

MOBILITEIT

De componenten van het spoorbeleid in België



De sociale gesprekspartners die zitting hebben in de CRB hechten veel belang aan de mobiliteitsproblematiek, omdat deze een volwaardige plaats heeft in de definitie van het welzijn van de burgers binnen het raam van de vrijwaring van het concurrentievermogen en de bevordering van de werkgelegenheid. De aandacht die de CRB (al vele jaren) besteedt aan het thema mobiliteit (waarvan het spoorvervoer deel uitmaakt) vloeit niet alleen voort uit adviesvragen van de regering en uit de wettelijke opdrachten van de CRB (zoals de jaarlijkse adviezen over de prijs van de treinkaarten), maar komt ook tot uiting in adviezen die hij uit eigen beweging uitbrengt (bv. betreffende de beheerscontracten en het meerjareninvesteringsplan).

Het spoorvervoer heeft een centrale plaats in de werkzaamheden die de CRB aan de mobiliteit wijdt, omdat het in diverse opzichten een essentiële rol vervult: het draagt bij tot een betere afstemming van vraag en aanbod inzake mobiliteit; het komt op een ecologisch verantwoorde manier tegemoet aan de noden van het personen- en goederenvervoer; het ondersteunt de economische activiteit en de sociale samenhang; het draagt bij tot een betere werking van de arbeidsmarkt; het maakt diverse economische en leefgebieden in ons land toegankelijk enz.

In het kader van de werkzaamheden die ze aan het spoorvervoer wijden, hebben de sociale partners die zitting hebben in de CRB de wens geuit om zicht te krijgen op de componenten van het spoorbeleid in ons land, op de wettelijke basis en doelstellingen van deze componenten alsook op de manier waarop deze componenten zich ten opzichte van elkaar verhouden. Het voorliggende artikel komt tegemoet aan deze wens.

Het spoorbeleid in België krijgt concreet gestalte via de strategische visie van de minister, de ondernemingsplannen, de beheerscontracten, het meerjareninvesteringsplan en het vervoersplan.

MODERNISERINGSPLAN

De strategische visie voor het spoor in België werd op 15 juli 2015 door Minister Galant voorgesteld aan de commissie «Infrastructuur, Verkeer en Overheidsbedrijven» van de Kamer. Deze strategische visie heeft geen wettelijke basis maar werd door minister Galant opgesteld om uitvoering te geven aan het [regeerakkoord](#) en aan haar [beleidsnota](#), rekening houdend met de besparingen die de volgende jaren aan de NMBS en Infrabel werden opgelegd.

De strategische visie dient als kader voor de opstelling van de ondernemingsplannen, de beheerscontracten, het nieuwe meerjareninvesteringsplan en het nieuwe vervoersplan.

ONDERNEMINGSPLANNEN

Artikel 162decies, §1 van de wet van 21 maart 1991 betreffende de hervorming van sommige economische overheidsbedrijven (hierna, wet van 21 maart 1991) schrijft voor dat de raad van bestuur van de NMBS een ondernemingsplan moet opstellen voor de duur van het beheerscontract (d.i. voor minimum 5 en maximum 10 jaar) en dat hij dit plan jaarlijks moet aanpassen.

De componenten van het spoorbeleid in België

Het ondernemingsplan van de NMBS geeft de doeleinden en de strategie van de onderneming NMBS aan rekening houdend met [de mobiliteitsdoeleinden bepaald door de Ministerraad](#).

Verplichte bestanddelen van het ondernemingsplan van de NMBS zijn (krachtens artikel 162decies, §2 van de wet van 21 maart 1991):

- de structuur en de kenmerken van het transportaanbod op het spoorweginet en de onthaalpunten;
- de noden die voortvloeien uit haar doel weergegeven in een meerjarig investeringsplan;
- de vooruitzichten inzake personeelsbehoeften;
- de evolutie van de exploitatierekeningen weergegeven in een financieel plan;
- de beschrijving van de algemene exploitatievoorwaarden betreffende de sectoren die niet tot de opdrachten van openbare dienst van de NMBS behoren.

Het ondernemingsplan van de NMBS is een voorafgaande voorwaarde voor het afsluiten van het beheerscontract tussen de Staat en de NMBS (artikel 162decies, §6).

Artikel 200, §1 van de wet van 21 maart 1991 schrijft voor dat de raad van bestuur van Infrabel een ondernemingsplan moet opstellen voor de duur van het beheerscontract (d.i. voor minimum 5 en maximum 10 jaar) en dat hij dit plan jaarlijks moet aanpassen.

Het ondernemingsplan van Infrabel geeft de doeleinden en de strategie van de onderneming Infrabel aan, rekening houdend met [de mobiliteitsdoeleinden bepaald door de Ministerraad](#).

Verplichte bestanddelen van het ondernemingsplan van Infrabel zijn (krachtens artikel 200, §2 van de wet van 21 maart 1991):

- de infrastructurele behoeften weergegeven in een meerjarig investeringsplan;
- de vooruitzichten inzake de behoefte aan personeel;
- de evolutie van de exploitatierekeningen weergegeven in een financieel plan;
- de methode voor de berekening van de heffingen voor het gebruik van de spoorweginfrastructuur;
- de middelen voor de financiering van de geplande investeringen.

Het ondernemingsplan van Infrabel is een voorafgaande voorwaarde voor het afsluiten van het beheerscontract tussen de Belgische staat en Infrabel (artikel 200, §5 van de wet van 21 maart 1991).

De wet van 21 maart 1991 bepaalt dat de ondernemingsplannen een voorafgaande voorwaarde zijn voor het afsluiten van de beheerscontracten en dat de ondernemingsplannen, in geval van vernieuwing van de beheerscontracten, uiterlijk 12 maanden vóór de vervaldag van de lopende beheerscontracten, worden opgesteld.

In de praktijk stellen we echter vast dat de ondernemingsplannen en de nieuwe beheerscontracten parallel zullen worden opgesteld.

BEHEERSCONTRACTEN

Artikel 3 van de wet van 21 maart 1991 bepaalt dat de bijzondere regels en voorwaarden waaronder autonome overheidsbedrijven (en dus ook de NMBS en Infrabel) hun opdrachten van openbare dienst vervullen, moeten worden vastgelegd in een beheerscontract dat ze met de Staat sluiten.

Het beheerscontract wordt jaarlijks getoetst en, in voorkomend geval, aangepast aan gewijzigde marktomstandigheden en technische ontwikkelingen met toepassing van in het beheerscontract vastgelegde objectieve parameters (artikel 5, §1 van de wet van 21 maart 1991).

Indien bij het verstrijken van een beheerscontract geen nieuw beheerscontract is in werking getreden, wordt het van rechtswege verlengd tot op het ogenblik dat een nieuw beheerscontract is in werking getreden. Deze verlenging wordt in het Belgisch Staatsblad bekendgemaakt door de minister onder wie het overheidsbedrijf ressorteert (artikel 5, §3 van de wet van 21 maart 1991).

Indien geen nieuw beheerscontract in werking is getreden binnen een termijn van één jaar na de verlenging, kan de Koning bij in Ministerraad overlegd besluit voorlopige regels vaststellen die als nieuw beheerscontract gelden tot op het ogenblik dat een nieuw beheerscontract in werking treedt (artikel 5, §3 van de wet van 21 maart 1991).¹

Het [beheerscontract van de NMBS](#) legt de bijzondere regels en voorwaarden vast waaronder de NMBS haar opdrachten van openbare dienst vervult. Het bepaalt ook het bedrag van de toelagen die de Staat verleent voor de uitvoering van deze opdrachten van openbare dienst.

De opdrachten van openbare dienst van de NMBS omvatten (krachtens artikel 156 van de wet van 21 maart 1991):

- het binnenlands vervoer van reizigers met treinen van de gewone dienst, met inbegrip van het onthaal van en de informatie aan haar klanten alsook het aandoen van binnenlandse bestemmingen door hogesnelheidstreinen;
- het grensoverschrijdende vervoer van reizigers, dit wil zeggen het vervoer met treinen van de gewone dienst voor het deel van het nationale traject dat niet gedekt is door 1° en tot de stations gelegen op de naburige netwerken bepaald in het beheerscontract;
- de verwerving, het onderhoud, het beheer en de financiering van rollend spoorwegmaterieel bestemd voor de uitvoering van de taken bedoeld in 1° en 2°;
- de prestaties die de spoorwegonderneming moet leveren voor de behoeften van de Natie;
- het verwerven, het ontwerpen, de bouw, de vernieuwing, het onderhoud en het beheer van de spoorwegstations, de onbemande stopplaatsen en hun aanhorigheden;
- de instandhouding van het historisch patrimonium betreffende de spoorwegexploitatie;
- de veiligheidsactiviteiten in de stations, in de onbemande stopplaatsen, in de treinen, op de sporen, met inbegrip van de reizigers- en goederenbundels, op de andere voor het publiek toegankelijke plaatsen van het spoorwegdomein en op alle plaatsen die beheerd worden door de NMBS.
- de bewakingsactiviteiten van de inrichtingen waarvan zij eigenaar is of waarvan zij het beheer waarneemt;
- de andere opdrachten van openbare dienst waarmee zij belast is door of krachtens de wet.

Het beheerscontract tussen de NMBS en de Staat wordt gesloten voor een duur van ten minste vijf en ten hoogste tien jaar (artikel 199quinquies van de wet van 21 maart 1991). Het federaal [regerakkoord](#) (blz 215, punt 2.2.) bepaalt dat het nieuwe beheerscontract van de NMBS een duurtijd van 6 jaar zal hebben.

¹ Wegens het ontbreken van nieuwe beheerscontracten in 2013, werden de beheerscontracten 2008-2012 van de NMBS en Infrabel van rechtswege verlengd. Het [KB van 21 december 2013 tot vaststelling van de voorlopige regels die gelden als beheerscontract van Infrabel en de "Nieuwe" NMBS](#) stelt de voorlopige regels vast die als beheerscontracten van Infrabel en NMBS gelden. Dit KB werd gewijzigd door het [KB van 21 maart 2014](#).

De componenten van het spoorbeleid in België

VEILIGHEIDSACTIVITEITEN

Deze opdracht van openbare dienst omvat de volgende activiteiten (artikel 156bis van de wet van 21 maart 1991):

- het controleren van de naleving van de wetgeving betreffende de spoorwegpolitie binnen de grenzen bepaald door het beheerscontract;
- het waken over de veiligheid, inzonderheid door de aanwezigheid en de tussenkomsten van de veiligheidsdienst;
- het coördineren van alle activiteiten die de strijd tegen fraude beogen te verbeteren;
- het beheer van de camera's die zich bevinden in de voor het publiek toegankelijke plaatsen, de treinen en de andere inrichtingen beheerd door de NMBS;
- het behandelen van noodoproepen in verband met veiligheidsproblemen;
- het deelnemen op verzoek van de politiediensten of van de douane, aan de organisatie van hun controles, alsmede aan de uitvoering van de veiligheidscontroles van de reizigers en hun bagage die via de Kanaaltunnel reizen;
- de verrichtingen inzake veiligheid afstemmen met de gerechtelijke overheden evenals de politiediensten en de Staatsveiligheid;
- het toezicht houden op de sporen met inbegrip van de reizigers- en goederenbundels, inzonderheid met het oog op de bestrijding van kabeldiefstallen.

Het [beheerscontract van Infrabel](#) legt de bijzondere regels en voorwaarden vast waaronder Infrabel zijn opdrachten van openbare dienst vervult. Het bepaalt ook het bedrag van de toelagen die de Staat verleent voor de uitvoering van deze opdrachten van openbare dienst.

De opdrachten van openbare dienst van Infrabel omvatten (krachtens artikel 199 van de wet van 21 maart 1991):

- het verwerven, het ontwerpen, de bouw, de vernieuwing, het onderhoud en het beheer van de spoorweginfrastructuur;
- het beheer van de regelings- en veiligheidssystemen van deze infrastructuur;
- het leveren aan de spoorwegondernemingen van de hen overeenkomstig de wet te leveren diensten;
- de toewijzing van de beschikbare spoorweginfrastructuurcapaciteit;
- de tarifiering, de facturering en de inning van heffingen voor het gebruik van de spoorweginfrastructuur en voor de diensten bedoeld in 3°;
- de andere opdrachten van openbare dienst waarmee hij door of krachtens de wet wordt belast.

Het beheerscontract tussen Infrabel en de Staat wordt gesloten voor een duur van ten minste vijf en ten hoogste tien jaar (artikel 156sexies van de wet van 21 maart 1991). Het federaal [regeerakkoord](#) (blz 215, punt 2.2.) bepaalt dat het nieuwe beheerscontract van Infrabel een duurtijd van 6 jaar zal hebben.

VERVOERSPLAN NMBS

Artikel 162decies, §7 van de wet van 21 maart 1991 schrijft voor dat de NMBS een vervoersplan opstelt in uitvoering van haar beheerscontract.

Het huidige vervoersplan dateert van december 2014 en zal drie jaar van toepassing zijn onder voorbehoud van een aantal kleine aanpassingen. Dit plan omvat alle dienstregelingen met vermelding van het aantal treinen per uur op elke lijn, alsmede de aansluitingen.

Het geïntegreerd langetermijnvervoersplan, dat eind 2017 in werking zal treden en dat werd aangekondigd in het federaal [regeerakkoord](#) (blz 215), is een nieuw vervoersplan dat grondig zal verschillen van het huidige vervoersplan. Het zal rekening houden met de groei van het aantal reizigers alsmede met het aanbod dat daarvoor nodig is. In die zin zal het aansluiten met de nodige infrastructuur en met de daartoe geleverde investeringen. Deze laatste zullen aan bod komen in een nieuw meerjareninvesteringsplan.

HET MEERJARENINVESTERINGSPLAN

Het meerjareninvesteringsplan bevat de investeringsmiddelen waarmee de NMBS en Infrabel o.m. hun opdrachten van openbare dienst uitvoeren. De exploitatiemiddelen (bv. om dagelijks de treinen te laten rijden, de lijnen en de stations te onderhouden, personeel te betalen enz.) maken geen deel uit van het meerjareninvesteringsplan.

Voor de NMBS bevat het meerjareninvesteringsplan de financiële middelen die nodig zijn voor de investeringen betreffende de verwerving, het onderhoud, het beheer en de financiering van het rollend spoorwagematerieel, evenals betreffende het verwerven, het ontwerpen, de bouw, de vernieuwing en het beheer van de spoorwegstations, van de onbemande stopplaatsen en hun aanhorigheden en betreffende de activiteiten inzake veiligheid en bewaking (artikel 162decies, §3 van de wet van 21 maart 1991).

Voor Infrabel bevat het meerjareninvesteringsplan de financiële middelen die nodig zijn voor de investeringen betreffende het verwerven, het ontwerpen, de bouw, de vernieuwing en het beheer van de spoorweginfrastructuur (artikel 200, §3 van de wet van 21 maart 1991).

Het meerjareninvesteringsplan geeft een langetermijnvisie op de investeringen die voor beide bedrijven (NMBS en Infrabel) noodzakelijk zijn om een algehele dienstverlening te kunnen handhaven/ontwikkelen.

Aan de hand van het meerjareninvesteringsplan kunnen de investeringsdotaties in kaart worden gebracht. Zij worden in de beheersovereenkomsten ingeschreven. Naast de investeringsdotaties worden de exploitatiedotaties ook in het beheerscontract vermeld.

De federale overheid kan steeds de middelen die zij onder de vorm van dotaties beschikbaar stelt bijstellen in functie van de federale begroting. Dat is de voorbije jaren meermaals gebeurd.

Op 15 juli 2015 kondigde Minister Galant in de Commissie «Infrastructuur, Verkeer en Overheidsbedrijven» van de Kamer aan dat het huidige [meerjareninvesteringsplan voor de periode 2013-2025](#) niet meer van toepassing zal zijn en dat een nieuw meerjareninvesteringsplan wordt opgesteld.

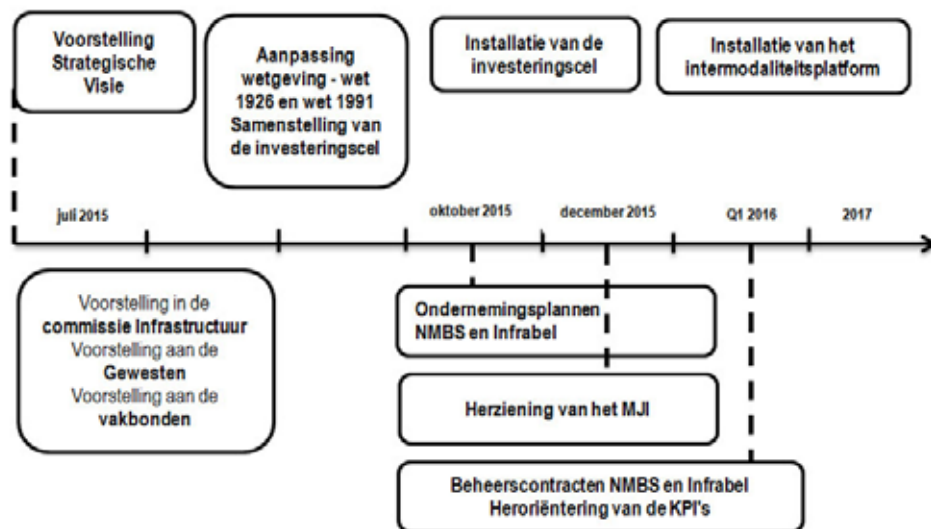
SAMENHANG TUSSEN DE VERSCHILLENDE COMPONENTEN VAN HET SPOORBELEID

De strategische visie van de minister dient als kader voor de opstelling van de ondernemingsplannen, de beheerscontracten, het nieuwe meerjareninvesteringsplan en het nieuwe vervoersplan.

De componenten van het spoorbeleid in België

Volgens de wet van 21 maart 1991 zijn de ondernemingsplannen een voorafgaande voorwaarde voor het afsluiten van de beheerscontracten. In de praktijk worden de ondernemingsplannen en de nieuwe beheerscontracten grotendeels gelijktijdig uitgewerkt.

DE VOORLOPIGE TIMING VOOR DE VOLGENDE STAPPEN



De voorlopige timing² voor de opstelling van de verschillende componenten kan schematisch als volgt worden samengevat:

Met de oprichting van de investeringscel (met daarin de NMBS, Infrabel en de Gewesten) hoopt minister Galant de samenhang en de accuraatheid van de investeringskeuzes te waarborgen.

Via de oprichting van het strategisch platform (met daarin zowel de gewestelijke vervoersmaatschappijen als de spoorwegen) beoogt minister Galant een betere samenwerking tussen de openbare vervoersondernemingen om zodoende de gewenste intermodaliteit tot stand te brengen.

² Bron: *Strategische visie voor het spoor in België*, voorstelling door Minister Galant op 15 juli 2015, Commissie "Infrastructuur, Verkeer en Overheidsbedrijven" van de Kamer.