

Advies
**“De ontwerpen van beheerscontracten en van
meerjareninvesteringsplannen voor de NMBS en Infrabel”**

Brussel
12-07-2022

Centrale Raad voor het Bedrijfsleven

De Centrale Raad voor het Bedrijfsleven (CRB) werd opgericht door de wet van 20 september 1948 houdende organisatie van het bedrijfsleven.

De opdrachten van de CRB-koepel:

- via de organisaties die de arbeidswereld en het bedrijfsleven vertegenwoordigen een sociale consensus bewerkstelligen over de werking van de economie en de sociaaleconomische problemen en ook over de doelstellingen en de belangrijkste principes met als doel het sociaaleconomische beleid in een door de sociale partners gewenste richting te leiden;
- via het initiatiefrecht van de CRB de aandacht van de overheden en van de politiek verantwoordelijken vestigen op de problemen die zich voordoen op sociaaleconomisch gebied, met als doel die op de agenda van de overheid te plaatsen;
- via adviesaanvragen over wetsontwerpen de interactie vergemakkelijken tussen de overheden en de politiek verantwoordelijken en de samenleving met betrekking tot de toegepaste sociaaleconomische beleidslijnen.

Blijde Inkomstlaan 17-21, 1040 Bruxelles | +32 2 233 88 11 | info@ccecrb.fgov.be | www.ccecrb.fgov.be
 Contactpersoon: Michèle Pans | 02 233 88 51 | mipa@ccecrb.fgov.be

Federale Raad voor Duurzame Ontwikkeling

De Federale Raad voor Duurzame Ontwikkeling (FRDO) werd opgericht door de wet van 5 mei 1997 betreffende de coördinatie van het federale beleid inzake duurzame ontwikkeling.

Het is zijn opdracht:

- om adviezen uit te brengen over de maatregelen betreffende het federale en Europese beleid inzake duurzame ontwikkeling die door de federale overheid worden genomen of gepland, meer bepaald in uitvoering van de internationale verbintenissen van België;
- om een discussieforum te zijn over duurzame ontwikkeling;
- om wetenschappelijke studies voor te stellen in de domeinen die betrekking hebben op duurzame ontwikkeling;
- om de actieve medewerking te verkrijgen van de openbare en private instellingen en ook van de burgers om die doelstellingen te verwezenlijken.

Kruidtuinlaan 50/70, 1000 Brussel | +32 2 743 31 50 | mail@frdo-cfdd.be | www.frdo.be
 Contactpersoon: Fabrice Dehoux | 02 743 31 58 | fabrice.dehoux@cfdd.be

Nationale Arbeidsraad

De Nationale Arbeidsraad (NAR) werd opgericht bij wet van 29 mei 1952. Deze wet geeft de NAR de volgende bevoegdheden:

- de eerste en belangrijkste bevoegdheid is het uitbrengen van adviezen of het formuleren van voorstellen betreffende sociale vraagstukken, aan de Belgische regering en/of parlement;
- de tweede veeleer residuale bevoegdheid is het geven van adviezen over bevoegdheidsconflicten tussen paritaire comités.

Ingevolge de wet van 5 december 1968 is de NAR ook gemachtigd collectieve arbeidsovereenkomsten te sluiten voor het geheel van de economische bedrijvigheid of voor één van de bedrijfstakken.

Bovendien heeft de NAR krachtens diverse wetten de opdracht adviezen te geven of voorstellen te doen vooraleer de desbetreffende uitvoeringsbesluiten worden aangenomen; dat geldt zowel voor het individueel en collectief arbeidsrecht (arbeidsduur, arbeidsovereenkomsten, bescherming van het loon ...) als voor het socialezekerheidsrecht (onderwerping aan de sociale zekerheid, begrip "loon waarop bijdragen verschuldigd zijn", pensioenen ...).

Blijde Inkomstlaan 17-21, 1040 Brussel | +32 2 233 88 11 | cntgreffe-nargriffie@cnt-nar.be | www.cnt-nar.be
 Contactpersoon: Sarah Leonard | 02 233 88 92 | sl@cnt-nar.be

Inbehandelingneming

Bij brief van 16 juni 2022 heeft de heer Georges Gilkinet, federaal minister van Mobiliteit, de Centrale Raad voor het Bedrijfsleven (CRB), de Nationale Arbeidsraad (NAR) en de Federale Raad voor Duurzame Ontwikkeling (FRDO) gevraagd om advies uit te brengen over de ontwerpversies van vier documenten die gedurende de periode 2023-2032 concreet invulling zullen geven aan het spoorbeleid in ons land, nl. het ontwerp van openbaredienstencontract voor de NMBS, het ontwerp van performantiecontract voor Infrabel en de ontwerpen van meerjareninvesteringsplannen voor de NMBS en Infrabel.

Op basis van de besprekingen die op 23 juni 2022 gevoerd werden binnen de subcommissie "Beheerscontracten van de NMBS en Infrabel" van de CRB die door de dagelijkse besturen van de CRB en de NAR belast werd met de behandeling van deze adviesvraag, werd het onderstaande advies opgesteld.

Na afloop van de gedachtenwisseling dd. 28 juni 2022 die de beleidscel van de minister organiseerde voor de leden van de CRB, de NAR en de FRDO, heeft de FRDO beslist om zich bij deze tekst aan te sluiten.

In dit advies, dat op 12 juli 2022 door de plenaire vergaderingen van de CRB en de NAR en door de algemene vergadering van de FRDO via een schriftelijke procedure werd goedgekeurd, sommen de Raden (CRB, NAR en FRDO) een aantal punten op die ze in de definitieve contracten opgenomen, gewijzigd of verduidelijkt willen zien. Ook formuleren ze een aantal aandachtspunten die volgens hen in acht zouden moeten worden genomen bij de finalisering van de meerjareninvesteringsplannen.

ADVIES

1 Inleidende opmerkingen

De Raden bedanken de minister voor het feit dat hij hen om advies vraagt over de ontwerpen van beheerscontracten en van meerjareninvesteringsplannen voor de NMBS en Infrabel. De minister geeft hiermee immers gevolg aan hun vraag om vooraf geïnformeerd en geraadpleegd te worden over de verschillende actieplannen en documenten die de geleidelijke concretisering van de doelstellingen en principes van de spoorvisie 2040 mogelijk zullen maken.

De ter advies voorgelegde documenten zullen de "modal shift"-ambities¹ die in de spoorvisie 2040 werden vastgelegd mee helpen realiseren. Ze zullen in de periode 2023-2032 concreet invulling geven aan het spoorbeleid in ons land, dat sinds geruime tijd een belangrijke plaats bekleedt in de mobiliteitswerkzaamheden van de CRB en de NAR. Getuige daarvan zijn de vele adviezen die ze ter zake reeds hebben uitgebracht, waaronder: het advies over het ontwerp van spoorvisie 2040 (gezamenlijk advies van de [CRB](#) en de [NAR](#), advies van de [FRDO](#)); het [advies "Basisprincipes voor de spoorvisie 2040"](#) (CRB 2021-3440, NAR-advies nr. 2.259); het [advies "Naar nieuwe beheerscontracten voor de NMBS en Infrabel"](#) (CRB 2021-2000, NAR-advies nr. 2.222); het [advies over de prijs van de treinkaarten vanaf 1.2.2022](#) (CRB 2022-0190, NAR-advies nr. 2.273) waarin de Raden aandachtspunten formuleren die volgens hen in acht zouden moeten worden genomen in het luik "Tarievenbeleid" van het openbaredienstencontract voor de NMBS; het [advies "Krachtlijnen voor het beheerscontract 2018-2022 van de NMBS"](#) (CRB 2018-1420, NAR-advies nr. 2.084), het [advies "Krachtlijnen voor het toekomstige beheerscontract van Infrabel"](#) (CRB 2017-2360); het [advies in het vooruitzicht van de onderhandelingen over de toekomstige beheersovereenkomsten van de NMBS en Infrabel](#) (CRB 2015-0890); het [advies](#)

¹ Tegen 2040 een modaal treinaandeel realiseren van 15% voor het binnenlands reizigersvervoer en van 20% voor het goederenvervoer.

[over het voorstel van meerjareninvesteringsplan van de NMBS-groep voor de periode 2013-2025](#) (CRB 2013-0770, NAR-advies nr. 1.854).

De Raden stellen met tevredenheid vast dat het merendeel van de aanbevelingen die de CRB en de NAR in de genoemde adviezen formuleerden terug te vinden zijn in de ter advies voorgelegde documenten. Het betreft onder meer: het behoud van gereguleerde tarieven voor de woon-werk en de woon-schoolabonnementen; geen tariefdifferentiatie in functie van het tijdstip van de dag voor de vervoerbewijzen met een gereguleerd tarief; tariefverhogingen koppelen aan een kwaliteitsverbetering voor de reiziger; de financiering van het 80/20-systeem met een open enveloppe; bijdragen tot de verdere ontwikkeling van de multimodaliteit; de modernisering van het spoornet; spooransluitingen beheren vanuit een langetermijnlogica die rekening houdt met economische ontwikkelingsmogelijkheden; de NMBS en Infrabel responsabiliseren om de in de contracten vastgelegde doelstellingen te realiseren; de opvolging (met prestatie- en informatie-indicatoren) en evaluatie op regelmatige basis (met remediëring indien nodig) van de realisatie van de doelstellingen; meerjareninvesteringsplannen en beheerscontracten die een looptijd hebben (van 10 jaar) die langer is dan nu² en de NMBS en Infrabel dus enige financiële stabiliteit en voorspelbaarheid bieden.

De Raden sommen hieronder echter een aantal punten op die ze in het definitieve openbare diensten- en performantiecontract opgenomen, gewijzigd of verduidelijkt willen zien (zie de hoofdstukken 2 en 3). Ook formuleren ze een aantal aandachtspunten die volgens hen in acht zouden moeten worden genomen bij de finalisering van de meerjareninvesteringsplannen voor de NMBS en Infrabel (zie hoofdstuk 4).

Gelet op het beperkte tijdsbestek waarover ze beschikken om dit advies uit te brengen, hebben de Raden zich voor het formuleren van de aandachtspunten hieronder gebaseerd op een vergelijkende analyse tussen de ter advies voorgelegde documenten en de consensuele boodschappen uit vroegere adviezen van de CRB en de NAR.

2 Ontwerp van openbare dienstencontract 2023-2032 voor de NMBS

2.1 Treinaanbod voor het binnenlands en grensoverschrijdend vervoer

2.1.1 Treinaanbod

Het ontwerp van openbare dienstencontract (hieronder ontwerpcontract genoemd) plant een evolutie van het treinaanbod van een minimumvolume van 84,7 miljoen treinkilometer per jaar bij de inwerkingtreding van het contract (art. 18) naar 91,6 miljoen treinkilometer per jaar in 2032 (art. 28). Uit het ontwerpcontract valt niet af te leiden op welke types van verbindingen en dus voor welk type van verplaatsingen een verhoging van het treinaanbod zal worden gerealiseerd. Voor de Raden is het belangrijk een aantrekkelijk en afdoend aanbod te garanderen voor alle verplaatsingen (en dus ook alle types van verbindingen), met inbegrip van de woon-werkverplaatsingen en de woon-schoolverplaatsingen die vaak tijdens de spitsuren plaatsvinden en waarvoor waarschijnlijk meer dan twee treinen per uur noodzakelijk zijn. De bevordering van de vrijetijdsverplaatsingen mag volgens de Raden niet ten koste gaan van de woon-werkverplaatsingen. Er dient volgens de Raden ook te worden gedacht aan de verdere ontsluiting van lucht- en zeehavens met het openbaar vervoer, wat niet specifiek vermeld wordt in het ontwerpcontract.

² De huidige meerjareninvesteringsplannen hebben een looptijd van 3 jaar. De huidige beheerscontracten werden gesloten voor een periode van 5 jaar (2008-2012), en werden sindsdien meermaals verlengd.

2.1.2 Initiatieven met buitenlandse operatoren

In het ontwerpcontract is sprake van het verderzetten van initiatieven in termen van nieuwe grensoverschrijdende bedieningen of van de versterking/verbetering van bestaande bedieningen in gezamenlijk overleg met de andere buitenlandse operatoren (art. 29/3). De Raden zijn erover verwonderd dat in het ontwerpcontract niet gesproken wordt over tarieven voor het grensoverschrijdend reizigersvervoer. Attractieve en eenvoudige tarieven voor dat vervoer kunnen er nochtans - samen met een frequent en kwaliteitsvol treinaanbod tussen ons land en de buurlanden - toe bijdragen dat de trein aantrekkelijker wordt voor het grensoverschrijdend reizigersvervoer, met inbegrip van het woon-werkverkeer tussen België en de buurlanden waarvan de financiële werkgeversbijdrage geregeld wordt in hoofdstuk VI van cao nr. 19/9.

2.1.3 Studie over de cadencering van het treinaanbod rond de aansluitingsknooppunten

De Raden vragen om zo snel mogelijk werk te maken van de studie over de technische en budgettaire haalbaarheid om tegen eind 2040 geleidelijk aan cadencering rond de aansluitingsknooppunten in te voeren op het spoorwegnet (art. 112/1). Ook vragen ze om over de resultaten van deze studie geïnformeerd te worden.

2.2. Vervoerbewijzen en tarieven

2.2.1 Tariefaanpassingen van vervoerbewijzen met een gereguleerd tarief

Tariefaanpassing op 1 februari 2023

Artikel 39/3 van het ontwerpcontract stipuleert dat voor de tariefaanpassing van de vervoerbewijzen met geregleerde en niet-geregleerde tarieven in februari 2023 dezelfde procedure en dezelfde regels en verplichtingen gelden als voor de tariefaanpassing van februari 2022. De Raden vestigen er de aandacht op dat er voor de woon-werk- en woon-schoolabonnementen op 1 februari 2023 een significante tariefverhoging van meer dan 9% zit aan te komen. Ze wijzen erop dat elke tariefverhoging van de woon-werkabonnementen financiële implicaties heeft voor zowel werkgevers als werknemers.

Latere tariefaanpassingen

De Raden vestigen er de aandacht op dat voor de tariefaanpassingen (later dan februari 2023) van de woon-werkabonnementen en de studentenabonnementen in 2e klas regels zullen gelden die op drie punten verschillen van de huidige regels:

- de NMBS zal de tarieven van deze abonnementen maximaal tweemaal per jaar op een niet vooraf bekend tijdstip mogen verhogen tegenover slechts eenmaal per jaar op 1 februari (art. 49/4);
- voor de berekening van de tariefverhoging van deze abonnementen zal rekening worden gehouden met de stijging van de consumptieprijsindex i.p.v. met de stijging van de gezondheidsindex (art. 49/1);
- de NMBS zal gebruik mogen maken van de zgn. pass-through, d.i. een nieuw mechanisme dat inhoudt dat de NMBS het gedeelte van de verhoging van de externe kosten (waarover ze geen controle heeft zoals de energiekosten, infrastructuurvergoedingen, taksen enz.) dat niet gecompenseerd wordt door de overheid mag doorrekenen in haar tarieven (art. 53).

De Raden vragen met aandrang ervoor te zorgen dat deze drie nieuwigheden niet resulteren in tariefaanpassingen die de trein minder attractief maken. Indien ze dat wel doen, zal het immers onmogelijk zijn om de "modal shift"-ambitie³ die in de spoorvisie 2040 werd vastgelegd te realiseren.

Conform de vraag van de CRB en de NAR zullen potentiële tariefverhogingen van max. 1% bovenop de index⁴ gepaard gaan met een verbetering van de dienstverlening aan de reizigers. Ook in overeenstemming met wat de CRB en de NAR vragen, is dat de formule voor deze potentiële tariefverhoging transparant beschreven staat in het ontwerpcontract (art. 52).

Het ontwerpcontract schrijft voor dat de verbetering van de dienstverlening aan de reizigers gemeten zal worden op basis van prestatie-indicatoren m.b.t. de stiptheid, de klanttevredenheid en de werkelijke productie van treinkilometers (art 52.). Wat betreft de prestatie-indicator "klanttevredenheid", vragen de Raden om in het definitieve contract te preciseren hoeveel reizigers in het kader van de klanttevredenheidsenquête bevroegd zullen worden en welke vragen⁵ aan de steekproef van reizigers gesteld zullen worden. Zonder deze preciseringen is het immers onmogelijk te oordelen over de betrouwbaarheid van de resultaten van de klanttevredenheidsenquête en dus ook van de prestatie-indicator "Klanttevredenheid".

Wat betreft de prestatie-indicator "stiptheid van het binnenlands reizigersverkeer" schrijft het ontwerpcontract voor dat de stiptheid van treinen die niet langs de Noord-Zuidverbinding passeren slechts eenmaal gemeten zal worden (nl. op het eindpunt/grenspunt), maar die van treinen die wel langs die verbinding passeren tweemaal. Voor de Raden is het belangrijk dat de stiptheid in de (belangrijkste) tussenstations van alle reizigerstreinen wordt gemeten, niet alleen van die welke langs de Noord-Zuidverbinding rijden.

De Raden vragen dat in het definitieve contract bepaald wordt dat bij de meting van de stiptheid van het binnenlands reizigersvervoer per spoor rekening zal worden gehouden met een aantal aspecten waarover nergens sprake is in het ontwerpcontract. Enerzijds betreft het drie aspecten die thans wel in aanmerking worden genomen bij de stiptheidsmeting⁶, nl. afgeschafte reizigerstreinen, de bezettingsgraad van de reizigerstreinen en het tijdstip waarop ze rijden. Anderzijds gaat het over aspecten die nu niet in aanmerking worden genomen bij de stiptheidsmeting, maar die wel een impact hebben op de stiptheidsperceptie van de reizigers, zoals de nadelen (bv. gemiste aansluitingen) die reizigers ondervinden wegens vertragingen en technische defecten.

De Raden merken op dat in het ontwerpcontract nergens sprake is van de invoering van een uniforme Europese norm voor de stiptheidsmeting van het reizigersvervoer per spoor, waarvoor volgens hen op EU-niveau gepleit zou moeten worden opdat een internationale vergelijking mogelijk wordt.

³ Namelijk: tegen 2040 een modaal treinaandeel van 15% van het binnenlands reizigersvervoer realiseren.

⁴ Met "bovenop de index" wordt bedoeld "bovenop het verschil tussen een consumptieprijsindex die aan de tariefaanpassing voorafgaat en de referentie-index (d.i. de consumptieprijsindex voor de maand juni 2021) (art. 49/1)."

⁵ Zal voor de dimensie "Aankoop van het vervoerbewijs" worden gepeild naar het verkoopkanaal waarmee de reiziger zijn vervoerbewijs heeft aangekocht en naar het gemak waarmee hij het juiste vervoerbewijs voor zijn reis kon vinden? Als de verkoopautomaten slecht werken, vertaalt zich dat dan in een slechte score voor de tevredenheid over de dimensie "aankoop van een vervoerbewijs"? Indien reizigers geconfronteerd worden met afgeschafte treinen, beïnvloedt dat dan de score voor de dimensie "treinaanbod"? Vroeger werd i.k.v. de tevredenheidsenquête ook gepeild naar de dimensie "stiptheid", nu niet meer. Indien reizigers geconfronteerd worden met afgeschafte treinen of met treinvertragingen, dan zal dat dus geen invloed meer hebben op de klanttevredenheid van de reizigers.

⁶ Bedoeld wordt de meting van de effectieve regelmaat van de reizigerstreinen.

2.2.2 Raadpleging van de CRB en de NAR

Er wordt in het ontwerpcontract vermeld dat de CRB en de NAR vóór elke tariefaanpassing van de woon-werkabonnements op de hoogte zullen worden gebracht van de tariefaanpassing (art. 48/2). De Raden vragen dat in het definitieve contract gepreciseerd wordt dat de CRB en de NAR geconsulteerd zullen worden voordat de raad van bestuur van de NMBS een beslissing ter zake neemt en niet ex post, zoals nu het geval is.

Ook vragen de Raden om in het definitieve contract te bepalen dat de CRB en de NAR, voorafgaand aan de aanpassing van de tarieven van de woon-werkabonnements, geïnformeerd zullen worden over de (evolutie) van de performantie van de NMBS op de prestatie-indicatoren m.b.t. de stiptheid, de klantentevredenheid en de werkelijke productie van treinkilometers. Deze informatie is immers nodig om te kunnen oordelen of de tariefverhogingen die de NMBS bovenop de index toepast, gerechtvaardigd zijn op grond van de voor de reizigers gerealiseerde verbeteringen op het vlak van dienstverlening.

2.2.3 Tariefaanpassingen van vervoerbewijzen met niet-gereguleerde tarieven

Het is positief dat de NMBS meer tariefautonomie krijgt voor vervoerbewijzen met niet-gereguleerde tarieven (art. 54), maar slechts onder een welbepaalde voorwaarde⁷. Toch neemt dit volgens de Raden niet weg dat het risico blijft bestaan dat tariefverlagingen met als doel het treingebruik tijdens de daluren aan te moedigen, ten koste zullen gaan van de werkgevers en de werknemers. Het is immers best mogelijk dat (om het economisch evenwicht van het contract niet in het gedrang te brengen) de tarieven daar verhoogd zullen worden waar de verhoging niet leidt tot een vermindering van het aantal treingebruikers (m.a.w. waar de prijselasticiteit laag is). De prijselasticiteit van de vraag naar spoorvervoer voor woon-werkverplaatsingen is lager dan die van de vraag naar spoorvervoer voor vrijetijdsdoeleinden.

2.2.4 Het 80/20-derdebetalerssysteem

Conform de vraag van de Groep van 10 en van de CRB en de NAR, zal het 80/20-derdebetalerssysteem worden gefinancierd met een open enveloppe (art. 56/3). De CRB en de NAR vragen dat vóór de lancering van de flexibele abonnements regelgevende maatregelen worden getroffen die de uitbreiding van het 80/20-systeem naar de flexibele abonnements vanaf hun lancering mogelijk maken. De Raden vragen zich af of het 80/20-derdebetalerssysteem daadwerkelijk van toepassing zal zijn op de flexibele abonnements omdat dit uit het ontwerpcontract niet af te leiden valt.

In art. 56/2 van het ontwerpcontract wordt gepreciseerd dat de verplichting van de NMBS om de werknemersbijdrage MIVB/TEC/De Lijn ten laste te nemen, afhangt van het akkoord van de gewesten over de financiering ervan. Bij gebrek aan zo'n akkoord dreigen tal van werknemers die thans via de 80/20-regeling kosteloos woon-werkverkeer met een gecombineerd NMBS/MIVB-abonnement genieten dat voordeel te verliezen en zal er van de door de CRB en de NAR gevraagde uitbreiding van het 80/20-systeem naar al de gecombineerde abonnements, met inbegrip van de flexibele abonnements die gecombineerd worden met een regionaal openbaarvervoersupplement niets in huis komen. Dat zou een gemiste kans zijn voor de verdere bevordering van de combinatie trein-ander openbaar vervoer.

⁷ De voorwaarde houdt in dat het economisch evenwicht van het contract niet in het gedrang mag komen.

In art. 56/4 van het ontwerpcontract wordt gepreciseerd dat de NMBS vóór 30 april van elk jaar een rapport zal opstellen ten behoeve van de voogdijminister en van de fod Mobiliteit en Vervoer over het gebruik en de evolutie van het aantal klanten van het 80/20-derdebetalerssysteem volgens sector (openbare sector, privésector, autonoom overheidsbedrijf) en voor wat betreft de privésector, per NACE-code (art.56/4). De Raden vragen dat de CRB en de NAR over de inhoud van die jaarlijkse rapporten geïnformeerd worden.

2.3. Multimodaliteit

2.3.1 Combinatie trein-ander openbaar vervoer

De Raden vinden dat verdere stappen moeten worden gezet naar een tariefintegratie van het openbaar vervoer: in dat kader vragen ze om het gebruik van de geïntegreerde openbaarvervoerbewijzen Brupass (XL) en de City passen te monitoren en om desgevallend te bestuderen welke hefboven geactiveerd zouden moeten worden om het gebruik ervan te vergroten; ook vragen ze om de tarieven van de gecombineerde abonnementen (waarvan geen sprake is in het ontwerpcontract) voordeliger te maken dan de som van de prijzen van de afzonderlijke abonnementen.

2.3.2 Combinatie trein-fiets

In het ontwerpcontract is sprake van een differentiatie van de prijs van het fietssupplement tussen piek- en dalmomenten (art. 54). Afgezien van praktische vragen die rijzen bij de tariefdifferentiatie volgens het tijdstip van de dag van om het even welk vervoerbewijs, vinden de Raden dat de afstand van het traject een criterium moet zijn dat in aanmerking wordt genomen bij de prijsbepaling van het fietssupplement. Doordat de prijs van het fietssupplement momenteel een vaste prijs is ongeacht de afstand van het traject, is het fietssupplement relatief gezien minder interessant voor reizigers die korte afstanden afleggen met de trein dan voor reizigers die grote afstanden overbruggen. In sommige gevallen is het treinticket thans goedkoper dan het fietssupplement.

2.3.3 Combinatie trein-auto

Volgens het ontwerpcontract worden de tarieven voor de supplementen niet gereguleerd (art. 54/4). De Raden vragen evenwel om de prijs van de autoparkeersupplementen met de nodige omzichtigheid te bepalen. Wanneer deze te hoog is, bestaat immers de kans dat werknemers/reizigers die voor het overbruggen van hun traject de trein kunnen combineren met de auto, voor de auto zonder de trein zullen kiezen. De Raden vragen ervoor te zorgen dat houders van een halftijds abonnement en van een flexibel abonnement voortaan ook een parkeerabonnement tegen het voorkeurtarief kunnen kopen.

2.3.4 Inspelen op de digitalisering van de mobiliteit (de opmars van MaaS)

In artikel 92/2 van het ontwerpcontract wordt bepaald dat de NMBS er zich toe engageert om samen te werken met aanbieders van MaaS-oplossingen door de informatie die nodig is om in "real time" een reis te plannen mee te delen en door een ruim aanbod aan vervoerbewijzen te koop aan te bieden. De Raden vinden het belangrijk dat de abonnementsformules van de NMBS opgenomen worden in de digitale verkoopkanalen (apps) die MaaS-aanbieders aanbieden.

2.4. Toegankelijkheid en inclusiviteit

Voor de Raden is het belangrijk dat het spoorvervoer voor iedereen toegankelijk blijft. Vanaf 2024 zal er geleidelijk een nieuwe generatie van verkoopautomaten (Ticket Vending Machines of TVM's) worden uitgerold (art. 60/3) die uitgerust zijn met spraakassistentie via een intercomsysteem. De Raden zijn van mening dat de informatie-indicatoren ook informatie zouden moeten verschaffen over de mate waarin deze automaten inclusief en toegankelijk zijn; nu is dat niet het geval want in het ontwerpcontract is enkel sprake van informatie-indicatoren m.b.t. het aantal TVM's en het beschikbaarheidspercentage van de TVM's. Bijgevolg herhalen de Raden de vraag van de CRB en de NAR om een indicator te ontwikkelen en op te volgen die meet hoe gemakkelijk de reiziger gebruik kan maken van de (digitale) vervoerbewijzen van de NMBS. Zo'n indicator is volgens hen immers belangrijk om te bepalen in welke mate de verkoopkanalen van de NMBS inclusief en toegankelijk zijn.

2.5. Monitoring en evaluatie van het contract

In het ontwerpcontract is niet voorzien dat de CRB en de NAR geïnformeerd zullen worden over de opvolging en evaluatie van de realisatie van de in het openbaredienstencontract vastgelegde doelstellingen. Dat zouden de Raden in het definitieve contract graag veranderd willen zien. Ze wensen immers niet alleen te worden betrokken bij de realisatie van de contracten, maar eveneens bij de opvolging en evaluatie(s) ervan.

De Raden pleiten ook voor een duidelijke rolverdeling tussen het Rekenhof, de regulator en de fod Mobiliteit en Vervoer, met name inzake de advisering van de overheden en de evaluatie en opvolging van de beheerscontracten. Ze vragen om in de nabije toekomst werk te maken van die rolverdeling, om een objectieve evaluatie en opvolging mogelijk te maken.

3 Ontwerp van performantiecontract 2023-2032 voor Infrabel

3.1. Een kwaliteitsvolle, betrouwbare spoorinfrastructuur ter beschikking stellen die maximaal benut wordt en voldoende capaciteit biedt

De spoorinfrastructuur optimaal onderhouden en tijdig vernieuwen

Het is positief dat het ontwerp van performantiecontract voor Infrabel (hieronder ontwerpcontract genoemd) voorziet in een plan⁸ voor de modernisering van het spoornet alsook in een vijfjaarlijkse evaluatie van de assets van het spoornet met het oog op de tijdige vernieuwing van de spoorinfrastructuur. De Raden stellen met tevredenheid vast dat in het ontwerpcontract (art. 63) rekening wordt gehouden met zowel preventieve als correctieve onderhoudsacties; ze vragen evenwel om – wanneer de correctieve/reactieve onderhoudsacties voltooid zijn – in de onderhoudsstrategie de focus te verleggen van reactief naar preventief onderhoud.

⁸ De doelstelling van dit plan bestaat erin om tegen 2027 te beschikken over een spoornet zonder berichten van tijdelijke snelheidsbeperking ten gevolge van een slechte staat van de infrastructuur.

De spoorinfrastructuur beter benutten

In het ontwerpcontract wordt melding gemaakt van verschillende manieren om de spoorcapaciteit beter te benutten, nl.: realtime verkeersbeheer op het volledige spoornet (art. 51); de geleidelijke invoering van het strategisch programma "Smart Capacity Management" 2022-2027 dat gericht is op een voortdurende verbetering van het capaciteitsbeheerproces; de geleidelijke invoering (vanaf de dienstregeling 2023) van een "click & ride"-systeem, dat belangrijk is voor een snelle aanvraag van rijpaden (art. 27) en de invoering van een rijpadcatalogus (2028-2032) die een overzicht geeft van de gereserveerde en beschikbare rijpaden in realtime (art. 27). De Raden stellen vast dat er verschillende digitaliseringsprogramma's gerealiseerd moeten worden om deze verbeteringen op het vlak van de benutting van de spoorcapaciteit mogelijk te maken. Ze wijzen erop dat deze verbeteringen er niet zullen komen bij gebrek aan financiering voor deze programma's of indien de financiering ervan over een langere periode wordt gespreid (art. 30).

De Raden pleiten voor het boeken van capaciteitswinst op de spoorinfrastructuur door bottlenecks of missing links weg te werken. Positief en daarom vermeldenswaard in dit verband is dat Infrabel een studie heeft gerealiseerd om de bottlenecks in kaart te brengen die op korte, middellange en lange termijn op het Belgische spoornet zullen ontstaan indien de "modal shift"-ambities gerealiseerd worden. Wel vrezen de Raden dat de enveloppe waarin het ontwerp van meerjareninvesteringsplan (MJIP) voorziet, niet voldoende zal zijn om de meest prioritaire bottlenecks op te lossen die Infrabel in kaart heeft gebracht (zie het ontwerp-MJIP, blz. 77).

De spoorinfrastructuur uitbreiden waar nodig

De Raden zijn van oordeel dat het performantiecontract van Infrabel een belangrijk instrument is dat moet worden ingezet om de doelstelling van de federale regering te realiseren die erin bestaat het volume goederenvervoer per spoor tegen 2030 te verdubbelen. Ze vinden dat dit contract de uitbreiding of aanpassing van het spoornetwerk mogelijk moet maken die vereist is om deze ambitie waar te maken. De Raden stellen met tevredenheid vast dat op verschillende plaatsen in het ontwerpcontract sprake is van de uitbreiding van het spoornet. Wel verwonderen ze zich erover dat in artikel 48 van het ontwerpcontract, bij de specifieke pistes die worden opgelijst om bij te dragen tot de realisatie van de genoemde ambitie, nergens sprake is van een uitbreiding van het spoornet.

Voorts betreuren de Raden dat in het ontwerpcontract met geen woord gerept wordt over de totstandbrenging of (het bestuderen van) de heropening van verbindingen tussen België en de buurlanden. Dergelijke verbindingen zijn nochtans belangrijk om van de trein een aantrekkelijk alternatief voor andere modi (waaronder het vliegtuig) te maken voor het grensoverschrijdend vervoer van personen en goederen.

3.2. Het gebruik van de spoorinfrastructuur faciliteren en aanmoedigen

3.2.1 Een infrastructuurbeheerder die een facilitatorrol vervult

Gelet op het feit dat de rol van de infrastructuurbeheerder als facilitator van het gebruik van de spoorinfrastructuur essentieel is om de benutting van het spoor te verbeteren, vragen de Raden dat in het definitieve contract informatie- of prestatie-indicatoren worden opgenomen waarmee de performantie van de infrastructuurbeheerder op het vlak van faciliteren en aanmoedigen van het gebruik van de spoorinfrastructuur kan worden opgevolgd en geëvalueerd. Ze herinneren in dit verband aan de indicatoren ter zake uit het [CRB-advies "Krachtlijnen voor het toekomstige beheerscontract van Infrabel"](#), nl. de gemiddelde tijd om een rijpad te reserveren, de graad van aanvaarding van de rijpadaanvragen, een benchmarking van de infrastructuurvergoedingen van Infrabel in vergelijking met die welke van toepassing zijn in andere lidstaten.

3.2.2 Een infrastructuurbeheerder die een klantgerichte houding aanneemt

Om de performantie van de infrastructuurbeheerder op het vlak van klantgerichtheid op te volgen en te evalueren, voorziet het ontwerpcontract onder meer in de prestatie-indicator "satisfaction relation client". De Raden vragen om in het definitieve contract de samenstelling en omvang van de steekproef van ondervraagden te preciseren, alsook de vragen die aan de steekproef van ondervraagden gesteld zullen worden⁹. Zonder deze preciseringen is het immers onmogelijk te oordelen over de betrouwbaarheid van de resultaten van de klantentevredenheidsenquête en dus ook van de prestatie-indicator "satisfaction relation client".

3.2.3 Spooransluitingen beheren vanuit een langetermijnlogica die rekening houdt met economische ontwikkelingsmogelijkheden

Artikel 55 van het ontwerpcontract schrijft voor dat Infrabel binnen de 12 maanden na de ondertekening van het contract een voorstel voor nieuwe algemene principes voor het beheer van de spooransluitingen en een nieuw tarievenbeleid zal voorleggen aan de voogdijoverheid. In datzelfde artikel worden een aantal elementen opgelijst waarmee de nieuwe beheersprincipes rekening zullen houden, waaronder een verdeling van de kosten i.v.m. de totstandkoming van een spooransluiting. Het systeem van kostenverdeling tussen de infrastructuurbeheerder en het bedrijf in kwestie moet het volgens de Raden voor Infrabel interessant maken om de spooransluiting tot stand te brengen en voor het bedrijf om er intensief gebruik van te maken (bv. door er frequent grote volumes goederen op te vervoeren). De Raden verwonderen zich erover dat in deze lijst van elementen met geen woord gerept wordt over de snelheid waarmee een spooransluiting naar een bedrijf of bedrijventerrein tot stand wordt gebracht. Voor de Raden moet dit sneller kunnen dan nu.

Bovendien vragen de Raden dat in het definitieve contract een indicator wordt voorzien waarmee de performantie van de infrastructuurbeheerder op het vlak van het beheer van spooransluitingen kan worden opgevolgd en geëvalueerd. Ze herinneren in dit verband aan de indicator ter zake die de CRB voorstelde in zijn [advies "Krachtlijnen voor het toekomstige beheerscontract van Infrabel"](#), nl. het aantal actieve en afgeschafte (ontmantelde) spoorverbindingen met de haven- en industriestations.

3.3. Een stipt, vlot en veilig treinverkeer garanderen

Het is positief dat het verbeteren van de stiptheid (art. 15, 16 en 17), het verhogen van de commerciële snelheid (art. 20) en het vergroten van de veiligheid (via de uitrol van ETCS, art. 35) aandacht krijgen in het ontwerpcontract. De Raden betreuren evenwel dat in de periode tot 2032 niet alle acties van het gezamenlijk "punctuality improvement program" van de NMBS en Infrabel zullen kunnen worden uitgevoerd (zie blz 5. van het ontwerp-MJIP). Ze vragen zich af welke gevolgen dit zal hebben voor de stiptheid van het treinverkeer (die belangrijk is voor de attractiviteit en het gebruik van het spoor) en voor de mate waarin de vooropgestelde streefwaarde inzake stiptheid (91,6% tegen 2027) zal kunnen worden bereikt.

Bovendien vragen de Raden om in het definitieve contract een informatie- of prestatie-indicator over de commerciële snelheid van het treinverkeer op te nemen.

⁹ Zal er gepeild worden naar: de kwaliteit van de verstrekte diensten ?; de kwaliteit van de communicatie in geval van werken of incidenten op het net enz.?

3.4. Responsabilisering van Infrabel

De Raden pleiten voor weldoordacht gekozen KPI's (Key Performance Indicators) en drempelwaarden waarmee de realisatie van de in de beheerscontracten gedefinieerde doelstellingen kan worden gemeten en geëvalueerd. In de tekst van punt 4.1. van bijlage 2 van het ontwerpcontract staat dat voor elke prestatie-indicator een streefwaarde ("valeur-cible"), een startwaarde, progressiewaarden en een remediërendrempel ("seuil de remédiation") werden vastgelegd. De Raden merken op dat verschillende van die waarden ontbreken: voor de meeste prestatie-indicatoren werd immers enkel een startwaarde vastgelegd en een waarde (op twee tijdstippen, nl. in 2027 en in 2032) die functie is van het budget waarover Infrabel beschikt ("constant budget" of "budget performantiecontract").

4 Ontwerpen van meerjareninvesteringsplannen 2023-2032 voor de NMBS en Infrabel

De Raden herinneren aan het standpunt van de CRB en de NAR volgens hetwelk de NMBS en Infrabel over de gepaste technische, menselijke en financiële middelen moeten beschikken om de in de beheerscontracten vastgelegde doelstellingen te kunnen bereiken.

Ze vragen om ervoor te zorgen dat de overheidsfinanciering die ter beschikking wordt gesteld van de NMBS en Infrabel doorheen de volledige looptijd van de beheerscontracten compatibel blijft met de doelstellingen die erin vastgelegd zijn. Ze zijn van mening dat het streven naar een begrotingsevenwicht bij de opstelling van de begrotingen de realisatie van de (in de) contracten (vastgelegde doelstellingen) niet in het gedrang mag brengen. In dit verband merken de Raden op dat het ontwerp van performantiecontract voor Infrabel voorziet in heel wat plannen die nog moeten worden uitgevoerd (waaronder het plan voor de modernisering van het spoornet dat o.m. de stiptheid en commerciële snelheid van het treinverkeer ten goede zal komen). De Raden vestigen er de aandacht op dat de financiering die de overheid via het meerjareninvesteringsplan ter beschikking zal stellen van Infrabel, zal bepalen of en in welk tempo deze plannen kunnen worden uitgevoerd.

De Raden stellen vast dat de gewestelijke verdeelsleutel moet worden nageleefd bij de uitvoering van de projecten die voorzien zijn in de ontwerpen van meerjareninvesteringsplannen 2023-2032 voor de NMBS en Infrabel, evenals in het strategisch meerjareninvesteringsplan 2018-2031. Ze vragen om die verdeelsleutel, die niet vastgelegd is op basis van objectieve criteria, flexibel en dynamisch (over meerdere jaren in plaats van elk jaar) te interpreteren.

Wat meer specifiek het strategisch meerjareninvesteringsplan 2018-2031 betreft, vragen de Raden om de GEN¹⁰-infrastructuurprojecten die erin opgenomen zijn, zo spoedig mogelijk te voltooien. Een nieuw uitstel van indienstneming van het GEN lijkt hun immers onaanvaardbaar.

Zowel in het ontwerp van openbardienstencontract voor de NMBS als in het ontwerp van performantiecontract voor Infrabel wordt gestipuleerd dat jaarlijks verslag zal worden uitgebracht over de uitvoering van het meerjareninvesteringsplan 2023-2032. De Raden vragen om geïnformeerd te worden over de inhoud van deze jaarlijkse verslagen.

¹⁰ Het Gewestelijk ExpresNet (GEN) is een project voor de realisatie van een voorstadsnet in en rond Brussel. De bedoeling ervan is om snellere en frequentere verbindingen te realiseren in een straal van ongeveer 30 km rond Brussel.