



**Dienst Regulering van het Spoorwegvervoer en
van de Exploitatie van de Luchthaven Brussel-Nationaal**



JAARVERSLAG 2015

01 VOORWOORD / p.1

02 DE DIENST REGULERING / p.3

03 DE EVOLUTIE VAN DE MARKTEN / p.10

04 ACTIVITEITEN
LUCHTHAVENREGULERING / p.14



05 SPOORVERVOER / p.16

06 FOCUS ON: TARIEVEN
BRUSSELS AIRPORT / p.19

07 TOEKOMSTPERSPECTIEF / p.21

INHOUDSTAFEL

01. Voorwoord



Naar het voorbeeld van een bloedvatstelsel dat de vitale elementen toelevert aan het gehele lichaam en zo het leven mogelijk maakt, vormen de transportnetwerken een vereiste voor het bestaan en de ontwikkeling van een economische ruimte. Welnu, het valt moeilijk te ontkennen dat het spoorvervoer en de luchthaven Brussel-Nationaal als twee grote transportinfrastructuren een vitale rol spelen voor onze economie. Zoals uit de cijfers blijkt, groeit het belang van deze 2 sectoren voor de mobiliteit en het goederenvervoer jaar na jaar.

Voor de luchthaven Brussel-Nationaal is 2015 wederom een uitzonderlijk jaar geweest met om en bij 23,5 miljoen passagiers, wat een stijging van 7% betekent ten opzichte van 2014. Het vrachtvervoer heeft eveneens een significante stijging gekend van bijna 8% ten opzichte van 2014 en dit in globale context van afnemende volumes.

Voor de spoorsector blijven de cijfers meer stabiel met vooral onzekere perspectieven op korte en middellange termijn wegens budgettaire beperkingen die wegen op zowel de uitbating van als investering in de infrastructuur. De traagheid waarmee het Europese regelgevende kader evolueert, is eveneens een

rem om performante spoordiensten op te zetten. Echter, deze moeilijke context mag geen reden zijn om af te glijden in pessimisme aangezien er ook bemoedigende indicatoren zijn, zoals het stijgend aantal reizigers binnenlands vervoer door gebruik te maken van minder rijpaden. Er worden dus meer mensen vervoerd met minder gebruikte capaciteit.

Wat betreft de Dienst Regulering zelf bleef 2015 een moeilijk jaar. Geconfronteerd met een nieuwe krimp van het personeel heeft de volledige ploeg zich toch onophoudelijk ingezet om een nuttige en efficiënte regulering te leveren. Een welgemeende dank hiervoor aan het ganse team!

In 2015 had de Dienst Regulering ook nieuwe uitdagingen, zoals de klacht inzake de tarieven van de luchthaven. De tariefbeslissing, die van toepassing is voor de volgende 5 jaren, is voor de sector waarschijnlijk één van de belangrijkste beslissingen die de regulator heeft genomen sinds zijn oprichting 2004 en dit omwille van verschillende redenen. Vooreerst heeft de tarifaire beslissing plaatsgevonden in een gewijzigd reglementair kader dat aansluit bij de doelstelling om de gebruikers



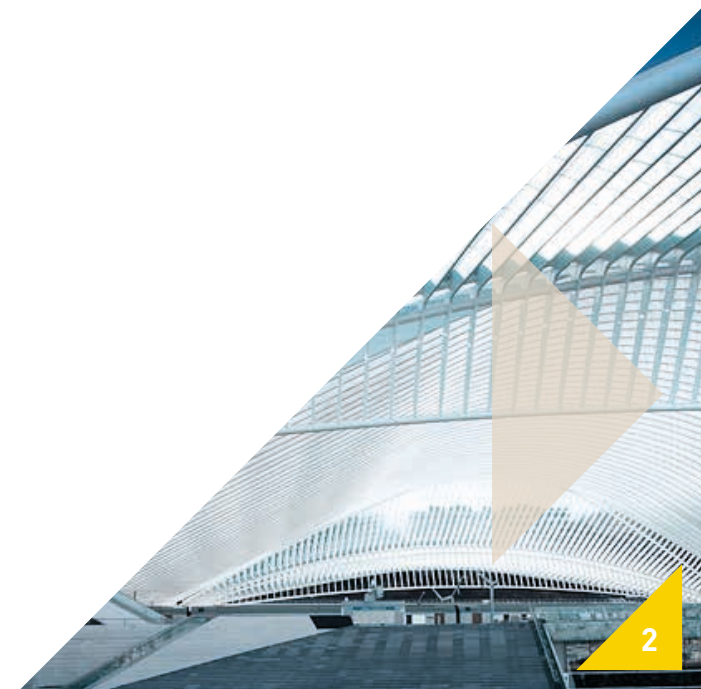


hoofdrólspelers te maken bij de ontwikkeling van de luchthaven. Daarnaast werden door middel van de tariefbeslissing enkele vaststellingen gedaan, als daar zijn de dual till situatie en de aanpassing van enkele parameters van het tariefvoorstel, wat het geval was voor de berekening van de WACC. Tenslotte heeft de tariefbeslissing een substantiële daling van 7,7% van alle luchthavengelden gerealiseerd ten opzichte van het originele tariefvoorstel van de luchthavenuitbater. Voor wat betreft de Dienst Regulering kwam deze tariefbeslissing tot stand in het licht van de wil om tot een tarief(-evolutie) te komen die gebaseerd is op een werkelijke raadpleging van de gebruikers en een objectivering van de verschillende parameters. In 2015 werd er door de Dienst Regulering eveneens voor de eerste keer een administratieve en operationele controle uitgevoerd van de voorwaarden inzake beveiliging, veiligheid en milieu opgenomen in de exploitatielicentie van de luchthaven.

Inzake sporaangelegenheden heeft de Dienst Regulering in 2015 een reeks van controleopdrachten uitgevoerd die ondermeer betrekking hadden op de methode voor aanrekening van kosten en op de tarifiering van de Your Shunts-diensten.

Wat mij betreft werden alle taken in 2015 uitgevoerd in functie van het algemeen belang en hoop ik dat er mee wordt tegemoet gekomen aan de verwachtingen van de gereguleerde sectoren. Na iets meer dan 10 jaar van economische transportregulering dien ik echter vast te stellen dat de regulering van een gemonopoliseerde sector niet vanzelf verloopt in België. Obstakels, tegenkanting en blokkeringen blijven bestaan. Er dient erkend te worden dat, los van ideologische debatten en ieders persoonlijke overtuiging, het bestaan van een monopolistische transportnetwerk onvermijdelijk controlemechanismen met zich mee dient te brengen die erop gericht zijn een gelijke en non-discriminatoire toegang te garanderen voor alle gebruikers. In deze context wens ik dan ook dat dit jaarverslag 2015 meer is dan enkel een wettelijke verplichting maar echter ook kan bijdragen tot het beter leren kennen van de rol en belangrijkheid van een nuttige en efficiënte economische regulering.

Serge Drugmand
Directeur





02. De Dienst Regulering

Missie en visie

Wie zijn wij ...

De Dienst Regulering van het Spoorwegvervoer en van de Exploitatie van de Luchthaven Brussel-Nationaal is als regulator voor het Belgische spoor 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.

Het statuut van de Dienst Regulering werd gewijzigd bij Koninklijk Besluit van 4 december 2012. Zo bevindt de Dienst Regulering zich vanaf 2013 niet langer in de schoot van de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer, en is de minister enkel bevoegd voor tuchtzaken tegen de leiding van de Dienst Regulering.

Een verdere evolutie van het statuut van de Dienst Regulering in de richting van een grotere onafhankelijkheid en autonomie wordt in de nabije toekomst voorzien naar aanleiding van deerschikking van het eerste Europese Spoorwegpakket.

In die context streeft de Dienst Regulering er naar een **betrouwbare speler** voor alle betrokkenen te zijn die in alle **onafhankelijkheid en autonomie** zijn rol kan spelen en hierbij een zo groot mogelijke **transparantie** aan de dag legt. Hiervoor dient hij actief te participeren en in dialoog te treden met alle **betrokken** partijen teneinde een zo groot mogelijke betrokkenheid te hebben bij de gereuleerde sectoren. 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 gereuleerde sectoren teneinde een correcte belangenafweging te maken in alle ondernomen acties.

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.

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. Hiervoor wordt het principe van gelijke behandeling gehanteerd en toegepast op gebruiksvoorwaarden, tarieven en kwaliteitsniveaus.

Adviseren

De Dienst Regulering heeft tenslotte 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 aangaande economische regulering in de transportsector.





Bevoegdheden

De twee domeinen uit de vervoerssector die de Dienst Regulering beheert, worden beide gekenmerkt door een natuurlijk monopolie. Verder is er weinig vergelijking mogelijk tussen de spoorwegsector en de luchthaven Brussel-Nationaal. De bevoegdheden van de Dienst Regulering verschillen dan ook aanzienlijk naargelang de sector. Hieronder worden de bevoegdheden per sector beknopt opgesomd. Voor de volledige lijst van bevoegdheden verwijzen we u graag naar onze website www.regul.be.

Bevoegdheden spoorwegvervoer

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

Adviezen

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 verlenen.

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, het internationaal reizigersvervoer en de non-discriminatoire toegang tot diensten.

Administratief afhandelen 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, afgesloten tussen Infrabel en NMBS, en geschillen in verband met de prestatieregeling.

Behandeling van klachten

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, meer bepaald de passagiersstations;
- de toegang tot en de dienstverlening in de passagiersstations ten gevolge van 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.



Beslissingsopdrachten

Tenslotte geeft de Spoorcodex de Dienst Regulering ook enkele beslissingsopdrachten:

- beslissing nemen over toekenning van het aantal minuten vertraging in het raam van de prestatieregeling;
- beslissing nemen over de heffing in het geval van overbelaste infrastructuur;
- een redelijke termijn vastleggen, binnen welke de exploitant van de dienstvoorziening dient te antwoorden op verzoeken van spoorwegondernemingen, betreffende de toegang tot en de dienstverlening in deze dienstvoorzieningen.

Bevoegdheden inzake uitbating luchthaven Brussel-Nationaal

De opdrachten van de regulerende overheid 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 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 die kunnen gaan tot intrekking van de exploitatielicentie. De verplichtingen hebben betrekking op

de kwaliteit van de gepresteerde diensten, het onderhoud, de ontwikkeling en de capaciteit van de luchthaveninstallaties en 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 en een efficiëntierapport dat de exploitant aan de Dienst Regulering dient te bezorgen.

De Dienst Regulering kan de licentiehouder in gebreke stellen indien zij vaststelt dat hij 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 licentiehouder 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 vooradvies uit te vaardigen.

Kwaliteit

Tussen de licentiehouder 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 worden goedgekeurd door de Dienst Regulering.

Er worden door de licentiehouder charters opgemaakt die de kwaliteit waarborgen van de diensten die worden geleverd aan de gebruikers en de passagiers. De Dienst Regulering



kan de goedkeuring van deze charters weigeren en de wijziging ervan vragen indien:

- zij de van kracht zijnde reglementering of de door de licentie bepaalde voorwaarden niet naleven;
- zij de verplichtingen voortvloeiend uit verdragen of internationale akten met betrekking tot de luchthavenexploitatie niet naleven;
- zij niet toelaten de kwaliteitsnormen te bereiken die door de regulator worden bepaald op basis van de praktijken die in de referentieluchthavens werden opgemerkt;
- zij onvoldoende rekening houden met de belangen van de gebruikers of de passagiers.

Tarieven

De meest 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 essentiële opdrachten van de luchthavenuitbater worden gereguleerde activiteiten genoemd omdat de inkomsten die de licentiehouder 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 de consultaties van de gebruikers. 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:

- beslissen een nieuwe consultatieperiode te beginnen;
- wijzigingen aanbrengen aan de formule voor de tariefcontrole en het tariefsysteem;
- een tariefsysteem en een formule voor de controle opleggen;
- het resultaat van het consultatieproces bevestigen.

Subsidiëring beveiligingskosten

Bij koninklijk besluit van 7 januari 2014 heeft de Belgische overheid beslist een jaarlijkse toelage te betalen als steun voor de infrastructuur inzake beveiliging en dit gedurende de begrotingsjaren 2014, 2015 en 2016.

De wetgever heeft in dit kader een opdracht voorzien voor de Dienst Regulering, meer bepaald het uitvoeren van een evaluatie van de steunmaatregel in de loop van 2015.

Onze middelen

Budget

In 2015 bedroegen de ontvangsten van de Dienst Regulering 1.144.000 euro. Dit bedrag wordt integraal betaald door de gereguleerde sectoren. De spoorwegsector betaalde een bedrag van 935.000 euro, terwijl de luchthavensector een bedrag van 209.000 euro voor de werking van de Dienst Regulering betaalde. Deze ontvangsten komen terecht in het begrotingsfonds van de Dienst Regulering.



Er bestaat een aanzienlijk onevenwicht tussen de bijdragen van beide gereguleerde sectoren. Teneinde een zo correct en transparant mogelijke bijdrage te hebben voor beide gereguleerde sectoren, wenst de Dienst Regulering dit onevenwicht in de toekomst bij te sturen.

Van deze ontvangsten wordt er jaarlijks een bedrag van 215.000 euro gedesaffecteerd naar de Schatkist voor de dienstverlening die de Dienst Regulering afneemt van de FOD Mobiliteit en Vervoer (budget- en personeelsbeheer, huisvesting, logistiek etc.).

Inzake beschikbare middelen dient er te worden opgemerkt dat de ontvangsten niet volledig mogen gebruikt worden ondanks de reglementaire bepaling die stelt dat de ontvangsten dienen voor de volledige werking van de Dienst Regulering. De reden hiervoor is dat de principes van budgettaire voorzichtigheid ook van toepassing zijn op begrotingsfondsen waardoor een volledig gebruik van de ontvangsten onmogelijk gemaakt wordt. Voor 2015 beschikte de Dienst Regulering bijgevolg slechts over een bruikbaar budget van 740.000 euro, opgedeeld in 676.000 euro voor personeelskosten en 64.000 euro voor werkingskosten

De voorbije jaren heeft de Dienst Regulering extreme maatregelen moeten nemen om met het bruikbare budget voor personeelskosten niet deficitair te zijn: op 2 jaar tijd zijn er 3 mensen moeten vertrekken. Door deze maatregelen is de Dienst Regulering er voor 2015 wel in geslaagd om het bruikbare budget voor personeelskosten niet te overschrijden.

Wat betreft het bruikbare budget voor werkingskosten is de door de regering opgelegde besparing zeer hard voelbaar. Door de aard maar vooral de onvoorspelbaarheid van een deel van het werk en de opdrachten van de Dienst Regulering – bijvoorbeeld aanvechting van beslissing voor het Hof van Beroep waardoor er advocatenkosten ontstaan – werd de Dienst Regulering in 2015 geconfronteerd met een acuut

tekort inzake werkingskosten. De Dienst Regulering heeft dan ook een afwijking moeten aanvragen aan de minister van Begroting om éénmalig het budgettaire plafond te verhogen teneinde de wettelijk toegewezen opdrachten van de Dienst Regulering correct uit te voeren.

Personeel

Sinds de oprichting van de Dienst Regulering was het personeelskader stabiel op 9 VTE¹ (met uitzondering van de eerste opstartjaren). Bij de aanstelling van de nieuwe directie in 2013 evolueerde het personeelskader echter naar 10 VTE zonder dat hiermee rekening werd gehouden in de beschikbare budgettaire personeelsmiddelen. Er wordt dan ook vastgesteld dat de geldende principes van budgettaire voorzichtigheid niet gesynchroniseerd zijn met de mechanismen van personeelsbeheer (en omgekeerd).

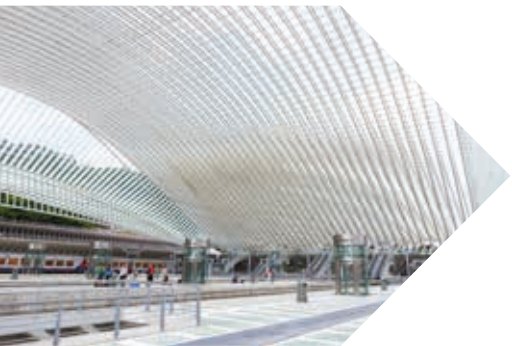
De tekorten in de beschikbare middelen voor personeelskosten in de afgelopen jaren hebben er toe geleid dat de Dienst Regulering in 2014 een effectief kader van 7 VTE heeft.

In 2015 heeft tenslotte 1 expert een nieuwe uitdaging elders gevonden waardoor het huidig kader nog slechts uit 6 VTE bestaat.

Evolutie van het personeel van 2006 tot nu:

2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
4	7	9	9	7	9	9	10	7	6

1. VTE = voltijds equivalent



Toekomst

Voor 2016 heeft de regering ondertussen het principe van 'inkomsten = uitgaven' aangenomen voor budgettaire fondsen. Deze maatregel geeft aan de Dienst Regulering al enige financiële ademruimte aangezien er vanaf dan over alle ontvangsten kan beschikt worden.

Daarnaast werkt de Dienst Regulering verder aan de piste om de inkomsten verder te verhogen.

Deze 2 maatregelen zouden de voor de Dienst Regulering een eerste aanzet moeten zijn om toekomstige nieuwe aanwervingen te realiseren.

Organisatiebeheersing

De Dienst Regulering besteedt sinds 2013 op meer formele wijze aandacht aan organisatiemanagement en interne werking. De Dienst Regulering is immers 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.

In 2015 werd een vervolgaudit uitgevoerd door een extern onafhankelijk organisme.

De conclusies aangaande de verschillende onderdelen van de audit kunnen hieronder worden teruggevonden.

Financieel

De auditeur kwam inzake financieel beheer tot de conclusie dat er verder dient gewerkt te worden aan een toekomstig statuut voor de Dienst Regulering (rechtspersoonlijkheid). Enkel op die wijze kan er degelijk werk worden gemaakt van de vaststellingen zoals:

- overschakelen van een eenvoudig 1-jarig budget naar een budgettaire meerjarenplanning;
- degelijk personeelsbeheer, rekening houdend met alle financiële evoluties van ieders loopbaan.

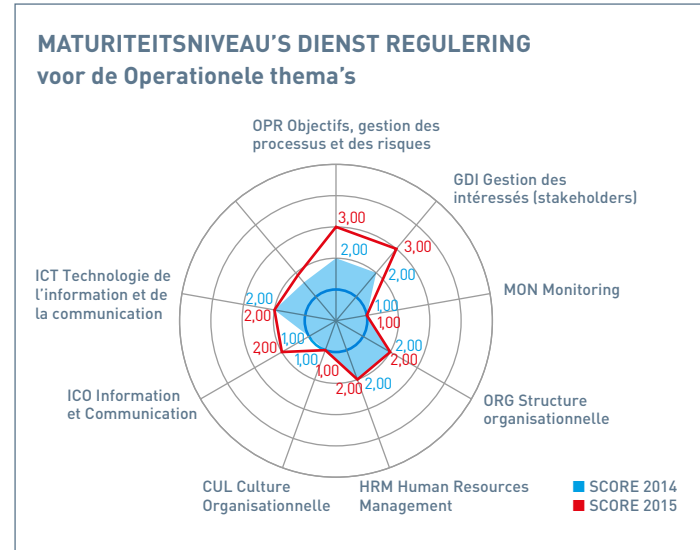
Fraude

Er werden bij de audit geen aanwijzingen vastgesteld die in de richting van fraude kunnen duiden. Voldoende beheersmaatregelen zijn hiervoor aanwezig binnen de Dienst Regulering.



Operationeel

Voor het operationeel beheer van de Dienst Regulering heeft de auditeur een maturiteitscore toegekend voor verschillende domeinen als volgt:



Uit bovenstaande grafiek kunnen we afleiden:

- Dat er een vooruitgang werd geboekt tussen de audit 2014 en 2015 voor wat betreft sommige thema's van de organisatiebeheersing;
- Score 3 voor de domeinen doelstellingen, proces- en risico-beheer betekent dat voor deze thema's een evolutie heeft plaatsgevonden. Men gaat van een beginnende structuur van beheersmaatregelen naar beheersmaatregelen die gestandaardiseerd, gedocumenteerd en gecommuniceerd zijn en toegepast worden;
- Score 2 voor de domeinen van organisatiestructuur, HRM en ICT betekent dat er een gestructureerde aanzet is gegeven voor de ontwikkeling van beheersmaatregelen.

De beheersinstrumenten zijn in ontwikkeling maar worden nog niet systematisch toegepast;
- *Score 1 voor de domeinen van informatie en communicatie, organisatiecultuur en monitoring betekent dat de beheersmaatregelen voorlopig enkel op een ad hoc-basis worden uitgewerkt. Het besef van nood aan meer adequate maatregelen groeit maar een gestructureerde of gestandaardiseerde aanpak is nog niet aanwezig. Het organisatiebeheerssysteem wordt nog meer gedragen door individuen dan door systemen.*



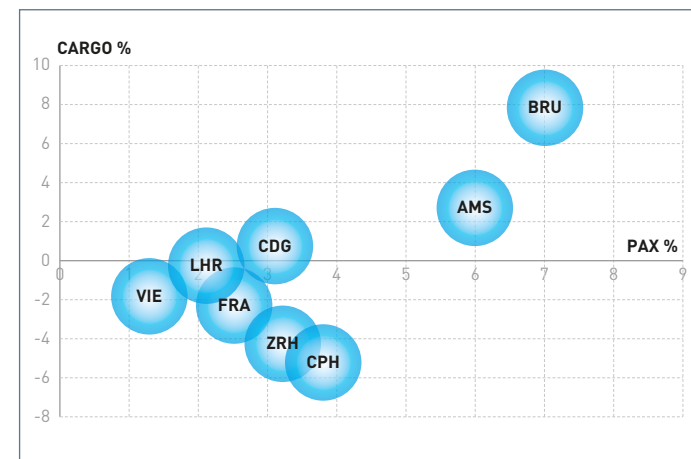
03. Evolutie van de markten

Luchthaven Brussel-Nationaal

Na het boerenjaar 2014 heeft Brussels Airport in 2015 wederom mooie resultaten neergezet. Zo werd in 2015 een nieuw historisch record gevestigd qua passagiersaantallen. In 2015 werd een stijging van 7% genoteerd, oftewel 23.460.018 passagiers op jaarbasis. Deze stijging werd voor het grootste deel gerealiseerd bij de transferpassagiers (stijging met 14,8% tegenover 2014) waardoor de rol van Brussels Airport als hub in het Star Alliance-netwerk steeds meer benadrukt wordt. De groei van de low cost-markt die in 2014 werd gestart door de komst van een aantal lage kosten luchtvaartmaatschappijen wordt in 2015 verder gezet.

Het vrachtvervoer op de luchthaven Brussel-Nationaal heeft in 2015 eveneens een mooie groei gekend met liefst 7% in vergelijking met vorig jaar. Deze groei is voornamelijk te danken aan een sterke groei bij het volvrachtvervoer, terwijl de vracht aan boord van passagiersvliegtuigen eerder stagneerde.

Indien we vergelijken met de referentieluchthavens van Brussels Airport – te weten Amsterdam Schiphol, Parijs Charles De Gaulle, Zurich, Wenen, Kopenhagen, Frankfurt en Londen Heathrow – dient er vastgesteld te worden dat Brussels Airport zowel inzake vracht als passagiers een uitstekende groei heeft gekend in 2015. Er is een groot peloton dat een beperkte passagiersgroei kende tussen 1% à 3% maar tegelijkertijd een eerder negatieve groei kende inzake vrachtvervoer. Enkel Amsterdam en Brussels Airport tonen in beide segmenten sterke groeicijfers.



Inzake vliegbewegingen is de groei kleiner dan de passagiersgroei, meer bepaald 3,4% ten aanzien van 2014. Dit is echter volledig in lijn met de internationaal waargenomen tendens van grotere toestellen en een hogere bezettingsgraad per toestel.

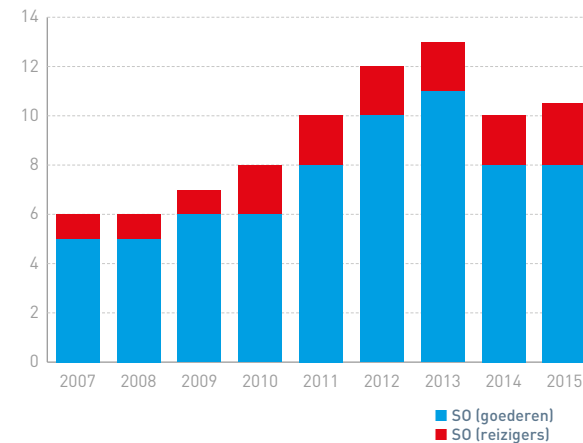




Spoorvervoer

Algemeen

CIRCULERENDE SO IN BELGIË



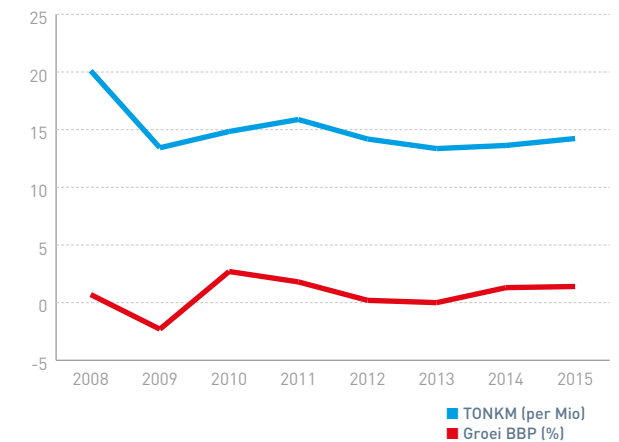
Het aantal spoorondernemingen die effectief in België circuleren is jaar na jaar geleidelijk toegenomen. In 2014 was er voor het eerst een afname, van 13 naar 10. De spoorondernemingen zijn steeds minder op zich staande operatoren, ze zijn verticaal en/of horizontaal geïntegreerd in grotere entiteiten. Interne reorganisaties (Rurtalbahn-Transport) en operationele en strategische keuzes van multinationale groepen lagen aan de basis van de daling van het aantal actieve operatoren in België. In 2015 bleef het aantal goederenoperatoren stabiel, bij het internationaal reizigersvervoer was er de intrede van THI Factory als spooronderneming, die de vervoersactiviteiten van THALYS voor zijn rekening neemt.



Goederenvervoer België

De markt van het goederenvervoer per spoor kende eind 2008 een stevige terugval ten gevolge van de grondstoffen crisis die nadien uitmondde in de financiële crisis. Dit komt ook naar voren in onderstaande grafiek waar een sterke regressie in het totaal aantal afgelegde tonkilometers kan worden waargenomen. In 2010 en 2011 kende de markt terug een groei, maar vanaf 2012, met de Europese staatsschuldcrisis, zette een negatieve tendens zich in, die zich doorzette tot 2013. Het aantal afgelegde tonkilometers viel terug tot onder het dieptepunt van het crisisjaar 2009. Daar waar in 2014 de markt stagneerde lijkt ze voor 2015 terug te hernemen. Er was een toename van het goederenvervoer zowel in tonkilometers als in het aantal effectief gebruikte rijpaden (lees: transporten).

EVOLUTIE GOEDERENVERVOER VS BBP

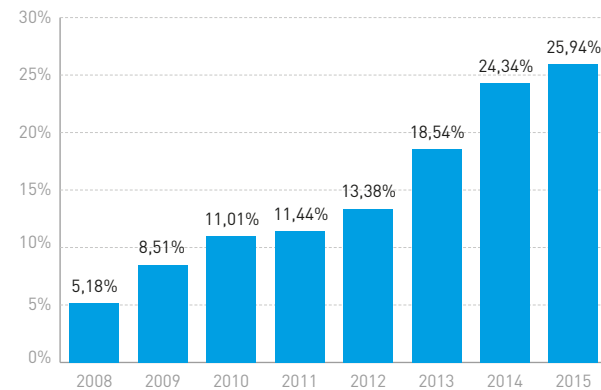




Het goederenvervoer op Belgisch grondgebied hangt nauw samen met de evolutie van de economische activiteit. De Belgische economie groeide in de periode 2012 en 2013 niet, wat zich vertaalde in een inkrimping van het totaal vervoerde tonnage. Vanaf 2014 hernam de economische groei, deze heropleving had een positieve weerslag op het goederenvervoer per spoor, die zich doorzette in 2015.

Het marktaandeel van de nieuwe toetreders blijft toenemen. Zij slagen er niet alleen in om hun marktaandeel aanzienlijk te vergroten, maar ook om in absolute cijfers (tonkilometers) een continue positieve groei te realiseren. Over de laatste 5 jaar verdubbelde hun aantal effectieve rijpaden (lees: transporten) van 19.515 naar 38.162. Het type transport dat de historische operator verzorgt speelt hierin een belangrijke rol. Deze is voornamelijk actief in meer traditionele sectoren (staal, bulk, chemie), die meer dan de andere te lijden hadden onder de economische toestand.

MARKTAANDEEL NIEUWE TOETREDERS (BRUTO-TONKM)



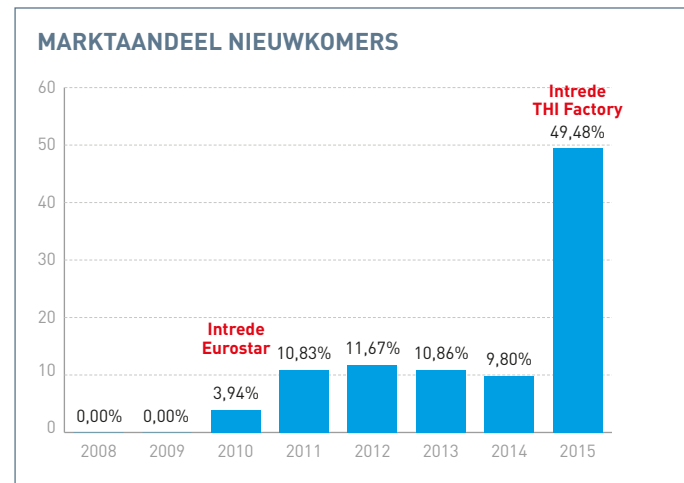
Bovenstaande grafiek toont aan dat het gezamenlijk marktaandeel van de nieuwe toetreders een sterke groei kent. Daar waar in 2007 nog geen 5% van de markt door nieuwe toetreders werd ingenomen, bedraagt het marktaandeel in 2015 meer dan 25%. De toetreders zelf werden ook groter, in 2013 hadden er slechts drie een marktaandeel van meer dan 1%, in 2015 waren dat er reeds 5.

Evenwel mag niet uit het oog verloren worden dat bijna een derde van het marktaandeel van "nieuwe toetreders" gekoppeld kan worden aan een buitenlandse historische operator.





Internationaal reizigersvervoer



Sinds 1 januari 2010 is de markt voor het internationaal reizigersvervoer in België geliberaliseerd. Tot voor 2015 was Eurostar Int. Limited, die instaat voor de verbinding tussen Brussel-Lille-Londen, de enige "nieuwe toetreder". Deze onderneming is evenwel nog grotendeels in handen van historische operatoren (ref. 60% waarvan SNCF: 55% en NMBS: 5%).

Vanaf 31 maart 2015 trad "THI Factory" als spoorwegonderneming toe tot de markt van internationale reizigersvervoerdiensten. THI Factory verzorgt het operationeel luik van de spoorvervoersdiensten van THALYS. Voor het commerciële luik staat Thalys International, een samenwerking tussen NMBS, DB, SNCF en NS in. Concreet worden de internationale vervoersdiensten die voorheen in België en Frankrijk in naam van THALYS door NMBS en SNCF werden uitgevoerd vanaf 2015 uitgevoerd door THI Factory. Het aandeelhouderschap van deze onderneming is als volgt verdeeld: NMBS 40% en SNCF 60%.

Concurrentie in de markt is er voor het internationaal reizigersvervoer per spoor niet. De activiteiten die voordien verzorgd werden door de historische operator NMBS werden ondergebracht in aparte ondernemingen die evenwel nog steeds onder controle staan van historische operatoren.

De markt van het internationaal reizigersvervoer kent dus de facto geen echte "nieuwe toetreders". Deze markt heeft een aantal barrières die een rem vormen op zijn ontwikkeling. Zo zijn er de technologische belemmeringen, de hoge investeringskost en de interoperabiliteitsvereisten waarmee nieuwe operatoren worden geconfronteerd. Daarnaast zijn er ook de wettelijke bepalingen die het recht op cabotage aan banden leggen.





04. Activiteiten luchthavenregulering

Beslissingen en adviezen

De Dienst Regulering heeft in 2015 9 beslissingen en 1 advies in het kader van zijn luchthavenbevoegdheden genomen. Deze kunnen onderverdeeld worden in drie thema's: private luchtvaart (general aviation), kwaliteit en financiële vraagstukken.

PRIVATE LUCHTVAART

Naar aanleiding van een beslissing uit 2014 moest de luchthavenuitbater verschillende maatregelen nemen teneinde de ontplooiende activiteiten bij de private luchtvaart beter te controleren, zoals:

- opstellen van aparte kwaliteitscharters voor de specifieke sector van private luchtvaart;
- een aparte SLA opmaken met de grondafhandelaars actief binnen de private luchtvaart;
- er op toezien dat de tarieven toegepast bij private luchtvaart niet afwijken van de geldende en goedgekeurde tarieven voor de commerciële luchtvaart.

De luchthavenuitbater heeft voor al deze eisen afdoende maatregelen genomen en de Dienst Regulering heeft deze onderdelen dan ook afgesloten aan de hand van beslissingen D-2015-01-LA en D-2015-06-LA.

KWALITEIT

De luchthavenuitbater heeft, zoals geëist door de Dienst Regulering, een eigen kwaliteitscharter opgesteld voor de specifieke sector van de private luchtvaart. De Dienst Regulering heeft dit voorstel van charters (voor passagiers en voor luchtvaartmaatschappijen) onderzocht in het licht van de

reglementaire verplichtingen en volledig goedgekeurd (verdere details zie beslissing D-2015-02-LA).

Daarnaast heeft de luchthavenuitbater een aparte SLA opgesteld met de verlener van grondafhandelingsdiensten in de sector van de private luchtvaart. Dit voorstel werd voor goedkeuring voorgelegd aan de Dienst Regulering. Het voorstel van SLA werd uiteindelijk goedgekeurd door de Dienst Regulering onder voorwaarde dat er één aanpassing wordt doorgevoerd (verdere details zie beslissing D-2015-03-LA).

De Dienst Regulering heeft in 2015 voor een eerste maal een audit uitgevoerd bij de luchthavenuitbater teneinde na te gaan of alle licentievoorwaarden inzake veiligheid en milieu gerespecteerd worden. Deze audit verliep in verschillende fases:

1. opzoeking via desk research;
2. analyse van de bij de luchthavenuitbater opgevraagde documentatie;
3. een bezoek aan de luchthaven om een aantal operationele aspecten ter plaatse te controleren.

De Dienst Regulering heeft hierbij geen inbreuken vastgesteld (verdere details zie beslissing D-2015-05-LA).

Met betrekking tot de kwaliteitsindicator voor de meting van de wachtrij bij check-in heeft de luchthavenuitbater in 2015 een verzoek ingediend bij de Dienst Regulering om deze meting te mogen stoppen. De Dienst Regulering heeft geoordeeld dat dergelijke stopzetting niet conform de reglementering of internationale praktijken zou zijn en heeft bijgevolg het verzoek verworpen. De luchthavenuitbater werd tenslotte verzocht om tegen eind 2015 een nieuw voorstel in te dienen om tegemoet



Innsbruck	OS 901
Klagenfurt	OS 939
Amsterdam	OS 375
CDG	OS 417
	OS 529
	OS 677
	OS 721
	OS 887



Innsbruck	OS 901
Klagenfurt	OS 939
Amsterdam	OS 375
CDG	OS 417
	OS 529
	OS 677
	OS 721
	OS 887
	OS 901

te komen aan de verplichting om de wachtrij bij check-in te meten (verdere details zie beslissing D-2015-08-LA).

FINANCIËLE VRAAGSTUKKEN

In 2015 werden de raadplegingen gehouden inzake de tarieven en formule voor tariefcontrole voor de nieuwe gereguleerde periode 2016-2021. In dit kader heeft de Dienst Regulering 3 beslissingen genomen: een tussentijdse beslissing inzake inwerkingtreding tarieven (beslissing D-2015-07-LA), een beslissing inzake verlenging van de termijn voor de Dienst Regulering om een finale beslissing te nemen (beslissing D-2015-09-LA), en een finale beslissing omtrent de tarieven en de tariefformule (beslissing D-2015-12-LA). Meer details hieromtrent zijn terug te vinden in het hoofdstuk 'Focus on ...' van dit jaarverslag.

Institutionele aanwezigheid

De Dienst Regulering neemt deel aan de overlegvergaderingen die plaatsvinden tussen de Europese luchthavenregulators (genaamd het Thessaloniki Forum). Deze vergaderingen vinden plaats onder de auspiciën van de Europese Commissie. Tijdens deze vergaderingen worden er best practices uitgewisseld omtrent verschillende thema's (verloop raadplegingen, transparantie tarieven ...).



05. Spoorvervoer

Uitgevoerde opdrachten 2015

Beslissingen

D-2015-04-S betreffende de methode voor de aanrekening van de kosten van de infrastructuurbeheerder Infrabel.

Overeenkomstig artikel 48 van de Spoorcodex is de methode, voor de aanrekening van de kosten die de infrastructuurbeheerder gebruikt, onderworpen aan een goedkeuring door de Dienst Regulering. Het door Infrabel ter goedkeuring voorgelegde kostenmodel maakt gebruik van categorisering van kosten. Deze categorisering laat toe om de kosten zowel op organisatieniveau, op het niveau van de productiefactoren als op niveau van de structuur van de productiecapaciteit, op te volgen.

De Dienst Regulering kwam na onderzoek tot de conclusie dat het door Infrabel gebruikte kostenmodel nauwkeurig en volledig was. Het kostenmodel werd dan ook goedgekeurd door middel van beslissing D-2015-04-S.

De volledige beslissing kan geraadpleegd worden op de website van de Dienst Regulering.

D-2015-10-S in het kader van de controleopdracht van de netverklaring 2014-2015.

In augustus 2014 startte de Dienst Regulering een controleopdracht aangaande de netverklaring 2014-2015 – hierna netverklaring 2015. Deze controle werd opgestart naar aanleiding van de publicatie van deze netverklaring waarin bepaalde opmerkingen, gemaakt door de Dienst Regulering in de adviesfase, niet werden opgenomen. Deze controleopdracht had met name betrekking op volgende punten:

- a. *Kandidaten* – verzoek tot verduidelijking van wie een capaciteitsaanvraag kan indienen;
- b. *Overbelaste infrastructuur* – aanpassing van beginselen van prioritering aan de bepalingen opgenomen in artikel 40 van de Spoorcodex.

In het kader van deze controleopdracht had de Dienst Regulering verschillende contacten met Infrabel teneinde tot een oplossing te komen. Met betrekking tot het eerste punt zorgde de aanpassing van de Spoorcodex voor een oplossing.

Met betrekking tot het tweede punt werd de netverklaring door Infrabel aangepast om duidelijk te maken dat kandidaten de mogelijkheid hebben om de door de infrastructuurbeheerder voorgestelde capaciteit in het kader van de coördinatieprocedure te weigeren.

Wat betreft het weerspiegelen in de coördinatieprocedure van de moeilijkheid om internationale treinpaden aan te leggen is de hierboven vermelde toevoeging in de netverklaring echter nog niet voldoende. Infrabel heeft de Dienst Regulering evenwel verzekerd te zullen onderzoeken in welke mate een herziening van de prioriteitsregels kan worden doorgevoerd teneinde het belang van de internationale rijpaden te benadrukken. Infrabel zal hiervoor een werkgroep opstarten.

De volledige beslissing kan worden teruggevonden op de website van de Dienst Regulering.





D-2015-11-S aangaande de wijziging van het tariferingsprincipe Your Shunts.

Naar aanleiding van de aanpassing van de tariefformule voor het rangeren van treinen startte de Dienst Regulering eind 2014 een controleopdracht. Op 15 oktober 2015 nam de Dienst Regulering haar beslissing hieromtrent. De beslissing van de Dienst Regulering legt de afschaffing op van het nieuwe tariferingsprincipe, evenals een boete voor de infrastructuurbeheerder. Infrabel ging tegen deze beslissing in beroep. Een uitspraak in deze zaak wordt eind 2016 verwacht.

Beslissing D-2015-11-S kan integraal teruggevonden worden op de website van de Dienst Regulering.

Adviezen

A-2015-02-S betreffende het ontwerp van netverklaring.

Op 12 november 2015 gaf de Dienst Regulering haar advies aangaande het ontwerp van netverklaring 2017. De Dienst Regulering had onder meer opmerkingen over de prestatie-regeling, het model van kaderakkoord en de capaciteitsovereenkomst die dient getekend te worden door de kandidaten niet-spooronderneming.

Het volledige advies kan worden teruggevonden op de website van de Dienst Regulering.

Controleopdrachten

In 2015 startte de Dienst Regulering met drie controleopdrachten in het kader van de bevoegdheid haar toegewezen in artikel 62, §3 van de Spoorcodex.

Controleopdracht algemene voorwaarden toegang tot passagiersstations

Naar aanleiding van de publicatie van de algemene voorwaarden voor toegang tot de passagiersstations op de website

van NMBS startte de Dienst Regulering een controleopdracht. De wetgeving voorziet immers dat de netverklaring informatie bevat over de voorwaarden voor toegang tot de dienstvoorzieningen die zijn aangesloten op het net van de infrastructuurbeheerder. In de netverklaring van Infrabel werd dan ook een link voorzien naar de door de NMBS gepubliceerde voorwaarden, die de procedure voor het aanvragen van capaciteit in de passagiersstations, uiteenzetten.

De Dienst Regulering heeft overeenkomstig artikel 62, §3, 1^o van de Spoorcodex de opdracht te controleren of de netverklaring in overeenstemming is met het wettelijk kader. Voor dit jaar werd beslist om door middel van een controleopdracht na te gaan of de door de NMBS gepubliceerde voorwaarden voor toegang tot passagiersstations in lijn zijn met de heersende wetgeving. Deze controleopdracht zal worden afgerond in de loop van 2016.

Controleopdracht toewijzing capaciteit

Artikel 62, §3 van de Spoorcodex geeft aan de Dienst Regulering de opdracht erover te waken dat de toewijzing van infrastructuurcapaciteit correct verloopt. Teneinde deze opdracht zo correct mogelijk te kunnen vervullen, is het noodzakelijk dat de Dienst Regulering een duidelijk beeld heeft van de bestaande toewijzingsprocedures voor infrastructuurcapaciteit. Hiertoe werd beslist over te gaan tot een controleopdracht met als onderwerp de door Infrabel gebruikte procedures en methodes van toewijzing van capaciteit. Deze controleopdracht werd afgerond in de loop van 2016.





Controleopdracht capaciteitsovereenkomst

In de netwerkverklaring van Infrabel is een model van capaciteitsovereenkomst opgenomen dat kandidaten die geen spooronderneming zijn dienen te ondertekenen alvorens ze infrastructuurcapaciteit aanvragen. De Dienst Regulering startte een controleopdracht teneinde na te gaan of de retributies opgenomen in deze overeenkomst conform de wettelijke bepalingen zijn.

Naar aanleiding van deze controleopdracht besliste Infrabel de capaciteitsovereenkomst volledig te herzien. Een nieuwe versie van deze overeenkomst wordt midden 2016 verwacht.

Europese samenwerking

European Network of Rail Regulatory Bodies

In 2015 organiseerde de Europese Commissie verschillende ontmoetingen van het netwerk van Europese Regulators waaraan de Dienst Regulering heeft deelgenomen. Bij deze gelegenheden, delen de Europese toezichthoudende instanties hun ervaringen en beste praktijken. Daarnaast adviseert het netwerk de Europese Commissie bij de voorbereiding van uitvoeringsmaatregelen, zoals bijvoorbeeld de verschillende maatregelen die de Commissie dient te nemen in het kader van Richtlijn 2012/34.

IRG-Rail

Sinds december 2013 is de Dienst Regulering volwaardig lid van de 'Independent Regulators Group – Rail' (IRG-Rail), een netwerk van onafhankelijke toezichthoudende instanties uit 25 Europese landen. Het werk van deze groep is verdeeld onder 5 werkgroepen:

- Tarieven (Charges)
- Markt Monitoring
- Wetgeving (Legal)

- Toegang tot het netwerk (Access)
- Toegang tot dienstfaciliteiten (Access to Service Facilities)

Meer informatie kan teruggevonden worden op de website: <http://www.irg-rail.be>.

Verordening 913/2010 inzake het Europese spoorwegnet voor concurrerend goederenvervoer

In het kader van de goederencorridors is de Dienst Regulering rechtstreeks betrokken bij 3 van de 9 corridors die de Verordening instelt, meer bepaald Corridor 1 (Rhine-Alpine Corridor), Corridor 2 (North-Sea – Mediterranean corridor) en Corridor 8 (Rhine – Baltic Corridor).

Samenwerking andere toezichthoudende instanties

Artikel 20 van de Verordening geeft de toezichthoudende instanties de opdracht:

- toe te zien op de mededinging op de corridor;
- een niet-discriminerende toegang tot de corridor te waarborgen;
- te fungeren als beroepsinstantie.

Hiertoe werken zij samen met de andere toezichthoudende instanties en wisselen ze noodzakelijke informatie uit.

De Dienst Regulering sloot in het kader van deze opdracht voor elke corridor een samenwerkingsakkoord met de andere toezichthoudende instanties op de desbetreffende corridors. Deze akkoorden leggen de te volgen procedure in het geval van een klacht vast.

Daarnaast volgt de Dienst Regulering de ontwikkelingen op deze 3 corridors van nabij op.



06. Focus on: tarieven Brussels Airport



De raadplegingen

Het reglementair kader voorziet dat de luchthavenuitbater (Brussels Airport Company) raadplegingen met de gebruikers (dit zijn de luchtvaartmaatschappijen) moet organiseren met het oog op het vastleggen van tarieven en een formule voor tariefcontrole voor de volgende geregeerde periode die loopt van 1 april 2016 tot 31 maart 2021.

De uitbater van de luchthaven Brussel-Nationaal heeft deze raadplegingen georganiseerd in de periode januari tot mei 2015. De Dienst Regulering was hierbij aanwezig als waarnemer.

Op het einde van deze raadplegingen formuleert Brussels Airport Company een definitief voorstel van tarieven en van formule voor tariefcontrole. De gebruikers hebben dan 1 maand de tijd om een eventueel verzoekschrift tot weigering van deze tarieven en /of de formule voor tariefcontrole in te dienen bij de Dienst Regulering.

Het verzoekschrift tot weigering

De Dienst Regulering ontving op 5 juni 2015 twee verzoekschriften tot weigering van het tariefvoorstel. Het ene werd ingediend door de representatieve organisatie AOC Brussels, het andere door de representatieve organisatie IATA die hiervoor een mandaat had gekregen vanwege een tiental luchtvaartmaatschappijen.

De weigering was hoofdzakelijk opgebouwd rond 2 middelen:

- onvoldoende informatie vanwege de luchthavenuitbater;
- berekening van de tarieven: trafiekvoorspellingen, de

berekening van de WACC, investeringen (capex), operationele kosten (opex), subsidiëeringsniveau en belastingen.

Het onderzoek

Met betrekking tot het middel inzake onvoldoende verdeling van informatie heeft de Dienst Regulering geen tekortkomingen vastgesteld en heeft dit middel aldus ongegrond verklaard.

Met betrekking tot het middel inzake berekening van de tarieven kwam de Dienst Regulering tot de volgende vaststellingen:

- Wat betreft trafiekvoorspelling: het groeicijfer dat door de klagende partij werd naar voren geschoven (2,75%) was onvoldoende onderbouwd. Tegelijkertijd oordeelde de Dienst Regulering dat de trafiekvoorspelling van Brussels Airport Company (2%) diende bijgestuurd te worden teneinde zoveel mogelijk rekening te houden met de werkelijke (en zeer goede) trafiekcijfers van 2015.
- Berekening van de WACC: aangezien er in de reglementering geen enkele definitie is terug te vinden van de WACC-formule en de invulling van zijn parameters, heeft de Dienst Regulering hieraan uitgebreide aandacht gegeven. Zowel de formule zelf als de invulling van de parameters werden uitgebreid onderzocht en gedocumenteerd. Op basis daarvan heeft de Dienst Regulering de waarde van de WACC aangepast, namelijk 4,95%.





- Investerings: met de betrekking tot het project van Pier A West heeft de Dienst Regulering beslist dat het investeringsproject onvoldoende was gedocumenteerd door de luchthavenuitbater. De aparte tariefformule voor financiering van deze investeringen werd dan ook verworpen door de Dienst Regulering.
- Operationele kosten: hier werden geen onregelmatigheden vastgesteld.
- Subsidiëeringsniveau: de WACC werd door de Dienst Regulering lager ingesteld, wat tot gevolg had dat de werkelijke rentabiliteit van de luchthavenactiviteiten hoger uitkwam dan de aangepaste WACC. Dit betekent dat men in een feitelijke dual till-situatie terecht gekomen is waardoor de luchthavenuitbater geen lineair stijgende rentabiliteit meer kan voorzien aangezien het plafond is bereikt.
- Belastingen: de Dienst Regulering heeft geoordeeld dat de belastingen beperkt moeten worden tot de wettelijke belastingvoet van 33,99%.

Beslissing

Op basis van de vaststellingen en aanpassingen heeft de Dienst Regulering de volgende beslissing genomen:

- de tarieven dalen 7,70% met ingang van 1 april 2016;
- de tarieven mogen jaarlijks evolueren met de formule CPI + 1,7%.

Er werd tegen deze beslissing geen beroep aangetekend door de partijen.

Meer informatie is terug te vinden op de website van de Dienst Regulering.





07. Toekomstperspectief

Alhoewel dit rapport zich enkel zou moeten wijden aan de activiteiten in 2015, kan er niet voorbij gegaan worden aan de gebeurtenissen die op 22 maart 2016 hebben plaatsgevonden op de luchthaven Brussel-Nationaal en in onze hoofdstad. Na een continue zoektocht naar optimalisatie en efficiëntie van onze transportinfrastructuur, dwingen deze dramatische gebeurtenissen ons tot nieuwe uitdagingen, zoals het risico-beheer en de veerkracht van onze transportsystemen.

Deze aanslagen hebben aangetoond dat onze transportsystemen kwetsbaar blijven voor extreme gebeurtenissen. Welnu, geconfronteerd met deze dreiging wordt er vastgesteld dat er nieuwe procedures en planningsinstrumenten in ontwikkeling zijn om de continuïteit van de transportdiensten te verzekeren. De Dienst Regulering heeft de gelegenheid gehad de luchthaven te bezoeken enkele weken na de gebeurtenissen en kon daarbij vaststellen dat ondanks de moeilijke omstandigheden er een daadwerkelijke solidariteit en ongekende energie bestaat binnen de luchthavengemeenschap. Dit staat ons toe optimistisch te blijven voor de toekomst van de luchthaven Brussel-Nationaal.

Wat betreft de ontwikkeling van een nuttige en efficiënte regulering in de spoorsector en in het bijzonder de evolutie van het Europees wettelijk kader is er, niettegenstaande het recente akkoord tussen het Europees Parlement en de Raad van ministers van de Europese Unie over het vierde spoorwegpakket, nauwelijks evolutie waar te nemen. Er wordt vastgesteld dat het gepresenteerde resultaat niet overeenstemt met de inzet, aangezien verscheidene doelstellingen inzake innovatie en competitiviteit wederom zijn verdwenen of uitgesteld. Ter herinnering, het proces naar een eengemaakte spoorsector gaat reeds terug tot 1991, ondertussen meer dan 24 jaar geleden! Er kan dus moeilijk ontkend worden dat de eerste doelstelling ver van bereikt zijn, dat de Europese spoorsector zwaar gefragmenteerd is gebleven en dat de sindsdien luttele bereikte resultaten, als ze al een reden tot bestaan hebben, niet tegemoet komen aan de eisen van de burger en de doelstellingen van verschuiving in modaliteit.

De vraag dient aldus gesteld te worden wat de regulatoren kunnen bijdragen aan het ontwikkelingstraject naar een performante spoorruimte. Op dit vlak moet er vastgesteld worden





dat de trage evolutie van het wettelijk kader eerder aanleunt bij de zoektocht naar betere performantie van het spoorstelsel dan bij het louter tot stand brengen van een concurrentie omwille van concurrentie. In die omstandigheden is het zeer waarschijnlijk dat de toekomst van economische regulering niet meer zal gericht zijn op geschillen tussen de gebruikers en de spoorweginfrastructuurbeheerder, maar eerder zal verschuiven naar een bredere regulering die een evaluatie uitvoert van spoorwegdiensten alsook naar het zoeken van een optimaal gebruik van de middelen toegewezen aan de spoorsector.

De toekomst is echter niet onzeker, in het bijzonder niet wanneer er een nieuw wettelijk kader zou komen en wanneer de regulator nieuwe bevoegdheden zou toegewezen krijgen. Heden beschikken we over een efficiënte en levensvatbare regulerende organisatie die, in het kader van het algemeen belang, klaar is voor de toekomstige uitdagingen.





**Dienst Regulering van het Spoorwegvervoer en
van de Exploitatie van de Luchthaven Brussel-Nationaal**

Kruidtuinlaan 50 bus 72
1000 BRUSSEL
Tel. 02-277 45 25 | Fax 02-277 42 70
info@regul.be

www.regul.be

