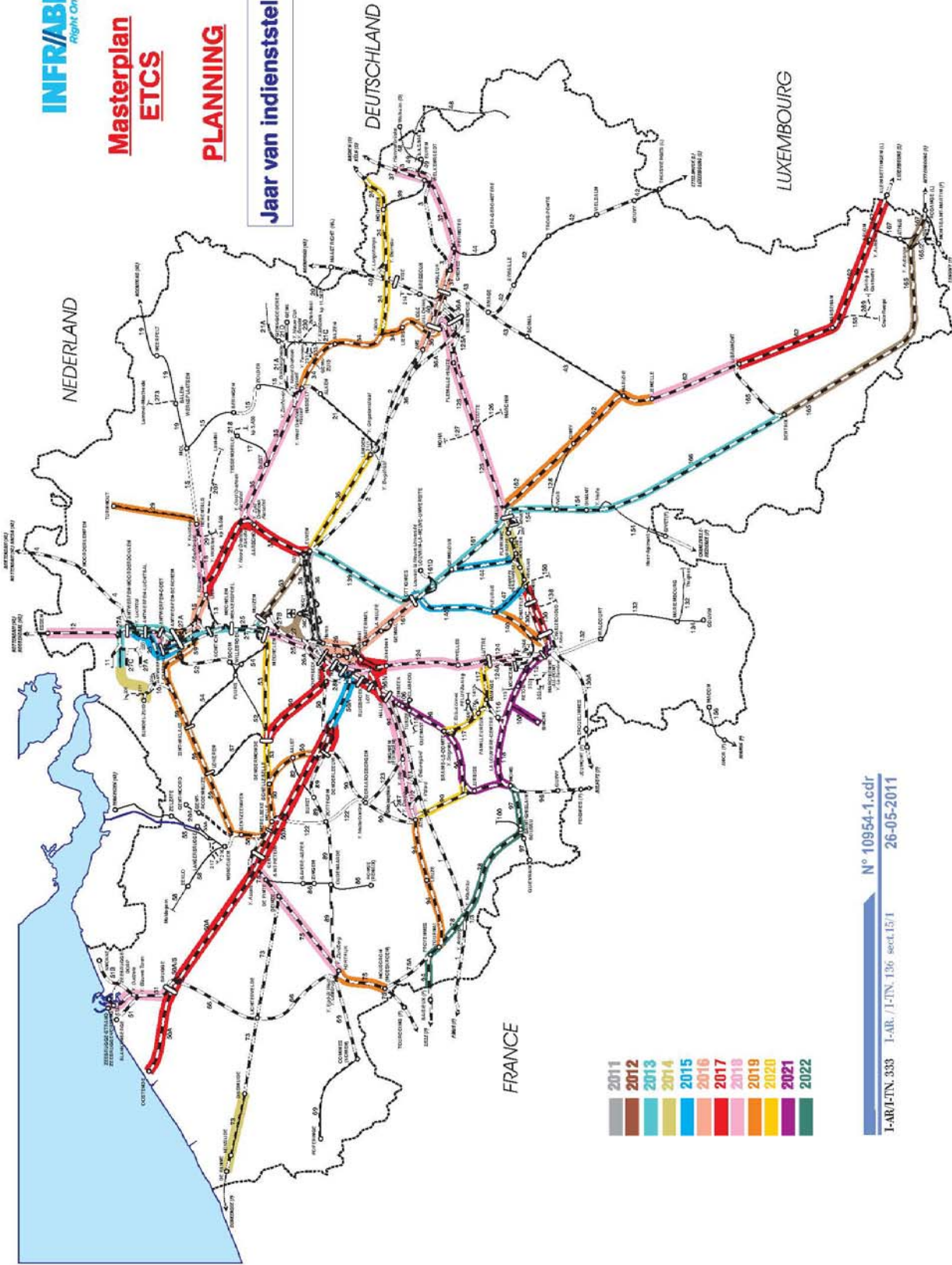
Het programma voor afschaffen van overwegen moet verder gezet worden. Het streefdoel van 15 equivalentdoden per jaar aan overwegen in 2015 moet dalen tot 10 equivalentdoden in 2025. Dit is belangrijk voor Vlaanderen aangezien uit de inventaris van Infrabel blijkt dat ca. 80% van de overwegen met het hoogste ongevalsrisico in het Vlaamse Gewest zijn te situeren. Bij het afschaffen van overwegen moet een alternatief worden voorzien opdat dat de zwakke weggebruikers (voetgangers en fietsers) geen omwegen moeten maken.

---

<sup>77</sup> De verhoging van de spoorveiligheid draagt bij tot het realiseren van de Pact 2020-doelstelling: *“Tegen 2020 is Vlaanderen één van de beste Europese regio’s op het gebied van verkeersveiligheid, zowel uitgedrukt in functie van het aantal doden en zwaargewonde verkeersslachtoffers per miljoen afgelegde kilometers als per miljoen inwoners. Ten opzichte van de objectieven in het Vlaamse verkeersveiligheidsplan, te realiseren tegen 2015, wordt een daling van 20% op de dodelijke slachtoffers en 25% op de zwaargewonde slachtoffers gerealiseerd in 2020.”*

<sup>78</sup> Met TBL1+ maakt de veiligheid een serieuzesprong. De bijkomende veiligheidswinst met ETCS is in verhouding kleiner, zeker als de kostprijs van beide systemen onderling vergeleken wordt. Anderzijds heeft het federale parlement bij de goedkeuring van het rapport Buizingen een duidelijke aanbeveling gedaan dat ETCS moet ingevoerd worden op het hele spoorwegnet.

De installatie van TBL1+ brengt bovendien een bijkomende kost mee voor de (privé-)operatoren. TBL1+ kan ook niet verplicht opgelegd worden aan deze operatoren omdat het door de EU niet erkend werd als bestaand systeem (het dateert van na de vastlegging van de bestaande systemen door de EU). Niet invoeren van ETCS betekent dus dat er een 'gat' in de beveiliging zit omdat de privé-operatoren blijven rijden met de bestaande veiligheidssystemen, die een onvoldoend veiligheidsniveau bieden.



- 2011
- 2012
- 2013
- 2014
- 2015
- 2016
- 2017
- 2018
- 2019
- 2020
- 2021
- 2022

N° 10954-1.cdr  
I-AR./I-TN.136 sect.15/1 26-05-2011

#### VI.2.1.4. Gelijkgrondse kruisingen

Het afschaffen van gelijkgrondse kruisingen (bv. door deze te vervangen door ongelijkgrondse vertakkingen) draagt niet alleen bij tot de verhoging van de capaciteit en de veiligheid op het spoorwegnet, doch tevens tot een stipter en betrouwbaarder treinverkeer.

In het kader van de optimalisatie van het spoorwegnet, moet dan ook de nodige aandacht worden besteed aan het vervangen van deze gelijkgrondse kruisingen en splitsingen op de drukste vervoersassen, zoals:

- de splitsing bij Schellebelle tussen de lijn 50 richting Aalst en de lijn 53 richting Dendermonde en Mechelen;
- de vertakking Oude Landen;
- de vertakking Krijgsbaan;
- de kruising van de lijnen 96 en 26 bij het binnenrijden van het station van Halle ter hoogte van Buizingen.

#### VI.2.1.5. Andere maatregelen

Vlaanderen dringt aan op:

- het versterken van de technische interoperabiliteit door veralgemeende toepassing van Technische Specificaties van Interoperabiliteit (TSI) door alle EU-lidstaten;
- het wettelijk verankeren van de principes voor co- en prefinanciering van belangrijke projecten door het Vlaamse Gewest, met duidelijk vastgelegde afspraken naar verantwoordelijkheden, timing, opvolging, ... ,die in samenwerkingsovereenkomsten moeten opgenomen worden;
- een aantal overeenkomsten tussen de Vlaamse overheid en de NMBS-Groep is aan herziening toe; onder meer een overeenkomst m.b.t. aanleg en onderhoud van infrastructuur waarbij minstens 2 partijen betrokken zijn. Vlaanderen dringt aan op het uitwerken van duidelijke afspraken inzake taken, operationele en financiële verantwoordelijkheden m.b.t. sporen/spoorbruggen die wegen en waterwegen kruisen en overige spoorinfrastructuur op gewestdomein van de weg- en de waterwegbeheerders;
- de uitbouw van voorstedelijke netwerken rond Brussel, Antwerpen en Gent (frequentie, stopplaatsen, bijkomende sporen).

## VI.2.2. Reizigersvervoer

### VI.2.2.1. Normering

#### VI.2.2.1.1. *Minimumaanbod*

Het ambitieniveau voor het Vlaamse Gewest op het gebied van minimumaanbod van vervoersdiensten per spoor moet rekening houden met de doelmatigheid en de efficiëntie.

Het vastleggen van het minimumaanbod gebeurt enerzijds op basis van het ogenblik van de bediening en anderzijds op basis van het ruimtelijk patroon van het bediende gebied.

Aanbevolen wordt om volgende drie basisprincipes na te leven:

1. De bedieningsfrequentie van de geregelde vervoerdiensten moet gebaseerd zijn op het te bedienen gebied waarbij als regel geldt dat het minimumaanbod van geregeld vervoer stijgt naarmate het stedelijk karakter van een gebied toeneemt (hoofdspoorwegnet – hoofdstation – regionaal net). Een minimumaanbod aan vervoersdiensten dient inderdaad uit te gaan van de ruimtelijke structuur van het gebied waarop het betrekking heeft, wil het een realistisch en efficiënt antwoord vormen op de aanwezige behoeften betreffende geregeld vervoer. De ruimtelijke indeling is gebaseerd op het Ruimtelijk Structuurplan van Vlaanderen.
2. De bedieningsfrequentie moet afhankelijk zijn van het soort dag. Het hier gemaakte onderscheid tussen 'gewone' weekdays en zaterdag-, zon- en feestdagen kan gerechtvaardigd worden op grond van bestaande behoeften naar geregeld vervoer op deze respectievelijke dagen. Daarbij is de mobiliteitsbehoefte op een zaterdag verschillend van die van een zondag en moet op vrijdag en zondag ook rekening gehouden worden met belangrijke studentenstromen.
3. De gemiddelde bedieningsfrequentie van de geregelde vervoersdiensten wordt vastgesteld in functie van de spits- en daluren waarbij het aanbod tijdens de spitsuren altijd hoger ligt dan tijdens de daluren. Voorwaarde is wel dat er een regelmatige spreiding van de wachttijden wordt gerealiseerd.

Bij het omschrijven van het minimum aanbod worden geen uitspraken gedaan over de structuur of over de kwaliteit van het openbaarvervoernet. Zo worden hier geen vereisten gesteld m.b.t. de commerciële snelheid van de verbinding, de bestemming(en), het type rijtuig, het aantal zitplaatsen t.a.v. het aantal gebruikers, enz. De omschrijving van de minimumvervoersdiensten beperkt zich tot de basiselementen die betrekking hebben tot de toegang van het openbaarvervoersysteem en die expliciet geen relatie hebben met de organisatie ervan.

Daarnaast is de hierboven aangegeven set van criteria ook duidelijk geordend op basis van criteria van efficiëntie. De kwaliteiten van het minimum aanbod moeten in overeenstemming zijn met de omvang van de verplaatsingsbehoeften (in tijd en in ruimte). De kwaliteiten zijn hoger in stedelijke gebieden dan in landelijke gebieden.

De criteria voor een minimum aanbod zijn uiteraard voorwerp van de bevindingen van het mobiliteitsonderzoek. Er kan met name wel gesteld worden dat de prestatie-indicatoren, zoals nu gebruikt door de NMBS, geen geschikte maatstaven zijn om een openbaarvervoeraanbod te handhaven. Bijzondere aandacht moet gaan naar differentiatie tussen week en weekend bediening met onderscheid tussen zaterdag- en zondagbediening, en naar aantal, frequentie en spreiding<sup>79</sup> van de treinen.

Binnen de gegevens van het RSV, waarin het spoorwegnet wordt ingedeeld in een hoofdspoorwegnet en een regionaal spoorwegnet met daaraan gekoppeld de hoofdstations die voor de verbindende functie moet zorgen, kan werk worden gemaakt van het omschrijven van minimale bedieningsnormen en sociaal recht op mobiliteit.

#### *VI.2.2.1.2. Categorisering van stations en hun minimale uitrusting*

In zijn resolutie van 14 december 2011, vraagt het Vlaams Parlement om de categorisering van de stations te laten opstellen op federaal niveau - onder meer op basis van reizigersaantallen- en dit in overleg met Vlaanderen.

Voorgesteld wordt om gelijktijdig te onderzoeken hoe het huidige net met de categorisering van de stations kan worden aangepast aan de bepalingen van het RSV (hoofdspoorwegnet – regionaal spoorwegnet – hoofdstations) en eventuele (mogelijkheden tot) ruimtelijke ontwikkelingen.

Het onderzoek moet zich in het bijzonder richten op volgende punten:

- het huidige reizigersaantal (zowel op- als overstappende reizigers), het potentieel aan reizigers en hun voor- en natransport;
- de huidige multimodale bediening;
- de gewenste bediening – koppeling aan het RSV, Gewestelijk Ontwikkelingsplan Brussel (GeWOP) en Waalse gewestplannen, met aandacht voor frequentie en aantal, gedifferentieerd naar type dag (weekbediening – weekendbediening zaterdag en weekendbediening zondag);
- de behoeften voor (her-)opening van bepaalde stopplaatsen (zoals bv. binnen de Vlaamse Ruit);
- eventueel nieuw te bouwen knooppunten;
- de verschillen tussen de gewenste en de huidige bediening;
- de normering van de bediening: bepaling van de minimumnormen (frequentie en amplitude), te differentiëren naar type dag (weekbediening – weekendbediening zaterdag en weekendbediening zondag);
- de gewenste minimum commerciële snelheden op de verbindende en de ontsluitende functies;
- de complementariteit tussen de verschillende vervoermodi (en dus de openbare vervoermaatschappijen);

---

<sup>79</sup> spreiding = verdeling van het aantal treinen over het uur

- de categorisering van de stations en de haltes met de bijgaande minimale uitrusting. Voor hoofdstations moeten indien nodig specificaties van de randvoorwaarden en faciliteiten worden onderzocht (P+R voorziening, enz.) in functie van het STOP-principe en volgens de ligging en het type van station en reiziger. Daarbij moet rekening gehouden worden met de bepalingen van het RSV over de verdichting van de stationsomgevingen.

In de uit te voeren studie moet worden uitgegaan van het principe van een minimumaanbod. Er worden dus geen uitspraken gedaan over de wijze waarop dit aanbod moet gerealiseerd worden.

Het RSV pleit voor een categorisering van het spoorwegnet vanuit een geïntegreerde visie op de verschillende vervoerswijzen en met aandacht voor en behoud van de fijnmazigheid van het bestaande spoorwegnet in Vlaanderen en voor het grensoverschrijdend verkeer. Die fijnmazigheid is een belangrijke troef in het mobiliteitsbeleid, en meer in het bijzonder in het definiëren van een minimum bediening.

De NMBS heeft al aanpassingen doorgevoerd in de categorisering van de haltes, maar zou, naar het voorbeeld van De Lijn, werk kunnen maken van een netnormering waarin de fijnmazigheid van het net op basis van objectieve en uniforme normen wordt vastgelegd. Het uitgangspunt hiervoor moet het RSV zijn. De steden die in het RSV zijn weerhouden, worden weergegeven in tabel VI.2.2.1.2.

Bij deze hiërarchie is rekening gehouden met vijf te onderscheiden niveaus (grote stad, regionale stad, goed uitgeruste kleine stad, behoorlijk uitgeruste kleine stad en slecht uitgeruste kleine stad). In tabel 1 worden de steden, hun niveau, hun statuut volgens het beheerscontract en de bemerkingen van het Raadgevend Comité van de Gebruikers samengevat. In de eerste kolom komen de namen van de steden of stedelijke gebieden die ontsloten moeten worden. Het niveau van het RVS is weergegeven in de 2<sup>de</sup> kolom. Het begrippenkader komt overeen met bindende bepalingen in verband met de stedelijke gebieden van het RSV.

De Bijlage 11 van de beheersovereenkomst bevat de opsomming van de stopplaatsen die naar drie te onderscheiden niveaus gefilterd zijn: hoofdhalttes, secundaire haltes en speciale haltes. Deze gegevens zijn opgenomen in kolom 3 van de onderstaande tabel. De basis van deze lijsten is de reizigerstelling die de NMBS zelf uitvoert gedurende 1 week in oktober. De werkwijze en de interpretatie van de tellingen zijn vaak het voorwerp van discussie.

Het Raadgevend Comité van de Gebruikers heeft ruim tien jaar geleden al in haar preadvies 97/03 bij het tweede beheerscontract tussen de staat en de NMBS uitdrukkelijk gevraagd een andere classificatie van stations op te stellen (interstedelijke hoofdstations, interstedelijke stations of knooppstations, knooppstations, lokale stations in stedelijke agglomeraties en overige lokale stations). In veel gevallen zijn deze voorstellen nog actueel. In kolom 4 worden deze aanduidingen vermeld.



Aangezien de tabel beperkt is tot de omschrijving 'steden' zijn er in kolom 4 geen vermeldingen opgenomen die zich volgens het advies van de gebruikers op niveau 3 situeren. Om een ijkpunt aan te reiken geven we enkele voorbeelden van deze knoopstations, die behoren tot de classificatie interstedelijke stations volgens het Raadgevend Comité van de Gebruikers: Antwerpen Zuid, Aalter, Anzegem, Brecht (Noorderkempen), Burst, Denderleeuw, De Panne, De Pinte, Essen, Haacht, Herzele, Ingelmunster, Kapellen, Kontich, Kortemark, Kortenberg, Lichtervelde, Lierde, Londerzeel, Opwijk, Puurs, Sint-Genesius-Rode, Zaventem, Zeebrugge, Zele.

*Legende:*

Kolom 1: steden of stedelijke gebieden uit het RSV; de steden die een verbinding behoren te hebben maar niet zijn aangesloten op het spoorwegnet zijn vetjes afgedrukt.

Kolom 2: hiërarchie van de steden RSV:

- Niveau 1: grote stad (stedelijke kern in het Vlaams strategisch gebied rond Brussel, grootstedelijke gebieden)
- Niveau 2: regionale stad (regionaal stedelijke gebieden);
- Niveau 3A: goed uitgeruste kleine stad, (structuur ondersteunende klein stedelijke gebieden)
- Niveau 3B: behoorlijk uitgeruste kleine stad
- Niveau 3C: slecht uitgeruste kleine stad (klein stedelijke gebieden op provinciaal niveau)

Kolom 3: classificatie van de stations volgens het beheerscontract:

- hoofdhalte
- secundaire halte

Kolom 4: advies 97/03 van het Raadgevend Comité van de Gebruikers; de indeling gebeurt in twee grote groepen (interstedelijke stations (niveaus 1, 2 en 3) en lokale stations (niveaus 4 en 5))

- Niveau 1: interstedelijke hoofdstations
- Niveau 2: interstedelijke stations of knoopstations
- Niveau 3: knoopstations
- Niveau 4: lokale stations in stedelijke agglomeraties
- Niveau 5: overige lokale stations

Het is uiteraard niet de bedoeling een normerend kader voor te stellen waarmee de vervoersmaatschappij geen mogelijkheid meer wordt geboden beter te presteren dan de norm voorziet.

Tabel VI.2.2.1.2.<sup>80</sup>

Stad	Niveau RSV	Beheerscontract	Advies RCG
Antwerpen (Berchem en Centraal)	1	hoofdhalt	1
Gent (St.-Pieters en Dampoort)	1	hoofdhalt	1
Brugge	2	hoofdhalt	1
Leuven	2	hoofdhalt	1
Hasselt	2	hoofdhalt	1
Kortrijk	2	hoofdhalt	1
Mechelen (en Nekkerspoel)	2	hoofdhalt	1
Aalter <sup>81</sup>		hoofdhalt	2
Aalst	2	hoofdhalt	1
Denderleeuw	2	hoofdhalt	2
Oostende	2	hoofdhalt	1
Turnhout	2	hoofdhalt	1
Sint-Niklaas	2	hoofdhalt	1
Roeselare	2	hoofdhalt	1
Genk	2	secundaire halt	1
Geel	3A	hoofdhalt	2
Noorderkempen <sup>82</sup>			2
Dendermonde	3A	hoofdhalt	2
Lier	3A	hoofdhalt	2
leper	3A	hoofdhalt	2
Oudenaarde	3A	hoofdhalt	2
Tongeren	3A	secundaire halt	2

<sup>80</sup> Bron: RSV, p. 581, Belgisch Staatsblad 29 oktober 1997, p. 28697-28704 en Preadvies 97/03 van het Raadgevend Comité van de Gebruikers + bijlage 11 aan beheerscontract 2008 – 2012 NMBS

<sup>81</sup> Aalter: woonkern gelegen in het buitengebied

<sup>82</sup> Noorderkempen: woonkern gelegen in het buitengebied

Vilvoorde	1	hoofdhalt	1
Sint-Truiden	3A	hoofdhalt	2
Tielt	3A	secundaire halt	2
Halle	3A	hoofdhalt	2
Eeklo	3A	secundaire halt	2
Etterbeek		hoofdhalt	
Jette		hoofdhalt	
Knokke-Heist	3A	hoofdhalt	2
Lokeren	3A	hoofdhalt	2
Aarschot	3A	hoofdhalt	2
Tienen	3A	hoofdhalt	2
Herentals	3A	hoofdhalt	2
Diest	3A	hoofdhalt	2
Mol	3A	hoofdhalt	2
Ronse	3A	secundaire halt	2
Deinze	3A	hoofdhalt	2
Waregem	3A	hoofdhalt	2
Lommel	3B	secundaire halt	2
Geraardsbergen	3B	hoofdhalt	2
Veurne	3B	secundaire halt	2
Maaseik	3B		
Zottegem	3B	hoofdhalt	2
Wetteren	3B	hoofdhalt	2
Boom	3B	secundaire halt	2
Torhout	3B	hoofdhalt	2
Ninove	3B	secundaire halt	2
Maasmechelen	3C		
Menen	3C	secundaire halt	2

Beveren	3C	secundaire halte	2
Asse	3C	secundaire halte	2
Heist-op-den-berg	3C	secundaire halte	2
Bilzen	3C	secundaire halte	2
Poperinge	3C	secundaire halte	2
Blankenberge	3C	secundaire halte	2
Izegem	3C	secundaire halte	2
Diksmuide	3C	secundaire halte	2
Temse	(3C)	secundaire halte	(4)
Hoogstraten	(3C)		
Leopoldsburg	(3C)	secundaire halte	(4)
Bree	3C		
Neerpelt-Overpelt	3C	secundaire halte	2

### VI.2.2.1.3. *Kwaliteit van de bediening en gewenste treindienst*

Naar aanleiding van de opmaak van het advies aan de Vlaamse Regering voor het meerjareninvesteringsplan van de NMBS 2001 -2012, liet de Vlaamse Stichting Verkeerskunde door de KUL – Groundfor GIS een onderzoek uitvoeren naar de gewenste investeringen in het Vlaamse Gewest vanuit het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen. De resultaten van dit onderzoek zijn met een mededeling ter kennis gesteld aan de leden van de Vlaamse Regering.

Uit dit onderzoek volgden enkele verbetervoorstellen van de treindienst die aansluiten bij de ruimtelijke planning in Vlaanderen. De onderzoekers deden enkele duidelijke voorstellen voor een betere treindienst die meer is afgestemd op de ruimtelijke behoefte van het Vlaamse Gewest. Als nieuw product werd de IC+ bediening naar voor geschoven (snelle verbinding tussen de grootstedelijke gebieden).

Er is tevens een onderzoek uitgevoerd naar de commerciële snelheden van de verbindingen op de hoogste schaal – internationaal en interstedelijk. De resultaten van dit onderzoek uit 2002 zijn terug te vinden in tabel VI.2.2.1.3.1.a.

Uit deze tabel blijkt duidelijk dat de gewenste commerciële snelheden ver weg liggen. Het onderzoek werd in 2012 overgedaan. De resultaten 2012, weergegeven in tabel VI.2.2.1.3.1.b.<sup>83</sup> tonen aan dat waar er nieuwe spoorinfrastructuur (vnl. hogesnelheidslijnen) werd aangelegd de commerciële snelheid (aanzienlijk) verhoogde.

<sup>83</sup> De in de tabellen IV.1.2.1.3.1. vermelde gemiddelde snelheden op een traject werden berekend op basis van de kortste reistijd en de afstand. Er werd geen rekening gehouden met P-treinen.

Op andere lijnen neemt de gemiddelde snelheid soms toe maar soms ook af, meestal als gevolg van een gewijzigde organisatie van de treindienst (aantal stops, aansluitingen, tijdelijke snelheidsverlaging omwille van werken...). In het algemeen worden de wenssnelheden nog steeds niet gehaald.

**Tabel VI.2.2.1.3.1.a**

	Antwerpen Centraal	Brugge	Brussel Centraal	Gent Sint-Pieters	Hasselt	Leuven
Antwerpen Centraal						
Brugge	83					
Brussel Centraal	70	103				
Gent Sint-Pieters.	81	121	102			
Hasselt	70	76	59	70		
Leuven	65	87	60	79	80	
Charleroi	70	79	75	77	58	62
Luik	68	87	77	84	57	101
Rijsel	82	65	195	81	66	79
Rotterdam	81	81	81	78	75	72
Keulen	73	83	101	80	54	84

*Legende:*

	$v \leq 60$ km/h
	$60 < v < 80$ km/h
	$80 \leq v < 100$ km/h
	$100 \leq v < 120$ km/h
	$120 \leq v$

Tabel VI.2.2.1.3.1.b

	Antwerpen Centraal	Brugge	Brussel Centraal	Gent Sint-Pieters	Hasselt	Leuven
Antwerpen Centraal						
Brugge	76					
Brussel Centraal	80	93				
Gent Sint-Pieters.	76	96	93			
Hasselt	68	76	67	75		
Leuven	55	90	85	88	80	
Charleroi	68	80	71	79	63	68
Luik	87	94	134 <sup>84</sup>	96	53	125
Rijsel	80	65	183	71	85	109
Rotterdam	204	81	134	78	75	72
Aachen	73	92	128	107	56	102

*Legende*

	$v \leq 60$ km/h
	$60 < v < 80$ km/h
	$80 \leq v < 100$ km/h
	$100 \leq v < 120$ km/h
	$120 \leq v$

<sup>84</sup> HSL-verbinding

Op basis van het minimum vervoersaanbod en de gewenste ontwikkeling in de richting van een bediening, die aansluit bij het (de) ruimtelijke structuurplan(nen) in Vlaanderen, wordt aan de NMBS en Infrabel gevraagd te onderzoeken in hoeverre de wensnelheden uit tabel V.2.2.1.3.2. kunnen worden uitgevoerd.

Hierbij is een vergelijking van de reistijd van deur-tot-deur bij het gebruik van de wagen en het openbaar vervoer nuttig. Als er prioriteiten moeten gesteld worden naar benodigde investeringen voor de verhoging van de commerciële snelheid, dienen deze eerst en vooral voorzien te worden op relaties waar de reistijd met het openbaar vervoer in de spits geen of weinig voordeel oplevert ten opzichte van de reistijd met de wagen.

Het aantal haltes van de treinen is hierbij mee bepalend. Er zal bijgevolg ook moeten bepaald worden hoeveel haltes een trein kan hebben op de verschillende relaties om qua reistijd toch nog concurrentieel te zijn met de wagen.

De studie hiervoor moet door de NMBS-Groep in samenwerking met de Vlaamse vervoersmaatschappij De Lijn en de Vlaamse overheid worden uitgevoerd.

Om de door het Vlaamse Gewest vooropgestelde wensnelheden uit tabel VI.2.2.1.3.2. voor de bovengewestelijkeinterstedelijke verbindingen te kunnen realiseren, en rekening houdend met de huidige situatie weergegeven in tabel VI.1.2.1.3.1.b, is het opdrijven van debaanvaksnelheid op de hoofdassen noodzakelijk.

De baanvaksnelheid is op zich wel ondergeschikt aan de commerciële snelheid, maar draagt er natuurlijk wel toe bij en mag ook niet remmend werken (door er niets aan te doen).

Volgens het RSV<sup>85</sup> zijn op volgende lijnen snelheidsverhogingen noodzakelijk:

- lijn 50A (Oostende – Brugge-Brussel)
- lijn 25/27 (Antwerpen-Brussel)
- lijn 59 en 75 (Antwerpen – Gent-Kortrijk)
- lijn 75 (Kortrijk-Rijsel)
- lijn 89 (Kortrijk-Brussel)
- lijn 36 (Brussel-Leuven)
- lijn 35 (Leuven-Hasselt) (niet expliciet vermeld in het RSV)

In datzelfde kader wordt gevraagd om ook de in- en uitrijnsnelheid van de grote stationste verhogen. Nu is de snelheid er over meerdere kilometers beperkt tot 40 km/h. De projecten hiervoor (bv. Brussel-Noord, Brussel-Zuid, Gent) vertonen echter een complex karakter en kampen met grote vertragingen.

---

<sup>85</sup> Bron: RSV § 4.2.3. Verbetering van de bestaande spoorinfrastructuur

### VI.2.2.1.3.2.

#### Gewenste commerciële snelheden

Schaalniveau	Relatietypen	Knooptypen	Commerciële snelheid		Halte-afstand			Frequentie		Voorbeeld van producten
			Actuele snelheid	Wens snelheid	Minimum	Gemiddeld	Straal invloedssfeer	Actuele frequentie	Gewenste frequentie	
		Stedelijk	km/h	km/h	km	km	km	Spitsuur	Spitsuur	
Bovengewestelijk	Internationaal	Bgk	> 80	> 150	100	> 150	50	1	2	HST
	Interstedelijk	Bgk	> 80	> 120	> 30	> 40	35	0	3	IC+
Gewestelijk	Interstedelijk	Gk	> 65	> 80	20	> 30	25	3	4	IC
Bovenlokaal	Interregionaal	Blk	50-60	> 60	15	> 15	12	2	3	IR
	Regionaal	Blk	40-45	> 45	2,5	> 4	3	2	3	L



#### VI.2.2.2. Verbetering van de kwaliteit van dienstverlening

Uit de behoefteanalyse van deel IV blijkt dat het aanbevolen is dat het nieuwe meerjareninvesteringsprogramma het vervoersplan van de NMBS-groep de nodige aandacht besteden aan een verbetering van de kwaliteit van de dienstverlening aan de reizigers, onder meer door:

- een betere onderlinge afstemming van het openbaar vervoer (trein – tram – bus) om een goed geïntegreerd netwerk te vormen;
- een robuuste en betrouwbare dienstregeling, zonder de buffertijden op te drijven;
- het invoeren van een gemeenschappelijke mobiliteitskaart, die op alle openbare vervoernetten geldig is
- een geïntegreerde tarifiering;
- een gebruiksvriendelijk en voor iedereen toegankelijk verkoopsysteem;
- een betere en optimalere dienstverlening door een hogere frequentie en stipectere treinen. Vooral in de Vlaamse Ruit zou men moeten vooropstellen om tijdens de spits op de hoofdassen minimum een kwartierfrequentie aan te bieden zodat de trein een nog aantrekkelijker transportmodus wordt ten opzichte van de personenwagen;
- het eenvormig maken en consequent handhaven van de treinproducten: IC verbindingen tussen de stedelijke gebieden mogen niet rijden als verkapte IR verbindingen; invoeren van een snelle verbinding tussen de grootstedelijke gebieden (IC +);
- het realiseren van 1 uniforme perronhoogte;
- het beter toegankelijk maken van de stations, stopplaatsen en treinen voor personen met beperkte mobiliteit;
- optimalisatie van het voor- en natransport en de toegankelijkheid van de stations en stopplaatsen;
- een gediversifieerd parkeerbeleid aan stations en stopplaatsen;
- bijkomend rollend materieel te bestellen dat voldoende capaciteit aan zitplaatsen en comfort aan de reiziger biedt en dat betrouwbaarder zal zijn dan het verouderd materieel; dit rollend materieel moet afgestemd zijn op het type van treinrelatie waarvoor ze voorzien zullen worden (IC/IR, GEN of L-treinen).

Voor de realisatie en afstemming van deze projecten voor Vlaanderen is overleg tussen de NMBS-Groep, de Vlaamse overheid en voor een aantal aspecten ook met de Vlaamse Vervoersmaatschappij De Lijn noodzakelijk.

### VI.2.2.3. Optimalisatie van de huidige (inter)regionale spoorinfrastructuur

#### *VI.2.2.3.1. Algemene beschouwingen*

Hieronder worden verschillende voorstellen geformuleerd om het (inter)regionale spoorvervoer in Vlaanderen verder te optimaliseren.

Deze infrastructuurverbeteringen zijn complementair aan de bovenstaande verbeteringen voor de reizigers (op het vlak van exploitatie) op de bestaande spoorinfrastructuur en de ontwikkelingen in het kader van de uitbouw van een GEN voor Brussel, Antwerpen en Gent.

#### *VI.2.2.3.2. Verhoging van de capaciteit*

Wat betreft het opdrijven van de capaciteit worden volgende projecten voorgesteld:

- De uitbouw op 4 sporen van de assen naar Brussel (GEN Brussel) dient prioritair afgewerkt te worden in het nieuwe investeringsprogramma;
- Het is voor Vlaanderen ook belangrijk dat ook in Brussel de nodige capaciteit wordt voorzien. Hiervoor moeten alle alternatieven grondig worden onderzocht. Een studie en uitvoeringsplanning voor het verhogen van de capaciteit van de Noord-Zuidverbinding in Brussel maakt daar deel van uit. Momenteel vormt de Noord-Zuidverbinding een belangrijk knelpunt in het netwerk. De verbinding Schuman-Josaphat kan tijdelijk gedeeltelijk soelaas brengen omdat een aantal reizigers, dat nu via Brussel-Noord of Centraal reist, dan rechtsreeks naar de Europese wijk kan sporen. Dit lost fundamenteel het probleem niet op gelet op het toenemende aantal reizigers en treinen (vb. GEN).

Anderzijds kan een frequente en betrouwbare voorstadsnet pas worden gerealiseerd wanneer conflicterende treinbewegingen worden voorkomen. Zo voegen bijvoorbeeld vandaag treinen uit Denderleeuw (lijn 50) en uit Dendermonde (lijn 60) te Jette gelijkgronds in om vervolgens Bockstaeleveneens gelijkgronds af te buigen naar het Weststation, Brussel-Noord of Schaarbeek (nu alleen goederen) of rechtdoor te rijden naar Brussel-Schuman.

- Voor de uitbouw van voorstedelijke vervoersnetwerken rond Antwerpen en rond Gent (GEN) is verder onderzoek noodzakelijk. Daaruit moeten o.a. besluiten kunnen getrokken worden voor het eventueel verhogen van de capaciteit door spoorverdubbeling of aanleggen van wijksporen. Zo is bv. de beschikbare capaciteit op lijn 59 Antwerpen-Gent momenteel al onvoldoende om een bijkomende stoptrein in te leggen. Bij realisatie van het GEN Antwerpen, c.q. Gent moet dan ook een oplossing gevonden worden voor het toenemende goederenverkeer. Dit kan bijvoorbeeld door het aanleggen van de Havenspoorlijn Antwerpen – Gent-Zeebrugge, waardoor op de lijn 59 Antwerpen – Gent capaciteit vrij komt voor reizigersverkeer.

Belangrijke assen met gemengd verkeer (reizigers-goederen, c.q. snel-traag verkeer), waar de capaciteit nu of in de nabije toekomst ontoereikend is, worden best op 4 sporen gebracht.

Anderzijds telt het Belgisch spoornet nog een aantal enkelsporige baanvakken. Deze enkelsporige baanvakken leiden regelmatig tot vertragingen en beperken de exploitatie- en bijgevolg groeimogelijkheden op een aantal lijnen. De aanleg van een tweede spoor zou frequente cadansvertragingen kunnen voorkomen.

Een analyse van de vervoersvraag en een kostenbatenanalyse moeten aantonen of en zo ja voor welke van onderstaande spoorlijnen de aanleg van een tweede spoor noodzakelijk is.

- lijn 13 Kontich – Lier,
- lijn 15 Hasselt – Mol, tussen Mol en vertakking Zonhoven;
- lijn 19 Mol - Hamont
- lijn 21 Landen – Hasselt, tussen Landen en Alken
- lijn 29 Herentals – Turnhout,
- lijn 54 Mechelen – Sint-Niklaas tussen vertakking Heike en Sint-Niklaas,
- lijn 58 Gent – Eeklo, tussen Wondelgem en Eeklo,
- lijn 69 Kortrijk – Poperinge, tussen Komen en Poperinge;
- lijn 73 Gent - De Panne, traject Diksmuide – Koksijde;
- lijn 86 Gent – Oudenaarde – Ronse, tussen De Pinte en Ronse.

#### *VI.2.2.3.3. Specifieke spoorverbindingen*

Deze mogelijke spoorverbindingen zijn te onderzoeken in functie van haalbaarheid (i.f.v. de beschikbare infrastructuur of aan te leggen infrastructuur) en potentieel. Zij dienen mee bekeken te worden in het kader van het vervoerplan 2025/2030 van de NMBS en na analyse van mogelijke verbeteringen tegenover de bestaande alternatieven (bus, trein).

##### *Treinverbinding Hasselt – Alken – Landen (spoorlijn 21)*<sup>86</sup>

Tussen Alken en Landen is spoorlijn 21 enkelsporig, waardoor de capaciteit van deze lijn beperkt is en slechts één trein per richting toelaat op de verbinding Landen – Sint-Truiden – Hasselt. Op deze lijn bevindt zich het hoofdstation van Sint-Truiden, dat ook een belangrijk knooppunt binnen het openbaar-vervoernetwerk is.

Door het volledig op dubbelspoor brengen van de lijn 21, kan een frequentie van twee treinen per uur per richting worden aangeboden.

##### *Treinverbinding Herentals - Mol – Neerpelt – Weert (spoorlijnen 15 & 19)*

---

<sup>86</sup> Zie RSV

De route Neerpelt – Weert maakt onderdeel uit van het IJzeren-Rijntracé en is als goederenverbinding voor treinen met een maximale snelheid van 40 km/h grotendeels als enkelspoor aanwezig. Vrijwel overal is de noodzakelijke fysieke ruimte voor dubbelspoor beschikbaar.

Neerpelt is een openbaar-vervoerknoppunt tussen trein en bus. In Weert kruisen de treinen van de intercityverbinding Amsterdam – Maastricht/Heerlen elkaar. Momenteel is Neerpelt het eindpunt van de treinverbinding met Antwerpen. De verbinding Neerpelt – Weert kan dan ook gezien worden als een verlenging van de bestaande treinverbinding.

Het ontbreken van een overeenkomst met Nederland, mag de realisatie van een betere spoorontsluiting van de Antwerpse Kempen en Noord-Limburg niet in de weg staan. De elektrificatie van het lijnstuk Herentals – Mol werd in de loop van het eerste semester 2012 gestart<sup>87</sup>. Dit kan op Vlaams grondgebied gevolgd worden door de elektrificatie(en capaciteitsverhoging) van devolledige lijn 19 en met de realisatie van het Belgische deel van de spoorverbinding Neerpelt – Weert. Hierbij moet de nodige aandacht worden besteed aan de bereikbaarheid van de centra van de doorkruiste gemeenten.

De NMBS voorziet de uitbreiding van het treinaanbod tot Hamontin december 2013.

#### Treinverbinding Hasselt – Neerpelt (spoorlijn 18)

De verbinding Neerpelt – Hasselt is de voormalige spoorlijn 18. Een gezamenlijke studie NMBS-Groep – De Lijn (2011) toont aan dat dit tracé het best wordt geëxploiteerd door een reguliere treinverbinding.

Het gedeelte tussen Hasselt en Zonhoven verloopt via de bestaande spoorlijn 15 Mol – Hasselt. Tussen Zonhoven en Neerpelt wordt geopteerd om het tracé van de voormalige spoorlijn 18 te benutten.

De kracht van deze lijn is de capaciteitsverhoging in het congestiegevoelige gebied ten noorden van Hasselt waar door de vele natuurgebieden de uitbreidingsmogelijkheden zeer beperkt zijn. Door het vrijwel rechte tracé zijn hoge reissnelheden mogelijk, waardoor tussen Neerpelt en Hasselt de reis minder dan de helft van de tijd kost dan nu met de bus.

Zowel in Hasselt als in Neerpelt zal er sprake zijn van een overstapknoppunt dat leidt tot korte overstaptijden voor de reizigers in alle richtingen. Niet alleen de veel snellere verbinding maar zeker ook de veel kortere overstaptijden (de basisopzet van Spartacus) leidt tot veel kortere reistijden met het openbaar vervoer dan in de huidige situatie.

---

<sup>87</sup> De geëlektrificeerde treinwissel Kruisberg te Herentals is sinds juni 2012 in gebruik. De elektrificatie van het baanvak Mol - Geel zal vermoedelijk tegen de zomer 2013 voltooid zijn. De elektrificatie van het baanvak Geel - Herentals is gepland voor 2013-2014 (Bron: Infrabel).

Onderhandelingen met de NMBS-groep worden best zo snel mogelijk opgestart om deze verbinding op korte termijn te kunnen realiseren. Om tijd te winnen wordt de plan-MER voor de sneltram 3 verder gezet met inbegrip van de treinvariante.

#### Treinverbinding Turnhout – Herentals - Leuven

Om goederenvervoer mogelijk te maken op de bestaande spoorlijn 29 (Herentals-Turnhout) én een toekomstige uitbreiding van het reizigersvervoer op deze lijn niet te hypothekeren, is spoorverdubbeling van dit baanvak op termijn nodig.

De Mobiliteitsvisie 2020 suggereert een nieuwe treinverbinding op de as Turnhout – Herentals – Aarschot – Leuven. Deze nieuwe verbinding kan deels via bestaande sporen rijden en deels via een opnieuw aan te leggen stuk spoor op een oude spoorwegbedding tussen Herentals en Aarschot.

Deze nieuwe spoorverbinding biedt de Kempen en Noord-Limburg een snelle verbinding met Leuven, de luchthaven en Brussel. Om aantrekkelijk te zijn, is een frequentie van twee treinen per uur per richting noodzakelijk.

#### Treinverbinding Zottegem – Aalst

De relatie Aalst – Burst wordt momenteel functioneel gereden op spoorlijn 82 met slechts enkele ritten per dag.

De relatie tussen Zottegem en Aalst is momenteel slechts mogelijk met een overstap te Denderleeuw of te Burst tijdens de piekuren.

Gepleit wordt voor een continue rechtstreekse treinexploitatie tussen Zottegem en Aalst door gebruik te maken van spoorlijn 82. Hiervoor moet wel vooraf een haalbaarheidsstudie worden gedaan rekening houdend met het reizigerspotentieel, de huidige busdienst tussen beide steden en de beperkte capaciteit van de eensporige diesellijn.

#### Treinverbinding Roeselare – Gent

Uit een analyse van de openbaar-vervoerstructuur blijkt dat het regionaal stedelijk gebied Roeselare geen enkele rechtstreekse verbinding heeft richting de Vlaamse ruit. Er is telkens een overstap noodzakelijk, in Brugge, Kortrijk of Lichtervelde.

Er wordt gepleit voor een koppeling tussen de spoorlijnen 66 (Brugge – Kortrijk) en 73 (Gent – De Panne) met een spoorboog ten zuiden van Lichtervelde, zodat rechtstreeks van Roeselare naar Gent en Brussel kan worden gespoord.

#### Verbinding Brugge -Zeebrugge (spoorlijn 51A)

Deze verbinding heeft zowel een voorstedelijk karakter (bv. scholierenvervoer naar Brugge) als een toeristische functie (verbinding met de oostkust). In functie van de specifieke vervoervraag en een MKBA-studie dient onderzocht te worden hoe de kwaliteit van deze verbinding (frequentie, snelheid, ingezet rollend materieel) kan verhoogd worden en welk soort van dienstverlening (heavy rail, lightrail, sneltram of snelbus) het meest is aangewezen.



### Verbinding Brussel – Mechelen – Antwerpen (lijn 25N)

Het baanvak Brussel – Mechelen – Antwerpen zal in de toekomst verzadigd zijn door de groei van het binnenlandse verkeer, de bediening van de luchthaven en de groei van het HST verkeer. Voor de lange termijn is onderzoek nodig naar het verlengen van de lijn 25 N waarbij het middenbermtracé langs de E19 wordt gevolgd.

Een ongelijkgrondse vertakking naar de lijn 53 is noodzakelijk ter hoogte van Mechelen, waardoor Sint-Niklaas en Brussel snellere rechtstreekse treinverbindingen kunnen krijgen. Ter hoogte van Mechelen Noord kan een Park & Ride worden voorzien.

#### *VI.2.2.3.4. Te onderzoeken spoorverbindingen*

Op basis van eventueel nog bijkomend studiewerk of evaluatie van bestaande studies, kan een beslissing worden genomen over het eventueel heropenen c.q. opnieuw aan te leggen baanvakken voor reizigersverkeer op volgende verbindingen:

- Leopoldsburg – Diest (lijn 17)
- Genk-Maasmechelen/Maaseik (lijn 21A-B)
- Puurs – Dendermonde (lijn 52)
- Dendermonde-Aalst (lijn 57)
- Eeklo – Maldegem (lijn 58)
- Gent – Zelzate (lijn 204)
- ...

De vervoerdiensten kunnen afhankelijk van de onderzoeksresultaten geleverd worden door heavy rail, light rail, (snel)tram of (snel)bus.

#### VI.2.2.4. Liberalisering van het reizigersvervoer

In het kader van de mogelijke liberalisering van het binnenlands reizigersvervoer per spoor zal het Vlaamse Gewest:

- de pro's en contra's op het gebied van de mogelijke scenario's van liberalisering en inbreng van de gewesten in detail onderzoeken, o.a. op basis van de ervaring in onze buurlanden;
- .. op basis van buitenlandse voorbeelden onderzoek voeren naar mogelijkheden en impact van de verschillende organisatiemodellen voor een potentiële liberalisering alvorens een standpunt in te nemen. De mogelijke meerwaarde van een betere afstemming tussen de verschillende vervoermodi moet hierin meegenomen worden.
- een duidelijke inbreng bij het bepalen van het Belgische standpunt op het gebied van liberalisering dat op Europees niveau en tevens bij de omzetting van de Europese regelgeving in Belgische wetgeving zal verdedigd worden;

- zo nodig de vereiste bevoegdheden (m.n. op het gebied van het geheel of gedeeltelijk organiseren van reizigersvervoer per spoor en het gunnen van publieke dienstencontracten) claimen.



## **VI.2.3. Goederenvervoer**

### VI.2.3.1. Inleiding

Bij de uitwerking van de visie rond goederenvervoer werd uiteraard in belangrijke mate geredeneerd vanuit de spoorontsluiting van de Vlaamse economische poorten. Hierbij werd in belangrijke mate aandacht besteed aan de infrastructuur, zowel op de assen als in de knopen, maar ook aan marktgerelateerde onderwerpen en aspecten op het gebied van imago en arbeidsmarkt.

### VI.2.3.2. Voorstellen van actieplannen

#### *VI.2.3.2.1. Markt*

- in overleg met Europa een gezonde marktwerking van het goederenvervoer per spoor stimuleren en samen met de regulator hier ook op toezien
- voor het voor de Belgische economie belangrijk verspreid vervoer: overgaan naar andere marktconcepten of een andere marktorganisatie, onder meer d.m.v.
  - het verzekeren van een niet-discriminerende toegang voor en behandeling van alle operatoren in de rangeerstations en terminals, best door ze over te dragen aan Infrabel;
  - het voorzien van een specifiek statuut “operator shunting” met aangepaste werkings- en vergunningsvoorwaarden;
  - een aangepast vergunningskader dat ruimte biedt aan bijvoorbeeld terminaloperatoren of bedrijven om in het statuut van “hulponderneming” zelf bepaald treinvervoer te verzekeren tussen bundel(s) en/of terminal(s) en/of havenbedrijven;
- om efficiëntieverhoging van de bestaande infrastructuur realiseren door:
  - aandacht voor vervoer van lege wagons/containers
  - herpositionering van tractiemateriaal en goederenwagons
  - overleg met operatoren en havens/havenbedrijven hoe elk kan bijdragen aan een kostenefficiënter, flexibeler en betrouwbaarder organisatie van het verspreid vervoer
  - aanpassen federale reglementering betreffende het (verspreid) goederenvervoer
  - inzetten op bundeling van goederenstromen
- steunmaatregelen:
  - gezien het gecombineerd vervoer (vooral in het binnenland) voor een groot stuk riskeert te verdwijnen indien de steunmaatregel stopt, is een verlenging ervan begrijpelijk; voor het Vlaamse Gewest is het wel essentieel dat ingevoerde steunmaatregelen niet concurrentieverstorend werken voor de binnenvaart
  - eentijdelijke steunmaatregel aan de operatoren van het verspreid vervoer kan in de eerste jaren van omschakeling naar een efficiëntere organisatie ook ondersteunend werken.

- innovatie en onderzoek stimuleren op vlak van handling; dit om overslagkosten te drukken en modal shift te bewerkstelligen;

#### VI.2.3.2.2. *Infrastructuur/assen*

- afstemming **EU Rail Freight corridors**: Vlaanderen onderschrijft het belang dat gehecht wordt aan de realisatie van de in EU context afgebakende corridors en stelt vast dat de infrastructuurnoden van de havens daar grotendeels binnen passen. Bij verdere concretisering kan hierin mogelijk verder worden samengewerkt met de betrokken partijen.
- het operationaliseren van de goederencorridors 1, 2 en 8 volgens de bepalingen en de timing opgelegd door EU-verordening 913/2010;
- het opnieuw in gebruik nemen van de IJzeren Rijn (prioritair op Belgisch grondgebied via verdere elektrificatie) en de realisatie van de tweede spoorontsluiting van de haven van Antwerpen en het wegwerken van bepaaldedebij aansluitende knelpunten (zoals bv. de vertakkingen Oude Landen en indien nodig Krijgsbaan);
- naast het EU-corridorverhaal vraagt Vlaanderen ook aandacht voor:
  - bepaalde uitbreidingswerken binnen de havens die geen deel uitmaken van de corridor maar de toegang ertoe kunnen verbeteren
  - upgrade van bepaalde onderdelen van spoorlijnen (elektrificatie, automatisering seinrichting met het oog op het realiseren van capaciteitsuitbreiding van bestaande spoorlijnen en kostenverlaging voor de handling).
- de verdubbeling van bestaande spoorlijnen of aanleg van nieuwe lijnen ten behoeve van een scheiding van reizigersvervoer en goederenvervoer, daar waar door de groei van het reizigers- en goederenvervoer capaciteitstekort bestaat of dreigt te ontstaan.
- het uitvoeren door Infrabel in samenwerking met het Vlaamse Gewest van een haalbaarheidsstudie betreffende de **Havenspoorlijn** Antwerpen – Gent-Zeebrugge langs de E34 (inclusief de aantakking op de EU-vrachtcorridors) moet in de loop van het meerjareninvesteringsplan 2013-2025 worden aangevat. Deze studie dient, mede gezien de interferentie tussen reizigersvervoer en goederenvervoer, rekening te houden met de beschikbare capaciteit op het huidige spoornet, met de capaciteitsverhoging ten gevolge van huidige en de geplande spoorwegprojecten (3<sup>de</sup> en 4<sup>de</sup> spoor Gent – Brugge, 2<sup>de</sup> spoorontsluiting Antwerpen, ...) en met de plannen voor de uitbouw van de voorstedelijke netwerken rond Antwerpen en Gent en de kruising van het kanaal Gent - Terneuzen.
- Vlaanderen vraagt aandacht om te onderzoeken in hoeverre afgewerkte delen van nieuwe sporen **versneld** in dienst kunnen worden genomen;
- aan Vlaamse kant lopen initiatieven rond de versnelling van procedures tot realisatie van grote infrastructuurprojecten die hier ook een bijdrage in kunnen leveren.

- **Spoor op privaat/semi-publiekterrein**  
Vlaanderen vraagt dat de initiatieven, die zijn genomen in en met de haven van Antwerpen om duidelijke afspraken te maken over onderhoud en exploitatie van spoor op terreinen van private concessionarissen, ook doorgetrokken worden naar andere plaatsen waar dit van toepassing is.
- **Autoroute ferroviaire:** mogelijkheden tot verdere uitwerking van bestaande initiatieven (rond combinatie van truck en spoor) naar Vlaanderen kunnen aansluiten bij proefprojecten die opgezet worden binnen Flanders Land Logistics (FLL) naar optimalisatie van de goederenstromen. Een verdere samenwerking dient hier bekeken te worden.

#### VI.2.3.2.3. *Infrastructuur / knopen*

- De toegang tot de voor de Belgische economie essentiële **rangeerstations en terminals** in of nabij de Vlaamse havens moet verzekerd blijven voor alle goederenoperatoren die er nood aan hebben en dat op een niet-discriminerende wijze. Het bij de herstructurering van de NMBS-Groep overdragen van de spoorterminals en de exploitatie van de rangeerstations van NMBS-Logistics naar Infrabel zou hierin een belangrijke stap zijn.
- Toegankelijke **verzorgingsinfrastructuur:** Vlaanderen ziet een meerwaarde in de samenwerking betreffende de inplanting van tankstations en onderhoudswerkplaatsen in havengebied die onafhankelijk zijn van spoorwegondernemingen.
- Vlaanderen dringt aan op het uitwerken van duidelijke afspraken op het gebied van taken en van operationele en financiële verantwoordelijkheden m.b.t. **spoorbruggen** die wegen en waterwegen kruisen en m.b.t. overige spoorinfrastructuur op gewestdomein van de weg- en de waterwegbeheerders.
- Vlaanderen dringt aan op een beleid betreffende het opstellen van wagons met **gevaarlijke goederen (RID) op publiek domein.**
- Vlaanderen ziet mogelijkheden in de samenwerking met Infrabel/NMBS m.b.t. de inplanting van spoorgerelateerde **consolidatiepunten**, dit in het kader van bundeling van goederenstromen.

#### VI.2.3.2.4. *Beroepen en vaardigheden*

- De problematiek van gebrek aan bepaalde profielen voor spoorvervoer kan in **breder context bekeken worden en aansluiten bij de initiatieven rond het horizontale thema**<sup>88</sup>“Onderwijs en Arbeidsmarkt” binnen FlandersLogistics, in het bijzonder voor de knelpuntberoepen die gemeenschappelijk zijn.

<sup>88</sup> Het horizontale thema “Onderwijs & Arbeidsmarkt bestaat uit 4 hefboomen, nl. Laten kennismaken, het opleidingsaanbod bekendmaken & verder ontwikkelen, actueel les- & informatiemateriaal en

#### VI.2.3.2.5. *Imago*

- Oprichten van een neutrale instantie die kan instaan voor promotie van spoor, gericht op modal shift van de weg naar andere modi en dit al dan niet in combinatie met de andere modi

---

tenslotte inzicht verschaffen in de arbeidsmarkt. De prioritering en uitwerking van de acties gebeurt in overleg met de betrokkenen.

### VI.2.3.3. Wie doet wat?

	<b>Voorgesteld actieplan</b>	<b>Trekker</b>	<b>Betrokkenen</b>
<b>VI.2.3.2.1.</b>	<b>Markt</b>		
<i>A</i>	<i>Beschikbaarheid van gegevens en statistieken over goederenspoorvervoer</i>		
A.1	verplichting van aanleveren van statistisch materiaal via regelgeving	FOD	Spooroperatoren
A.2	zicht krijgen op de spoorcapaciteit om het infrastructuurbeleid te kunnen op baseren	MOW	Infrabel
A.3	degelijke analyse van (oorzaken van) vertragingen bij het goederenvervoer	Infrabel	MOW, FOD
<i>B</i>	<i>Oprichten van een neutrale instantie die kan instaan voor:</i>	<i>MOW</i>	<i>Spooroperatoren, Infrabel, klanten spoorvervoer</i>
B.1	promotie van het spoor (al dan niet in combinatie met andere modi)		
<i>C</i>	<i>Realiseren van efficiëntieverhoging van de bestaande infrastructuur door:</i>		
C.1	Overgaan naar andere marktconcepten of marktorganisatie voor verspreid vervoer, met aangepaste reglementering	Federale Overheid en VI. Gewest	FOD, MOW, Infrabel, havens en havenbedrijven
C.2	aandacht voor vervoer van lege wagons/containers	FL (MOW)	Spooroperatoren, Infrabel
C.3	herpositionering van tractiemateriaal en goederenwagons	FL (MOW)	Spooroperatoren, Infrabel, klanten spoorvervoer
C.3	overleg op te zetten met operatoren en havens/havenbedrijven rond verspreid vervoer	FL (MOW)	Spooroperatoren, Infrabel, klanten spoorvervoer
C.4	inzetten op bundeling van goederenstromen	Infrabel	Spooroperatoren, MOW, FOD
<i>D</i>	<i>Steunmaatregelen</i>		
D.1	steunmaatregel gecombineerd vervoer die niet concurrentieverstorend is voor de binnenvaart	FOD/MOW	Spooroperatoren
D.2	Tijdelijke steunmaatregel voor het verspreid vervoer	FOD/MOW	Spooroperatoren
<i>E</i>	<i>Stimuleren van innovatie en onderzoek op vlak van handling dit om de overslagkosten te drukken en om gewenst modal shift te bewerkstellingen</i>	<i>MOW/EWI</i>	<i>Spooroperatoren</i>
<i>F</i>	<i>Bewaken en stimuleren marktevolutie (vrijwaren vrije markt)</i>	<i>regulator</i>	<i>FOD/MOW Stakeholders</i>

<b>VI.2.3.2.2.</b>	<b>Infrastructuur / assen</b>		
<i>A</i>	<i>Afstemmen en samenwerken met de EU Rail Right corridors</i>		<i>MOW/FOD/Infrabel</i>
<i>B</i>	<i>Haalbaarheidsstudie m.b.t. de havenlijn</i>	Infrabel	MOW
<i>C</i>	<i>Naast corridorverhaal bijzondere aandacht voor:</i>		
<i>C.1</i>	bepaalde uitbreidingswerken binnen de havens die geen deel uit maken van de corridor maar de toegang ertoe kunnen verbeteren	Infrabel	MOW, havens
<i>C.2</i>	upgrade van bepaalde onderdelen van spoorlijnen: elektrificatie, automatisering seininrichting met het oog op het realiseren van een capaciteitsuitbreiding van bestaande spoorlijnen en kostenefficiëntie bij exploitatie	Infrabel	MOW, havens, spooroperatoren
<i>D</i>	<i>Versnellen van de indienststelling van nieuw aangelegde sporen</i>	FOD/ VL Gewest	Infrabel
<i>E</i>	<i>Initiatief over verduidelijking van sporen op privaat terrein voor onderhoud en exploitatie</i>	Infrabel	MOW, havens
<i>F</i>	<i>Verder uitwerken van de maatregelen van het actieplan spoorverkeerslawaaï</i>	LNE	Infrabel, spooroperatoren, MOW, FOD
<i>G</i>	<i>Onderzoek en proefprojecten binnen Flanders Land Logistics i.v.m. de combinatie van truck en spoor (uitbreiding autoroute ferroviaire)</i>	FLL (MOW)	Spooroperatoren, Infrabel, klanten spoorvervoer
<b>VI.2.3.2.3.</b>	<b>Infrastructuur / knopen</b>		
<i>A</i>	<i>Niet-discriminerende toegankelijkheid rangeerstations en spoorterminals</i>	Infrabel	FOD, MOW, havens
<i>B</i>	<i>Toegankelijke verzorgingsinfrastructuur</i>	Infrabel	MOW, havens, spooroperatoren
<i>C</i>	<i>Duidelijkere afspraken m.b.t. operationele en financiële verantwoordelijkheden spoorbruggen en spoorinfrastructuur op Gewestdomein</i>	MOW	Infrabel NMBS-Holding
<i>D</i>	<i>Beleid introduceren op het gebied van de beheersing van de externe risico's verbonden aan het vervoer met en het stationeren van RID-wagons</i>	Infrabel	MOW, LNE, havens, spooroperatoren en klanten spoorvervoer
<i>E</i>	<i>Onderzoek naar spoorgerelateerdeconsolidatiepunten, in het kader van de initiatieven i.v.m. de bundeling van goederenstromen</i>	FLL (MOW)	Infrabel, spooroperatoren, klanten spoorvervoer, havens

<b>VI.2.3.2.4.</b>	<b>Banen en vaardigheden</b>		
A	<i>Aanpakken van knelpuntberoepen in het kader van horizontaal thema "Onderwijs en Arbeidsmarkt" binnen FlandersLogistics</i>	FL (MOW)	spooroperatoren, Infrabel
<b>VI.2.3.2.5.</b>	<b>Imago</b>		
A	<i>Oprichten van een neutrale instantie die kan instaan voor:</i>	MOW	Spooroperatoren, Infrabel, klanten spoorvervoer
A.1	promotie van het spoor gericht op modal shift van de weg naar andere modi		

## **VI.2.4. Optimalisatie van de knooppunten in het openbaar vervoernetwerk**

### VI.2.4.1. Definitie

Knooppunten zijn plaatsen op het openbaar vervoer(OV)-netwerk waar OV-lijnen, vaak van verschillende hiërarchische niveaus, elkaar kruisen. Rekening houdend met de dienstregelingssymmetrie, vindt er bij een uurfrequentie een kruising en ontmoeting van OV-voertuigen plaats op het hele en het halve uur. Dat is het ideale moment om aansluitingen van en naar overal te realiseren. Bij een halfuurfrequentie bestaat die opportuniteit ook op kwart over het uur en kwart voor het uur. Hoe hoger de frequentie is, hoe korter de wachttijd bij overstap wordt.

Een knooppunt ligt bij voorkeur ruimtelijk op een centrale plek, die ook een veelgevraagde bestemming is. Soms lukt dat echter niet en ligt het knooppunt op een plek, die vooral vanuit exploitatieoogpunt interessant is. Goed gekozen knooppunten spelen daarin uiteraard een cruciale rol.

In onderstaande tekst worden knooppunten gedefinieerd in termen van aansluitingsmogelijkheden en dienstregeling op het halve uur en het kwartier. Vandaar dat eerder 'kleinere' stations - waar een lagere frequentie speelt op de verschillende lijnen – opgenomen werden in onderstaande lijst.

In de overige stations blijft een hoge frequentie en een goede spreiding van de ritten van groot belang en moeten deze bewaakt worden bij het bijsturen van dienstregelingen van de geselecteerde knooppunten.

Voorgesteld wordt dat op de hoofdlijnen een halfuurdienst de norm wordt. Binnen de Vlaamse Ruit en rond het Brussels Hoofdstedelijk Gewest is voor belangrijke IC-IR stations als Denderleeuw, Leuven, Mechelen, Brussel Nationaal-luchthaven, Vilvoorde en Halle een goed gespreide kwartierfrequentie richting Brussel gewenst.

De selectie van een knooppunt kan geschieden om verschillende redenen, met aandacht voor de reiziger:

- het knooppunt bestaat vandaag al en bevordert de integratie van de verschillende hiërarchische niveaus van openbaar vervoer;
- het knooppunt vergroot het aantal verplaatsingsmogelijkheden voor de reizigers en de kwaliteit ervan;
- het knooppunt is belangrijk voor aansluitingen tussen trein en bus/tram/metro en omgekeerd;
- het knooppunt is belangrijk voor aansluitingen tussen treinen onderling én tussen trein en bus/tram/metro en omgekeerd.

Het realiseren van rechtstreekse verplaatsingen is voor het openbaar vervoer niet steeds haalbaar; overstappen is soms onvermijdelijk. De overstappen mogen geen extra hinderpaal vormen voor de reiziger.



De mate waarin de vervoermaatschappijen erin slagen om het stads- en streekvervoer en het spoorvervoer goed op elkaar af te stemmen is bepalend om overstappen zo vlot mogelijk te laten verlopen en voor de aantrekkelijkheid van het openbaar vervoer als alternatief voor het individueel vervoer. Goed gekozen knooppunten met een korte en bewaakte overstaptijd spelen daarin uiteraard een cruciale rol. Uitwisseling van real time informatie is hierbij cruciaal.

#### VI.2.4.2. Lijst van gewenste knooppunten<sup>89</sup>

De in tabel VI.2.4.2 vermelde knooppunten zijn cruciaal voor een samenhangend, geïntegreerd OV-netwerk. Worden zij niet gerealiseerd, dan komt het netwerk in zijn geheel zwaar onder druk te staan of zelfs in het gedrang. Bepaalde exploitatiemodellen zijn immers opgehangen rond bepaalde knooppunten.

In het kader van een geïntegreerd OV-aanbod en vanuit het oogpunt van de reizigers en een optimale exploitatie, is de realisatie van deze knooppunten door de openbaarvervoermaatschappijen noodzakelijk.

Ook op andere plaatsen zijn mogelijk knopen noodzakelijk afhankelijk van het vervoersaanbod van de verschillende OV-operatoren, dat op basis van reizigerspotentiëlen noodzakelijk zal ingezet worden.

Zo is een voorstads- of pendelstation ter hoogte van Merelbeke/Melle te onderzoeken. Op of naast de site van het voormalige vormingsstation kan een perfecte multimodale knoop worden ontwikkeld voor het pendelverkeer richting Brussel en Gent. Deze knoop kan bijdragen tot een betere mobiliteit in de oostrand van Gent (Merelbeke, Melle, Heusden, Destelbergen, Lochristi, Oostakker). Door middel van een snelle toegang vanaf de R4 ter hoogte van Melle is het mogelijk een ontlasting van het wegennet te realiseren, mits het aanbieden van een goede treinverbinding naar Brussel en Gent.

Gelet op de toenemende vervoervraag (in het bijzonder binnen de Vlaamse Ruit) en in functie van de finaliteit van de benodigde investeringen, moet de bouw van nieuwe stations selectief overwogen worden evenals de heropening van vroegere stopplaatsen, zoals o.m.

- een nieuw station op lijn 94 in Halle-Zuid ter hoogte van Dassenveld dat zowel de site van Colruyt (enkele duizenden arbeidsplaatsen met veel pendel uit Brussel) als het gebied tussen Edingen en Halle bedient. Bovendien kan hier Park&Ride-capaciteit worden voorzien, die niet aanwezig is nabij het station van Halle;
- de verplaatsing van de huidige stopplaats Buda op lijn 25 naar Machelen – Kerklaan, zoals opgenomen in het GEN-concept; deze nieuwe stopplaats kan worden bediend door treinen van de lijn 25 Brussel-Antwerpen en van de lijn 26 Halle – Vilvoorde;

---

<sup>89</sup> Verantwoording gewenste knooppunten: zie visienota De Lijn

- o de heropening in het kader van de ontwikkeling van een Gentse voorstad net (cf. de openbare vervoersstudie die voor de Gentse regio in 2003) van de stopplaatsen Muide, Destelbergen-kasteel-ter-Lede, Oostakker en op de lijn 204 de stopplaatsen Volvo (Oostakker), Skaldenstraat, Sprendonkstraat en Arcelor-Mittal (en Zelzate).

**Tabel VI.2.4.2.**  
**Lijst van gewenste knooppunten<sup>90</sup>**

Knooppuntstation	Aansluiting nop u.00/u.30	Aansluiting genop u.15/u.45	Aansluiting - gentrein ↔ trein	Aansluiting - gentrein ↔ bus/tram	Huidige situatie
Aalst	✓		(✓)	✓	✓
Aarschot	✓		✓	✓	
Beringen	✓			✓	
Brugge	✓		✓	✓	✓
Dendermonde	✓		✓	✓	(✓) <sup>91</sup>
Geel	✓			✓	✓
Hasselt	✓		✓	✓	
Kapellen	✓			✓	(✓)
Kortrijk		✓	✓	✓	(✓)
Landen	✓			✓	(✓)
Lichtervelde	✓		✓	✓	✓
Neerpelt	✓			✓	✓
Noorderkempen	✓			✓	✓
Oudenaarde	✓		✓	✓	✓
Puurs	✓		✓	✓	✓
Roeselare	✓			✓	
Turnhout	✓			✓	(✓)
Zottegem		✓	✓	✓	✓

#### VI.2.4.3. Voorstel van actiepunten Vlaamse Gewest i.v.m. stations en stationsomgevingen

- Het Vlaamse Gewest wenst mee de prioriteiten te bepalen in de heraanleg van stations en stationsomgevingen. De heringerichte stationsomgevingen moeten

<sup>90</sup>De grootste stations zijn niet opgenomen, omdat die op verschillende momenten aansluitingen geven.

<sup>91</sup>( ) = gedeeltelijk gerealiseerd

uitgroeien tot multimodale aansluitingspolen, waarbij de nodige aandacht wordt besteed aan het STOP-principe, de verweving in de buurt en het stadsweefsel.

- Het Vlaamse Gewest voert de engagementen betreffende stationsomgevingen in stedelijke gebieden verder uit. Voor in tabel Tabel III.4.3.2. vermelde stationsomgevingen werden al samenwerkingsovereenkomsten getekend of zijn zij in voorbereiding. Deze stationsomgevingen dienen dan ook zeker opgenomen te worden in het meerjareninvesteringsplan van de NMBS-Groep voor realisatie. Daarnaast zullen zeker nog andere stationsomgevings- en stationsprojecten voorzien worden.
- Het Vlaamse Gewest onderzoekt verder hoe ze mee de voorstedelijke vervoersnetwerken versneld kunnen uitbouwen wat lijnvoering en bediening betreft.
- Het Vlaamse Gewest onderzoekt hoe de drie voorstedelijke vervoersnetwerken kunnen ondersteund worden door pilootprojecten te creëren (twee in GEN Brussel, twee in voorstedelijk netwerk Gent en twee in voorstedelijk netwerk Antwerpen).
- Het Vlaamse Gewest onderzoekt voor deze pilootprojecten van de voorstedelijke vervoersnetwerken hoe het aandeel fietsverkeer substantieel kan verhogen door in een straal van 7 km rond de stopplaats de fietsvoorzieningen substantieel te verbeteren (twee in GEN Brussel, twee in voorstedelijk netwerk Gent en twee in voorstedelijk netwerk Antwerpen).
- In die stopplaatsen wordt van de NMBS groep gevraagd de fietsenstallingen desgewenst aan te pakken.
- Vanuit de kennis dat transferpunten maatwerk zijn, worden via onderzoek en overleg de parkeerbehoeften voor de pilootprojecten in kaart gebracht en de resultaten van het onderzoek uitgevoerd. Dit proces gaat in nauwe samenwerking met de gebruikers (autobestuurders).
- Het Vlaamse Gewest gaat na wat tot de basisuitrusting van P+R voorzieningen behoort.
- Bij de aanleg van P+R voorzieningen worden alle stakeholders betrokken gedurende het hele proces, ook de autogebruikers.
- Alle nodige voorzieningen worden aangebracht (automaat voor vervoerbewijzen, in afwachting van SMS ticketing, enz. )
- De wachtaccommodatie van de stopplaatsen / stations wordt in orde gebracht. Er wordt sanitair voorzien.
- Het verhogen van de sociale veiligheid wordt voorzien.
- In deze stations wordt een aantrekkelijke treindienst gegarandeerd door NMBS Mobility.
- Het Vlaamse Gewest organiseert, in samenwerking met de NMBS-Groep en de stad/gemeente, een grootschalig parkeeronderzoek in geselecteerde stations en stopplaatsen met het oog op het optimaal dimensioneren van de parkeercapaciteit.
- De federale overheid ontwikkelt in overleg met Vlaanderen een classificatie van stations en stopplaatsen, die beantwoordt aan het mobiliteitsbeleid en het ruimtelijk ordeningsbeleid dat het Vlaamse Gewest voert.

## **VI.2.5. Milieu**

### VI.2.5.1. Geluidshinder

De maatregelen voor lawaaivermindering, opgenomen in het Vlaamse actieplan “Spoorweglawaaï”, (zoals het inzetten van geluidsarm rollend materieel, de bouw van geluidswerende wanden of het verdiept aanleggen van spoorinfrastructuur) moeten onverkort worden uitgevoerd.

Vermits het goederenvervoer een belangrijke bron van geluidhinder is, ondersteunt Vlaanderen de initiatieven van Nederland en Duitsland om samen in te zetten op een Europese richtlijn voor de ombouw van goederenwagons, zodat deze van moderne stillere remblokken worden voorzien.

### VI.2.5.2. Trillingshinder

Aanbevolen wordt dat de infrastructuurbeheerder en de spoorwegondernemingen aan de bron denodige maatregelen nemen om trillingshinderte wijten aan het voorbijrijden van spoorvoertuigen te beperken door:

- het verbeteren van het contactoppervlak tussen wiel en rail.  
Deze maatregelen zijn identiek aan deze om het brongeluid te beperken;
- het gebruik van aangepaste spooropleggingen.

### VI.2.5.3. Fijn stof

Door het eventueel toekennen van innovatiesteun bij de ontwikkeling van nieuwe technologieën i.v.m. goederenvervoer per spoor, zou Vlaanderen een belangrijke bijdrage kunnen leveren om de uitstoot van fijn stof te verminderen.

De uitstoot van fijn stof afkomstig van stationair draaiende dieselmotoren van wachtende auto's voor een gesloten overweg kan worden verminderen door:

- sensibilisering zodat de autobestuurders bij een gesloten overweg hun motoren stilleggen;
- afschaffen van drukke spoorweg/wegkruisingen.

### **VI.3. Voorstellen lange termijn (2040)**

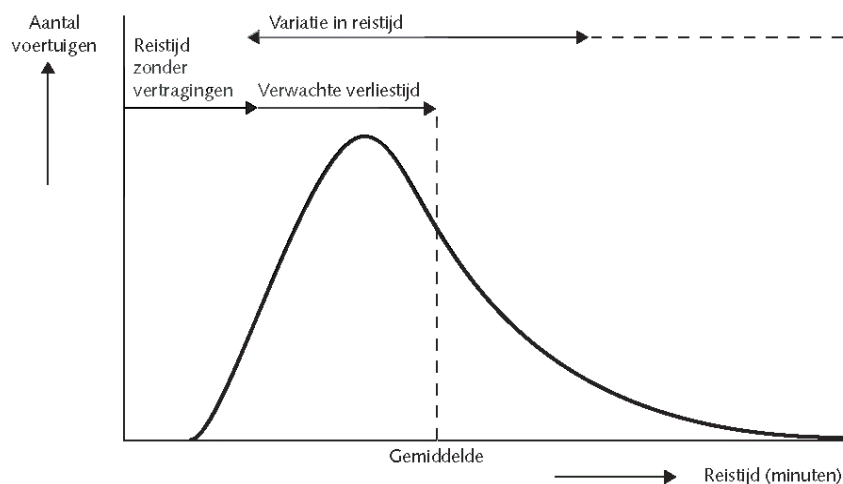
De voorstellen inzake spoorvervoer voor de lange termijn (tot 2040) kaderen in het Mobiliteitsplan Vlaanderen, dat ook een onderdeel spoorvervoer zal bevatten.

# Bijlagen

## Bijlage 1: Lexicon

Achterland	Vlaamse bedieningsgebieden van de Vlaamse zeehavens. Hoewel deze gebieden behoren tot het 'immediate hinterland' zijn zij niet noodzakelijk captief aan de Vlaamse zeehavens.
Air waybill (AWB)	luchtvrachtbrief die wordt gebruikt bij goederenvervoer door de lucht. De luchtvrachtbrief is een bewijs van de tussen verzender en vervoerder afgesloten overeenkomst.
Baanvak	de hoogst toegelaten snelheid van een trein op een baanvak
Belgorail	erkende en aangemelde instantie met het oog op de beoordeling van de conformiteit of de geschiktheid voor het gebruik van interoperabele onderdelen of het inleiden van de "EG"-keuringsprocedure van de subsystemen van het trans-Europese hogesnelheids-spoorwegsysteem.
Betrouwbaarheid van de reistijd	de spreiding rondom de gemiddelde verwachte reistijd, inclusief de te verwachten verliestijd waarop kan worden geanticipeerd.
Bezettingsgraad van het spoorwegnet:	verhouding tussen het aantal reizigerskilometer (x 10.000) of tonkilometer (x 10.000) en de lengte van het spoorwegnet
Bloksectie	een spoorgedeelte, beveiligd door vaste seinen.
Bloktrein	trein die een lading afkomstig van één welbepaalde verlader vervoert tot bij één welbepaalde eindbestemming (beiden beschikken over een eigen aansluiting op het spoor).
Commerciële snelheid	effectieve gemiddelde snelheid van een trein op een bepaald spoor-traject
COTIF	Convention pour le Transport International Ferroviaire; verdrag voor het internationaal spoorwegvervoer.
Dienst Mer	Dienst Milieueffectrapportagebeheer van het Departement Leefmilieu, Natuur en Energie
ERTMS	European Rail Traffic Management System verzamelnaam voor het cabinesignalerings- en treinbeïnvloedings-systeem ETCS en het radiocommunicatiesysteem GSM-Rail.
ETCS	European Train Control System
FLL	Flanders Land Logistic
Gecadanceerde bediening	klok vaste bediening, bv. om ieder uur x.09 vertrekt uit een trein vanuit station A naar bestemming B

Gemiddelde (verwachte) reistijd:



Gewestelijk ExpresNet (GEN)

Toekomstig netwerk van spoorverbindingen, die nauw met elkaar verbonden zijn en die samen met de netwerken van de andere openbare vervoermaatschappijen bedoeld zijn om de verwachte toename van het reizigersverkeer in een straal van 30 km rond Brussel op te vangen.

Gesloten trein

trein die over het volledige traject een geheel van beladen of lege wagens vervoert, door één afzender aangeboden in één bedieningspunt en bestemd voor één bestemming in één bedieningspunt

Goederencorridor

het geheel van aangewezen spoorlijnen, met inbegrip van spoorpunten, op het grondgebied van of tussen EU-lidstaten en, in voorkomend geval, in Europese derde landen, die twee of meer terminals langs een hoofdtraject van de goederencorridor verbinden en, in voorkomend geval, alternatieve trajecten en segmenten die deze met elkaar verbinden, met inbegrip van de spoorweginfrastructuur, de uitrusting daarvan en relevante spoordiensten in overeenstemming met artikel 5 van Richtlijn 2001/14/EG.

GRIP-studie

studie van ANV en TTB "[Naar grenzeloos interlokaal reizigersvervoer](#)"

GSM-Rail

een nieuw (Europees) systeem voor communicatie tussen treinmachinist en verkeersleider

Hinterland

buitenlandse bedieningsgebieden (inbegrepen Brussel en Wallonië) van de Vlaamse zeehavens. Deze vormen de focus van het voorliggend onderzoek. Deze gebieden zijn in de regel onderhevig aan concurrentie tussen havens en zijn bijgevolg vrijwel steeds overlappende hinterlanden of 'shared hinterlands'. Het hinterland van de Vlaamse zeehavens heeft in grote mate een discontinu karakter door de structurerende werking van corridors. Het hinterland van de Vlaamse zeehavens kan verschillen volgens goederensoort, trafiekriching (import versus export) en de beschouwde transportmodus.

Intermodaal:

verschillende modi, gecombineerd in één traject, zonder tussentijdse bewerkingen op de goederen

Interoperabiliteit

de geschiktheid van een spoornet om treinen veilig en zonder onderbreking op het spoornet te laten rijden

KPI

kritieke prestatie-indicatoren (key performance indicator)

Multimodaal

context waarbij verschillende modi in overweging worden genomen en eventueel worden gecombineerd – ook co-modaal.

NPC

Nota voor Publieke Consultatie (onderdeel MER-procedure).

Personenkilometer (pkm)	meeteenheid van het reizigersvervoer, die overeenstemt met het vervoer van één reiziger over één kilometer
OVG	Onderzoek Verplaatsingsgedrag Vlaanderen zie <a href="http://www.mobielvlaanderen.be">http://www.mobielvlaanderen.be</a>
Planet model	model ontwikkeld door het Federale Planbureau dat de wisselwerking tussen de economie en de transportsector beschrijft. Dit model is een projectiemodel op middellange en lange termijn van de vraag naar goederen- en reizigersvervoer in België.
PPS	Publiek-Private Samenwerking
Rechtstreekse trein	trein voor verspreid vervoer, georganiseerd met het doel één of meer vervoerfasen te vermijden
Retrofitting	aanpassing van bestaande voertuigen (bijvoorbeeld goederenwagens) aan geluidsarmere technologie
RID	het Reglement betreffende het internationaal vervoer van gevaarlijke goederen per spoor, als opgenomen in bijlage C bij het Verdrag betreffende het internationale spoorwegvervoer (COTIF), gesloten te Vilnius op 3 juni 1999
Rijpad	infrastructuurcapaciteit die toegekend is voor het rijden van een trein tussen 2 punten van het spoorwegnet gedurende een bepaald tijdsinterval
RVS	Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen
Rail Liberalisation Index	index, opgesteld door IBM Global Business Services in samenwerking met professor C. Kirchen, die rekening houdt met zowel het wetgevende kader als met allerhande toetredingsvoorwaarden op het terrein (zoals administratieve en operationele barrières). Het competitieve karakter van de desbetreffende markt wordt eveneens in rekening gebracht.
SEA-richtlijn	Richtlijn 2001/42/EG van het Europees Parlement en de Raad van 27 juni 2001 betreffende de beoordeling van de gevolgen voor het milieu van bepaalde plannen en programma's
Shuttle trein	trein die in vaste samenstelling en met een vaste frequentie tussen twee spoorterminals heen en weer rijdt.
Slot	tijdruimte, nodig om een trein veilig over een traject te laten rijden.
Spoorterminal	een overslagpunt voor goederen tussen spoor en weg/waterweg. Deze terminal richt zich doorgaans meer op continentaal vervoer over lange afstanden
SPV	Special Purpose Vehicle
TSI	Technische Specificaties van Interoperabiliteit
Tonkilometer (tkm)	meeteenheid van het goederenvervoer, die overeenstemt met het vervoer van één bevrachte ton over één kilometer
Trein voor verspreid vervoer	bonte trein bestemd voor het vervoer van wagens die individueel of in groepjes van gelijkaardige wagens worden verzonden
Twenty foot Equivalent Unit (TEU)	maateenheid voor een container met een hoogte van 2,591 m, een breedte van 2,438 m en een lengte van 6,058 m.
VHC	Vlaamse Havencommissie
VSGB	Vlaams Strategisch Gebied Brussel



Vormingsstation	een spoorwegemplacement voor het rangeren (splitsen en samenstellen) van goederentreinen bestaande uit wagens met verschillende bestemmingen
Wachtspoor	spoor waarop een trein gedurende enige tijd gestald kan worden, omdat het volgende deel van de af te leggen traject nog niet vrij is.
Weesfiets	fiets die in een fietsenstalling wordt achtergelaten en niet meer door de eigenaar wordt opgehaald

## Bijlage 2: Geraadpleegde bronnen

Akron, Wolfel, Acoustical Engineering, dB(A) Plan (in opdracht van het Departement LNE): *Onderzoek naar maatregelen omgevingslawaai* (15 juni 2010)

ANV en TTB: *Naar grenzeloos interlokaal reizigersvervoer* (eindrapport 10 november 2010)

Belgische Kamer van volksvertegenwoordigers: *Hoorzitting over het goederenvervoer per spoor door de Commissie voor de Infrastructuur, het Verkeer en de Overheidsbedrijven* (27 juli 2009)

Belgische Kamer van volksvertegenwoordigers: *Bulletins van vragen en antwoorden*

Bracke A.: *Innovatieve planning voor multimodaal transport*, scriptie ingediend tot het behalen van de academische graad van burgerlijk ingenieur in de computerwetenschappen (2006-2007)

Buck Consultants International in opdracht van Ministerie van Verkeer en Waterstaat: *Goederenvervoer per spoor: marktontwikkeling en beleid* (april 2009)

Buck Consultants international e.a.: *Logistieke poort Antwerpen fase I: de logistieke kaart* (16 januari 2008)

Buck Consultants international: *Logistieke poort Limburg fase I: de logistieke kaart Limburg* (2006)

Buck Consultants International in opdracht van o.m. POM Limburg: *Logistieke Poort Limburg Fase IV - Aanbevelingen en stappenplan* (maart 2007)

Buck Consultants international: *Logistieke poort West-Vlaanderen: fase I: inventaris van de logistieke sector, West-poort* (2008)

Bundesregierung: *Masterplan Güterverkehr und Logistik* (september 2008)

BVU en Intraplan: *Überprüfung des Bedarfsplans für die Bundesscheinenwege* (29 november 2010)

Crevits H., Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken: *Beleidsnota 2009 – 2014 Mobiliteit en Openbare Werken*

Deville X. en Verduyn F. (Working Paper Document nr. 221 – Nationale Bank van België): *Implementation of EU legislation on rail liberalization in Belgium, France, Germany and The Netherlands* (maart 2012)

Departement Mobiliteit en Openbare Werken: *Ontwerp Mobiliteitsplan Vlaanderen – Informatief deel* (2011)

De Boer & Larsen (beleidsvoorstel in opdracht van ProRail Capaciteitsmanagement): *Financiële prikkel stille treinen* (3 januari 2007)

De Lijn: *Mobiliteitsvisie De Lijn 2020* (april 2009)

De Vlaamse Regering 2009-2014: *Een daadkrachtig Vlaanderen – Vlaanderen in beslissende tijden: Voor een vernieuwende, duurzame, en warme samenleving*

De Wachter H. en Cuypers K.: *Masterplan spoorvervoer Port of Antwerp* (30 juni 2009)

Decisio (in opdracht van Ministerie van Verkeer en Waterstaat - DG Mobiliteit): *MKBA spoorlijn Breda - Utrecht* (29 juni 2010)

European Court of Auditors: *Improving Transport Performance in Trans-European Rail Axes : Have EU rail infrastructure investments been effective?* – special report n° 8 - 2010

Federaal Planbureau: *Vooruitzichten van de transportvraag in België tegen 2030* – september 2012

Frenay Patrick: *Plaats van het GEN in een territoriaal ontwikkelingsproject voor Brussel – Overzicht van doorslaggevende basisfactoren* – Brussels studies nr. 31 van 16 november 2009

Grondmij Vlaanderen (in opdracht van het Departement MOW): *Analyse van de mogelijkheden voor lightrail in Vlaanderen* (29 april 2008)

Groundfor GIS (in opdracht van de Vlaamse Stichting Verkeerskunde): *Gewenste NMBS - investeringen vanuit het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen* (september 2000)

Groundfor GIS (in opdracht van de Vlaamse Stichting Verkeerskunde): *Gewenste NMBS - bedieningsniveau vanuit het Mobiliteitsplan Vlaanderen* (maart 2002)

Haven van Antwerpen: *Tussentijds strategisch plan haven van Antwerpen* (2006)

Haven Oostende: *Strategisch Plan Haven Oostende – Eindrapport* (augustus 2005)

Haven van Zeebrugge: *Strategisch plan voor de haven Brugge-Zeebrugge: streefbeeld en actieprogramma*. - Eindrapport 30 november 2004

Hertveldt B., Hoornaert B. en Mayeres I.: *Langetermijnvoorzichtenvoor transport in België: referentiescenario*, Federaal Planbureau (februari 2009)

Hofsta L.: *Spreiding achterlandknooppunten – De rol van de Rijksoverheid op mogelijke leemtes en overlap* – Afstudeerverslag Internationale Hogeschool Breda (9 juni 2010)

IBM Global Business: *Services Rail Liberalisation Index 2007* (17 oktober 2007)

IBM Global Business: *Services Rail Liberalisation Index 2011* (20 april 2011)

Infrabel: *Beheerscontract 2008-2012 tussen de Staat en de naamloze vennootschap van publiek recht Infrabel*

Infrabel: *Plan «Overwegen 2008-2015»*

Infrabel: *Jaarverslagen 2008 – 2009 - 2010*

Ingelbrecht M., Mariën L. en Theunissen J.P.: *Analyse van het goederenvervoer per spoor in België: FOD Economie, KMO, Middenstand en Energie* (2009)

KPMG: *Rapport Toeristische Bereikbaarheid* (november 2008)

Cour des comptes (France): *Les autoroutes ferroviaires en France - premiers enseignements et enjeux pour l'avenir* (februari 2012)

Macharis C. en Verbeke A.: *Intermodaal vervoer – Economische en strategische aspecten van het intermodaal vervoer in Vlaanderen*(1999)

Maes J.: *De liberalisering van de goederenvervoermarkt per spoor: de Belgische stand van zaken*. Masterproef 2007- 2008 Universiteit Antwerpen

*Masterplan Multimodale Verkeersnetwerken Oost-Vlaanderen* (maart 2007)

MORA: *Mobiliteitsplan van Vlaanderen*(2009)

MORA: *advies over de Beleidsnota Mobiliteit en Openbare Werken 2009 – 2014*

MOW: *Plan-MER over het strategisch plan voor en de afbakening van de haven van Antwerpen in haar omgeving*, (Plan-MER SPHA – hoofdrapport 2008)

Nederlandse Mededingsautoriteit: *NMa Marktscan Personenvervoer per spoor* (september 2011)

Nederlands Ministerie van Verkeer en Waterstaat: *Programma Hoogfrequent Spoorvervoer: Keuzenotitie ten behoeve van het bestuurlijk overleg PHS op 26 april 2010*(april 2010)

Nederlands Ministerie van Verkeer en Waterstaat: *Beoordelingskader Evaluatie Spoorwetgeving*(15 maart 2007)

Nederlands Ministerie van Verkeer en Waterstaat: *Beleidsbrief Netwerkaanpak; aanbidding Actieplan 'Groei op het spoor' en Landelijke Markt- en Capaciteitsanalyses Spoor, Wegen en Regionaal OV* (19 november 2007) *en de voortgangsrapporteringen*

Nederlands Ministerie van Verkeer en Waterstaat: *Initiatiefdocument Planstudie Toekomstvaste Routing Spoorgoederenvervoer* (26 september 2008)

Nederlands Ministerie van Verkeer en Waterstaat: *Spoor in beweging – Kabinetsstandpunt naar aanleiding van het eindrapport van de evaluatie van de spoorwegwetgeving* (juni 2009)

Nederlands Ministerie van Verkeer en Waterstaat: *Nota Mobiliteit – Naar een betrouwbare en voorspelbare bereikbaarheid*(30 september 2004)

Nieuwenhuis G.: *Wegwijs in Railgoederenvervoer* (2012)

NMBS: *Beheerscontract 2008 – 2012 tussen de Staat en de naamloze vennootschap van publiek recht NMBS*

NMBS-groep: *Projectfiches 2008 – 2009 – 2010 – 2011*

NMBS-groep: *Geconsolideerd investeringsplan 2008 - 2012*

NMBS-Holding: *Beheerscontract 2008 – 2012 tussen de Staat en de naamloze vennootschap van publiek recht NMBS-Holding* (geconsolideerde versie van 18 november 2010)

Notteboom: *Langetermijnvisie Vlaamse zeehavens*(2005)

Policy Research Corporation: *Grensoverschrijdend openbaar vervoer – Het verleggen van grenzen, in opdracht van Gedeputeerde Staten Provincie Limburg* (10 augustus 2009)

Policy Research Corporation: *Economische Impact Studie Railgoederenvervoer – ontwikkeling railgoederenvervoer in een integraal perspectief, in opdracht van het Nederlands Ministerie van Verkeer en Waterstaat* (juni 2002)

POM Oost-Vlaanderen: *Masterplan Multimodale Verkeersnetwerken Oost-Vlaanderen* (Staten-Generaal 2 maart 2007)

Port of Antwerp: *Masterplan spoorvervoer 2011 – strategie en ontwikkeling*

Projectbureau Gentse Kanaalzone: *Project Gentse Kanaalzone – jaarverslag 2009*

ProRail (auteur: Van Geest N.): *Reader toelatings- en veiligheidseisen (licht)treinmaterieel op hoofdspoorwegen* (4 maart 2005)

Raadgevend Comité van de Gebruikers bij de NMBS-groep: *Jaarverslag 2010*

Rotterdam *Declaration of Ministers of Rail Freight Corridors*(14 juni 2010)

Service public de Wallonie: *Le transport ferroviaire un atout structurant pour la Wallonie*  
*Projet de Plan de développement de la desserte ferroviaire en Wallonie pour la période 2013-2025*  
(19 maart 2012)

Statistics Belgium: *Vervoer per spoor*

Steunpunt Goederenstromen: *Indicatorenboek Duurzaam Goederenvervoer Vlaanderen* (2009)

Steunpunt Goederen- en personenvervoer: *Vrachtvervoer per spoor, Marktstructuur, Vervoerbeleid en Havens*(juni 2012)

Technum (in opdracht van de Intercommunale Ontwikkelingsmaatschappij voor de Kempen): *Voorwaardenscheppend kader ingebruikname IJzeren Rijn voor de Kempen* (19 november 2009)

TNO: *Scenarioberekeningen goederenvervoer per spoor voor de periode 2020 – 2040* (2008) in opdracht van ProRail

Transport & Mobility Leuven e.a.: *Trans-European transport network planning methodology – Final report* (18 oktober 2010)

Transport & Mobility Leuven en VMM -studie uitgevoerd in opdracht van MIRA: *Internalisering van externe kosten van vervoer in Vlaanderen*(december 2010)

Tritel& ARIES: *Etude du potentiel voyageur et de l'intermodalité des gares RER*(juli 2007)

TreinTramBus: *Spoor 2020 – Een visienota vanuit het oogpunt van de gebruiker* (maart 2012)

Tweede Kamer der Staten-Generaal: *Parlementair onderzoek onderhoud en innovatie spoor* (vergaderjaar 2011-2012)

Vlaams Instituut voor de Logistiek: *Spoorvervoer: uitbouwen tot sterke schakel in het logistieke proces* (december 2006)

Vlaams Instituut voor de Logistiek: *Syntheserapport Extended Gateways*(2008)

Vlaams Instituut voor de Logistiek: *Extended Gateways Vlaanderen – Logistieke Poort Oost-Vlaanderen* (2008)

Vlaams Parlement: *Verslag hoorzitting over het advies van de Mobiliteitsraad Vlaanderen – parlementair stuk 217* (2009-2010) – nr. 5

Vlaams Parlement – Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken: *Commissieverslagen en Commissiehandelingen*

Vlaamse Regering: *Masterplan 2020 – Bouwstenen voor de uitbreiding van het Masterplan Mobiliteit Antwerpen* (maart – september 2010)

VEGHO: *Mobiliteitsrapport 'Duurzaam onderweg'* (18 februari 2009)

Van de Walle E.: *Haven van Antwerpen - Conceptnota betreffende de spoorexploitatie in het havengebied* (17 maart 2003)

Wel varende Kanaalzone: *Strategisch plan voor de Kanaalzone Gent*(2007)

Werkgroep Metaforum Leuven: *Personenmobiliteit in Vlaanderen*, visietekst 25 maart 2011

WG Spoorweggeluid van de Europese Commissie: *Samenvatting van de discussienota over de Europese strategieën en prioriteiten voor bestrijding van spoorweggeluid*

## **Bijlage 3: Belangrijke Europese spoorvervoerrichtlijnen**

Verordening (EG) nr. 91/2003 van het Europees Parlement en de Raad van 16 december 2003 betreffende de statistieken van het spoorvervoer

Verordening (EG) nr. 1370/2007 van het Europees Parlement en de Raad van 23 oktober 2007 betreffende het openbaar reizigersvervoer per spoor en over de weg en tot intrekking van Verordening (EEG) nr. 1191/69 van de Raad en Verordening (EEG) nr. 1107/70 van de Raad

Verordening (EG) nr. 1371/2007 van het Europees Parlement en de Raad van 23 oktober 2007 betreffende de rechten en de verplichtingen van reizigers in het treinverkeer

Verordening (EG) nr. 913/2010 van het Europees Parlement en de Raad van 22 september 2010 inzake het Europees spoorwegnet voor concurrerend goederenvervoer

Richtlijn 2001/12/EG van het Europees Parlement en de Raad van 26 februari 2001, tot wijziging van Richtlijn 91/440/EEG van de Raad betreffende de ontwikkeling van de spoorwegen in de Gemeenschap;

Richtlijn 2001/13/EG van het Europees Parlement en de Raad van 26 februari 2001 tot wijziging van Richtlijn 95/18/EG van de Raad betreffende de verlening van vergunningen aan spoorwegondernemingen

Richtlijn 2001/14/EG van het Europees Parlement en de Raad van 26 februari 2001 inzake de toewijzing van spoorweginfrastructuurcapaciteit en de heffing van rechten voor het gebruik van spoorweginfrastructuur alsmede inzake veiligheids certificering

Richtlijn 2001/42/EG van het Europees Parlement en de Raad betreffende de beoordeling van de gevolgen voor het milieu van bepaalde plannen en programma's

Richtlijn 2004/49/EG van het Europees Parlement en de Raad van 29 april 2004 inzake de veiligheid op de communautaire spoorwegen en tot wijziging van de richtlijn 95/18/EG van de Raad betreffende de verlening van vergunningen aan spoorwegondernemingen en van richtlijn 2001/14/EG betreffende toewijzing van spoorweginfrastructuurcapaciteit en heffing van rechten voor het gebruik van spoorweginfrastructuur alsmede inzake veiligheids certificering

Richtlijn 2007/58/EG van het Europees Parlement en de Raad van 23 oktober 2007 tot wijziging van Richtlijn 91/440/EEG van de Raad betreffende de ontwikkeling van de spoorwegen in de Gemeenschap, en van Richtlijn 2001/14/EG van het Europees Parlement en de Raad inzake de toewijzing van spoorweginfrastructuurcapaciteit en de heffing van rechten voor het gebruik van spoorweginfrastructuur

Richtlijn 2007/59/EG van het Europees Parlement en de Raad van 23 oktober 2007 inzake de certificering van machinisten, die locomotieven en treinen op het spoorwegsysteem van de Europese Gemeenschap besturen

Richtlijn 2008/57/EG van het Europees Parlement en de Raad van 17 juni 2009 betreffende de interoperabiliteit van het spoorwegsysteem in de Europese Gemeenschap

Richtlijn 2008/68/EG van het Europees Parlement en de Raad van 24 september 2008 betreffende het vervoer van gevaarlijke goederen over land.

Richtlijn 2008/110/EG van het Europees Parlement en de Raad van 16 december 2008 tot wijziging van de richtlijn 2004/49/EG van 29 april 2004 inzake de veiligheid op de communautaire spoorwegen

Richtlijn 2009/131/EG van de Commissie van 16 oktober 2009 tot wijziging van bijlage VII bij Richtlijn 2008/57/EG van het Europees Parlement en de Raad betreffende de interoperabiliteit van het spoorwegsysteem in de Gemeenschap

Richtlijn 2009/149/EG van de Commissie van 27 november 2009 tot wijziging van de richtlijn 2004/49/EG van het Europees Parlement en de Raad, wat betreft gemeenschappelijke veiligheidsindicatoren en gemeenschappelijke methoden voor de verrekening van de kosten van ongevallen.

Witboek van de Commissie van 12 september 2001: "Het Europese vervoersbeleid tot het jaar 2010: tijd om te kiezen" COM(2001) 370def.

EU Witboek "Stappenplan voor een interne Europese Vervoersruimte – werken aan een concurrent en zuinig vervoerssysteem" – (28 maart 2011)

Richtlijn 2012/34/EU van het Europees Parlement en de Raad van 21 november 2012 tot instelling van één Europese spoorwegruimte (herschikking).

## Bijlage 4: Toekomstprognoses

### B.4.1. Prognoses Planbureau<sup>92</sup>

#### B.4.1.1. Reizigersvervoer

Voor de periode 2008 -2030 verwacht het federale Planbureau voor België dat het totaal aantal **reizigers** kilometer zal groeien met 20%. Voor het woon-werkverkeer wordt een stijging verwacht van het aantal reizigerskilometers met 11%, terwijl voor het woon-schoolverkeer een toename met 40% wordt voorspeld.

Het Planbureau voorspelt een beperkte toename van het aandeel van de trein in het totaal aantal reizigerskilometers van 7% naar 9%. In 2030 zal het aandeel "Trein" in het aantal reizigerskilometers woon-werkverkeer toenemen tot 12% en in het aantal reizigerskilometers woon-schoolverkeer tot 30% (2008: 17%).

Tussen 2008 en 2030 zal het aantal reizigerskilometer per trein volgens de prognoses van het Planbureau met meer dan 43% toenemen.

Over de periode 2008-2030 zal volgens het Planbureau het totaal aantal trips stijgen met 22%. Het aantal woon-werktrips neemt toe met 10% en het aantal woon-schooltrips met 16%.

#### B.4.1.2. Goederenvervoer

Voor het **goederenvervoer** verwacht het Planbureau een groei van het totaal aantal tonkilometers van 68% tussen 2008 en 2030. Het aantal per spoor vervoerde tonkilometers zal tegen 2030 een groei kennen van 72%. Het aandeel van het wegvervoer in goederentransport zal lichtjes dalen (80% in 2008 en 77% in 2030) ten voordele van het spoor (11% in 2008 en 14% in 2030).

### B.4.2. MORA

Voor de bereikbaarheid van de economische poorten, geeft de MORA 2 cijfers aan: de prognoses voor de periode 2005-2030 tonen een toename van het goederenverkeer aan met 60% en van het reizigersvervoer met 30%. Volgens de MORA is er een toename van het vervoer, een status quo van de infrastructuur en geen wijziging in de modal shift.

De MORA adviseert voor de toekomst een modal shift in een verhouding van 60/40.

---

<sup>92</sup> Bron: "Vooruitzichten van de transportvraag in België tegen 2030"



