



Federaal Agentschap voor
Regulering van Transport

JAARVERSLAG 2025



Kruidtuinlaan 50/72



www.regul.be



www.regul.be

1000 Brussel - België



INHOUDSOPGAVE

01

VOORWOORD	03
------------------	----

02

DE ORGANISATIE	08
-----------------------	----

- De transformatie van de regulator 09
 - Opdrachten van het Agentschap 10
 - Bevoegdheden 11
 - Middelen van het Agentschap 16
-

03

LUCHTHAVEN BRUSSEL- NATIONAAL	22
--	----

- Tarieven 23
 - Exploitatielicentie 24
 - Kwaliteit van de uitbating 26
-

04

SPOORVERVOER	28
---------------------	----

- Toegang tot het net 29
- Spoorwegretributies 31
- Infrastructuur-
capaciteit 34

04

DIENST- VOORZIENINGEN	37
----------------------------------	----

05

MARKTMONITORING	40
------------------------	----

06

SAMENWERKING MET STAKEHOLDERS	44
--	----

07

OVERZICHT ADVIEZEN EN BESLISSINGEN	54
---	----

01

VOORWOORD



VOORWOORD

Het jaar 2025 was voor de Belgische spoorwegsector een jaar met gemengde resultaten, gekenmerkt door een lichte stijging van het aantal reizigers, een verbetering van de punctualiteit en voortdurende investeringen in de modernisering van het netwerk en het rollend materieel. Tegelijkertijd zette de luchtvaart rond Brussels Airport zijn groeitrend voort. In 2025 registreerde de luchthaven meer dan 24 miljoen passagiers, wat het herstel van de sector na jaren van internationale verstoringen bevestigt.



SERGE DRUGMAND
Voorzitter

Deze groei ging gepaard met een uitbreiding van het aantal bestemmingen en een aanzienlijke stijging van de luchtvracht, wat de rol van Brussels Airport als toegangspoort tot België bevestigt. Hoewel deze ontwikkelingen blijk geven van een bemoedigende dynamiek, spelen ze zich niettemin af tegen de achtergrond van een onzekere internationale situatie waarin de vervoerssector een grote strategische betekenis blijft hebben.

Nu nieuwe mobiliteitsgewoonten, klimaatuitdagingen en de digitale transformatie de behoeften van burgers en bedrijven herdefiniëren, maken de spoor- en luchtvaartsector een fase van verandering door, die gekenmerkt wordt door zowel aanzienlijke vooruitgang als talrijke structurele uitdagingen. Deze realiteit speelt zich af tegen de achtergrond van een onstabiele internationale context, die met name wordt gekenmerkt door spanningen in de wereldhandel en stijgende energiekosten, waaraan ook de vervoerssector niet ontsnapt. De terugkeer van vraagstukken rond militair transport illustreert deze ontwikkeling. Dit onderwerp, dat lange tijd niet op de politieke agenda stond, komt vandaag weer naar voren in een context die wordt gekenmerkt door nieuwe risico's en de noodzaak om de veerkracht van de transportnetwerken te versterken. Daarmee rijst de vraag welke toekomstige investeringen nodig zijn om aan deze "nieuwe" behoeften te voldoen. Moeten bouwwerken worden versterkt, moet de omvang van bepaalde assen worden vergroot, moeten de havenverbindingen worden versterkt? Deze uitdagingen roepen ook de vraag op naar de financiering van de noodzakelijke aanpassingen en de impact daarvan, met name op de kosten van de heffingen voor bedrijven of de beschikbare capaciteit. Het versterken van de infrastructuur veronderstelt dan ook dat er duidelijke prioriteiten worden gesteld, keuzes worden gemaakt en wordt aanvaard dat niet alle doelstellingen tegelijkertijd kunnen worden nagestreefd.

Zoals we kunnen zien, zijn de keuzes met betrekking tot de toekomstige ontwikkeling van de transportdiensten zowel veelomvattend als gevoelig en complex. Deze complexiteit wordt nog versterkt door technologische ontwikkelingen en innovatievraagstukken, die inmiddels een grote invloed hebben op de operationele activiteiten en de bedrijfsmodellen van transportbedrijven.

In de spoorwegsector zouden de geleidelijke automatisering van het verkeersbeheer, kunstmatige intelligentie toegepast op voorspellend onderhoud, slimme seinstelsels en de verbetering van het systeem voor de toewijzing van netcapaciteit het mogelijk moeten maken om de treinfrequentie te verhogen en tegelijkertijd het gebruik van de infrastructuur te optimaliseren. In België krijgt de technologische uitdaging concreet vorm door de invoering van het ETCS, dat sinds december 2025 het operationele veiligheidssysteem is op vrijwel het gehele Belgische spoorwegnet. Deze technologie zal op termijn een voorwaarde vormen voor toegang tot het netwerk en vertegenwoordigt een aanzienlijke investering voor zowel de federale overheid als de spoorwegondernemingen. Naast de veiligheidsaspecten moet deze invoering het mogelijk maken de robuustheid van het netwerk, het capaciteitsbeheer en de interoperabiliteit met naburige netwerken te verbeteren, en tegelijkertijd de aantrekkelijkheid en het concurrentievermogen van het spoorvervoer ten opzichte van andere vervoerswijzen te versterken. Voor België is de invoering van het ETCS op het spoorwegnet specifiek door de federale overheid gefinancierd. Het is dan ook te hopen dat dit geen directe invloed heeft op de spoorwegheffingen, terwijl tegelijkertijd een verbetering van de verkeersveiligheid wordt gegarandeerd.

Ook voor de luchtvaartsector zal technologische innovatie een doorslaggevende rol spelen. Zo zullen biometrische controles[1], de algemene invoering van SAF's[2], de elektrificatie en automatisering van grondoperaties en de vergevorderde digitalisering van de bagageafhandeling de werking van Europese luchthavens geleidelijk aan veranderen. Deze ontwikkelingen zullen een directe invloed hebben op de exploitatiekosten van de luchthavenexploitant en de luchtvaartmaatschappijen, op de milieubelastingen en, op termijn, waarschijnlijk ook op de "passagiersvergoeding" en bijgevolg op de prijs van vliegtickets.

[1] Biometrische identificatie verwijst naar technologieën waarmee personen kunnen worden geïdentificeerd middels hun fysieke of gedragsmatige kenmerken.

[2] Sustainable Aviation Fuel.

Wat zijn in deze context de vooruitzichten voor de economische regulering van het transport? Hoewel toekomstverkenningen per definitie onzeker zijn, wijzen de huidige trends op een regulering die in toenemende mate wordt beïnvloed door kunstmatige intelligentie, milieuprestaties, digitale mobiliteitsplatforms en dynamische prijsmechanismen. Deze ontwikkelingen geven de uitdagingen van de sector een nieuwe invulling en passen in het kader van de oprichting, op 20 maart 2025, van het Federaal Agentschap voor Regulering van Transport. Deze transformatie vormt een belangrijke stap, doordat ze de volledige uitvoering mogelijk maakt van de bevoegdheden die door de wetgever zijn toevertrouwd, maar vooral ook om te handelen, te adviseren en te beslissen door gegevens te integreren als drijvende kracht achter de nieuwe transportregulering in België. In dit verband wil het Agentschap anticiperen op deze ontwikkelingen, die nauw verband houden met de toenemende digitalisering van de operationele en managementactiviteiten. In dit kader zet de toezichthouder de ontwikkeling van verschillende ambitieuze projecten voort, zoals het "M²-ART" project rond marktmonitoring. In een steeds verder gedigitaliseerde sector is het essentieel om op deze uitdagingen te kunnen anticiperen, aangezien gegevens voortaan centraal staan in de werking van de vervoersdiensten.

02

DE ORGANISATIE



DE TRANSFORMATIE VAN DE REGULATOR

Het Federaal Agentschap voor Regulering van Transport, hierna “het Agentschap” genoemd, zorgt voor de economische regulering van de spoorwegsector en de luchthaven Brussel-Nationaal. Sinds 20 maart 2025^[3] is het Agentschap een onafhankelijke federale instantie met een eigen rechtspersoonlijkheid.

Deze wijziging kadert in de Europese verplichting om de regulator alle nodige autonomie te verlenen voor de uitvoering van zijn diverse opdrachten en om zijn onafhankelijkheid ten opzichte van de actoren op de gereguleerde markten te waarborgen.



De uitvoeringsbesluiten waarin de specifieke regels met betrekking tot de werking van het Agentschap worden vastgelegd, zoals de financieringsregels, het personeelsstatuut en de begrotingscontrole, zijn in 2025 echter nog niet volledig goedgekeurd door de regering. In samenwerking met de bevoegde minister worden de inspanningen voortgezet om de uitvoeringsmaatregelen vast te stellen die nodig zijn voor de goede werking van het Agentschap en om het wettelijk kader van kracht te laten worden.

[3] Ter uitvoering van de wet van 8 mei 2024 betreffende de toegankelijkheidseisen voor vervoersdiensten en tot oprichting van het Federaal Agentschap voor Regulering van Transport, B.S. van 11 juni 2024.

OPDRACHTEN VAN HET AGENTSCHAP

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 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

Het Agentschap 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

Het Agentschap 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.



BEVOEGDHEDEN

De twee domeinen uit de vervoerssector waarin het Agentschap actief is, worden gekenmerkt door een natuurlijk monopolie inzake beheer van infrastructuur. De bevoegdheden van het Agentschap verschillen niettemin aanzienlijk naargelang de sector. Hieronder worden de bevoegdheden per sector beknopt opgesomd. De volledige lijst staat op de website van het Agentschap.

★ DE BEVOEGDHEDEN MET BETREKKING TOT HET SPOORWEGVERVOER

De bevoegdheden van het Agentschap worden hoofdzakelijk opgesomd in de wet van 30 augustus 2013 houdende de Spoorcodex.

- **Adviesverlening**

Het Agentschap geeft gemotiveerde adviezen, formuleert voorstellen en voert onderzoeken en studies uit met betrekking tot de spoorwegmarkt. Daarnaast bezorgt hij de minister de inlichtingen om de regels op te stellen over de spoorwegvergunning, de tarifiering voor het infrastructuurgebruik en de toewijzing van spoorweginfrastructuurcapaciteit. Het Agentschap 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 het Agentschap, 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 het Agentschap bestaat erin controle uit te oefenen op verschillende aspecten van het spoorwegvervoer, zoals de netverklaring, de vervoersovereenkomst, heffingen, de toewijzing van capaciteit, de concurrentie op de spoorwegmarkt, de boekhoudkundige scheiding voor bepaalde activiteiten en de non-discriminatoire toegang tot spoordiensten.

- **Administratieve afhandeling van geschillen**

Het Agentschap neemt op vraag van de infrastructuurbeheerder of van een kandidaat een beslissing in de geschillen over:

- de toewijzing van de infrastructuurcapaciteit;
- de uitvoering van de vervoersovereenkomst die werd afgesloten tussen Infrabel en NMBS;
- de prestatieregeling.

- **Klachtenbehandeling**

Het Agentschap 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.

Het Agentschap kan in het kader van klachtenbehandeling alle nodige maatregelen nemen, met inbegrip van bewarende maatregelen en bestuurlijke boetes.

- **Specifieke opdrachten**

De Spoorcodex geeft het Agentschap ook enkele specifieke opdrachten onder meer 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.

✦ DE BEVOEGDHEDEN IN VERBAND MET DE EXPLOITATIE VAN DE 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" [4]. Deze opdrachten werden bevestigd en aangevuld door het koninklijk besluit "Licentie" [5].

- **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 voorziet ingeval van inbreuk. 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, kan het Agentschap een voorstel van aanvaarding of weigering formuleren op grond van het dossier dat door de kandidaat-exploitant wordt ingediend. Het Agentschap ziet erop toe dat de exploitant de licentievoorwaarden naleeft. In dit kader kan het Agentschap de 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.

[4] 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.

[5] Koninklijk besluit van 21 juni 2004 betreffende de toekenning van de exploitatielicentie van de luchthaven Brussel-Nationaal.

Wanneer het nodig is de inhoud van de exploitatielicentie te wijzigen, dient het Agentschap 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 het Agentschap 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 van de dienstverlening**

Tussen de licentiehouders en de verleners van grondafhandelingsdiensten zijn akkoorden gesloten met betrekking tot de kwaliteit van de dienstverlening om het kwaliteitsniveau te bepalen van sommige door de licentie bepaalde diensten. Deze akkoorden moeten voor goedkeuring worden voorgelegd aan het Agentschap, die ze kan goedkeuren of wijzigen.

De licentiehouders maakt charters op die de kwaliteit waarborgen van de diensten die worden geleverd aan de gebruikers en de passagiers. Het Agentschap keurt deze charters goed en/of kan, in voorkomend geval, de wijziging ervan vragen.

- **Tarieven**

De luchthavengelden zijn een heffing 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 tarieven die de uitbater 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. Het Agentschap neemt als waarnemer deel aan deze consultaties. Elke gebruiker van de luchthaven Brussel-Nationaal kan klacht indienen bij het Agentschap tegen het tariefvoorstel dat de luchthavenuitbater maakt na afsluiting van de raadplegingen. In geval van klacht kan het Agentschap 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;
- of het tariefvoorstel bevestigen.



MIDDELEN VAN HET AGENTSCHAP

✦ DE FINANCIËLE MIDDELEN

Het Agentschap is geen begunstigde van een overheidsdotatie en wordt volledig gefinancierd door bijdragen van beide gereguleerde sectoren. De uitbaters van de gereguleerde infrastructuur, zijnde Brussels Airport Company[6] voor de luchthaven Brussel-Nationaal en Infrabel voor het Belgische net van spoorweginfrastructuur, dragen elk 30 % van de bijdragen. De overige 70% van de bijdragen wordt gedragen door spoorwegmaatschappijen en de luchtvaartmaatschappijen.

Doordat het Agentschap werd opgericht op 20 maart 2025 bedroegen de inkomsten in 2025 slechts 9/12 van het normale bedrag voorzien in de reglementering, wat neerkwam op 1.590.884,25 €.

Als rechtsofvolger van de opgeheven Dienst Regulering van het Spoorwegvervoer en van de Exploitatie van de Luchthaven Brussel-Nationaal zal het budgettaire saldo van het begrotingsfonds van deze laatste worden uitgekeerd aan Agentschap. Zo ontving in 2025 het Agentschap een eerste schijf van €735.000. Het resterende bedrag van het begrotingsfonds zou in de loop van 2026 moeten worden overgemaakt.

[6] hierna "BAC" genoemd.

De werkingskosten van het Agentschap maken 26 % uit van het totale budget. Net zoals voor vele andere overheidsinstanties is de grootste uitgavepost de personeelsuitgaven (71 %). De investeringsuitgaven bedragen op hun beurt 3 % van de inkomsten.



De financiële resultaten van het Agentschap in 2025 zien eruit als volgt:

Financiële resultaten van het ART - 2025			
INKOMSTEN	euro	UITGAVEN	euro
		Personeelsuitgaven	
Bijdrage Luchtvaartsector	€ 254.541,48	<i>Wedden</i>	€ 764.987,44
		<i>Toelagen, premies en vergoedingen</i>	€ 114.762,94
Bijdrage Spoorwegsector	€ 1.336.342,77	<i>Sociale bijdragen en pensioenen</i>	€ 198.482,43
		<i>Lonen in natura</i>	€ 15.894,96
		Werkingsmiddelen	
		<i>Onderhoudskosten</i>	€ 2.421,21
		<i>Verzekeringen</i>	€ 2.624,22
		<i>Informatica</i>	€ 79.722,48
		<i>Huurkosten en -lasten</i>	€ 21.850,00
		<i>Erelonen</i>	€ 255.357,81
		<i>Ondersteunende overheidsdiensten (Empreva, Medex etc)</i>	€ 4.137,21
		<i>Algemene werking</i>	€ 18.343,21
		<i>Opleiding</i>	€ 9.166,63
		<i>Buitenlandse zendingen</i>	€ 7.122,05
		Investeringsuitgaven	
		<i>Voertuigen</i>	€ 43.733,01
		<i>Informatica</i>	€ 2.923,63
TOTAAL	€ 1.590.884,25	TOTAAL	€ 1.541.529,23
Ontvangen uit Begrotingsfonds 33-8	€ 735.000,00		
EINDTOTAAL	€ 2.325.884,25	EINDTOTAAL SALDO	€ 784.355,02



HET PERSONEEL

Op 31 december 2025 bestond het personeelsbestand van het Agentschap uit 12 FTE's en samengesteld als volgt:

- 3 administratieve medewerkers;
- 7 experten;
- 2 leden van het directiecomité.

In 2025 heeft het Agentschap te maken gehad met enkele vertrekken onder zijn personeel, namelijk twee administratieve medewerkers en een deskundige. Het Agentschap sluit 2025 bijgevolg af met 9 medewerkers. De belangrijkste personeelscijfers zijn weergegeven in de onderstaande grafiek.

ART	
Personeelsleden	Voltijds equivalent
9	9
NEDERLANDSTALIG	
4	4
FRANSTALIG	
5	5

ART	
Personeelsleden	Voltijds equivalent
9	9
NIVEAU A	
8	8
NIVEAU B	
-	-
NIVEAU C	
1	1
NIVEAU D	
-	-

ART	
Personeelsleden	Voltijds equivalent
9	9
MAN	
4	4
VROUW	
5	5

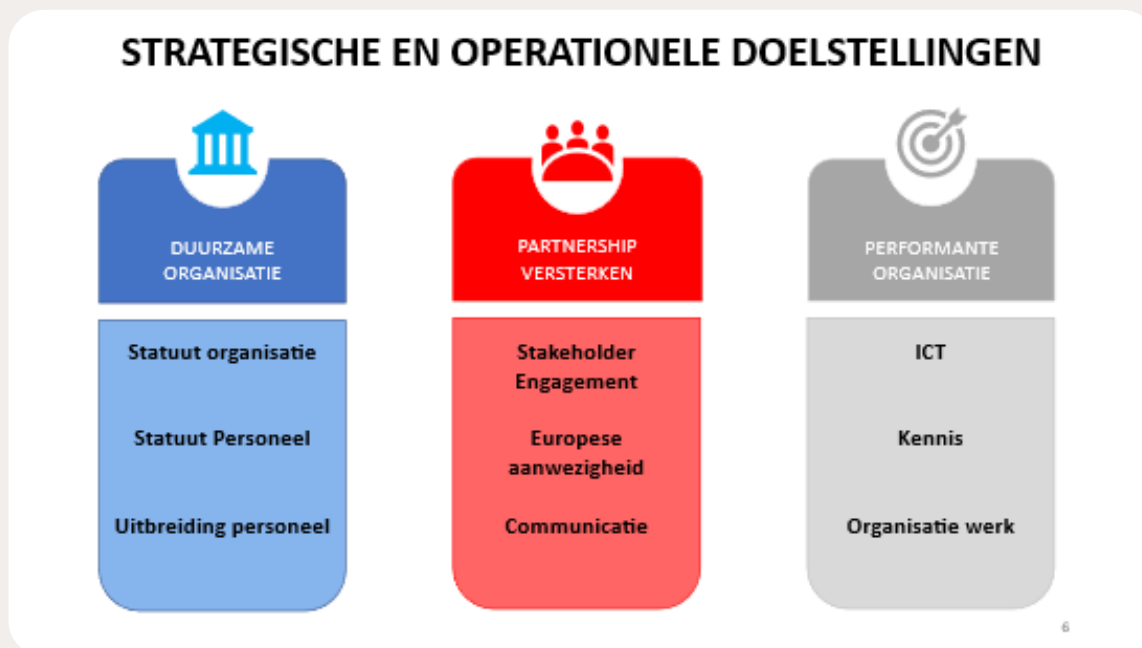


DE UITVOERING VAN HET DRIEJARIG STRATEGISCH PLAN EN HET JAARLIJKSE WERKPLAN

De oprichtingswet van het Agentschap bepaalt dat de leidinggevenden van de opgeheven Dienst Regulering van het Spoorwegvervoer en van de Exploitatie van de Luchthaven Brussel-Nationaal voorlopig de functies opnemen van leden van het directiecomité van het Agentschap, totdat een definitief directiecomité is aangesteld. Gelet op deze tijdelijke situatie heeft het directiecomité van het Agentschap de keuze gemaakt het management- en operationeel plan van de opgeheven Dienst Regulering verder uit te voeren.

In een overgangsfase heeft de directie ernaar gestreefd de continuïteit van de activiteiten te waarborgen en tegelijkertijd de operationele activiteiten te organiseren en uit te bouwen die nodig zijn voor de uitvoering van de door de wetgever vastgestelde autonomie.

In dit verband kunnen de strategische en operationele doelstellingen van het Agentschap als volgt worden samengevat:



De realisatie van deze doelstellingen gebeurt doormiddels van 17 projecten. Tot de belangrijkste projecten voor 2025 behoren:

- de invoering van een modern personeelsstatuut (P02): de besprekingen met de referentieminister zijn momenteel bezig. In het beste geval zou dit project in 2026 afgerond moeten zijn;
- de aanwerving van nieuw personeel (P03): eind 2025 werd de aanwervingsprocedure afgerond van 1 expert (marktmonitoring) en 1 Office Manager, met indiensttreding in 2026;
- inzake het implementeren van stakeholder management (P04) heeft het Agentschap in 2025:
 - actief deelgenomen aan het gebruikerscomité voor het goederenvervoer per spoor;
 - deelgenomen aan een overleg met de denktank CERRE (Centre on Regulation in Europe). In 2026 zal een lidmaatschap worden overwogen;

- de snelle implementatie van een betrouwbaar en toegankelijk netwerk/platform (P10). Het doel is de totstandbrenging van een eigen IT-omgeving, onafhankelijk van die van de FOD Mobiliteit en Vervoer. Dit project gaat in 2025 van start en zal naar verwachting in 2026 worden afgerond;
- het project M²-ART (P12): het project omvat een volledige herziening van het systeem voor het toezicht op de vervoersmarkten. Dit project omvat ook de oprichting van een openbaar toegankelijke “open data”-sectie. Door de aanwerving van een expert op het gebied van data-analyse zal een robuuste en betrouwbare database kunnen worden opgezet. Deze database zal als basis dienen voor alle analyses die de toezichthouder in het kader van zijn taken moet uitvoeren;
- het procesbeheer (P14): de kernactiviteiten worden voortdurend geëvalueerd en er wordt documentatie opgesteld die grotendeels is gebaseerd op procesbeschrijvingen.

De realisatie en voortgang van het geheel van projecten is als volgt:

Strategische doelstelling (SD 1) - 'Duurzame organisatie		
OD1	Autonoom juridisch statuut	
	P01 - Realiseren van een eigen juridisch statuut	Fiche compleet
OD2	Modern personeelstatuut	
	P02 - Realiseren van een nieuw personeelstatuut	Fiche in uitvoering
OD3	Uitbreiding personeelsbestand	
	P03 - Aanwerving nieuw personeel	Fiche in uitvoering

Strategische doelstelling (SD 2) - Partnership versterken

OD4 Stakeholder engagement	
P04 - Implementeren stakeholdermanagement	Fiche in uitvoering
OD5 Europese aanwezigheid	
P05 - Aanwezigheid in werkgroepen	Fiche compleet
P06 - Voorzitterschap IRG-Rail	Fiche compleet
OD6 Communicatie	
P07 - Uitbreiding aanwezigheid diverse kanalen	Fiche uitgesteld
P08 - Kwaliteitsbewaking publicaties	Fiche uitgesteld
P09 - Interne communicatie	Fiche compleet

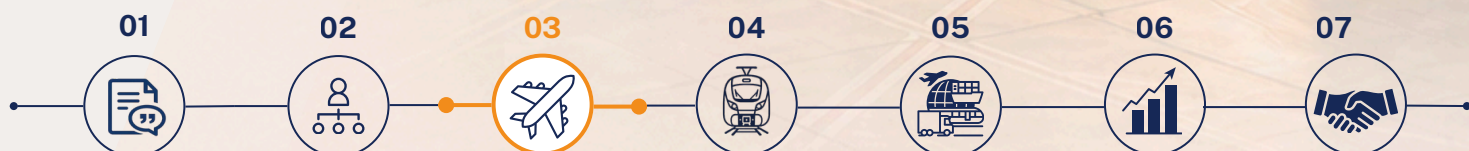
Strategische doelstelling (SD3) - Performante organisatie

OD7 ICT	
P10 - Betrouwbaar en toegankelijk platform/netwerk	Fiche in uitvoering
P11 - Inrichten Document Management System	Fiche compleet
OD8 Kennis	
P12 - Observatorium van de markten	Fiche in uitvoering
P13 - Interne opleidingen	Fiche compleet
P14 - Procesbeheer	Fiche in uitvoering
P15 - Opmaak richtsnoeren voor administratieve boetes	Fiche uitgesteld
OD9 Organisatie werk	
P16 - Inrichten kantooromgeving	Fiche uitgesteld
P17 - Aanpassing werkomstandigheden (telewerk)	Fiche compleet

Zoals men kan zien, hebben deze projecten zowel betrekking op de operationele activiteiten in het kader van de uitoefening van de bevoegdheden van de toezichthouder, als op projecten die gericht zijn op het proces van zijn organisatorische en institutionele transformatie. Het spreekt voor zich dat er in de komende jaren binnen deze laatste categorie projecten nieuwe initiatieven moeten worden genomen om de toezichthouder alle middelen en hulpbronnen te verschaffen die nodig zijn voor een efficiënte en doeltreffende regulering.

03

LUCHTHAVEN BRUSSEL- NATIONAAL



TARIEVEN

In uitvoering van artikel 53bis van het KB "Licentie" heeft BAC in 2025 een jaarlijks overleg gehouden met de gebruikers, waarbij enerzijds informatie werd uitgewisseld over het investeringsplan en anderzijds over de tarieven die vanaf 1 april 2025 van kracht zijn.

Het Agentschap stelt vast dat deze nieuwe eenheidstarieven conform de formule voor tariefcontrole zijn zoals vastgelegd door de regulator in 2022.



EXPLOITATIELICENTIE



VERNIEUWING VAN DE LICENTIE VAN BAC

Op 22 juli 2025 ontving het Agentschap van BAC een verzoek om advies met betrekking tot de verlenging van de exploitatielicentie, aangezien de huidige aandeelhouders van plan waren een verkoop van activa door te voeren die zou kunnen leiden tot een mogelijke controlewijziging over de exploitant in de zin van het koninklijk besluit van 27 mei 2004^[7].

De analyse van het Agentschap werd opgebouwd rond twee hoofdthema's. In de eerste fase werd onderzocht of er in dit concrete geval sprake was van een controlewijziging over BAC. Uit deze analyse bleek dat de vervanging van een aandeelhouder die gezamenlijke zeggenschap uitoefent door een juridisch afzonderlijke entiteit een indirecte controlewijziging inhoudt. Overeenkomstig artikel 47, § 1 van het KB "Omzetting" maakt deze controlewijziging de vernieuwing van de exploitatievergunning verplicht.

In het tweede deel van de analyse heeft de regulator nagegaan of de kandidaat-houder van de toekomstige vergunning aan alle voorwaarden voldeed om de exploitatielicentie te kunnen uitoefenen. Dit onderzoek had voornamelijk betrekking op de identiteit en de bekwaamheid van de nieuwe zeggenschapsstructuur van BAC en was met name gericht op de controle van de betrouwbaarheid, de beroepservaring en de financiële draagkracht van de kandidaat.

[7] Koninklijk besluit betreffende de omzetting van Brussels International Airport Company (BIAC) in een naamloze vennootschap van privaatrecht en betreffende de luchthaveninstallaties, gepubliceerd in het Belgisch Staatsblad van 26 juni 2004, p. 51750 en volgende.

Na afloop van deze analyse[8], was het Agentschap van oordeel dat de voorgenomen transactie geen invloed had op de operationele continuïteit van BAC, noch op haar vermogen om te voldoen aan de wettelijke vereisten die van toepassing zijn op de exploitatie van de luchthaven Brussel-Nationaal.



KLACHTEN MET BETREKKING TOT DE SAMENWERKING EN COMMUNICATIE TUSSEN DE LUCHTHAVENUITBATER EN DE OMBUDSSDIENST

Naar aanleiding van meerdere klachten die door de Ombudsdienst waren ingediend, heeft het Agentschap een onderzoek ingesteld naar mogelijke overtredingen van de bepalingen van de artikelen 35 en 36 van het KB "Licentie". In haar beslissing D-2025-02-LA[9] oordeelde het Agentschap dat:

- de luchthavenexploitant heeft voldaan aan artikel 36 van het KB "Licentie" met betrekking tot de mededeling van wijzigingen in de beschikbaarheid van de start- en landingsbanen, die op de website van BATC wordt gepubliceerd;
- BAC niet heeft voldaan aan de bepalingen van artikel 36 van het KB "Licentie" door niet te reageren op alle verzoeken van de Ombudsdienst, die een nauwe samenwerking tussen beide partijen voorschrijft. In aanvulling hierop en om de samenwerking tussen beide partijen te verbeteren, heeft het Agentschap een aanbeveling gedaan om een "Service Level Agreement" te sluiten met betrekking tot de samenwerking tussen beide entiteiten.

Op 13 augustus 2025 heeft BAC hoger beroep ingesteld bij het Marktenhof tegen het tweede punt van de beslissing van het Agentschap. In zijn besluit van 17 december 2025 heeft het Hof beslist dat dit punt moest worden geannuleerd. De aanbeveling om een SLA af te sluiten tussen beide partijen blijft echter van kracht.

[8] Beslissing A-2025-05-LA betreffende het verzoek tot verlenging van de exploitatielicentie van Brussels Airport Company.

[9] Beslissing D-2025-02-LA betreffende de naleving door Brussels Airport Company van bepaalde verplichtingen die zijn vastgelegd in de exploitatievergunning.

KWALITEIT VAN DE UITBATING

★ DE DIENSTVERLENING OP DE LUCHTHAVEN BRUSSEL-NATIONAAL

Het kwaliteitsrapport dat de exploitant overeenkomstig de voorwaarden van de exploitatielicentie moet opstellen, geeft een overzicht van de prestaties van de uitbater aan de hand van de in het charter vastgelegde indicatoren. In het kwaliteitsrapport worden deze resultaten ook vergeleken met die van referentieluchthavens. De algemene tevredenheid van de passagiers ligt met 97,9 % boven de vastgestelde norm. Ook de meeste andere prestatie-indicatoren laten resultaten zien die boven de vastgestelde norm liggen.

De diensten waarvoor de passagiers een slechte beoordeling hebben gegeven, hebben betrekking op de duidelijkheid van de website en de wachttijden bij de incheckbalies.



Sommige doelstellingen zijn echter niet gehaald, met name wat betreft:

- de wachttijden voor inkomende bagage;
- de beschikbaarheid van verwarming en ventilatie;
- de wachttijden bij de incheckbalies en de veiligheidscontroles.

✦ OVERLEG MET DE ANDERE INSTANTIES

De exploitatie van een luchthaven als die van Brussel-Nationaal kan niet worden gereduceerd tot louter een commerciële activiteit, aangezien het behoud en de ontwikkeling van een dergelijke infrastructuur voor België een strategische uitdaging vormt die verschillende aspecten raakt, zoals mobiliteit, economie, veiligheid, milieu en ruimtelijke ordening. Overleg is dus noodzakelijk om de naleving van de regelgeving, de coördinatie van het overheidsbeleid en het evenwicht tussen economische ontwikkeling en de bescherming van collectieve belangen te waarborgen. Uit het rapport van BAC hierover blijkt dat de luchthavenexploitant in 2024 overleg heeft gepleegd met alle in de regelgeving voorziene instanties.

✦ KLACHTEN MET BETREKKING TOT DE LUCHTHAVENACTIVITEITEN

Uit de analyse van de klachten die bij de luchthavenuitbater zijn ingediend, blijkt dat het aantal klachten in 2024 licht is gestegen ten opzichte van het voorgaande jaar^[10]. De meeste klachten hebben betrekking op wachttijden, bagageafhandeling en luchtvaartmaatschappijen. Opgemerkt moet worden dat de oorzaak van sommige van deze tekortkomingen niet noodzakelijkerwijs bij de luchthavenuitbater ligt, zoals het geval is bij de bagageafhandeling, waarbij andere partijen betrokken zijn, zoals luchtvaartmaatschappijen of grondafhandelaars. Zo is volgens de luchthavenuitbater 45 % van de storingen waarover een klacht is ingediend met betrekking tot bagage te wijten aan grondafhandelaars of luchtvaartmaatschappijen. Voor de wachttijden zou dit cijfer oplopen tot 75 % en te wijten zijn aan de grenscontroles.

[10] 3800 in 2024 tegen 3248 in 2023.

04

SPOORVERVOER



01



02



03



04



05



06



07



TOEGANG TOT HET NET

NETVERKLARING 2027

De netverklaring is het document dat door de infrastructuurbeheerder wordt opgesteld en gepubliceerd en dat alle informatie en procedures bevat met betrekking tot het gebruik van het Belgische spoorwegnet. In het kader van de jaarlijkse raadpleging van dit document, dat elk jaar wordt herzien, heeft het Agentschap een reeks opmerkingen geformuleerd om te voldoen aan het wettelijk kader, maar heeft het ook de wens uitgesproken dat bepaalde informatie toegankelijker en duidelijker zou zijn. De opmerkingen van de toezichthouder over dit ontwerp zijn opgenomen in advies A-2025-3-SC. Dit advies bestrijkt een breed scala aan onderwerpen, gaande van gespecialiseerde infrastructuur tot "New Path Requests"[11] en capaciteitstoewijzingen.

✦ DE TOEWIJZING VAN INFRASTRUCTUURCAPACITEIT

Op 29 juli 2025 ontving het Agentschap een vraag om advies vanwege de commissie voor Mobiliteit, Overheidsbedrijven en Federale Instellingen van de Kamer van volksvertegenwoordigers. Deze vraag om advies had betrekking op een voorstel van resolutie betreffende de aanpassing van de prioriteitsregels inzake de verdeling van de Belgische spoorweginfrastructuurcapaciteiten voor wat het personenvervoer betreft.

In zijn advies A-2025-02-S heeft het Agentschap dit voorstel van resolutie inhoudelijk geanalyseerd en is hij nagegaan onder welke voorwaarden een eventuele aanpassing van de prioriteitsregels kan gebeuren. Hij heeft er meer in het bijzonder op gewezen dat een aanpassing van de prioriteiten een evenwicht vereist tussen de belangen van de verschillende types van spoorvervoer op de Belgische markt.

[11] Onder "New Path Requests" worden capaciteitsaanvragen verstaan die buiten de voor de dienstregeling vastgestelde termijnen worden ingediend.

★ DE NIEUWE PASSAGIERSDIENSTEN PER SPOOR

Wanneer een kandidaat van plan is een nieuwe spoorverbinding voor personenvervoer in gebruik te nemen, is hij onder bepaalde omstandigheden verplicht het Agentschap hiervan vooraf in kennis te stellen. In dit kader kan, afhankelijk van de omstandigheden, een economische evenwichtstoets^[12] worden aangevraagd door de minister die de openbare-dienstcontracten toekent, de NMBS of de infrastructuurbeheerder, om de impact van deze nieuwe verbinding op de uitvoering van de openbare-dienststopdrachten te controleren.

In 2025 werden drie kennisgevingen door spoorwegondernemingen aan het Agentschap gericht:

De NMBS heeft een nieuw project voor een passagiersspoorverbinding aangemeld dat tussen september en december 2026 tussen Keulen en Antwerpen moet rijden via Luik, Leuven, Brussels Airport en Brussel;

DB Fernverkehr heeft een nieuw project voor een passagiersspoorverbinding aangemeld dat vanaf december 2026 tussen Keulen en Antwerpen moet rijden via Luik, Leuven, Brussels Airport en Brussel;

Leo Express heeft een nieuw project aangemeld voor een passagiersspoorverbinding die vanaf 13 december 2026 tussen Bratislava en Oostende moet rijden via Luik, Leuven, Brussel, Gent-Sint-Pieters en Brugge.

Aangezien geen van de betrokken partijen om een economische evenwichtstoets heeft verzocht, is aan de drie kandidaten toegang tot het Belgische spoorwegnet verleend om deze passagiersvervoersdiensten te exploiteren.

[12] De economische evenwichtstoets is het mechanisme waarin de wetgeving van de Europese Unie voorziet om de openstelling van de markten voor spoorvervoersdiensten te verzoenen met een zekere levensvatbaarheid van de openbare spoorwegdiensten. De uitvoering van deze toets valt onder de taken van de regulator van elke lidstaat.

SPOORWEGRETRIBUTIES

★ PRESTATIEREGELING 2027

Op vraag van Infrabel gaf het Agentschap een advies^[13] over het ontwerp van nieuwe prestatieregeling voor 2027. De door de infrastructuurbeheerder voorgestelde wijzigingen hadden betrekking op de grondslagen van het systeem, met name:

- de in rekening gebrachte vertragingen;
- de methode voor de berekening van de waarde van de vertraging;
- de berekeningsperiode en het maximumbedrag van de betreffende vergoedingen.

★ PRESTATIEREGELING 2020–2022: BEROEP VANWEGE DE INFRASTRUCTUURBEHEERDER

Op 20 november 2024 werden de Belgische Staat en de toezichthouder door de infrastructuurbeheerder gedagvaard voor het Marktenhof in een procedure tegen beslissing D-2024-05-S betreffende de uitvoering van de prestatieregelingen 2020, 2021 en 2022.

Op 3 september 2025 werd door het Marktenhof een arrest geveld, waarbij de partijen beiden gedeeltelijk in het ongelijk zijn gesteld. Dit arrest werd gewezen tegen de Belgische Staat, aangezien de vordering tegen de Dienst Regulering bij gebrek aan rechtspersoonlijkheid onontvankelijk werd verklaard.

[13] Advies A-2025-04.

✦ BEROEP VAN INFRABEL TEGEN HET ADVIES BETREFFENDE DE TARIEFVERHOOGING IN HET SEGMENT HST

Op 24 december 2024 werd door Infrabel hoger beroep ingesteld bij het Marktenhof tegen advies A-2024-03-S betreffende de tariefverhoging in het segment HST. Op 3 september 2025 heeft het Marktenhof geoordeeld dat het beroep van Infrabel niet-ontvankelijk was. De infrastructuurbeheerder heeft tegen dit arrest geen cassatieberoep ingesteld.

✦ ADVIES A-2025-02-C BETREFFENDE DE OPEISBAARHEID VAN DE SPOORWEGHEFFING IN VERBAND MET DE DIABOLO-INFRASTRUCTUUR

De infrastructuurbeheerder heeft de regulator om advies gevraagd over de vraag of de specifieke spoorwegheffing verschuldigd is bij gebruik van de Diabolo-infrastructuur[14]. Dit verzoek kadert in de aankondiging door een spoorwegonderneming van haar voornemen om een nieuwe internationale passagiersdienst te exploiteren tussen Groningen en Parijs-Nord, met verschillende haltes in België, waaronder het station van de luchthaven Brussel-Nationaal, en de mogelijkheid om cabotageactiviteiten uit te oefenen op het Belgische grondgebied.

De analyse van het Agentschap had voornamelijk betrekking op de reikwijdte van de verplichting tot financiële deelname in het licht van de kwalificatie van binnenlands en internationaal personenvervoer.

[14] Diabolo is de naam van de infrastructuur die zorgt voor een betere spoorverbinding met Brussels Airport. De spoorlijn en de tunnel onder de luchthaven bieden toegang tot het hogesnelheidsnetwerk naar Parijs, Amsterdam en Keulen en zorgen ook voor een snellere verbinding met Mechelen en Antwerpen.

Na afloop van haar analyse was het Agentschap van oordeel dat, in de huidige stand van de regelgeving, de bijdrage van spoorwegondernemingen zoals bedoeld in artikel 15, § 1 van de wet van 30 april 2007^[15] alleen van toepassing is op spoorwegondernemingen die de spoorweginfrastructuur gebruiken voor binnenlands personenvervoer, opgevat als een dienst waarbij de trein de grens van een lidstaat niet overschrijdt.

Bijgevolg valt een internationale personenvervoersdienst zoals de beoogde dienst niet onder deze kwalificatie en brengt deze geen verplichting tot betaling van de jaarlijkse bijdrage van spoorwegondernemingen met zich mee, zelfs niet wanneer deze het station van de luchthaven Brussel-Nationaal aandoet. Het Agentschap merkt echter op dat dit juridische kader in bepaalde situaties vragen zou kunnen oproepen inzake de gelijke behandeling van exploitanten, wat een verdere reflectie over een eventuele wetswijziging zou kunnen rechtvaardigen.

[15] Wet van 30 april 2007 houdende dringende bepalingen betreffende de spoorwegen, B.S. van 25 mei 2007.



INFRASTRUCTUUR- CAPACITEIT



ADVIES OVER DE TIJDELIJKE CAPACITEITSBEPERKINGEN

Tijdelijke capaciteitsbeperkingen^[16] zijn beperkingen van de capaciteit van het spoorwegnet die door de infrastructuurbeheerder worden vastgesteld. Deze beperkingen worden meestal ingesteld vanwege operationele omstandigheden, zoals de uitvoering van infrastructuurwerkzaamheden. Deze beperkingen worden op lange termijn gepland en kunnen gevolgen hebben voor het vervoer.

In het kader van het beheer van de infrastructuurcapaciteit heeft de infrastructuurbeheerder in 2025 het advies van het Agentschap ingewonnen over aanpassingen aan het bestaande systeem en met name de integratie van tijdelijke capaciteitsbeperkingen in de dienstregeling. In dit advies heeft de toezichthouder vastgesteld dat zowel de voorgestelde nieuwe procedure als de procedure die momenteel door de infrastructuurbeheerder wordt toegepast, elementen bevatten die niet in overeenstemming zijn met de regelgeving. Infrabel werd daarom verzocht deze procedures aan te passen om ze in overeenstemming te brengen met de wet.

[16] of Temporary Capacity Restrictions (TCR) in Engels.



HET NIEUWE EUROPESE WETGEVINGSKADER INZAKE DE TOEWIJZING VAN INFRASTRUCTUURCAPACITEIT

Het jaar 2025 zal voor de Europese Commissie in het teken staan van de afronding van langdurige onderhandelingen tussen de lidstaten, die tot doel hebben een antwoord te bieden op de uitdagingen op het gebied van de capaciteit van de spoorweginfrastructuur. Gezien de stijgende infrastructuurkosten, de toenemende verzadiging van bepaalde trajecten en de noodzaak om de vraag van spoorwegmaatschappijen beter te coördineren en te optimaliseren, is de Commissie van plan het wetgevingskader te herzien om het beheer en de ontwikkeling van de infrastructuurcapaciteit te harmoniseren.

De overeenkomst die na langdurige dialoogbesprekingen is bereikt, zou in 2026 moeten uitmonden in de goedkeuring van een verordening waarin de beginselen van het politieke akkoord worden overgenomen. Daartoe behoren onder meer nieuwe bevoegdheden voor de regulatoren en een hervorming van de samenwerking binnen het European Network of Rail Regulatory Bodies. In het kader van deze hervorming levert het Agentschap een belangrijke bijdrage aan de discussies waarin de basis voor de toekomstige Europese samenwerking wordt gelegd.



ADVIES INTREKKING CAPACITEIT BIJ OVERBELASTING

Artikel 43 van de Spoorwegwet bepaalt welke prioriteiten de infrastructuurbeheerder moet vaststellen bij de toewijzing van rijpaden in geval van overbelasting van de infrastructuur. Deze bepaling verplicht de infrastructuurbeheerder tevens rekening te houden met het eerdere gebruik van rijpaden. De infrastructuurbeheerder kan bovendien, in geval van een overbelastverklaring en onder bepaalde voorwaarden, aanvragers verplichten af te zien van een rijpad dat onvoldoende wordt benut.

Om aan deze vereisten te voldoen, heeft Infrabel de bijlage "B.4.2.1. Toewijzing van capaciteit bij verzadiging" in de netverklaring willen aanpassen. In november 2024 heeft de infrastructuurbeheerder het Agentschap om advies gevraagd over het nieuwe tekstvoorstel. Dit voorstel beoogt de toepassing van "benuttingsdrempels" in geval van overbelasting bij de opstelling van de dienstregeling.

In zijn advies[17] constateerde het Agentschap dat de voorgestelde tekst nog enkele onduidelijkheden bevatte. Daarom werd de infrastructuurbeheerder aanbevolen deze drempels nog niet op te nemen in de geldende netverklaring.

[17] Advies A-2025-01-S.



05

DIENST- VOORZIENINGEN

01



02



03



04



05



06



07





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 2017/2177[18] 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.

[18] Uitvoeringsverordening (EU) 2017/2177 van de Commissie van 22 november 2017 betreffende de toegang tot dienstvoorzieningen en spoorgebonden diensten.



CONTROLE VAN DE TARIEVEN VAN DE TRIEERHEUVEL

In 2023 werd een controleopdracht gestart met betrekking tot de tarieven die Lineas hanteert voor de diensten die worden geleverd binnen de “rangeerinstallatie Antwerpen-Noord”. Een eerste rapport werd in 2024 aan Lineas bezorgd. Naar aanleiding van wijzigingen in de tarieven in de algemene voorwaarden werd in 2025 een tweede rapport overhandigd. Ten slotte heeft het Agentschap in juni 2025 een formele beslissing^[19] genomen in het kader van deze controleopdracht. In dit besluit heeft de regulator aangegeven welke aanpassingen er nog in de tarieven moesten worden aangebracht om ze in overeenstemming te brengen met de regelgeving. Naar aanleiding van de door de exploitant aangebrachte wijzigingen werd een nieuwe beslissing^[20] verzonden waarin werd aangegeven dat er geen elementen meer in de tariefformule voorkwamen die niet in overeenstemming waren met de Spoorwegcode en de uitvoeringsbesluiten daarvan.



PROJECT/STUDIE ROND DE HAVEN VAN ANTWERPEN ALS DIENSTVOORZIENING

In het regeerakkoord 2025 werd opgenomen dat Infrabel, met het oog op het maximaal ondersteunen van de “modal shift”, de havens dient te erkennen als één grote dienstvoorziening, en dit in lijn met de Europese verordening 2017/2177. Hiertoe richtte Infrabel in 2025 een werkgroep op waarin wordt bekeken hoe deze doelstelling kan behaald worden. Het Agentschap neemt als waarnemer deel aan deze werkgroep. Het project krijgt ook bijzondere aandacht binnen het gebruikerscomité.

[19] Beslissing D-2025-01-S.

[20] Beslissing D-2025-02-S.

06

MARKT-MONITORING

01



02



03



04



05



06



07



De economische regulering van een netwerkindustrie zoals het spoorvervoer vereist een grondige kennis van de handelsstromen, de volumes en de routes waarlangs goederen en personen worden vervoerd. Daartoe beschikt de regulator over een specifieke bevoegdheid om de situatie en de ontwikkeling van de vervoersdiensten te volgen en te analyseren.

✦ HET M²-ART-PROJECT, EEN NIEUW INSTRUMENT

Het toezicht op gereguleerde markten vereist een grondige en nauwkeurige kennis van de cijfers met betrekking tot al deze activiteiten. In dit kader heeft het M²-ART-project van het Agentschap tot doel het bestaande systeem voor marktmonitoring grondig te moderniseren. Dit is van groot belang voor de vervoerssectoren, aangezien het de analyse van de activiteitsvolumes en de prestaties van de gereguleerde markten zal verbeteren. Het project is ook ambitieus, omdat het de ontwikkeling inhoudt van een aanpak die meer gericht is op het gebruik van gegevens ten dienste van de operationele activiteiten van vervoerders, infrastructuurbeheerders en de regulator.

✦ MARKTMONITORING LUCHTHAVENSECTOR

Het jaar 2025 stond in het teken van veranderingen in de opmaak van het monitoringrapport, en de inhoud ervan zal verder worden uitgebreid. Het rapport werd op LinkedIn en op de website van het Agentschap gepubliceerd in de vorm van korte artikelen over verschillende thema's met betrekking tot de luchthavenmarkt van het jaar 2024. Deze ontwikkeling loopt vooruit op de implementatie van een "open data"-tool die in de nabije toekomst beschikbaar zal zijn op de website van de regulator.

Wat de ontwikkeling van de luchthavenactiviteiten betreft, zette het herstel van de luchtvaartsector zich voort op de luchthaven Brussel-Nationaal, hoewel dit minder uitgesproken was dan op luchthavens van vergelijkbare omvang. Het aantal passagiers op de luchthaven Brussel-Nationaal steeg tot meer dan 23,6 miljoen (+8 %) ten opzichte van 2023. Een vergelijkbare stijging werd ook waargenomen op de andere Belgische luchthavens. Het aantal vliegbewegingen is eveneens gestegen (+4 %), maar in mindere mate dan het aantal passagiers.

Wat de luchtvracht betreft, is het volume van de vervoerde goederen, in tegenstelling tot 2023, gestegen (+5 %). Ook op de luchthaven van Luik is een toename van het vrachtvolume waarneembaar.

Wat de bestemmingen betreft, zien we een trend waarbij driekwart van de passagiers die de luchthaven Brussel-Nationaal aandoen, naar Europa reizen, net als vorig jaar. Bovendien zien we een aanzienlijke stijging van het aantal passagiers dat van of naar Afrika reist (3,2 miljoen tegenover 3 miljoen in 2023).

De luchthavenheffingen die door BAC worden geïnd, zijn in 2024 met 4,7 % gestegen ten opzichte van 2023.



MARKTMONITORING SPOORWEGSECTOR

Het jaar 2025 betekende ook een ontwikkeling op het gebied van spoorwegmonitoring, zowel wat betreft de vorm waarin het rapport wordt gepubliceerd als wat betreft de uitbreiding van de inhoud. Deze ontwikkeling was mogelijk dankzij de medewerking van de spoorwegmaatschappijen, die aanvullende informatie hebben verstrekt, waardoor het bereik van de monitoringrapporten kon worden verbreed. Deze rapporten zijn gepubliceerd op LinkedIn en op de website van het Agentschap en behandelen verschillende thema's.

De spoorwegmaatschappijen hebben informatie verstrekt over de treinen die zij hebben geëxploiteerd, waarbij zij zorgvuldig de herkomst, de bestemming, het gewicht van elke trein en de gebruikte wagontypes hebben aangegeven. Er is ook informatie verstrekt door spoorwegondernemingen die internationale reizigersdiensten aanbieden, met name over de diensten die zij verzorgen, waarbij voor elke verbinding de ontwikkeling van het aantal passagiers, het aantal aangeboden zitplaatsen, enz. wordt vermeld.

In de reizigerssector is het aantal treinkilometers in 2024 met 2,5 % gestegen ten opzichte van 2023. Het marktaandeel van de NMBS daalde van 96,2 % naar 94 %. Het bedrag aan vergoedingen dat de spoorwegondernemingen betalen voor het gebruik van het netwerk, berekend in euro per treinkilometer, is in 2024 zeer licht gestegen.

Wat het goederenvervoer betreft, is het aantal treinkilometers met 1,2 % gedaald en is het volume aan tonkilometers eveneens met 3,4 % afgenomen. Dit cijfer daalt sinds 2021. Het bedrag aan heffingen, berekend in euro's per treinkilometer, is in 2024 licht gestegen ten opzichte van 2023. Wat de concurrentie betreft, zag de voormalige historische operator zijn marktaandeel opnieuw dalen. Dit daalde tot 46,5 % in 2024.

07

SAMENWERKING MET STAKEHOLDERS

01



02



03



04



05



06



07





SAMENWERKING OP NATIONAAL NIVEAU

Op nationaal niveau overlegt het Agentschap traditioneel met institutionele actoren zoals de FOD Mobiliteit en Vervoer of de Dienst voor Spoorwegveiligheid en Interoperabiliteit (DVIS). In 2025 hebben de eerste gesprekken met deze twee instanties plaatsgevonden over de gevolgen van de uitvoering van het project om de haven van Antwerpen om te vormen tot één enkele dienstvoorziening. Gezien de impact van dit project op de veiligheid, het algemene beleid inzake spoorweginfrastructuur of de tarieven en infrastructuurcapaciteiten, zouden de drie instanties onder leiding van de federale regering dit overleg in 2026 moeten voortzetten.



HET GEBRUIKERSCOMITÉ VOOR HET GOEDERENVERVOER

Terwijl het personenvervoer per spoor al sinds 1991 over een overlegorgaan beschikt[21], heeft het tot 2022 geduurd voordat er een vergelijkbaar orgaan voor het goederenvervoer per spoor is opgericht. Dit informele overlegorgaan werd overwogen in het kader van het "goederenplan" dat in september 2022 door de Belgische regering werd aangenomen. Deze overlegstructuur brengt de belangrijkste spelers in het goederenvervoer samen, zoals vervoerders, verladers, de industrie en institutionele actoren. Het Federaal Agentschap voor Regulering van Transport neemt actief deel aan dit forum. In 2025 waren de acties van de regulator voornamelijk gericht op twee thema's:

- het verspreid spoorvervoer;
- de uitvoering van het M²-ART-project.



SAMENWERKING BINNEN DE EU



LUCHTVAART

- Thessaloki Forum



SPOORWEG

- ENRRB
- Goederencorridors
- IRG-Rail

[21] Het Raadgevend Comité voor de Treinreizigers (RGCT) is opgericht bij de wet van 21 maart 1991 betreffende de hervorming van bepaalde economische overheidsbedrijven. Het is echter alleen bevoegd voor aangelegenheden die verband houden met openbare diensttopdrachten.

✦ LUCHTVAART: THESSALONIKI FORUM

Het Thessaloniki Forum vormt het platform voor uitwisseling tussen de luchthavenregulators van de EU.

Op 30 juli 2025 werd het rapport "Recommendations on consultancy and transparency" tijdens de plenaire vergadering aangenomen. Het document bevat aanbevelingen met betrekking tot het raadplegingsproces tussen luchthavens en luchtvaartmaatschappijen zoals vastgelegd in Richtlijn 2009/12/EG[22].

✦ SPOORWEG

- **European Network of Rail Regulatory Bodies[23]**

Tijdens de 28^{ste} plenaire vergadering van ENRRB in Brussel nam de regulator deel aan de besprekingen over:

- de beoordelingsprocedure van Uitvoeringsverordening 2017/2177;
- de prioritaire acties die door de Europese Commissie zijn vastgesteld om de infrastructuur en de harmonisatie van het hogesnelheidsnetwerk te versnellen;
- in het kader van de goedkeuring van de nieuwe bepalingen inzake "Capacity Regulation" zijn de regulators overeengekomen om een ad-hoc werkgroep te belasten met het opstellen van een ontwerp waarin de nieuwe procedureregels van ENRRB worden vastgelegd.

[22] Richtlijn 2009/12/EG van 11 maart 2009 betreffende luchthavengelden.

[23] Hierna "ENRRB".

- Goederencorridors

In uitvoering van verordening 913/2010 werden binnen het Europese spoorwegnet spoorcorridors ingesteld om het goederenvervoer concurrerender te maken. In dit kader zorgen de regulatoren voor:

- de toezicht op de mededinging op de corridor;
- een niet-discriminerende toegang tot de corridor;
- de instelling van een beroepsinstantie ingeval van geschillen tussen spoorwegondernemingen.

In dit kader heeft het Agentschap voor elke corridor waarin hij betrokken is, een samenwerkingsakkoord gesloten met de andere toezichthoudende instanties op deze corridors.

Het jaar 2025 was het jaar van de officiële samensmelting van de Corridor Rhine-Alpine (RFC RA) en de Corridor North Sea – Mediterranean (RFC NSM). Deze nieuwe vrachtcorridor kreeg de naam “Corridor North Sea – Rhine – Mediterranean”. Daarnaast lag de focus ook in 2025 op de nieuwe wetgevende initiatieven die een belangrijke impact kunnen hebben op de werking en het voortbestaan van de goederencorridors, met name wat betreft de herziening van de TEN-T-verordening en de herziening van het wetgevingskader inzake de “Capacity Regulation”[24].

In het kader van zijn bevoegdheden nam het Agentschap, samen met andere regulatoren, deel aan de overleggen met de C-OSS (Corridor One Stop Shop)[25] van elke corridor die het Belgische grondgebied doorkruist.

[24] Cfr. supra.

[25] De Corridor One Stop Shop verwijst naar de invoering van een uniek loketsysteem dat bedoeld is om het beheer van de infrastructuurcapaciteit van de corridor te vergemakkelijken.

- Independent Regulator's Group - Rail[26]

Sinds december 2013 is het Agentschap lid van IRG-Rail, een netwerk van onafhankelijke toezichthoudende instanties uit 31 Europese landen. Dit uitwisselingsforum bestaat uit zes specifieke werkgroepen.

In 2025 kunnen de activiteiten van de verschillende werkgroepen waaraan het Agentschap heeft deelgenomen als volgt worden samengevat:

WERKGROEP EMERGING LEGISLATIVE PROPOSALS

De discussies binnen de werkgroep Emerging Legislative Proposals gingen voornamelijk over de gevolgen en de stappen die binnen de ENRRB moeten worden genomen na de goedkeuring van de overeenkomst over de herziening van de wetgeving inzake "Capacity Regulation". De werkgroep heeft getracht te anticiperen op en in kaart te brengen welke kwesties de regulatoren zullen moeten aanpakken om de goede werking van het uitwisselingsplatform te waarborgen.

WERKGROEP CHARGES

Binnen IRG-Rail heeft de werkgroep Charges, waarvan de Belgische toezichthouder medevoorzitter is, een eerste analyse uitgevoerd met betrekking tot:

- prestatieregelingen in Europa;
- de "charging guidelines" gepubliceerd door de Europese Commissie.

→ Prestatieregelingen in Europa

Uit het rapport van de werkgroep inzake heffingen is gebleken dat de meeste lidstaten beschikken over een prestatieregeling waarbij zowel de infrastructuurbeheerder als de spoorwegondernemingen betrokken zijn. Uit dit onderzoek is ook gebleken dat de hoogte van de opgelegde boetes sterk verschilt van land tot land. Ten slotte worden in de meeste geraadpleegde landen drempels toegepast op de geregistreerde vertragingen die in aanmerking worden genomen.

[26] Hierna "IRG-Rail".

→ « **Charging guidelines** »

In 2025 heeft de Europese Commissie aanbevelingen[27] gepubliceerd voor de vaststelling van heffingen, om te zorgen voor een zekere samenhang bij de vaststelling daarvan tussen de lidstaten. De werkgroep Charges heeft een intern rapport gepresenteerd over de praktische gevolgen van deze aanbevelingen voor de lidstaten.

De werkgroep Charges heeft tijdens de laatste plenaire vergadering van IRG-Rail ook haar werkprogramma voor 2026 laten goedkeuren, met als belangrijkste project het opstellen van een rapport over de zich ontwikkelende passagiersvervoersdiensten per spoor, zoals hogesnelheidsdiensten of nachttreinen. Dit project zal zich uitstrekken over de jaren 2026 en 2027.

[27] https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/?uri=OJ%3AC_202502606#:~:text=Communication%20de%20la,C/2025/2545

WERKGROEP CHARGES FOR SERVICE FACILITIES

De werkgroep Charges for Services Facilities heeft een rapport gepubliceerd over de problematiek rond de dienstvoorzieningen voor het parkeren van treinen. Uit het rapport blijkt dat er in de helft van de lidstaten onvoldoende parkeercapaciteit is en dat de toegang tot informatie over beschikbare capaciteit voor verbetering vatbaar is. Een inefficiënt gebruik van de capaciteit leidt tot een grotere schaarste aan parkeersporen.

WERKGROEP ACCESS

De werkgroep Access heeft in 2025 op de volgende elementen gewerkt:

- het project “Timetable Redesign”, dat tot doel heeft het gebruik van de infrastructuurcapaciteit beter te optimaliseren en te zorgen voor meer flexibiliteit bij het beheer daarvan;
- de dialoog met bepaalde stakeholders (bijv. RailNetEurope);
- de opvolging van prestatie-indicatoren voor de goederencorridors per spoor.

WERKGROEP ACCESS TO SERVICE FACILITIES

De werkgroep Access to Service Facilities heeft zich in 2025 over de volgende thema’s gebogen:

- de stand van zaken met betrekking tot het gebruik van en de toegang tot parkeersporen in Europa;
 - de integratie van “Service Facility Data” in het RINF-register[28].
- Deze bespreking zal naar verwachting in de loop van 2026 worden voortgezet.

[28] RINF staat voor het infrastructuurregister waarin informatie wordt verzameld over de kenmerken en capaciteiten van de operationele punten en baanvakken die deel uitmaken van het spoorweganet.

WERKGROEP MARKET MONITORING

Zoals gebruikelijk heeft de werkgroep Market Monitoring in de loop van 2025 haar rapport gepresenteerd. Dit rapport bevat een analyse van de gegevens uit 2023. Samenvattend kunnen we vaststellen dat het rapport voor het passagierssegment, wat het vervoersaanbod betreft, wijst op een vrijwel stabiel aantal treinkilometers voor heel Europa[29]. Wat de vervoersvraag betreft, zien we voor hetzelfde jaar daarentegen een stijging van 12 % in de volumes. Wat de infrastructuurheffingen betreft, zien alle infrastructuurbeheerders hun inkomsten met 5 % stijgen, terwijl tegelijkertijd de totale inkomsten van de spoorwegondernemingen met 9 % toenemen.

Het segment goederenvervoer blijkt minder goed te presteren. Op Europees niveau is er een daling van het aantal treinkilometers met 6 % en van het aantal tonkilometers met 8 %, wat zich vertaalt in een totale inkomstendaling van ongeveer 5 % voor de infrastructuurbeheerders. Daarentegen stijgen de inkomsten van de spoorwegondernemingen voor goederenvervoer met 5 %.

[29] +1 % ten opzichte van vorig jaar.

WERKGROEP TASK FORCE MULTIMODALITY

De werkgroep Task Force Multimodality heeft zich toegelegd op het volgen van de discussie binnen de Europese Commissie over de strategie ter bevordering van de ontwikkeling van multimodale digitale mobiliteitsdiensten, en met name op de uitdagingen met betrekking tot één digitaal reserverings- en ticketingsysteem en de rechten van passagiers bij multimodale reizen.

CONCLUSIE

Aan het einde van het jaar 2025 zet het Agentschap haar missie voort ten dienste van een efficiënte, transparante en toegankelijke vervoerssector.

De ontwikkelingen op de spoor- en luchthavenmarkten, de werkzaamheden op nationaal en Europees niveau en de projecten op het gebied van marktmonitoring getuigen van een steeds veranderende omgeving.

In deze context zal het Agentschap deze transformaties blijven begeleiden door te zorgen voor eerlijke concurrentie, niet-discriminerende toegang tot de infrastructuur en een beter inzicht in de markten, ten voordele van alle belanghebbenden.

JAARVERSLAG 2025

OVERZICHT ADVIEZEN EN BESLISSINGEN



ADVIEZEN

A-2025-01-S

Advies intrekking rijpaden bij overbelastverklaring

A-2025-02-C

Avis relatif à la qualification d'un service de train notamment au regard de la loi du 30 avril 2007

A-2025-02-S

Advies over het voorstel van resolutie betreffende de aanpassing van de prioriteitsregels inzake de verdeling van de Belgische spoorweginfrastructuurcapaciteiten voor wat het personenvervoer betreft

A-2025-03-C

Avis relatif au projet de document du réseau 2027

A-2025-04-S

Advies prestatieregeling 2027

A-2025-05-LA

Avis relatif à la demande de renouvellement de la licence d'exploitation par Brussels Airport Company

A-2025-06-S

Advies met betrekking tot de procedure voor de inachtneming van tijdelijke capaciteitsbeperkingen in de dienstregeling



BESLISSINGEN

D-2025-01-S

Beslissing in het kader van de controleopdracht naar de tarieven opgenomen in de "Algemene Voorwaarden dienstverlening trierinstallatie Antwerpen-Noord"

D-2025-02-S

Beslissing in het kader van de opvolging van Beslissing D-2025-01-S naar de tarieven opgenomen in de "Algemene Voorwaarden dienstverlening trierinstallatie Antwerpen-Noord"

D-2025-02-LA

Décision relative au respect, par Brussels Airport Company, de certaines obligations prévues par la licence d'exploitation