



ADVIES

CRB 2021-2000

Naar nieuwe beheerscontracten voor
de NMBS en Infrabel

CCE
Conseil Central de l'Economie
Centrale Raad voor het Bedrijfsleven
CRB



Advies
“Naar nieuwe beheerscontracten voor de NMBS en Infrabel”

Brussel
29-06-2021

Inhoudsopgave

1. Boodschappen m.b.t. het beleidskader voor de nieuwe beheerscontracten.....	3
1.1 Er is dringend nood aan nieuwe beheerscontracten.....	3
1.2 Beheerscontracten moeten strategische keuzes weerspiegelen.....	4
1.2.1 Beheerscontracten moeten concreet invulling geven aan een strategische spoorvisie.....	4
1.2.2 De strategische spoorvisie zou in een interfederale mobiliteitsvisie moeten passen.....	4
1.3 De toekomstige organisatie van de spoormarkt moet worden voorbereid.....	4
1.3.1 Neem de beleidskeuzes voor de invoering van het vierde spoorwegpakket in acht.....	4
1.3.2 Hou rekening met de voorbereiding die een openbare aanbesteding vergt.....	4
1.3.3 Kies een model voor de toekomstige organisatie van de spoormarkt.....	5
1.4 Beheerscontracten moeten vergezeld gaan met toereikende overheidsfinanciering.....	5
1.4.1 Voorzie in de nodige exploitatie- en investeringsdotaties.....	5
1.4.2 Biedt de NMBS en Infrabel een stabiel en voorspelbaar financieel kader.....	5
1.5 Het is belangrijk de coherentie van het spoorbeleid te garanderen.....	5
1.5.1 Maak van de componenten van het spoorbeleid een coherent geheel.....	5
1.5.2 Stuur deze componenten waar nodig bij om coherentie te blijven garanderen.....	6
1.6 Er is een duidelijke rolverdeling tussen het Rekenhof, de regulator en de fod nodig.....	6
2. Boodschappen m.b.t. de inhoud van de nieuwe beheerscontracten .	6
2.1 Boodschappen die voor de twee contracten gelden.....	6
2.1.1 SMART doelstellingen definiëren en KPI's vastleggen om de realisatie ervan te meten.....	6
2.1.2 De KPI's en drempelwaarden weloverwogen kiezen.....	7
2.1.3 De NMBS en Infrabel responsabiliseren om de SMART doelstellingen te realiseren.....	7
2.1.4 De realisatie van de SMART doelstellingen op regelmatige basis evalueren.....	8
2.1.5 Transparantie garanderen ten aanzien van de stakeholders.....	8
2.2 Boodschappen voor het toekomstige openbardienstencontract voor de NMBS.....	8
2.2.1 Een tarievenbeleid dat treingebruik aanmoedigt en inspeelt op mobiliteitsbehoeften.....	8
2.2.2 Inzetten op een frequent en kwaliteitsvol treinaanbod.....	9
2.2.3 Blijven bijdragen tot de verdere ontwikkeling van de multimodaliteit.....	10
2.2.4 Optimaal inspelen op de digitaliseringsgolf.....	12
2.2.5 De toegankelijkheid van de verkoopkanalen van de NMBS garanderen.....	12
2.3 Boodschappen voor het toekomstige performantiecontract voor Infrabel.....	12
2.3.1 Het gebruik van de spoorinfrastructuur faciliteren en aanmoedigen.....	13
2.3.2 De spoorinfrastructuur optimaal onderhouden en vernieuwen.....	13
2.3.3 De bestaande spoorinfrastructuur beter benutten en waar nodig uitbreiden.....	14
2.3.4 De infrastructuur beheren vanuit een economische ontwikkelingslogica.....	15
2.3.5 Optimaal gebruik maken van nieuwe technologieën.....	15
3. De toekomstige betrokkenheid van de Raden.....	15
3.1 Het is belangrijk de Raden te betrekken bij de uitwerking van de nieuwe contracten... 15	15
3.2 De bijdrage van de Raden stopt niet met dit eerste advies.....	15

Inbehandelingneming

Op 2 april 2021 hechtte de federale regering haar goedkeuring aan voorafgaande specificaties betreffende de doelstellingen, het voorwerp en de reikwijdte van het toekomstige openbaredienstencontract voor de NMBS en het toekomstige performantiecontract voor Infrabel (hieronder de nieuwe beheerscontracten voor de NMBS en Infrabel genoemd). Deze specificaties bevatten richtsnoeren en principes voor de onderhandelingen over deze twee contracten. Ze zijn bedoeld om deze onderhandelingen te structureren.

Op 14 april 2021 ontvingen de Centrale Raad voor het Bedrijfsleven en de Nationale Arbeidsraad (hieronder de Raden genoemd) een adviesvraag ter zake van de heer Gilkinet, de federale minister van Mobiliteit. Op 4 mei 2021 wisselden de leden van de Raden die met dit dossier belast zijn hierover van gedachten met de adviseurs van de minister. Tijdens hun vergaderingen van 11 mei, 25 mei en 8 juni 2021 hebben ze zich over deze adviesvraag gebogen. Op basis van hun besprekingen hebben ze het onderstaande advies opgesteld, dat op 29 juni 2021 door de gemengde plenaire vergadering van de Raden werd goedgekeurd.

Met dit advies wensen de Raden de onderhandelaars over de nieuwe beheerscontracten voor de NMBS en Infrabel op te roepen om tijdens de onderhandelingen ter zake en in de contracten zelf rekening te houden met hun aanbevelingen en aandachtspunten. Dit advies bestaat uit drie delen. In het eerste deel formuleren de Raden algemene boodschappen m.b.t. het beleidskader voor de nieuwe beheerscontracten voor de NMBS en Infrabel. In het tweede deel formuleren ze een aantal specifieke boodschappen m.b.t. de inhoud van deze contracten. In het derde deel verklaren de Raden zich bereid om verder bij te dragen aan de uitwerking van nieuwe beheerscontracten voor de NMBS en Infrabel. Ze behouden zich de mogelijkheid voor om in een latere fase bepaalde punten van dit advies verder uit te diepen.

Advies

1. Boodschappen m.b.t. het beleidskader voor de nieuwe beheerscontracten

1.1 *Er is dringend nood aan nieuwe beheerscontracten*

De Raden stellen met tevredenheid vast dat de federale regering de daad bij het woord voegt en uitvoering geeft aan de ambitie uit haar regeerakkoord om werk te maken van nieuwe beheerscontracten voor de NMBS en Infrabel. Hiermee geeft de federale regering immers gevolg aan de meermaals gestelde vraag van de Raden om zo spoedig mogelijk nieuwe beheerscontracten voor beide ondernemingen uit te werken en te implementeren.

De huidige beheerscontracten werden gesloten voor de periode 2008-2012. Ze werden sindsdien meermaals verlengd zonder diepgaande inhoudelijke wijzigingen te ondergaan. Nieuwe beheerscontracten zijn volgens de Raden om verschillende redenen dringend nodig :

- ze bieden de spooroperator en de infrastructuurbeheerder rechtszekerheid, die essentieel is voor toekomstgerichte spoorinvesteringen ;
- ze zijn nodig om de kwaliteit van het spoorvervoer in ons land op te leggen die nodig is om het gebruik ervan te kunnen bevorderen en zo bij te dragen tot de realisatie van een modal shift ten voordele van de duurzame(re) modi;

- ze zijn nodig om de Belgische spoorregulator in staat te stellen EET's¹ (economic equilibrium tests) toe te passen indien een spooroperator, de infrastructuurbeheerder of de Belgische staat erom zouden vragen. Zonder valabel beheerscontract, waarvan de duur en de doelstellingen met andere woorden actueel zijn, kan geen EET worden toegepast.

1.2 Beheerscontracten moeten strategische keuzes weerspiegelen

1.2.1 Beheerscontracten moeten concreet invulling geven aan een strategische spoorvisie

De Raden zijn van oordeel dat de nieuwe beheerscontracten voor de NMBS en Infrabel moeten steunen op een strategische visie voor het spoor en daar concreet invulling aan moeten geven.

Ze stellen met tevredenheid vast dat de federale regering een langetermijnspoorvisie (met als tijdshorizon 2040) zal opstellen. Gelet op de dringendheid (zie punt 1.1.) begrijpen de Raden dat niet gewacht zal worden op de langetermijnspoorvisie om de onderhandelingen over de beheerscontracten op te starten en dat gelijklopend aan zowel de visie als de beheerscontracten zal worden gewerkt. Ze vinden het positief dat tijdens het productieproces momenten van afstemming zullen worden ingepland om ervoor te zorgen dat de beheerscontracten en de langetermijnspoorvisie op elkaar afgestemd zijn en elkaar niet tegenspreken.

1.2.2 De strategische spoorvisie zou in een interfederale mobiliteitsvisie moeten passen

De Raden wijzen erop dat het spoorbeleid niet los kan worden gezien van het beleid ten aanzien van de andere modi en dat de langetermijnspoorvisie dus zou moeten passen in een interfederale langetermijnvisie inzake mobiliteit, die een globale richting geeft aan het mobiliteitsbeleid en coherentie tussen de beleidslijnen van de verschillende beleidsniveaus garandeert. De Raden betreuren dat ons land nog steeds niet beschikt over zo'n interfederale mobiliteitsvisie en herhalen dan ook hun vraag om hier zo spoedig mogelijk werk van te maken.

1.3 De toekomstige organisatie van de spoormarkt moet worden voorbereid

1.3.1 Neem de beleidskeuzes voor de invoering van het vierde spoorwegpakket in acht

De Raden merken op dat bij de opstelling van de nieuwe beheerscontracten voor de NMBS en Infrabel rekening zal moeten worden gehouden met de keuzes van de federale regering voor de implementatie van het vierde Europese spoorwegpakket in de periode 2023-2033 (nl. de definitie van de openbare dienst die van de spoorwegen wordt verwacht evenals de keuze voor een direct award, gecombineerd met pilootprojecten met tendering).

1.3.2 Hou rekening met de voorbereiding die een openbare aanbesteding vergt

De Raden wijzen erop dat de keuze voor een openbare aanbesteding (die volgens het vierde Europese spoorwegpakket na 14 december 2033 geldt als algemene regel waarvan niet meer mag worden afgeweken) in vergelijking met de keuze voor een onderhandse gunning extra stappen vereist, die verband houden met de organisatie van de aanbesteding en die heel wat voorbereiding vergen.

¹ Met een EET (waarvan de procedure en de criteria uitvoerig beschreven worden in de Europese uitvoeringsverordening (EU) 2018/1795 van de Commissie van 20 november 2018), wordt nagegaan of de komst van een nieuwkomer op de markt een negatieve impact heeft op het Belgische spoorstelsel. Als dat uit de EET blijkt, kan de toegang van de nieuwkomer tot het Belgische spoornet worden verboden of beperkt. In het tegengestelde geval krijgt de nieuwkomer toegang tot het net.

1.3.3 Kies een model voor de toekomstige organisatie van de spoormarkt

De Raden vragen aan de federale regering om zo spoedig mogelijk een beslissing te nemen over een model voor de organisatie van de spoormarkt na 2033. Het gaat onder meer over de duur en de reikwijdte van de contracten voor openbare personenvervoerdienst evenals over de commerciële vrijheid van de operator(en) aan wie deze contracten gegund worden. De Raden vragen om hierbij rekening te houden met de lessen die kunnen worden getrokken uit buitenlandse praktijkvoorbeelden. Ook een evaluatie van de pilootprojecten in eigen land kan lessen opleveren, al komt die evaluatie wellicht te laat om nog mee te nemen in de keuze over een model voor de organisatie van de spoormarkt na 2033. Ook vragen de Raden om de betrokken actoren (de spooroperator, de infrastructuurbeheerder, de fod Mobiliteit en Vervoer en de spoorregulator) de tijd te geven om zich aan te passen aan het gekozen spoormodel, opdat de implementatie ervan optimaal kan gebeuren

1.4 *Beheerscontracten moeten vergezeld gaan met toereikende overheidsfinanciering*

1.4.1 Voorzie in de nodige exploitatie- en investeringsdotaties

De Raden vragen te voorzien in toereikende overheidsfinanciering om de opdrachten van openbare dienst die in de beheerscontracten voor de NMBS en Infrabel vastgelegd zijn te kunnen vervullen : het betreft hier enerzijds exploitatiedotaties om de exploitatiekosten m.b.t. de opdrachten van openbare dienst te dekken, en, anderzijds, investeringsdotaties die dienen om de investeringen voor de opdrachten van openbare dienst die voorzien zijn in de meerjareninvesteringsplannen te financieren.

1.4.2 Biedt de NMBS en Infrabel een stabiel en voorspelbaar financieel kader

De Raden vinden het belangrijk dat de meerjareninvesteringsplannen (MJIP) en de beheerscontracten voor de NMBS en Infrabel maximaal op elkaar worden afgestemd om de coherentie van het spoorbeleid te kunnen garanderen. Ze stellen met tevredenheid vast dat de nieuwe MJIP, net zoals de nieuwe beheerscontracten, een looptijd zullen hebben (van 10 jaar) die langer is dan nu². Hierdoor wordt immers komaf gemaakt met het gebrek aan financiële stabiliteit en voorspelbaarheid waarmee de historische spooroperator en de infrastructuurbeheerder de afgelopen jaren werden geconfronteerd.

De Raden benadrukken dat een financieel vooruitzicht op lange termijn en een stabiel en voorspelbaar financieel kader voor de spoorsector, gezien de aard van zijn activiteiten, per definitie essentieel zijn. Ook vinden ze het belangrijk dat het financieel kader voor de NMBS en Infrabel, doorheen de volledige looptijd van de beheerscontracten, compatibel blijft met de doelstellingen die erin vastgelegd zijn.

1.5 *Het is belangrijk de coherentie van het spoorbeleid te garanderen*

1.5.1 Maak van de componenten van het spoorbeleid een coherent geheel

Om de coherentie van het spoorbeleid te kunnen garanderen, is het volgens de Raden belangrijk dat de visie, de beheerscontracten, het transportplan en de meerjareninvesteringsplannen een coherent geheel vormen. Ook is het in hun ogen belangrijk dat deze componenten van het spoorbeleid in ons land worden uitgewerkt in een logische volgorde, nl. eerst werk maken van een visie en beheerscontracten, en dan pas van een transportplan en meerjareninvesteringsplannen.

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.

1.5.2 Stuur deze componenten waar nodig bij om coherentie te blijven garanderen

De Raden vragen om een procedure in te stellen die het mogelijk maakt om de componenten van het spoorbeleid waar nodig aan te passen om de coherentie van het spoorbeleid te kunnen (blijven) garanderen. Zo vragen ze bv. om de nieuwe beheerscontracten voor de NMBS en Infrabel aan te passen aan de interfederale mobiliteitsvisie, zodra deze goedgekeurd is. Dat moet ervoor zorgen dat de doelstellingen van deze beheerscontracten overeenstemmen met de doelstellingen van de visie en dat de beheerscontracten maximaal bijdragen tot de realisatie van die laatste.

1.6 Er is een duidelijke rolverdeling tussen het Rekenhof, de regulator en de fod nodig

De Raden zijn van oordeel dat de spoorregulator de overheid zou moeten adviseren over het spoorbeleid in België, dat concreet gestalte krijgt via de transportplannen, de beheerscontracten en de meerjareninvesteringsplannen. Volgens de Raden zou de spoorregulator in het kader van deze adviesopdracht onder meer:

- naar het voorbeeld van de CREG, een methode en criteria kunnen vastleggen voor de evaluatie van spoor(infrastructuur)investeringen. Op basis van deze methode en criteria zou de spoorregulator adviezen kunnen uitbrengen over de pertinentie van geplande spoor(infrastructuur)investeringen, alvorens hierover een beslissing wordt genomen;
- adviezen kunnen uitbrengen over de coherentie tussen de transportplannen, de beheerscontracten en de meerjareninvesteringsplannen voor de NMBS en Infrabel, vooraleer deze aan het parlement worden voorgelegd.

De Raden vragen om duidelijkheid te scheppen over de rol van elke speler, t.w. de spoorregulator, de fod Mobiliteit en Vervoer en het Rekenhof, met name inzake de advisering van de overheden en de evaluatie en opvolging van de beheerscontracten.

2. Boodschappen m.b.t. de inhoud van de nieuwe beheerscontracten

2.1 Boodschappen die voor de twee contracten gelden

2.1.1 SMART doelstellingen definiëren en KPI's vastleggen om de realisatie ervan te meten

De Raden zijn van oordeel dat de doelstellingen die in de nieuwe beheerscontracten worden vastgelegd SMART moeten zijn, d.w.z. specifiek, meetbaar, acceptabel, realistisch en tijdgebonden (d.i. up-to-date en rekening houdend met de modal shift die de verschillende beleidsniveaus nastreven). Ook menen ze dat er KPI's moeten worden vastgelegd om de realisatie van deze SMART doelstellingen te meten.

De Raden onderschrijven de voorgestelde aanpak die erin bestaat om voor elk prestatiegebied kwantitatieve en kwalitatieve doelstellingen en KPI's vast te leggen, een traject voor prestatieverbetering uit te stippelen en specifieke enveloppes vrij te maken. Met een dergelijke aanpak wordt het volgens hen immers mogelijk om :

- de prestaties van de infrastructuurbeheerder en de spooroperator te monitoren en te beoordelen of de in de beheerscontracten vastgelegde doelstellingen al dan niet behaald worden ;
- parallel vooruitgang te boeken in de verschillende projecten ;
- de aanwending van de vrijgemaakte enveloppes op te volgen.

De Raden vragen om voor elke enveloppe de nodige middelen vast te stellen teneinde de NMBS en Infrabel in staat te stellen de doelstellingen te bereiken die in de beheerscontracten worden vastgelegd.

De Raden stellen met tevredenheid vast dat, zoals in Nederland, op vlakken waarvoor dat relevant is (bv. op het vlak van de stiptheid), gemeenschappelijke doelstellingen zullen worden opgelegd aan de infrastructuurbeheerder en de operator(en) belast met het reizigersvervoer van openbare dienst. Ze vinden dat die gemeenschappelijke doelstellingen duidelijk meetbaar moeten zijn met behulp van gedeelde KPI's en dat moet kunnen worden aangetoond wie verantwoordelijk is voor het behalen van welk deel van de doelstelling.

De Raden vragen eveneens om bij de berekening van de KPI's zo veel mogelijk gebruik te maken van internationaal geharmoniseerde maatstaven, zodat een internationale vergelijking mogelijk wordt.

2.1.2 De KPI's en drempelwaarden weloverwogen kiezen

De Raden stellen vast dat aan elke van de in de beheerscontracten vastgelegde doelstellingen drempelwaarden zullen worden gekoppeld. Ze vinden het belangrijk dat de KPI's en de drempelwaarden weloverwogen gekozen worden, in die zin dat rekening moet worden gehouden met wat haalbaar is voor de NMBS en Infrabel en met het feit dat de beide ondernemingen niet altijd alle hefboomen en alle middelen in handen hebben om bepaalde doelstellingen te realiseren. Zo hebben ze bv. geen grip op het beleid ten aanzien van de andere vervoersmodi, dat gevolgen heeft voor (de resultaten van) het spoorbeleid. Ook hebben ze geen vat op de evolutie van de sanitaire situatie in ons land.

De Raden vinden het belangrijk dat de nieuwe beheerscontracten voor de NMBS en Infrabel op een zodanige manier worden opgesteld dat de beide ondernemingen verplicht worden op alle KPI's te focussen i.p.v. op enkele (haalbare) KPI's ten koste van andere (minder haalbare) KPI's.

Ze waarschuwen voor perverse effecten mochten de KPI's en drempelwaarden niet weloverwogen worden gekozen. In voorkomend geval is het immers waarschijnlijk dat de infrastructuurbeheerder en de historische operator er van bij het begin zullen van uitgaan dat de waarde van de KPI onder de ondergrenswaarde zal liggen. Indien ze dat doen, zullen ze de boete die ze bij een KPI onder de ondergrenswaarde verschuldigd zijn, incalculeren en minder (tijd, energie en geld) investeren om goed te presteren in bepaalde domeinen, met alle negatieve gevolgen van dien voor de kwaliteit van de dienstverlening aan de reiziger, die nochtans bepalend is voor de attractiviteit en het gebruik van de trein en om de modal shift mee te helpen realiseren.

2.1.3 De NMBS en Infrabel responsabiliseren om de SMART doelstellingen te realiseren

De Raden zijn van oordeel dat de NMBS en Infrabel geresponsabiliseerd moeten worden om de doelstellingen te realiseren die vastgelegd zijn in de beheerscontracten. Ze stellen dan ook met tevredenheid vast dat de nieuwe beheerscontracten voor de NMBS en Infrabel zullen voorschrijven dat er op regelmatige basis een performantiedialoog wordt georganiseerd tussen de Belgische staat en Infrabel/de NMBS en dat tijdens de looptijd van de contracten voorzien zal worden in aanpassingsmechanismen (meer bepaald in een proces voor het opsporen en corrigeren van eventuele afwijkingen t.o.v. de verwachte prestaties).

De Raden stellen vast dat de nieuwe beheerscontracten voor de NMBS en Infrabel ook zullen voorzien in evenredige stimulerings- en, in voorkomend geval, sanctiemechanismen m.b.t. de naleving van het beoogde traject. Ze betwijfelen of financiële sancties aangewezen zijn in geval van niet-realiseren van de doelstellingen, want met minder middelen wordt het voor de NMBS en Infrabel nog moeilijker om hun doelstellingen te behalen. De Raden vragen dan ook om het mechanisme van bonussen en sancties met de nodige omzichtigheid uit te werken.

De Raden merken op dat het krachtens de Nederlandse versie van de Europese verordening 2016/2338 verplicht is doeltreffende en afschrikkende contractuele boetes op te leggen indien de vereiste verbeteringen in de kwaliteit van de diensten en/of de kostenefficiëntie niet worden verwezenlijkt, terwijl er conform de Franse versie van deze verordening in voorkomend geval “des sanctions contractuelles efficaces et dissuasives” moeten worden opgelegd. Ze wijzen erop dat een sanctie zowel financieel (een boete) als niet-financieel kan zijn.

2.1.4 De realisatie van de SMART doelstellingen op regelmatige basis evalueren

De Raden onderstrepen het belang van een regelmatige evaluatie van de realisatie van de in de beheerscontracten vastgelegde doelstellingen. Ze stellen vast dat er ten laatste vijf jaar na de start van de contracten een diepgaande tussentijdse evaluatie (een mid-term review) zal worden georganiseerd. De Raden vinden het niet aangewezen om de NMBS en Infrabel in te passen in een cultuur van constante evaluatie, maar vragen zich wel af of een evaluatie na 5 jaar niet te laat is om tijdig te kunnen bijsturen, mocht dat nodig zijn.

2.1.5 Transparantie garanderen ten aanzien van de stakeholders

De Raden vinden dat over het hele proces transparant gecommuniceerd moet worden ten aanzien van de stakeholders. Zo zou de berekeningswijze van de KPI's en van de drempelwaarden op een transparante manier moeten worden beschreven in de beheerscontracten. Ook zou er ten aanzien van de stakeholders op een transparante manier moeten worden gecommuniceerd over de monitoring en evaluatie van de verwezenlijking van de in de beheerscontracten vastgelegde doelstellingen, over de enveloppes die voor elk van de prestatiegebieden worden uitgetrokken enz.

2.2 Boodschappen voor het toekomstige openbaredienstencontract voor de NMBS

2.2.1 Een tarievenbeleid dat treingebruik aanmoedigt en inspelt op mobiliteitsbehoeften

De Raden zijn van oordeel dat het toekomstige openbaredienstencontract voor de NMBS een belangrijk instrument is dat moet worden ingezet om het personenvervoer per spoor te bevorderen. In de context van corona is het opkrikken van het treingebruik meer dan ooit aan de orde want door de coronacrisis zijn de reizigersaantallen en -inkomsten van de NMBS fors gedaald, terwijl die net zouden moeten toenemen om de modal shift te kunnen realiseren die de verschillende beleidsniveaus in ons land nastreven.

Via de juiste prijsprikkels inspelen op gewijzigde mobiliteitsbehoeften

Om ervoor te zorgen dat de NMBS haar bestaande reizigers kan behouden en nieuwe reizigers kan aantrekken, is het volgens de Raden belangrijk een tarievenbeleid toe te passen dat mensen aanmoedigt om zich met de trein te verplaatsen.

Een van de basisprincipes³ waarop het tarievenbeleid van de NMBS volgens de Raden zou moeten steunen, is dat het voldoende dynamisch moet zijn om te kunnen inspelen op gewijzigde mobiliteitsbehoeften die voortvloeien uit maatschappelijke evoluties (bv. de opmars van deeltijds werken, toegenomen telewerk en meer fietsgebruik) en uit beleidsevoluties in het mobiliteitsbeleid (bv. het mobiliteitsbudget).

³ De andere basisprincipes waarop het tarievenbeleid van de NMBS volgens de Raden zou moeten steunen, staan beschreven in [het CRB/NAR-advies “Het nieuwe tarievenbeleid”](#).

De Raden zijn dan ook tevreden dat de NMBS “flexibele” vervoerbewijzen en tariefformules aan het ontwikkelen is om in te spelen op de ontwikkelingen op de arbeidsmarkt (meer telewerk, meer werknemers die op verschillende locaties werken enz.), evenals om andere types van werknemers⁴ aan te trekken. De Raden vragen om deze flexibele abonnementsformules op te nemen in het nieuwe openbaredienstencontract voor de NMBS. Ze zullen hierover een apart advies uitbrengen.

Bij het uitwerken van het tarievenbeleid rekening houden met de aandachtspunten van de Raden

De Raden appreciëren dat in het document met voorafgaande specificaties voor het toekomstige openbaredienstencontract voor de NMBS vermeld wordt dat de gereguleerde tarifaire formules onder meer de woon-werk- en de woon-schoolabonnementen zullen bevatten. De Raden pleiten immers reeds geruime tijd voor het behoud van het verschil in tarifaire behandeling tussen enerzijds de woon-werk⁵- en de woon-schoolabonnementen en anderzijds de andere tarifaire producten van de NMBS⁶.

De Raden vragen om in het toekomstige openbaredienstencontract voor de NMBS rekening te houden met hun belangrijkste aandachtspunten inzake het tarievenbeleid van de NMBS die ze hieronder eens te meer herhalen. Dat tarievenbeleid moet volgens de Raden bijdragen tot de verdere ontwikkeling van de multimodaliteit in ons land, rekening houdend met de realiteit van de arbeidswereld. De Raden vinden dat de NMBS enkel onder bepaalde voorwaarden meer tariefautonomie zou mogen krijgen en dat tariefverhogingen gekoppeld moeten blijven aan een kwaliteitsverbetering voor de reiziger. Op de halftijdse abonnementen moet volgens de Raden dezelfde prijsaanpassingsformule worden toegepast als op de standaardabonnementen. Jongeren die alternerend leren en werken moeten, ongeacht hun opleidingsinstelling, de schooltarieven van de NMBS kunnen genieten voor hun woonschoolverplaatsingen. De Raden vinden tot slot dat het vrijwillige 80/20-systeem moet worden verlengd, uitgebreid tot al de gecombineerde openbaarvervoerabonnementen en gefinancierd met een open enveloppe.

2.2.2 Inzetten op een frequent en kwaliteitsvol treinaanbod

Om de bezettingsgraad van de treinen te verhogen, is het volgens de Raden belangrijk om niet alleen in te zetten op een doeltreffend tarievenbeleid (zie punt 2.2.1.), maar eveneens op een frequent en kwaliteitsvol treinaanbod.

Een ambitieuzere, maar realistische stiptheidsdoelstelling overeenkomen met de NMBS

Wat betreft de kwaliteit van de dienstverlening op het vlak van de stiptheid, zouden de Raden in het toekomstige openbaredienstencontract voor de NMBS graag een ambitieuzere, maar realistische stiptheidsdoelstelling opgenomen zien. De huidige stiptheidsdoelstelling die de NMBS moet halen, werd vastgelegd voor het jaar 2012 en blijft ongewijzigd van toepassing totdat het volgende openbaredienstencontract in werking zal treden.

⁴ Hierbij denkt de NMBS o.a. aan werknemers die nu occasioneel gebruik maken van de trein en er nog niet het nut van inzien de prijs van een volledig abonnement te betalen. Tot deze doelgroep behoren onder anderen werknemers die nu nog met de wagen pendelen, alsook werknemers die gekozen hebben voor een mobiliteitsbudget.

⁵ Tot de woon-werkabonnementen behoren de *Standard* abonnementen, de halftijdse abonnementen en de flexibele abonnementen voor het woon-werkverkeer die de NMBS in 2022 zal lanceren.

⁶ Bron: CRB/NAR-advies over de prijs van de treinkaarten vanaf 1.2.2021

De stiptheidsperceptie beter weerspiegelen in de effectieve regelmaat van de reizigerstreinen

Ook pleiten de Raden voor de invoering van een uniforme Europese norm voor de stiptheidsmeting van het reizigersvervoer per spoor en voor een betere weerspiegeling van de stiptheidsperceptie van de reizigers in de effectieve regelmaat⁷ van de reizigerstreinen.

2.2.3 Blijven bijdragen tot de verdere ontwikkeling van de multimodaliteit

De rol van de NMBS in een geïntegreerd multimodaal mobiliteitssysteem preciseren

De Raden vragen om in het toekomstige openbaredienstencontract voor de NMBS de rol van de historische operator in een geïntegreerd multimodaal mobiliteitssysteem te preciseren. Ze zijn van mening dat het aanbod van de NMBS zich zou moeten inpassen in een geïntegreerd multimodaal mobiliteitssysteem om in te spelen op het feit dat er nog niet voor iedereen aantrekkelijke alternatieven voor de wagen bestaan die de mobiliteitsgebruiker een oplossing van deur tot deur bieden voor zijn verplaatsingen. Ook vinden ze het belangrijk dat de NMBS haar inspanningen om de combinatie van de trein met andere modi zo aantrekkelijk mogelijk te maken, voortzet en waar nodig uitbreidt of intensifieert.

Een geïntegreerd openbaarvervoersysteem tot stand brengen

De Raden stellen met tevredenheid vast dat in het document met voorafgaande specificaties voor het toekomstige openbaredienstencontract voor de NMBS vermeld wordt dat dit contract de ontwikkeling van een eenvormig ticketsysteem door de verschillende vervoeroperatoren zal aanmoedigen en geïntegreerde tarieven zal bevorderen.

De Raden wijzen er evenwel op dat voor de totstandbrenging van een geïntegreerd openbaarvervoersysteem niet alleen ticket- en tariefintegratie van het openbaar vervoer vereist is, maar ook een integratie van het openbaarvervoeraanbod.

Een geïntegreerd openbaarvervoeraanbod moet volgens hen worden geïntegreerd met het private aanbod van gedeeld vervoer en zo samen deel uitmaken van een omvattend mobiliteitssysteem⁸. Dit alles vraagt overleg en samenwerking tussen de openbaarvervoeroperatoren, hun voogdijoverheden en andere mobiliteitsactoren. De Raden vinden dat het toekomstige openbaredienstencontract voor de NMBS daarvoor de ruimte zou moeten bieden, en de NMBS zelfs zou moeten aanmoedigen om te overleggen en samen te werken met andere (publieke en private) mobiliteitsaanbieders, waaronder ook buitenlandse voor het grensoverschrijdende reizigersvervoer, want de mobiliteit stopt niet aan de bestuurlijke grenzen.

Een trein-fietsstrategie opnemen in het toekomstige openbaredienstencontract voor de NMBS

De Raden vinden het belangrijk dat via het toekomstige openbaredienstencontract voor de NMBS wordt ingespeeld op de gestage toename van het fietsgebruik. Ze staan dan ook positief tegenover het voornemen van federaal minister van Mobiliteit Gilkinet om een trein-fietsstrategie te integreren in dat contract.

⁷ De effectieve regelmaat is een indicator voor de stiptheidsperformantie van de NMBS, die bepalend is voor de mate waarin de NMBS thans de tarieven van haar Standard abonnementen mag verhogen.

⁸ Bron: [CRB/NAR/FRDO-advies betreffende het luik structurele hervormingen van het plan voor herstel en veerkracht](#)

Om de combinatie van de trein met de fiets aan te moedigen, is het volgens de Raden belangrijk dat de NMBS haar eigen digitaliseringsprojecten⁹ een boost geeft en aantrekkelijke tariefformules voor de combinatie trein-fiets aanbiedt: wat dit laatste betreft, wijzen de Raden erop dat het meenemen van de fiets op de trein thans relatief gezien minder interessant is voor reizigers die met de trein korte afstanden afleggen dan voor reizigers die grote afstanden overbruggen omdat de prijs van het vervoerbewijs "Fietssupplement"¹⁰ een vaste prijs is ongeacht de afstand van het traject. Met datzelfde doel voor ogen pleiten de Raden voor een transparant en uniform prijsbeleid¹¹ voor alle beveiligde fietsenparkings en vinden ze het eveneens van belang dat de NMBS ook gratis niet-beveiligde fietsenparkings blijft aanbieden, zo dat er geen financiële rem wordt gecreëerd voor treinreizigers die hun fiets aan het station willen stallen.

Nog steeds met de bedoeling om de combinatie van de trein met de fiets aan te moedigen, vinden de Raden het belangrijk dat de NMBS haar inspanningen voortzet en bestudeert welke aanpassingen nodig zijn aan het bestaande rollend materieel (om meer fietsen te kunnen vervoeren) en op het vlak van de kwaliteit van de fietsinfrastructuur (om rekening te kunnen houden met de specifieke behoeften¹² van fietsers), zonder daarbij afbreuk te doen aan de dienstverlening aan de "klassieke", niet-multimodale reizigers.

Ook vinden ze het met datzelfde doel voor ogen raadzaam dat de NMBS partnerschappen aangaat met deelfietspartners om het aanbod van deelfietsen aan de stations te verruimen. Indien in de stationsparkings van de NMBS geen ruimte meer beschikbaar is voor bijkomende fietsparkeerplaatsen, zou volgens de Raden moeten worden nagegaan of er extra fietsparkeerplaatsen kunnen worden gecreëerd op ongebruikte terreinen van de NMBS of Infrabel nabij de stations.

De combinatie van de trein met de auto faciliteren

Om de combinatie van de trein (als hoofdvervoermiddel) met de auto te faciliteren, is het volgens de Raden belangrijk dat de NMBS inzet op redelijke tarieven voor stationsparkings en dat wordt voorzien in parkeerplaatsen voor wagens bij de stations. De Raden vragen de NMBS ervoor te zorgen dat houders van een halftijds abonnement voortaan ook een parkeerabonnement tegen het voorkeurtarief kunnen kopen.

Een opendatapolitiek uitwerken voor de mobiliteitssector

De Raden menen dat een opendata-architectuur een belangrijke rol speelt in een multimodaliteitsverhaal. Volgens hen zou de uitwerking van een opendatapolitiek voor de hele mobiliteitssector die ten dienste staat van de multimodaliteit in dit kader bestudeerd moeten worden en in het toekomstige openbaredienstencontract voor de NMBS moeten worden opgenomen. De Raden zijn van mening dat de NMBS, net zoals de andere vervoersoperatoren, zou moeten blijven inzetten op een opendatapolitiek die erin bestaat data open te stellen die interessant zijn voor overheden van verschillende beleidsniveaus, alsook voor de verschillende actoren die operationale multimodaliteitsinstrumenten ontwikkelen, om zo een mobiliteitsbeleid te kunnen voeren waarin de reiziger centraal staat.

⁹ Zo zou de NMBS in de NMBS-app informatie kunnen opnemen over het aantal vrije parkeerplaatsen voor fietsen in de fietsparkings van de NMBS, zou ze de samenstelling van de trein (meer bepaald de plaats van het fietscompartiment) kunnen aangeven op de perrons en in de NMBS-app enz.

¹⁰ Het betreft hier het vervoerbewijs waarover de reiziger moet beschikken om zijn fiets met de trein te vervoeren.

¹¹ Thans bestaan er drie verschillende parkeerabonnementen voor de beveiligde parkings die B-parking aanbiedt en geldt voor de beveiligde parkings die door de fietspunten worden aangeboden dat elk fietspunt zijn eigen prijsbeleid hanteert.

¹² Hierbij kan worden gedacht aan een beveiligde toegang tot de stations voor fietsers, beveiligde en kwaliteitsvolle fietsenstallingen in de stations, de verdere ontwikkeling van fietsdeelpunten en fietsservicecentra in de buurt van de stations, liften waar een fiets in kan, trappen met fietsgoten in de stations enz.

2.2.4 Optimaal inspelen op de digitaliseringsgolf

De Raden stellen vast dat in het document met voorafgaande specificaties voor het toekomstige openbare dienstencontract voor de NMBS vermeld wordt dat dit contract verplichtingen op het vlak van de toegankelijkheid van verkoopkanalen zal bevatten. Ze verwonderen zich erover dat in dit document met geen woord wordt gerept over de digitalisering van verkoopkanalen, tickets, informatie aan de reiziger, de opmars van MaaS (Mobility as a Service) enz.

De Raden vinden dat de NMBS zou moeten inspelen op de opmars van MaaS door bv. met MaaS-aanbieders overeen te komen dat de abonnementsformules van de NMBS ook opgenomen worden in de digitale verkoopkanalen (apps) die zij aanbieden en die volop in ontwikkeling zijn.

Wat betreft de digitale NMBS-verkoopkanalen, wijzen de Raden enerzijds op de voordelen die het gebruik ervan oplevert voor de NMBS en voor de reizigers die over digitale tools en vaardigheden beschikken. Voor de laatstgenoemden levert dat gebruiksgemak en administratieve vereenvoudiging op. Voor de NMBS biedt het het voordeel dat ze haar klanten beter leert kennen en dus beter zal kunnen inspelen op hun verwachtingen. Ook levert het haar informatie op over de bezettingsgraad van de treinen. Bovendien verkleint het de kans op fraude en vergemakkelijkt het controles, waardoor er minder aanleiding is tot verbaal en fysiek geweld tegen treinbegeleiders. Daarnaast maakt een grotere digitalisering van het aanbod het ook mogelijk de NMBS om te vormen tot een performante en competitieve onderneming¹³.

2.2.5 De toegankelijkheid van de verkoopkanalen van de NMBS garanderen

Anderzijds wijzen de Raden op een aantal praktische vragen¹⁴ die rijzen bij het gebruik van digitale verkoopkanalen en vestigen ze er de aandacht op dat het gebruik van digitale verkoopkanalen in de hedendaagse samenleving, die o.a. gekenmerkt wordt door een digitale kloof, niet voor iedereen een optie is: onze samenleving telt immers nog steeds personen die niet online of via de NMBS-app kunnen betalen omdat ze geen digitale tools (zoals een pc of smartphone) bezitten en/of omdat ze over onvoldoende digitale vaardigheden beschikken. Voor deze digitaal zwakkeren kan de digitalisering van openbaarvervoerbewijzen de toegankelijkheid van het openbaar vervoer bemoeilijken en zo leiden tot sociale uitsluiting¹⁵.

In verband met de toegankelijkheid van de verkoopkanalen herinneren de Raden eraan dat ze in hun advies over de prijs van de treinkaarten vanaf 1.2.2021 voorstelden dat de NMBS een indicator zou ontwikkelen 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.

2.3 Boodschappen voor het toekomstige performantiecontract voor Infrabel

De Raden zijn van oordeel dat het toekomstige performantiecontract voor 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. Gelet op zijn belangrijke rol als facilitator van het gebruik van de spoorinfrastructuur, vormt Infrabel daartoe immers een onmiskenbare schakel.

¹³ Bron: CRB/NAR-advies over de prijs van de treinkaarten vanaf 1.2.2021

¹⁴ Voorbeelden van praktische besommeringen en toegankelijkheidsproblemen voor kwetsbare groepen die rijzen bij het gebruik van digitale verkoopkanalen van de NMBS zijn terug te vinden op blz. 36-41 van het jaarverslag 2019 van Ombudsrail.

¹⁵ Bron: CRB/NAR-advies over de prijs van de treinkaarten vanaf 1.2.2021

2.3.1 Het gebruik van de spoorinfrastructuur faciliteren en aanmoedigen

De Raden vragen om in het toekomstige performantiecontract voor Infrabel de rol van de infrastructuurbeheerder als facilitator van het gebruik van de spoorinfrastructuur te preciseren.

Ze merken op dat in het document met voorafgaande specificaties voor het toekomstige performantiecontract voor Infrabel niet expliciet melding wordt gemaakt van deze rol van de infrastructuurbeheerder. Ze verwonderen zich hierover omdat de rol van de infrastructuurbeheerder als facilitator van het gebruik van de spoorinfrastructuur essentieel is om de benutting van de spoorcapaciteit te verbeteren. Dit is des te meer het geval daar het sinds 12 december 2020 (d.i. de datum waarop het binnenlands reizigersvervoer per spoor geliberaliseerd werd ter uitvoering van het vierde Europese spoorwegpakket) mogelijk is dat de infrastructuurbeheerder de spoorcapaciteit over meer operatoren moet verdelen dan voorheen.

Infrabel aanmoedigen om te overleggen en samen te werken met de actoren van de sector

Om zijn facilitatorrol te kunnen vervullen, is het volgens de Raden belangrijk dat Infrabel overlegt en samenwerkt met de actoren van de sector.

De Raden vinden het belangrijk dat Infrabel ten aanzien van de spoorbedrijven en de verladers een proactieve houding aanneemt en hun bevredigende oplossingen biedt voor de vragen die ze hebben en de problemen die ze ondervinden. Ook is het in hun ogen belangrijk dat de infrastructuurbeheerder duidelijk, transparant en snel met de spoorbedrijven en de verladers communiceert, bv. wanneer het spoorverkeer verstoord is.

Ten aanzien van bedrijven zou Infrabel volgens de Raden een proactieve rol moeten spelen om nieuwe spooransluitingen naar bedrijven(terreinen) te realiseren. In het kader van het aansluitingenbeleid is naar hun mening beter overleg tussen de overheid, de infrastructuurbeheerder en de economische actoren nodig. Dit overleg moet zo vroeg mogelijk in het proces plaatsvinden en aansluiten bij een globale economische visie.

Samenwerking tussen Infrabel en buitenlandse infrastructuurbeheerders (bv. voor rijpaden op grensoverschrijdende secties en voor de coördinatie van werkzaamheden op internationale spoorlijnen) is volgens de Raden belangrijk om het grensoverschrijdend personen- en goederenvervoer vlotter te doen verlopen.

2.3.2 De spoorinfrastructuur optimaal onderhouden en vernieuwen

Volgens de Raden is het de verantwoordelijkheid van de infrastructuurbeheerder een kwaliteitsvolle, betrouwbare spoorinfrastructuur ter beschikking te stellen die voldoende capaciteit biedt, door de aankoop, de bouw, de vernieuwing, de modernisering, het onderhoud en het beheer van de spoorinfrastructuur vanuit een logica op lange termijn. Een dergelijke infrastructuur vormt volgens de Raden immers een essentiële voorwaarde voor een optimaal gebruik van het spoorwegnetwerk en voor de economische en sociale ontwikkeling van ons land.

Met het oog op de verbetering van de stiptheid, is het volgens de Raden belangrijk dat de infrastructuurbeheerder de bestaande spoorinfrastructuur optimaal onderhoudt en tijdig vernieuwt zodat technische defecten aan de spoorinfrastructuur (die nefaste gevolgen hebben voor de stiptheid van het treinverkeer) tot een minimum kunnen worden herleid.

De Raden wijzen erop dat het spoorvervoer op sommige spoorlijnen onderworpen is aan tijdelijke snelheidsbeperkingen (wat een nefaste invloed heeft op de kwaliteit van het spoor op het vlak van stiptheid) wegens onvoldoende investeringen in het onderhoud van de spoorinfrastructuur. Ze hameren erop dat meer investeringen moeten worden voorzien voor het onderhoud van de spoorinfrastructuur en dat de nadruk moet komen te liggen op preventief i.p.v. reactief onderhoud. Thans wordt een reactieve onderhoudsstrategie gevolgd, die voornamelijk bestaat in het herstellen van beschadigde infrastructuur.

2.3.3 De bestaande spoorinfrastructuur beter benutten en waar nodig uitbreiden

Een dynamisch beheer van de spoorcapaciteit en van de verkeersstromen in real time evenals een transparant, flexibel, dynamisch en reactief aanbod¹⁶ van rijpaden waarbij het mogelijk is om niet-gebruikte rijpaden te annuleren en terug op de markt te zetten, zijn volgens de Raden nodig voor een optimale benutting van de bestaande spoorcapaciteit.

De Raden vragen om de bestaande spoorcapaciteit beter te benutten door in te zetten op technologische innovaties (bv. ETCS-2 en lange treinen tot 750 meter) en op het reduceren van het aantal lege ritten en wagons (bv. door multifunctionele wagons te gebruiken). Met datzelfde doel voor ogen moeten spooroperatoren volgens de Raden worden aangemoedigd om zo vroeg mogelijk de aangevraagde rijpaden die ze niet zullen gebruiken te annuleren, bijvoorbeeld door te voorzien in een gedeeltelijke of volledige terugbetaling in functie van het tijdstip van de annulatie, of door middel van een sanctiesysteem. Bovendien moet het rijpadenbeheer volgens de Raden sneller kunnen inspelen op de wisselende transportbehoeften van ondernemingen, die moeilijk lang op voorhand kunnen worden ingeschat.

De Raden wijzen erop dat door in te zetten op “quick wins” (bv. het wegwerken van missing links of bottlenecks) al enige capaciteitswinst kan worden geboekt op de spoorinfrastructuur. In dit verband vragen onder meer te bestuderen hoe de druk op de verzadigde Noord-Zuid verbinding in Brussel kan worden verminderd : indien er thans iets gebeurt op die verbinding (bv. een defecte trein of een gestoorde seingeving), dan heeft dat immers een enorme impact op de andere treinen op de Noord-Zuidverbinding, wat via een domino-effect vele vertragingen veroorzaakt.

De Raden verwonderen zich erover dat in het document met voorafgaande specificaties voor het toekomstige performantiecontract voor Infrabel met geen woord gerept wordt over een uitbreiding van de spoorinfrastructuur. Op sommige plaatsen zal het huidige netwerk nochtans moeten worden uitgebreid of aangepast om de ambitie uit het federale regeerakkoord (nl. een verdubbeling van het volume goederenvervoer per spoor tegen 2030) te kunnen bereiken.

De Raden vragen ervoor te zorgen dat het toekomstige performantiecontract voor Infrabel de uitbreiding of aanpassing van het spoorwegnetwerk mogelijk maakt die vereist is om deze ambitie waar te maken.

Teneinde het potentieel van het spoor op ongebruikte terreinen en industrie- en havensites te optimaliseren, moet Infrabel volgens de Raden een beleid aannemen dat in overleg met de betrokken actoren tot stand is gekomen en als doel heeft, met de medewerking en de steun van de gewestelijke en lokale overheden, bij te dragen aan:

- een (re)valorisatie van ongebruikte terreinen met potentieel voor het goederenvervoer per spoor;
- de totstandbrenging en/of de reactivering van spoorverbindingen met industrie- en havensites.

¹⁶ Een reactief aanbod is een aanbod dat op korte termijn kan inspelen op de wisselende transportbehoeften van ondernemingen, die moeilijk lang op voorhand kunnen worden ingeschat.

Ook vinden de Raden dat spooransluitingen naar bedrijven(terreinen) sneller moeten kunnen worden gerealiseerd. Bovendien zou volgens hen een systeem van kostenverdeling tussen Infrabel en het bedrijf in kwestie kunnen worden ingevoerd, dat het interessant zou maken voor Infrabel 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).

2.3.4 De infrastructuur beheren vanuit een economische ontwikkelingslogica

De Raden menen dat de spoorinfrastructuur moet worden beheerd vanuit een langetermijnlogica en rekening houdend met economische ontwikkelingsmogelijkheden. Thans lijkt het erop dat de spoorinfrastructuur beheerd wordt met zicht op de korte termijn en vanuit budgettaire overwegingen. Dat geldt niet alleen voor het onderhoud, zoals hierboven werd geschetst, maar ook voor het beheer van spooransluitingen. Zo is Infrabel sommige spoorverbindingen bij bedrijven komen opbreken, omdat het op korte termijn niet rendabel was om deze aansluitingen te onderhouden. Hoewel dit vanuit een korte termijn - en budgettaire logica misschien een goede zet leek, kan dit bedrijven er in de toekomst van weerhouden om (opnieuw) voor het spoor te kiezen en zo de ontwikkeling van het goederenvervoer per spoor afremmen.

De Raden wijzen erop dat het weer operationeel maken van uitgebroken spoorverbindingen naar bedrijven(terreinen) duur is en niet mogelijk op korte termijn.

2.3.5 Optimaal gebruik maken van nieuwe technologieën

De Raden verwonderen zich erover dat nergens in het document met voorafgaande specificaties voor het toekomstige performantiecontract voor Infrabel sprake is van digitalisering. Deze kan nochtans op verschillende vlakken een belangrijke rol spelen. Zo kan er met behulp van nieuwe technologieën bv. voor gezorgd worden dat niet alleen sneller en eenvoudiger een rijpad kan worden aangevraagd, maar ook een vergunning kan worden verkregen om een locomotief op het spoornetwerk te laten rijden.

3. De toekomstige betrokkenheid van de Raden

3.1 *Het is belangrijk de Raden te betrekken bij de uitwerking van de nieuwe contracten*

De Raden appreciëren dat federaal minister van Mobiliteit Gilkinet hen betreft bij de uitwerking van nieuwe beheerscontracten voor de NMBS en Infrabel. De minister komt hiermee immers tegemoet aan de wens die ze in hun advies over het luik "Structurele hervormingen" van het Plan voor Herstel en Veerkracht uitspraken om betrokken te worden bij de hervorming met als doel nieuwe beheerscontracten voor de NMBS en Infrabel uit te werken en ten uitvoer te leggen.

Op die manier kan er immers mede voor worden gezorgd dat deze contracten met een looptijd van 10 jaar een breed draagvlak genieten, dat nodig is om de continuïteit ervan te verzekeren en een stop-and-go spoorbeleid te vermijden.

3.2 *De bijdrage van de Raden stopt niet met dit eerste advies*

De Raden onderstrepen dat dit advies hun eerste gezamenlijke input vormt voor de onderhandelingen over de nieuwe beheerscontracten voor de NMBS en Infrabel.

In dit advies hebben de Raden een aantal specifieke punten naar voren geschoven (zie hoofdstuk 2) die ze belangrijk vinden en die ze in de nieuwe beheerscontracten voor de NMBS en Infrabel opgenomen willen zien. Ze vragen de federale minister van Mobiliteit om hen opnieuw te consulteren over deze of andere punten wanneer de onderhandelingen ter zake verder gevorderd zijn. Ook vragen de Raden om betrokken te worden bij de concrete uitvoering en de opvolging van de beide contracten.

De Raden hopen met dit advies het begin in te luiden van een vruchtbaar samenwerkingsproces met de federale minister van Mobiliteit en zijn bereid verder bij te dragen aan de uitwerking van nieuwe beheerscontracten voor de NMBS en Infrabel, via overlegmomenten (zoals dat van 4 mei 2021) en/of via adviezen waarom ze verzocht zouden worden.