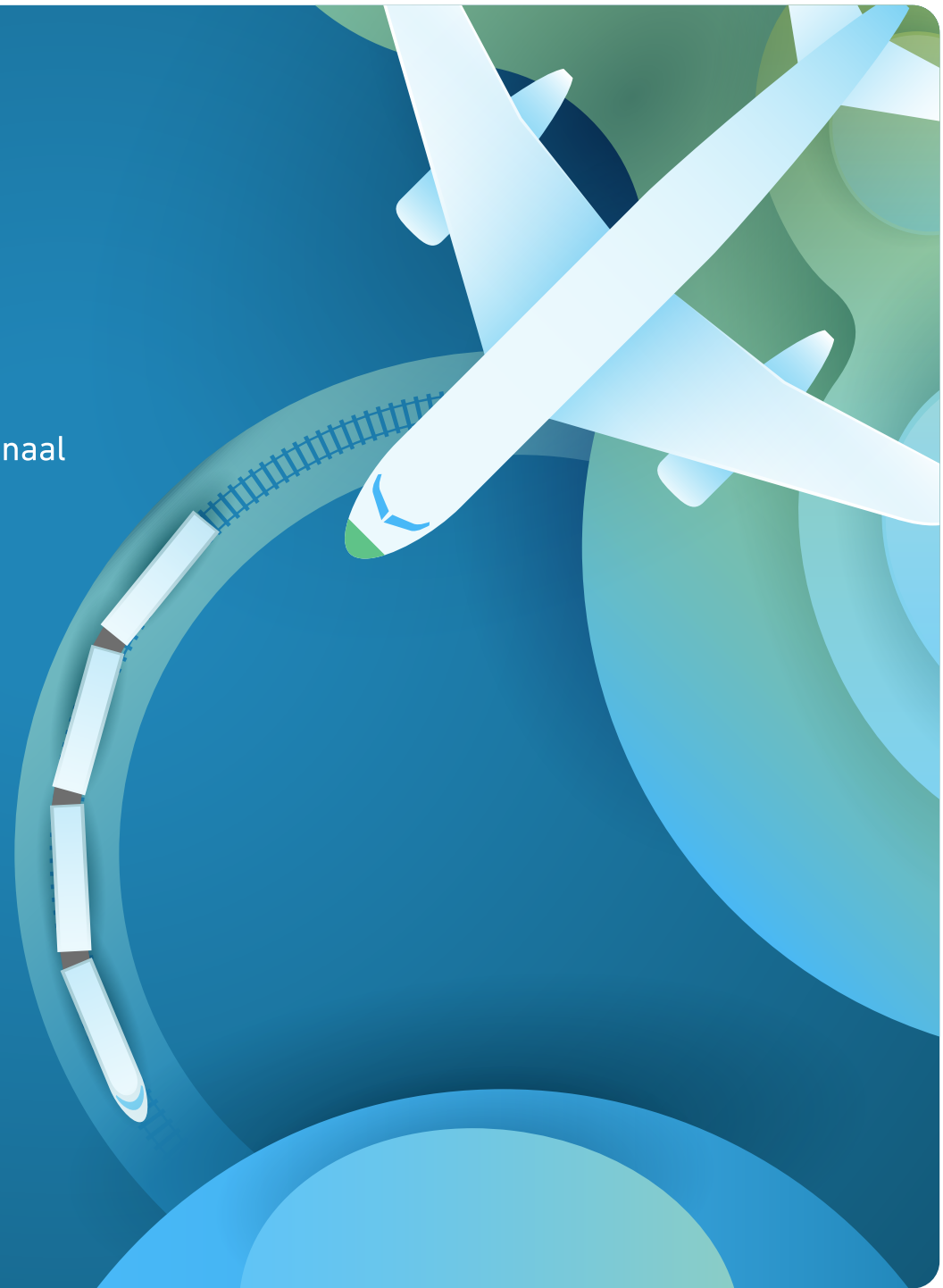




Dienst Reguleren van het Spoorwegvervoer
en van de Exploitatie van de Luchthaven Brussel-Nationaal

Jaar- verslag 2023



Inhoud



VOORWOORD





Voorwoord

Voor de federale transportregulator was 2023 ongetwijfeld een jaar waarin al zijn medewerkers eendrachtig hebben samengewerkt om ervoor te zorgen dat de verschillende taken die door de wetgever werden toegewezen, doeltreffend werden uitgevoerd. Ik wil van deze gelegenheid gebruik maken om hen allen te bedanken.

Wat de ontwikkeling van de markten voor vervoersdiensten betreft, herinneren we eraan dat de Europese wetgever, de Belgische uitvoerende macht en zelfs sommige vervoersinfrastructuuroperatoren in het verleden bijzonder ambitieuze groei-doelstellingen op middellange en lange termijn hebben vastgelegd voor een aantal marktsegmenten, zoals het goederenvervoer per spoor en het luchtvervoer van en naar de luchthaven Brussel-Nationaal. In dit opzicht zijn de resultaten voor 2023 over het algemeen positief in vergelijking met vorig jaar. Voor het passagiersvervoer laat het luchtvervoer zeer goede resultaten zien, met een toename van het aantal passagiers op Brussel-Nationaal van ongeveer 17%. Ook het spoorvervoer kende een aanzienlijke groei, met een toename van 7,6% van het aantal binnenlandse passagiers en 9% voor internationale passagiers. Het vrachtvervoer daarentegen kende een volumeverlies van 6% voor het luchtvervoer en 4% voor het spoorvervoer.

Rekening houdend met de doelstellingen van een verdubbeling van het spoorverkeer en de toename van het aantal reizigers in Brussel-Nationaal, is het niet paradoxaal om te stellen dat de resultaten voor 2023 grotendeels ontoereikend zijn, wanneer we de evolutiecyclus van vervoersdiensten kennen, die over het algemeen op middellange en lange termijn worden bedacht en georganiseerd. Dit is het geval voor lucht- en spoorvervoer. Deze observatie brengt ons tot de conclusie dat verantwoordelijkheid en exploitatievoorwaarden de komende twee of drie jaar een belangrijk politiek vraagstuk zijn voor overheidsinstanties. De vraag is eenvoudig: hoe kunnen we de ontwikkeling van deze diensten versterken? Hoe kunnen we ervoor zorgen dat deze diensten voldoende aantrekkelijk zijn voor particulieren en bedrijven? Hoewel deze vraag altijd al is gesteld, in ieder geval sinds de ontwikkeling van het openbaar vervoer, is het nu een vraag die volledig gerechtvaardigd wordt door de economische, sociale en milieukwesties die op het spel staan.

Tegen deze achtergrond heeft de transportregulator nagedacht over zijn rol en over de manier waarop hij zijn bevoegdheden optimaal kan uitoefenen in overeenstemming met de behoeften van zijn stakeholders. Aan het einde van

SERGE DRUGMAND

Directeur
27 juni 2024



dit denkproces werd duidelijk dat de uitdagingen en vooral het gebrek aan betrouwbare gegevens over de ontwikkeling van de gereguleerde vervoersdiensten maar al te duidelijk waren. Deze vaststelling werd ook bevestigd tijdens de individuele gesprekken die de regulator met de vervoersondernemingen heeft gevoerd. Deze vaststelling is des te verontrustender omdat ze zowel voor de overheid als voor de bedrijven een obstakel lijkt te vormen. Om beslissingen te kunnen nemen, hebben de autoriteiten dringend behoefte aan deze gegevens, die niet alleen een zekere mate van transparantie in de vervoerssectoren aantonen, maar hen ook in staat stellen beslissingen te nemen die de beste voorwaarden moeten bieden voor de ontwikkeling van betrouwbare en talrijke vervoersdiensten. Voor bedrijven blijft de redenering dezelfde, aangezien globale en nauwkeurige informatie over de dienstenmarkten hen in staat stelt om hun eigen strategie beter te bepalen en ook om aan een raad van bestuur de context en de redenen achter een positieve of negatieve ontwikkeling uit te leggen. Gezien de behoefte aan meer transparantie en innovatie op de vervoersmarkten, heeft de Dienst Regulering besloten om zijn marktmonitoringsysteem de komende jaren verder te ontwikkelen om aan deze behoeften te voldoen. Dit kan natuurlijk alleen worden bereikt door een nauwe samenwerking tussen alle betrokken actoren en een garantie dat de vertrouwelijkheid in verband met het bedrijfsgeheim zal worden gehandhaafd.

Tot slot wil ik een recente ontwikkeling in de transportregulering vermelden, die plaatsvond in juni 2024, namelijk de toekomstige omvorming van de regulator tot het Federaal Agentschap voor Regulering van Transport. Hoewel dit niet gebeurde zonder institutionele of politieke obstakels, weerspiegelt het ook de wens van bepaalde economische spelers om een regulator te hebben die over de midelen beschikt om zijn opdrachten uit te voeren en de ontwikkeling van transportdiensten in België te ondersteunen. Ik wil hier nogmaals iedereen bedanken die dit project heeft gesteund. Deze mensen zullen zichzelf wel herkennen.



OPDRACHTEN VAN DE DIENST



Wie zijn wij?

Dienst Regulering van het Spoorwegvervoer en van de Exploitatie van de Luchthaven Brussel-Nationaal is als toezichhoudende instantie voor het Belgische spoorvervoer opgericht bij koninklijk besluit van 25 oktober 2004. Bij koninklijk besluit van 1 februari 2006 werd de bevoegdheid inzake economische regulering van de luchthaven Brussel-Nationaal toegevoegd. Sinds 2013 bevindt de Dienst Regulering zich niet langer in de schoot van de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer. Deze wijziging is een gevolg van de Europese verplichting om de regulator de nodige onafhankelijkheid te geven in het kader van zijn reguleringsopdrachten. Zo is de referentieminister op heden enkel bevoegd voor tuchtzaken tegen de leiding van de Dienst Regulering.

De verplichting inzake autonomie en onafhankelijkheid is echter in 2023 nog steeds niet volledig voldaan, ondanks de grote inzet van de leiding om hieraan te voldoen. In het kader van een volledige omzetting van de herziening van het eerste spoorwegpakket dient het statuut van de Dienst Regulering te

evolueren naar een grotere onafhankelijkheid en autonomie (meer hierover in gedeelte organisatiebeheersing).

De Dienst Regulering streeft er naar een speler te zijn die prominent aanwezig is en in staat is zijn rol in alle onafhankelijkheid en autonomie te vervullen. Daarbij wil hij een zo groot mogelijke transparantie aan de dag leggen. Hiervoor wordt de nadruk gelegd op samenwerking en dialoog met alle betrokken partijen teneinde de gereguleerde sectoren maximaal te betrekken. Dergelijke rol en houding heeft tot doel de toegankelijkheid van de Dienst Regulering te vergroten. Daarvoor is het van groot belang dat de leden van de Dienst Regulering over voldoende professionele expertise beschikken en genieten van een onberispelijke integriteit en onafhankelijkheid ten aanzien van de gereguleerde sectoren. Zo kan een correcte belangenafweging worden gemaakt in alle ondernomen acties.



Serge Drugmand
Directeur



Marc Hinoul
Adjunct-directeur



Richarda Amant
Administratief deskundige



Vincent Philippet
Administratief assistent



Allison Lizin
Adviseur



Anja Vroenhove
Adviseur



Gretel Panneels
Adviseur



Katrijn Peeters
Adviseur



Rodolphe Duterme
Adviseur



Bart Daneels
Adviseur

Wat zijn onze doelstellingen?

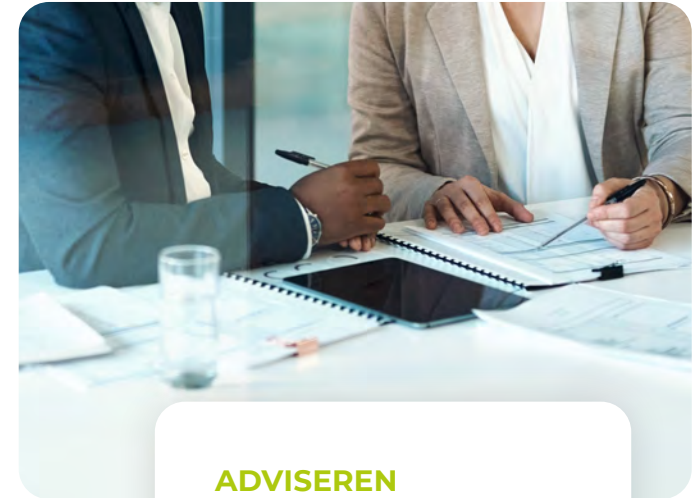


WAKEN OVER DE MARKT

De Dienst Regulering hanteert economische regulering als een instrument om de markt van het spoorvervoer in België en de luchthaven Brussels Airport te bewaken. Dit waken over de markt versterkt de expertise van de Dienst Regulering en laat zeer zeker een betere efficiëntie toe in de uitvoering van zijn opdrachten, maar laat bovenal toe om te anticiperen op bepaalde disfuncties in de markt.

WAKEN OVER DE BELANGEN VAN DE GEBRUIKERS EN HET ALGEMEEN BELANG

De Dienst Regulering waakt eveneens over de belangen van de partijen die toegang dienen te krijgen tot de infrastructuur, zowel voor de sector van het spoorvervoer als voor de luchthaven Brussel-Nationaal. Deze toegang dient op niet-discriminatoire wijze gegarandeerd te worden. Hiervoor wordt het principe van gelijke behandeling gehanteerd en toegepast op de twee sectoren.



ADVISEREN

De Dienst Regulering heeft ten slotte ook de taak om de overheid te adviseren inzake de ontwikkeling van de markt van het spoorvervoer en de luchthaven Brussel-Nationaal, evenals inzake de ontwikkeling van toekomstige reglementering.



Bevoegdheden

De **twee domeinen uit de vervoerssector** waarin de Dienst Regulering actief is, worden gekenmerkt door een natuurlijk monopolie inzake beheer van infrastructuur. De bevoegdheden van de Dienst Regulering verschillen niettemin aanzienlijk naargelang de sector. Hieronder worden de bevoegdheden per sector beknopt opgesomd. Voor de volledige lijst van bevoegdheden verwijzen wij u graag naar onze website www.regul.be.

1 BEVOEGDHEDEN SPOORWEGVERVOER

De bevoegdheden van de Dienst Regulering worden hoofdzakelijk opgesomd in de wet van 30 augustus 2013 houdende de Spoorcodex.

Adviesverlening

De Dienst Regulering geeft gemotiveerde adviezen, formuleert voorstellen en voert onderzoeken en studies uit met betrekking tot de spoorwegmarkt. Daarnaast bezorgt de Dienst Regulering de minister de inlichtingen om de regels op te stellen over de spoorwegvergunning, de tarifiering van het infrastructuurgebruik en de toewijzing van de spoorweginfrastructuur. De Dienst Regulering dient ook een met redenen omkleed advies te verstrekken over de inhoud van de vervoersovereenkomst die Infrabel en NMBS dienen af te sluiten. Verder kan de Dienst Regulering, op vraag van de partijen die een kaderovereenkomst wensen te sluiten, een advies over deze overeenkomst verstrekken.

Controleopdracht

Een groot deel van de opdrachten van de Dienst Regulering bestaat erin controle uit te oefenen op verschillende aspecten van het spoorwegvervoer, zoals onder meer de netverklaring en vervoersovereenkomst, de heffingen, de toewijzing van capaciteit, de concurrentie op de spoorwegmarkt, de boekhoudkundige scheiding en de non-discriminatoire toegang tot diensten.

Administratieve afhandeling van geschillen

De Dienst Regulering neemt op vraag van de infrastructuurbeheerder of van een kandidaat een beslissing in de geschillen over de toewijzing van de infrastructuurcapaciteit, geschillen aangaande de uitvoering van de vervoersovereenkomst die werd afgesloten tussen Infrabel en NMBS, en geschillen in verband met de prestatieregeling.

Klachtenbehandeling

De Dienst Regulering doet via gemotiveerde beslissingen uitspraak over elke schriftelijke klacht van een spoorwegonderneming, kandidaat of de infrastructuurbeheerder in geval van discriminatie, onrechtmatige behandeling of elk nadeel als gevolg van een inbreuk op:

- De netverklaring;
- De regels inzake de toewijzing van de spoorweginfrastructuurcapaciteit;
- De tarifieringsregels en de hoogte of de structuur van de heffingen voor het gebruik van de spoorweginfrastructuur;
- De regels over de toegang tot de spoorweginfrastructuur;
- De bepalingen inzake de toegang tot de dienstvoorzieningen;
- Het uitoefenen door NMBS van de aan haar toegekende eeuwigdurende erfdienstbaarheid.

De Dienst Regulering kan in dat kader alle nodige maatregelen nemen, met inbegrip van bewarende maatregelen en bestuurlijke boetes.

Specifieke opdrachten

Tenslotte geeft de Spoorcodex de Dienst Regulering ook enkele specifieke opdrachten inzake:

- De toekenning van het aantal minuten vertraging in het raam van de prestatieregeling;
- De berekening van de heffing in het geval van overbelaste infrastructuur;
- De redelijke termijn(en) waarbinnen de exploitanten van een dienstvoorziening dienen te antwoorden op verzoeken van spoorwegondernemingen betreffende de toegang tot en de dienstverlening in deze voorziening;
- Het registratiesysteem van de storingen.



2 BEVOEGDHEDEN LUCHTHAVEN BRUSSEL-NATIONAAL

De opdrachten van de regulerende overheid met betrekking tot de uitbating van de luchthaven Brussel-Nationaal zijn vastgelegd bij Koninklijk Besluit van 27 mei 2004 betreffende de omzetting van Brussels International Airport Company (B.I.A.C.) in een naamloze vennootschap van privaatrecht en betreffende de luchthaveninstallaties. Deze opdrachten werden bevestigd en aangevuld door het Koninklijk Besluit van 21 juni 2004 betreffende de toekenning van de exploitatielicentie van de luchthaven Brussel-Nationaal.

De exploitatielicentie

Sinds de privatisering van de luchthaven Brussel-Nationaal in 2004 heeft de Belgische overheid een permanente controle op de exploitatie van de luchthaveninstallaties ingericht om zo goed mogelijk de belangen van alle gebruikers en het algemeen belang te behartigen. De exploitatie van deze luchthaveninstallaties is sindsdien onderworpen aan een voorafgaande toekenning van een individuele vergunning van onbepaalde duur – de exploitatielicentie – die welbepaalde verplichtingen inhoudt en sancties. De verplichtingen in de exploitatielicentie hebben betrekking op de kwaliteit van de gepresteerde diensten, het onderhoud, de ontwikkeling en de capaciteit van de luchthaveninstallaties alsook de bescherming van het milieu. Wat de toekenning van de exploitatielicentie betreft, formuleert de Dienst Regulering een voorstel van aanvaarding of weigering op grond van het dossier dat door de kandidaat-exploitant wordt ingediend. De Dienst Regulering volgt de uitvoering van de licentie op, onder meer op basis van een lijst van kwaliteitsindicatoren die de exploitant aan de Dienst Regulering dient te bezorgen. De Dienst Regulering kan de licentiehouders in gebreke stellen indien hij vaststelt dat deze de van kracht zijnde reglementering of de verplichtingen die voortvloeien uit de licentie, de internationale verdragen of de internationale akten die specifiek zijn voor het luchthavendomein, niet naleeft. Hetzelfde geldt indien de beheersstructuur van de licentiehouders of zijn administratieve of boekhoudkundige situatie ernstige leemten bevat. Wanneer het nodig is de inhoud van de exploitatielicentie te wijzigen, dient de Dienst Regulering hierover een voorafgaandelijk advies uit te vaardigen.

Kwaliteit

Tussen de licentiehouders en de verleners van grondafhandelingsdiensten zijn akkoorden gesloten met betrekking tot de kwaliteit van de diensten om het

kwaliteitsniveau te bepalen van sommige door de licentie bepaalde diensten. Deze akkoorden moeten voor goedkeuring worden voorgelegd aan de Dienst Regulering, die ze kan goedkeuren of wijzigen. De licentiehouders maakt charters op die de kwaliteit waarborgen van de diensten die worden geleverd aan de gebruikers en de passagiers. De Dienst Regulering keurt deze charters goed en/of kan, in voorkomend geval, de wijziging ervan vragen.

Tarieven

De essentiële activiteiten in het kader van luchthavenuitbating zijn de volgende:

- Het landen en opstijgen van vliegtuigen;
- Het stationeren van vliegtuigen;
- Het gebruik door de passagiers van de luchthaveninstallaties die te hunner beschikking staan;
- De brandstofvoorziening voor de vliegtuigen door middel van gecentraliseerde infrastructuur;
- De verrichtingen met het oog op het verzekeren van de veiligheid van de passagiers en de veiligheid van de luchthaveninstallaties.

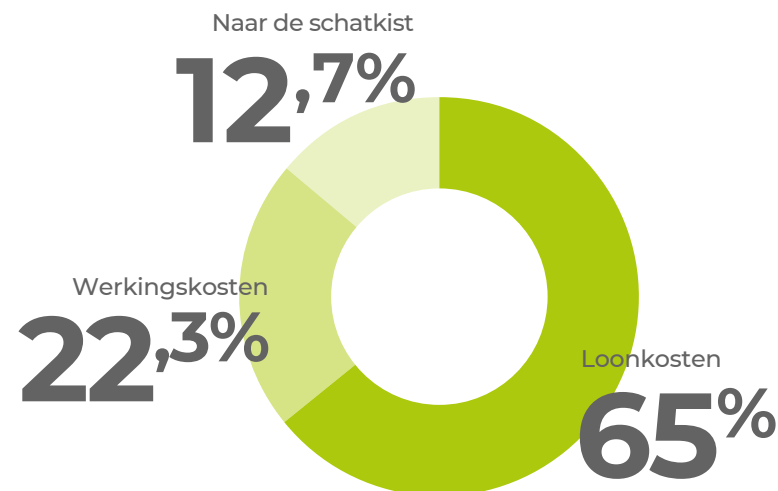
Deze opdrachten van de luchthavenuitbater worden “gereguleerde activiteiten” genoemd omdat de inkomsten die de licentiehouders kan ontvangen, onder toezicht staan van de economisch regulator. Het tariefsysteem dat betrekking heeft op de gereguleerde diensten, moet opgemaakt worden na consultatie van de gebruikers. Het moet de kosten weerspiegelen, een redelijke winstmarge laten om de ontwikkeling van de luchthaven te garanderen en een gelijkstelling van de tarieven met deze die van kracht zijn in de referentieluchthavens, toelaten. De Dienst Regulering neemt als waarnemer deel aan deze consultaties. Elke gebruiker van de luchthaven Brussel-Nationaal kan klacht indienen bij de Dienst Regulering omtrent het tariefvoorstel dat de luchthavenuitbater maakt na afsluiting van de raadplegingen. In geval van klacht kan de Dienst Regulering al naargelang het geval:

- een nieuwe consultatieperiode opleggen;
- wijzigingen vragen aan de formule voor de tariefcontrole en het tariefsysteem;
- een eigen tariefsysteem en een formule voor de tariefcontrole opleggen;
- het tariefvoorstel bevestigen.

Middelen van de Dienst Regulering

FINANCIËEL

De inkomsten van de Dienst Regulering in 2023 bedroegen 1.686.255€, die beheerd worden door middel van een budgettair fonds. Van deze inkomsten wordt er jaarlijks een bedrag van € 215.000 (oftewel 12,7% van totale budget) gedesaffecteerd naar de Schatkist voor de dienstverlening die de Dienst Regulering afneemt van de FOD Mobiliteit en Vervoer (budget- en personeelsbeheer, huisvesting, logistiek etc.). De werkingskosten van de Dienst Regulering maken 22,3% uit van het totale budget. Net zoals voor tal van andere organisaties is de grootste uitgavepost de loonkost (65%).



PERSONEEL

Algemeen bestaat het kader van de Dienst Regulering uit:



Administratieve medewerkers



Experten



Een adjunct- directeur en een directeur

In 2023 is de bezetting stabiel gebleven met 10 FTE. Een Franstalige juriste heeft in 2023 de Dienst Regulering verlaten. Er werd echter een bijkomende administratieve medewerker aangeworven, waarmee aan een opmerking van de externe audit werd tegemoetgekomen.



Organisatiebeheersing

De Dienst Regulering besteedt sinds 2013 bijzondere aandacht aan organisatiemanagement en de interne werking.

Dit betekent concreet dat er sindsdien continu gewerkt wordt aan de invoering van instrumenten waarmee een performant en efficiënt beheer kan worden uitgevoerd. Net zoals alle voorgaande jaren is de Dienst Regulering in dit kader verplicht jaarlijks een financiële, fraude- en operationele audit te laten uitvoeren door een onafhankelijk organisme. Om de resultaten van dergelijke audit optimaal te benutten, heeft de Dienst Regulering besloten een methodologie van organisatiebeheer in te voeren vanuit de overtuiging dat een goede interne werking rechtstreeks bijdraagt tot betere prestaties en tot een kwalitatieve dienstverlening aan alle belanghebbenden.

Sinds 2013 getuigen alle doorgevoerde wijzigingen in de organisatie van een bereidheid om de Dienst aan te passen aan zijn omgeving en aan de moderne praktijken inzake organisatiebeheersing, ondanks de beperkte menselijke en financiële middelen. Deze inzet zal de volgende jaren onvermijdelijk worden doorgezet met de verwezenlijking van een nieuwe regulator als conditio sine qua non.

De aandachtspunten in de audit 2023 betroffen de volgende domeinen:



INFORMATIE & COMMUNICATIE

Een consistent documentbeheer garanderen, GDPR

PROCEDURES & PROCESBEHEER

Bepaalde kritische processen uitwerken

PERSONEELSBEHEER

Ondersteunende kritische functies en uitvoering van het personeelsplan

ORGANIEK

Het ontbreken van een eigen statuut (juridisch, personeel, financieel), het risicobeheersysteem bijwerken

Om in te spelen op de aandachtspunten die naar voren kwamen uit de audit van 2023, heeft de Dienst Regulering verschillende concrete acties ondernomen om zijn interne processen en organisatiestructuur te verbeteren.

Zoals reeds werd aangegeven, werd een bijkomende administratieve medewerker aangeworven om de continuïteit van de administratieve ondersteuning te garanderen. Tevens werd het risicobeheerssysteem geüpdatet en werden enkele processen verder uitgewerkt. Tenslotte is een groot deel van de aandacht uitgegaan naar het toekomstig statuut van de organisatie. Naar aanleiding van de studie omtrent de mogelijkheid tot integratie met een bestaande sectoriële regulator werd het project concreet voorgelegd aan de referentieminister (mevrouw Petra De Sutter). Er bleek echter geen politiek draagvlak te zijn voor een dergelijke integratie. In overleg met de referentieminister werd dan besloten om terug de piste te volgen van de oprichting van een apart Agentschap voor Regulering van Transport. Dit project zal worden geconcretiseerd in de nodige wettelijke teksten die momenteel (begin 2024) worden besproken binnen de regering en de wetgevende Kamers.



LUCHTHAVEN BRUSSEL-NATIONAAL



Tarieven

FUEL & OIL

Begin 2023 werd door de Dienst Regulering een tariefverlaging van 1,3% goedgekeurd voor de kosten die verbonden zijn aan de verwerving en de uitbating van de brandstofactiviteiten op Brussels Airport. De brandstofvoorziening voor de vliegtuigen door middel van gecentraliseerde infrastructuur is immers een gereguleerde activiteit waarvan de inkomsten door de regulator gecontroleerd worden. Deze tariefverlaging is sinds 1 april 2023 van kracht.

Brussels Airport Company (BAC) had het voorgaande jaar namelijk besloten dat de brandstofinfrastructuur tijdens de gereguleerde periode tijdelijk verder zou worden uitgebaat door de bestaande concessionaris HRS (*Hydrogen Refueling Solutions*) en dat zij gedurende die periode de infrastructuur nog niet van deze concessionaris zou overnemen. Van zodra er een onderaannemer kan worden aangesteld zal zij de brandstofinfrastructuur van HRS overnemen en de kosten ervan incorporeren in de tarieven, na goedkeuring door de Dienst Regulering.

Eind 2023 werden de luchtvaartmaatschappijen tijdens het jaarlijks overleg in kennis gesteld van het feit dat de overdracht van de infrastructuur verder wordt uitgesteld, aangezien de bodem van de betrokken site eerst gesaneerd dient te worden. De sanering is onderworpen aan de regels en procedures van OVAM.

Over de uiteindelijke datum van overdracht kan de uitbater momenteel nog geen uitsluitsel geven.

Licentie

TRACKBOX

In 2023 startte de Dienst Regulering een controleopdracht naar de naleving door Brussels Airport Company van artikel 36 van het licentiebesluit dat een nauwe samenwerking tussen BAC en de Ombudsdienst voor de luchthaven Brussel-Nationaal voorschrijft bij de behandeling van geluidsklachten. In dit geval vroeg de Ombudsdienst om in de tool «Trackbox» radartracks tot 9.000 voet op te nemen teneinde de trajecten van de vliegtuigen te controleren en op te volgen alsook de evolutie van de geproduceerde geluidshinder.

In het kader van zijn onderzoek heeft de Dienst Regulering vragen gesteld aan BAC en aan de Vlaamse overheid als bevoegde milieu-instansie. De beslissing werd in 2024 uitgevaardigd.

KLACHT ARTIKELEN 35 EN 36 VAN DE VERGUNNING

De Ombudsdienst voor de luchthaven Brussel-Nationaal heeft in verschillende e-mails aan de Dienst Regulering geklaagd over inbreuken door BAC op zijn exploitatielicentie voor de luchthaven. Volgens de Ombudsdienst zou BAC meer bepaald de artikelen 35 (informatieverstrekking over de gevolgde trajecten en de hinder die wordt veroorzaakt door de vliegtuigen die gebruik maken van Brussels Airport) en 36 (nauwe samenwerking tussen beide entiteiten) van de exploitatielicentie niet naleven door foutieve of onvolledige informatie te publiceren op de website BATC.be of door niet alle informatie te verstrekken die essentieel is voor de goede werking van de Ombudsdienst, in het bijzonder met betrekking tot de geplande werken en het gebruik van de start- en landingsbanen. Eind 2023 heeft de Dienst Regulering een onderzoek ingesteld naar deze zaak waarbij verschillende verzoeken om informatie naar BAC zijn gestuurd. Een beslissing hierover zal in 2024 genomen worden.



Kwaliteit

De Dienst Regulering heeft met betrekking tot de kwaliteit van de diensten op de luchthaven Brussel-Nationaal drie rapporteringen (cijfers 2022) ontvangen vanwege de luchthavenuitbater.

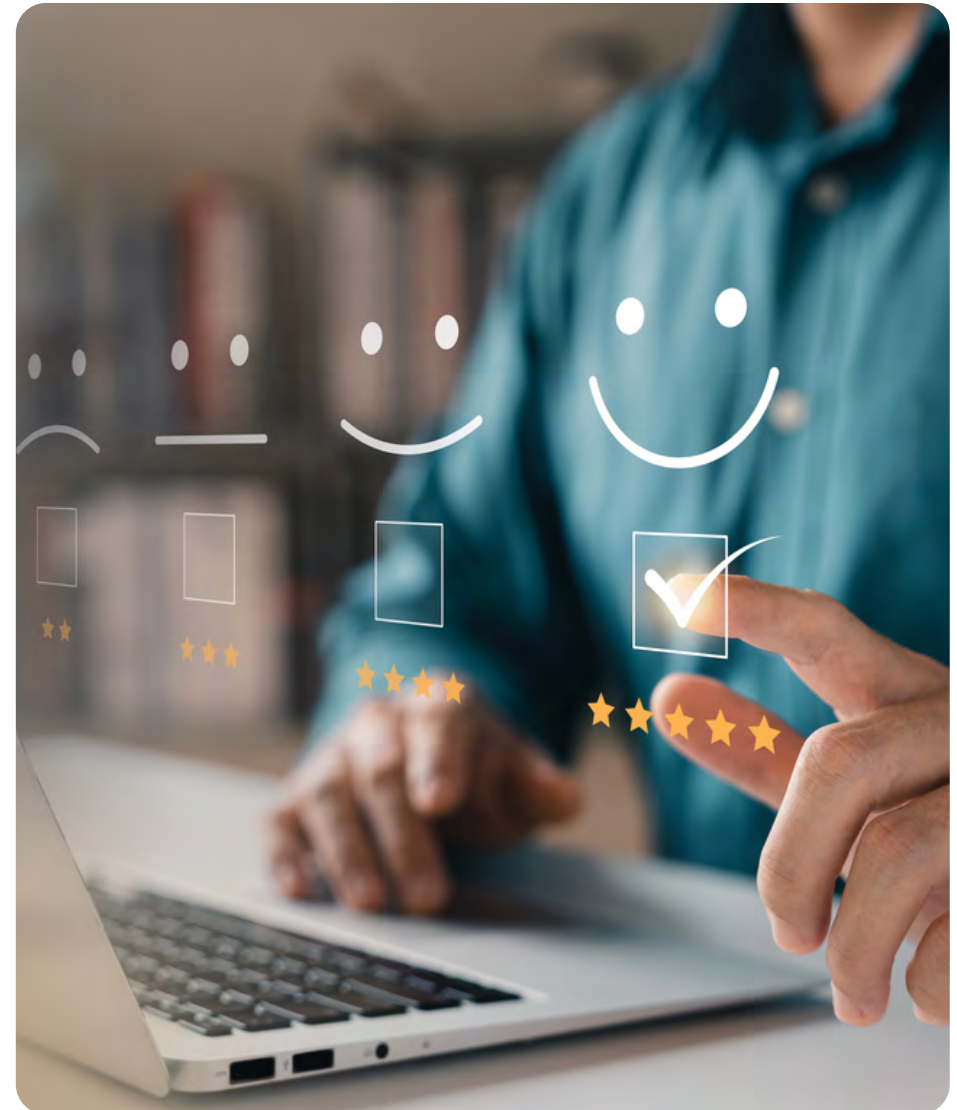
Het kwaliteitsrapport beschrijft de performantie van de kwaliteitsindicatoren uit het charter van de gebruikers en uit het charter van de passagiers, die de exploitant op grond van de exploitatielicentie dient op te stellen. Het kwaliteitsrapport vergelijkt deze resultaten bovendien met die van de referentieluchthavens.

Wat het kwaliteitscharter van de passagiers betreft werd in 2022 de datavergaring op basis van de ASQ-enquête hernomen. De algemene passagiersvredenheid scoort met 97,4% boven de vastgelegde norm. Dienstverlening die volgens de passagiers onvoldoende scoort heeft traditioneel te maken met de netheid van de luchthaven en de wachttijden aan de check-in.

Uit het charter van de gebruikers blijkt dat bepaalde indicatoren inzake bagage-afhandeling en wachttijden de vastgelegde kwaliteitsdoelen niet behaald hebben. Bepaalde initiatieven en maatregelen, zoals de overschakeling naar een nieuw bagagesorteersysteem in 2023, zouden hieraan moeten verholpen hebben. Daarnaast heeft de luchthavenuitbater de Dienst Regulering een rapport bezorgd over het overleg dat hij in 2022 heeft gehouden met de diensten die worden opgesomd in artikel 9, §2 van het Licentiebesluit, alsook met een aantal andere instanties. Uit dit rapport en uit bijkomende informatie van BAC is gebleken dat er in 2022 geen formele overlegvergadering is gehouden met de Ombudsdienst.

De klachtenrapportering toont dan weer een sterke stijging van het aantal klachten in 2022 ten opzichte van het voorgaande jaar (3544 klachten tegenover 1612 klachten in 2021). De licentiehouder verklaart dit enerzijds door de heropleving van het vliegverkeer na de covid-pandemie en anderzijds door een aantal omstandigheden, zoals de nationale manifestaties en personeelstekorten die op dat ogenblik nog niet waren aangezuiverd.

Het hoogst aantal klachten heeft opnieuw betrekking op de bagageafhandeling. Het aantal klachten in deze categorie is bovendien toegenomen in vergelijking met 2022 (710 klachten tegenover 273). Er viel tevens een forse verhoging van het aantal klachten over de wachttijden aan de controleposten te noteren.





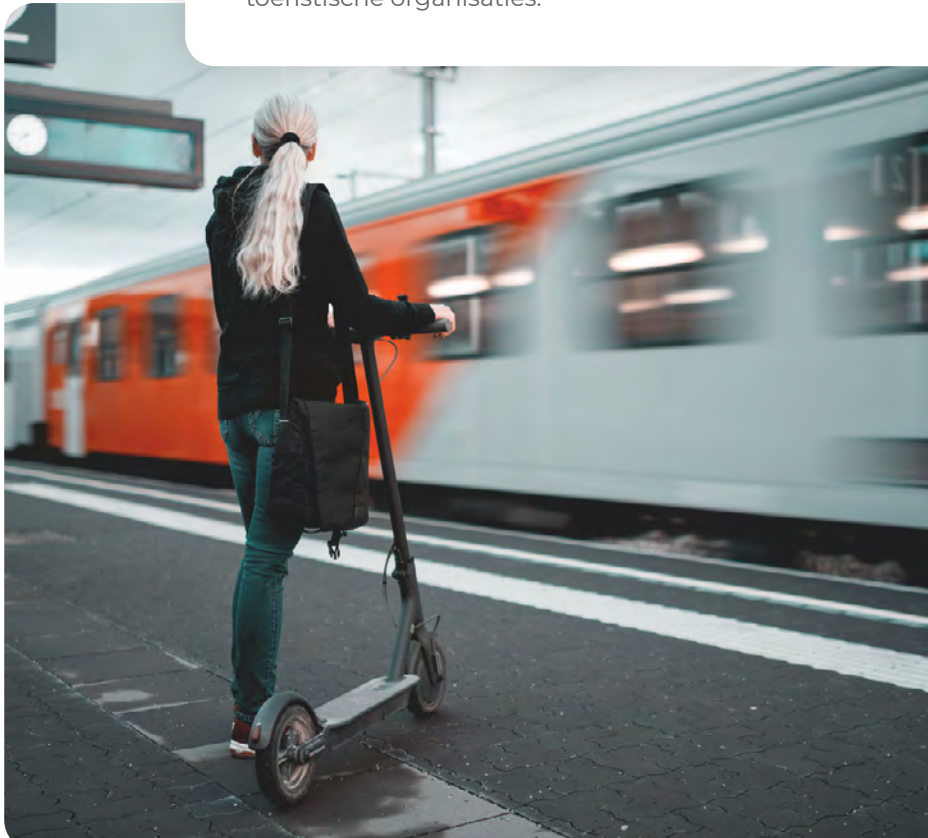
SPOORVERVOER



Toegang tot het net

NETVERKLARING

De Dienst Regulering werd ook in 2023 door de infrastructuurbeheerder geconsulteerd over het ontwerp van netverklaring. In Advies A-2023-05-S kunnen de opmerkingen van de Dienst Regulering met betrekking tot het ontwerp van netverklaring 2025 teruggevonden worden. Een belangrijk deel van het advies handelde over de capaciteit in de dienstvoorzieningen. Daarnaast werd nog een breed spectrum van onderwerpen behandeld, gaande van de toegangsvoorwaarden tot de overbelastverklaring van infrastructuur en de toeristische organisaties.



ADVIES BELANGENCONFLICTEN

De Spoorcodex bevat bepalingen die er op gericht zijn dat personen met strategische functies bij de infrastructuurbeheerder niet in een situatie van belangenconflict terechtkomen. Daartoe heeft de wetgever voorzien in onverenigbaarheden voor leden van de raad van bestuur, leden van het directiecomité en personen die verantwoordelijk zijn voor het nemen van beslissingen over essentiële functies, verkeersbeheer en onderhoudsplanning. De naleving van deze bepaling wordt gecontroleerd door de Dienst Regulering.

Naar aanleiding van een controle uitgevoerd in 2022, heeft de Dienst Regulering een aandachtspunt naar voren gebracht met betrekking tot de regeringscommissaris bij Infrabel. De regeringscommissaris valt formeel niet onder de hiervoor geciteerde wetgeving ter voorkoming van belangenconflicten. Artikel 213 van de wet van 21 maart 1991 op de overheidsbedrijven geeft hem echter belangrijke strategische prerogatieven bij Infrabel. Om elk risico te vermijden dat belangenconflicten de onpartijdige werking van de organen van de infrastructuurbeheerder in het gedrang zouden brengen, is de Dienst Regulering bijgevolg van mening dat de regeringscommissarissen bij de infrastructuurbeheerder moeten worden opgenomen in het toepassingsgebied van de bepalingen van de Spoorcodex ter voorkoming van belangenconflicten. De Dienst Regulering heeft deze aanbeveling gedaan in een officieel advies (A-2023-01-C) aan de Minister van Mobiliteit.



ADVIES ERTMS

ERTMS (European Rail Traffic Management System) is een Europees signalisatieveiligheidssysteem dat uiteindelijk zal uitgroeien tot het unieke veiligheidssysteem voor de Europese spoorweginfrastructuur en dat interoperabiliteit en spoorwegveiligheid bevordert.

ERTMS heeft twee basiscomponenten:

- GSM-R, gebaseerd op de GSM-standaard maar met verschillende frequenties die specifiek zijn voor het spoor, evenals bepaalde geavanceerde functies. Dit is het radiosysteem dat wordt gebruikt om informatie (spraak en gegevens) uit te wisselen tussen de grond en de trein;
- ETCS, het Europese treinbesturingssysteem.

De regering heeft beslist dat het Belgische spoorwegnet tegen december 2025 volledig uitgerust zal zijn met ERTMS, om de veiligheid van het netwerk verder te verbeteren en om bij de eerste landen te horen die volledig uitgerust zullen zijn met dit systeem. Deze beslissing betekent dat spoorwegmaatschappijen tegen die datum zullen beschikken over rollend materieel dat is uitgerust met ETCS, afhankelijk van de versies die in België zijn geïnstalleerd. Het rollend materieel van een spoorwegmaatschappij moet immers zijn uitgerust

met veiligheidsapparatuur die compatibel is met die van het spoorwegnet waarop het rijdt.

De Dienst Regulering startte een onderzoek om na te gaan of deze deadline geen probleem vormde voor de toegang tot het net en om de continuïteit van de spoorvervoerdiensten in België op die datum te verzekeren.

De Dienst Regulering heeft ontmoetingen gehad met de infrastructuurbeheerder, de meeste spoorwegondernemingen, enkele leasingbedrijven, de spoorwegfabrikanten Alstom en Siemens, en DVIS.

Op basis van deze vergaderingen zal de Dienst Regulering een advies opstellen voor de Minister van Mobiliteit zodat deze laatste volledig op de hoogte is van de voortgang van de werkzaamheden voor de uitrusting van het net en de spoorwegondernemingen alsook van de mogelijke gevolgen van een vertraging, met name voor de spoorwegondernemingen die hun rollend materieel uitrusten met ETCS. Op die manier kan worden nagegaan of deze maatregel eventueel bepaalde problemen kan veroorzaken op het gebied van toegang of continuïteit van de dienstverlening. Als dat het geval is, zouden bepaalde corrigerende maatregelen moeten worden genomen. Het advies zal in 2024 uitgevaardigd worden.

RENDEMENTSVERGOEDING

De Dienst Regulering heeft vorig jaar de vraag gekregen om een advies te verlenen over de rendementsvergoeding die HR RAIL aanreikt voor statutaire treinbestuurders die NMBS of Infrabel verlaten om bij een andere spoorwegonderneming als treinbestuurder te werken.

De Dienst Regulering werd hierbij verzocht te onderzoeken of deze regeling voor nieuwkomers op de spoorwegmarkt een barrière opwerpt om treinbestuurders te verwerven en of zij de mededinging verstoort.

De Dienst Regulering is daarop in contact getreden met HR RAIL om informatie over deze vergoeding op te vragen.

Dit dossier is momenteel nog lopende.





NIEUWE SPOORWEGDIENSTEN

Wanneer een aanvrager een nieuwe spoorverbinding voor reizigers in gebruik wil nemen, is hij in bepaalde gevallen verplicht om de Dienst Regulering hiervan vooraf op de hoogte te brengen. De reden hiervoor is dat, in bepaalde omstandigheden, een onderzoek van het economische evenwicht noodzakelijk kan zijn.

In 2023 werd de Dienst Regulering gecontacteerd door 6 kandidaten voor nieuwe spoorverbindingen. In drie gevallen heeft de Dienst Regulering zich uitgesproken. Deze worden hieronder toegelicht.

De andere aanvragers – wiens verzoeken allemaal betrekking hebben op nieuwe routes tussen Nederland en Frankrijk – hebben geen officiële kennisgeving gestuurd naar de Dienst Regulering. Hun aanvragen worden momenteel nog besproken met de betrokkenen teneinde na te gaan of de nieuwe spoorwegdiensten al dan niet in de scope van de reglementering vallen.

RICHTLIJNEN VOOR HET AANMELDEN VAN EEN NIEUWE TREINDIENST

In 2022 legde de Dienst Regulering de richtlijnen voor het aanmelden van een nieuwe treindienst binnen het kader van de economische evenwichtstest vast. Deze richtlijnen werden in de loop van 2023 in overeenstemming gebracht met het nieuwe openbaardienstcontract van NMBS en met het performantiecontract van Infrabel. Door middel van mededeling C-2023-01 werden Europese collega-regulators geïnformeerd over deze richtlijnen alsook de kandidaten die een nieuwe verbinding wensten in te richten.

Verbinding “Oostende-Bratislava” en “Bratislava-Oostende”

De Dienst Regulering heeft een kennisgeving ontvangen van de aanvrager «Leo Express» en zijn voornemen om een nieuwe passagiersvervoerdienst te lanceren op de routes Oostende-Bratislava en Bratislava-Oostende. De Dienst Regulering heeft de kennisgeving in het kader van het economisch evenwicht doorgestuurd naar de betrokken partijen, namelijk de minister bevoegd voor de gunning van het openbare dienstencontract, NMBS en de spoorweginfrastructuurbeheerder. Aangezien er geen aanvraag voor een economische evenwichtstest werd ingediend door één van de betrokken partijen, heeft Leo Express toegang tot het Belgische netwerk om deze personenvervoerdienst te exploiteren. De infrastructuurbeheerder is op de hoogte gebracht.

Verbinding “Amsterdam-Frankrijk” en “Frankrijk-Amsterdam”

De Dienst Regulering werd door de Nederlandse Regulator geïnformeerd van een melding vanwege Eurostar voor een passagiersvervoerdienst tussen Amsterdam en verschillende bestemmingen in Frankrijk via België. Uit de communicatie met Eurostar is gebleken dat passagiers op deze routes niet mogen instappen in een Belgisch station en uitstappen in een ander Belgisch station (met inbegrip van grensstations). De Dienst Regulering heeft bijgevolg duidelijk gemaakt dat de kennisgeving niet binnen het toepassingsgebied valt van de wetgeving inzake economisch evenwicht. Deze dienst heeft dan ook toegang tot het net.

Verbinding “Parijs-Schaarbeek” en “Schaarbeek-Parijs”

De Dienst Regulering heeft van NMBS een kennisgeving ontvangen voor een dienst voor reizigersvervoer tussen Parijs en Schaarbeek. Op basis van de verstrekte informatie stelde de Dienst Regulering vast dat passagiers op dit traject niet mogen instappen in een Belgisch station en daarna uitstappen in een ander Belgisch station (met inbegrip van grensstations). De Dienst Regulering heeft dan ook beslist (beslissing D-2023-03-S) dat de aangemelde dienst voor reizigersvervoer niet onder het toepassingsgebied van de wetgeving inzake economisch evenwicht valt. De toegang tot het netwerk is voor deze aangemelde dienst bijgevolg niet beperkt.



Spoorwegretributies

PRESTATIEREGELING

De Dienst Regulering startte in 2022 een controleopdracht om na te gaan of zowel de werking van het “Beheersorgaan Prestatieregeling” (hierna: BOPR genoemd) als de toepassing van de prestatieregelingen 2020 en 2021 conform de Spoorcodex zijn. Op 19 juli 2023 nam de Dienst Regulering een beslissing D-2023-01-S over de werking van het BOPR. Het BOPR was in zijn werking en organisatie strijdig met verschillende bepalingen uit de Spoorcodex. Om die reden legt de Dienst Regulering een verbod op om het BOPR nog tarifaire beslissingen te laten nemen. De door BOPR reeds genomen beslissingen tot financiële neutralisatie van de prestatieregelingen 2020 en 2021 worden met retroactieve werking vernietigd door de Dienst Regulering. Infrabel dient de prestatieregelingen voor 2020, 2021, 2022 en 2023 toe te passen.

Infrabel heeft zich neergelegd bij deze beslissing. Eind 2023 heeft de Dienst Regulering dan ook het tweede deel van zijn controleopdracht – de correcte toepassing van de prestatieregeling voor 2020 en 2021 – opgestart. Dit onderzoek zal voornamelijk in 2024 plaatsvinden.

AUDIT REGISTRATIE STORINGEN

Op vraag van Minister De Sutter startte de Dienst Regulering op 26 april 2023 een audit met betrekking tot de uitvoering van de registratiemethode van de storingen van Infrabel. Via deze controleopdracht wordt nagegaan of de systemen van Infrabel voor de berekening van de vertraging IT-technisch correct verlopen, zonder risico op fouten en/of fraude (cf. *data integrity audit*) en of de rechtvaardigingen en de toewijzing van de vertraging aan de spelers betrouwbaar en/of objectief verlopen. Op die manier kan ook nagegaan worden of de prestatie-indicatoren rond stiptheid uit het nieuwe Performantiecontract tussen de Belgische staat en Infrabel tot de juiste financiële impact zullen leiden. Deze controleopdracht loopt verder in 2024.

ADVIES HERSPORING

Met het oog op publicatie in de netverklaringen 2024 en 2025 heeft Infrabel de ontwerp tekst over de dienst “hersporing” ter consultatie voorgelegd aan de kandidaten en de Dienst Regulering. In die context heeft de Dienst Regulering zijn advies A-2023-06-S uitgevaardigd waarin wordt gesteld dat de dienst “hersporing” niet onder de normale operationele en commerciële werking van de spoorwegondernemingen valt. Deze dienst wordt immers niet geleverd door Infrabel met het oog op het uitvoeren van een spoordienst, maar heeft tot doel de berging van een ontspoorde trein. Omdat hier gewerkt wordt in een “verstoorde” situatie waarbij veiligheidsprocedures prioritair kunnen zijn op de principes van non-discriminatie, acht de Dienst Regulering het niet aangewezen om deze dienst onder de spoorgebonden diensten te kwalificeren. Op basis van de gemaakte analyses adviseerde de Dienst Regulering om de dienst “hersporing” niet als gereguleerde dienst te categoriseren maar deze te plaatsen binnen het commerciële kader van Infrabel.

Capaciteit

PROCEDURE CAPACITEITSTOEWIJZING

In 2020 verzocht Infrabel de Dienst Regulering om een advies over de procedure capaciteitstoewijzing. Deze procedure voor capaciteitstoewijzing bestaat uit een tiental sub-procedures. Gelet op de omvang van deze verschillende procedures werd in overleg met Infrabel afgesproken om deze procedures één voor één in lijn met de Spoorcodex te brengen en/of te optimaliseren. Dit betreft dus een continu proces waarin de Dienst Regulering op geregelde basis advies verstrekt aan Infrabel.

WETGEVING

Op 11 juli 2023 heeft de Europese Commissie een consultatie georganiseerd over een nieuwe wetgevende tekst, meer bepaald over een voorstel van verordening inzake het gebruik van spoorweginfrastructuurcapaciteit in de gemeenschappelijke Europese spoorwegruimte, die de Richtlijn 2012/34/EU (de "Recast") wijzigt en die [Verordening 913/2010](#) intrekt. Dit voorstel kadert binnen de Europese Green Deal en de Strategie voor duurzame en slimme mobiliteit en wil ervoor zorgen dat de capaciteit van de spoorinfrastructuur en het verkeer dat er gebruik van maakt, efficiënter wordt beheerd, zodat de kwaliteit van de dienstverlening verbetert en meer verkeer gebruik kan maken van het spoornet.

Op 10 november 2023 werden een aantal wijzigingen aan de tekst voorgesteld door de rapporteur van de Commissie Vervoer en Toerisme (de TRAN-commissie).

Momenteel wordt het voorstel van verordening bediscussieerd binnen de Raad van Europa. In een latere fase zal het voor stemming worden voorgelegd aan het Europees Parlement.

De Dienst Regulering werkt op dit thema voornamelijk samen met de andere regulatoren binnen IRG-Rail maar zit tevens geregeld samen de FOD Mobiliteit om mogelijke problemen met het tekstvoorstel te identificeren.



DIENSTVOOR- ZIENINGEN



CONTROLE TRIERHEUVEL ANTWERPEN-NOORD

De Dienst Regulering startte in 2023 twee controleopdrachten op met betrekking tot het document 'Algemene voorwaarden dienstverlening trierinstallatie Antwerpen-Noord' – hierna 'de algemene voorwaarden' - van Lineas. Het doel van deze controleopdrachten is enerzijds na te gaan of de algemene voorwaarden in overeenstemming zijn met de heersende wetgeving en alle wettelijk vereiste informatie bevatten, en anderzijds te controleren of de gevraagde tarieven correct zijn.

Enkel de voorwaarden en tarieven waarvoor Lineas verantwoordelijk is en die gelden voor de spoorgebonden dienst 'triëring' vormen het onderwerp van deze controleopdrachten. De voorwaarden voor de toegang tot de trierheuvel, waarvoor Infrabel verantwoordelijk is, worden hier niet onderzocht.

In het kader van de eerste controleopdracht, met betrekking tot de niet-tarifaire bepalingen in de algemene voorwaarden, maakte de Dienst Regulering begin september een rapport over aan Lineas. In dit rapport werden de belangrijkste opmerkingen met betrekking tot de algemene voorwaarden weergegeven. Eind november publiceerde Lineas echter een nieuwe versie van de algemene voorwaarden, waarin enkele belangrijke aanpassingen werden gemaakt. Deze nieuwe versie noopte de Dienst Regulering bijkomende vragen te stellen en een nieuw rapport op te maken. Dit rapport werd begin 2024 overgemaakt aan Lineas.

Voor de controleopdracht naar de tarieven werd in 2023 de nodige data en informatie opgevraagd om na te gaan of de voorgestelde tariefstructuur, de onderliggende producten en de tariefformules conform zijn met de Spoorcode. Zo wordt onder meer gekeken of het non-discriminatieprincipe gerespecteerd wordt en of de vergoedingen niet hoger zijn dan totale kost plus redelijke winstmarge. Dit onderzoek wordt verdergezet in 2024.

TICKETING NMBS

De Dienst Regulering startte in 2022 een controleopdracht naar het 'Referentiedocument Toegang tot de Ticketingdiensten en -ruimtes' van NMBS die de exploitant is van de stations. Dit document bevat de toegangsvoorwaarden voor het gebruik van de ticketingdiensten en -ruimtes in de stations.

Het doel van de controleopdracht was na te gaan of de bepalingen die in het referentiedocument werden opgenomen in overeenstemming zijn met de heersende wetgeving. In een eerste fase focuste deze controleopdracht op de niet-tarifaire informatie, de tarieven zullen in een latere fase worden onderzocht.

Naar aanleiding van opmerkingen die tijdens de controleopdracht werden gemaakt, paste NMBS het referentiedocument reeds aan vooraleer de controleopdracht was afgerond. De Dienst Regulering heroriënteerde daarop zijn onderzoek in functie van deze nieuwe bijgewerkte voorwaarden. Via Beslissing D-2023-02-S van 9 augustus 2023 oordeelde de Dienst Regulering dat het referentiedocument, voor het niet-tarifaire gedeelte, in lijn was met de heersende wetgeving.



TOEGANG KANDIDATEN TOT DIENSTVOORZIENINGEN

De Dienst Regulering adviseerde de FOD Mobiliteit en Vervoer over een wetsontwerp tot wijziging van de Spoorcodex waarbij ook kandidaat niet-spoorwegondernemingen toegang zouden krijgen tot de dienstvoorzieningen en de diensten verleend daarin. Verschillende opmerkingen en tekstvoorstellen werden geformuleerd om de wetgeving in lijn te brengen met de recente ontwikkelingen op de spoorwegmarkt.

KLACHT DB

Op 30 maart 2023 werd bij de Dienst Regulering door DB Cargo Belgium een klacht ingediend tegen Infrabel in haar hoedanigheid van exploitant van dienstvoorzieningen.

Enerzijds had de klacht betrekking op de tarieven om overbelastingsrisico's te voorkomen, die door Infrabel zijn ingevoerd in de Netverklaring 2023. De klager was van mening dat deze tarieven discriminatoir waren. Hij bekloeg zich er tevens over dat de communicatie erover naar de spoorwegonderneming toe niet correct was verlopen.

Anderzijds zou enkel concurrent Lineas toegang krijgen tot welbepaalde bundels die buiten het toepassingsgebied van de tarieven vallen, wat volgens de klager een schending was van de verplichting om alle spoorwegondernemingen op een niet-discriminerende wijze toegang te verlenen tot de dienstvoorzieningen.

Op basis van conclusies die door DB Cargo Belgium en Infrabel bij de Dienst Regulering over deze klacht werden ingediend en een parallel gevoerd eigen onderzoek, werd op 25 september 2023 beslissing D-2023-04-S uitgevaardigd.

In deze beslissing werd de klacht ontvankelijk bevonden, maar de drie middelen die door DB Cargo Belgium waren aangebracht, werden door de Dienst Regulering als ongegrond beschouwd, aangezien er in hoofde van Infrabel geen enkele schending van een bepaling van de Spoorcodex kon worden vastgesteld.

Tegen de beslissing werd geen hoger beroep ingesteld.



ADVIES STAATSSTEUN TRIERHEUVEL

In maart 2023 kreeg de Dienst Regulering vanwege de Minister van Mobiliteit de vraag om een advies te verstrekken over een voorontwerp van wet die voorziet in subsidies aan spoorwegondernemingen die voor het goederenvervoer van geïsoleerde wagons (de zogenaamde *single wagon load* transporten) gebruikmaken van de automatische trierinstallatie van Antwerpen-Noord.

In zijn advies A-2023-02-S is de Dienst Regulering van oordeel dat hij zich over de materie in kwestie niet kan uitspreken, aangezien hij, behoudens een zeer beperkte uitzondering, geen bevoegdheid heeft inzake staatssteun. Enkel de Europese Commissie kan de verenigbaarheid van staatssteun met de Europese wetgeving onderzoeken. Een inhoudelijk advies over het betrokken voorontwerp van wet kon dan ook niet verleend worden.

POC BUNDEL ZUID

Infrabel wenste in 2023 een nieuwe manier van bundelbeheer uit te testen door middel van een Proof of Concept (POC) in de bundel Waaslandhaven bundel Zuid. De infrastructuurbeheerder vroeg hierover een advies aan de Dienst Regulering.

Op 11 augustus 2023 maakte de Dienst Regulering zijn Advies (A-2023-04-S) over aan Infrabel. Dit advies bestaat uit drie delen. In een eerste deel werd het voorgestelde product geanalyseerd. Het tweede onderdeel bespreekt het plaatselijke protocol, i.e. het plaatselijke beleid ten overstaan van de spoorondernemingen. In een derde onderdeel werd ten slotte nog een aanbeveling gedaan aan de Infrastructuurbeheerder op basis van de vaststellingen die de Dienst Regulering in het kader van dit dossier deed.

DOMINANTE POSITIE

De Dienst Regulering is in het najaar van 2023 – in samenwerking met Universit  Libre de Bruxelles (ULB) en consultant Athena – een onderzoek gestart naar mogelijke machtsposities die spoorondernemingen kunnen hebben op een markt voor spoorvervoerdiensten. In de eerste fase werd een methodologie opgesteld voor het bepalen van een eventuele dominante positie van een spoorwegonderneming, met specifieke aandacht voor het vaststellen van de relevante markt voor spoorvervoerdiensten. In een tweede fase – die verder doorloopt in 2024 – zal deze methodologie toegepast worden op het concrete geval van de trierheuveel in Antwerpen-Noord.

BOEKHOUDKUNDIGE SCHEIDING

Op 4 juli 2023 startte de Dienst Regulering een controleopdracht met betrekking tot de boekhoudkundige scheiding van NMBS, zoals vermeld in artikels 4 en 9 van de Spoorcodex. De doelstelling van deze controleopdracht is een redelijke mate van zekerheid te verkrijgen over:

- de vraag of de financiële middelen voor activiteiten die betrekking hebben op het verrichten van vervoersdiensten in het kader van openbare dienst afzonderlijk in desbetreffende rekeningen worden opgevoerd en niet worden overgedragen naar andere activiteiten;
- de wijze waarop de boekhoudingen van de verschillende activiteiten gevoerd worden, het mogelijk maken om toe te zien op het verbod op de overdracht van openbare financiële middelen van het ene activiteitengebied naar het andere; en
- de vraag of voor alle dienstvoorzieningen een gescheiden boekhouding wordt gevoerd.

De focus van deze controleopdracht ligt op de activiteit stations, uitgebaat door NMBS. Na opvraging van alle relevante gegevens en interviews met verschillende stakeholders binnen NMBS in 2023 wordt de opdracht verdergezet in 2024.

CONTROLE VRACHTTERMINAL LLI

De Dienst Regulering heeft de controle van de exploitant van de terminal “Luik Logistics Intermodal” (LLI) voortgezet op basis van de nieuwe beschrijving van de dienstvoorziening die begin 2023 door deze laatste werd ingediend. Het doel van deze opdracht is na te gaan of de bepalingen in de beschrijving in overeenstemming zijn met de geldende wetgeving. De Dienst Regulering heeft ook een controle voorzien van het toegangstarief dat LLI aanreken aan de spoorwegondernemingen. Een nieuw rapport zal in 2024 aan LLI worden bezorgd.

MARKTMONITORING





Markmonitoring luchthaven

Een van de opdrachten van de Dienst Regulering is toezicht houden op de markt van de luchthaven Brussel-Nationaal. In december 2023 publiceerde hij het verslag voor het jaar 2022.

2022 is het jaar van herstel voor de luchtvaartsector, althans wat passagiers betreft. Met bijna 19 miljoen passagiers (+102%) ten opzichte van 2021 kende Brussels Airport een sterke stijging. Deze toename wordt ook weerspiegeld in een stijging van het aantal vliegbewegingen (+51%).

Volgens de kwaliteitsmeting en de daaraan gekoppelde rapportering van Brussels Airport, zijn de passagiers in het algemeen zeer tevreden over de dienstverlening. Tot slot stelde de Dienst Regulering een stijging van de heffingen vast (+11,7%) sinds de invoering van de nieuwe tariefstructuur. Deze stijging is echter toe te schrijven aan de inflatie en niet aan de nieuwe tariefstructuur.

Wat betreft het vrachtvervoer daalt het volume vervoerde goederen (-7%) ten opzichte van 2021.

Markmonitoring spoor

De rol van de Dienst Regulering is toezicht houden op de spoorwegmarkten. In december 2023 is het verslag over de spoorwegmarkten (passagiers- en goederenvervoer) voor het jaar 2022 gepubliceerd.

Wat het reizigersvervoer betreft, stelde de Dienst Regulering een lichte terugval vast voor de aangeboden nationale treindiensten en een zeker herstel voor de internationale treindiensten. Daartegenover staat een zeer sterke stijging (+34%) van het aantal NMBS-reizigers.

Het modale aandeel van het spoor bedroeg in 2022 slechts 6,2%. Ook wordt er een daling van de stiptheid vastgesteld. Deze daling houdt aan sinds 2020.

Tot slot wordt er bij het reizigersvervoer een grotere stijging vastgesteld van de gebruiksheffingen in de internationale sector dan in het nationale vervoer.

Wat het goederenvervoer betreft, heeft de Dienst Regulering een aanzienlijke daling van het goederenvervoer per spoor vastgesteld, zowel in tonkilometer (-9%) als in vervoerde goederen (-7,2%). Het modale aandeel van het spoor is echter licht gestegen tot 11,8%, maar ligt ver onder het Europese gemiddelde van 17,8%. Het modale aandeel van het spoor is de afgelopen 10 jaar relatief stabiel gebleven. Het marktaandeel van de historische operator daalt verder naar 53%.

Er wordt opgemerkt dat de gebruiksheffingen sinds 2020 licht zijn gedaald.

SAMENWERKINGS- VERBANDEN



Nationale samenwerkingsverbanden

De Dienst Regulering heeft zowel met de Veiligheidsautoriteit DAVIS als met de Vergunningverlenende Autoriteit (FOD Mobiliteit) een samenwerkingsakkoord afgesloten om cruciale informatie uit te wisselen en, indien nodig, overleg te plegen.

In dit verband heeft de Dienst Regulering in 2023 voornamelijk met de FOD Mobiliteit uitgewisseld omtrent de Europese wetgevende initiatieven omtrent spoorwegcapaciteit en retributies.

Europese samenwerking Luchthavenregulators – Thessaloniki Forum

Het *Thessaloniki Forum* is een expertengroep van verschillende Europese luchthavenregulators onder auspiciën van de Europese Commissie. Zij heeft tot doel de Europese Commissie te adviseren over de uitvoering van de Richtlijn 2009/12/EG inzake luchthavengelden en best practices te bevorderen bij de economische regulering van luchthavens. De Dienst Regulering is lid van deze expertengroep en neemt deel aan zijn vergaderingen en werkzaamheden.

Het *Thessaloniki Forum* vaardigt in dit verband onder andere niet-bindende papers uit die gepubliceerd worden op de website van de Europese Commissie.

In 2023 heeft het Forum verder gewerkt aan een paper over de bevoegdheden van de verschillende regulators. Op 7 september 2023 werd de paper “ISA Role and Powers” door de leden aangenomen.

De herziening van de bestaande paper “Airport Charges and Environmental issues and considerations” werd op 11 december 2023 door het Forum goedgekeurd.



Europees samenwerking Spoorregulatoren

ENRRB

In 2023 namen de spoorwegregulatoren in de EU onder auspiciën van de Commissie deel aan besprekingen over de wetgevende initiatieven van de Europese Commissie met betrekking tot het verbeteren van het capaciteitsmanagement en verkeersbeheer. Net zoals de andere Europese regulatoren heeft de Dienst Regulering zijn standpunten overgemaakt aan de Europese Commissie.



GOEDERENCORRIDORS

Verordening 913/2010 inzake het Europese spoorwegnet voor concurrerend goederenvervoer stelde elf goederencorridors in. De Dienst Regulering is rechtstreeks betrokken bij drie van deze corridors, meer bepaald Corridor Rhine-Alpine (RFC RA), Corridor North Sea – Mediterranean (RFC NSM) en Corridor North Sea – Baltic (RFC NSB). De toezichhoudende instanties krijgen in artikel 20 van deze Verordening de volgende opdrachten:

- Toezien op de mededinging op de corridor;
- Een niet-discriminerende toegang tot de corridor waarborgen;
- Fungeren als beroepsinstantie;

Om deze taken te volbrengen dienen zij samen te werken met de andere toezichhoudende instanties en dienen zij noodzakelijke informatie uit te wisselen. In het kader hiervan sloot de Dienst Regulering voor elk van de drie corridors waarbij hij betrokken is, een samenwerkingsakkoord met de andere toezichhoudende instanties op deze corridors.

Ook in 2023 volgde de Dienst Regulering de ontwikkelingen op deze drie corridors van nabij op. In 2023 lag de focus op nieuwe wetgevende initiatieven die een grote impact kunnen hebben op de werking en zelfs op het voortbestaan van de corridors. Deze initiatieven zijn enerzijds de herziening van de [TEN-T Verordening](#), die een samensmelting van RFC NSM en RFC RA zou vragen. Daarnaast is er ook het ['Rail Capacity Initiative'](#) van de Europese Commissie dat onder meer zou voorzien in een intrekking van de Verordening 913/2010.

Zoals elk jaar vertegenwoordigde de Dienst Regulering ook de toezichhoudende instanties van RFC NSM op de vergaderingen van de Executive Board van deze corridor. Daarnaast neemt hij ook als observator deel aan de vergaderingen van de Terminal Advisory Group en Railway Undertaking Advisory Group. Tot slot wordt er ook deelgenomen aan vergaderingen tussen de C-OSS (*Corridor Onse Stop Shop*) van de drie bovenstaande corridors en de respectievelijke toezichhoudende instanties.

IRG-RAIL

Sinds december 2013 is de Dienst Regulering volwaardig lid van de 'Independent Regulators Group – Rail' (IRG-Rail), een netwerk van onafhankelijke toezichhoudende instanties uit 31 Europese landen. Het werk van deze groep is verdeeld onder zes werkgroepen. Deze werkgroepen dienen niet alleen als platform voor de uitwisseling van beste praktijken, maar vormen daarnaast een ideale bodem

voor het steeds groeiende aantal taken die samenwerking tussen de verschillende Europese spoorregulators vereisen. Alle publicaties van de werkgroepen kunnen worden teruggevonden op de [website van IRG-Rail](#).

De activiteiten van de verschillende werkgroepen in 2023 waren als volgt:

Legal

In 2023 heeft IRG-Rail een paper uitgebracht die de initiële opmerkingen en bevindingen van de leden weergeeft op het voorstel van verordening van de Europese Commissie inzake het gebruik van spoorweginfrastructuurcapaciteit in de gemeenschappelijke [Europese spoorwegruimte](#). Deze tekst werd ingediend als reactie op de consultatie die over het wetsvoorstel was georganiseerd door de Europese Commissie. In 2024 zal IRG-Rail een document publiceren met gedetailleerde en artikelsgewijze opmerkingen op het wetsvoorstel.

Charges

Binnen IRG Rail werkte de werkgroep Charges aan twee thema's:

- Internationale goederendiensten per spoor
- De ontwerprichtlijnen van de Europese Commissie voor het vaststellen van vergoedingen.

Internationale goederendiensten

De werkgroep heeft gewerkt aan een rapport over internationale goederendiensten. In 2023 werd een eerste deel opgesteld over de marktanalyse van de vergoedingen en subsidiëringen. Dit deel zal begin 2024 worden aangevuld met een analyse van de instrumenten en belemmeringen voor de ontwikkeling van internationale goederendiensten.

Richtlijnen voor de vaststelling van heffingen

De Europese Commissie heeft IRG Rail op de hoogte gebracht van haar voornemen om richtlijnen voor het vaststellen van heffingen te publiceren. Het idee van de Commissie is om algemeen aanvaarde methoden voor het vaststellen van heffingen voor te stellen. Zij heeft deze voorlopige standpunten voorgelegd aan de werkgroep *Charges*.

In opdracht van het IRG Rail-voorzitterschap heeft de werkgroep *Charges* een document opgesteld waarin het belang van een gemeenschappelijke methodologie in Europa voor het vaststellen van heffingen wordt bevestigd. In het document wordt gewezen op de specifieke kenmerken van elk land, die de verschillen op het gebied van de heffingen kunnen verklaren. De groep was ook van mening dat het nuttig zou kunnen zijn om stimulansen te ontwikkelen om een beter gebruik van de netwerken aan te moedigen. Ten slotte zouden aanbevelingen om de vaststelling van gemeenschappelijke methoden voor het definiëren van de parameters voor de berekening van de heffingen te vergemakkelijken, welkom zijn. In oktober 2023 publiceerde IRG Rail een voorlopig advies waarin deze principes werden uiteengezet. De werkgroep *Charges* volgt deze kwestie verder op en heeft in december 2023 samen met de Europese Commissie deelgenomen aan een vergadering over dit onderwerp.

Charges for Service Facilities

Het programma 2023 van de IRG Rail werkgroep "*Charges for service facilities*" richtte zich specifiek op de hoogte van het tarief dat gevraagd mag worden in de dienstvoorzieningen en op de kosten van tractiestroom. Voor de tarifiering in de dienstvoorzieningen werden onder meer onderwerpen zoals historische kostprijs, goodwill en boekhoudkundige scheiding behandeld.

Access

De werkgroep Access zette haar werkzaamheden voort met betrekking tot de herziening van Verordening 913/2010/EU en de ontwikkeling en implementatie van het TTR-model voor capaciteitsbeheer en -toewijzing. Het belangrijkste werk voor 2023 was het bijstaan van de werkgroep ELP in haar bijdrage aan nieuwe wetgeving en andere maatregelen die voortvloeien uit het initiatief van de Europese Commissie om «het internationale spoorverkeer beter te beheren en te coördineren, met name door een herziening van de regels voor capaciteitstoewijzing en infrastructuurheffingen in de spoorwegsector».

De werkgroep is blijven samenwerken met de belanghebbenden om tot een akkoord te komen over een uniforme en geharmoniseerde lijst van KPI's (kritieke prestatie-indicatoren) voor vrachtcorridors.

De groep volgde ook de resultaten van de herziening van de TEN-T richtlijnen (trans-Europees vervoersnetwerk).

Ten slotte is de werkgroep Access begonnen met een analyse van het nieuwe signalisatiesysteem voor spoorwegen dat gemeenschappelijk is voor alle Europese landen, ERTMS (European Rail Traffic Management System). Deze analyse is bedoeld om een beter inzicht te krijgen in de gevolgen van de invoering van ERTMS voor de toegang tot het netwerk in de lidstaten.

Access to service facilities

Transparante en correcte informatie over dienstvoorzieningen is essentieel om toegang te kunnen krijgen tot de spoormarkt. De toezichthoudende instanties besteden daarom ook steeds meer aandacht aan de publicatie van de beschrijvingen van de dienstvoorzieningen die door de exploitanten van dienstvoorzieningen moeten worden opgesteld. In dit kader publiceerde de Werkgroep “*Access to Service Facilities*” een paper waarin aan de exploitanten van dienstvoorzieningen richtlijnen werden gegeven om deze beschrijvingen van dienstvoorziening naar behoren op te stellen.

Daarnaast werd er ook voorzien in een update van de paper waarin per land de termijnen worden weergegeven die door de verschillende nationale toezichthoudende instanties werden bepaald voor het beantwoorden van capaciteitsaanvragen in dienstvoorzieningen.

Monitoring

De IRG-Rail Market Monitoring Working Group heeft in 2023 gewerkt aan het twaalfde IRG-Rail marktmonitoringsrapport met betrekking tot het kalenderjaar 2022. Het rapport geeft een overzicht van de economische en operationele marktontwikkelingen in de spoorwegsector en vergelijkt tevens de competitiviteit over de jaren heen. Dit jaar is daarnaast een diepgaande analyse uitgevoerd van de heterogeniteit in het gebruik van het Europese spoorwegnet. Het rapport omvat ook enkele nieuwe indicatoren over infrastructuurbeheerders (aantal en uitgaven), het ECTS-netwerk, het aantal geëlektrificeerde treinkilometers en de uitgaven van spoorwegondernemingen aan energie.





INFO@REGUL.BE

KRUIDTUINLAAN 50 BUS 72
1000 BRUSSEL



Dienst Reguleren van het Spoorwegvervoer
en van de Exploitatie van de Luchthaven Brussel-Nationaal

