

2005

2004

2003

2002

2001

2000

1999

1998

1997

1996



DOELSTELLING 2005

**investeringsplan
voor tien jaar**



INVESTERINGSPLAN

VAN DE NMBS OVER DE PERIODE

1996-2005

DEEL 1 : PROJECTEN

INLEIDING

1. In 1989 stelde de NMBS haar beleidsplan STAR 21 voor en verduidelijkte haar zienswijze over het toekomstig aandeel van het spoor op de vervoermarkt.

Het beleidsplan voorzag naast de verbetering van het binnenlands spooraanbod. in de verwezenlijking van het HST-project.

Naast de eigen middelen die de NMBS ter financiering van de noodzakelijke investeringen zou moeten opbrengen, verhoogde de overheid via het afgesloten beheerscontract ook haar financiële bijdrage tot ongeveer 15 miljard BEF per jaar (prijzen van 1991) om het tienjarenplan voor de investeringen over de periode 1991-2000. uit te voeren.

Na jaren van beperkte investeringen toonden aldus de overheid en de NMBS aan dat het menens was om de doelstellingen vervat in het beleidsplan STAR 21 te bereiken.

2. De verhoging van de financieringsmiddelen voor de noodzakelijke investeringen belette evenwel niet dat de beschikbare middelen toch beperkt bleven.

Investeringskosten die om diverse redenen hoger bleken dan aanvankelijk geraamd, vrijdelden de uitvoering van een deel van de tot nu toe geplande projecten. Wat in het bijzonder de verschillende projecten betreft m.b.t. het binnenlands vervoer, was het alleszins noodzakelijk te kiezen uit de projecten die zouden worden aangevat. Zowel administratief-technische als financieel-budgettaire redenen beletten dat geplande termijnen werden nageleefd en verklaren ook waarom de realisatie van investeringsprojecten werd herschikt.

Op geen enkel ogenblik nochtans betekenden deze herschikkingen dat de NMBS afzag van de oorspronkelijke doelstellingen vervat in het beleidsplan STAR 21 en gebaseerd op een gemiddelde investering - buiten de HST - van 25 miljard BEF per jaar. Om het treingebruik in het algemeen aan te moedigen was in dit plan onder meer sprake van :

- hoge snelheden en frequente bediening;
- onthaalvriendelijke stations en comfortabel materieel;
- prijzen die aangepast zijn aan de marktomstandigheden; en.
- een noodzakelijke complementariteit tussen de trein en de andere vervoerswijzen.

Ter verbetering van het spooraanbod in het bijzonder was er onder meer sprake van de instandhouding en/of uitbouw van een lokaal, interstedelijk en internationaal netwerk en van het verder uitbouwen van een (voorstedelijk) net rond Brussel en eventueel andere steden.

3. In het onderhavig voorstel van bijgesteld plan voor de investeringen over de periode 1996-2005 wordt resoluut gekozen voor het verder op peil houden van de kwaliteit van het treinprodukt en daar bovenop voor projecten die rechtstreeks bijdragen tot de verbetering van het comfort van en de dienstverlening aan de treingebruikers.

Wat in het bijzonder het binnenlands reizigersvervoer betreft, wenst de NMBS ondermeer een belangrijk deel van het bestaande verouderd park aan rollend materieel te vernieuwen en te moderniseren.

Moderne technieken waarvan in het hogesnelheidsverkeer en in het internationaal verkeer gebruik wordt gemaakt, moeten ook het reisgenot van de binnenlandse reiziger kunnen ten goede komen. Ter ondersteuning van haar aankoop- en moderniseringsbeleid, heeft de NMBS hoge comforteisen voor het reizigersmaterieel vastgesteld.

De investeringspolitiek inzake infrastructuur moet nog beter afgestemd worden op de exploitatiebehoeften en blijvend erop gericht zijn daartoe het netwerk in stand te houden. Uitbreidingsinvesteringen kunnen slechts met zin voor de bedrijfseconomische realiteit worden gepland en uitgevoerd.

Inzake het hogesnelheidsverkeer, blijven de beschikbare middelen gepland die noodzakelijk zijn om het HST-project volledig te verwezenlijken tegen het jaar 2005. Bij de aangepaste planning wordt uiteraard rekening gehouden met de aangegeven verbintenissen en met de vordering van de werken.

Voorts voorziet het plan in de nodige middelen voor de interne werking van het spoorbedrijf en voor het voortzetten van de aangevatte herstructurering om aldus de produktiviteit van de ingezette middelen te verhogen.

Het onderhavig ontwerp van tienjarenplan 1996-2005 moet eveneens gesitueerd worden in een bewust klimaat van voorzichtigheid, want de wil om te investeren ten emde het apparaat in stand te houden, de capaciteit ervan te verbeteren en meer comfort en dienstverleningskwaliteit te bieden, mag niet geconcretiseerd worden ten koste van de mogelijkheid om de projecten in de hand te houden, en evenmin ten koste van de doorvoering van de maatregelen met het oog op het globaal evenwicht van de onderneming tegen 2005.

Het ontwerp houdt ook rekening met de bijdragecapaciteit van de Staat in de investeringen, zoals bepaald in februari 1996.

In dit verband dient herinnerd aan de doorslaggevende rol van de aandeelhouder inzake investeringen voor het binnenlands net, en moet daarnaast het risico onderkend worden dat het project zou moeten herzien worden als mocht blijken dat de Staat de budgetstijging niet in dezelfde mate zou kunnen onderschrijven als de NMBS wenst.

Zo zou men de diepgaande en duurzame maatschappelijke en macro-economische veranderingen realistisch moeten benaderen en zich eraan aanpassen.

Bij de maatschappelijke veranderingen is er vooreerst de bekommernis om de assen te ontwikkelen waarop de meeste transportstromen verwerkt worden, en daarnaast de beoordeling van de investeringen in het licht van wat uit milieu-oogpunt haalbaar is. Tegelijk moet er rekening gehouden worden met de gewijzigde macro-economische omgeving en met de verhevigde inter- en intramodale concurrentie die eruit voortvloeit, waardoor de voorrang bij de keuze van de investeringen steeds meer komt te liggen bij het economisch aspect.

Dit streven naar rentabiliteit van de investeringen is wegens de gewijzigde macro-economische context, een levensbelangrijke noodzaak geworden voor de NMBS en een bescherming voor de aandeelhouder.

De NMBS streeft er inderdaad naar om de investeringen daar uit te voeren waar de vraag naar vervoer het grootst is, zowel voor reizigers als goederen.

5. Het ontwerp van investeringsplan 1996-2005 werd uitgewerkt op basis van dnc financieringsbronnen : de NMBS, de Staat, de Europese Unie (of andere derden).

Sommigen zouden kunnen menen dat de NMBS via haar investeringsplan een programma op stapel wil zetten dat veel te omvangrijk is t.o.v. de behoeften die voortvloeien uit een louter mechanische noodzaak om te vervangen wat versleten is, of uit de vraag naar vervoer vanwege de klanten, zowel bij de reizigersdienst als in de goederensector.

Een dergelijke redenering miskent de spoorwegrealiteit waartoe de regeringen van de grote buurstaten, Duitsland, Nederland en Frankrijk, willen komen via investeringsprogramma's van een heel andere omvang dan wat de NMBS nu voorstelt, vanuit de bekommernis om aan het spoor een groter aandeel te bezorgen in de mobiliteit. De NMBS is uiteraard bereid om het voorbeeld van deze landen te volgen en om nieuwe investeringsprojecten te ontwikkelen zodra haar daartoe de budgettaire mogelijkheden geboden worden.

Dit investeringsplan, dat het resultaat is van ruim overleg tussen de departementen van de NMBS, en waarbij onder meer uitgegaan werd van de bekommernis om de kosten van de diverse projecten waaruit het bestaat, stevig in de hand te houden, respecteert de budgettaire opportuniteiten van alle betrokken partijen, volgt de Europese dynamiek van een spoorwegrenaissance, bevordert een evenwichtige groei van het potentieel van elke regio en is in overeenstemming met de bij de NMBS gangbare verdeelsleutels.

Zoals in het verleden zal de NMBS jaarlijks een staat opmaken van de vordering van de investeringswerken en van de regionale verdeling van de daarop betrekking hebbende uitgaven.

Deze informatie, die voor onderzoek aan de Raad van Bestuur wordt voorgelegd, zal meegedeeld worden aan de Regeringscommissaris en aan het Ministerie van Verkeer en Infrastructuur.

6. De Minister van Vervoer heeft het advies van de drie Gewestexecutieven gevraagd over het luik "Infrastructuur - Binnenlands net" van het ontwerp van tienjareninvesteringsplan van de NMBS, waarbij evenwel gepreciseerd werd dat de eventuele aanpassingen zouden moeten gebeuren zonder wijziging van zowel de totale enveloppe als de vastgestelde jaarlijkse bedragen.

Na analyse van de inhoud van de door de Gewestexecutieven uitgebrachte adviezen, werden een reeks suggesties om het plan te wijzigen, die verenigbaar zijn met de algemene filosofie van de investeringen en de naleving van de vastgestelde budgetten, weerhouden.

Verder vormen verscheidene investeringsprojecten niet alleen een ontwikkeling van het Belgisch spoornet maar ook een verbetering van de internationale verbindingen, zowel voor reizigers- als voor goederenvervoer. Bij het onderzoek van de overeenkomstige dossiers moet rekening gehouden worden met de onontbeerlijke internationale akkoorden om ze te kunnen uitvoeren, en de investeringsprogramma's moeten bijgevolg kaderen binnen de krachtlijnen waarover met de buumetten onderhandeld wordt. Het project IJzeren Rijn en de as Brussel-Luxemburg zijn een perfect voorbeeld van deze dossiers met Europese implicaties.

Om de verschillende punctuele projecten die momenteel bestudeerd of onderhandeld worden met de buumetten in aanmerking te kunnen nemen volgens hun evolutie, dient een actualisering van het met de evolutie van deze projecten overeenstemmend gedeelte van het plan, na een eerste periode van drie à vijfjaar, derhalve met uitgesloten te worden.

7. Er dient genoteerd dat de aflevering van de bouwvergunningen door de drie Gewesten bepalend is voor het goed verloop van heel wat investeringsprojecten en voor de naleving van het algemeen plan.

De grote spoorinfrastructuurwerken in het raam van de capaciteitsverhoging vergen over het algemeen wijzigingen met betrekking tot de ruimtelijke ordening in de doorkruiste gemeenten en hebben een invloed op het regionaal vervoer.

De NMBS zal met de Gewestexecutieven de uitvoering coördineren van dergelijke infrastructuurprojecten, geprogrammeerd in akkoord met het Ministerie van Verkeer en Infrastructuur.

INVESTERINGSPLAN
VAN DE NMBS OVER DE PERIODE

1996-2005

DEEL II : INVESTERINGSBEDRAGEN
& FINANCIERING

HERKOMST VAN DE NOODZAKELIJKE FINANCIERINGSMIDDELEN OVER DE PERIODE 1996-2005.

- 1 Hierbij een GLOBAAL en JAARLIJKS overzicht van de investeringsbedragen die noodzakelijk zijn om de geplande projecten uit te voeren waarvan in deel I sprake is en de herkomst van deze financieringsmiddelen.

Er wordt een onderscheid gemaakt tussen de middelen die afkomstig zijn van de *federale overheid* (het Ministerie van Verkeer en Infrastructuur), de *NMBS*, de dochteronderneming "Financiale HST" of eventueel andere derden.

2. Het door het Ministerie van Verkeer en Infrastructuur ten laste genomen gedeelte vertegenwoordigt een globaal bedrag van 227,6 miljard BEF, enerzijds voorbehouden aan de verbetering van het binnenlands spoorwegaanbod en anderzijds aan de HST-infrastructuurwerken die ook ten goede komen aan het binnenlands spoorwegaanbod (gemengde infrastructuur).

Het door derden ingebracht gedeelte voor deelneming aan gemeenschappelijke projecten (elektrificatie van lijn 42) vertegenwoordigt een bedrag van 0,55 miljard BEF.

Het door de NMBS op eigen fondsen ten laste genomen gedeelte vertegenwoordigt een bedrag van 15,344 miljard BEF en dekt infrastructuurwerken, de aankoop van rollend materieel en de herstructurering.

Het gedeelte dat overeenstemt met de HST-infrastructuurwerken en met de aankoop van HST-materieel, wordt gedragen door de dochteronderneming "Financiale HST".

VERDUIDELIJKINGEN EN DETAIL VAN DE VOORGESTELDE INVESTERINGEN OVER DE PERIODE 1996-2005.

1. Onderhavig document verduidelijkt :

- wat onder de verschillende rubrieken wordt geboekt, en
- wat de basisveronderstellingen zijn om een prognose te maken van wat door de NMBS en door anderen (zoals het Ministerie van Verkeer, de Europese Unie en derden) zou kunnen worden ten laste genomen.

2. Verwijzing A

Het detail van de geplande investeringen m.b. t. de infrastructuur buiten het HST-project is vervat in bijlage A.

3. Verwijzing B

Dit bedrag heeft betrekking op de gedeeltelijke kostprijs (0,55 miljard BEF) van de elektrificatiewerken op de lijn 42 (Rivage - Gouvy) en die door de CFL zullen worden bekostigd (cfr. punt 1.2.2.2.3. van deel I).

4. Verwijzing C

4.1. Dit bedrag heeft betrekking op investeringen in rollend materieel die ten laste vallen van het Ministerie van Verkeer en Infrastructuur, aangevuld met sommen voor de aanschaf van nieuw rollend materieel en waarvoor géén beroep wordt gedaan op alternatieve financieringsformules (cfr. punt 1.1.4.2. van deel I).

4.2. Bijlage B bevat de lijst van alle investeringen in rollend materieel.

5. Verwijzing D

Dit bedrag heeft betrekking op investeringen in rollend materieel die met eigen middelen worden gefinancierd (zie bijlage C).

6. Verwijzing E

Cfr. bijlage D.

Dit bedrag omvat wat Infra betreft :

- de instandhouding van de dienstgebouwen (2,56 miljard BEF);
- de herstructurering van de werkplaatsen, met inbegrip van de uitrusting en speciale tuigen (8,8 miljard BEF).

Wat M betreft :

- de herstructurering van de werkplaatsen (6,6 miljard BEF).

Wat Ifim et les autres departments betreft, wordt voorzien in 6,06 miljard BEF.

7. Verwijzing F

Cfr. bijlage E

Dit bedrag voorziet in de financiering van de uitrusting van de werkplaatsen M.

8. Verwijzing G

Wat de financieringsproblematiek betreft van het HST-project, zie punt 2.4. van deel I.

De planning van de werken is opgenomen in bijlage F.

9. Verwijzing H

Dit bedrag behelst de resterende bedragen ter financiering van :

- 4 stellen Eurostar : 0,2 miljard BEF (in 1996);
- 7 stellen PBKA : 4,044 miljard BEF (in 1996 en 1997).

Het investeringsplan houdt geen rekening met de aanschaf van bijkomend materieel.

10. Verwijzing I

Dit bedrag behelst de terugkoopwaarde van rollend materieel dat werd vervreemd op basis van alternatieve financieringsverrichtingen.