

Advies

Investeringsplan NMBS-Groep 2013-2025

Brussel, 22 februari 2013

Adviesvraag: Advies over het voorstel van geconsolideerd Investeringsplan 2013-2025 van de NMBS-Groep

Adviesvrager: eigen initiatief

Ontvangst adviesvraag: niet van toepassing

Adviestermijn: niet van toepassing

Goedkeuring Raad: 22 februari 2013

Inhoud

Krachtlijnen van het advies.....	4
1. Inleiding.....	5
2. Samenvatting Investeringsplan 2013-2025	5
3. Vlaamse spoorstrategie	6
Advies.....	8
1. Keuzes inbedden in een langetermijn-visie	8
2. Investeringsbudgetten slim besteden.....	8
3. Veiligheid is prioritair	9
4. Doelgerichte keuzes maken voor prioritaire projecten	10
5. Slim bijkomende capaciteit creëren	11
6. Stationsomgevingen ontwikkelen als knooppunten	12
7. Flankerend beleid voeren voor goederenvervoer	13
8. Voorbereiden op de toekomst	13

Krachtlijnen van het advies

De verwachte groei van het goederen- en reizigersverkeer maakt dat de behoeften aan bijkomende capaciteit op het spoorwegnet groot zijn. De Vlaamse Regering bevestigt deze behoeften in haar Vlaamse Spoorstrategie. De budgetten die beschikbaar zijn voor het uitwerken van het Investeringsplan staan haaks op de behoeften aan meer mobiliteit en capaciteit.

Prioritair wijst het Investeringsplan de budgetten toe aan het verhogen van de veiligheid van het spoornetwerk. Het maatschappelijk debat in de MORA heeft uitgewezen dat de Raad achter deze politieke beslissing staat. Dit maakt dat hij akkoord gaat met de consequenties die deze beslissing heeft voor de andere projecten in het Investeringsplan.

Beperkte budgetten maken dat er keuzes moeten gemaakt worden, zowel binnen het verhogen van de veiligheid als bij het bepalen van prioritaire projecten. De lijst met 51 prioritaire projecten die de Vlaamse Regering heeft opgenomen in haar Spoorstrategie is binnen deze budgetten niet te realiseren voor 2025.

De MORA pleit voor het slim inzetten van budgetten door de juiste keuzes te maken binnen het Investeringsplan en binnen het Vlaamse mobiliteitsbeleid.

Het afwerken van de reeds gestarte infrastructuurprojecten krijgt voorrang voor de MORA. Het bepalen van de andere projecten moet gebeuren op basis van capaciteitsanalyses waarbij de Vlaamse Regering de meest efficiënte wijze zoekt om met een beperkt budget de grootste capaciteitsknelpunten op te lossen. Deze analyses maken een prioritering van projecten mogelijk.

De MORA raadt de Vlaamse Regering aan om aan te dringen op een grondige herziening van het Investeringsplan in 2015. Als op dat ogenblik de economische conjunctuur verbeterd is, kunnen mogelijk bijkomende budgetten worden voorzien. De Vlaamse regering kan dan haar prioriteiten inbrengen.

De MORA roept de Vlaamse Regering op om maximaal samen te werken met de NMBS-Groep om het beschikbare budget voor de gewesten zo optimaal mogelijk in te zetten.

Daarnaast vraagt de MORA om creatieve oplossingen te zoeken voor het verhogen van de capaciteit. Maatregelen zoals een verbeterd verkeersmanagement gericht op het optimaal gebruiken van de spoorwegcapaciteit, het inzetten van dubbeldekrijtuigen voor reizigersverkeer, het bundelen van ladingen om de beladingsgraad van goederentreinen te verhogen, het samenwerken van havens bij het vervoeren van ladingen naar een gemeenschappelijk hinterland, het inzetten van langere treinen zowel voor goederen- als personenvervoer, het homogeniseren van snelheden op specifieke lijnen,... kunnen samen voor een substantiële verhoging van de capaciteit zorgen met een relatief beperkt budget.

1. Inleiding

Op 30 november 2012 heeft de Raad van Bestuur van de NMBS-Holding het voorstel van geconsolideerd Investeringsplan 2013-2025 van de NMBS-Groep goedgekeurd en overgemaakt aan de Federale Regering.

Dit voorstel van geconsolideerd Investeringsplan vormt de basis voor de consultatie van de gewesten door de Federale Regering, waarbij de gewesten een gedeelte van het Investeringsplan zelf kunnen invullen. Deze consultatie is gestart in januari 2013 en loopt volgens de huidige timing tot eind maart.

De Mobiliteitsraad heeft het voorstel van Investeringsplan ontvangen van de heer Jan-nie Haek, gedelegeerd bestuurder van de NMBS-Holding. In zijn begeleidende brief roept de heer Haek op tot een ruim politiek en maatschappelijk debat over het Investeringsplan.

De MORA heeft tijdens zijn vergadering van 22 januari 2013 beslist om een advies te formuleren aan de Vlaamse Regering over het voorliggend Investeringsplan. Er is in de goedkeuringsprocedure geen adviesvraag aan de MORA voorzien. Gezien het belang dat het Investeringsplan heeft voor de mobiliteit op lange termijn en de maatschappelijke keuzes die gemaakt worden, besliste de MORA om op eigen initiatief een advies te formuleren en via de Vlaamse Regering in te brengen in de consultatie van de gewesten.

De MORA heeft geantwoord op de oproep van de heer Haek om een maatschappelijk debat te voeren. Om inzicht te krijgen in het Investeringsplan heeft de MORA toelichtingen gekregen van vertegenwoordigers van de NMBS-Holding, de NMBS en Infrabel. De MORA apprecieert deze openheid van de NMBS-Groep. Door de tijd dat het vraagt om een maatschappelijk debat te voeren komt het MORA-advies na het debat in het Vlaams Parlement. De MORA hoopt met dit advies toch aan te geven dat de Raad wil wegen op het debat over het Investeringsplan.

2. Samenvatting Investeringsplan 2013-2025

De drie entiteiten van de NMBS-groep hebben een geconsolideerd voorstel van Investeringsplan opgemaakt. Dit plan omvat alle investeringen in het spoorvervoer voor de periode 2013-2025.

Het voorliggend plan houdt rekening met een aantal randvoorwaarden zoals het beschikbare budget (26 miljard euro voor 2013-2025) en de aanbevelingen van de parlementaire Commissie Buizingen.

Het Investeringsplan zet in op:

- Verhogen van de veiligheid. Het plan wijst ongeveer een vijfde van het budget toe aan veiligheid.
- Een verdere uitbouw van het GEN en het HST-net ($\pm 1,5$ miljard)
- Een vernieuwing en uitbreiding van de treinen en rijtuigen ($\pm 3,5$ miljard)
- Een vernieuwing en onderhoud van de bestaande infrastructuur ($\pm 6,6$ miljard)
- Uitbreiding van het netwerk (afwerken van lopende projecten): ongeveer 2 miljard
- Stations en stopplaatsen (± 3 miljard)
- Logistiek voor de NMBS-groep (werkplaatsen, gebouwen, ICT,...): ± 2 miljard

Daarnaast is er nog twee miljard euro voorzien voor bijkomende nieuwe capaciteitsuitbreidingen. Tijdens de gesprekken tussen de federale overheid en de gewesten zal dit bedrag ingevuld worden met prioritaire projecten voor de gewesten, rekening houdend met de 60/40-verdeelsleutel. Binnen dit bedrag is 500 miljoen voorzien voor cofinanciering.

Het voorliggend plan is een voorstel dat na de consultatie de gewesten zal uitmonden in een definitief Investeringsplan dat de federale regering volgens de huidige timing in juni 2013 zal goedkeuren. In het najaar zal de Federale Regering dan de beheerscontracten met de entiteiten van de NMBS-Groep afsluiten.

3. Vlaamse spoorstrategie

Als voorbereiding op de gesprekken met de Federale Regering keurde de Vlaamse Regering op 8 februari 2013 de Vlaamse Spoorstrategie goed. Deze spoorstrategie bevat de Vlaamse prioriteiten voor het personen- en goederenvervoer per spoor. Dit document zal als basis dienen voor de gesprekken tussen de Vlaamse Regering en de federale overheid over het Investeringsplan 2013-2025. Daarnaast vormt de Spoorstrategie het deel spoorvervoer in het Mobiliteitsplan Vlaanderen.

Op 23 december 2011 keurde de Vlaamse Regering de Conceptnota van de Vlaamse spoorstrategie goed. Hierover formuleerde de MORA op 27 januari 2012 een advies. Mede op basis van het advies van de MORA¹ en de resolutie van het Vlaams Parlement² werd de conceptnota aangepast tot voorliggend document.

De Vlaamse Spoorstrategie vertrekt van de algemene mobiliteitscontext en de rol van het spoorvervoer hierin. Ze stelt een aantal basisvoorwaarden aan de te realiseren groei van het spoorvervoer: stiptheid, betrouwbaarheid, veiligheid en bijkomende capaciteit.

¹ 2012, MORA, Advies met betrekking tot de conceptnota Vlaams Strategisch Spoorbeleid, Mobiliteitsraad van Vlaanderen, 27 januari 2012

² 2011, Vlaams Parlement, Resolutie betreffende het advies naar aanleiding van het meerjareninvesteringsplan van de NMBS-Groep als onderdeel van de Vlaamse spoorstrategie, Stuk nr 1401 (2011-2012) – nr. 4 van 14 december 2011 (2011-2012)

De Vlaamse Spoorstrategie stelt prioriteiten voor het goederen- en personenvervoer. Voor het reizigersvervoer zijn kwalitatief geïntegreerd openbaar vervoer, verhoogde toegankelijkheid en bereikbaarheid van stations en een verbeterde dienstverlening de aandachtspunten. Voor het goederenvervoer ligt de nadruk op de ontsluiting van de economische poorten. Daarnaast bevat de Spoorstrategie een lijst van 51 projecten (knelpunten, capaciteitsuitbreidingen, stationsomgevingen en missing links) die prioritair zijn voor Vlaanderen.

Om de Vlaamse prioriteiten in te vullen vraagt de Vlaamse Regering een transparante en correcte jaarlijkse toepassing van de 60/40-verdeelsleutel. De Strategie formuleert eveneens voorwaarden voor de samenwerkingsovereenkomst die de federale overheid en de gewesten zullen afsluiten over het Investeringsplan.

Advies

De Mobiliteitsraad heeft een maatschappelijk debat gevoerd over het voorstel van geconsolideerd Investeringsplan. Het resultaat van dit debat is weergegeven in onderstaand advies.

1. Keuzes inbedden in een langetermijnvisie

Het inbedden van het Investeringsplan in een langetermijnmobiliteitsvisie is cruciaal voor de Mobiliteitsraad. Het Investeringsplan vertrekt vanuit prognoses van het Federaal Planbureau en heeft op basis hiervan keuzes gemaakt. Deze prognoses zijn gekoppeld aan mogelijke beleidsmaatregelen, maar niet aan een goedgekeurde langetermijnvisie op mobiliteit. Voor de MORA gaan beleidskeuzes in een Investeringsplan en een achterliggende beleidsvisie samen.

De impact van de investeringskeuzes die gemaakt worden binnen het Investeringsplan zijn van groot belang aangezien ze een voor lange termijn de mogelijkheden van het spoorvervoer bepalen. Deze keuzes moeten voor het maatschappelijk middenveld kaderen in een langetermijnbeleid.

De op 8 februari 2013 door de Vlaamse Regering goedgekeurde Vlaamse Spoorstrategie vormt het kader voor de Vlaamse beleidskeuzes. De Raad vindt het positief dat dit document bestaat en een visie op spoorvervoer formuleert. Dit is een zeer belangrijk document om de beslissingen die de Vlaamse Regering zal moeten nemen in overleg met de Federale Regering te ondersteunen. De MORA roept de Vlaamse Regering op om de NMBS-Groep te overtuigen van de inhoud van de Vlaamse Spoorstrategie en hen op te roepen om deze strategie uit te voeren.

De MORA had verwacht dat het Mobiliteitsplan Vlaanderen de basis vormde voor de beleidskeuzes. Dit document, waarvan de publicatie reeds meermaals vertraagd is, had als toetsingskader moeten dienen voor de investeringsbeslissingen. Naast een langetermijnmobiliteitsvisie is er nood aan een ruimtelijk beleid dat het mobiliteitsbeleid ondersteunt.

2. Investeringsbudgetten slim besteden

Als eerste insteek voor de opmaak van een Investeringsplan is de NMBS-Groep vertrokken van de individuele investeringsplannen van de drie entiteiten van de Groep (Infrabel, NMBS en NMBS-Holding). Deze eerste insteek bevatte alle door de maatschappijen noodzakelijk geachte investeringen. De totale kostprijs van de investeringen bedroeg 40 miljard euro voor de periode 2013-2025.

Als vooropgesteld budget heeft de Federale Regering aangegeven een gelijkaardig jaarlijks bedrag te voorzien als in het vorige investeringsplan. Over de periode 2013-

2025 betekent dit een totaalbedrag van ongeveer 26 miljard. De verlaging van het gewenste budget van 40 miljard tot 26 miljard maakt dat een aantal gewenste investeringen niet kunnen uitgevoerd worden.

Ondanks de moeilijke economische context is het budget dat de Federale Regering beschikbaar stelt aan de NMBS-Groep onveranderd gebleven. Het behoud van het bedrag toont het belang aan dat de federale overheid hecht aan mobiliteit.

Het voorziene budget is minder dan het middenveld nodig acht, maar de MORA beseft dat de financiële ruimte beperkt is en vindt het positief dat het Investeringsplan rekening houdt met de realiteit. De Raad apprecieert deze realiteitszin in plaats van de opmaak van een plan vol wensen waarvan achteraf blijkt dat ze niet gerealiseerd kunnen worden.

De MORA dringt er bij de Vlaamse overheid op aan om alle instrumenten te gebruiken om zich er van te verzekeren dat het voorziene budget ook effectief ter beschikking wordt gesteld. De Raad vraagt eveneens om een herziening van het Investeringsplan in 2015. Deze herziening maakt het mogelijk om de projecten te herprioriteren en de budgetten aan te passen of verschuiven als de economische conjunctuur verbetert, en dit in overleg met het middenveld.

De Mobiliteitsraad vraagt de Vlaamse Regering om zelf voldoende te investeren in openbaar vervoer, wegen en waterwegen om een goed functionerend multimodaal netwerk te creëren. Voor het realiseren van prioritaire projecten staat de MORA achter het principe van cofinanciering. Binnen de Raad bestaat een draagvlak om het systeem van cofinanciering te herzien. In plaats van een gelijke verdeling tussen de inbreng van het Vlaams Gewest en de Federale Regering ziet de MORA mogelijkheden voor het voorzien van verhoudingsgewijs meer Vlaams budget om projecten vroeger te realiseren onder de voorwaarde dat dit het budget voor de andere vervoersmodi niet negatief beïnvloedt.

3. Veiligheid is prioritair

Na het ongeval in Buizingen in 2010 is het verbeteren van de spoorveiligheid een prioritair aandachtspunt geworden voor de NMBS-Groep. Alle investeringen die de parlementaire commissie Buizingen heeft gevraagd zijn opgenomen in het Investeringsplan.

Ongeveer één vijfde van het totale investeringsbudget is rechtstreeks toegewezen aan veiligheid (5 miljard euro). De budgetten voor veiligheid wegen tot 2019 zwaar door in het investeringsbudget. De veiligheidsinvesteringen zijn de belangrijkste reden waarom andere investeringsprojecten verschoven worden in de tijd.

De MORA ondersteunt een zero-vision voor verkeersveiligheid. De Raad heeft dit al in vorige adviezen verwoord. Het maatschappelijk debat in de MORA heeft uitgewezen dat de Raad achter de politieke beslissing staat om 1/5^e van het investeringsbudget aan verkeersveiligheid te besteden. De Raad aanvaardt ook de consequenties dat deze beslissing met zich meebrengt voor de andere gewenste projecten.

De Mobiliteitsraad is ervan overtuigd dat de invoering van het Europese veiligheidssysteem ETCS 2 ook een positieve impact zal hebben op comfort, capaciteit en robuustheid van het netwerk. Hiervoor moeten de spoorbeheerders de nodige flankerende

maatregelen nemen omdat deze investering pas afgerond zal zijn op het einde van de planperiode en zal pas merkbaar zijn op het netwerk als alle locomotieven ook uitgerust zijn met het systeem. De Raad roept de Vlaamse Regering op om de NMBS-Groep te vragen hierover transparant te communiceren en de voordelen van deze investeringen voor het volledige spoorvervoer weer te geven.

De MORA vraagt aan de Vlaamse Regering om bij de herziening van het Plan in 2015 ook de timing van de investeringen in de veiligheid te herbekijken. Momenteel wordt het budget geconcentreerd in de tijd. Bij een betere spreiding van de veiligheidsinvesteringen kunnen andere projecten vervroegd worden.

De MORA ziet mogelijkheden voor de Vlaamse Regering om de veiligheidsinvesteringen te faciliteren. De budgettaire randvoorwaarden maken dat de NMBS-Groep bepaalde projecten later dan gewenst zal uitvoeren. Zo worden bijvoorbeeld projecten voor het wegwerken van onbewaakte overwegen vertraagd. De doelstelling van het beheerscontract met Infrabel om 200 overwegen af te schaffen tegen 2015 zal niet kunnen gehaald worden. De MORA vraagt dat de NMBS-Groep transparant communiceert met de Vlaamse Regering welke overwegen worden vertraagd zodat de Vlaamse Regering kan nagaan of zij zelf mogelijkheden heeft om deze projecten te realiseren.

4. Doelgerichte keuzes maken voor prioritaire projecten

De verwachte groei van het zowel het reizigers- als het goederenvervoer per spoor maakt dat er reeds vóór 2025 extra capaciteit nodig zal zijn op het spoorwegnet. De gewenste capaciteit is mede afhankelijk van het aanbod dat men wil bieden. Investeringen dienen bijgevolg rekening te houden, niet alleen met de benodigde capaciteit sensu stricto, maar ook met de gewenste dienstregeling, aansluitingsknooppunten in het reizigersvervoer en de gewenste commerciële snelheid in het goederenvervoer. De budgettaire ruimte voor het realiseren van nieuwe infrastructuurprojecten is echter beperkt, wat maakt dat er op een creatieve wijze een oplossing moet gezocht worden voor deze druk op de capaciteit.

De MORA volgt wat in het Investeringsplan en de Vlaamse Spoorstrategie staat dat de projecten die reeds gestart zijn, zo snel mogelijk worden afgewerkt.

Daarnaast zullen voor nieuwe infrastructuurprojecten keuzes moeten gemaakt worden, gezien de gedragen keuze om veiligheid als prioriteit te beschouwen. De Vlaamse Spoorstrategie bevat een lijst van 51 prioritaire projecten. Er is onvoldoende budget beschikbaar om al deze projecten te realiseren in de periode 2013-2025.

In zijn Mobiliteitsverslag 2012³ heeft de MORA de Vlaamse Regering opgeroepen gerichte en onderbouwde keuzes te maken bij investeringsprojecten. Gezien de economische en budgettaire context is selectiviteit bij infrastructuurinvesteringen onvermijdelijk. Om projecten af te wegen binnen en over de modi heen, vraagt de MORA om een

³ 2012, MORA, Mobiliteitsverslag 2012, Naar een doelgericht en gedragen infrastructuurinvesteringsbeleid, 29 juni 2012

reeks maatschappelijke criteria mee te nemen. Het uitgangspunt bij het bepalen van de criteria is dat de investering een oplossing moet bieden voor een capaciteitsknelpunt.

Voor het spoorvervoer vraagt de MORA dat de Vlaamse Regering enkele prioritaire projecten selecteert die een grote impact hebben op de capaciteit van het netwerk binnen de doelstellingen van het Pact 2020 (verbeteren van de bereikbaarheid van de economische poorten en verhogen van het aandeel van de duurzame vervoersmodi in het woonwerkverkeer). Deze specifieke projecten vragen een oplossing vóór 2025. Indien deze investeringen ook voor andere verplaatsingsmotieven kunnen gebruikt worden, zullen ze nog beter renderen. De MORA denkt onder meer aan het project Oude Landen dat opgenomen stond in het vorig Investeringsplan 2001-2012, waarvan de bouwvergunning is afgeleverd, dat zowel een positieve impact zal hebben op het goederen- als het personenvervoer en waarvan de realisatie nu pas gepland is in 2025.

Voor de overige van de 51 projecten vraagt de MORA aan de Vlaamse Regering om na te gaan wat de impact op de capaciteit is van het al dan niet uitvoeren van het project, analoog aan de studie die de Waalse Regering heeft uitgevoerd als voorbereiding voor de consultatie van de gewesten over het Investeringsplan. Capaciteit creëren mag niet een doel op zich zijn, maar moet een effectief knelpunt oplossen. Zo kan bij de herziening van het Investeringsplan in 2015 een herprioritering overwogen worden voor de projecten die na 2019 staan ingepland. De MORA verwacht niet dat voor elk project een grondige kosten-batenanalyse wordt uitgevoerd, maar wel een grondige, objectieve analyse. Dit veronderstelt dat de benodigde capaciteit voor Vlaanderen berekend kan worden met een eenduidig multimodaal vervoersmodel waarbij de potentialiteit van de vervoersrelaties kan ingeschat worden. Deze capaciteitsanalyse, waarbij vraag en aanbod op elkaar worden afgestemd, moet een rangschikking van de projecten mogelijk maken.

Specifiek wenst de MORA in dit advies de nog bestaande enkelsporige lijnen te vermelden. Deze hebben een negatieve invloed op de capaciteit van het netwerk. De MORA pleit niet voor het lineair aanpakken van alle enkelsporige lijnen, maar om selectief die lijnen aan te pakken die toelaten om een maximaal aantal bijkomende reizigers tijdens de spits te vervoeren.

Door de investeringen in veiligheid prioriteit te geven in het Investeringsplan verschuiven andere projecten in de tijd. Vanaf 2019 is er ruimte om voor nieuwe investeringen. De MORA verwacht dat de Vlaamse Regering afspraken maakt met de NMBS-Groep om een duidelijk zicht te hebben welke projecten wanneer zullen gestart worden. Door deze transparantie kan de Vlaamse Regering ervoor zorgen dat alle dossiers vergunningsklaar zijn tegen de start om geen bijkomende vertragingen te creëren.

5. Slim bijkomende capaciteit creëren

Naast het uitbreiden van spoorinfrastructuur zijn er nog andere maatregelen mogelijk om de capaciteit van het netwerk te verhogen. De MORA pleit voor het uitvoeren van ingrepen die met een relatief beperkt budget toch een grote impact kunnen hebben op de capaciteit. Specifiek gaat het dan over een verbeterd verkeersmanagement gericht op het optimaal gebruiken van de spoorwegcapaciteit, het inzetten van dubbeldekrijtuigen voor reizigersverkeer, het bundelen van ladingen om de beladingsgraad van goe-

derentreinen te verhogen, het samenwerken van havens bij het vervoeren van ladingen naar een gemeenschappelijk hinterland, het inzetten van langere treinen zowel voor goederen- als personenvervoer, het homogeniseren van snelheden van het gemengd verkeer.

Een belangrijke rol om de capaciteit van het netwerk te verhogen is weggelegd voor het Transportplan. Dit Transportplan bepaalt de dienstregeling, de frequentie van bediening van stations, de verbindingen en de bediening van het netwerk. De recente beslissing van de Raad van Bestuur van de NMBS om het nieuwe Transportplan ten vroegste in december 2014 in te voeren opent de mogelijkheid dat de NMBS-Groep op een transparante wijze en in overleg met het Vlaamse Gewest het toekomstige Transportplan bepaalt. De link tussen het langetermijnmobiliteitsbeleid, de aanleg van infrastructuur zoals bepaald in het Investeringsplan en het Transportplan is immers cruciaal.

Het Investeringsplan moet eveneens een betere stiptheid beogen. Een grotere stiptheid kan volgens de Mobiliteitsraad zorgen voor een grotere bereidheid van treinreizigers om over te stappen omdat aansluitingen op die manier gegarandeerd worden.

6. Stationsomgevingen ontwikkelen als knooppunten

Stations en stopplaatsen zijn belangrijke knooppunten in het multimodaal vervoersnetwerk. De directe omgeving van deze knooppunten moeten reizigers op een vlotte manier de overstap laten maken tussen de verschillende modi en zo de ketenmobiliteit ondersteunen.

Daarom vormen ze een cruciale schakel in het Vlaamse Mobiliteitsbeleid, en moeten er voldoende voorzieningen op het netwerk om gericht het aanwezige reizigerspotentieel te bedienen. Op het spoornetwerk bestaan enkele haltes die de capaciteit van het netwerk beperken en slechts een beperkt reizigerspotentieel hebben. In samenspraak met het Vlaams Gewest en onder voorwaarde dat er alternatieven zijn of gecreëerd kunnen worden, kan over een mogelijke sluiting gesproken worden. Voor stopplaatsen met een voldoende groot potentieel kan (her)opening overwogen worden.

De MORA roept de Vlaamse Regering op om in het Transportplan een goede bediening van de haltes en stopplaatsen naar IC- en IR-stations te bewaken.

Door de beperking van de budgetten in het Investeringsplan treden er ook vertragingen op bij het vernieuwen van stations en het ontwikkelen van stationsomgevingen met impact op plannen van De Lijn, gemeenten en AWW. Het is aan de Vlaamse Regering om maatregelen te nemen om de stations en de stationsomgevingen optimaal te laten functioneren en de vertraging zoveel mogelijk zelf op te vangen. De Vlaamse Spoorstrategie moet een duidelijke keuze aangeven voor de prioritaire te ontwikkelen stations (-omgevingen).

Om de verwachte toename van het reizigersaantal en de wens om de modal shift-doelstellingen te realiseren, wordt best duidelijk aangegeven welk soort bereikbaarheid voor welk type station vereist is. Per station moet in de Vlaamse Spoorstrategie een

visie ontwikkeld worden of de bereikbaarheid en doorstroming best met individueel vervoer, geregeld openbaar vervoer of gedeelde modi gerealiseerd moet worden. Ook de aansluiting op het bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk of fietsostrades moet worden ingepland.

Daarnaast is aandacht nodig voor het toegankelijk maken van stations, stopplaatsen en treinen voor mindermobielen.

7. Flankerend beleid voeren voor goederenvervoer

Het marktaandeel van het goederenvervoer per spoor neemt af. Gezien de verwachte groei van het goederenvervoer zal ook het goederenvervoer per spoor zijn deel van de groei moeten opvangen. Goederenvervoer is sterk conjunctuur gebonden, zeker het goederenvervoer per spoor. De MORA pleit voor het nauwlettend opvolgen van de economische trends en hun impact op het goederenvervoer. Door de liberalisering van het spoorvervoer kan de overheid niet rechtstreeks ingrijpen om het vervoer te optimaliseren. De MORA ziet het ontwikkelen van een flankerend beleid als een taak voor de Vlaamse Regering.

Een rol die de MORA ziet voor de Vlaamse Regering is het aantrekken van bijkomende goederenvervoeroperatoren. Voor het goederenvervoer spelen vormingsstations en rangeerbundels een belangrijke rol om de toegang tot het netwerk te verbeteren. De MORA vraagt de Vlaamse Regering om aan de Federale Regering voldoende garanties te vragen voor open acces in deze vormingsstations en rangeerbundels. Hiervoor is een belangrijke rol weggelegd voor de spoorwegregulator.

Gezien de structuur van het spoorwegennetwerk komen er over een groot deel van het netwerk gemengd verkeer voor, zowel goederen- als personentreinen, als personentreinen met verschillende snelheden. De MORA wenst onder de aandacht te brengen dat dit gemengd verkeer door een verschil in snelheid van de treinen een capaciteitsbeperkende factor voor het netwerk is.

8. Voorbereiden op de toekomst

De Mobiliteitsraad vraagt de Vlaamse Regering om zich voor te bereiden op toekomstige herzieningen en onderhandelingen over het spoorbeleid. Zo voorziet de NMBS-Groep op vraag van de Federale minister bevoegd voor overheidsbedrijven na 2 jaar een actualisatie van het Investeringsplan.

Voor de MORA zijn een herziening van de prioritaire projecten en de beschikbare budgetten in 2015 belangrijk. In de gesprekken met de Federale Regering moet de Vlaamse Regering aandringen om deze herziening effectief te laten plaatsvinden. De Vlaamse Regering kan zich tegen 2015 grondig voorbereiden bij het bepalen van prioritaire projecten om te starten met deze projecten van zodra het budget ter beschikking is

vanaf 2019. De MORA verwacht dat in 2015 de economische conjunctuur gewijzigd is waardoor er mogelijkheden zijn voor het herzien van de beschikbare budgetten.

In ieder geval verwacht de MORA dat de Vlaamse Regering zich goed voorbereid door tijdig de nodige studies zelf (te laten) uitvoeren, een maatschappelijk debat te organiseren en de politieke besluitvorming voor te bereiden. De MORA roept het Vlaamse Regering ook op om haar kennis over het spoorvervoer te verhogen zodra ze minder afhankelijk is van de kennis en informatie van de NMBS-Groep.

Gezien het belang dat het Transportplan heeft voor het spoornetwerk en de Vlaamse mobiliteit dringt de MORA aan dat de Vlaamse Regering tijdig wordt betrokken bij de opmaak ervan. Het Transportplan moet afgestemd worden met de vervoersplannen van de regionale vervoersoperatoren met als de het vervoersaanbod te optimaliseren. Deze afstemming moet gebeuren tot op operationeel niveau.

De MORA ondersteunt de vraag van de Vlaamse Regering naar bijkomende data om het mobiliteitsbeleid en het spoorvervoer te kunnen opvolgen. De Raad roept de Vlaamse Regering op om in de gesprekken met de Federale Regering duidelijk aan te geven welke data de Vlaamse Regering nodig heeft om haar mobiliteits- en klimaatbeleid te kunnen voorbereiden, opvolgen en sturen zodat de oplevering van deze data in de samenwerkingsovereenkomst en/of de beheerscontracten kan opgenomen worden.