



JAARVERSLAG

01/01/2024 – 19/03/2025

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

E-mailadres: info@regul.be

Website: www.regul.be

Tel. 02 277 44 42

Kruidtuinlaan 50/72, 1000, Brussel

INHOUDSOPGAVE

VOORWOORD	4
ORGANISATIE	6
Opdrachten van de Dienst	6
Formele bevoegdheden	7
Middelen van de Dienst Regulering	11
Organisatiebeheersing	13
LUCHTHAVEN	14
Tarieven	14
Licentie	14
Kwaliteit	15
SPOORVERVOER	18
Toegang tot het net	18
Spoorwegretributies	19
Capaciteit	21
DIENTVOORZIENINGEN	22
MARKTMONITORING	25
SAMENWERKING BINNEN EU	27
OVERZICHT ADVIEZEN EN BESLISSINGEN	31

Voorafgaandelijke opmerking

Gelet op de organieke wijzigingen waarmee de Dienst Regulering van het Spoorwegvervoer en van de Exploitatie van de Luchthaven Brussel-Nationaal (hierna: de Dienst Regulering) bij wet is opgeheven sinds 20 maart 2025 en opgegaan in een nieuwe federale entiteit namelijk het federaal Agentschap voor Regulering van Transport, is voorliggend document het laatste jaarverslag van de Dienst Regulering, in uitvoering van artikel 18 van het koninklijk besluit van 25 oktober 2004 tot oprichting van de Dienst Regulering van het Spoorwegvervoer en van de exploitatie van de luchthaven Brussel-Nationaal, tot vaststelling van zijn samenstelling en het administratief en geldelijk statuut dat van toepassing is op zijn leden.

Uitzonderlijk bestrijkt dit jaarverslag de periode 1 januari 2024 tot en met 19 maart 2025.

VOORWOORD

Op het gebied van regulering zijn er, net als bij elke andere economische activiteit, geen rechte lijnen. Het jaar 2024 markeert in meerdere opzichten een keerpunt in de economische regulering van het vervoer. In de eerste plaats werd deze ommekeer voor de regulator gekenmerkt door zijn omvorming tot een Agentschap voor Regulering van Transport, die voortaan eigen rechtspersoonlijkheid heeft. Op het moment van schrijven zijn nog niet alle uitvoeringsbesluiten van de nieuwe wet aangenomen. Wij hopen dat dit in 2025 zal zijn afgerond. De onafhankelijkheid van de toezichthouder heeft dit jaar dus een mijlpaal bereikt. De omvorming van onze administratie tot een juridisch autonome instantie, waarover al lang werd gesproken en die vaak werd uitgesteld, heeft nu concrete vorm gekregen in de wetgeving. Deze autonomie is niet bedoeld om de banden te verbreken, maar om de regulator de middelen te geven zijn taak volledig, strikt, verantwoordelijk en coherent uit te voeren. Het opzetten van een bestuur, personeelsbeleid, financiën en procedures: het zijn allemaal interne uitdagingen, maar ze zijn noodzakelijk om een moderne en geloofwaardige openbare dienstverlening te garanderen.

In deze context kunnen we stellen dat expertise ons kompas blijft. Geconfronteerd met voortdurend veranderende markten en complexe technische uitdagingen moeten we meer dan ooit onze blik aanscherpen, onze analysecapaciteiten versterken en ons laten inspireren door internationale *best practices*. Dat kan door opleiding, maar vooral door praktijkervaring, uitwisselingen met andere regulatoren en tegensprekelijke debatten met de exploitanten. Want reguleren is ook leren.

Ten tweede is de evolutie van bepaalde segmenten van de gereguleerde markten niet zozeer het resultaat van een evolutie van het aantal frequenties of het aantal vervoerde tonnen of passagiers, maar vooral het resultaat van nieuwe initiatieven die wellicht de opkomst in de spoorwegsector aankondigen van nieuwe diensten die binnenkort zullen concurreren met de verbindingen die door één enkele exploitant worden verzorgd. Ook andere soorten diensten lijken in opkomst, zoals nachttreinen. De komende jaren zullen uitwijzen of deze positieve initiatieven levensvatbaar zijn.

In de luchtvaartsector zien we ook dat Brussel-Nationaal een aanzienlijke groei van zijn netwerk van bestemmingen heeft gekend, met de toevoeging van 10 nieuwe passagiersbestemmingen, zoals Singapore, Shanghai en Nairobi, en de komst van 5 nieuwe luchtvaartmaatschappijen.

Wat de regulator betreft, kunnen we vaststellen dat we weliswaar de discretie in ere houden, wat naar onze mening een deugd is voor een regulator, maar dat we altijd transparantie centraal hebben gesteld in ons optreden. Deze transparantie heeft ook een groot deel van onze acties bepaald, aangezien we in 2024 een ongekeende dynamiek hebben ingezet om onze marktmonitoring te versterken, door nauw samen te werken met de spoorweg- en luchthavenactoren om betrouwbare en bruikbare gegevens te verzamelen, te structureren en te delen. De beschikbaarheid van gegevens is van cruciaal belang in een omgeving die in hoog tempo digitaliseert en waarin steeds meer actoren pleiten voor de beschikbaarheid van geaggregeerde gegevens. De toezichthouder sluit zich aan bij deze trend, die erop gericht is dat exploitanten zich kunnen positioneren en plannen kunnen maken, met als enige voorbehoud de strikte naleving van het bedrijfsgeheim. Het doel is om te evolueren naar evenwichtigere, meer voorspelbare en uiteindelijk beter presterende markten.

Kortom, in 2024 hebben we een duidelijk doel nagestreefd: de markten laten evolueren door middel van structurering, dialoog en gezamenlijke vooruitgang. De rol van de economische toezichthouder is niet om het kader te bevriezen, maar om het te laten evolueren zodat de spoor- en luchtvaartdiensten zich kunnen ontwikkelen in een geest van gezonde concurrentie en dienstverlening aan de gebruikers.

In 2025 blijft onze ambitie dezelfde: de monitoring van de markten verdiepen, de oprichting van het Agentschap afronden en met hoge eisen maar zonder arrogantie blijven bouwen aan een economische regulering die het algemeen belang dient.

Als we dit jaar zouden moeten samenvatten, zouden we zeggen dat het in wezen een jaar van opbouw was, soms van confrontatie, maar vooral van rijping.

Voor het directiecomité,

Serge Drugmand
Voorzitter

Marc Hinoul
Directeur



ORGANISATIE

Opdrachten van de Dienst

Wie zijn wij?

De Dienst Regulering is als economische regulator voor het Belgische spoorvervoer en voor de luchthaven Brussel-Nationaal opgericht bij koninklijk besluit van 25 oktober 2004. 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 reguleringsoopdrachten. Zo is de referentieminister enkel bevoegd voor tuchtzaken tegen de leiding van de Dienst Regulering.

De verplichting inzake autonomie en onafhankelijkheid was echter begin 2024 nog steeds niet volledig voldaan. In deze context werd een nieuwe fase bereikt met de goedkeuring van de wet van 8 mei 2024, die de Dienst Regulering ophief en verving door het Federaal Agentschap voor Regulering van Transport, welke eigen rechtspersoonlijkheid heeft. Dit transformatieproces zal echter in 2025 worden voortgezet met de goedkeuring van een reeks uitvoeringsbesluiten waarin met name het statuut van het personeel en de financiële middelen voor de economische regulering van de transportsector worden vastgelegd.

Tegen deze achtergrond, die naar wij hopen ambitieus zal zijn, werkt de Dienst Regulering sinds 2013 aan effectieve regulering die professionaliteit, onafhankelijkheid en transparantie combineert.

Wat zijn onze doelstellingen?

In algemene termen bestaat de opdracht van de regulator erin om te:

Waken over de markt

Op federaal niveau is de economische regulering van het transport in België vooral een instrument om toezicht te houden op de verschillende markten voor spoorvervoersdiensten en luchthavenactiviteiten. Concreet stelt de economische regulering van de transportsector de overheid in staat om soms te anticiperen op bepaalde disfuncties, maar vooral om een

onpartijdig antwoord te bieden op verstoringen of nadelige gedragingen bij de ontplooiing van geliberaliseerde vervoersdiensten.

Waken over de belangen van de gebruikers en het algemeen belang

De Dienst Regulering ziet er ook op toe dat de rechten van alle stakeholders en de legitieme belangen van alle bedrijven die toegang wensen tot de spoorweginfrastructuur en de luchthaven Brussel-Nationaal worden gerespecteerd. 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 reglementering.

Formele 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.

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 het kader van klachtenbehandeling 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.

Bevoegdheden Luchthaven Brussel-Nationaal

De opdrachten van de regulerende overheid met betrekking tot de uitbating van de luchthaven Brussel-Nationaal zijn vastgelegd in het Koninklijk Besluit “Omzetting” van 27 mei 2004¹. Deze opdrachten werden bevestigd en aangevuld door het Koninklijk Besluit “Licentie” van 21 juni 2004².

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

¹ 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

² Koninklijk Besluit van 21 juni 2004 betreffende de toekenning van de exploitatielicentie van de luchthaven Brussel-Nationaal.

licentiehouder 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 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 voorafgaandelijk advies uit te vaardigen. Een van de mogelijke substantiële veranderingen is bijvoorbeeld een significante verandering in de aandeelhoudersstructuur. Binnen dit kader is het de taak van de Dienst Regulering om te controleren of de voorwaarden van de licentie niet zijn gewijzigd en, indien nodig, of de nieuwe aandeelhouders aan de voorwaarden hebben voldaan.

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 voor goedkeuring worden voorgelegd aan de Dienst Regulering, die ze kan goedkeuren of wijzigen.

De licentiehouder 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 luchthavengelden zijn een vorm van compensatie voor het gebruik van luchthavenfaciliteiten en voor de diensten die worden verleend door de houder van de exploitatielicentie. De activiteiten die de uitbater in dit kader verricht, hebben hoofdzakelijk betrekking op:

- 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 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

Financieel

De inkomsten van de Dienst Regulering in 2024 bedroegen 1.700.976€, die beheerd worden door middel van een budgettaire fonds. Van deze inkomsten wordt er jaarlijks een bedrag van € 215.000 (oftewel 12% van de totale inkomsten) gedesaffecteerd naar de Schatkist voor de dienstverlening die de Dienst Regulering afneemt van de FOD Mobiliteit en Vervoer (budget- en personeelsbeheer, huisvesting, ICT). De werkingskosten van de Dienst Regulering maken 22% uit van het totale budget. Net zoals voor tal van andere organisaties is de grootste uitgavepost de loonkost (66%).

In 2025 waren de inkomsten van de Dienst Regulering beperkt tot ¼ van de normale jaarlijkse inkomsten, dit omwille van de opheffing van de Dienst Regulering per 20 maart 2025. Concreet betekent dit dat er 440.692€ aan inkomsten waren, waarvan 54.000€ (12%)

gedesaffectedeerd naar de Schatkist voor de dienstverlening vanwege de FOD Mobiliteit en Vervoer. Personeelskosten maken 72% van de uitgaven uit³, 16% voor werkingskosten.

Personeel

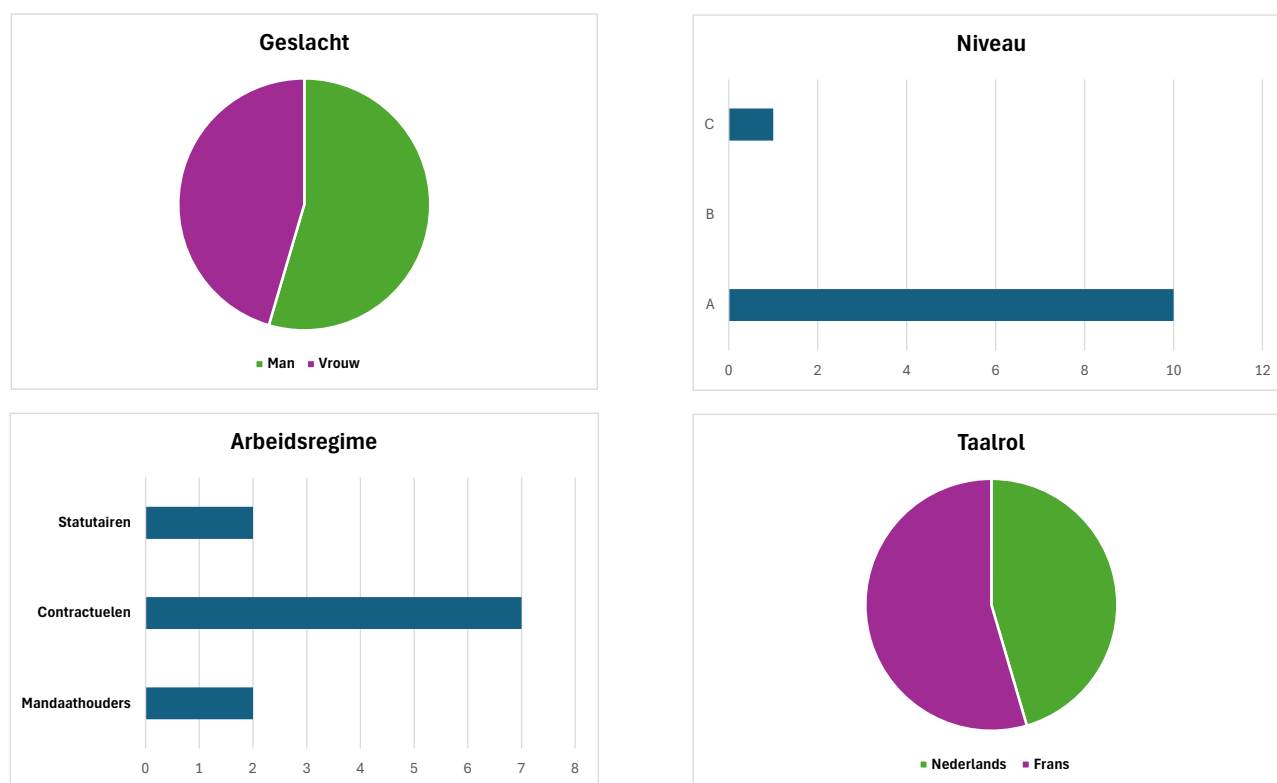
Algemeen bestaat het kader van de Dienst Regulering uit:

- Administratieve medewerkers
- Experten
- Een adjunct- directeur en een directeur

In 2024 werd een bijkomende Franstalige juriste aangeworven en werd een tijdelijke medewerker in dienst genomen via Talent Exchange om het transitieproject van Dienst Regulering naar onafhankelijk Agentschap mee in goede banen te leiden.

In het kader van de organisatorische wijziging van Dienst Regulering naar federaal Agentschap heeft in 2025 één administratieve medewerker beslist om niet mee over te stappen naar het Agentschap en terug te keren naar haar administratie van oorsprong.

Dit geeft de volgende kerncijfers inzake personeel.



³ De stijging van de personeelskosten in 2025 ten opzichte van 2024 is een gevolg van de stopzetting van de Dienst Regulering. Hierdoor veranderden de weknemers juridisch van werkgever, wat betekent dat vakantiegeld en eindejaarspremie reeds moeten uitbetaald worden.

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*.

Gelet op de volledige onafhankelijke werking in de nabije toekomst, vestigde de externe auditeur de aandacht in zijn rapport op enkele thema's die een bijzondere aandacht dienen te krijgen bij de verdere ontwikkeling van uitvoerende reglementering voor het toekomstig onafhankelijk Agentschap, in het bijzonder het personeelsbeheer: het aantrekken van de juiste profielen met een correcte maar competitieve verloning is een absolute prioriteit. Zo niet, zal de kennisconcentratie binnen de transportregulator meer en meer precair worden en zou de regulator de uitvoering van zijn taken niet kunnen garanderen.



LUCHTHAVEN

Tarieven

Fuel & Oil

Sinds 1 augustus 2024 worden de luchthavengelden op Brussels Airport verhoogd met 1,3% om de kosten te dekken die gepaard gaan met de overname door de luchthavenexploitant van de activiteiten voor de opslag en bevoorrading van vliegtuigbrandstof. Vóór deze datum werd deze brandstofinfrastructuur geëxploiteerd door concessiehouder HRS. De geplande tariefstijging werd door BAC voorafgaandelijk aan de Dienst Regulering ter goedkeuring voorgelegd.



Licentie

Trackbox

De Dienst Regulering heeft in het kader van controleopdracht een onderzoek gevoerd 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. Bij beslissing D-2024-02-LA besloot de Dienst Regulering dat de informatie die aan de Ombudsdienst wordt doorgegeven via de tool Trackbox voldoet aan de verplichting tot samenwerking van de luchthavenuitbater. Tegen deze beslissing werd geen hoger beroep aangetekend.

Klacht inzake samenwerking met de Ombudsdienst

In het kader van zijn opdracht inzake het toezicht op de luchthavenlicentie heeft de Dienst Regulering de naleving gecontroleerd van artikel 36 van het "licentiebesluit", dat een nauwe en doeltreffende samenwerking tussen de luchthavenuitbater en de Ombudsman van de Luchthaven Brussel-Nationaal vereist. Deze controle omvat ook de verificatie van de correcte toepassing van artikel 35, dat betrekking heeft op de mededeling van informatie over de gevolgde routes en de door vliegtuigen veroorzaakte hinder. Het onderzoek werd begin 2025 afgerond en de definitieve beslissing zou in de loop van 2025 moeten worden genomen.

Omgevingsvergunning Brussels Airport

Brussels Airport heeft op 29 maart 2024 een nieuwe omgevingsvergunning van onbepaalde duur gekregen, verleend door de Vlaamse regering. De vorige omgevingsvergunning van Brussels Airport liep namelijk af op 8 juli 2024. De verleende vergunning bevat een aantal exploitatiebeperkingen voor de luchthavenuitbater. Zo legt zij een plafond op van 240.000 vliegbewegingen per jaar vanaf 2032 en bijkomende exploitatievoorwaarden op het vlak van geluid. Tegen de verleende vergunning werd bij de Raad voor Vergunningsbetwistingen hoger beroep ingesteld door verschillende partijen. De Dienst Regulering volgt dit van nabij op gelet op de verwevenheid met de exploitatielicentie.

Kwaliteit

Kwaliteitsrapporteringen

Met betrekking tot zijn opdrachten inzake kwaliteit van diensten op Brussels Airport onderzoekt de Dienst Regulering in hoofdzaak drie aspecten.

Ten eerste, het **algemene kwaliteitsrapport** beschrijft de prestaties en bundelt 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 scoort de algemene passagierstevredenheid met 97,7% boven de vastgelegde norm. Dienstverlening die volgens de passagiers onvoldoende scoort heeft betrekking op de duidelijkheid van de website en de wachttijden.

Uit het charter van de gebruikers blijkt dat de vastgelegde drempels niet gehaald worden voor objectieven inzake bagage-afhandeling, de beschikbaarheid van verwarming/ventilatie en wachttijden.

Daarnaast heeft de luchthavenuitbater de Dienst Regulering een **rapport** bezorgd over het **overleg** dat hij in 2023 heeft gehouden met de diensten die worden opgesomd in artikel 9, §2 van het Licentiebesluit, alsook met een aantal andere instanties.

Tenslotte, de **klachtenrapportering** toont een lichte daling van het aantal klachten in 2023 ten opzichte van het voorgaande jaar (3248 klachten tegenover 3544 klachten in 2022). Het hoogst aantal klachten heeft betrekking op de wachttijden, de bagageafhandeling en de luchtvaartmaatschappijen (bv. annulaties van vluchten). Het merendeel van deze klachten is echter niet aan de luchthavenuitbater toe te schrijven maar aan derden (grondafhandelaars, grenscontrole, luchtvaartmaatschappij).

Het geheel van deze rapporteringen stellen de Dienst Regulering in staat om een globale opvolging te doen van de dienstverlening door de luchthavenuitbater en deze te vergelijken met de referentieluchthavens.

SLA Grondafhandeling beperkte categorie

De licentieperiode van grondafhandeling in een aantal beperkte categorieën loopt af in oktober 2025. BAC is om die reden in 2024 een Europese aanbestedingsprocedure opgestart met het oog op het selecteren en aanstellen van deze toekomstige grondafhandelaars, en dit voor een duurtijd van zeven jaar.

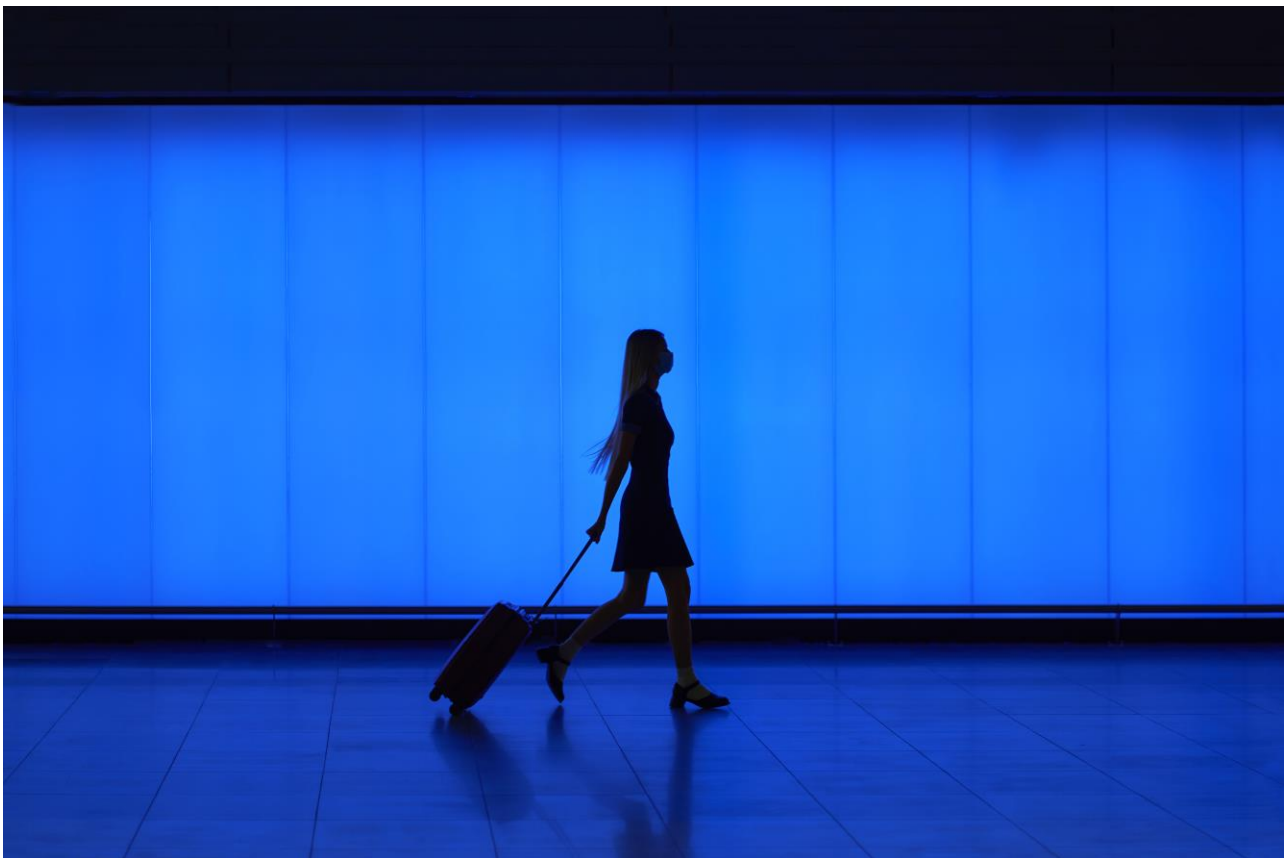
De luchthavenuitbater moet met deze grondafhandelaars een overeenkomst met betrekking tot het niveau van de dienstverlening afsluiten. Deze overeenkomst dient voorgelegd te worden aan de Dienst Regulering, en dit met het oog op de goedkeuring ervan.

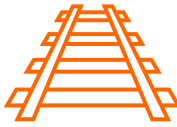
Bij Beslissing D-2024-01-LA heeft de Dienst Regulering SLA's met de grondafhandelaars en de individuele kwaliteitsnormen goedgekeurd. Wat de vergoedingen betreft die de betrokken grondafhandelaars aan BAC zullen verschuldigd zijn, werd in de beslissing één

aanpassing opgelegd. Voorts werden in de beslissing nog drie aanbevelingen geformuleerd.

SLA Grondafhandeling Catering

Eind 2024 werd de Dienst Regulering door de luchthavenuitbater in kennis gesteld van het feit dat er binnen de beperkte categorie “cateringtransport” maar één grondafhandelaar kon worden geselecteerd. Met het ook om steeds twee dienstverleners te hebben, zal BAC een nieuwe tender lanceren. Hiertoe zal dezelfde overeenkomst worden aangewend als diegene die het voorwerp vormde van het onderzoek door de Dienst Regulering in beslissing D-2024-01-LA. Aangezien deze overeenkomst niet is gewijzigd, is de Dienst Regulering van mening dat het niet nodig is de SLA die al van toepassing is op de eerste dienstverlener opnieuw goed te keuren.





SPOORVERVOER

Toegang tot het net

Netverklaring 2026

In het kader van de verplichting van de Infrastructuurbeheerder om de netverklaring te consulteren, vaardigde de Dienst Regulering het Advies A-2024-02-S uit. In het advies werden verschillende onderwerpen behandeld, gaande van de procedure voor het aanvragen van capaciteit, de heffingen, werken, lokale capaciteit en dienstvoorzieningen.

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 2024 ontving de Dienst Regulering slechts 1 melding van een nieuwe spoorwegdienst: een nieuwe verbinding Groningen-Parijs door Arriva vanaf 1 juni 2026. Aangezien geen van de betrokken partijen een aanvraag voor een economische evenwichtstoets heeft ingediend, heeft Arriva toegang tot het Belgische net gekregen om deze dienst voor reizigersvervoer te exploiteren.

Rendementsvergoeding

In 2024 werd het onderzoek verdergezet naar de zogenaamde rendementsvergoeding die treinbestuurders moeten betalen wanneer ze een spoorwegonderneming verlaten om bij een andere spoorwegonderneming als treinbestuurder te worden tewerk gesteld.

Deze vraag speelt zich in een context dat sommige operatoren zich afvragen of er enige belemmering is om treinbestuurders aan te werven en of dit de concurrentie kan verstoren.

Om een zicht op de draagwijdte en de impact van de rendementsvergoeding te krijgen, werden zowel DVIS als alle spoorondernemingen die actief zijn op het Belgisch net over de kwestie bevroegd.

Het onderzoek loopt verder in 2025.

Spoorwegretributies

Controle Prestatieregeling 2020-2022

De prestatieregeling, of SAP⁴, is een verplicht systeem van stimulansen waarbij de infrastructuurbeheerder en de spoorwegondernemingen betrokken zijn, bedoeld om hen aan te moedigen hun operationele storingen en vertragingen van spoordiensten te verminderen. Na de goedkeuring van zijn beslissing D-2023-01-S waarin de regulator de OGSAP⁵-besluiten vernietigde, werd een tweede fase van de controleopdracht ondernomen om de wettelijke en regelgevende conformiteit van de prestatieregeling voor 2020 en 2021 te onderzoeken. Bij deze gelegenheid stelde de Dienst Regulering vast dat de infrastructuurbeheerder niet langer in staat was om het SAP uit te voeren als gevolg van bepaalde wijzigingen die de infrastructuurbeheerder had aangebracht. Om de belangen van



de spoorwegondernemingen te beschermen, heeft de Dienst Regulering in zijn beslissing D-2024-05-S compenserende maatregelen uitgesproken en een administratieve sanctie opgelegd. Tegen dit besluit heeft de infrastructuurbeheerder beroep aangetekend bij de beroepsinstantie.

⁴ Système d'Amélioration des Performances

⁵ OGSAP verwijst naar het overlegorgaan dat de spoorwegondernemingen en de infrastructuurbeheerder samenbrengt in het kader van de implementatie van het prestatieregime.

Prestatieregeling 2026

Op initiatief van de infrastructuurbeheerder werd met de Dienst Regulering overleg gepleegd over de invoering van een nieuwe prestatieregeling voor de dienstregeling 2026. De Dienst Regulering gaf feedback op het voorstel waarbij zowel de incentive als methodologie werd behandeld. Gezien de beperkte termijn werd uit voorzorg onderling besloten om het voorstel eerst nog verder uit te werken en de invoering uit te stellen naar dienstregeling 2027.

Audit registratie storingen

Op vraag van de referentieminister startte de Dienst Regulering in 2023 een audit met betrekking tot de registratiemethode van de storingen door Infrabel. Bij deze gelegenheid werden de volgende aspecten onderzocht:

- technische kenmerken ;
- gegevensintegriteit en -bewaring;
- mechanismen voor het toewijzen van vertragingsminuten.

Het auditrapport maakte verschillende aanbevelingen, onder andere met betrekking tot

- IT-technische werking van het systeem
- de aanwezige procedures
- de impact van de huidige werking van de registratiemethode van de storingen op de prestatie-indicatoren rond stiptheid uit het nieuwe Performantiecontract tussen de Belgische staat en Infrabel.

Tariefverhoging van bepaalde marktsegmenten

In het ontwerp van netverklaring 2026 publiceerde de infrastructuurbeheerder een prijsverhoging van 25% voor het tarief mark-up van het segment HST. Het KB van 19 juli 2019 betreffende de verdeling van de spoorweginfrastructuurcapaciteiten en de retributie voor het gebruik van de spoorweginfrastructuur laat bepaalde tariefverhogingen toe maar legt hierbij tegelijk bepaalde voorwaarden op aan de infrastructuurbeheerder. De Dienst Regulering bracht hierover een advies A-2024-03-S uit. Het betreffende advies vormt momenteel het voorwerp van een hoger beroep.

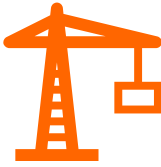
Capaciteit

Gedwongen afstand van een rijpad bij overbelasting

Artikel 43 van de Spoorcodex voorziet dat de infrastructuurbeheerder bij overbelaste infrastructuur de kandidaten kan opleggen om afstand te doen van een rijpad waarvan het gebruik over een periode van ten minste één maand lager ligt dan een bepaalde drempelwaarde die opgenomen is in de netverklaring. Hierbij moeten ook de modaliteiten gekoppeld aan deze maatregel uitgewerkt worden. Een tekstvoorstel voor de netverklaring werd door de infrastructuurbeheerder eind 2024 voor advies voorgelegd en is momenteel in behandeling.

Procedure voor toewijzen van capaciteit

In het kader van zijn opdracht inzake de spoorwegcapaciteit analyseert de regulator sinds enkele jaren de processen voor de toewijzing van spoorwegcapaciteit. De eerste fase had betrekking op de algemene procedure voor de toewijzing van capaciteit. In de tweede fase werd gekeken naar de impact en planning van TCR's (tijdelijke capaciteitsbeperkingen). In 2024 werden onderliggende procedures zoals de toewijzing van alternatieve internationale treinpaden tijdens coördinatieprocedure en grensharmonisatievoorwaarden onderzocht.



DIENSTVOORZIENINGEN

Een dienstvoorziening is een specifiek onderdeel, ruimte of eigendom dat ontworpen is om spoorvervoersdiensten mogelijk te maken. Een goederenterminal, een parkeerplaats voor rollend materieel of een passagiersstation zijn bijvoorbeeld dienstvoorzieningen. Voor deze voorzieningen gelden specifieke regels die er in het bijzonder voor zorgen dat de toegangsvoorwaarden en redelijke tarieven gegarandeerd zijn. In haar uitvoeringsverordening 2017/2177⁶ zet de Europese Commissie de procedure en de criteria uiteen waaraan moet worden voldaan om toegang te krijgen tot diensten die in dienstvoorzieningen moeten worden verleend.

Controle algemene voorwaarden trieerheugel Antwerpen-Noord

In april 2024 nam de Dienst Regulering beslissing in het kader van de controleopdracht naar de 'Algemene voorwaarden dienstverlening trieerinstallatie Antwerpen'. Het doel van deze controleopdracht was na te gaan of de bepalingen die zijn opgenomen in deze algemene voorwaarden in overeenstemming zijn met de heersende wetgeving.

Deze controleopdracht focuste enkel op de niet-tarifaire informatie. De tarieven vormen het onderwerp van een aparte controleopdracht. In de Beslissing D-2024-03-S wordt vastgelegd welke aanpassingen nog dienen te gebeuren aan de algemene voorwaarden teneinde deze conform de wetgeving te maken.

Controle tarieven trieerheugel Antwerpen-Noord

De Dienst Regulering heeft een controleopdracht gestart met betrekking tot de door de exploitant gevraagde tarieven voor de dienstverlening in de 'trierinstallatie Antwerpen-Noord'. Het doel van deze controleopdracht is na te gaan of de tarieven voldoen aan de heersende wetgeving.

In september 2024 maakte de Dienst Regulering zijn onderzoeksrapport over aan de exploitant. Deze laatste publiceerde in november 2024 een nieuwe versie van de Algemene

⁶ Uitvoeringsverordening (EU) 2017/2177 van de Commissie van 22 november 2017 betreffende de toegang tot dienstvoorzieningen en spoorgebonden diensten

Voorwaarden met aangepaste tarieven. Hierop maakte de Dienst Regulering een nieuw onderzoeksrapport over begin 2025. De beslissing zal later in 2025 uitgevaardigd worden.

Dominante positie

In het najaar van 2023 startte de Dienst Regulering - in samenwerking met de Universit  Libre de Bruxelles (ULB) en consultant Athena - een studie over de methodologieën om het bestaan van machtsposities van spoorwegondernemingen op de markten voor vervoersdiensten vast te stellen. Na de ontwikkeling van een algemene methodologie in 2023, werd deze methodologie in 2024 toegepast op het specifieke geval van het trierheuv  Antwerpen-Noord. Ook hier toonde de oefening het belang aan van de beschikbaarheid van gegevens voor dit type analyse.

Boekhoudkundige scheiding

In 2023 startte de Dienst Regulering een controleopdracht met betrekking tot de boekhoudkundige scheiding van de NMBS, zoals vermeld in artikels 4 en 9 van de Spoorcodex. De doelstelling van deze controleopdracht is een redelijke mate van zekerheid 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
- voor alle dienstvoorzieningen een gescheiden boekhouding wordt gevoerd.

In eerste instantie werd gefocust op de analyse van de organisatie en controleprocedures van de gescheiden boekhouding binnen de NMBS zelf bekeken. In een tweede fase van deze controleopdracht werd onderzocht of de reeds aanwezige controleprocedures kunnen garanderen dat aan de nodige boekhoudkundige principes voldaan wordt.



Tot slot werden de activiteiten die onder de RRS⁷ worden ondergebracht, en meer specifiek *stations*, een eerste keer geanalyseerd. Het onderzoeksrapport zal afgerond worden in het tweede semester van 2025.

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. Bij beslissing D-2024-04-C concludeert de Dienst Regulering dat de beschrijving van dienstvoorziening en het toegangstarief voldoen aan de eisen van de geldende wetgeving, met uitzondering van de verplichte informatie over wijzigingen van de technische kenmerken en tijdelijke capaciteitsbeperkingen van de dienstvoorziening.

Laden en lossen Brussel-Zuid

Begin 2024 verzocht NMBS de Dienst Regulering om een advies over een nieuw tarief dat ze vanaf 2025 wenst toe te passen op de nieuwe bevoorradingsinfrastructuur voor de spoorwegondernemingen in Brussel-Zuid. In zijn advies A-2024-01-S stelt de Dienst Regulering vast dat de aangeboden dienst echter betrekking heeft op het minimumtoegangspakket voor de spoorondernemingen. NMBS, in de hoedanigheid van uitbater van een dienstverlening, heeft hierover geen bevoegdheid en kan voor de voorgelegde dienst bijgevolg noch de toegang weigeren noch een heffing vorderen.

⁷ Rail Related Services, dit zijn de activiteiten die verband houden met de exploitatie van dienstvoorzieningen



MARKTMONITORING

Markmonitoring luchthaven

Een van de opdrachten van de Dienst Regulering is toezicht houden op de markt van de luchthaven Brussel-Nationaal. In 2024 publiceerde hij het verslag voor het jaar 2023.

Het herstel in de luchtvaartsector heeft zich doorgezet in 2023, althans wat passagiers betreft. Het aantal passagiers dat gebruik maakt van de luchthaven Brussel-Nationaal Airport steeg in 2023 tot met meer dan 22 miljoen passagiers (+17%). Een gelijkaardige stijging is tevens merkbaar op de andere Belgische luchthavens. Het aantal vliegbewegingen kende in 2023 eveneens een stijging, zij het minder sterk (+7%).

Driekwart van de passagiers die in 2023 gebruik maken van Brussels Airport hebben een Europese bestemming, wat vergelijkbaar is met het jaar voordien. Daarnaast wordt aanzienlijke toename vastgesteld van passagiers die van of naar Afrika reizen (3 miljoen in 2023 tegenover 2,2 miljoen in 2022).

Tenslotte, de passagiers die gebruik maken van Brussels Airport zijn globaal zeer tevreden (tevredenheidsgraad van meer dan 97,7%).

Wat betreft het vrachtvervoer daalt het vervoerde goederenvolume opnieuw ten opzichte van 2022 (-6%). Ook het goederenvolume op de luchthaven van Luik daalt in 2023.

De luchthavengelden geïnd door Brussels Airport stijgen met 4%, conform de tariefformule goedgekeurd door de Dienst Regulering.

Markmonitoring spoor

De rol van de Dienst Regulering is toezicht houden op de spoorwegmarkten. In 2024 is het verslag over de spoorwegmarkten (reizigers- en goederenvervoer) voor het jaar 2023 gepubliceerd.

In de reizigerssector wordt een stabilisering vastgesteld van de binnenlandse spoordiensten en een aanhoudend herstel van de internationale spoordiensten. Anderzijds was er een duidelijke toename van het aantal nationale passagierskilometers (+8%), en zelfs een stijging met 18% van de passagierskilometers in het internationale segment

Het modale aandeel van het reizigersvervoer per spoor is licht gestegen tot bijna 8% in 2023. Tot slot zet de daling van de stiptheid zich voort. Deze daling is ononderbroken sinds 2020.

Wat het goederenvervoer betreft, wordt een aanhoudende daling van het goederenvervoer per spoor vastgesteld, zowel in tonkilometer (-4%) als in volume vervoerde goederen (-8%). Het modale aandeel van het spoor is echter licht gestegen tot 12,2%.

Bij het rapport 'Goederen' werd ook een nieuw hoofdstuk ingevoegd over 'verspreid vervoer'⁸ (single wagon load-treinen) en hun belang in het goederenvervoer per spoor. Deze vertegenwoordigen 40% van de goederentreinen die in België rijden. Slechts enkele van de goederenspoorwegondernemingen actief in België houden zich bezig met dit type vervoer.

Project M-ART

Rekening houdend met de behoeften die door de meeste spelers op de gereguleerde markten werden geformuleerd, heeft de Dienst Regulering beslist om zijn marktmonitoringsysteem aanzienlijk te verbeteren. Vanaf 2025 is het de bedoeling om meer rubrieken en gegevens voor marktmonitoring op te nemen. Tegen 2026 moet een nieuw Open Data portaal operationeel zijn.



⁸ Verspreid vervoer verwijst naar spoorvervoer met treinen die bestaan uit individuele wagons.



SAMENWERKING BINNEN EU

Samenwerking nationaal

De Dienst Regulering heeft zowel met de Veiligheidsautoriteit DVIS als met de Vergunningverlenende Autoriteit (FOD Mobiliteit en Vervoer) een samenwerkingsakkoord afgesloten om cruciale informatie uit te wisselen en, indien nodig, overleg te plegen. In dit verband heeft de Dienst Regulering in 2024 samengewerkt met de FOD Mobiliteit in het domein van ETCS.

Thessaloniki Forum

Het Thessaloniki Forum brengt deskundigen van Europese luchthavenregulators samen 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 2024 is het Forum begonnen met een herziening en een update van de bestaande paper “Recommendations on Consultancy and Transparency”, aangenomen in december 2016. Zoals gebruikelijk zal deze paper rekening houden met de standpunten van de Europese luchthavenuitbaters en de luchtvaartmaatschappijen die op deze luchthavens actief zijn. In 2025 zal deze paper verder worden afgewerkt.

European Network of Rail Regulatory Bodies

Onder auspiciën van de Europese Commissie wisselen alle transportregulators van de EU elk jaar hun ervaringen uit over de implementatie van economische regulering in alle lidstaten.

In 2024 gingen de discussies vooral over het beheer van de infrastructuurcapaciteit en de gevolgen die mogelijke wetswijzigingen zouden kunnen hebben.

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 toezichthoudende 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 bij eventuele geschillen.

Om deze taken te volbrengen dienen zij samen te werken met de andere toezichthoudende 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 toezichthoudende instanties op deze corridors.

In 2024 lag de focus op de nakende samensmelting van RFC NSM en RFC RA en de nieuwe wetgevende initiatieven die een belangrijke impact kunnen hebben op de werking en het voortbestaan van de goederencorridors, meer bepaald de herziening van de TEN-T Verordening en het 'Rail Capacity Initiative' van de Europese Commissie.

Zoals elk jaar vertegenwoordigde de Dienst Regulering ook in 2024 de toezichthoudende instanties van RFC NSM op de vergaderingen van de Executive Board. Daarnaast neemt hij ook als waarnemer deel aan de vergaderingen van de Terminal Advisory Group en Railway Undertaking Advisory Group. Tenslotte wordt er ook deelgenomen aan vergaderingen tussen de C-OSS (*Corridor One Stop Shop*) van de drie bovenstaande corridors en de respectievelijke toezichthoudende instanties.

Independent Regulators Group-Rail

Sinds december 2013 is de Dienst Regulering volwaardig lid van de 'Independent Regulators Group - Rail', een netwerk van onafhankelijke toezichthoudende instanties uit

31 Europese landen. Dit uitwisselingsforum bestaat uit zes specifieke werkgroepen. Alle publicaties van IRG-Rail kunnen worden geraadpleegd op de website (<https://www.irg-rail.eu/irg/documents>).

De activiteiten van de verschillende werkgroepen in 2024 waren als volgt:

WG Emerging Legal Proposals

In het kader van de evaluatie van Richtlijn 2012/34/EU⁹ door de Europese Commissie hebben de toezichthouders bijgedragen aan het debat over capaciteit door een verslag op te stellen dat naar de Commissie is gestuurd¹⁰.

WG Charges

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

- Internationale goederendiensten per spoor
- Prestatieregelingen in Europa.

Voor internationale goederendiensten richtte de analyse zich op het niveau van de infrastructuurheffingen en de gerelateerde subsidies.

WG Charges for Service Facilities

Het thema “tractiestroom” werd door deze werkgroep behandeld, gezien de voorbije energiecrisis. De Dienst Regulering verstrekke de nodige informatie en werkte samen om een paper over dit onderwerp tot stand te brengen.

WG Access

De werkgroep “Access” heeft zijn werkzaamheden verdergezet met betrekking tot:

- de implementatie van TTR (Timetabling Redesign) welke gericht is op harmonisatie en verbetering van het Europese dienstregelingsstelsel voor spoorwegen.
- de herziening van de TEN-T-richtsnoeren (trans-Europees vervoersnetwerk).

⁹ Richtlijn 2012/34 - Instelling van één Europese spoorwegruimte (herschikking)

¹⁰ <https://irg-rail.eu/2024/14/IRG-Rail-Capacity-Reform-long-paper.pdf>.

Tot slot heeft de werkgroep Access een rapport ingediend over ERTMS, het European Rail Traffic Management System, dat tot doel heeft de signalering en treinveiligheid in heel Europa te harmoniseren. De analyse richt zich op de gevolgen van de invoering van ERTMS voor de toegang tot het netwerk.

WG Acces to service facilities

De Werkgroep 'Access to Service Facilities' zette in 2024 het werk rond de toewijzing van lokale capaciteit in de dienstvoorzieningen verder. Best practices werden gedeeld over het uitoefenen van de bevoegdheden van de toezichthoudende instanties met betrekking tot dienstvoorzieningen. Daarnaast werd ook input gegeven over nieuwe Europese wetgevende initiatieven in dit domein.

WG Monitoring

De Monitoring Working Group heeft in 2024 gewerkt aan het dertiende IRG-Rail marktmonitoringrapport. Het rapport geeft een overzicht van de economische en operationele marktontwikkelingen in de Lidstaten.

OVERZICHT ADVIEZEN EN BESLISSINGEN

Adviezen

A-2024-01-S	Advies betreffende de dienst “Toegang tot station voor logistieke of bevoorradingsdoeleinden”
A-2024-02-S	Advies betreffende de netverklaring 2026
A-2024-03-S	Advies betreffende de tariefverhoging HST segment

Beslissingen

D-2024-01-LA	Beslissing betreffende de overeenkomst met betrekking tot het niveau van de dienstverlening afgesloten door Brussels Airport Company met de toekomstige verleners van grondaafhandelingsdiensten in vijf beperkte categorieën, ten behoeve van derden
D-2024-02-LA	Décision relative au respect, par Brussels Airport Company, de certaines de ses obligations envers le Service de Médiation pour l'aéroport de Bruxelles-National en ce qui concerne les tracés radars incmus dans l'outil "Trackbox"
D-2024-03-S	Beslissing in het kader van de controleopdracht naar de 'algemene voorwaarden dienstverlening trieerinstallatie Antwerpen-Noord' van Lineas
D-2024_04-C	Décision relative à la mission de contrôle concernant la "Description de l'installation de service" de Liège Logistics Intermodal
D-2024-05-S	Beslissing betreffende de uitvoering van de prestatieregelingen 2020, 2021 en 2022