



2024 MEMORANDUM

Goederenvervoer per spoor is essentieel voor de industriële ontwikkeling van onze regio's en tegelijkertijd voor het aanpakken van belangrijke maatschappelijke uitdagingen: congestie op de wegen, klimaat en energietransitie

Het spoor verbindt onze industrie en havens met de rest van Europa en maakt deel uit van hun concurrentievoordeel ten opzichte van buurlanden (Frankrijk, Duitsland).

- Het spoor ontlast de wegen omdat het complementair is met het wegvervoer, dat zich meer moet concentreren op de eerste en laatste kilometers.
 - 1 trein haalt 50 vrachtwagens van de weg
 - Spoor is 80 tot 100 keer veiliger dan vrachtwagens
 - Spoor creëert veel meer lokale werkgelegenheid dan wegvervoer voor langeafstandsreizen
 - Wegvervoer wordt nog steeds zwaar gesubsidieerd, ongeacht het soort ritten dat ze uitvoeren
- Het ontwikkelen van goederenvervoer per spoor is de eenvoudigste manier om de energietransitie in de transportsector te laten slagen
 - Het spoor verbruikt 6 keer minder energie en stoot 6 keer minder CO₂ uit dan het wegvervoer
 - De technologie (elektrische en hybride locomotieven die diesel vervangen), de infrastructuur (88% van het netwerk is geëlektrificeerd) en het bedrijfsmodel zijn beschikbaar voor een volledige koolstofneutraliteit

Lineas is essentieel voor het succes van de regionale strategie voor goederenvervoer per spoor

- Enige speler met focus en kritische massa om de Belgische industrie en havens te bedienen
 - Beslissingscentrum in België
 - 1700 werknemers (waarvan 1300 in België) en het meest uitgebreide netwerk in België dat nodig is om bepaalde bedrijven/industrieën in België te houden
 - Capaciteit voor binnenlands verkeer (tussen havens en/of Belgische industriële sites) en internationaal transport (verbindt onze havens/industriële sites met buurlanden)
- Eerste en grootste geprivatiseerde spoorwegonderneming in Europa die zich duidelijk onderscheidt van de traditionele concurrenten in staatsbezit
 - Privébeheer met focus op kwaliteit en klantgerichtheid
 - In het midden van een belangrijk turnaround plan gestart in 2022
 - Positief sociaal klimaat (geen enkele stakingsdag in 10 jaar)
 - Door DG Move van de Europese Commissie gezien als de referentie voor wat liberalisering van de spoorwegen zou moeten zijn

De vijf belangrijkste acties die moeten ondernomen worden om de verschuiving van wegvervoer naar spoorvervoer te ondersteunen en een gelijk speelveld te waarborgen

1. Zorgen voor een gelijk speelveld tussen Lineas en de belangrijkste concurrenten van de staatsspoorwegen
De directe concurrenten van Lineas in handen van de overheid blijven profiteren van belangrijke illegale staatssteun (inclusief kruissubsidiëring door openbare holdingstructuren) en gerichte overheidssubsidies die de concurrentie op de Europese markt enorm verstoren. Lineas heeft staatssteunclaims ingediend bij de Europese Commissie (EC) tegen een concurrent in staatsbezit, wat heeft geleid tot een besluit tot inleiding van de procedure, maar tot nu toe zonder concrete resultaten.
→ Federale overheid steunt strijd tegen concurrentievervalsing ten voordele van concurrenten in staatsbezit door:
 - ervoor te zorgen dat illegale staatssteun wordt stopgezet.
 - ervoor te zorgen dat landspecifieke subsidies niet gericht zijn op staatsspoorwegen (bijv. SWL-subsidies in Duitsland).
 - erop toe te zien dat herstructureringsplannen die concurrenten in staatsbezit aan de EC voorstellen om onrechtmatige staatssteun te compenseren, evenredig en efficiënt zijn.



2024 MEMORANDUM

2. Een einde maken aan de concurrentievervalsing die werd gecreëerd door onbeperkte toegang te verlenen tot essentiële dienstvoorzieningen (rangeerheuvelds) in Antwerpen, terwijl er geen wederkerigheid is voor soortgelijke dienstvoorzieningen in Duitsland, Nederland en Frankrijk.

De vorige Belgische federale regering heeft de rangeerheuvelds in Antwerpen zonder beperkingen opengesteld voor alle Europese spoorgoederenvervoerders. Terwijl ze volledige toegang hebben tot de Belgische sites, behouden Duitse en Franse staatsbedrijven exclusiviteit tot gelijkaardige dienstvoorzieningen (rangeerheuvelds) in hun land, waardoor ze een monopolie hebben op bepaalde trafieken. Dit heeft een belangrijke impact op de commerciële en financiële situatie van Lineas (-10 miljoen EUR EBIT).

- Federale overheid dient wederkerigheid te eisen in de toegang tot essentiële dienstvoorzieningen in EU.
- Zolang dit niet is opgelost, moeten in België dezelfde principes worden toegepast als in de buurlanden om het gelijke speelveld te herstellen.

3. Zorgen voor vooruitgang bij het creëren van een gelijk speelveld tussen spoor en weg

Naar schatting krijgt het wegvervoer in België jaarlijks gemiddeld 3 miljard euro steun. Tegelijkertijd is er bijna geen steun voor het goederenvervoer per spoor, terwijl goederenvervoerders verplicht zijn om nieuwe dure veiligheidsapparatuur op hun locomotieven te installeren. De overgang naar het nieuwe spoorwegbeveiligingssysteem (ERTMS) zal het concurrentievermogen van het spoor ten opzichte van de weg verder aantasten, want de extra kosten kunnen nauwelijks worden doorgerekend aan de klanten, aangezien het spoor al de veiligste vervoerswijze is. Bovendien is Lineas in het nadeel door de vroege Belgische implementatiedeadline (2025) in vergelijking met de buurlanden (2030).

- Federale regering dient eerst en vooral de huidige regeling voor de verlaging van de retributie voor het gebruik van de spoorweginfrastructuur (TAC's) te verlengen tot na 2025 om de modal shift te ondersteunen.
- Federale regering dient vervolgens de steun aan het wegvervoer geleidelijk te verminderen, zodat deze kan worden toegewezen aan spoorweginfrastructuur en veiligheidsprojecten (ERTMS) en aan andere begrotingsprioriteiten.
- Federale regering dient een pragmatisch uitfaseringsplan op te stellen voor de huidige veiligheidssystemen in functie van een realistische ERTMS-upgrade deadline voor alle locomotieven.
- Federale regering dient een steunregeling voor de installatie van de ERTMS-veiligheidsapparatuur voor locomotieven uit te werken.
- Regionale overheden moeten onafhankelijke opleidingscentra oprichten voor machinisten en grondpersoneel, zoals de bestaande centra voor vrachtwagenchauffeurs en scheepvaartpersoneel.

4. De noodzakelijke infrastructuur veiligstellen voor ontwikkelingen op het gebied van goederenvervoer per spoor

De spoorweginfrastructuur lijdt al enkele jaren onder een aanzienlijk tekort aan investeringen, wat een negatieve invloed heeft op de betrouwbaarheid van de operaties en tegelijk de capaciteit van de spoorweginfrastructuur beperkt. Bovendien krijgt passagiersvervoer altijd voorrang ten koste van goederenvervoer per spoor.

- Federale overheid dient het meerjareninvesteringsplan (2023-2032) van Infrabel integraal uit te voeren.
- Federale overheid dient de voorrangsregels en de capaciteitstoewijzing tussen passagiers- en goederentreinen te herzien om de doorstroming te optimaliseren.
- Federale overheid, Nationale Veiligheidsinstantie en Infrabel dienen de lokale exploitatieregels te harmoniseren en te vereenvoudigen, in het bijzonder voor havengebieden.
- Regionale overheden dienen innovatieve financieringsmodellen uit te werken en snelle oplossingen te ondersteunen voor belangrijke knelpunten in havens, industriële en logistieke zones (bijv. Lillobrug, IJzeren Rijn, 740m sporen, L26B).

5. Multimodaal vrachtvervoer bevorderen

Er wordt verwacht dat het vrachtvervoer de komende jaren zal groeien. Toch is er een enorm gebrek aan capaciteit van terminals in België en hoewel ze complementair zijn, concurreren weg en spoor nog steeds met elkaar, terwijl ze beter zouden moeten samenwerken.

- Regionale overheden moeten wegtransportbedrijven stimuleren om multimodale oplossingen aan te bieden door de overslagkosten van/naar het spoor te compenseren.

Extra informatie? bernard.gustin@lineas.net