



Federaal Agentschap voor
Regulering van Transport

**Advies A-2026-01-S betreffende het ontwerp van vervoersovereenkomst afgesloten tussen
NMBS en Infrabel voor de periode 2026-2030**

Inhoudsopgave

1.	Voorwerp van het advies en wettelijke beginselen	3
2.	Feiten en retroacta	3
3.	Analyse van de ingediende vervoersovereenkomst	4
3.1.	De procedurele vereisten.....	4
3.2.	De inhoudelijke minimumvereisten	5
4.	Advies	9

1. Voorwerp van het advies en wettelijke beginselen

1. Op grond van artikel 163^{quater} van de wet van 21 maart 1991 betreffende de hervorming van sommige economische overheidsbedrijven¹ dienen NMBS en Infrabel een vervoersovereenkomst af te sluiten die de voorwaarden en nadere regels van de operationele samenwerking tussen deze bedrijven vastlegt, voor de in het kader van hun opdrachten van openbare dienst te presteren diensten, onder andere met het oog op de stipte en kwalitatieve dienstverlening aan de reizigers.
2. Conform artikel 62, §2, 5° van de wet van 30 augustus 2013 houdende de Spoorcodex (hierna “de Spoorcodex”) heeft het federaal Agentschap voor Regulering van Transport (hierna “ART”) als opdracht voorafgaandelijk aan de sluiting of de wijziging van de vervoersovereenkomst een met redenen omkleed advies over de inhoud te geven.
3. Artikel 163^{quinquies}, §2 van de wet van 21 maart 1991 bepaalt dat dit advies moet worden verleend binnen een termijn van een maand nadat de NMBS en Infrabel ART een gemeenschappelijk ontwerp van vervoersovereenkomst hebben overgemaakt. De NMBS en Infrabel mogen in tussentijd niet overgaan tot de sluiting of de wijziging van de overeenkomst.
4. Artikel 163^{sexies}, §1 van de wet van 21 maart 1991 stelt dat de vervoersovereenkomst wordt afgesloten voor een periode van vijf jaar. De overeenkomst en haar wijzigingen treden volgens artikel 163^{quinquies}, §3 in werking via Koninklijk Besluit.

2. Feiten en retroacta

5. Op 24 oktober 2025 ontvangt ART per e-mail een informeel gezamenlijk ontwerp van vervoersovereenkomst tussen NMBS en Infrabel. Dit ontwerp wordt dezelfde dag tijdens een vergadering aan ART voorgesteld.
6. Op 6 november 2025 bezorgt ART NMBS en Infrabel enkele opmerkingen op dit ontwerp. Zij worden besproken tijdens een vergadering op 12 november 2025. Van deze vergadering bezorgt NMBS ART op 19 november 2025 een verslag.

¹ BS 27 maart 1991, hierna de “wet van 21 maart 1991” genoemd.

7. Op 18 december 2025 ontvangt ART het formele gezamenlijk ontwerp van vervoersovereenkomst tussen NMBS en Infrabel, getiteld “De Vervoersovereenkomst tussen Infrabel en NMBS betreffende de opdrachten van openbare dienst”, met het verzoek hierover een advies uit te brengen conform artikel 163*quiquies*, §2 van de wet van 21 maart 1991. Dezelfde dag bezorgt ART de partijen hiervan een ontvangstbevestiging.
8. Op 8 januari 2026 stelt ART NMBS en Infrabel de vraag of de vervoersovereenkomst reeds door de partijen werd ondertekend. Infrabel antwoordt hier dezelfde dag op.

3. Analyse van de ingediende vervoersovereenkomst

3.1. De procedurele vereisten

9. Artikel 163*quiquies*, §1 van de wet van 21 maart 1991 bepaalt dat NMBS en Infrabel bij de onderhandeling en het sluiten van de vervoersovereenkomst vertegenwoordigd worden door hun directiecomité. De vervoersovereenkomst dient ter goedkeuring te worden voorgelegd aan hun raden van bestuur die er bij meerderheid van twee derde van de uitgebrachte stemmen over beslissen.

In hun schrijven van 18 december 2025 bevestigen NMBS en Infrabel dat het ontwerp van vervoersovereenkomst met twee derde meerderheid werd goedgekeurd door hun raden van bestuur, dit op respectievelijk 5 december 2025 en 16 december 2025. ART stelt vast dat artikel 163*quiquies*, §1 van de wet van 21 maart 1991 in deze gerespecteerd werd.

10. Daarnaast bepaalt artikel 163*quiquies*, §2 van de wet van 21 maart 1991 dat NMBS en Infrabel niet mogen overgaan tot de sluiting of de wijziging van de vervoersovereenkomst voor het verstrijken van de termijn van een maand waarbinnen ART een advies dient uit te brengen.

ART werd op 18 december 2025 gevraagd een advies te verlenen over het ontwerp van vervoersovereenkomst. Hieruit volgt dat de wettelijk voorziene adviestermin loopt tot en met 18 januari 2026. Uit de presentatie van de vergadering van 24 oktober 2025 blijkt echter dat deze termijn niet mee in rekening zou genomen worden in de planning van de partijen en dat er reeds eind 2025 tot ondertekening van de vervoersovereenkomst zou worden overgegaan:

5. Prochaines étapes




- Réunion informelle avec l'ART (24/10)
- Transmission des textes stabilisés à l'ART (24/10)
- Réception des remarques de l'ART (7/11)
- Présentation au Cabinet de la démarche (novembre)
- EXCOM (novembre) et CA (décembre) pour approbation finale des textes définitifs
- Signature fin d'année
- Validation par le Conseil des Ministres et publication en AR pour fin janvier 2026

Convention de transport 2026-2030 - SNCB - Infrabel p.6


BRON: slide 7 van de presentatie van NMBS en Infrabel dd. 24.10.2025

De sluiting van de vervoersovereenkomst voorafgaandelijk aan het advies van ART zou een schending uitmaken van artikel 163^{quinquies}, §2 van de wet van 21 maart 1991. ART heeft zich daarom op 8 januari 2026 bevraagd of de vervoersovereenkomst inderdaad al werd afgesloten. Volgens de partijen is dat niet het geval.²

Gelet op de tegenstrijdige informatie en het feit dat ART niet kan verifiëren of de vervoersovereenkomst al dan niet reeds afgesloten is, kan zij zich bijgevolg niet uitspreken over het feit of NMBS en Infrabel zijn tegemoetgekomen aan de procedurele vereiste uit artikel 163^{quinquies}, §2 van de wet van 21 maart 1991.

3.2. De inhoudelijke minimumvereisten

11. Artikel 163^{quater}, §1 van de wet van 21 maart 1991 bepaalt dat de vervoersovereenkomst de voorwaarden en regels van de operationele samenwerking tussen NMBS en Infrabel dient vast te leggen in het kader van hun opdrachten van openbare dienst. Deze opdrachten worden beschreven in respectievelijk artikel 156 en artikel 199, §2 van de wet van 21 maart 1991.

² E-mail van 8 januari 2026 van Infrabel aan ART.

12. De vervoersovereenkomst heeft tot doel de samenwerking te regelen met betrekking tot de openbare diensten waarvoor er tussen beide maatschappijen raakpunten en een gemeenschappelijk belang bestaan.³
13. Artikel 163^{quater}, §2 van de wet van 21 maart 1991 bepaalt dat de vervoersovereenkomst minstens de volgende raakvlakken regelt:
- 1° de stiptheid en het treinverkeer;
 - 2° het onthaal van en de informatie aan de reizigers;
 - 3° het beheer van incidenten, waaronder de spoedinterventieplannen;
 - 4° de coördinatie van de uitvoering van de investeringen van de NMBS en van Infrabel.
14. ART stelt vast dat de ingediende vervoersovereenkomst de bovenstaande thema's als volgt behandelt:
- De samenwerking omtrent de *stiptheid* van het binnenlands en grensoverschrijdend treinverkeer wordt vastgelegd in hoofdstuk 4 van de overeenkomst;
 - Het *treinverkeer* wordt onder de titels “transportplan en capaciteitsaanbod” en “real time traffic management”, geregeld in de respectieve hoofdstukken 3 en 5 van de overeenkomst;
 - De samenwerking inzake de *informatie aan de reizigers* wordt beschreven in hoofdstuk 6 van de overeenkomst; het *onthaal van de reizigers* in de onthaalinfrastructuren in hoofdstuk 2;
 - In hoofdstuk 5 van de overeenkomst komt het *incidentenbeheer* aan bod;
 - De samenwerking inzake de *uitvoering van investeringen* wordt behandeld in hoofdstuk 2.
15. ART constateert verder dat de ingediende vervoersovereenkomst grotendeels tegemoetkomt aan haar schriftelijke bemerkingen van 6 november 2025 en in die zin werd herwerkt. Het is in het kader van dit advies dan ook niet opportuun om deze zaken nog te herhalen.
- Aan twee opmerkingen werd echter geen gevolg gegeven, maar de redenen daartoe werden door de partijen mondeling beargumenteerd tijdens de vergadering van 12 november 2025 en nadien samengevat in het schriftelijk verslag ervan.
16. De eerste opmerking heeft betrekking op het feit dat de ingediende vervoersovereenkomst verwijst naar bepaalde externe teksten zonder deze integraal in

³ Verslag aan de Koning bij het KB van 11 december 2013 houdende hervorming van de structuren van de NMBS Holding, Infrabel en de NMBS, BS 16 december 2013.

bijlage toe te voegen. Dit is een aspect dat ook werd aangehaald in het advies over de huidige vervoersovereenkomst.⁴

NMBS en Infrabel zijn in deze van mening dat de tekst waarnaar verwezen wordt ofwel voldoende in de vervoersovereenkomst zelf wordt besproken (zoals het “Punctuality Improvement Program” en de Real Time-overeenkomst), ofwel buiten de scope ervan valt omdat ze betrekking heeft op IT (zoals de samenwerkingsovereenkomsten “Data Exchange” en “Data Punctuality Improvement”). Zij vinden ook dat deze teksten te technisch en te gedetailleerd zijn en bovendien onderhevig zijn aan frequente aanpassingen. Dit zou betekenen dat indien deze documenten aan de vervoersovereenkomst worden toegevoegd en nadien gewijzigd worden, de vervoersovereenkomst zelf gewijzigd wordt. De partijen argumenteren dat men in dat geval op geen enkel moment zekerheid zou hebben over de inhoud van de vervoersovereenkomst, bij gebrek aan een stabiele basistekst.

17. ART deelt het argument dat de vervoersovereenkomst geen technische informatica-overeenkomst dient te zijn. Artikel 163^{quater}, §2 van de wet van 21 maart 1991 vereist dit ook niet. De partijen sluiten deze materie nu ook expliciet uit van het toepassingsgebied van de vervoersovereenkomst.⁵

Daarnaast is het inderdaad zo dat de basisprincipes van het “Punctuality Improvement Program” en de Real Time-overeenkomst uitgebreider en gedetailleerder in de ingediende vervoersovereenkomst worden beschreven dan momenteel het geval is. ART houdt zich in ieder geval het recht voor om bij de uitoefening van haar bevoegdheid uit artikel 62, §3, 7° van de Spoorcodex de integrale teksten waarnaar in de vervoersovereenkomst verwezen wordt, te auditeren.

18. De tweede opmerking handelt over artikel 7.4 van de vervoersovereenkomst, waarin afspraken gemaakt worden omtrent de veiligheidsproblemen in de bundels. ART wees in dit verband op het gebrek aan regeling over de veiligheid op het volledige spoorwegnet en over de rol van Securail. Deze laatste voert immers taken van openbare dienst van NMBS uit in zowel de dienstvoorzieningen van Infrabel als op haar infrastructuur⁶, waardoor er geografisch een grotere overlap van veiligheidsactiviteiten tussen de twee bedrijven bestaat dan enkel in de bundels.

⁴ Advies A-2020-01-S betreffende het ontwerp van vervoersovereenkomst tussen de NMBS en Infrabel voor de periode 2020-2024, blz. 6-8.

⁵ “De financiële en informatica-aspecten worden in deze overeenkomst niet behandeld.”, Ontwerp van vervoersovereenkomst, blz. 4.

⁶ Artikel 156, 7° van de wet van 21 maart 1991: “De opdrachten van openbare dienst van de NMBS omvatten: (...) 7° de veiligheidsactiviteiten in de stations, in de onbemande stopplaatsen, in de treinen, **op de sporen**, met

De partijen argumenteren dat de samenwerking voor het gehele spoornet geregeld wordt in een aparte security-overeenkomst. Volgens hen valt deze problematiek ook buiten de wettelijk voorziene scope van de vervoersovereenkomst.

19. ART is van mening dat de veiligheidsproblematiek op het volledige spoornet wel degelijk kadert in een materie die door de vervoersovereenkomst moet geregeld worden, met name de stiptheid van het treinverkeer (artikel 163^{quater}, §2, 1° van de wet van 21 maart 1991). Er kan niet ontkend worden dat gebeurtenissen als kabeldiefstallen en spoorlopers van invloed zijn op de stiptheid van het treinverkeer. Deze zaken kunnen zich voordoen op het volledige net en niet enkel in de spoorbundels.
20. ART adviseert de partijen om artikel 7.4 van de vervoersovereenkomst qua toepassingsgebied uit te breiden naar veiligheidsproblemen op de infrastructuur en om hierover algemene afspraken vast te leggen. Concrete operationele actieplannen die snel fluctueren in de tijd, zoals de bepaling van hotspots, hoeven geen deel van de vervoersovereenkomst uit te maken.

4. Advies

Gelet op de bovenstaande elementen adviseert ART NMBS en Infrabel de volgende zaken met betrekking tot hun op 18 december 2025 ingediende gezamenlijke ontwerp van vervoersovereenkomst voor de periode 2026-2030:

- De partijen gaan conform artikel 163*quinquies*, §2 van de wet van 21 maart 1991 niet over tot de sluiting van de vervoersovereenkomst alvorens de adviestermijn van ART verstreken is;
- De partijen breiden het toepassingsgebied van artikel 7.4 van de vervoersovereenkomst uit met wederzijdse verbintenissen over de veiligheidsproblemen op de infrastructuur van Infrabel.

Brussel, 13 januari 2026,

Voor het federaal Agentschap voor Regulering van Transport,

Serge DRUGMAND
Voorzitter

Marc HINOUL
Directeur