



ADVIES

CRB 2013 - 0770

Voorstel van meerjareninvesteringsplan van de
NMBS-groep voor de periode 2013-2025





CRB 2013-0770 DEF
CCR 10
NAR advies 1.854
MP/TFV/SDh
19 juni 2013

Advies over het voorstel van meerjareninvesteringsplan van de NMBS-groep voor de periode 2013-2025

**Brussel
19.06.2013**

Advies over het voorstel van meerjareninvesteringsplan van de NMBS-groep voor de periode 2013-2025

Inbehandelingneming

De Centrale Raad voor het Bedrijfsleven (CRB) en de Nationale Arbeidsraad (NAR) buigen zich al verschillende jaren regelmatig over de mobiliteitsproblematiek, die een volwaardige plaats inneemt in het kader van de vrijwaring van het concurrentievermogen en van de werkgelegenheid. De goederenvervoersstromen zijn immers essentieel voor de productie van en de handel in goederen. Voorts zijn ook de woon-werkverplaatsingen van essentieel belang voor de goede werking van de economie (en trouwens ook voor kwaliteitsvolle werkgelegenheid). De mobiliteit van de goederen beïnvloedt, net als die van de personen, rechtstreeks het concurrentievermogen van de ondernemingen.

Bovendien speelt mobiliteit ook een centrale en steeds minder gereguleerde rol in het beleid ter vermindering van de uitstoot van broeikasgassen.

De aandacht die de CRB en de NAR besteden aan de mobiliteitsthematiek is niet alleen het gevolg van adviesvragen vanwege de regering, maar komt ook tot uiting in initiatiefadviezen en in de wettelijke opdrachten van de twee Raden.

De sociale gesprekspartners dragen in hoge mate bij tot de verbetering van de mobiliteit dankzij het sociaal overleg, dat uitmondt in interprofessionele akkoorden, collectieve arbeidsovereenkomsten enz.

In dat verband herinneren de Raden eraan dat de sociale gesprekspartners, sinds het afsluiten van het uitzonderlijke akkoord voor de onderhandelingen op sector- en ondernemingsvlak in de periode 2009-2010 ("Bijdrage tot het herstel van het vertrouwen"), binnen de NAR het bedrag vaststellen van de werkgeversbijdrage in de prijs van het openbaar vervoer. Dat bedrag is een belangrijke factor waarmee de werknemers rekening houden bij hun keuze van het vervoermiddel waarmee ze het traject tussen hun woon- en hun werkplaats afleggen.

De Raden brengen tevens in herinnering dat de onderhandelaars van het bovenvermelde uitzonderlijk akkoord gevraagd hebben om de financiering en de verduurzaming van de tussenkomst van de overheid in het kader van het 80/20-systeem (werkgeversbijdrage in de kostprijs van het openbaar vervoer voor het woon-werktraject via een derdebetalersregeling) te verlengen met een open enveloppe. In dat verband herinneren ze eraan dat de CRB op 30 mei 2007 een eenparig gunstig advies¹ heeft uitgebracht over een ontwerp van koninklijk besluit dat het mogelijk maakt: primo, de collectieve arbeidsovereenkomsten te verlengen die voorzien in het derdebetalerssysteem van de NMBS; secundo, dat systeem te vereeuwigen en, bijgevolg, bepaalde ongunstige rechtsonzekerheden ter zake weg te nemen.

¹ <http://www.ccecrb.fgov.be/txt/nl/doc07-601.pdf>

Het spoorbeleid kan een aanzienlijke bijdrage leveren om de mobiliteitsuitdagingen in brede zin op te nemen; daarom hebben de gemengde subcommissies Spoorvervoer en Treinkaarten van de CRB en de NAR op 21 maart 2013 een hoorzitting georganiseerd met de heer Haek, afgevaardigd bestuurder van de NMBS-holding, over een belangrijke component van dat beleid, t.w. het voorstel van meerjareninvesteringsplan van de NMBS-groep voor de periode 2013-2025, dat de spoorinvesteringen vastlegt die moeten worden gerealiseerd gedurende de 13 komende jaren, en dat de federale regering volgens de huidige timing in juni 2013 wenst goed te keuren.

Na die hoorzitting hebben de Raden besloten op eigen initiatief een advies uit te brengen over de problematiek van het meerjareninvesteringsplan. De onderstaande tekst vormt een kaderadvies, dat op 19 juni 2013 werd goedgekeurd om de aandacht te vestigen op sommige aspecten van het voorstel van meerjareninvesteringsplan en op de noodzaak van een voorafgaande nationale strategische visie op mobiliteitsgebied. Die visie, die moet worden ontwikkeld d.m.v. overleg op verschillende niveaus (federaal, gewestelijk en lokaal) en tussen verschillende actoren (overheden van de verschillende niveaus, vervoermaatschappijen enz.), mag immers niet worden bepaald door al bestaande investeringsplannen. Integendeel, de investeringsplannen moeten worden vastgesteld om de bovengenoemde visie ten uitvoer te leggen. Hoe dan ook, die visie moet uitmonden in de goedkeuring van coherente en efficiënte maatregelen ten dienste van zowel duurzame mobiliteit als economische groei. De Raden behouden zichzelf de mogelijkheid voor om later op sommige van die aspecten terug te komen.

Advies

1 Algemene opmerkingen

De Raden stellen vast dat het budget van het huidige voorstel van meerjareninvesteringsplan en het exploitatiebudget naar beneden werden herzien in het kader van de opeenvolgende begrotingsconclaven. Ze vestigen er de aandacht op dat dit wel eens zou kunnen leiden tot een verergering van de te beperkte investering in het onderhoudsbeleid (m.a.w. het regelmatige onderhoud en de vernieuwing van de bestaande spoorinfrastructuur) en de noodzakelijke uitbreiding van de capaciteit van ons spoorwegennet, en dus de kwaliteit van het net, dreigt af te remmen. De Raden herinneren eraan dat de onderinvestering, die meer bepaald sinds 2010 wordt vastgesteld, op middellange termijn om een inhaalbeweging vraagt, die een bron zou zijn van schadelijke meerkosten voor de overheidsfinanciën.

De manier waarop het streven naar een begrotingsevenwicht sinds enkele jaren aanleiding geeft tot besparingen op het voorstel van investeringsplan of op de exploitatiebegroting, en de noodzaak om de komende jaren de begrotingsinspanningen voort te zetten, doen de Raden voorts vrezen dat het voorstel van meerjareninvesteringsplan moet worden begrepen als een maximaal plan, waarop in de praktijk wel eens ernstig zou kunnen worden bekibbeld. Voorts moet er volgens de Raden hier aan worden herinnerd dat tijdens verschillende begrotingsconclaven aan de NMBS-groep reeds besparingen werden opgelegd voor de jaren 2012 tot 2015: het voorstel van meerjareninvesteringsplan gaat uit van een gemiddelde jaarlijkse investering van 1,9 miljard euro (uitgedrukt in prijzen van 2008) exclusief reserve van 2013 tot 2025, maar slechts 1,63 miljard in 2013 en 2014, 1,69 miljard in 2015, 1,745 miljard in 2016 en 1 miljard in 2017; met andere woorden, een zeer significant deel van de inspanning wordt naar het einde van de investeringsperiode doorgeschoven.

De werkzaamheden binnen de Raden met betrekking tot het structureel concurrentievermogen en de aantrekkingskracht voor nieuwe activiteiten tonen de noodzaak voor België aan om te beschikken over betere vervoerinfrastructuur, waaronder een performant en duurzaam spoorwegennet. Dat is een essentiële voorwaarde voor de economische en sociale ontwikkeling die rekening houdt met de toegenomen mobiliteitsbehoeften en een hogere kwaliteitsgraad van het leefmilieu. Onze economie heeft dan ook nood aan een ambitieus meerjareninvesteringsplan, in die zin dat het bijdraagt tot de verbetering van de mobiliteit, en kan bijgevolg alleen maar lijden onder besparingen op dat vlak.

De Raden nemen er nota van dat de groeivoorzichten van het spoor die werden opgenomen in het voorstel van meerjareninvesteringsplan niet significant afwijken van de voorzichten bij ongewijzigd beleid van het Federaal Planbureau wat de vraag naar vervoer op lange termijn in België betreft. In zijn referentiescenario raamt het Federaal Planbureau de jaarlijkse groei van het spoorvervoer van reizigers en van goederen voor de komende jaren, tot in 2030, op resp. 1,7%² en 3,5%.³ In een dergelijk scenario zal een harmonieuze en evenwichtige ontwikkeling van het vervoer niet tot stand komen en zou het modale aandeel van de trein slechts toenemen van 7,3% in 2008 tot 8,8% in 2030 wat het passagiersverkeer betreft en van 11% tot 14% voor het vrachtvervoer.

- Volgens de Raden kan de door de NMBS-groep gekozen optie om zijn berekeningen te baseren op een gemiddelde jaarlijkse groei van 2,05%, d.i. een lager percentage dan wat werd vastgesteld tijdens de afgelopen jaren (4,2%⁴ van 2002 tot 2011), niet passen in het "ambitieuze spoorbeleid" dat het plan aankondigt. Huns inziens volstaat het ontwerp van meerjareninvesteringsplan niet om te voldoen aan de vraag naar spoorvervoer tijdens de door het plan bestreken periode. Dat is nog minder het geval wat de creatie betreft van het noodzakelijke aanbod om te zorgen voor een omslag naar een mobiliteit met minder negatieve impact op het leefmilieu en met een betere doorstroming van het verkeer tot gevolg. Bijgevolg zullen de ondernemingen en de reizigers het openbaar vervoer in het algemeen (en het spoor in het bijzonder) op een suboptimale manier blijven gebruiken en blijven kiezen voor verplaatsingen die nefaste gevolgen hebben op het vlak van rechtstreekse externe effecten, zoals de kosten van de verkeerscongestie⁵, van de vervuiling, van ongelukken enz. en een onrechtstreekse negatieve weerslag hebben op het concurrentievermogen.
- De Raden stellen vast dat de door het Federaal Planbureau verwachte ontwikkeling van de transportvraag in België - een evolutie naar een onhoudbare mobiliteit - overeenstemt met de door de NMBS-groep gekozen opties, wat volgens hen aantoont dat men zich onvoldoende bewust is van de uitdagingen en van de negatieve gevolgen van de mobiliteitsproblemen. Zoals ze reeds te kennen gaven in tal van hun vorige adviezen met betrekking tot mobiliteit, vragen de Raden met aandrang om zo spoedig mogelijk een duurzaam mobiliteitsbeleid te concretiseren dat verder gaat dan de strijd tegen de files op de weg, om m.n. ook rekening te houden met de sociale, de economische en de ecologische dimensie. Volgens de Raden is het belangrijk dat het mobiliteitsbeleid de mobiliteit van alle actoren organiseert, met inachtneming van het leefmilieu, het concurrentievermogen van de ondernemingen en de levenskwaliteit van elkeen.

² Bron: Federaal Planbureau. Voorzichten van de transportvraag in België tegen 2030, blz. 44

³ Bron: Idem, blz. 58-59

⁴ Bron: ontwerp van meerjareninvesteringsplan, blz. II.13

⁵ Algemeen wordt aangenomen dat de congestiekosten zowat 1% van het Europese bbp bedragen (bron: http://ec.europa.eu/transport/strategies/facts-and-figures/all-themes/index_fr.htm) en het is wellicht redelijk te denken dat die kosten in België een min of meer gelijkwaardige verhouding vertonen. De voorzichten van het Federaal Planbureau doen vermoeden dat die congestiekosten een waarlijk explosieve groei zullen kennen.

- De Raden zijn voorts van oordeel dat een meerjareninvesteringsplan moet dienen om een vervoerplan uit te voeren. In dit geval is dat niet zo, want de huidige agenda voorziet in de goedkeuring van het meerjareninvesteringsplan nog voor het vervoerplan van de NMBS is goedgekeurd. De Raden beklemtonen de urgentie om dat vervoerplan zo spoedig mogelijk in overleg met alle betrokken actoren vast te leggen. Ze onderstrepen de absolute noodzaak om een eerste evaluatie/herziening van het meerjareninvesteringsplan te plannen zodra dat vervoerplan is goedgekeurd, zonder dat dit op enigerwijze een voorwendsel moge zijn om te tornen aan de ambitie van de investeringen in de tussentijdse periode. Die evaluatie zou het mogelijk kunnen maken de nodige bijsturingen door te voeren om de realisatie van de beoogde doelstellingen optimaal te garanderen. De uitkomst van die evaluatie zou aanleiding kunnen geven tot overleg binnen de Raden.
- Een efficiënt vervoerplan voor de NMBS vergt volgens de Raden:
 - primo, de ontwikkeling van een mobiliteitsvisie op lange termijn, die onontbeerlijk is om de vervoerinfrastructuur goed te plannen en ze aan te passen aan de nieuwe tendensen;
 - secundo, een alomvattend mobiliteitsplan dat een geïntegreerde en geplande aanpak op lange termijn vormt om op gepaste wijze een antwoord te bieden aan de prospectieve analyses van de verwachte ontwikkelingen inzake mobiliteit, waarbij tezelfdertijd de beginselen op het vlak van billijkheid, efficiëntie, toegankelijkheid, veiligheid en efficiënte strijd tegen vervuiling en andere externe negatieve factoren met elkaar worden verzoend. Volgens de Raden moet het spoorvervoerplan ten volle kaderen in dat mobiliteitsplan, dat voorts op een optimale manier moet streven naar de combinatie en de complementariteit tussen de verschillende vervoersmodi;
 - tertio, een geïntegreerde aanpak op verschillende niveaus (federaal, gewestelijk en lokaal) en tussen verschillende actoren (overheden van de verschillende niveaus, de openbare vervoermaatschappijen enz.).
- De Raden betreuen dat het voorstel van meerjareninvesteringsplan niet kadert in een algemene mobiliteitsvisie die in rechtstreeks verband staat met de bekommernissen inzake duurzame ontwikkeling, efficiënte complementariteit tussen de verschillende vervoersmodi en een economischegroeimodel dat een verbetering garandeert van de toegankelijkheid, de kwaliteit van de aangeboden diensten, de veiligheid en de mobiliteit van personen en goederen met een beheerste impact op het leefmilieu. In het huidige scenario zullen de broeikasgasemissies (zowel direct als indirect) m.b.t. het vervoer in België tijdens de periode 2008—2030 immers met 20% toenemen en zal het wegvervoer verantwoordelijk zijn voor 97% van die uitstoot.⁶ Dat is volstrekt onverenigbaar met een emissietraject dat wordt omkaderd door klimaatvereisten, zou een onaanvaardbare last op de schouders van de andere sectoren (al dan niet ETS) leggen en zou bijgevolg een rem betekenen voor de industriële ontwikkeling van het land. De Europese Commissie verwacht dat in Europa, bij ongewijzigd beleid, alleen al de CO₂-uitstoot van de vervoersector voor 2045 zou verhinderen dat een vermindering van de Europese broeikasgassen van 80 tot 95% (in vergelijking met 1990) wordt gehaald⁷.

⁶ Bron: Federaal Planbureau. Vooruitzichten van de transportvraag in België tegen 2030, blz. 69-70

⁷ EU Transport GHG: routes to 2050, Towards the decarbonisation of the EU transport sector by 2050

De Raden gaan ervan uit dat de NMBS-groep, voordat het meerjareninvesteringsplan 2013-2025 was opgesteld, het vorige meerjareninvesteringsplan heeft geëvalueerd om na te gaan of de daarin vervatte projecten wel degelijk werden gerealiseerd, om de budgettaire impact te kennen van de vertragingen die zich hebben voorgedaan op het nieuwe plan, en om hieruit eventuele lessen te trekken voor de toekomst. Zij drukken de wens uit over die evaluatie te kunnen beschikken.

De Raden beklemtonen dat het huidige gebrek aan ambitie en het uitblijven van een mobiliteitsvisie bepalend zullen zijn voor een tekortkomend beleid voor zoveel jaren. Als er niets verandert, dan zal men tot 2026 moeten wachten om eindelijk beter te doen. Gelet op deze situatie nemen de Raden akte van het verzoek van de NMBS-groep zelf, die pleit voor de invoering van een mechanisme om het meerjareninvesteringsplan bij te sturen (bv. herzieningstermijnen of, beter nog, een glijdend plan) en die preciseert dat in Brussel de *"toekomstige evoluties een radicale tussentijdse herziening van het plan kunnen vergen, rekening houdend met de zeer lange en niet samendrukbare termijnen voor de uitvoering van zeer grote projecten"*.⁸ De Raden vinden het vreemd dat men wacht tot men die ontwikkelingen moet "vaststellen", terwijl ze perfect voorspelbaar zijn en in het vooruitzicht worden gesteld door het voorstel van meerjareninvesteringsplan zelf: *"De verzadiging van de Brusselse Noord-Zuidas tegen 2025 lijkt vrijwel onvermijdelijk"*.⁹

2 Het personen- en goederenvervoer

Om de aantrekkingskracht van de trein te verhogen, moet ook de kwaliteit van de dienstverlening aan de passagiers op het vlak van stiptheid, frequentie, comfort enz. omhoog. Volgens de Raden zijn de ambities van het voorstel van meerjareninvesteringsplan ter zake te bescheiden. Huns inziens moeten een planning van de drastische daling van de stiptheidsproblemen, die de belangrijkste reden vormen voor de ontevredenheid van de reizigers, en een echt beleid met het oog op een aantrekkelijk aanbod ten grondslag liggen aan de investeringsprojecten en aan de kwaliteit van het onderhoud.

Een duurzame mobiliteitsvisie moet worden geschraagd door diverse aspecten die volgens de Raden bijzondere aandacht verdienen. Hieronder sommen ze enkele van die aspecten op.

2.1 De bijzondere situatie van Brussel

Brussel is de stad met de meeste files in Europa¹⁰ en heeft elke dag 371 000 pendelaars uit Vlaanderen en Wallonië¹¹ te gast; de stad wordt geconfronteerd met steeds grotere mobiliteitsproblemen. De dichtgeslibde wegen baren er steeds meer zorgen en zetten onophoudelijk de efficiëntie van de mobiliteit, met inbegrip van het bovengrondse collectieve vervoer, op de helling.

⁸ Bron: ontwerp van meerjareninvesteringsplan, blz.II-36

⁹ Bron: ontwerp van meerjareninvesteringsplan, blz.II-34

¹⁰ Bron: het laatste jaarverslag "Traffic Scorecard" van Inrix, een van de belangrijkste Amerikaanse leveranciers van verkeersinfo (24 april 2013)

¹¹ Bron: http://www.belgium.be/nl/nieuws/2011/news_pendelaars.jsp

De Raden betreuren dat de toegankelijkheid en de oplossing van de files, zowel op het spoor als op de weg, in het Brussels hoofdstedelijk gewest onvoldoende mee in aanmerking worden genomen door het voorstel van meerjareninvesteringsplan. De vaststellingen die in dat voorstel van meerjareninvesteringsplan worden gedaan, onderstrepen een zeer problematische toestand in Brussel die een weldoordachte, ambitieuze, dure oplossing vergt waarvan de invoering veel tijd in beslag neemt, maar die vaststellingen hebben niet geleid tot projecten in het voorstel van meerjareninvesteringsplan.

Het capaciteitsprobleem op de Noord-Zuidas vormt een belangrijke belemmering voor de uitbreiding van het spoorvervoer in België en is één van de vele oorzaken van de vertragingen en van de afgeschafte treinen. Desondanks stellen de Raden vast dat het voorstel van meerjareninvesteringsplan niets concreets in het vooruitzicht stelt om te komen tot een vlottere doorstroming op de Noord-Zuidas, die de hoofdslagader vormt van het Belgische spoorwegennet. Nochtans zou de efficiëntie van het spoorvervoernet in Brussel kunnen worden verbeterd door doelgerichte investeringen te realiseren in de "missing links" rond de hoofdstad of door de flessenhalzen weg te nemen dankzij alternatieven voor de Noord-Zuidas. Zonder een standpunt in te nemen over het gepaste technische scenario, is het volgens de Raden van belang die kapitale intergewestelijke uitdaging met de grootste voorrang en bij de kern aan te pakken. Er bestaan pistes (bv. een verbinding tussen de lijnen 26 en 124 boven de Y van Linkebeek, een nieuwe tunnel graven tussen Vorst en Schaarbeek ...). Die moeten grondig worden bestudeerd en moeten passen in een duurzame visie op de mobiliteit van zowel de pendelaars als de inwoners van het gewest.

De Raden vinden dat het Brusselse gewestelijk expresnet (GEN), een spoornetproject dat bedoeld is om nieuwe mogelijkheden te bieden voor snelle verbindingen met een grotere frequentie binnen een straal van 30 km in en rond Brussel, als een prioriteit moet worden opgenomen in het meerjareninvesteringsplan. Ze beklemtonen de noodzaak om het GEN zo spoedig mogelijk te voltooien. Een nieuw uitstel van de indienstneming van het GEN lijkt hun onaanvaardbaar.

2.2 Aspecten die het gebruik van het openbaar vervoer ontmoedigen

De slechte kwaliteit van de aansluitingen vormt één van de aspecten die het gebruik van het openbaar vervoer ontmoedigen. Daarom onderstrepen de Raden dat het belangrijk is dat de NMBS-groep de andere maatschappijen voor openbaar vervoer (de Lijn, TEC, MIVB) raadpleegt over het meerjareninvesteringsplan en samen met die maatschappijen onderzoekt hoe de verschillende dienstregelingen het best op elkaar kunnen worden afgestemd. Volgens hen maakt het beginsel van een genetwerkte dienstregeling het mogelijk concreet stappen in die zin te zetten, zonder de exploitatielasten van de gewestelijke openbare vervoermaatschappijen de hoogte in te jagen.

2.3 Het goederenvervoer

De Raden stellen vast dat het voorstel van meerjareninvesteringsplan zeer vaag blijft wat de beoogde groei van het goederenverkeer betreft, terwijl die absoluut essentieel zijn: *"In het onderhavige plan laten de aan de capaciteit van het net aangebrachte verbeteringen (...) toe het hoofd te bieden aan de verwachte groei van het reizigersverkeer en van het goederenvervoer zoals aangekondigd door het Federaal Planbureau".*¹² Alleen al die verwijzing naar het goederenverkeer lijkt te bevestigen dat het

¹² Bron: ontwerp van meerjareninvesteringsplan, blz. II.52

voorstel van meerjareninvesteringsplan niet verder gaat dan het referentiescenario van het Federaal Planbureau wat het vrachtvervoer betreft.

De Raden betreuren dat de as “goederenvervoer” zo over het hoofd wordt gezien, terwijl de situatie van het vrachtvervoer per spoor alarmerend is en de ondernemingen hoegenaamd niet aanspoort tot het gebruik van alternatieven voor de vrachtwagen. Volgens hen zijn hoge ambities voor het goederenvervoer, met inbegrip van meer bepaald het verspreide verkeer, noodzakelijk (en moeten ze in het vervoerplan worden opgenomen), zelfs al is het goederenvervoer geliberaliseerd en behoren de daaraan verbonden doelstellingen niet strikt genomen tot de bevoegdheid van de NMBS-groep.

Volgens de Raden zijn de ondernemingen nochtans vragende partij voor gevarieerde economische oplossingen die zowel qua capaciteit als qua frequentie en trajecttijden aanwezig zijn. Hun een bevredigend antwoord bieden, zou hun er spontaan toe aanzetten hun economische stromen op een duurzame manier te spreiden tussen de verschillende vervoermiddelen.

2.4 Veiligheid

In een dichtbevolkt land als België vinden de Raden het van primordiaal belang een optimaal veiligheidsniveau te bereiken in het kader van een geïntegreerd mobiliteitsbeleid.

Volgens hen moeten de investeringen in de vervoerinfrastructuur (en, bijgevolg, in de veiligheid): het voorwerp zijn van overleg tussen de betrokken actoren; berusten op de regel van “de zorg van een goede huisvader”; coherent en goed gepland zijn. De Raden vragen erop toe te zien dat de in het vooruitzicht gestelde oplossing van de veiligheidssystemen voor het spoor (TBL1+ETCS) wel degelijk beantwoordt aan de verwachtingen inzake planning, coherentie en overleg met de betrokken partijen.

Voorts vestigen de Raden er de aandacht op dat de tenuitvoerlegging van verbeterde of nieuwe veiligheidssystemen voldoende gekwalificeerd technisch personeel vergt. De NMBS-groep moet dan ook voldoende technici weten te vinden om die systemen te kunnen invoeren.

2.5 Kwaliteitsvolle werkgelegenheid

De Raden pleiten ervoor dat een personeelsopleidingsbeleid en een analyse van de ontwikkeling van de leeftijdspiramide binnen de NMBS-groep integraal deel uitmaken van de prioriteiten van het spoorbeleid. Om de uitvoering van het meerjareninvesteringsplan (en dus ook van het spoorvervoerplan) te kunnen garanderen, moet immers worden voorzien in het noodzakelijke personeel. Volgens de Raden zijn die richtsnoeren belangrijk voor een performante werking van het spoorstelsel in zijn geheel, of het nu gaat om de veiligheid, de kwaliteit van de dienstverlening of de productiviteit.

3 Impact van het meerjareninvesteringsplan op de Belgische economie

3.1 Belang van weldoordachte spoorinvesteringen

De Raden achten het belangrijk de ontwikkeling en de concurrentiekracht van de vervoer- en logistieke sectoren te ondersteunen en hun werkgelegenheidsvolume te doen toenemen en tegelijk rekening te houden met de kwaliteit van het leefmilieu, vanwege het belangrijke multiplicatoreffect van die activiteiten op sociaal en economisch vlak. Het feit dat het voorstel van meerjareninvesteringsplan in onvoldoende middelen voorziet voor het vrachtvervoer zou die sectoren wel eens kunnen verzwakken en dus afbreuk kunnen doen aan de concurrentiepositie van de Belgische economie in haar geheel en aan de internationale aantrekkingskracht van België als logistieke hub.¹³

De Raden achten het belangrijk weldoordachte spoorinvesteringen te ondersteunen en halen daartoe twee redenen aan.

- Ten eerste beschikt het spoorvervoer over een reëel groeipotentieel.
- Ten tweede kunnen die investeringen bijdragen aan de economische opleving: door goede spoorinvesteringen te kiezen creëert men activiteit, toegevoegde waarde, werkgelegenheid en stelt men de ondernemingen in staat hun concurrentievermogen te verbeteren. Om de concurrentiekracht van het land en de ontwikkeling van een duurzaam vervoeraanbod te versterken, bevestigen de Raden immers opnieuw de noodzaak om te komen tot meer samenwerking en efficiënt overleg tussen alle betrokken overheden van het land en andere openbare vervoeroperatoren om te komen tot de invoering van een structureel beleid ter verbetering van de spoordienst, van zijn betrouwbaarheid en van zijn aantrekkingskracht en, in voorkomend geval, tot de vaststelling van prioritaire investeringen in het spoorwegennet voor de spoorontsluiting van sommige economisch strategische grondgebieden, de realisatie van het GEN, het wegnemen van de flessenhalzen of de uitbreiding van de capaciteit op bepaalde rijpaden en de coherentie tussen het spoorvervoeraanbod en het aanbod van de andere vervoermiddelen (door zo veel mogelijk het beginsel van de genetwerkte dienstregeling toe te passen).
- Wat nog steeds het verband betreft tussen de spoorinvesteringen en het concurrentievermogen van de Belgische economie, wensen de Raden eraan te herinneren dat de heer Haek tijdens zijn presentatie van 21 maart 2013 de studie "Economic impact of public transportation investment" vermeldde¹⁴, die de "maatschappelijke return" mat van de geïnvesteerde overheidsmiddelen in het openbaar vervoer. Volgens die studie levert elke geïnvesteerde euro 1,7 euro rijkdommen op via tijdwinst, een betere efficiëntie op het woon-werktraject en de betere stiptheid die eruit voortvloeit.

¹³ Een "logistieke hub" is een centraal platform van het distributienet waarlangs de goederen passeren alvorens ze over verschillende plaatsen, volgens hun bestemming, worden verspreid.

¹⁴ Weisbrod G. en A. Reno (2009), Economic impact of public transportation investment, prepared for American Public Transportation Association

3.2 Forse verhoging van de externe kosten

De Raden hebben kennis genomen van de studie "De milieu-impact van de evolutie van de transportvraag tegen 2030" (september 2012), waarin het Federaal Planbureau en de VITO, in het centrale scenario van de "monetaire waarde van de schade veroorzaakt door CO₂" (blz. 26), de toename van de milieukosten die verband houden met mobiliteit tussen 2008 en 2030 ramen op 1 miljard euro (uitgedrukt in prijzen van 2008). De andere externe kosten, waaronder die m.b.t. de congestie, zullen nog veel hoger zijn, met gemiddelde snelheden op het wegennet die 29% neerwaarts worden herzien tijdens de piekperiode en 16% tijdens de dalperiode. De congestiekosten, die in Europa in het algemeen worden geraamd op 0,5 tot 2% van het bbp, zullen zonder doortastend optreden onbeheerbaar worden. Volgens de Raden moeten in dit dossier dan ook de kosten op korte en middellange termijn van een voluntaristisch en intelligent investeringsbeleid in balans worden gebracht met die uiterst hoge kostprijs van het uitblijven van enige actie.

3.3 De effecten op de mobiliteit optimaliseren

De Raden stellen vast dat tal van spoorinvesteringen beperkte positieve effecten opleveren, want ze leveren geen mobiliteitseffect op en stimuleren de economie dus niet. Daarom vragen de Raden met aandrang dat de investeringen van de NMBS-groep op gepaste wijze een antwoord bieden op de vraagstukken die rijzen door de economische ontwikkeling van de verschillende entiteiten van het land, de optimalisering van het vervoeraanbod en de mobiliteitsuitdagingen voor de toekomst. Ten slotte vragen ze dat de NMBS-groep bij de verwezenlijking van de spoorinvesteringen rekening houdt met de economische cyclus en met de prijzen op de markt.

Woonden, onder het voorzitterschap van de heren R. TOLLET, voorzitter van de Centrale Raad voor het Bedrijfsleven en P. WINDEY, voorzitter van de Nationale Arbeidsraad, de gemeenschappelijke plenaire vergadering van 19 juni 2013, bij:

Leden van de Centrale Raad voor het Bedrijfsleven

Leden benoemd op voorstel van de representatieve organisaties van de industrie en van het bank- en verzekeringswezen

De heren LIEBAERT en VANCRONENBURG

Lid benoemd op voorstel van de representatieve organisaties die de ambachten, de kleine en middelgrote handelsondernemingen en de kleinindustrie vertegenwoordigen

De heer BORTIER

Lid benoemd op voorstel van de landbouworganisaties

De heer GOTZEN

Lid benoemd op voorstel van de representatieve organisaties die de arbeiders vertegenwoordigen

Algemeen Belgisch Vakverbond: de heer QUINTARD

Algemeen Christelijk Vakverbond: de heer GRUMELLI

Leden van de Nationale Arbeidsraad:

Werknemersorganisatie:

Algemene Centrale der Liberale Vakbonden van België: de heer VALENTIN