

PERSMEDEDELING

De CRB en de NAR vragen om dringend werk te maken van nieuwe beheerscontracten voor de NMBS en Infrabel

De Centrale Raad voor het Bedrijfsleven (CRB) en de Nationale Arbeidsraad (NAR) vragen om dringend nieuwe beheerscontracten voor de NMBS en Infrabel te sluiten teneinde de kwaliteit van het spoorvervoer te kunnen bieden die nodig is om het gebruik ervan te bevorderen en teneinde de twee ondernemingen rechtszekerheid te bieden, die essentieel is voor toekomstgerichte spoorinvesteringen. In hun advies van 29 juni 2021 beschrijven de Raden het beleidskader waarin de nieuwe beheerscontracten volgens hen zouden moeten passen en belichten ze een aantal specifieke punten die ze in deze contracten opgenomen wensen te zien.

Welk beleidskader voor de nieuwe beheerscontracten?

De Raden zijn van oordeel dat de beheerscontracten concreet invulling moeten geven aan een strategische langetermijnvisie voor het spoor. Deze laatste zou idealiter in een interfederale mobiliteitsvisie moeten passen. Ze vragen aan de federale regering om zo spoedig mogelijk een model voor de organisatie van de spoormarkt voor de periode na 2033 te kiezen, zodat al de betrokken actoren de nodige tijd hebben om zich aan te passen aan het gekozen spoormodel. De Raden vragen te voorzien in een adequate overheidsfinanciering die de NMBS en Infrabel in staat stelt om hun opdrachten van openbare dienst te vervullen. Deze ondernemingen hebben nood aan een stabiel en voorspelbaar financieel kader dat - doorheen de volledige looptijd van de beheerscontracten - compatibel blijft met de doelstellingen die erin vastgelegd zijn. Ze vragen om de coherentie van het spoorbeleid te garanderen en om duidelijkheid te scheppen over de rolverdeling tussen de spoorregulator, de fod Mobiliteit en Vervoer en het Rekenhof inzake de advisering van de overheden en de evaluatie en opvolging van de beheerscontracten

Welke inhoud voor de nieuwe beheerscontracten ?

De Raden zijn van oordeel dat de doelstellingen die in de twee beheerscontracten worden vastgelegd SMART moeten zijn (d.w.z. specifiek, meetbaar, acceptabel, realistisch en tijdgebonden) en dat de verwezenlijking ervan regelmatig op een transparante wijze gemeten moet worden met behulp van kernperformantie-indicatoren (KPI's). De KPI's moeten weloverwogen worden gekozen, om eventuele perverse effecten te voorkomen en in de mate van het mogelijke een internationale vergelijking te kunnen maken. De Raden zijn van oordeel dat de NMBS en Infrabel geresponsabiliseerd moeten worden om de doelstellingen te realiseren die vastgelegd zijn in de beheerscontracten, bv. via performantiedialogen en corrigerende maatregelen in geval van afwijkingen t.o.v. de verwachte prestaties. Ze betwijfelen of financiële sancties aangewezen zijn in geval van niet-realiseren van de doelstellingen, want de intrekking van middelen zou de opdracht van de NMBS en Infrabel nog meer bemoeilijken.

Het toekomstige openbaredienstencontract voor de NMBS zou volgens de Raden moeten voorzien in een tarievenbeleid dat het treingebruik (opnieuw) aanmoedigt, dat inspeelt op gewijzigde mobiliteitsbehoeften en rekening houdt met hun belangrijkste aandachtspunten ter zake, nl.: een specifieke tarifaire behandeling voor de woon-werk en de woon-schoolabonnementen; tariefautonomie voor de NMBS onder bepaalde voorwaarden; koppeling van de tariefverhogingen aan een kwaliteitsverbetering voor de reiziger; verlenging van het vrijwillige 80/20-systeem, uitbreiding ervan tot al de gecombineerde abonnementen en financiering met een open enveloppe. Dat contract zou ook moeten inzetten op een frequent en kwaliteitsvol treinaanbod. 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 niettemin realistische stiptheidsdoelstelling opgenomen zien en vragen ze een betere weerspiegeling van de stiptheidsperceptie van de reizigers in de stiptheidsmeting van de reizigerstreinen. Het contract in kwestie zou ook moeten bijdragen tot de verdere ontwikkeling van de multimodaliteit, o.a. door de combinatie trein/fiets en trein/ander openbaar vervoer aan te moedigen, de combinatie trein/wagen te faciliteren en een opendatapolitiek uit te werken. Ten slotte zou dit contract de NMBS in staat moeten stellen om optimaal in te spelen op de digitaliseringsgolf (bv. door de abonnementsformules van de NMBS op te nemen in de digitale verkoopkanalen die MaaS-aanbieders ter beschikking stellen) en tegelijkertijd de toegankelijkheid van de verkoopkanalen van de NMBS voor iedereen te garanderen.

Het toekomstige performantiecontract voor Infrabel zou volgens de Raden de rol van Infrabel als facilitator van het gebruik van de spoorinfrastructuur moeten preciseren; het zou Infrabel moeten aanmoedigen om te overleggen en samen te werken met de actoren van de sector en om ten aanzien van hen een proactieve houding aan te nemen teneinde zijn rol van facilitator ten volle te vervullen. Op het vlak van spoorinfrastructuur is het belangrijk dat de bestaande spoorcapaciteit beter benut wordt, onder meer door in te zetten op technologische innovaties en een beter rijpadenbeheer. Het toekomstige performantiecontract voor Infrabel zou ook de uitbreiding of aanpassing van het spoorwegnetwerk mogelijk moeten maken wanneer dat noodzakelijk is: in dit verband bevelen de Raden aan om in te zetten op “quick wins” en om te bestuderen hoe de druk op de Noord-Zuidverbinding kan worden verminderd. Ze hameren erop dat meer moet worden geïnvesteerd in het onderhoud van de spoorinfrastructuur en dat de nadruk moet komen te liggen op preventief i.p.v. reactief onderhoud. Ze vragen dat de spoorinfrastructuur wordt beheerd vanuit een langetermijnperspectief, rekening houdend met de economische ontwikkelingsmogelijkheden.

U kunt het advies raadplegen op de websites van de [CRB](#) en de [NAR](#).

Aanvullende informatie

Op 30 juni 2021 vond een gedachtewisseling over dit advies plaats tussen minister Gilkinet en de leden van de twee Raden. Tijdens deze ontmoeting werden verschillende onderwerpen besproken, waaronder de financiële en digitale toegankelijkheid van het spoorvervoer, het 80/20-systeem en de flexibele abonnementen van de NMBS. De minister dankte de Raden voor hun waardevolle bijdrage aan de doelstelling van de regering om van het spoor de ruggengraat van duurzaam vervoer in België te maken en hij stemt in met verschillende punten uit het advies. Hij herinnerde aan zijn voornemen om in dialoog en in overleg met de CRB en de NAR te blijven werken. De leden van de Raden verheugden zich over deze vruchtbare en constructieve samenwerking.