

## Samenvatting

In een resolutie goedgekeurd op 19 maart 2008 vraagt de Kamer van Volksvertegenwoordigers het Rekenhof te onderzoeken of de NMBS-Holding, Infrabel en de NMBS de beheerscontracten 2005-2007 die ze hebben gesloten met de Staat, hebben nageleefd. Ook moest worden onderzocht of de federale financiering van de opdrachten van openbare dienst volledig en uitsluitend voor de gestelde doelstellingen werd bestemd.

Wat de toewijzing van het overheidsgeld betreft, wordt vanwege de termijn nodig om de rekeningen voor het jaar 2007 te controleren een afzonderlijk verslag opgesteld dat in oktober aan de Kamer van Volksvertegenwoordigers zal worden bezorgd, zoals het Rekenhof in zijn brief van 18 april aan de voorzitter van de Kamer heeft laten weten.

In dit verslag informeert het Rekenhof de Kamer van Volksvertegenwoordigers over de resultaten van zijn onderzoek naar de beheerscontracten 2005-2007.

De beheerscontracten worden eerst onderzocht als instrumenten van het overheidsbeleid. Het Rekenhof is van oordeel dat de regering haar vervoersbeleid beter zou moeten definiëren. Wat het spoorvervoer betreft, wordt dit beleid vooral uitgewerkt door de maatschappijen van de NMBS-groep in hun ondernemingsplannen. Door een strategisch mobiliteitsplan op te stellen met daarin het spoorvervoer, zou de regering zich ervan kunnen verzekeren dat de beheerscontracten overeenstemmen met haar eigen doelstellingen. Ook kan ze aldus bij de onderhandelingen over de beheerscontracten er meer op aandringen dat de federale overheidsuitgaven doelmatig gebeuren.

In de opeenvolgende beheerscontracten kan worden vastgesteld dat de doelstellingen steeds beter worden omschreven, al verloopt die verbetering traag. In de beheerscontracten 2008-2012 is echter een opmerkelijke evolutie te zien, die toe te schrijven is aan het directoraat-generaal Vervoer te Land (DGVL) van de FOD Mobiliteit en Vervoer.

De opvolging van de beheerscontracten moet nog heel wat verbeteren. De werkgroep die de beheerscontracten jaarlijks moet evalueren, heeft immers nooit vergaderd. Het specifieke verslag dat elke maatschappij jaarlijks aan de toezichthoudende minister moet voorleggen om rekenschap af te leggen over het vervullen van haar opdrachten van openbare dienst, bestaat niet. Het jaarverslag van de minister aan het parlement is laattijdig en geeft geen standpunt van de regering over de verwezenlijking van de opdrachten.

In zijn verslag *De goede besteding van de rijksmiddelen door de NMBS*, gepubliceerd in 2001 na een resolutie van de Kamer van Volksvertegenwoordigers van 11 mei 2000, had het Rekenhof er al op gewezen dat de middelen van het DGVL ontoereikend waren. Ondanks die opmerkingen beschikt dat directoraat-generaal nog altijd niet over de middelen die nodig zijn om de beheerscontracten beter op te volgen.

In elk geval zou een vereenvoudiging van de rapporteringsverplichtingen nuttig zijn.

Om de naleving van de beheerscontracten te beoordelen, heeft het Rekenhof vijf thema's geselecteerd: het minimumaanbod van treinen, de uitwerking van indicatoren voor de kwaliteit van de dienst, de stiptheid van de treinen, het beleid op het vlak van parkeerterreinen en de toegankelijkheid voor personen met een beperkte mobiliteit. Het heeft onderzocht of de doelstellingen werden bereikt en

of het oordeel over die verwezenlijking is gebaseerd op relevante indicatoren en gecontroleerde gegevens.

Het Rekenhof stelt vast dat de maatschappijen van de NMBS-groep hun verplichtingen op het vlak van het minimumaanbod en de stiptheid van de treinen zijn nagekomen. Het merkt echter op dat de cijfers van de doelstellingen vaak werden vastgesteld onder de niveaus die op het ogenblik van de onderhandelingen over de contracten 2005-2007 al werden gerealiseerd.

Voor het treinaanbod is het Rekenhof van oordeel dat moet worden nagedacht hoe in de beheerscontracten verplichtingen kunnen worden opgenomen die een verbetering inhouden op het vlak van verbindingen, frequentie, snelheid of kosten.

In verband met de naleving van de doelstellingen inzake de indicatoren voor de kwaliteit van de dienstverlening, maakt het Rekenhof globaal genomen een negatieve balans op.

Het stipt echter aan dat de beheerscontracten 2008-2012 rekening houden met mogelijke verbeteringen die sinds 1999 naar voor werden geschoven maar nog niet eerder in de beheerscontracten werden opgenomen.

Op het vlak van stiptheid benadrukt het Rekenhof dat de geplande verbeteringen voor het meten van de vertragingen een brug slaan tussen de referentie-indicator en de perceptie van de reizigers. Het Rekenhof stelt echter vast dat de commerciële snelheid een aanpassingsvariabele kan vormen en beveelt dan ook aan ze in aanmerking te nemen en er precieze doelstellingen voor op te nemen in de beheerscontracten.

De doelstellingen op het vlak van de parkeerterreinen werden gehaald, maar de NMBS-Holding heeft dat niet gemeld aan het DGVL. Die laatste heeft de realisatie van de doelstellingen niet opgevolgd.

Wat de toegankelijkheid betreft van de stations en perrons voor personen met beperkte mobiliteit, stelt het Rekenhof tot slot dat de doelstellingen onvoldoende omschreven zijn en niet werden voorafgegaan door een stand van zaken in 2004. De mate waarin de doelstellingen zijn gehaald, varieert naargelang de geselecteerde criteria.

De beheerscontracten 2008-2012 omvatten meer precieze doelstellingen en indicatoren inzake parkeerterreinen, toegankelijkheid voor personen met beperkte mobiliteit en kwaliteit van de aangeboden dienstverlening.