

DOCUMENT RB 2003/265-1 aangepast
(Als gevolg van document RB 2004/53 van 19 maart 2004)

R.B. 28 november 2003

Stafdienst Strategie en Ontwikkeling

INVESTERINGSPLAN 2004 - 2007

1. Voorgaanden - Plan 2001-2012.

Ingevolge de beslissing van de Ministerraad van 14 juli 2001 heeft de NMBS een meerjareninvesteringsplan gefinaliseerd dat de periode 2001-2012 bestreekt.

De bestanddelen van dit investeringsplan waren pro memorie de volgende :

Mia €2001	Plan 2001-2012
Capaciteitsbehoud	3,692
Capaciteitsuitbreiding	6,082
waarvan	
- <i>Klassieke uitbreidingen</i>	4,303
- <i>Uitbreiding GEN</i>	1,556
- <i>Marge voor bijkomende uitbreidingen</i>	0,222
Rollend materieel	3,996
Onthaal reizigers	0,612
Productiemiddelen	0,874
HST	2,477
TOTAAL	17,733 Mia €

Rekening houdend met de op de Ministerraad van 17 oktober 2001 genomen beslissingen, waren de voor de uitvoering van dit investeringsplan noodzakelijke financiële middelen als volgt vastgelegd :

Mia €2001	Financiering
Eigen fondsen	1,745
HST-Fin	1,694
Financiering FOD klassiek	10,084
GEN-fonds	1,612
Europa	0,085
Totaal financiering	15,220
Te financieren saldo	2,513
ALGEMEEN TOTAAL	17,733

De nauwkeurige beschrijving van de investeringsprojecten waaruit dit plan bestond, is opgenomen in het document RB 2002/95 van 29 maart 2002.

2. Samenwerkingsakkoord

Het samenwerkingsakkoord tussen de Staat, het Vlaams Gewest, het Waals Gewest en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest met betrekking tot het meerjareninvesteringsplan 2001-2012 van de NMBS is opgenomen in het genoemd document RB 2002/95.

Dit samenwerkingsakkoord, samengevat :

1. Bekrachtigt de tussen de Federale Staat en de Gewesten bereikte akkoorden i.v.m. de aard van de investeringsprojecten en i.v.m. de regionale verdeling van de lokaliseerbare investeringen, waarbij bepaalde projecten en/of deelprojecten buiten de verdeelsleutel vallen, rekening houdend met hun specificiteit : project van nationaal belang (diabolo), transregionale projecten (L. 161 en 124) en transnationale en internationale projecten (L. 162).
Voor meer details verwijzen we naar de bijlage bij het samenwerkingsakkoord.
2. Voorziet in de oprichting van een Executief Comité van de Ministers van Mobiliteit (ECMM), dat onder meer belast is met de opvolging van de uitvoering van het investeringsplan.
3. Voorziet in wederzijdse verbintenissen tussen de 3 Gewesten wat betreft de te doorlopen procedures voor het bekomen van de vereiste vergunningen met het oog op de uitvoering van bepaalde investeringsprojecten.
4. Voorziet in mechanismen van pre- en cofinanciering van sommige investeringsprojecten door de Gewesten.

3. Aanpassing van het plan 2001-2012

Rekening houdend met de door de overheid voorziene financiële middelen, impliceert de verwezenlijking van het oorspronkelijk voorgesteld plan 2001-2012 een NMBS-bijdrage van ongeveer 4,2 miljard € (eigen fondsen + te financieren saldo), d.i. gemiddeld 350 miljoen €/jaar, wat onmogelijk is gezien de financiële toestand van de Maatschappij.

Om die reden heeft de NMBS een aanpassing van dit plan voorgesteld, aanpassing met zowel een herevaluatie van de oorspronkelijke behoeften, rekening houdend met de financiële beperkingen, als een actualisering van deze behoeften in functie van de oriëntaties van het ondernemingsplan.

4. Plan 2004-2007

Ingevolge de vraag van de Voogdijoverheid is de NMBS overgegaan tot de aanpassing van het oorspronkelijk plan 2001-2012 voor de periode 2004-2007.

Voor de uitwerking van dit plan werd door de NMBS de volgende logica gevolgd :

- vaststelling van de rechtstreeks aan de uitvoering van het ondernemingsplan verbonden investeringen :
 - *HST-investeringen (voltooiing eind 2006)*
 - *investeringen in rollend materieel : M6-rijtuigen voor binnenlands verkeer
Locomotieven voor B-Cargo
HST-stellen*
 - *rationaliseringsinvesteringen (seinhuizen, werkplaatsen)*
 - *investeringen voor veiligheid (ETCS, GSMR)*

- vaststelling van de capaciteitsbehouds- en moderniseringsinvesteringen :
 - *capaciteitsbehoud*
 - *onthaal reizigers*
 - *productiemiddelen (informatica, werkplaatsen, enz.)*

- programmatie van de GEN-investeringen rekening houdend met de verwachte evolutie van de procedures en met de vooruitzichten inzake fasering van de werken

- deductie van de beschikbare enveloppe voor de capaciteitsuitbreidingen, rekening houdend met de beschikbare FOD-kredieten en met naleving van de sleutel 60/40 (met uitzondering van de gedelocaliseerde investeringen).

- beperking van de investeringen op eigen fondsen, rekening houdend met de financiële toestand van de Maatschappij

5. Prefinanciering

Rekening houdend met de beschikbare financiële middelen voor deze periode 2004-2007, is gebleken dat de beschikbare enveloppe voor de klassieke capaciteitsuitbreidingen niet toeliet de in het oorspronkelijk plan 2001-2012 voorziene grote projecten te starten vóór 2007, waaronder onder meer

- de investeringen in de havenzones van Zeebrugge en Antwerpen
- de investeringen voor de modernisering van de grote reizigersassen
- de investeringen m.b.t. de nieuwe infrastructuren in Wallonië

Het is op basis van deze vaststelling dat er tussen de Federale Regering en de Gewestregeringen een akkoord werd bereikt dat voor de Gewesten in de mogelijkheid voorziet om een aantal projecten te prefinancieren, rekening houdend met de prioriteiten die door deze Gewesten werden gesteld.

Luidens dit akkoord zouden de geprefinancierde projecten betrekking hebben op :

- de diablo;
- de Liefkenshoektunnel;
- de spoorweginstallaties te Zeebrugge;
- Waalse projecten (onder meer lijn 130 en Brussel-Luxemburg);
- projecten te Brussel.

De door het Overlegcomité Federale Staat/Gewesten goedgekeurde notificatie bevindt zich in bijlage 10.

6. Algemene voorstelling van het plan 2004-2007

Wat de financieringsbronnen betreft, werden voor de uitwerking van dit plan de volgende hypothesen in aanmerking genomen :

- Kredieten FOD : geraamd in het raam van het voorziene mechanisme (+ 1 % en + 25 miljoen €/jaar)
- GEN-fonds : vrijgemaakt in functie van de fysieke programmatie van de werken
- HST-Fin : vrijgemaakt in functie van de fysieke programmatie van de werken
- Eigen fondsen : tot het minimum beperkt, rekening houdend met de financiële toestand van de NMBS

De onderstaande tabel geeft een synthese van de verschillende bestanddelen van het plan 2004-2007 en een eerste vergelijking met wat voor dezelfde periode in het oorspronkelijk plan voorzien was.

Mio €2004	2004-2007 plan 2001-2012	2004-2007 nieuw
Capaciteitsbehoud	1.367	1.206
Capaciteitsuitbreiding waarvan	2.033	1.315
- <i>Klassieke uitbreidingen (zonder prefinanciering)</i>	1.236	703
- <i>Uitbreiding GEN</i>	707	612
- <i>Marge voor bijkomende uitbreidingen</i>	90	0
Rollend materieel	1.694	944
Onthaal reizigers	206	379
Productiemiddelen	319	573
HST	1.009	1.324
Optionele enveloppe 2004 ⁽¹⁾		50
TOTAAL Budget	6.627	5.792
Prefinanciering	0	624
TOTAAL Fysiek (budget + prefinanciering – terugbetaling)	6.627	6.289

- (1) Bij gebrek aan garantie voor de storting van de voor 2004 voorziene FPM-bijdrage (50 miljoen €) werd er beslist een overeenkomstige optionele enveloppe te behouden, die voor 35 miljoen € uit een reserve voor 2005 bestaat en voor 15 miljoen € uit fysieke projecten die gedetailleerd zijn weergegeven in het ontwerp van budget voor 2004.

De financieringsmiddelen om dit budget van 5 792 Mio € te dekken, zijn als volgt verdeeld.

- FOD : 3 513 Mio €
- GEN : 716 Mio €
- Eigen fondsen : 565 Mio €
- HST-Fin : 998 Mio €

In eerste analyse kan de volgende commentaar geformuleerd worden :

- Zonder prefinanciering ligt het globaal bedrag 2004-2007 13 % lager dan voorzien in het oorspronkelijk plan 2001-2012. Dit percentage wordt 5 % als er rekening gehouden wordt met de prefinanciering.
- Voor het capaciteitsbehoud is er een vermindering met 12 %.
- Er is een gevoelige vermindering op het vlak van het rollend materieel : - 44 %.
- De verhogingen bedragen ongeveer 80 % voor het onthaal van de reizigers en de productiemiddelen en zijn onder meer te wijten aan de in het raam van het ondernemingsplan weerhouden oriëntaties.
- De verhoging voor het HST-project bedraagt ongeveer 30 %; ze is hoofdzakelijk te wijten aan een vertraging bij de uitvoering van de door HST-Fin gefinancierde werken (grensbaanvakken naar Duitsland en Nederland).

Deze verschillende rubrieken worden gedetailleerder besproken in de hierna volgende paragrafen, op basis van de volgende bijlagen :

- bijlage 1 : Algemene tabel 2004-2007 en vergelijking met 2001-2012
- bijlage 2 : Capaciteitsbehoud
- bijlage 3 : Onthaal reizigers
- bijlage 4 : Klassieke capaciteitsuitbreidingen
- bijlage 5 : GEN
- bijlage 6 : Rollend materieel
- bijlage 7 : Productiemiddelen
- bijlage 8 : HST
- bijlage 9 : Regionale verdeling

7. Gedetailleerde analyse van het plan 2004-2007.

7.1. Capaciteitsbehoud – Bijlage 2.

- a) De investeringen voor capaciteitsbehoud betreffen de volgende projecten :
- spoorwerken
 - kunstwerken
 - elektrische installaties hoog- en laagspanning
 - overwegen
 - seininrichting (onder meer concentratie seinhuizen)
 - veiligheids- en telefonie-installaties
 - ETCS
 - projecten i.v.m. de HST (3^{de} en 5^{de} kolom)
- b) De investeringen voor capaciteitsbehoud bedragen globaal 1,2 miljard € voor de periode 2004-2007, wat gemiddeld 300 miljoen €jaar vertegenwoordigt. Dit budget betekent
- een vermindering met ± 12 % t.o.v. het plan 2001-2012
 - een verhoging met ± 10 % t.o.v. het oorspronkelijk budget 2003
 - een verhoging met ± 5 % t.o.v. de amendering van het budget 2003
- c) Deze vermindering t.o.v. wat oorspronkelijk in het plan 2001-2012 vooropgesteld was, heeft geen invloed op de veiligheidsinstallaties en past in het kader van de in het ondernemingsplan weerhouden doelstellingen inzake optimalisering van het onderhoudsbeleid :
- versterkte deskundigheid
 - aanpassing van het onderhouds- en vernieuwingsbeleid aan de werkelijke belastingen
 - toepassing van de nieuwe technologieën
 - verbetering van de werktuigen
- d) Deze jaarlijkse gemiddelde enveloppe van 300 miljoen € kan als volgt uitgesplitst worden :
- ± 30 % voor de spoorwerken
 - ± 20 % voor de seininrichting (concentratie seinhuizen)
 - ± 10 % voor de kunstwerken
 - ± 15 % voor de overwegen, de telefonie en de veiligheidsinstallaties
 - ± 10 % voor de werken in samenhang met de HST
 - ± 10 % voor de hoog- en laagspanningsinstallaties
 - ± 5 % voor de ontwikkeling van het ETCS

7.2. Onthaal reizigers – Bijlage 3.

- a) Het globaal bedrag voor de periode 2004-2007 beloopt 373 miljoen € wat een stijging met 167 miljoen € of + 81 % betekent t.o.v. het oorspronkelijk plan 2001-2012.
- b) Deze enveloppe is als volgt onderverdeeld :
- 261 miljoen € voor de “grote projecten”, d.i. + 80 miljoen € of + 44 %
 - 112 miljoen € voor de andere projecten, d.i. + 86 miljoen € of + 344 %

Het begrip “grote projecten” wordt in ruime zin opgevat : het gaat in werkelijkheid om duidelijk geïdentificeerde projecten voor de belangrijke stations.

Het begrip “andere projecten” betreft investeringen voor de verhoging van perrons, diverse renovaties, de parkings, enz.

- c) Verder is er in 2004 een enveloppe van 5,8 miljoen € voorzien om werken uit te voeren teneinde aan de spoorwegoperator Reizigers een eigen identiteit te geven. Het probleem van de budgetten die voor deze specifieke enveloppe moeten voorzien worden in 2005, 2006 en 2007, zal moeten behandeld worden bij de besprekingen over de invoering van de nieuwe structuren en de verdeling van de verantwoordelijkheden inzake investeringen.
- d) Twee projecten maken het voorwerp uit van een prefinanciering vanaf 2005 : die van de stations Bergen en Charleroi.

Commentaar

De verhoging van de budgetten voor het onthaal van de reizigers kadert in de globale logica van het ondernemingsplan.

Het ondernemingsplan van de NMBS is er immers op gericht aan de klanten een degelijke dienstverlening te bieden, gebaseerd op frequentie, comfort, snelheid, betrouwbaarheid en veiligheid. Het onthaal in de stations – ontmoetingspunt tussen de NMBS en haar klanten – is een essentieel bestanddeel van deze degelijke dienstverlening. De NMBS is dus begonnen aan een belangrijk programma voor renovatie en modernisering van de stations, dat ze wil uitbreiden ter gelegenheid van de uitvoering van haar ondernemingsplan.

Enkele cijfers geven een algemeen overzicht van de toestand van de stations en van hun belang voor het spoorwegverkeer :

- 33 % dateren van vóór 1900
- 15 % werden gebouwd tussen 1900 en 1920
- 11 % tussen 1920 en 1940
- 28 % tussen 1940 en 1980
- slechts 13 % van de stations zijn minder dan 20 jaar oud.

Wat het verkeer betreft verzekeren op de 260 stations in dienst de 80 belangrijkste 80 % van het verkeer; de 15 belangrijkste alleen staan in voor 50 % van het verkeer.

Het is op basis van deze 2 essentiële parameters dat de NMBS voorstelt de beschikbare middelen voor de modernisering van het onthaal van de klanten in de stations en in de intermodale perimeter ervan te verdelen zoals hierboven gepreciseerd.

7.3. Klassieke capaciteitsuitbreiding – Bijlage 4.

- Het budget voor de klassieke capaciteitsuitbreidingen in de periode 2004-2007 bedraagt 704 miljoen € d.i. bij benadering de helft van wat oorspronkelijk voor deze periode in het plan 2001-2012 was voorzien, nl. 1 326 miljoen €
- Rekening houdend met de in het plan 2001-2012 voorziene financiële middelen, blijkt dat pas tegen 2015-2016 **alle** in het raam van dit plan vooropgestelde capaciteitsuitbreidingsprojecten zouden kunnen uitgevoerd worden.
- Prefinanciering

Rekening houdend met deze elementen, heeft de Federale Regering een akkoord met de Gewesten gesloten om de prefinanciering door deze Gewesten van de capaciteitsuitbreidingsprojecten die ze prioritair achten, mogelijk te maken. De projecten die momenteel het voorwerp van een prefinanciering zouden kunnen uitmaken, zijn de volgende :

- De Liefkenshoektunnel
- De diablo
- De installaties van de haven van Zeebrugge
- Lijn 130 tussen Namen en Charleroi
- Lijn 161/162 tussen Brussel en Luxemburg

De prefinanciering van deze projecten wordt pas overwogen vanaf 2005¹.

- Rekening houdend met deze prefinanciering belooft het fysiek programma van de capaciteitsuitbreidingsinvesteringen 1 172 miljoen €:

budget	704 miljoen €
+ prefinanciering	588 miljoen €
- terugbetaling	120 miljoen €

	1 172 miljoen €

- Samengevat kunnen al deze capaciteitsuitbreidingsprojecten in de volgende 3 categorieën onderverdeeld worden :

¹ De volgende bijkomende projecten zullen eveneens het voorwerp uitmaken van prefinanciering :

- spoorwegaansluiting van de voorhaven van Brussel : te bepalen op basis van een uit te voeren studie i.v.m. het verkeerspotentieel ;
- nieuwe lijnen in Wallonië of equivalent (EuroCap-Rail – aansluiting Gosselies – Waalse dwarslijn : te bepalen in functie van de stand van vordering van de studies i.v.m. de projectdefinitie.

- Lopende of op korte termijn op te starten projecten : 124 miljoen €
 - Het gaat onder meer om de projecten m.b.t. de doorrit van Namen, de installaties van Genk-Goederen, de bocht L 35/36, enz.
 - De overeenkomstige bedragen liggen hoger dan wat in het plan 2001-2012 was voorzien, nl. 57 miljoen € en dit ingevolge de vertraging bij de uitvoering ervan.
 - Algemeen genomen zullen deze projecten in 2007 voltooid zijn.

- Projecten op middellange en lange termijn : 460 miljoen €
 - Het gaat om projecten van middelgrote omvang in budgettaire termen (L 21, L 58, Duffel, L 24, enz.) en om belangrijker projecten die op middellange en lange termijn dienen gerealiseerd (GSMR, 2^{de} spoorontsluiting Antwerpse haven, nieuwe lijnen in Wallonië of equivalent, L 50 A, Gent-St.-Pieters, L 51 A, ontwikkeling Linkeroever, enz.).
 - De overeenkomstige bedragen liggen maar een beetje lager dan die welke oorspronkelijk in het plan 2001-2012 voorzien waren, behalve voor de 2^{de} spoorontsluiting van de Antwerpse haven (- 225 miljoen €) en de nieuwe lijnen in Wallonië of equivalent (- 155 miljoen €).

- Geprefinancierde projecten² :

Budget :	120 miljoen €
Fysiek :	588 miljoen €

 - Het gaat om de eerder vermelde projecten waarvan de indienststelling naar schatting kan voorzien worden tegen

2009 voor de Liefkenshoektunnel
2010 voor de diablo
2009 voor Zeebrugge
2010 voor lijn 130
2010 voor lijn 161-162

- Bijkomende opmerking i.v.m. lijn 161/162

De (via prefinanciering) gebudgetteerde capaciteitsuitbreidingsinvesteringen op de as Brussel-Luxemburg stemmen overeen met die welke voorzien waren in het oorspronkelijk plan van de NMBS, dat erop gericht was de rittijden op deze as te verkorten. Concreet laten ze toe de snelheden te verhogen bij de in- en uitrit van de stations Gembloers, Ciney en Jemelle.

De complementaire investeringen waarmee de snelheid tot 160 km/uur kan opgetrokken worden, overeenkomstig het oorspronkelijk project van de NMBS, betreffen hoofdzakelijk spoorvernieuwingswerken met eventuele verbreding van de spoorafstand en verhoging van het loopvlak, alsook de rechttrekking van bepaalde bochten ten zuiden van Namen.

² Zie bladzijde 10.

De NMBS moet onderzoeken in welke mate deze investeringen verenigbaar zijn met het project EuroCap-Rail, project waarvan ze de haalbaarheid op technisch en financieel vlak bestudeert.

In ieder geval zullen, indien het project EuroCap-Rail weerhouden wordt, bepaalde projecten binnen de enveloppe in het Waals Gewest moeten gherdefinieerd worden.

- Impact van de prefinanciering na 2007

De prefinanciering maakt het mogelijk de uitvoering van de overeenkomstige projecten te versnellen, maar blijft uiteraard niet zonder gevolgen op de marges die beschikbaar zullen zijn om na 2007 andere projecten te realiseren.

Deze impact zal afhangen van de modaliteiten voor de terugbetaling van de kapitaalannuïteiten, die nog met de gewestelijke overheden moeten besproken worden, maar de onderstaande tabel kan al een idee geven van de sommen die zullen moeten terugbetaald worden.

	2004-2007	Voorbij 2007
Prefinanciering	588 miljoen €	705
Terugbetaling van de kapitaalannuïteiten	120 miljoen €	1.173

In ieder geval zal de NMBS zich pas tot de uitvoering van de met deze geprefinancierde projecten overeenstemmende werken verbinden wanneer er met de Gewesten vaste akkoorden zullen bestaan over deze prefinanciering en de uitvoeringsmodaliteiten ervan.

7.4. GEN – Bijlage 5.

De voor de verschillende lijnstukken van het GEN-project voorziene budgetten zijn gedetailleerd weergegeven in bijlage 4.

- Wat de geplande capaciteitsuitbreidingen tussen Brussel en Ottignies, Brussel en Nijvel en Brussel en Denderleeuw betreft, werden de nodige vergunningsaanvragen door de NMBS ingediend binnen de termijnen die zijn voorzien in het samenwerkingsakkoord m.b.t. het plan 2001-2012.

De procedures lopen nog steeds en de bouwvergunningen zouden moeten afgeleverd worden in het 2^{de} semester 2004, opdat de werken begin 2005 zouden kunnen starten.

- Wat het lijnstuk Watermaal-Schuman-Josaphat betreft, zouden de eerste werken m.b.t. het bovengronds baanvak begin 2004 kunnen aangevat worden. Voor de tunnel Schuman-Josaphat daarentegen werd er beroep ingesteld na de aflevering van de vergunning en zullen de werken niet vóór 2005 kunnen starten. Naar schatting zal het project een vertraging van ongeveer 2 jaar oplopen, onder meer ingevolge de evolutie van de procedures.
- De afwerking van de bocht van Nossegem is gepland tegen eind 2005.

7.5. Rollend materieel – Bijlage 6.

Er werd een bedrag van 944 miljoen € gebudgetteerd voor de aankoop en de modernisering van het rollend materieel; de details zijn opgenomen in bijlage 5.

Samengevat werden de volgende oriëntaties in aanmerking genomen :

- 141 miljoen € voor de aankoop van **8 stellen 220 km/uur** tussen 2004 en 2007, voor de verbindingen :
 - * Brussel-Antwerpen-Breda
 - * Brussel-Amsterdam
- 123 miljoen € voor de aankoop van **110 bijkomende M6-rijtuigen** van 2004 tot 2006
- 145 miljoen € voor de aankoop van een eerste schijf van **40 elektrische meerspanningslocomotieven** in 2005 en 2006, voor de behoeften van B-Cargo
- 103 miljoen € voor het begin van de levering van het **GEN-materieel**.

Er loopt momenteel een marktraadplegingsprocedure in het vooruitzicht van de aankoop van het equivalent van 14 400 plaatsen voor een globaal bedrag van \pm 300 miljoen €. De effectieve bestelling van het materieel zal evenwel moeten bekeken worden in het raam van de met de overheid te voeren discussies i.v.m. de dekking van het exploitatietekort.

- 97 miljoen € voor de **renovatie** (zonder airconditioning) van de motorstellen 66/79 en break en van de M4-rijtuigen
- Diverse uitrustingen (waaronder ETCS en GSM-R) en verbouwingen.

Het tussen 2004 en 2007 geprogrammeerd bedrag vertegenwoordigt een vermindering met 750 miljoen € t.o.v. wat oorspronkelijk in het plan 2001-2012 was voorzien.

Dit verschil is hoofdzakelijk te wijten aan :

- het uitstel van de aankoop van vierledige motorstellen vanaf 2004 (184 miljoen €)
- de vertraging bij de aankoop van het GEN-materieel (127 miljoen €)
- het niet aankopen van internationale rijtuigen (113 miljoen €)
- het uitstel van de aankoop van HST-stellen 300 km/uur (113 miljoen €)
- de vertraging bij de aankoop van locomotieven (70 miljoen €)
- het niet aankopen van de bijkomende motorwagens (80 miljoen €)
- de vermindering van de voor de renovaties voorziene budgetten (50 miljoen €)

7.6. Productiemiddelen – Bijlage 7.

In de rubriek “productiemiddelen” zijn hoofdzakelijk de volgende posten opgenomen :

- de dienstgebouwen (onder meer werkplaatsen infrastructuur en LCI's)
- de uitrustingen (onder meer werktuigen van de baan)
- de onderhoudswerkplaatsen voor het rollend materieel
- de informatica

Globaal bedraagt het budget 573 miljoen €, wat een stijging met 319 miljoen € betekent t.o.v. wat in het plan 2001-2012 was vooropgesteld. Deze verhoging is te wijten aan de volgende factoren :

- Informatica : heractualisering van de behoeften en integratie in het budget van investeringen die vroeger gedebudgetteerd waren
- Dienstgebouwen : versnelling van de bouw van de LCI's in het raam van het ondernemingsplan
- Onderhoudswerkplaatsen voor het materieel : heractualisering van de behoeften en start van de bouw van 2 nieuwe werkplaatsen in het raam van het ondernemingsplan

7.7. HST - Bijlage 8.

De details van de lijnstuk per lijnstuk voor de HST geplande infrastructuurinvesteringen zijn opgenomen in bijlage 7.

Het gaat om de investeringen ten laste van HST-Fin (zuiver HST) en van de FOD (HST gemengd).

Het is de bedoeling het HST-project van grens tot grens te voltooien tegen eind 2006 (midden 2007 voor het lijnstuk tussen Luik en de Duitse grens).

7.8. Regionale verdeling – Bijlage 9.

Het in het raam van het plan 2001-2012 gesloten samenwerkingsakkoord bepaalt het volgende :

“Het basisprincipe wil dat de financiering van de investeringen, buiten de investeringen die worden uitgevoerd op het grondgebied van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, investeringen in rollend materieel en bijzondere projecten waarop geen enkele verdeelsleutel van toepassing is, gebeurt volgens de 60/40-verdeelsleutel voor elk burgerlijk jaar tussen 2001 en 2012.

In punten 3, 4 en 5 hieronder worden de specifieke projecten beschreven waarop geen enkele verdeelsleutel van toepassing is.

3. Projecten van nationaal belang

De infrastructuurwerken betreffende de toegang tot de luchthaven van Brussel-Nationaal (10 miljard) worden buiten het Vlaamse aandeel gehouden.

4. Transregionale projecten

De lijnen 161 en 124 op het Vlaams grondgebied en de moderniseringswerken op deze lijnen op het Vlaams grondgebied (8,2 miljard) worden uit het Vlaamse aandeel gehouden.

5. Transnationale en internationale projecten

De modernisering van de lijn naar Luxemburg wordt voor een bedrag van 6,6 miljard uit het Waalse aandeel gehouden.”

Bijlage 9 bevat de details van de regionale verdeling van de rubrieken betreffende de klassieke infrastructuren, het GEN en de HST.

BIJLAGE 1

ALGEMENE TABEL 2004-2007
VERGELIJKING MET 2001-2012

BIJLAGE 2

CAPACITEITSBEHOUD

BIJLAGE 3

ONTHAAL REIZIGERS

BIJLAGE 4

KLASSIEKE CAPACITEITSUITBREIDINGEN

BIJLAGE 5

GEN

BIJLAGE 6

ROLLEND MATERIEEL

BIJLAGE 7

PRODUCTIEMIDDELEN

BIJLAGE 8

HST

BIJLAGE 9

REGIONALE VERDELING

BIJLAGE 10

PLAN 2004-2007

OVERLEGCOMITE
FEDERALE STAAT/GEWESTEN

Overleg met de Gemeenschappen en de Gewesten

IV. De Spoorwegen

8. De NMBS

Het Overlegcomité keurt de tabellen goed die de prioriteiten van elk Gewest verzoenen met de operationele haalbaarheid en de financiële mogelijkheden van de NMBS. Na akkoord van de NMBS en de Federale Overheid, hebben de Gewesten het recht, naar gelang van hun prioriteiten, de identificatie van de projecten die een prefinanciering krijgen en het bedrag van de annuïteiten te herzien voor de terugbetaling in kapitaal verzekerd door de Federale Overheid. Hiertoe dienen twee limieten gerespecteerd te worden : enerzijds de investeringsdotatie bepaald door het beheerscontract en, anderzijds, de sleutel 60/40.

Het mechanisme van de prefinanciering in het kader van het samenwerkingsakkoord moet uitgevoerd worden, met dien verstande dat, indien beroep wordt gedaan op derden buiten de perimeter « overheid », deze de nodige leningen zullen aangaan.

Het samenwerkingsakkoord zal worden aangevuld met een bepaling dat, in geval van prefinanciering via niet-federale vehikels, de NMBS haar financiële verplichtingen zal nakomen en dat telkens duidelijk zal gestipuleerd worden dat de eigendom in fine terugkeert naar de NMBS of het filiaal van de NMBS dat de infrastructuur beheert.

De geprefinancierde projecten betreffen de Diabolo, de Liefkenshoektunnel, de spoorweginstallaties van Zeebrugge, de enveloppe van Waalse projecten en de Brusselse prefinanciering. Het eerste project zal verzekerd worden door een financieel vehikel dat toelaat de schuldenlast te laten wegen op een derde, andere dan de Staat. Het tweede en derde project zullen geprefinancierd worden op het niveau van de Vlaamse enveloppe.

De Waalse Regering wenst een prefinanciering aan volgende projecten te verlenen :

- de verbetering van de as Brussel-Luxemburg in het kader van het project Eurocap Rail;
- de modernisering van de lijn 130 tussen Namen en Charleroi;
- haalbaarheidsstudies en de eerste tranches van realisaties van een nieuwe Waalse as, met als eerste aandachtspunt de aansluiting van Gosselies op het huidige spoorwegnet naar Charleroi, enerzijds, en Brussel, anderzijds;
- het beleid inzake het onthaal van de reizigers;
- de investeringen verbonden aan de ontwikkeling van het goederenverkeer.

Het Brussels Gewest zal de techniek van prefinanciering gebruiken voor de aansluiting van de containerterminals in Brussel.

- Wat het GEN betreft, bevestigt de Federale Overheid haar verbintenis alles in het werk te stellen om de middelen binnen het begrotingsfonds vrij te maken naar gelang van de reële vooruitgang van de werken. Het samenwerkingsakkoord zal worden uitgevoerd volgens de tabel in bijlage. De techniek van prefinanciering zal gebruikt worden voor “te lokaliseren” projecten. Wat het rollend materiaal betreft, wordt een werkgroep, bestaande uit vertegenwoordigers van de leden van het Overlegcomité, belast om, enerzijds, de voldoende kwantiteit en kwaliteit, te bestellen door de NMBS om aan de operationele behoeften van het GEN te voldoen, te bepalen en, anderzijds, de manier te bepalen waarop het exploitatietekort zal worden gedekt.
- In het geval waarin bepaalde GEN-projecten een achterstand oplopen als gevolg van vergunningen of technische problemen die aan de projecten verbonden zijn, zullen de overeenstemmende middelen op prioritaire wijze worden gebruikt om andere GEN-projecten te versnellen.
- In het geval waarin bepaalde GEN-projecten een achterstand oplopen als gevolg van vergunningen of technische problemen die aan de projecten verbonden zijn, binnen het deel toegewezen aan het Brussels Gewest, zullen de werken Brussel-Zuid – Schaarbeek in dezelfde mate worden versneld.

Aperçu des implications des PPP, des besoins complémentaires et du budget 2005 sur les investissements SPF entre 2005 et 2007

Overzicht van de gevolgen van de PPS, van de bijkomende behoeften en van het budget 2005 op de investeringen ten laste van de FOD tussen 2005 en 2007

Mio €2004	Inv.plan/plan d'inv. (nov. 2003)		Evolution/e 2005-2007
Maintien de capacité Capaciteitsbehoud	899,7	- 10 maintien/behoud - 31 ETCS - 69 PPP L.161	790
Accueil Onthaal	292,3	+ 16,8 FMS + 8,8 FCR + 14,4 Brugge + 18,5 FBM + 16,9 TGV/HST + 25 Voy	393
Extensions classiques Capaciteits- uitbreiding	597,2	130 A :- 5 Garocentre : + 5 Charleroi : + 4 Ligne/lijn 130 : +14 Monceau : - 2,8 Namur : + 10,3 Ligne nouv/nieuwe lijn. : - 0,5 Remb/Terugb. : -18 L 35/36 :+ 6,7 2 ^{ème} accès/2 ^e toegang : + 0,9 L 50 A : + 5,5 Diabolo : + 20,9 Marges : + 28 ¹ Remb/Terugb.. : - 102,4 Diabolo : + 22,6 Schaerbeek : + 3,5 TGV/HST : -5,5 Divers + 2,9 GSM-R : -16,8	570
TGV/HST mixte/gemengd	173,3	+ 45,5	219
Matériel roulant Rollend materieel	334,0	AM/MR 220 km/h : - 58 Renovatie/Rénovation : -13,1 M6 : + 41,8 Locomot. : + 50	337

¹ Marges à affecter en fonction des priorités et besoins (parkings par exemple) – Marges te besteden volgens de prioriteiten (bijvoorbeeld parkings)

Annexe1/Bijlage1

		ETCS : - 40 Divers. : + 16 Terugkoop/Rachat : + 6,9	
Outils de production productiemiddelen	332,5	- 4 CLI + 12 MI - 12,5 Mat + 1,5 Divers.	329,5
TOTAL	2.629,0		2.638,5

Mio €2004	Inv.plan/plan d'inv. (nov. 2003)		Evolutie/evolution 2005-2007
RER/GEN infra	539,9	- 56,1	483,8 + optionele enveloppe optionnelle 2005 : 20,3
RER/GEN Roll mat/ mat roul	103,2	- 44,2	59 + optionele enveloppe optionnelle 2005 : 23
Préfinanc.	624,3		➔ PPP : 366,9 ²
RW	736,7 (40%)		746,1 (40%)
VG	1105,3 (60%)		1119,9 (60%)

² Ces montants ne dépendent que des contraintes techniques liées aux études et à l'avancement des travaux.

Die bedragen hangen af van de technische vereisten m.b.t. de studies en het verloop van de werkzaamheden

BIJLAGE 1 bis^(*)

**LIJST VAN DE STATIONS DIE IN TE RICHTEN ZIJN VOLGENS HET CONCEPT VAN
VOLLEDIGE TOEGANKELIJKHEID**

- Aalst
- Antwerpen-Centraal
- Brugge
- Brussel-Centraal
- Brussel-Luxemburg
- Brussel-Zuid
- Brussel-Nationaal-Luchthaven
- Brussel-Noord
- Charleroi-Sud
- Etterbeek
- Gent-Dampoort
- Gent-St.-Pieters
- Halle
- Leuven
- Liège-Guillemins
- Lokeren
- Louvain-la-Neuve
- Mons
- Namur
- Oostende
- Roeselare
- Sint-Niklaas
- Torhout
- Verviers-Central

^(*)K.B. 16.11.2006

Synthese per rubriek

[mio €'04]

	2004		2005		2006		2007		Totaal	
	2001 - 2012	2004 - 2007	2001 - 2012	2004 - 2007	2001 - 2012	2004 - 2007	2001 - 2012	2004 - 2007	2001 - 2012	2004 - 2007
Capaciteitsbehoud	356	307,4	327	307,4	334	287,3	349	304,3	1.367	1.206
Onthaal	58	86,3	49,5	99,9	49,3	106,5	49,1	86,1	206	379
Klassieke uitbreidingen	171	106,3	228	124,2	363	212,6	564	260,2	1.326	703
GEN infra	109,8	72,6	137,4	120,5	197,1	198,3	262,7	221,1	707,0	612
Rollend materieel	349	224,2	385	253,8	533	269,4	427	196,5	1.694	944
Treinen	308	210,0	349	238,2	492	247,0	386	173,0	1.536	868
Wagens	41	14,2	36	15,3	41	22,4	41	23,5	159	75
Productiemiddelen en dienstgebouwen	26	34,5	20	43,2	17	35,7	17	52,1	81	166
Dienstgebouwen	11	18,0	7	26,7	5	19,2	5	35,6	28	99
Herstructurering, uitrustingen	15	16,5	13	16,5	12	16,5	12	16,5	52	66
Werkplaatsen materieel	48	27,1	26	38,9	16	38,8	15	81,2	104	186
Diversen	50	58,6	38	54,3	23	54,4	23	54,5	134	222
Informatica	27	48,0	22	43,9	16	43,9	13	43,9	77	180
FM	2	3,9	2	3,1	2	3,1	2	3,1	9	13
Diversen	21	6,6	14	7,3	5	7,4	8	7,5	48	29
HST	559	557,4	332	447,1	108	255,9	10	63,6	1.009	1.324
FOD	153	133,5	83	103,4	16	52,4	2	18,2	254	308
FIN	398	416,4	250	336,9	91	199,5	7	44,5	747	997
EF	8	7,4	5	6,7	2	4,0	0	0,9	15	19
Optionele enveloppe		50,2								50
reserve		34,7								35
fysieke projecten		15,5								15
Totaal (met terugbetaling prefin)	1.726	1.525	1.544	1.489	1.640	1.459	1.717	1.320	6.627	5.792
Prefinanciering				89,9		244,5		289,9		624
Totaal budget (met terugbetaling prefin)	1.726	1.525	1.544	1.489	1.640	1.459	1.717	1.320	6.627	5.792
Totaal fysiek (zonder terugbetaling prefin)	1.726	1.525	1.544	1.578	1.640	1.650	1.717	1.537	6.627	6.289

Financieringsbronnen van het budget

FOD		885		841		877		910		3.513
FIN		416		337		200		45		997
GEN		73		145		222		276		716
EF		150		166		160		89		565

Rubriek Capaciteitsbehoud

[mio €'04]

	2004	2005	2006	2007	Totaal
Behoud (FOD + EF)	307	307	287	304	1.206
I-1 Investerings van algemeen belang	22	20	18	20	80
I-2 Modernisering knooppunten	51	48	27	28	153
I-3 Modernisering grote assen	121	128	137	134	520
I-4 Complementaire assen	34	31	27	41	133
I-5 Bijsporen	4	4	4	4	15
I-6 Infrastructuur goederen	18	18	17	20	72
I-7 Kunstwerken	35	34	34	34	136
I-8 Overwegen	11	10	10	10	42
I-9 Veiligheidsinstallaties	13	15	12	13	53

	2004	2005	2006	2007
N	249	242	233	241
I-1 Investerings van algemeen belang	10	9	7	9
I-2 Modernisering knooppunten	23	23	20	21
I-3 Modernisering grote assen	106	105	105	105
I-4 Complementaire assen	34	30	26	31
I-5 Bijsporen	4	4	4	4
I-6 Infrastructuur goederen	17	18	17	18
I-7 Kunstwerken	35	34	34	34
I-8 Overwegen	11	10	10	10
I-9 Veiligheidsinstallaties	9	9	9	9

	2004	2005	2006	2007
ETCS	2	5	24	37
I-1 Investerings van algemeen belang				
I-2 Modernisering knooppunten		2	1	
I-3 Modernisering grote assen		2	23	26
I-4 Complementaire assen				9
I-5 Bijsporen				
I-6 Infrastructuur goederen				2
I-7 Kunstwerken				
I-8 Overwegen				
I-9 Veiligheidsinstallaties	2	1		

	2004	2005	2006	2007
TELECOM	15	17	16	17
I-1 Investerings van algemeen belang	12	11	11	11
I-2 Modernisering knooppunten	1	1	1	1
I-3 Modernisering grote assen	0	0	0	0
I-4 Complementaire assen	0	1	1	1
I-5 Bijsporen				
I-6 Infrastructuur goederen	0			
I-7 Kunstwerken				
I-8 Overwegen				
I-9 Veiligheidsinstallaties	2	4	3	4

	2004	2005	2006	2007
3/5 kol	42	42	14	9
I-1 Investerings van algemeen belang				
I-2 Modernisering knooppunten (P2/4/6/8)	27	22	5	6
I-3 Modernisering grote assen	15	20	9	3
I-4 Complementaire assen				
I-5 Bijsporen				
I-6 Infrastructuur goederen				
I-7 Kunstwerken				
I-8 Overwegen				
I-9 Veiligheidsinstallaties				

Rubriek Onthaal

[mio €'04]

Legende : plan 2004 - 2007
plan 2001 - 2012

	2004	2005	2006	2007	Totaal	>2007
Onthaal (zonder prefin)	86	100	106	86	379	488
	58	50	49	49	206	235
Grote projecten	58,0	72,0	81,1	50,2	261,4	206
	53,3	42,5	43,1	41,9	180,9	93
BRUSSEL-ZUID	1,6	2,9			4,5	34
	4,1	4,1	4,1	5,5	17,8	21
BRUSSEL-CENTRAAL	1,1	4,4	7,0	7,0	19,5	
	3,9	4,3	1,9		10,1	
BRUSSEL-NOORD	1,2	2,6	6,9	2,7	13,5	32
	2,7	2,7	3,0	0,7	9,2	11
BRUSSEL-SCHUMAN						
BRUSSEL-LUXEMBURG	0,5	0,6			1,0	
	3,0	3,6	3,6	1,0	11,2	
ETTERBEEK			0,1	0,1	0,2	6
						5
HALLE	0,2	1,0			1,2	
	0,4				0,4	
ANTWERPEN-CENTRAAL	10,0	13,1	11,0	0,2	34,4	
	9,1	4,9			14,0	
ANTWERPEN-BERCHEM	0,7			0,5	1,2	3
		0,5	0,7	1,4	2,7	2
LEUVEN	6,8	10,7	10,7		28,2	
	5,6	1,4			6,9	
MECHELEN				1,3	1,3	3
			2,5	2,5	4,9	9
MOL	0,7	0,9	2,1	0,4	4,1	
		0,4	2,2	0,4	3,0	
VILVOORDE				2,5	2,5	6
BRUGGE	0,1	3,1	4,1	4,6	11,9	25
	5,5	5,5	6,9	5,5	23,3	7
GENT-ST-PIETERS	0,3	8,2	6,6	6,6	21,7	27
	2,7	2,7	4,1	6,8	16,4	23
HASSELT		1,3	1,3	1,3	4,0	3
AALST						1
BLANKENBERGE	0,0	0,3	0,3	0,3	0,8	0
DENDERLEEUV						3
DENDERMONDE						
	0,3	0,3	1,4	2,6	4,5	1
KORTRIJK				0,4	0,4	12
	2,7	2,7	2,7	3,3	11,5	
LOKEREN						3
	0,2	0,2			0,3	
OOSTENDE				0,9	0,9	1
OUDENAARDE						
	0,8			0,8	1,6	1
SINT-NIKLAAS	3,1				3,1	3
	0,3	0,5	0,3		1,1	
ZOTTEGEM				0,1	0,1	1
ANDENNE						1
	0,6	0,3			0,9	2
AARLEN						1
	0,1				0,1	
GEMBLOERS				0,8	0,8	5
	1,9	0,3			2,1	
LUIK-GUILLEMINS	19,0	17,4	23,5	11,3	71,1	
	8,2	9,6	10,4	10,4	38,6	7
LIBRAMONT						2
LUIK-PALEIZEN		0,4	1,6	2,6	4,6	
NAMEN	2,2	1,7	0,4		4,3	
CHARLEROI-SUD	4,9	Prefinanciering			4,9	
	1,5	0,3	0,4		0,7	0
LA LOUVIERE-CENTRE		0,3	0,3	0,3	0,9	
LUTTRE				0,3	0,3	1
				0,4	0,4	
BERGEN	3,0	Prefinanciering			3,0	
	1,4	0,5	0,0	0,0	0,5	0
MOESKROEN			0,9	0,5	1,5	2
ZINNIK						2
		0,8	0,2	0,2	1,2	1
DOORNIK				0,3	0,3	6
	0,9		1,3	0,8	3,0	1
terugbetaling prefin Bergen		0,2	1,0	2,4	3,6	17
terugbetaling prefin Charleroi		0,1	0,6	2,4	3,1	13
Andere projecten	22,5	27,8	25,3	35,9	111,5	281
	4,7	7,0	6,2	7,2	25,1	141
Verhoging perrons	1,6	4,5	4,5	6,7	17,2	51
Schuishuisjes, OD, verlichting	2,3	1,5	1,5	2,1	7,5	16
Renovatie FM	1,8	4,0	4,0	4,0	13,7	30
Diverse renovaties	5,5	5,3	5,3	5,9	21,9	36
PBM	0,2	1,4		2,0	3,7	32
Parkings	2,6	2,4	2,4	2,4	9,7	17
Andere	0,7	1,1	0,6	1,6	4,1	8
GEN			0,7	6,1	6,8	63
Telecom	7,8	7,7	6,3	5,0	26,8	27
Reizigers	5,8				5,8	
Prefinanciering		19,2	14,4	2,8	36,3	
BERGEN		10,2	10,2		20,4	
CHARLEROI		9,0	4,2	2,8	15,9	

Rubriek Uitbreidingen

[mio €'04]

legende: plan 2004 - 2007
plan 2001 - 2012

FOD

	<2004	2004	2005	2006	2007	Totaal	>2007
Charleroi-Sud : aanpassingen	8	4,5	2,0	1,5		8	
	9	0,7				1	
Doorrit Namen	17	3,4	12,2	8,8		24	
	21	6,8	4,1			11	
Verbinding Aubange - Mont-St-Martin	1	5,5	0,2			6	
	3						
Monceau-vorming : spoorremmen		0,5	3,1	6,2	6,1	16	
	4	2,7	2,7	1,9		7	
L130A : versterking	7	4,9	3,8	3,9	6,3	19	10
	9	6,2	4,4	4,4	4,7	20	7
Genk-Goederen : uitbr. 6 sporen + elek.	0	5,6	4,9	2,2	2,6	15	
	6	1,4				1	
L36/35 : Bocht Leuven	0	3,0	7,2	4,9		15	
	1	6,0	7,3	1,8		15	
Zeebrugge : Bocht Y Terdoest		0,1	1,5	5,3		7	
			0,1	0,1	1,2	2	1
Herentals + Tielen : omvorming			0,1	1,4	3,3	5	
		1,4	0,8			2	
GSM-R	4	23,4	41,3	35,4	27,1	127	
	47	38,6	35,6	11,2		85	
Diverse W		0,0	1,0	0,2	0,5	2	11
	2	1,2	1,2	1,2	1,1	5	6
Haven van A'pen : LO + RO	45	22,7	20,1	17,1	9,9	70	5
	35	9,5	8,0	7,4	7,4	32	36
L50A : 3de en 4de spoor	12	14,2	10,2	18,6	28,9	72	210
	3	1,4	5,3	26,0	34,2	67	224
Diverse VL	4	4,4	1,4	8,0	3,1	17	24
	13	1,8	1,8	1,8	1,6	7	25
Cap-verhogende maatregelen Bsl-Zuid - FSR	1	5,1	13,2	21,0	22,0	61	369
	11	21,9	26,1	20,8	22,7	92	328
Elektrificatie L24			0,1	0,5	2,4	3	
Nieuwe lijnen	1						755
	1	4,1	9,0	38,6	103,7	155	651
IJzeren Rijn : heropening Neerpelt-Weert	2	0,1	0,1	6,8	6,8	14	3
	9	2,7	2,7	2,7	2,2	10	0
L11 : verlenging		0,1	0,1	0,1	0,1	0	41
				0,3	0,3	1	41
Haven van A'pen : 2de toegang tot de haven	14	0,1	0,5	0,8	7,3	9	779
	5	4,1	32,8	93,1	104,0	234	564
L25 : aanpassing van tracé te Duffel			0,1	0,3	4,7	5	14
	0	0,3	0,3	0,3	4,7	5	14
L25 : aanpassing van het station van Mechelen			0,1	4,5	13,7	18	65
				1,4	13,7	15	68
L51A : 3de spoor Brugge-Dudzele			0,1	5,1	14,9	20	44
	0	0,3	0,5	12,6	21,9	35	28
L58 : verhoging en afschaffing overwegen				0,5	6,8	7	20
				0,5	6,8	7	20
Vertakkingen Ledeberg - Melle en Schellebelle					0,3	0	14
					0,3	0	14
L21 : dubbel spoor en St-Truiden			0,1	0,5	6,8	7	40
		1,9	1,9	0,5	6,8	11	36
L50A : aanpassing Gent-St-Pieters				6,8	17,9	25	153
				6,8	17,8	25	153
Haven van Brussel				0,1	0,3	0,4	5
Nieuwe lijnen in Wallonië of equivalent (EuroCap-Rail, aansl. Gosselies, dwarslijn)	1	0,1	0,1	0,2	0,6	1	754
	1	4,1	9,0	38,6	103,7	155	651
L130+147	0	0,6	Prefinanciering			1	
	6	5,5	6,6	10,9	10,9	34	28
L161/162	0	1,3	Prefinanciering			1	
	5	9,6	9,6	9,6	9,6	38	45
Diabolo		1,9	Prefinanciering			2	
	8	14,4	21,9	35,4	62,9	135	268
Liefkenshoektunnel		2,0	Prefinanciering			2	
	0	0,5	0,5	38,3	93,1	132	468
Zeebrugge	1	2,9	Prefinanciering			3	
	3	6,2	15,7	14,9	12,7	50	21
marges							
	33	21,9	28,7	20,0	19,8	90	112
terugbetaling prefin L 130 + 147			0,3	1,4	8,2	10	109
terugbetaling prefin L161/162 en cpl't Namen			0,3	2,6	5,2	8	81
terugbetaling prefin Diabolo				20,4	20,4	41	370
terugbetaling prefin Liefkenshoektunnel				16,7	22,0	39	562
terugbetaling prefin Zeebrugge				10,9	11,9	23	50
TOTAAL	117	106	124	213	260	704	3735
	236	171	228	363	564	1326	3161

Prefinanciering

Lijnen 130 + 147		5,8	14,2	19,6	40	80
L161/162 en complement Namen		23,9	21,6	15,3	61	28
Diabolo		9,4	28,8	68,6	107	304
Haven van A'pen : Liefkenshoektunnel		25,5	147,9	163,2	337	264
Haven van Zeebrugge		6,1	17,6	20,4	44	29
Haven van Brussel	te bepalen op basis van een uit te voeren studie i.v.m. het verkeerspotentieel					
Nieuwe lijnen in Wallonië of equivalent (EuroCap-Rail, aansl. Gosselies, dwarslijn)	te bepalen in functie van de stand van vordering van de studies i.v.m. de projectdefinitie					
TOTAAL PREFIN		71	230	287	588	704

Totaal budget	117	106	124	213	260	704	3735
Totaal fysiek	117	106	194	391	480	1171	3268
	236	171	228	363	564	1326	3161

GEN-infrastructuren

[mio €'04]

	2004	2005	2006	2007	Totaal	>2007
GEN infra	73	121	198	221	612	1.013
L161 en bocht L139	16,3	32,2	66,0	66,0	180,5	306,7
<i>waarvan WG</i>	9,9	19,5	40,0	40,0	109,4	185,9
L124 Linkebeek - Nijvel	17,7	20,0	34,6	58,4	130,7	336,1
<i>waarvan WG</i>	10,3	12,7	19,6	33,7	76,3	197,3
L50A	11,5	24,7	43,2	38,6	118,0	179,4
<i>waarvan VG</i>	8,1	17,3	30,3	27,0	82,6	125,7
Bocht van Nossegem	6,7	5,9			12,6	
tunnel Watermaal - Schuman	15,7	28,3	43,7	46,1	133,8	131,8
stations en parkings	4,7	9,4	10,7	12,0	36,9	59,4

Rubriek Materieel

[mio €'04]

	2004	2005	2006	2007	Totaal
Treinen	210	238	247	173	868
MS	48,0	72,7	100,2	120,1	341,0
aankopen	24,6	23,5	51,0	41,8	140,9
8 V220 Bxl.- Breda	24,5	23,5	51,0	41,8	140,8
MW 41 (basis)	0,1				0,1
GEN		24,2	24,2	54,7	103,2
renovaties	23,5	25,0	25,0	23,5	97,0
Renovatie MS 66-79	15,3	15,3	15,3	15,3	61,2
Modernisering MS Break	5,7	5,7	5,7	5,7	23,0
Diverse	2,4	3,9	3,9	2,5	12,8
HV	78,4	51,1	57,2	4,3	190,9
aankopen	73,1	46,4	52,6		172,2
M6 basis	42,5	0,5	5,7		48,7
M6 aanvullend	30,6	45,9	46,9		123,4
HVI					
renovaties	5,2	4,7	4,6	4,3	18,7
M4	3,6	3,2	3,2	3,2	13,2
Diverse	1,6	1,5	1,4	1,1	5,6
HLE	18,0	63,3	63,3	5,6	150,3
aankopen	17,3	61,2	61,2	5,1	144,8
60 HLE (T.14)	17,3	61,2	61,2	5,1	144,8
115 HLE aanvullend					
renovaties	0,6	2,1	2,1	0,5	5,4
HLD	43,6	29,9	1,1	2,8	77,5
aankopen	42,2	28,8		2,6	73,6
type 77	0,2				0,2
type 78	39,7	26,4		2,6	68,7
rail-weg BC	2,4	2,4			4,8
renovaties	1,4	1,1	1,1	0,2	3,8
HST	5,8				5,8
Diverse	16,2	21,2	25,1	40,3	102,8
FOD	10,4	6,9	2,4	2,3	22,1
GSM-R	0,7	3,6	2,8	3,1	10,2
ETCS	5,1	10,6	19,9	34,8	70,4
Wagens	14	15	22	23	75
Algemeen totaal	224	254	269	196	944

Dienstgebouwen en productiemiddelen

[mio €'04]

	2004	2005	2006	2007	Totaal
Dienstgebouwen	18	27	19	36	99
LCI en werkplaatsen II	7,5	19,8	12,2	28,7	68,1
Andere gebouwen	10,5	6,9	6,9	6,9	31,3
Productiemiddelen	16	17	17	17	66
Speciale werktuigen	9,5	15	15	15	55,4
Uitrustingen LCI	1,2	1,2	1,2	1,2	4,9
Diverse II	5,8	0	0	0	5,8

Werkplaatsen materieel

[mio €'04]

	2004	2005	2006	2007	Totaal
Gebouwen	17	29	29	71	145
2 nieuwe werkplaatsen	0,0	0,7	10,4	37,0	48,1
andere	16,5	28,1	18,3	34,1	97,1
Uitrustingen	11	10	10	10	41

Diversen

[mio €'04]

	2004	2005	2006	2007	Totaal
Totaal	59	54	54	54	222
informatica	48,0	43,9	43,9	43,9	179,6
FM	3,9	3,1	3,1	3,1	13,1
Diversen	6,6	7	7	8	28,9

HST-infrastructuren

[mio €'04]

	2004		2005		2006		2007		Totaal 2004 - 2007	
	FIN	MIX	FIN	MIX	FIN	MIX	FIN	MIX	FIN	MIX
P1	1								1	
P2	8	2	12	2	7	1	2	0	29	5
P3	17	15	7	10	1	2	0	0	26	27
P4	11	20	8	14	10	13	5	7	34	53
P5	170		177		112		15		475	
P6	37	44	34	50	16	22	5	6	92	122
P7	154	47	72	18	35	9	8	2	269	76
P8	19	6	26	8	18	6	10	3	73	23
Totaal	416	134	337	103	199	52	45	18	997	308

Regionale verdeling

Mio €04

			2004	2005	2006	2007
GEN	W		20,2	34,3	62,0	76,3
	VI		14,8	26,3	33,8	31,0
HST gemengd	W		19,9	13,6	12,8	6,6
	VI		106,9	79,4	33,0	8,4
klassiek	W		191,5	175,8	174,6	180,7
	VI		226,4	230,1	307,9	355,4
Totaal	W		231,6	223,7	249,4	263,6
			40,0%	40,0%	40,0%	40,0%
	VI		348,0	335,8	374,7	394,8
			60,0%	60,0%	60,0%	60,0%

Voorwoord

- (i) Teneinde na de reorganisatie van de NMBS op 1 januari 2005 een gemeenschappelijke benadering te behouden inzake planning en monitoring van de spoorweginvesteringen door de drie nieuwe ondernemingen alsook een eenvormig systeem voor de opvolging en de controle door de Staat, is deze bijlage identiek voor de beheerscontracten van de NV's NMBS Holding, Infrabel en NMBS. In de hierna volgende tekst wordt de medecontractant van de Staat aangeduid met de generieke term « *Maatschappij* ». Iedere wijziging aan de format van de documenten waarvan sprake in deze bijlage, die de gemeenschappelijke benadering inzake planning, monitoring en opvolging in het gedrang zou kunnen brengen, zal het voorwerp zijn van overleg tussen de drie *Maatschappijen* en het Directoraat-Generaal Vervoer te Land (DGVL).
- (ii) Het Investeringscomité zorgt voor de goede coördinatie van de meerjareninvesteringsplannen en de jaarlijkse investeringsprogramma's van de drie *Maatschappijen*.
- (iii) Deze bijlage definieert de verschillende instrumenten voor planning, monitoring, opvolging en controle van de spoorweginvesteringen en beschrijft de formaten voor de presentatie en de rapporten.

PLANNING VAN DE SPOORWEGINVESTERINGEN, OPVOLGING EN CONTROLE VAN DE UITVOERING

De volgende vier instrumenten worden momenteel gebruikt voor de planning van de spoorweginvesteringen en spelen een rol in de monitoring, de opvolging en de controle van die investeringen, zowel intern binnen de *Maatschappij* als extern door het Directoraat-Generaal Vervoer te Land (DGVL):

- het **meerjareninvesteringsplan**, dat de planning op lange termijn bepaalt;
- het **jaarlijks investeringsprogramma** of het **investeringsbudget**, dat op jaarbasis een preciezere interpretatie geeft van het meerjarenplan;
- de **projectdossiers**, die de omschrijving, de planning, de kostenraming en de budgettaire ramingen geven, alsook de opvolgingsinstrumenten voor de spoorweginvesteringsprojecten die zijn gekenmerkt door een uitvoeringsduur die begrensd wordt door een einddatum van het project, en moeten worden onderscheiden van de projecten van doorlopende aard waarvoor **collectieve dossiers** worden opgesteld;
- het dossier met betrekking tot de **investeringsbeslissing** (« **groen licht** » genoemd na gunstig advies van het DGVL) dat de gedetailleerde inlichtingen geeft over de aard, de planning en de uitvoeringskosten van de verschillende investeringen (prestaties in eigen beheer, opdrachten voor de aanneming van werken, diensten of leveringen enz.) die deel uitmaken van een project.

De hoofdstukken I tot IV hierna beschrijven in detail elk van die vier instrumenten, alsook de mechanismen voor opvolging en controle die daarop betrekking hebben.

Hoofdstuk V beschrijft de aanbevolen migratieprocedure met het oog op het – op termijn – afzien van het laatste instrument (voorafgaand advies van het DGVL over de investeringsbeslissing) ten gunste van het derde instrument (projectdocumenten), die momenteel wordt ontwikkeld.

I. HET MEERJARENINVESTERINGSPLAN

Het meerjareninvesteringsplan van de *Maatschappij* omvat de planning van de spoorweginvesteringen over meerdere jaren met betrekking tot de verwerving, de bouw en de instandhouding van de spoorweginfrastructuur en de planning van de investeringen in rollend materieel.

De coördinatie tussen de meerjareninvesteringsplannen van de drie *Maatschappijen* wordt verzekerd door het Investeringscomité.

I.1 INHOUD EN VORM VAN HET MEERJARENINVESTERINGSPLAN

Het meerjareninvesteringsplan omvat, alle financieringswijzen samen genomen, ten minste de volgende elementen:

1. De beschrijving en de analyse van de Europese en Belgische context waarbinnen het spoorwegverkeer evolueert, meer bepaald inzake mobiliteit en exploitatieveiligheid.

2. De toestand van de vorderingen met betrekking tot de uitvoering van het vorige meerjarenplan.
3. De doelstellingen van het nieuwe investeringsplan (strategische en specifieke doelstellingen, zowel op het vlak van mobiliteit als op het vlak van de exploitatieveiligheid), met de nodige verwijzingen naar de door de bevoegde overheden genomen beslissingen.
4. De voorstelling van het nieuwe meerjareninvesteringsplan dat onder andere de volgende documenten omvat:
 - Een **globale overzichtstabel**, opgesteld volgens een duidelijk en vast schema voor de volledige duur van het plan, dat voor elk jaar van het plan de vereiste financiering geeft, ongeacht de financieringswijze, voor elk van de zes rubrieken en hun onderafdelingen die hierna zijn vermeld.

De rubrieken, subrubrieken en onderafdelingen zijn de volgende:

Rubriek I - Infrastructuur: Investerings op de klassieke lijnen (niet-HSL).

- I.1 Investerings van algemeen belang
- I.2 Modernisering van de knooppunten (waaronder Brussel, Antwerpen, Gent, Charleroi en Luik, respectievelijk genummerd van I.2.1 tot I.2.5)
- I.3 Modernisering van de grote assen (8 assen, respectievelijk genummerd van I.3.1 tot I.3.8)
- I.4 Modernisering van de secundaire assen
- I.5 Modernisering van de zijsporen
- I.6 Goedereninfrastructuur (opgesplitst van I.6.1 tot I.6.6)
- I.7 Kunstwerken
- I.8 Overwegen
- I.9 Veiligheidsinstallaties
- I.10 Klantenonthaal
- I.11 Gewestelijk ExpresNet (GEN)
- I.12 Mobiliteit Brussel

Rubriek II - Infrastructuur: Investerings Dienstgebouwen / Herstructurering

- II.1 Dienstgebouwen
- II.2 Productiemiddelen / Herstructurering en uitrustingen

Rubriek III - Investerings Hogesnelheidslijnen (HSL)

- III.1 Infrastructuur (III.1.1 tot III 1.8)
- III.2 Rollend materieel

Rubriek IV - Rollend materieel

- IV.1 Reizigersverkeer (opgesplitst in motorrijtuigen, rijtuigen en locomotieven, respectievelijk genummerd van IV.1.1 tot IV.1.3)
- IV.2 Goederenverkeer
- IV.3 Werkplaatsen en diverse

Rubriek V - Informatica en Algemene diensten

Het nummer en de benaming van deze (sub)rubrieken en hun onderafdelingen mogen niet worden gewijzigd. Nieuwe rubrieken en/of (sub)rubrieken en/of andere onderafdelingen kunnen evenwel worden toegevoegd, in zoverre ze noodzakelijk zijn, en volgens de evolutie van de aard en de karakteristieken van de spoorweginvesteringen. Zulke toevoegingen moeten gebeuren in overleg met het DGVL.

Deze globale overzichtstabel omvat ook, per lijn en in aparte kolommen:

- het bedrag, in courante K€ van de investeringen die eventueel reeds vooraf werden gerealiseerd met betrekking tot de projecten voor capaciteitsuitbreiding;
- het totaal van de financiering die noodzakelijk is voor het meerjarenplan (in constante K€);
- het bedrag, in constante K€ van de financiering die eventueel moet worden gepland na de periode die gedekt wordt door het meerjarenplan met betrekking tot de projecten voor capaciteitsuitbreiding.

Deze overzichtstabel vermeldt ook, per jaar (kolom):

- de totale investering;
 - het subtotaal van elke (sub)rubriek.
- Een overzichtstabel van het meerjareninvesteringsplan met **de opdeling van het plan in investeringsprojecten**. Deze tabel bevat al de nummers van de beoogde projecten, de juiste titels van de projecten, de totale raming van elk project, de gedane uitgaven vóór de periode die gedekt is door het plan, de door het plan geplande financiering alsook de uitgaven die gedaan moeten worden na de periode die door het plan is gedekt. Uit deze tabel moet duidelijk blijken hoe, per project, de opdeling is tussen het capaciteitsbehoud en de capaciteitsuitbreiding.

- De **financieringsbronnen** en de bedragen die worden gefinancierd door elke financieringsbron. De volgende financieringsbronnen worden onderscheiden:
 - de federale Staat, waarbij het volgende onderscheid moet worden gemaakt: de begrotingskredieten van de FOD Mobiliteit en Vervoer, het GEN-Fonds en, in voorkomend geval, andere fondsen (te specificeren);
 - de gewestelijke overheden, in geval van pre- of cofinanciering;
 - de eventuele andere financieringsmiddelen, zoals bijvoorbeeld de Publiek-Private Samenwerkingen (PPS);
 - de financiering die eigen is aan de HST (saldo van de prefinanciering van de NV HST-Fin);
 - de *Maatschappij*, waarbij het volgende onderscheid moet worden gemaakt: de eigen middelen, de leningen en de alternatieve financieringen;
 - de derden, waarvoor moet worden vermeld om welke instelling het gaat (Europese Unie, buurlanden enz.).
 - Deze informatie wordt aangevuld met alle nodige inlichtingen over de financiering van het investeringsplan.
 - De **gewestelijke verdeling** van de spoorweginvesteringen, meer specifiek de lokaliseerbare investeringen ten laste van de federale Staat, die betrekking hebben op de infrastructuur van het binnenlandse net. Er wordt eveneens een globaal overzicht gegeven van de co- en prefinanciering door de gewesten.
 - **Bijkomende informatie** met betrekking tot de voornaamste investeringsprojecten. Deze bijkomende informatie wordt gegevens volgens het model van het projectfiche, zie punt III.
5. Diverse informatie en bijlagen.

I.2 GELDIGHEIDSDUUR, HERZIENING EN ACTUALISERING

De meerjarenplanning van de spoorweginvesteringen is een planning op lange termijn.

Een investeringsplan in uitvoering wordt onderworpen aan een grondige **herziening** bij de voorbereiding van een nieuw beheerscontract. De *Maatschappij* start met de voorbereiding van deze herziening uiterlijk twaalf maanden vóór het einde van de geldigheidsduur van het van kracht zijnde beheerscontract en legt, uiterlijk zes maanden vóór deze datum, het project van het nieuwe meerjareninvesteringsplan, via het DGVL, voor aan de Minister die bevoegd is voor de spoorweginvesteringen.

Jaarlijkse, tussentijdse **actualiserings** zijn eveneens mogelijk.

Als uit het jaarlijkse evaluatierapport van het *jaar a* (zie I.3) blijkt dat bepaalde bedragen aanzienlijk werden gewijzigd, dan moet de actualisering voor de jaren $a+2$ en volgende, via het DGVL, voor goedkeuring worden voorgelegd aan de minister die bevoegd is voor de spoorweginvesteringen. In voorkomend geval wordt het geactualiseerde ontwerp van meerjareninvesteringsplan naar het DGVL gestuurd vóór het einde van de maand juni.

Onder **aanzienlijke wijziging** wordt verstaan: elke wijziging in + of - van 15 % en meer per subrubriek (I.1, I.2, ...) van de overzichtstabel tussen:

- de som (van de geactualiseerde ramingen voor het *jaar a + 1*, van de werkelijk geboekte uitgaven tijdens de vorige jaren van het investeringsplan en van de geactualiseerde ramingen voor de volgende twee jaren van het plan);
- de som van de ramingen over dezelfde periode in de oorspronkelijke overzichtstabel of gewijzigd bij een vorige actualisering.

I.3 RAPPORT, OPVOLGING VAN DE UITVOERING

Vóór 30 juni van elk jaar bezorgt de *Maatschappij*, via het DGVL, een **jaarlijks evaluatierapport** aan de Minister die bevoegd is voor de spoorweginvesteringen. Dat rapport verklaart duidelijk de vorderingen van het meerjareninvesteringsplan (ten opzichte van het *jaar a*) en bevat de volgende gegevens:

1. De globale overzichtstabel van het meerjareninvesteringsplan waarvan sprake in het punt I.1.4, als volgt aangepast (per subrubriek):
 - voor de jaren vóór het *jaar a*: de uitgaven die geboekt zijn tijdens die jaren, per jaar opgegeven in een aparte kolom en uitgedrukt in K€ van elk jaar in kwestie;
 - voor het *jaar a*: de tijdens dat jaar geboekte uitgaven, in K€ van het *jaar a* en, in aparte kolommen, de geplande uitgaven volgens het *oorspronkelijke meerjareninvesteringsplan* (omgezet in K€ van het *jaar a*), alsook het verschil tussen de twee, uitgedrukt in %;
 - voor de jaren na het *jaar a*: de aangepaste planning van de uitgaven, aangeduid per jaar in een aparte kolom en uitgedrukt in K€ van het *jaar a*.

In deze tabel mag « *oorspronkelijk meerjareninvesteringsplan* » worden vervangen door « *geactualiseerd meerjareninvesteringsplan* » op voorwaarde dat deze actualisering werd goedgekeurd door de Minister die bevoegd is voor de spoorweginvesteringen.

In de kantlijn van deze tabel staan de indexeringen vermeld die werden toegepast en de bedragen van de overzichtstabel van het oorspronkelijke meerjareninvesteringsplan (uitgedrukt in K€2004).

2. Een tabel met, voor de subrubrieken, dezelfde onderverdeling als de tabel waarvan sprake in de punten I.1.4 en I.3.1 en, wat betreft de kolommen:
 - een eerste kolom met de som van de bijgewerkte ramingen voor het *jaar a + 1*, de werkelijk geboekte uitgaven tijdens de vorige jaren van het investeringsplan en de bijgewerkte ramingen voor de volgende twee jaren van het plan;
 - een tweede kolom met de som van die ramingen over dezelfde periode in de oorspronkelijke overzichtstabel of gewijzigd bij een vorige actualisering;
 - een derde kolom met het verschil, uitgedrukt in %, tussen de waarden, per subrubriek, van de kolom 1 en de kolom 2.

Voor al de wijzigingen in plus of in min die groter of gelijk zijn aan 15 %, per subrubriek, wordt deze tabel vergezeld van een duidelijke verklarende nota over de oorzaken van deze wijzigingen. De gevolgen van deze wijzigingen op de goede uitvoering van het meerjareninvesteringsplan worden omstandig uitgelegd en er worden voorstellen geformuleerd om de negatieve gevolgen te beperken.

Op deze tabel kan men zien of het gaat om aanzienlijke wijzigingen waarvoor een tussentijdse actualisering van het meerjareninvesteringsplan is vereist en die moet worden goedgekeurd door de Minister die bevoegd is voor de spoorweginvesteringen (zie I.2).

3. De overzichtstabel van het meerjareninvesteringsplan met zijn opdeling in investeringsprojecten (zie I.1) met dezelfde inlichtingen die worden gevraagd onder I.3.1, maar opgedeeld per project.
4. Het overzicht van de effectief door de verschillende financieringsbronnen gestorte bedragen tot het *jaar a* en de planning die daarop betrekking heeft voor de volgende jaren.
5. Het overzicht van de gewestelijke verdeling van de spoorweginvesteringen.
6. Een beknopte kritische uitleg over de toestand van de uitvoering van het meerjareninvesteringsplan en over de vooruitzichten voor de volgende jaren.

De inhoud en het model van dit rapport moeten later worden uitgewerkt in overleg tussen de drie *Maatschappijen* en het DGVL.

De opvolging van het meerjareninvesteringsplan gebeurt eveneens met behulp van het rapport over de jaarlijkse investeringsbudgetten, de projectdocumenten en de investeringsbeslissingen. In de hoofdstukken II, III en IV worden deze procedures in detail bestudeerd.

Het DGVL waakt, voor rekening van de federale Staat, over de opvolging en de controle van de goede uitvoering van het meerjareninvesteringsplan. De *Maatschappij* verstrekt alle inlichtingen die door de ambtenaren van dit Directoraat-Generaal gevraagd worden in het kader van deze opvolging en controle.

II. HET JAARLIJKS INVESTERINGSPROGRAMMA OF INVESTERINGSBUDGET

Het jaarlijks investeringsprogramma of investeringsbudget weerspiegelt de concrete jaarlijkse uitvoering van het van kracht zijnde meerjareninvesteringsplan van de *Maatschappij*.

De coördinatie tussen de jaarlijkse investeringsprogramma's van de drie *Maatschappijen* wordt verzekerd door het Investeringscomité.

Het jaarlijks investeringsbudget geeft het verschil tussen het programma van de investeringsuitgaven (« wezenlijk programma ») en het programma van de investeringsbeslissingen (ook « programma groene lichten » genoemd); het is opgesteld in courante K€

De jaarlijkse investeringsbudgetten worden ieder jaar vóór 15 november van het jaar dat voorafgaat aan het jaar waarop de investeringen betrekking hebben, voor goedkeuring voorgelegd aan de Minister die bevoegd is voor de spoorweginvesteringen, via het DGVL.

De Staat beschikt over een termijn van vijfenveertig kalenderdagen om zijn standpunt bekend te maken, te rekenen vanaf de datum dat het DGVL het programma ontvangt. Na die termijn wordt het aan de Staat voorgelegde programma als aanvaard beschouwd.

Opmerking: op termijn zal het investeringsprogramma, na het succesrijk afsluiten van de in hoofdstuk V beschreven migratie, enkel nog het programma van de investeringsuitgaven bevatten (« wezenlijk programma »).

II.1 INHOUD EN VORM VAN HET JAARLIJKS INVESTERINGSBUDGET

Het jaarlijks investeringsbudget bevat ten minste de volgende elementen:

Het programma van de investeringsuitgaven

Dit gedeelte van het investeringsbudget geeft, in de vorm van een globale overzichtstabel, de lijst en de geplande uitgaven van al de investeringen die tijdens het betrokken jaar zullen worden gerealiseerd. Deze tabel is opgesteld volgens het schema waarvan sprake in punt I.1, volgens de hiërarchische indeling die hierna wordt opgegeven:

- niveau 1: de verschillende rubrieken, subrubrieken en hun onderafdelingen (genummerd), zoals bepaald in punt I.1;
- niveau 2: de onderverdeling tussen capaciteitsbehoud en capaciteitsuitbreiding;
- niveau 3: de investeringen voor het behoud van de capaciteit zijn, volgens de (sub)rubriek en voor zover ze pertinent zijn, verdeeld per District (« Departement », Centrum, Noordoost, Noordwest, Zuidoost, Zuidwest);
- niveau 4: de *lijnen van het budget*, gegroepeerd per specialiteit « sporen », « seininrichting » en « elektrische installaties » met betrekking tot het capaciteitsbehoud; al de projecten met betrekking tot de capaciteitsuitbreiding;
- niveau 5: meer details in de lijnen van het budget indien ze pertinent zijn. Bijvoorbeeld onder « capaciteitsbehoud – sporen » moet een synthese van de geplande spoorwerken worden vermeld. En voor de projecten van capaciteitsuitbreiding worden de gedeelten vermeld (opdrachten, fasen enz.) die dat jaar in aanmerking moeten worden genomen.

Deze tabel vermeldt per lijn op het niveau 4, in aparte kolommen:

- het geplande budget voor het betrokken jaar;
- de opsplitsing per financieringsbron. De te vermelden financieringsbronnen zijn dezelfde als die in punt I.1.

Deze tabel vermeldt ook, per subrubriek en in aparte kolommen, het overeenstemmende (geactualiseerde) bedrag zoals dat is gepland in het meerjareninvesteringsplan, alsook het verschil, uitgedrukt in percentage, tussen dit bedrag en het werkelijk geplande jaarbudget.

In de kantlijn van deze tabel moet worden aangeduid welke indexering werd toegepast ten opzichte van het oorspronkelijke investeringsplan (uitgedrukt in K€2004).

Diverse syntheses van de overzichtstabel van het programma van de investeringsuitgaven, met onder andere de volgende elementen:

- de opsplitsing van het budget per investeringsproject en de subtotaal « behoud » en « uitbreiding »;
- de totale financiering per financieringsbron, met verwijzing naar de middelen die effectief ter beschikking werden gesteld per bron voor het jaar in kwestie;
- de gewestelijke verdeling van de lokaliseerbare investeringen ten laste van de federale Staat die betrekking hebben op de infrastructuur van het binnenlands net.

Commentaar op het programma van de investeringsuitgaven, met vermelding van de markante feiten voor het jaar in kwestie, zoals het opstarten van een belangrijk project of de indienststelling van een afgewerkte infrastructuur of van nieuw materieel enz.

Onder deze rubriek bezorgt de *Maatschappij* uitleg over al de verschillen, per subrubriek, tussen het jaarlijks budget en het overeenstemmende (geactualiseerde) bedrag van het meerjareninvesteringsplan voor datzelfde jaar, indien dit 15 % of meer bedraagt (zoals aangeduid in de overzichtstabel waarvan sprake in punt II.1.1): oorzaken van het verschil, gevolgen voor de uitvoering van het meerjarenplan, gevolgen voor de andere investeringen enz.

Het programma van de investeringsbeslissingen

Dit gedeelte van het investeringsbudget geeft, in de vorm van een globale overzichtstabel, de lijst en de bedragen van al de investeringen waarvan de financiële opvolging wordt verzekerd door het DGVL en waarvoor tijdens het betrokken jaar *a* een dossier voor investeringsbeslissing zal worden voorgelegd aan het DGVL.

Deze tabel wordt opgemaakt volgens dezelfde hiërarchische verdeling als die van het programma voor de investeringsuitgaven.

Deze tabel vermeldt per lijn, in aparte kolommen: het totale bedrag van de investeringsbeslissingen en hun opsplitsing over de verschillende jaren (*a*, *a+1*, *a+2* enz.) waarin de uitgaven werden geprogrammeerd.

Op de laatste pagina van deze tabel staat het totaal van elke kolom vermeld en daaronder op de volgende regel, het totaal van de uitgaven die gepland zijn tijdens de jaren (*a*, *a+1*, *a+2* enz.) en die voortvloeien uit investeringsbeslissingen die in het verleden werden genomen (in voorkomend geval, volgens een geactualiseerde planning van de kosten en uitvoeringsplannings).

De som van de twee totalen moet worden vergeleken met de geplande begrotingskredieten in het meerjareninvesteringsplan voor de spoorweginvesteringen van de FOD Mobiliteit en Vervoer.

In een tweede tabel wordt het programma van de investeringsbeslissingen opgesplitst per investeringsproject.

II.2 RAPPORTEN, AMENDEMENT, OPVOLGING & CONTROLE

De *Maatschappij* stuurt jaarlijks twee rapporten, via het DGVL, naar de Minister die bevoegd is voor de spoorweginvesteringen:

- een **tussentijds vorderingsrapport** over de toestand van de uitvoering (situatie eind juni) van het van kracht zijnde investeringsbudget. Het rapport moet een weergave bevatten van de uitvoeringstoestand in de vorm van rubrieken (volgens de onder II.1.1 gedefinieerde niveaus) en van projecten;
- een **jaarlijks evaluatierapport** dat duidelijk vermeldt op welke manier zowel het programma van de investeringsuitgaven als het programma van de investeringsbeslissingen van het afgelopen jaar werden uitgevoerd. Dit rapport bestaat uit overzichtstabellen zoals beschreven in punt II.1, waarin de volgende gegevens zijn opgenomen in aparte kolommen:
 - voor het programma van de investeringsuitgaven:
 - de oorspronkelijk geplande uitgaven;
 - de geplande uitgaven na amendement;
 - de werkelijk geboekte uitgaven;
 - het verschil, in percentage, tussen de geplande uitgaven na amendement en de werkelijk geboekte uitgaven.
 - voor het programma van de investeringsbeslissingen:
 - de oorspronkelijk geplande totale bedragen in investeringsbeslissingen;
 - de herziene bedragen na amendement;
 - de bedragen van de investeringsbeslissingen waarvoor een gunstig advies (« groen licht ») werd bekomen van het DGVL;
 - het verschil, in percentage, tussen de geplande bedragen na amendement en de investeringsbeslissingen met gunstig advies.

Dit jaarlijks evaluatierapport wordt aangevuld met een beknopte kritische toelichting over de uitvoering van het investeringsbudget, zowel met betrekking tot het programma van de uitgaven als het programma van de investeringsbeslissingen, en voor al de verschillen van 15 % of meer tussen de oorspronkelijke planning (per subrubriek) en de werkelijk gerealiseerde bedragen wordt een nota toegevoegd met de rechtvaardiging voor die verschillen.

Het model van die rapporten moet later worden uitgewerkt in overleg met het DGVL.

Een keer per jaar kan de *Maatschappij* eveneens een **amendement van het van kracht zijnde jaarlijks investeringsprogramma** indienen teneinde rekening te houden met de evolutie van de uitvoering ervan. Het amendementsontwerp wordt opgesteld volgens hetzelfde format als het jaarlijks programma en is onderworpen aan de goedkeuring van de Minister die bevoegd is voor de spoorweginvesteringen. Het overmaken gebeurt via het DGVL, dat zijn advies zal bijvoegen. Het amendementsontwerp moet bij het DGVL toekomen vóór 31 juli van het jaar waarvan het budget door het amendement wordt beoogd. De Staat beschikt over een termijn van vijfenveertig kalenderdagen om zijn standpunt bekend te maken, te rekenen vanaf de datum dat het DGVL het ontwerp ontvangt. Na die termijn wordt de aan de Staat voorgelegde aanpassing van het jaarlijkse investeringsprogramma als aanvaard beschouwd.

Het DGVL waakt, voor rekening van de federale Staat, over de opvolging en de controle van de goede uitvoering van het investeringsbudget. De *Maatschappij* verstrekt alle inlichtingen die door de ambtenaren van het DGVL gevraagd worden in het kader van deze opvolging en controle.

III. DE PROJECTDOSSIERS/COLLECTIEVE DOSSIERS EN DE PROJECTFICHES

Voorafgaande opmerking : De planning en de monitoring van de investeringsplannen en -programma's door de *Maatschappij* alsook de opvolging en de controle door het DGVL, worden op termijn uitgevoerd, voornamelijk met behulp van de projectdossiers/collectieve dossiers, zoals hierna wordt beschreven. Hoofdstuk V van deze bijlage geeft een beschrijving van de migratie van het (huidige) toelatings- en opvolgingssysteem, gebaseerd op de investeringsbeslissingen (Hoofdstuk IV), naar het systeem dat gebaseerd is op de projectdossiers/collectieve dossiers. Gedurende deze migratie zullen de twee systemen naast elkaar bestaan.

De projectdossiers en de collectieve dossiers vormen het belangrijkste instrument inzake opvolging en controle voor de uitvoering van de investeringsplannen en -programma's. Ze functioneren als instrument voor interne opvolging voor de betrokken diensten van de *Maatschappij* en tevens als instrument voor externe opvolging en controle voor de federale Staat.

Het projectdossier/collectief dossier levert, in synthetische vorm, een zo getrouw mogelijk beeld van het investeringsproject op het gebied van doelstellingen, inhoud, planning en uitvoeringsverloop;

De *Maatschappij* stelt **projectdossiers** op voor al de investeringsprojecten die zijn gekenmerkt door een uitvoeringsduur die wordt begrensd door een einddatum van het project, en die moeten worden onderscheiden van de projecten van doorlopende aard waarvoor **collectieve dossiers** worden opgesteld.

Voor elk van die projecten wijst de *Maatschappij* een opdrachtgever en een projectleider aan. De opdrachtgever is, voor rekening van de dienst van de *Maatschappij* die het project opneemt in haar budget, titularis van het budget, van de doelstellingen en van de externe vertegenwoordiging. De projectleider is verantwoordelijk voor de opvolging van de uitvoering van het project binnen een spoorwegdiscipline (bijv. infrastructuur, rollend materieel, exploitatie enz.) en voor de coördinatie tussen de verschillende spoorwagspecialiteiten (dit zijn de activiteiten binnen een discipline, zoals bijvoorbeeld voor de infrastructuur: de spoorwerken, de werken aan de seininrichting, aan de bovenleiding enz.). De *Maatschappij* neemt alle nodige maatregelen opdat de projectleiders hun opdracht optimaal zouden kunnen uitvoeren.

Naast de projectdossier/collectieve dossiers, bestemd voor de planning en de monitoring door de *Maatschappij* van al de investeringswerken die ze onderneemt, en voor de opvolging en de controle door het DGVL van de voor rekening van de Staat uitgevoerde werken, maakt de *Maatschappij* één keer per jaar voor elk project een **projectfiche** op dat bestemd is voor de externe communicatie, meer bepaald voor de Gewesten en voor het Uitvoerend Comité van de Ministers van Mobiliteit (UCMM), opgericht in uitvoering van het Samenwerkingsakkoord van 11 oktober 2001 tussen de federale Staat en de Gewesten met betrekking tot het meerjareninvesteringsplan 2001-2012.

III.1 INHOUD EN VORM VAN DE PROJECTDOSSIERS/COLLECTIEVE DOSSIERS EN PROJECTFICHES/COLLECTIEVE FICHES

De gedetailleerde inhoud en vorm van de projectdocumenten staan beschreven in het document «Handboek projectdocumenten», versie 2005-1, dat tegen 31 maart 2005 moet worden afgewerkt in overleg tussen de drie *Maatschappijen* en het DGVL.

Elke latere wijziging met het oog op verfijning en verbetering van het huidige systeem voor informatie, opvolging en reporting, moet gebeuren in overleg tussen de drie *Maatschappijen* en het DGVL.

De nummering en de identificatie van de dossiers en van de fiches gebeuren overeenkomstig het beheerssysteem van de documentversies zoals beschreven in dit «Handboek projectdocumenten».

De minimale inhoud van de projectdossiers (A), de collectieve dossiers (B), de projectfiches (C) en de collectieve fiches (D) wordt hierna beschreven.

De rijkdom aan informatie in de projectdossiers mag afhangen van het stadium van ontwikkeling van het project. De afwezigheid van bepaalde inlichtingen die redelijkerwijs niet beschikbaar kunnen zijn, bijvoorbeeld in de eerste fases van het project, vormt geen voldoende reden om het projectdossier als onvolledig en dus als onontvankelijk te beschouwen. Zo kan de opdeling in opdrachten in eerste instantie worden vervangen door een bestek dat wordt opgesteld op basis van globale eenheidsprijzen.

A. PROJECTDOSSIER

Het projectdossier wordt opgesteld volgens een enig schema en omvat ten minste de volgende delen:

- Deel 1: Algemene gegevens
- Deel 2: Omschrijving van het project
- Deel 3: Plannings en middelen
- Deel 4: Opvolging van de uitvoering

De delen 1, 2 en 3 beschrijven de referentietoestand van het project. Deel 4 beschrijft het gedeelte permanente monitoring van het project.

DEEL 1: Algemene gegevens

Het deel «Algemene gegevens» moet alle inlichtingen verstrekken met betrekking tot de personen die verantwoordelijk zijn voor het project: projectleider, aannemer, opdrachtgever.

Het moet eveneens de verwijzingen bevatten naar het nummer van de business case (als die bestaat) en naar de documenten van de Raad van Bestuur van de *Maatschappij* die betrekking hebben op het project.

DEEL 2: Omschrijving van het project

2.1. Rechtvaardiging van het project

De gegevens met betrekking tot de rechtvaardiging van het project bevinden zich in het dossier business case (als dat bestaat). Ze worden beknopt weergegeven in de volgende punten:

2.1.1. Noodzaak en gepastheid

Beknopte beschrijving:

- van de bestaande toestand (die welke bestaat vóór de uitvoering van het project);
- van de problemen die gepaard gaan met de bestaande toestand;
- de verwachtingen van de vragende partij.

2.1.2. Doelstellingen van het project

Beknopte beschrijving:

- van de bijdrage tot de doelstelling van de onderneming;
- van de verwachtingen en van de verhoopte resultaten;
- van de doelstellingen inzake planning en budget;
- van de bijdrage aan de doelstellingen van de Staat inzake mobiliteit of vrachtvervoer (strategische doelstellingen).

2.1.3. Beschrijving van het project

Beknopte beschrijving:

- van de toekomstige toestand;
- van een overzichtsplan.

2.1.4. Verwijzingen naar de beheersdocumenten

De verwijzingen moeten de volgende gegevens bevatten:

- naam en nummer van het beheersdocument (bijv. het investeringsplan, het beheerscontract, de documenten van strategisch beheer, de verslagen van het Directiecomité, de verslagen van de Raad van Bestuur, de overeenkomsten, de memoranda, de intentieverklaringen, de samenwerkingsakkoorden of -overeenkomsten, een Master plan enz.);
- datum;
- hoofdstuk of paragraaf;
- paginanummer.

2.2. Afbakening van het project en opdeling in subprojecten

2.2.1. Afbakening (scope)

Deze afdeling begrenst de inhoud van het project (wezenlijke afbakening (aanduiding km-palen), afbakening tijdens een proces, betrokken specialiteiten enz.). Er wordt in aangeduid wat al dan niet deel uitmaakt van het project, alsook een eventuele koppeling met andere projecten.

De overzichtsplannen en de situatietekeningen van het project en van zijn opdrachten, die de oorspronkelijke en de toekomstige situatie beschrijven, worden aan het DGVV bezorgd (die plannen worden momenteel geleverd met de dossiers van investeringsbeslissing). Die plannen worden trouwens bijgewerkt volgens de vorderingen van het project.

2.2.2. Risico's

Deze afdeling vermeldt de elementen die de uitvoering van het project in het gedrang zouden kunnen brengen en die een speciale opvolging vereisen gedurende de uitvoering van het project.

Voor projecten waar er een kritische interactie bestaat met andere projecten, moeten die interactiezones uitdrukkelijk worden vermeld (met verwijzing naar de respectieve projectdossiers). Ook de aard van de interactie moet worden opgegeven (bijv. de noodzaak dat een ander project moet zijn afgewerkt vooraleer het betrokken project kan worden gestart).

De volgende gegevens worden verstrekt:

- beschikbaarheid van de middelen;
- planning;
- toelatingen, tests, ...

2.2.3. De opdeling van het project in opdrachten

Om het project beter te kunnen beheersen, wordt dit opgedeeld in verschillende samenstellende activiteiten.

Als basisregel wordt gekozen voor een opdeling in opdrachten. Een opdracht is een logisch geheel van taken die worden beheerd door een enkele leidend ambtenaar. Op die manier krijgt elke leidend ambtenaar die verantwoordelijk is voor de uitvoering van een deel van de opdrachten in het kader van het project, specifieke verantwoordelijkheden toegewezen inzake planning en budget. De taken binnen de opdracht hebben betrekking op de studie, de werken in aanbidding, de werken in eigen beheer enz. of op een combinatie daarvan.

Het geheel van de taken moet bij voorkeur een « opleverbaar » geheel vormen dat duidelijk is afgebakend en waarbij elke opdracht overeenstemt met een enig nummer van boekhoudfiche.

De projectleider vult de beschrijving van het project aan met een lijst van de nummers van boekhoudfiches die betrekking hebben op het project.

Hij vult een referentietabel aan met het budget en zijn oorspronkelijk geprogrammeerde of bijgewerkte uitsplitsing. Daarin komt elke opdracht overeen met een budget, gelijklopend met de opdeling van het budget in studie, werken, coördinatie in aanneming en in eigen beheer, in voorkomend geval levering van stoffen of van taken en een raming van de aanvangs- en einddatum van het werk. Onder de tabel staan de totalen per kolom. De bedragen voor het budget zijn opgegeven in k€ van het lopende jaar;

Die tabel wordt elk trimester geactualiseerd door de projectleider die de prijzen van de gegunde opdrachten vermeldt.

2.2.4. Wettelijke verplichtingen

Deze afdeling vermeldt al de wettelijke verplichtingen die moeten worden nagekomen op Europees, nationaal en gewestelijk vlak, meer bepaald de MER's (Milieu-EffectenRapporten), Natura 2000, ...

DEEL 3: Plannings en middelen

De deel heeft tot doel een link te maken tussen de wezenlijke planning van de werken en de planning van de geplande budgettaire middelen, meer in het bijzonder de bedragen die zijn opgenomen in het meerjareninvesteringsplan. Belangrijke technische fases moeten in het meerjarenplan kunnen worden geïdentificeerd in het licht van de hogere bedragen die ermee overeenstemmen.

3.1. Planning

De planning omvat:

- Een referentieplanning.

De projectleider werkt op basis van een onbekende referentiestartdatum X van waarop hij de planning opstelt (bv. : « Als we beginnen op het moment X, dan zal het project klaar zijn op het moment X + 5 jaar »). Als bij de uitvoering blijkt dat de referentieplanning niet zal kunnen worden nageleefd, dan moet die planning worden aangepast.

Die referentieplanning moet ten minste de volgende inlichtingen verstrekken:

- Administratieve planning:
 - Eventuele wijziging van allerhande plannen die van kracht zijn in de verschillende Gewesten;
 - Voorbereidende studies;
 - Bouwvergunningen;
 - Eventuele andere vergunningen en attesten;
 - Bestek;
 - Goedkeuring van de aanbesteding.
- Uitvoeringsplanning:
 - Aanvangsdatum van de werken (globaal en per opdracht);
 - Einde van de werken (globaal en per opdracht);
 - Datum van indienststelling.
- Een grafische voorstelling van de planning.

De (administratieve en technische) planning wordt grafisch weergegeven in de vorm van een « bar-chart ». Voor de grootschalige projecten is het raadzaam om een programma voor projectbeheer te gebruiken.

3.2. « Milestones » en kritieke weg

Om een evaluatie van de vorderingen van het project te vergemakkelijken, moeten de kritieke weg en een expliciete lijst met « milestones » of met sleutelmomenten van het project worden bezorgd. Voor de leesbaarheid bevat deze lijst enkel een logische opsomming van de sleutelmomenten (kritieke momenten) met de overeenstemmende datum.

3.3. Budgettaire ramingen

3.3.1. Budgettaire planning

De budgettaire referentieplanning geeft:

- het totale budget dat nodig is voor de uitvoering van het project. Het budget bevat de cijfers van het goedgekeurde langetermijninvesteringsplan (bijv. het investeringsplan 2004 - 2007), de budgettaire ramingen na de in het investeringsplan opgegeven periode, de uitgaven van vóór de in het investeringsplan opgegeven periode;
- een verdeling van het budget per opdracht en per jaar.

De bedragen zijn opgegeven in k€ van het jaar waarin de budgettaire planning werd opgesteld en in courante k€

3.3.2. Financieringsbronnen:

Dit punt geeft de uitsplitsing van het budget over de verschillende financieringsbronnen volgens de geplande verdeelsleutels. Dat kan globaal gebeuren of per groepen van opdrachten als de financiering van bepaalde opdrachten afkomstig is van verschillende bronnen. Al de financieringsbronnen moeten worden vermeld (bv.: de federale Staat, met een onderscheid tussen: de gewone budgettaire kredieten van de FOD Mobiliteit en Vervoer, het GEN-Fonds...), de eigen middelen van de *Maatschappij*, de financiering die eigen is aan de HST, Publiek-Private Samenwerkingen (PPS), allerhande overheden (bijv. de gewesten, de gemeenten, de EU, de gewestelijke openbare vervoermaatschappijen (De Lijn, TEC, MIVB), de andere alternatieve financieringen, de buurlanden enz.).

Er wordt uitleg gegeven over de redenering die aan de basis ligt van de gekozen verdeelsleutel (in voorkomend geval per opdracht) en van de eventuele evoluties in de loop van het project.

DEEL 4: Opvolging van de uitvoering

4.1. Evolutie van het globale budget van het project.

Het projectdossier vermeldt de evolutie van de ramingen van de globale uitgaven van het project in een tabel die halfjaarlijks wordt bijgewerkt en aangevuld. De tabel vermeldt telkens de gekende uitgaven, de verdeling van de geraamde bedragen die gedekt zijn door het meerjareninvesteringsplan en de geraamde bedragen op langere termijn die nog niet zijn goedgekeurd.

4.2 Evolutie van de uitvoering van het project - monitoring

De synthetische voorstelling van de vorderingen van het project en van zijn opdrachten vermeldt de volgende aspecten:

- planning;
- wijziging van de scope;
- evolutie en beheersing van de risico's;
- financiële evolutie van het project per opdracht (budget, uitgaven ten opzichte van het budget, uitgaven per kostentype, budgettaire en wezenlijke uitvoering, totaal van de uitgaven per opdracht en per jaar ...);
- de te nemen correctieve maatregelen.

De vorderingen, op driemaandelijks basis, van die verschillende aspecten wordt samengevat in een tabel, met een gedetailleerdere uitleg in tekstvorm.

4.2.1. Geactualiseerde planning

In dit punt wordt een vergelijking gemaakt tussen de huidige staat van de uitvoering en de referentieplanning of de laatste versie van de planning. De projectleider moet een motivering geven voor de verschillen.

De planning mag zich niet beperken tot het geven van een plaatsbeschrijving of het opsommen van al wat er in het verleden is gedaan, maar moet eveneens een beeld geven van de toekomstige evolutie van het project. Als de staat van de uitvoering aanzienlijke aanpassingen aan de planning vereist, wordt een nieuw voorstel van planning geformuleerd (deze planning wordt dan de referentieplanning in de volgende versie van het projectdossier).

4.2.2. Wijziging van de scope - evaluatie van de risico's

In dit punt geeft de projectleider een overzicht van de wijzigingen van de scope en van de risico's die gepaard gaan met het project, alsook van de weerslag daarvan op de planning, het budget en andere betrokken domeinen.

4.2.3. Evaluatie van de technisch-financiële vorderingen van het project

De projectleider moet verduidelijkingen geven over:

- de financiële evolutie van het project: uitleg over het budget van het lopende jaar, evolutie van de uitgaven, motivering van de verschillen, ... Als het nieuw gebudgetteerde bedrag voor het lopende jaar meer dan 15 % verschilt van het oorspronkelijk geplande bedrag ten opzichte van het goedgekeurde investeringsbudget, dan moet de projectleider een goede motivering geven voor dit verschil ten opzichte van het oorspronkelijke budget.
- de interactie tussen de wezenlijke (technische) planning en de financiële planning:
 - het bespoedigen of uitstellen van bepaalde fases van wezenlijke projecten heeft tot gevolg tot bepaalde budgetten vroeger of later nodig zijn;
 - omgekeerd hebben bepaalde budgettaire beperkingen een weerslag op de wezenlijke uitvoering van het project, en zelfs op de inhoud van het project zelf.

Die gevolgen moeten hier expliciet worden uiteengezet.

Als om budgettaire redenen wordt beslist om de inhoud van het project te wijzigen teneinde binnen de grenzen van de aanvangsramingen te blijven, dan moet worden aangeduid welke maatregelen daartoe werden genomen en wat de weerslag is van die maatregelen.

- De vergelijking tussen de budgettaire en wezenlijke uitvoeringsgraad.

4.2.4. Correctieve maatregelen

De projectleider moet eveneens een analyse geven van de problemen in het verleden, en zijn toekomstperspectieven formuleren (voorzienbare problemen, punten waar het project vertraging zou kunnen oplopen enz.).

Op basis van de vorige evaluatie stelt de projectleider een actieplan op in samenwerking met de opdrachtgever en/of de project sponsor. Dit actieplan bevat een beschrijving van de correctieve maatregelen en de voorgestelde uitvoeringsdatum.

4.3. Staat van de « groene lichten »

Opmerking: deze rubriek verdwijnt zodra het systeem van de « groene lichten » verdwijnt (zie hoofdstuk V).

Dit gedeelte bevat een lijst met de toestand per onderafdeling van het project wat betreft de « groene lichten ».

De volgende gegevens met betrekking tot de « groene lichten » moeten worden opgegeven:

- aanvragen voor « groene lichten » die nog moeten worden ingediend voor werken in uitvoering of die reeds zijn afgewerkt: bedrag + totaal bedrag;
- reeds gevraagde « groene lichten »: bedrag + totaal bedrag, referenties en datum van aanvraag;
- reeds bekomen « groene lichten »: bedrag + totaal bedrag, referenties en datum van toekenning.

Er moet een onderscheid worden gemaakt tussen de oorspronkelijke investeringsaanvragen en de aanvullende aanvragen. Er moet uitleg worden gegeven over de analyse van de gegrondheid van eventuele boeten die aan de ondernemingen werden betaald.

B. COLLECTIEVE DOSSIERS

DEEL 1: Algemene gegevens

Het deel « Algemene gegevens » moet de inlichtingen verstrekken met betrekking tot de personen die verantwoordelijk zijn voor het project: projectleider, uitvoerder, opdrachtgever, ...

DEEL 2: Opvolging van de werken

De opvolging van de werken die zijn vermeld in een collectief dossier omvat ten minste de volgende elementen per opdracht (voorgesteld in de vorm van een tabel): de geplande aanvangs- en einddatum van de werken, de totale raming van de werken, de reeds geboekte uitgaven en het budget van het lopende jaar alsook de totalen, per dossier, van de ramingen, budgetten en geboekte uitgaven.

Als er aanzienlijke verschillen worden vastgesteld tussen de oorspronkelijke raming, het budget en de uitgaven, moeten deze worden gemotiveerd.

C. / D. PROJECTFICHES / COLLECTIEVE FICHES

De projectfiches en de collectieve fiches vermelden kort de inlichtingen van de delen 1, 2, 3 van het projectdossier en een vorderingen van het project op het einde van het jaar (het *jaar a*), bestemd voor de communicatie aan de Gewesten en het UCMM, en geven een samenvatting van de in de dossiers beschikbare gegevens. De format van dit fiche wordt opgesteld in overleg met het DGVL.

III.2 ACTUALISERING VAN DE DOSSIERS EN VAN DE FICHES, OPVOLGING EN CONTROLE

De projectleiders zijn verantwoordelijk voor hun projectdossiers/collectieve dossiers; ze gebruiken ze als monitoringinstrument en werken ze regelmatig bij, rekening houdend met de evolutie van het project.

Vier keer per jaar, uiterlijk op 15 februari, 30 april, 30 september en 15 december van elk jaar, bezorgt de *Maatschappij* aan het DGVL, op gegevensdrager, al de geactualiseerde projectdossiers/collectieve dossiers. De voornoemde datums kunnen

worden gewijzigd in onderlinge overeenstemming tussen het DGVL en de drie *Maatschappijen* van de NMBS-groep. Deze actualisering heeft hoofdzakelijk betrekking op hoofdstuk 4 van het dossier, maar bij aanzienlijke wijziging van het project en ten minste één keer per jaar, worden de dossiers volledig geactualiseerd.

Voor de collectieve dossiers wordt de actualisering telkens samengevat in de vorm van een tabel met, per opdracht: de uitvoeringskalender, de totale raming, het budget van het lopende jaar en de reeds geboekte uitgaven.

De projectfiches die bestemd zijn voor de communicatie aan de Gewesten en aan het UCMM, worden bezorgd aan het DGVL dat ze uiterlijk op 30 juni van elk jaar zal verspreiden.

Het DGVL baseert zich op de projectdossiers/collectieve dossiers om, voor rekening van de federale Staat, de opvolging en de controle te verzekeren van de uitvoering van de investeringsplannen en -programma's. Zijn ambtenaren verifiëren bij elke actualisering van de dossiers of hun gegevens volledig, correct en actueel zijn. Daartoe kunnen ze overgaan tot alle vereiste onderzoeken en controles op het terrein en binnen de *Maatschappij*, meer bepaald in de boekhouding. De projectleiders en de opdrachtgevers zijn de eerste gesprekspartners.

Het detailniveau van de reporting (bijvoorbeeld met betrekking tot de verdeling van het budget op het niveau van de opdracht en de verdeling van de uitgaven per kostentype) zal evolueren met de concretisering van het project en de maturiteit van het systeem voor projectbeheer. De aanpassing van het systeem gebeurt in overleg tussen de drie *Maatschappijen* en het DGVL.

Tijdens de migratieperiode van de opvolging per investeringsbeslissing naar de opvolging per projectdossier/collectief dossier, zoals beschreven in hoofdstuk V, vormen de dossiers van investeringsbeslissing eveneens, voor een aantal dossiers die moeten worden overeengekomen tussen het DGVL en de *Maatschappij*, een instrument voor kruiscontrole op de doeltreffendheid van de projectdossiers/collectieve dossiers.

Tijdens de migratieperiode verrichten de ambtenaren van het DGVL financiële/boekhoudcontroles volgens de modaliteiten die zijn beschreven in punt IV.4. Na een succesvolle migratie worden die controles verricht naargelang van de behoeften en meer bepaald geïdentificeerd op basis van de analyse van de financiële en boekhoudgegevens die vervat zijn in de projectdossiers/collectieve dossiers. De ambtenaren kunnen daartoe alle aanvullende inlichtingen vragen en hebben toegang tot al de nodig geachte boekhoudkundige stukken en gegevens.

Bezoeken aan de werf, uitgevoerd volgens de modaliteiten die beschreven zijn in IV.4, blijven na de migratie eveneens behouden als ondersteuning voor de opvolging en de controle met behulp van de projectdossiers/collectieve dossiers en naargelang van de behoeften.

De *Maatschappij* bezorgt op eenvoudig verzoek alle aanvullende inlichtingen die door de ambtenaren van het DGVL worden gevraagd in het kader van die opvolging en die controle en neemt deel aan alle vergaderingen die daaromtrent worden georganiseerd door het DGVL. De betrokken projectleiders nemen deel aan die vergaderingen.

Elke periodieke actualisering van de projectdossiers/collectieve dossiers geeft aanleiding tot het opstellen van een bericht van het DGVL aan de Minister die bevoegd is voor de spoorweginvesteringen, aangaande de vorderingen in de uitvoering van het jaarlijks investeringsprogramma. Een kopie van dit bericht wordt naar de *Maatschappij* gestuurd.

In voorkomend geval kunnen er bijkomende activiteiten van opvolging en controle worden opgelegd aan de ambtenaren van het DGVL in het kader van de werken van het UCMM.

IV. DE INVESTERINGSBESLISSINGEN

Voorafgaande opmerking : wanneer de migratie van het (huidige) systeem van toestemming en opvolging, gebaseerd op de investeringsbeslissingen, naar het systeem gebaseerd op de projectdossiers/collectieve dossiers met succes afgerond zal zijn, zal de hieronder beschreven opvolging en controle door investeringsbeslissingen niet meer van toepassing zijn en zal de *Maatschappij* aan het DGVL niet langer de investeringsbeslissingen, de rapporten en de boekhoudkundige lijsten moeten voorleggen waarvan in punt IV.4 sprake is.

De investeringsbeslissingen vormen de laatste schakel in de planning van de spoorweginvesteringen. Ze leveren gedetailleerde informatie over zowel de planning, de financiële aspecten en de uitvoeringsmodaliteiten van de investeringen, als over de opvolging en de controle van hun uitvoering.

Alle investeringen ten laste van de begrotingskredieten voor spoorweginvesteringen van de FOD Mobiliteit en Vervoer of ten laste van andere financiële bronnen die het DGVL moet controleren (bijvoorbeeld het GEN-Fonds), en als dusdanig vermeld in het meerjareninvesteringsplan en in het jaarlijks investeringsprogramma, zijn het voorwerp van een investeringsbeslissing. De term « investeringen » omvat zowel de investeringswerken als de verwerving van investeringsmiddelen, zoals het rollend materieel. De vereiste onteigeningen, de studies die leiden tot de realisatie van zo'n investering en het toezicht dat bij die

realisatie wordt uitgeoefend, maken eveneens deel uit van de investering. Komen niet in aanmerking als investeringen ten laste van de kredieten voor spoorweginvesteringen die gecontroleerd worden door de FOD Mobiliteit en Vervoer: de werken, leveringen of diensten die betrekking hebben op het onderhoud of op de investeringen met commerciële doeleinden die geen uitstaans hebben met de opdrachten van openbare dienst die door de wet aan de *Maatschappij* zijn opgelegd.

De *Maatschappij* legt, overeenkomstig de hieronder vastgelegde modaliteiten, alle investeringsbeslissingen voor aan het DGVL, voor advies. Alle voor advies aan het DGVL bezorgde beslissingen moeten kaderen in een investeringsproject waarvoor de projectdossiers/collectieve dossiers opgesteld en aan het DGVL bezorgd werden.

De dossiers betreffende de investeringsbeslissingen moeten bij het DGVL aankomen als volgt: ten laatste 30 kalenderdagen

- na de kennisgeving van de bestelling bij aannemingsopdrachten;
- vóór het begin van de werkzaamheden bij werken in eigen beheer.

Als die termijn niet wordt nageleefd moet het dossier vergezeld zijn van een behoorlijk gemotiveerde rechtvaardiging. Die uiterste indieningsdatum geldt niet voor de dossiers van een aanvullende investeringsbeslissing en dossiers van een beslissing aangaande kleine investeringen, waarvoor de in de punten IV.2 en IV.3 beschreven modaliteiten van toepassing zijn.

De dossiers betreffende investeringsbeslissingen die na het verstrijken van die termijn voor advies worden voorgelegd, behalve de aanvullende investeringsbeslissingen en de dossiers die vergezeld zijn van een behoorlijk gemotiveerde rechtvaardiging, zullen onontvankelijk verklaard worden voor de financiering ten laste van de begrotingskredieten voor spoorweginvesteringen onder het toezicht van de FOD Mobiliteit en Vervoer.

Het DGVL bezorgt zijn advies binnen 30 kalenderdagen vanaf de ontvangstdatum van het dossier betreffende de investeringsbeslissing. Als het DGVL van oordeel is dat het dossier onvolledig is of dat het bijkomende uitleg vereist, wordt de bovengenoemde termijn onderbroken vanaf de datum waarop het DGVL de *Maatschappij* hierover schriftelijk heeft ingelicht.

Als de hierboven bedoelde termijn verstreken is zonder dat het DGVL een advies heeft bezorgd of bijkomende informatie heeft gevraagd, wordt ervan uitgegaan dat de investeringsbeslissing een gunstig advies heeft gekregen en dat het DGVL een investeringsnummer toekent.

Na gunstig advies van het DGVL (« groen licht » genoemd) mogen de gedane uitgaven in het raam van de investering in kwestie effectief ten laste van de betrokken begrotingskredieten geboekt worden, binnen de grenzen van het in de beslissing vermelde budget en op voorwaarde dat de beschikbare kredieten het toelaten.

De investeringsbeslissingen betreffende het investeringsbudget voor een bepaald jaar moeten ten laatste vóór 31 december van dat jaar voor advies voorgelegd worden aan het DGVL. Voor aanvullende investeringsbeslissingen gelden de bepalingen van punt IV.2.

IV.1 INHOUD EN VORM VAN DE INVESTERINGSBESLISSINGEN

Ieder dossier van investeringsbeslissing omvat minstens de vier volgen delen:

- (i) het synthesefiche (formulier 408b genoemd);
- (ii) de technische rechtvaardiging;
- (iii) de financiële raming;
- (iv) de uitvoeringsmodaliteiten.

Het synthesefiche, de technische rechtvaardiging (met uitzondering van de bijgevoegde plans) en de financiële raming worden in twee exemplaren bezorgd, waarvan er één naar de *Maatschappij* wordt teruggestuurd na gunstig visum van het DGVL. De andere documenten die bij het dossier van investeringsbeslissing zijn gevoegd, worden in één exemplaar bezorgd.

(i) Het **synthesefiche** (formulier 408b), opgemaakt volgens een eengemaakt model, omvat minstens de volgende gegevens:

- de beschrijving van de investering, met inbegrip van:
 - de exacte titel van de investering;
 - de budgetlijn.
- de vermelding dat het ofwel om een *oorspronkelijke* investeringsbeslissing gaat, ofwel om een *aanvullende* investeringsbeslissing. In het laatste geval moet(en) het/de investeringsnummer(s) van het/de reeds toegekende « groen(e) licht(en) » vermeld worden;
- de vermelding van de reeds toegekende investeringsnummers (ook « visumnummers » of « groen-lichtnummers » genoemd) in het raam van dezelfde investering (andere dan de eventuele bijkomende werken);
- de diensten van de *Maatschappij* die voor de realisatie instaan, alsook de diensten ten laste van dewelke de uitgaven geboekt zullen worden;
- de programmapost, het nummer van boekhoudkundige fiche, de rubriek, de financieringscode en tevens het nummer van het project waaraan de investering verbonden is (projectnummer);

- de financiële uitsplitsing in: Eigen beheer, Aanneming en Diversen met onderverdelingen, voor de eerste twee, in Studies, Werken, Toezicht en Veiligheid, en voor de Diversen, in Onderaannemers en Andere;
- de gunningswijze van de aannemingsprestaties en de prestaties door onderaannemer;
- het/de rekeningnummer(s) van de realiserende dienst waar de uitgaven geboekt zullen worden;
- de aanvangsdatum van de werken (maand/jaar) en de geplande duur van de werken;
- de bezorgingsdatum aan het DGVL door de *Maatschappij*.

Dat synthesefiche (408b) omvat bovendien een vak voor het visum van het DGVL en het toegekende investeringsnummer.

De format van dat formulier kan gewijzigd worden door onderling overleg van de drie *Maatschappijen* en het DGVL.

(ii) De **technische rechtvaardiging** omvat ten minste de volgende gegevens:

- de analyse van de bestaande toestand en de problematiek ervan;
- de investeringsdoelstelling(en) (beschrijving van de toestand na de interventie);
- de beschrijving van de interventie (activiteiten, te gebruiken middelen, resultaten enz.);
- voor investeringswerken, een situatieplan en een algemeen overzicht van de uit te voeren werken;
- de verwijzing naar de interne beslissing met het oog op uitvoering van de investering (een intern controledocument, een document van de Raad van Bestuur, van het Directiecomité enz.). Het document in kwestie moet als bijlage bij de technische rechtvaardiging gevoegd zijn;
- alle andere nodig geachte documenten om de investering op technisch vlak te rechtvaardigen;
- de personalia van de technisch verantwoordelijke voor de uitvoering (leidend ambtenaar).

Als het projectdossier/collectief dossier waarnaar de investeringsbeslissing verwijst een voldoende gedetailleerde technische rechtvaardiging bevat waarmee die beslissing in het geheel van het project gesitueerd kan worden, volstaat een eenvoudige verwijzing naar die rechtvaardiging in het overeenkomstige dossier.

De technische rechtvaardiging wordt opgemaakt, gedateerd en ondertekend door de ambtenaar die verantwoordelijk is voor de opvolging van de uitvoering (de leidend ambtenaar).

(iii) De **financiële raming**, opgemaakt volgens een eengemaakt model, verstrekt de volgende gegevens (indien relevant).

- de ramingen van de **kosten in eigen beheer**. Er moet een onderscheid gemaakt worden tussen de kosten voor prestaties van het personeel, de kosten voor stoffen en de andere kosten.

De kosten voor *prestaties van het personeel* zijn onderverdeeld in: de studiekosten, de personeelskosten voor de uitvoering van de werken in eigen beheer, de kosten voor toezicht die verbonden zijn aan de veiligheidsmaatregelen en de kosten voor toezicht op de uitvoering van de werken in aanneming.

Voor de *stoffen en andere kosten* worden de lijsten en de andere nodige details bijgevoegd.

Alle kosten voor de prestaties in eigen beheer worden berekend op basis van meetstaten.

In de investeringsbeslissingen voor de studiekosten moet de raming vermeld zijn van de kosten voor de investering (werken, aankoop van materieel enz.) waarop de studie betrekking heeft.

- de raming van de **werken door onderaannemer** (prestaties van machines, kranen enz., interventies van derden voor het verplaatsen van uitrustingen van openbaar nut). Er wordt duidelijk vermeld om welke werken door onderaannemer het gaat, en in voorkomend geval moet een meetstaat bijgevoegd worden.
- het bedrag van de **aanbesteding**, dat wil zeggen het bedrag van de gegunde opdracht waarvan sprake in punt (iv).

Bij de financiële raming wordt ook rekening gehouden met de volgende elementen:

- de **diverse kosten**, zoals de algemene kosten, de kosten voor aanbestedingsprocedures, de opslagkosten en de magazijnkosten voor de stoffen enz.;
- de **onvoorziene kosten**.

In voorkomend geval wordt op de kostenraming een **verdeelsleutel** toegepast. Deze kan de kostenspreiding betreffen over de financieringsbronnen waarvan sprake is in het investeringsbudget (cf. II.1), de verschillende (sub)rubrieken of, in uitzonderlijke gevallen, de verschillende diensten van de *Maatschappij*. De toegepaste verdeelsleutel moet altijd met technische gegevens gerechtvaardigd worden.

Alle wijzigingen inzake de uurlonen en de kostenpercentages worden, zodra ze van toepassing zijn, door de *Maatschappij* medegedeeld aan het DGVL. Wijzigingen in de kostenpercentages van 1 % en meer worden gestaafd door boekhoudkundige documenten.

De *Maatschappij* bezorgt de overzichtslijst van de verdeelsleutels voor de HST-projecten om de twee maanden aan het DGVL. Wijzigingen in de verdeelsleutels van 5 % en meer worden gestaafd door middel van technische gegevens of beheersbeslissingen.

Op verzoek van het DGVL moet de *Maatschappij* alle informatie of bijkomende rechtvaardigingen verstrekken inzake de evolutie van de eenheidsprijzen en de prijzen voor het gebruik van het rollend materieel, de speciale voertuigen,

(iv) De **uitvoeringsmodaliteiten** omvatten in voorkomend geval de volgende gegevens:

- een korte beschrijving van de uitvoeringsmodaliteiten voor de realisatie van de investering, met een verwijzing naar de aanverwante investeringsbeslissingen die ingediend zijn of ingediend zullen worden: studieopdracht, werken in eigen beheer, werken in aanneming en toezicht enz. De eventuele interactie tussen de werken in eigen beheer en de werken in aanneming moet duidelijk opgegeven worden.
- de uitvoeringskalender. Deze vermeldt minstens de aanvangsdatum en de geplande einddatum van de werken in eigen beheer (studie en werken) en/of de contractuele aanvangsdatum en de uitvoeringstermijn van de in aanneming uitgevoerde werken. Een grafische voorstelling van de uitvoeringskalender (bar-chart) wordt bijgevoegd, indien beschikbaar.
- voor de investeringen verbonden aan een aannemingsopdracht, moeten de volgende documenten het dossier van investeringsbeslissing vergezellen:
 - de interne controledocumenten aangaande de keuze van de aanbestedingsprocedure en aangaande de goedkeuring van het bestek;
 - het bestek, alsook een selectie van plans waardoor men zich een goed beeld kan vormen van de plaats en van de aard van de investering;
 - het proces-verbaal van opening van de offertes;
 - het rapport met de vergelijkende analyse van de offertes en het controledocument of het document van interne beslissing dat betrekking heeft op de gunning van de opdracht;
 - de goedgekeurde offerte met het visum van de bevoegde overheid bij de *Maatschappij*.

De technische rechtvaardiging, de financiële raming en de gegevens over de uitvoeringsmodaliteiten moeten toelaten dat het DGVL oordeelt over de conformiteit van de aanvraag met het geldende investeringsplan/-programma en met onderhavig beheerscontract, alsook over de efficiëntie van de voorgestelde middelen voor realisatie van de investering. Het dossier van de investeringsbeslissing moet het DGVL ook de mogelijkheid bieden, na te gaan of de wetgeving op de openbare aanbestedingen nageleefd werd.

De inhoud en de vorm van de dossiers van investeringsbeslissing kunnen gewijzigd worden door onderling overleg van de drie *Maatschappijen* en het DGVL.

IV.2 AANVULLENDE INVESTERINGSBESLISSINGEN

De *Maatschappij* mag aan het DGVL een dossier van aanvullende investeringsbeslissing bezorgen, voor een interventie waarvoor eerder een « groen licht » werd toegekend, en wel in de volgende gevallen:

- wanneer tijdens de uitvoering van de interventie blijkt dat het toegekende bedrag niet toereikend zal zijn om alle verwachte uitgaven te dekken;
- bij de eindafrekening en bij het beëindigen van de interventie, wanneer blijkt dat het toegewezen budget ontoereikend is om alle gedane en geboekte uitgaven te dekken.

Dossiers van **tussentijdse** aanvullende investeringsbeslissing moeten voorgelegd worden zodra men er zich, op basis van de voortgang van de werken, rekenschap van geeft dat het toegekende bedrag met 15 % of meer overschreden zal worden. In de technische rechtvaardiging van die dossiers van tussentijdse aanvullende investeringsbeslissing worden de oorzaken van de bijkomende uitgaven op gedetailleerde wijze gestaafd en worden de nodige bewijsstukken (bijvoorbeeld de bijvoegsels bij de bestelling) bijgevoegd. Voor grote investeringen kunnen verscheidene aanvullende investeringsbeslissingen nodig zijn.

De dossiers van aanvullende investeringsbeslissing bij de **eindafrekening** worden ten laatste 45 kalenderdagen na het beëindigen van de prestaties in eigen beheer of na de goedkeuring van de eindafrekening voor de aannemingsopdracht voorgelegd. De oorzaken van de bijkomende uitgaven worden op gedetailleerde wijze gestaafd in de technische rechtvaardiging, en alle bewijsstukken worden bijgevoegd. Voor de werken bij aanbesteding wordt een overzichtslijst van alle bijvoegsels bij de bestelling gevoegd, vergezeld van het interne controledocument (goedkeuring) voor elk bijvoegsel.

Die dossiers van aanvullende investeringsbeslissing worden opgemaakt met verwijzing naar de oorspronkelijke investeringsbeslissing en het toegekende « groen licht ».

IV.3 INVESTERINGSBESLISSINGEN VOOR DE KLEINE INVESTERINGEN

Voor investeringen die op 10.000,00 € of minder geraamd worden en die geen aanvulling vormen op een eerder toegekend « groen licht », of voor een gedeelte van een investering (bijvoorbeeld studiekosten) waarvoor andere dossiers ingediend zullen worden, moet bij voorkeur een dossier van gegroepeerde investeringsbeslissingen opgemaakt worden onder de benaming « Kleine investeringen van allerlei aard ».

Zulke dossiers van investeringsbeslissing, tot beloop van maximaal 140.000,00 € mogen, indien relevant, ingediend worden per subrubriek en per district, zodra het jaarlijks investeringsprogramma goedgekeurd is.

IV.4 RAPPORTERING, CONTROLE EN TOEZICHT

De *Maatschappij* licht het DGVL tweemaal per jaar in over de **vorderingen** inzake de uitvoering van het programma van de investeringsbeslissingen (cf. II.2).

Bij die gelegenheid bezorgt de *Maatschappij* aan het DGVL de gegevens betreffende:

- De toegekende « groene lichten » voor de investeringen die om een of andere reden niet uitgevoerd werden, met vermelding van de redenen voor de annulatie.
- De toegekende « groene lichten » voor studies die evenwel niet tot een concrete realisatie hebben geleid, met vermelding van de redenen waarom van de realisatie wordt (werd) afgezien. Aangezien zulke prestaties voor studies volgens de boekhoudkundige regels van de *Maatschappij* niet als een investering beschouwd mogen worden, zullen de desbetreffende « groene lichten » geannuleerd worden en zullen de uitgaven overgedragen worden ten laste van de eigen middelen van de *Maatschappij*.

De *Maatschappij* bezorgt aan het DGVL ook maandelijks twee **boekhoudkundige lijsten** van de tijdens de vorige maand geboekte uitgaven die betrekking hebben op de investeringen gefinancierd door de begrotingskredieten voor spoorweginvesteringen van de FOD Mobiliteit en Vervoer. Op de eerste lijst staan de investeringen die een « groen licht » hebben gekregen, en op de tweede lijst de investeringsuitgaven waarvoor een dossier van investeringsbeslissing nog ingediend moet worden en/of een « groen licht » nog toegekend moet worden.

Die situatieoverzichten worden volgens een eengemaakt model opgemaakt per boekhoudbureau van de *Maatschappij* en bevatten de volgende gegevens:

Voor de eerste lijst:

- de boekingsmaand (in principe de maand waarop de lijst betrekking heeft, maar bij correctieboekingen ook de vorige maanden);
- het nummer van het krediet waarop de uitgaven geboekt zijn;
- het door het DGVL toegekende visumnummer (nummer van « groen licht »);
- de totale geboekte kosten en hun opsplitsing in: personeel, stoffen, aannemingen, andere kosten en algemene kosten of andere die van toepassing zijn.

Voor de tweede lijst:

- de naam van de leidend ambtenaar;
- de boekingsmaand (in principe de maand waarop de lijst betrekking heeft, maar bij correctieboekingen ook de vorige maanden);
- het nummer van boekhoudfiche;
- de totale geboekte kosten en hun opsplitsing in: personeel, stoffen, aannemingen, andere kosten en algemene kosten of andere die van toepassing zijn;
- het nummer van het krediet waarop de uitgaven geboekt zijn;

- een kolom met het type van afwijking, namelijk: (i) 'K' voor de investeringsbeslissingen met « groen licht » maar waarvan het bedrag ontoereikend is, (ii) 'G' voor de investeringsbeslissingen die nog niet voorgelegd werden voor visum van het DGVL, (iii) 'A' voor de investeringsbeslissingen die bij het DGVL ingediend zijn, maar nog niet goedgekeurd.

De uitgaven die op de tweede lijst voorkomen worden automatisch overgedragen naar de eerste lijst zodra het « groen licht » is toegekend.

De ambtenaren van het DGVL **controleren** de volgende zaken:

- dat de dossiers van investeringsbeslissing correct en volledig zijn, dat de beslissing conform is met de geldende investeringsplanning (conformiteit met de investeringsplannen en -programma's en met de projectdossiers/collectieve dossiers) en met het beheerscontract, dat de in te zetten middelen efficiënt zijn en dat de wetgeving op de openbare opdrachten correct werd toegepast. De toekenning van een investeringsnummer getuigt van het feit dat die controle uitgevoerd is. De gegevens over de « groene lichten » worden in een databank opgeslagen.

De conformiteit met de geldende investeringsplanning houdt onder meer in dat de budgettaire ramingen van het oorspronkelijke of gewijzigde jaarprogramma voor de investeringsbeslissingen (cf. II.1) nageleefd worden. Op die manier kunnen de budgettaire ramingen nooit overschreden worden voor de niveaus 1, 2 en 3 van het (oorspronkelijke of gewijzigde) jaarprogramma, terwijl de budgettaire ramingen voor de budgetlijnen (niveau 4) overschreden mogen worden met hooguit 15 %, evenwel zonder dat die laatste aanleiding geven tot een overschrijding van de ramingen voor de niveaus 1, 2 en 3;

- dat de semestriële overzichtslijsten correct en volledig zijn;
- dat de maandelijkse boekhoudkundige lijsten correct en volledig zijn en dat de boekingen overeenstemmen met de ramingen zoals die in de investeringsbeslissingen vermeld zijn. De boekhoudkundige gegevens ten laste van de toegekende « groene lichten » worden in een databank opgeslagen.

De controle dat de maandelijkse boekhoudkundige lijsten correct en volledig zijn en dat de boekingen overeenstemmen met de ramingen van de « groene lichten », wordt vooral uitgevoerd ter gelegenheid van **financiële/boekhoudkundige controles** bij de *Maatschappij*. De ambtenaren van het DGVL hebben met dat doel toegang tot alle boekhoudkundige stukken en gegevens die zij nodig achten voor de uitoefening van hun functie.

Die boekhoudkundige controles gebeuren op initiatief van de ambtenaren van het DGVL, al naar de behoeften en volgens een functionele aanpak. Van elke boekhoudkundige controle wordt een rapport opgemaakt dat aan de *Maatschappij* bezorgd wordt.

Het DGVL bezorgt eveneens een jaarlijks syntheserapport over de boekhoudkundige controles van het voorgaande jaar aan de *Maatschappij* en aan de Minister tot wiens bevoegdheid de spoorweginvesteringen behoren.

Het DGVL oefent ook controle uit op de uitvoering van de investeringen door middel van **bezoeken op het terrein**.

Die bezoeken worden georganiseerd in overleg met de verantwoordelijke leidend ambtenaar en, in voorkomend geval, met de projectleider. Door die bezoeken kunnen de ambtenaren van het DGVL:

- zich ervan vergewissen dat de uitvoering conform verloopt met de referentiedocumenten, namelijk de « groene lichten », de projectdossiers/collectieve dossiers en de planning op jaar- en meerjarenbasis;
- zich documenteren over eventuele afwijkingen ten opzichte van die referentiedocumenten, daarover te rapporteren en, in voorkomend geval, voorstellen te formuleren om de vastgestelde afwijkingen te verminderen.

De bezoeken op het terrein gebeuren op initiatief van de ambtenaren van het DGVL, al naar de behoeften en volgens een functionele aanpak. Van elk bezoek op het terrein wordt een rapport opgemaakt dat aan de *Maatschappij* bezorgd wordt.

Het DGVL bezorgt aan de *Maatschappij* en aan de Minister tot wiens bevoegdheid de spoorweginvesteringen behoren, ook een jaarlijks syntheserapport over de bezoeken op het terrein tijdens het voorgaande jaar.

V. MIGRATIE VAN HET SYSTEEM « INVESTERINGSBESLISSINGEN (GROENE LICHTEN) » NAAR HET SYSTEEM « PROJECTDOSSIERS / COLLECTIEVE DOSSIERS »

Voorafgaande opmerking : in de tekst die volgt verwijst de afkorting NMBS naar de maatschappij van vóór de reorganisatie op 1 januari 2005.

Bij het ondertekenen van onderhavig beheerscontract zijn de planning, de monitoring, de opvolging en de controle van de spoorweginvesteringen hoofdzakelijk gebaseerd op slechts drie van de vier hiervoor beschreven instrumenten, meer bepaald

het meerjarenplan, het jaarlijkse programma en het systeem van de « groene lichten » (aangevuld door financiële/boekhoudkundige controles en werfbezoeken).

Op verzoek van het DGVL heeft de NMBS in 2002 een model van projectfiche opgesteld waarvan de format door het UCMM werd goedgekeurd. De eerste uitgave van fiches, voorgesteld begin 2003, werd grondig geanalyseerd in overleg tussen de NMBS, het DGVL en de Gewesten. Naar aanleiding van die analyse heeft de NMBS beslist de projectaanpak te veralgemenen en alle personen die bij de planning, uitvoering en monitoring van de projecten betrokken zijn, duidelijker te responsabiliseren. Het totaal van de aan de investeringen toegekende budgetten wordt voortaan in investeringsprojecten opgesplitst, en voor elk project wordt een projectleider benoemd. Elke projectleider moet ofwel een projectdossier of een collectief dossier opstellen, alsook een projectfiche dat dient voor de externe communicatie (behalve met het DGVL).

Hoewel de twee partijen wel degelijk akkoord gaan om de projectaanpak voorrang te geven op het systeem van de investeringsbeslissingen, zijn ze het erover eens dat de projectaanpak momenteel nog niet voldoende performant is om het systeem in een ander systeem te laten overgaan zonder de kwaliteit van de opvolging van de investeringen in het gedrang te brengen.

Dit migratieplan heeft tot doel de modaliteiten, de criteria en de kalender voor de overdracht van het ene systeem naar het andere op te stellen.

De *Maatschappij* zal tijdens de migratieperiode alles in het werk stellen om de projectaanpak en het instrument « projectdossier/collectief dossier » te veralgemenen en te perfectioneren. Ze zal de nodige maatregelen treffen om te waarborgen dat de migratie met succes doorgevoerd wordt.

Het DGVL moet de efficiëntie van het systeem 'projectdossier /collectief dossier' evalueren aan de hand van de volgende criteria:

- de effectieve en volledige dekking van het investeringsbudget door de projecten (correcte opdeling);
- de stabiliteit van de lijst en de naamlijst van de projecten (stabiele opdeling);
- het aantal dossiers ingediend binnen de termijnen ten opzichte van het totale aantal in te dienen dossiers;
- de naleving van het opgelegde model;
- de volledigheid van de dossiers;
- de relevantie, de actualiteit en de juistheid van de gegevens (onder andere de budgettaire);
- de vlotheid van informatie-uitwisseling met de projectleider omtrent zijn project;
- de efficiëntie van de interne controle.

De actualiteit, de juistheid en de volledigheid worden onder andere gemeten door de gegevens van de projectdossiers/collectieve dossiers te toetsen aan die van de dossiers van investeringsbeslissing, alsook bij financiële/boekhoudkundige controles en werfbezoeken. Daartoe zal het systeem van voorafgaand advies van het DGVL over de dossiers investeringsbeslissing van kracht blijven tot de migratie een feit is. De technische rechtvaardigingen in die dossiers kunnen echter, naarmate de tijd vordert, vereenvoudigen en vervangen worden door een verwijzing naar de overeenstemmende projectdossiers/collectieve dossiers.

In de maand die volgt op de limietdatums voor het overdragen van de bijgewerkte projectdossiers/collectieve dossiers aan het DGVL, zal deze laatste een vergadering beleggen met de *Maatschappij* om de resultaten van zijn evaluatie mee te delen en te bespreken.

Als de migratie volledig voltooid is, moet het jaarlijkse investeringsprogramma niet langer een programma van investeringsbeslissingen (« programma groene lichten ») bevatten en moeten de rapporten die erop betrekking hebben, niet meer voorgelegd worden. Het rapport van tussentijdse vordering met betrekking tot het programma van de investeringsuitgaven (« wezenlijk programma ») waarvan sprake in punt II.2, is in dat geval ook niet langer vereist.

Een geleidelijke migratie, per opdrachtgever (of uitvoerende dienst, bijvoorbeeld: Tuc Rail, Eurostation, Euroliège, directie Infrastructuur, directie Patrimonium enz.) of per groep van projecten is eveneens toegestaan. In dat geval staan in het programma van de investeringsbeslissingen (« programma van de groene lichten ») en in de rapporten die erop betrekking hebben, in een afzonderlijk hoofdstuk, de budgetten en de kosten van de (bij de voltooide migratie) betrokken projecten, teneinde een globaal overzicht te behouden op het budget en de uitgaven.

Het is de bedoeling, de volledige migratie te bereiken in een periode van drie jaar, te rekenen vanaf de datum van ondertekening van onderhavig beheerscontract. Er zal een evaluatie plaatsvinden vóór het einde van 2005, 2006 en 2007.

I. Indexering van de compensatie voor de kosten van de opdrachten van openbare dienst voorzien in artikel 53

Het compensatiebedrag is uitgedrukt in euro's 2005. Het is gekoppeld aan een indexwaarde van 114,48 voor de gezondheidsindex en 118,77 voor de dienstenindex. Die indexcijfers hebben betrekking op de maand november van het jaar 2004.

Het bedrag van iedere jaardotatie is geïndexeerd volgens de evolutie van de gezondheidsindex en de dienstenindex, tot beloop van respectievelijk 65 % en 35 %, ten opzichte van de voormelde referentie-indexen. De nieuwe indexcijfers zijn die van de maand november van het voorafgaande jaar (bijvoorbeeld de indexcijfers van november 2005 om de geïndexeerde waarde van de dotatie voor 2006 te bepalen).

Toepasselijke formule voor de indexering van de dotatie voor het jaar t:

$$\begin{aligned} & \text{Contractuele dotatie} * ((I \text{ Gez}_{\text{nov } t-1} / I \text{ Gez}_{\text{nov } 04} * 0,65) + (I \text{ Dien}_{\text{nov } t-1} / I \text{ Dien}_{\text{nov } 04} * 0,35)) \\ & \text{Contractuele dotatie} * ((I \text{ Gez}_{\text{nov } t-1} / 114,48 * 0,65) + (I \text{ Dien}_{\text{nov } t-1} / 118,77 * 0,35)) \end{aligned}$$

II. Indexering van de dotatie voor het financieren van de investeringen (art. 46)

Het bedrag van de jaardotaties voor het financieren van de investeringen is uitgedrukt in euro's 2005. Het is gekoppeld aan een indexwaarde van 4.335,667 voor de materialen en 23,683 voor de lonen. Die indexcijfers geven de gemiddelde waarde weer voor het jaar 2003.

Het bedrag van iedere jaardotatie is geïndexeerd volgens de evolutie van de materiaalprijzen (I) en de prijzen van de urenlonen (S), en dit tot beloop van respectievelijk 40 % en 60 %, ten opzichte van de voormelde referentie-indexen. De nieuwe indexcijfers zijn die van het voorlaatste voorafgaande jaar (bijvoorbeeld de jaargemiddelden van de indexcijfers van 2004 om de geïndexeerde waarde van de dotatie voor 2006 te bepalen).

Die factoren worden officieel medegedeeld door de dienst Erkenning der aannemers van het DG Kwaliteit en Veiligheid bij de FOD Economie, KMO, Middenstand en Energie. Ze dienen als referentie in de formules voor herziening van de prijzen van de opdrachten voor aanneming van werken en leveringen.

Toepasselijke formule voor de indexering van de dotatie voor het jaar t:

$$\begin{aligned} & \text{Contractuele dotatie} * ((\text{gem } I_{t-2} / \text{gem } I_{2003} * 0,4) + (\text{gem } S_{t-2} / \text{gem } S_{2003} * 0,6)) = \\ & \text{Contractuele dotatie} * ((\text{gem } I_{t-2} / 4.335,667 * 0,4) + (\text{gem } S_{t-2} / 23,683 * 0,6)) \end{aligned}$$

« GEN »-aanbod

De ontwikkeling van het Gewestelijk ExpresNet gebeurt in fases, overeenkomstig de beslissing van de Ministerraad van 20 en 21 maart 2004.

Vanaf de dienstregeling van december 2006 zal een eerste fase starten van treindienst van het GEN-type. Brussel zal met Dendermonde, Mechelen, Leuven, Louvain-la-Neuve, Eigenbrakel, 's Gravenbrakel verbonden worden door twee treinen per uur en per richting.

Deze dienst is minstens geldig tussen 6 uur en 20 uur; op sommige van die lijnen vervangt hij het huidige CityRail-aanbod of breidt dit uit. Zolang de specifieke GEN-stellen (2008-2009) niet beschikbaar zijn, rijden er gemoderniseerde motorstellen.

Naarmate de specifieke GEN-stellen beschikbaar zijn, zullen die geleidelijk worden ingezet op al de geëxploiteerde lijnen.

apports financiers au groupe SNCB - hors investissements - en milliers d'euros 2005
financiële steun aan NMBS groep - buiten investeringen - in duizend euro 2005

		2005	2006	2007	
missions service public	opdrachten openbare d.	1.083.721	1.083.721	1.083.721	
domicile/travail	woon/werk	20.200	24.500	28.700	
service intérieur tgv	binnenl verkeer hst	3.257	6.996	6.996	note 1 / noot 1
missions de sécurité	veiligheidsopdrachten		7.200	7.200	
exploitation RER	exploitatie GEN			9.188	
transport combiné	gecombineerd vervoer	15.000	30.000	30.000	note 2 / noot 2
TOTAL/TOTAAL		1.122.178	1.152.417	1.165.805	
comparé à 2005	vergelijking met 2005		30.239	43.627	note 3 / noot 3

note 1 le montant 2005 pourra éventuellement augmenter (art. 75)
 le montant 2007 pourra éventuellement être revu (art. 20)
 noot 1 het bedrag 2005 kan eventueel verhogen (art. 75)
 het bedrag 2007 kan eventueel herzien worden (art. 20)

note 2 avantage indirect par subside accordé aux utilisateurs, sous réserve approbation UE
 noot 2 indirect voordeel via subsidie aan de gebruikers, onder voorbehoud goedkeuring EU

note 3 augmentation nette hors index
 noot 3 netto verhoging buiten index

Le tableau fait abstraction de la reprise de la dette, qui diminue les charges du groupe de 300 mio par an
 De tabel houdt geen rekening met de schuldovername, die de lasten van de groep met 300 mio per jaar vermindert

Door Infrabel te leveren statistieken

Alle gedetailleerde gegevens in deze bijlage worden aan het Directoraat-generaal Vervoer te Land (DGVL) bezorgd, samen met toelichtingen inzake methodologie die nodig zijn voor een goed begrip ervan (definities, berekeningsmethode, gebruikte ramingen, referentiedocumenten, ...). Ze moeten gelijktijdig op papier en op elektronische drager (formaat Excel of compatibel) medegedeeld worden aan de Directie Spoorvervoer van het DGVL. De verspreidingsvoorwaarden, in het bijzonder van eventuele gemotiveerde beperkingen inzake gegevens die als vertrouwelijk worden beschouwd, moeten expliciet vermeld worden.

Jaarlijks (ten laatste op 30 april)

Behalve bij het niet beschikbaar zijn van de historiekegegevens, worden de volgende gegevens voorgesteld onder de vorm van statistische reeksen die twee jaar vóór het jaar van inwerkingtreding van dit contract beginnen.

- evolutie van het verkeer:
 - van reizigers, in trein-km, per verkeerstype (binnenlands en grensoverschrijdend, internationaal hogesnelheids- en klassiek verkeer);
 - van reizigers, in gemiddeld aantal treinen per dag en per verbinding (reizigersverkeer) of as (goederenverkeer), per verkeerstype;
 - van goederen, in trein-km, per verkeerstype (klassiek, gecombineerd);
 - van goederen in gemiddeld aantal treinen per dag en per as van het net, per verkeerstype.
- gemiddelde commerciële snelheid:
 - in het reizigersvervoer, per verkeerstype;
 - in het goederenvervoer, per verkeerstype.
- regelmaat:
 - regelmaat binnenlands en grensoverschrijdend reizigersverkeer;
 - o percentage treinen, zonder neutralisatie, met maximum 5 minuten vertraging aan het eindpunt:
 - ⇒ in het algemeen;
 - ⇒ per relatie.
 - o percentage afgeschafte treinen, geheel of gedeeltelijk;
 - o percentage treinen, zonder neutralisatie, met maximum 5 minuten vertraging bij aankomst in Brussel (Brussel-Noord of Brussel-Zuid), per lijn;
 - o percentage treinen, zonder neutralisatie, met maximum 5 minuten vertraging op hun eindpunt:
 - ⇒ op een werkdag (maandag tot vrijdag) per periode van de dag:
 - daluren;
 - ochtendpiek;
 - avondpiek.
 - ⇒ op een zaterdag, zon- en feestdag.
 - o globaal percentage treinen met maximum 5 minuten vertraging op hun eindpunt, na neutralisatie van de gevallen van overmacht, grote investeringswerken en langdurige verdragingszones om veiligheidsredenen.
 - regelmaat internationaal hogesnelheidsverkeer van reizigers (Thalys, TGV, ICE 3 en Eurostar afzonderlijk);
 - o percentage treinen, zonder neutralisatie, met maximum 5 minuten vertraging aan de grens of op hun eindpunt;
 - o aantal afgeschafte treinen.
 - regelmaat klassiek internationaal reizigersverkeer;
 - o percentage treinen, zonder neutralisatie, met maximum 5 minuten vertraging aan de grens of op hun eindpunt;
 - o aantal afgeschafte treinen.
 - regelmaat goederenverkeer;

- o percentage treinen, zonder neutralisatie, met maximum 60 minuten vertraging op hun eindpunt (ter beschikking stellen van de operator) of aan de grens.
- prestaties:
 - lengte van het uitgebate net, met uitsplitsing naar technische kenmerken (elektrificatie, maximumsnelheden, vrijruimteprofiel, ...);
 - aantal en identificatie (bij wijziging) van de bediende stopplaatsen voor reizigers, uitgesplitst in functie van het stopplaatstype;
 - aantal en identificatie van de bediende goederenaansluitingen;
 - met betrekking tot de oorzaken die leiden tot verstoringen van het verkeer zoals het aantal breuken van spoorstaven, wisseldefecten, breuken van de bovenleiding, elektriciteitspannes, storing van de seinen;
 - het aantal berichten van tijdelijke snelheidsbeperkingen;
 - het aantal opgeheven ritten geheel of gedeeltelijk wegens werken of andere redenen van niet beschikbaar zijn voor verkeer, incidenten uitgesloten (vanaf 01/01/2006);
 - percentage sporen, spoortoestellen, bovenleidingen in hoofdspoor die systematisch geïnspecteerd werden en percentage dat occasioneel geïnspecteerd werd (ter plaatse of na melding door bestuurders);
 - gemiddelde leeftijd van de elementen van de infrastructuur;
 - globale coëfficiënt voor de geometrische kwaliteit van het spoor;
 - dekkingsgraad van het GSM-R-netwerk (voor de exploitatie) [en GSM (voor de reizigers)].
- marktevolutie:
 - installaties en lijnvakken waarvan de bezetting op geregelde tijdstippen het maximum bereikt of dreigt te bereiken;
 - installaties en lijnvakken waarvan in de spits de capaciteit voor minder dan 50% bezet is;
 - percentage van het aantal trein-km gereden door de zittende vervoerder en percentage van de trein-km door de groep van nieuwkomers;
 - aantal spoorwegoperatoren (SO's) die rijden;
 - aantal ritten door zittende SO en door de groep van andere SO's;
 - evolutie van de niet gebruikte treinpaden;
 - aantal geweigerde treinpaden omwille van capaciteitschaarste;
 - treinpaden (binnenlandse en internationale) gereserveerd voor kortetermijnaanvragen en hun benutting.

Maandelijks (ten laatste 2 maanden na de beschouwde periode)

- regelmaat binnenlands en grensoverschrijdend reizigersverkeer;
 - o percentages, zonder neutralisatie, van de treinen:
 - ⇒ die op tijd zijn;
 - ⇒ met maximaal 5 minuten vertraging;
 - ⇒ met een vertraging tussen 6 en 30 minuten;
 - ⇒ met meer dan 30 minuten vertraging;
 - ⇒ die afgeschaft werden.
 - o percentage geprogrammeerde treinen met maximaal 5 minuten vertraging bij aankomst, waarbij de vertragingen te wijten aan gevallen van overmacht, aan de uitvoering van grote investeringsprojecten of aan langdurige snelheidsbeperkingen om veiligheidsredenen, geneutraliseerd zijn in de te maken berekening;
 - o percentage van de trein met meer dan 5 minuten vertraging te wijten aan:
 - ⇒ gevallen van overmacht;
 - ⇒ de uitvoering van grote investeringsprojecten;
 - ⇒ langdurige snelheidsbeperkingen om veiligheidsredenen.
- regelmaat internationaal hogesnelheidsverkeer van reizigers;
 - o percentages, zonder neutralisatie, van de treinen:
 - ⇒ die op tijd zijn;
 - ⇒ met maximaal 5 minuten vertraging;
 - ⇒ met een vertraging tussen 6 en 30 minuten;

- ⇒ met meer dan 30 minuten vertraging;
 - ⇒ die afgeschaft werden.
- regelmaat klassiek internationaal reizigersverkeer;
 - o percentages, zonder neutralisatie, van de treinen:
 - ⇒ met maximaal 6 minuten vertraging;
 - ⇒ met een vertraging tussen 6 en 30 minuten;
 - ⇒ met meer dan 30 minuten vertraging;
 - ⇒ die afgeschaft werden.
- regelmaat goederenverkeer.
 - o percentages, zonder neutralisatie, van de treinen:
 - ⇒ met maximaal 60 minuten vertraging;
 - ⇒ met meer dan 60 minuten vertraging.

Informatie, verslagen en documenten die door Infrabel moeten worden geleverd**I. Algemene bepalingen**

1.1	4	Overeenkomst gesloten in het kader van de behoeften van de natie	vanaf de goedkeuring
1.2	4	Overeenkomst "behoeften van de natie": "alle nuttige informatie inzake de toepassing ervan"	te gelegener tijd

II. Infrastructuur

2.1	9	Investeringsplan 2006-2007	30/11/2005
2.2	9	Ontwerp meerjareninvesteringsplan 2008-2012 [in overleg met NMBS Holding en in samenwerking met het DGVL], Opmerking: het huidige contract loopt af op 31 december 2007)	31/03/2007
2.3	9	Socio-economische studie voor alle nieuwe belangrijke projecten inzake de uitbreiding van de capaciteit van de spoorweginfrastructuur + ex-post grote beëindigde projecten	indien nodig
2.4	9	Jaarlijks evaluatierapport aangaande de uitvoering van het meerjareninvesteringsplan	30/09/2005
2.5	9	Jaarlijks evaluatierapport aangaande de uitvoering van het meerjareninvesteringsplan	30/06/2006
2.6	9	Beëindigen van de contracten inzake de constructies van het type Public, Private Partnership (PPP) betreffende de investeringen die in het investeringsplan 2004-2007 zijn opgezet	31/12/2005
2.7	9	Beëindigen van het contract inzake de constructie die voor het Diabolo project werd opgezet	30/06/2005
2.8	10	Jaarlijks investeringsplan voor het volgende jaar	15/11/2005
2.9	10	Tussentijds rapport over de stand van zaken wat betreft de uitvoering van het jaarlijkse programma	30/09/2005
2.10	10	Jaarlijks evaluatierapport aangaande de uitvoering van het meerjareninvesteringsplan	30/04/2005
2.11	10	Versturen van het ontwerp van aanpassing (goedgekeurd door de 3 NV's van publiek recht aan het investeringscomité van de NMBS-groep)	30/09/2005
2.12	10	Versturen van het ontwerp van aanpassing (goedgekeurd door de 3 NV's van publiek recht aan het investeringscomité van de NMBS-groep)	31/07/2006
2.13	bijlage 1	Indien nodig actualisering van het meerjareninvesteringsplan	30/06/2006
2.14	bijlage 1	Indien nodig in de loop van het jaar, actualisering van het meerjareninvesteringsplan	indien nodig
2.15	11+14	Conforme projectdossiers of in ontwikkelingsstadium	15/07/2005
2.16	11	Projectdossiers en de collectieve investeringsdossiers	15/02/2006
2.17	11	Projectdossiers en de collectieve investeringsdossiers	30/04/2006
2.18	11	Projectdossiers en de collectieve investeringsdossiers	30/09/2006
2.19	11	Projectdossiers en de collectieve investeringsdossiers	15/12/2006
2.20	11	De projectfiches voor investeringen die bestemd zijn voor de externe communicatie, met name naar de Gewesten.	30/06/2005
2.21	12	Dossiers inzake de investeringsbeslissingen voor het verkrijgen van de goedkeuring ("groen licht"), zolang de migratie naar het nieuwe controlesysteem nog niet is gerealiseerd	31/12/2005
2.22	12	Infrabel bezorgt aan het DGVL het rapport en de boekhoudlijsten beschreven in bijlage 2	31/12/2005
2.23	13	Migratieplan (hoofdstuk V van bijlage 1)	na ondertekening van het contract
2.24	13	Eerste voorstelling van de te migreren dossiers	15/07/2005
2.25	13	Evaluatie van het migratieplan	31/12/2005
2.26	13	Evaluatie van het migratieplan	31/12/2006
2.27	13	Evaluatie van het migratieplan	31/12/2007

2.28	16	Resultaat van de eventuele onderhandelingen met de spoorwegondernemingen en de maatregelen die Infrabel zal toepassen	wanneer nodig
2.29	17	Op het stuk van de overwegen, een nieuw geactualiseerd plan met de gevoelige punten	01/06/2005
2.30	17	Verslag over de uitvoering van het strategisch plan voor wat de overwegen betreft	01/06/2005
2.31	17	Zesmaandelijke vergaderingen betreffende de bevordering van de veiligheid aan de overwegen	tweemaal per jaar

III. Opdracht van openbare dienst betreffende het beheer van de regelings- en veiligheidssystemen van die infrastructuur

3.1	23 + 24	Veiligheidsrapport betreffende het voorgaande boekjaar (KB van 12 maart 2003 en KB van 17 november 2003), [in samenwerking met NMBS Holding en op initiatief van deze laatste] + een speciaal rapport van de werkgroep voor het onderzoek en het voorkomen van voorbijrijden van seinen	31/05/2005
3.2	23	Onderzoek van de oorzaken in geval van een vermindering van het veiligheidsniveau + voorstel van remedies	
3.3	23	Voltooien van het ARGSI in samenwerking met het DGVL	30/06/2005
3.4	23	Aanpassingen van het ARGSI	indien nodig
3.5	23	Actieplan inzake de exploitatieveiligheid	31/03/2005
3.6	23	Rapport over de uitvoering van het actieplan met betrekking tot de exploitatieveiligheid	om de 6 maanden
3.7	24	Voorstel van verbod van het gebruik van de spoorweginfrastructuur (door een treinbestuurder of een treinbegeleider) Bijstand aan de Minister van Mobiliteit in verband met de uitvoering van artikel 44 § 4 van het KB van 12 maart 2003	wanneer nodig
3.8	27	[Resultaten van de controles inzake de exploitatieveiligheid op toeristische lijnen]	in gezamenlijk overleg opgesteld jaarlijks plan met vooruitzichten

IV. Opdracht van openbare dienst betreffende het leveren van diensten aan spoorwegondernemingen bepaald door de Koning in uitvoering van het koninklijk besluit van 12 maart 2003 betreffende de voorwaarden voor het gebruik van de spoorweginfrastructuur

nihil

V. Opdracht van openbare dienst betreffende de verdeling van de beschikbare capaciteit van de spoorweginfrastructuur met inachtneming van principes en procedures vastgelegd door de Koning

5.1	28	Informatie over de getroffen maatregelen inzake de verdeling van de beschikbare capaciteit van de spoorweginfrastructuur	indien nodig
5.2	29	Aanduiding van de specifieke infrastructuren die worden gebruikt voor welbepaalde types van spoorvervoerdiensten	indien nodig
5.3	30	Uitwerken van een uitbreidingsplan voor de verzadigde secties in overleg met het DGVL	indien nodig
5.4	31	Antwoord op de vragen inzake de verdeling van de capaciteiten, van het DGVL en van de Dienst Regulering van het Spoorvervoer (wanneer die operationeel is en in afwachting aan de Minister van Mobiliteit)	indien nodig
5.5	Dit document wordt niet gevraagd door het beheerscontract maar door de wet	De netverklaring en haar eventuele aanpassingen	Publicatie in uittreksels in het Staatsblad (jaarlijks)

VI. Opdracht van openbare dienst met betrekking tot de tarifiering, facturering en de heffing van vergoedingen voor het gebruik van de spoorweginfrastructuur en voor de dienstverlening die bedoeld is in artikel 199, § 1,3° van de wet van 21 maart 1991 houdende de hervorming van sommige economische overheidsbedrijven

6.1	32	Publicatie van de indexering van de eenheidsprijzen (op basis van de index van de voorgaande maand november)	01/01/2006
6.2	33	Studie om de parameters van de formule van de heffingen objectiever te maken	zo snel mogelijk starten
6.3	33	Verslag over de stand van zaken van de studie inzake de tarifiering tegen marginale kosten	om de 6 maanden
6.4	34	Informatie op verzoek van het DGVL en de Dienst Regulering van het Spoorvervoer	indien nodig

VII. Opdracht van openbare dienst met betrekking tot de certificatie van het personeel van de spoorwegondernemingen en van het rollend materieel

7.1	35	Resultaten van de controles inzake de OOD "Certificatie"	periodiek
-----	----	--	-----------

VIII. Kwaliteit van de dienst

8.1	36	Programmatie van de onderhoudswerken en gevolgen voor het verkeer	indien nodig
8.2	36	Informatie inzake de investeringen, statistieken ... openbaar via Internet	op regelmatige basis
8.3	37	Real time-informatie aan de klanten via de meest geavanceerde technieken	in real time
8.4	37	Informatie in real time aan de betrokken spoorwegondernemingen	in real time
8.5	37	De spoorwegondernemingen en hun klanten snel informeren in geval van verstoord verkeer	in real time
8.6	38	De spoorwegondernemingen spoedig informeren in geval van vertragingen die aan haar installaties te wijten zijn	in real time
8.7	39	Actieplan Kwaliteit met betrekking tot de onderwerpen van de artikelen 22, 37 en 38	01/01/2006
8.8	39	Verslag "Kwaliteit van de dienst" beoogd in de artikelen 22, 37 en 38	30/04/2005
8.9	39	Resultaten van een audit door een onafhankelijk orgaan over de beoordelingsmethodologie van de kwaliteit	30/04/2006

IX. Veiligheid van het Personeel en van de Reizigers

9.1	41	Jaarlijks actieplan "Veiligheid van het personeel en de gebruikers" in samenwerking met NMBS Holding en op initiatief van deze laatste	15/11/2005
-----	----	--	------------

X. Gedragsregels ten overstaan van derden

10.1	44	Jaarlijks rapport inzake de tevredenheidsgraad van de spoorwegondernemingen die op haar infrastructuur mogen rijden	30/06/2006
10.2	44	Jaarlijks rapport inzake de tevredenheidsgraad van de spoorwegondernemingen	30/04/2007
10.3	44	Kwaliteitshandboek voor de relaties met derden betreffende de middelen, de procedures en de doelstellingen	31/12/2007
10.4	46	Integrale versie van de netverklaring op de internetsite, in gebruiksvriendelijke vorm, voor de spoorwegondernemingen.	30/09/2005
10.5	47	Informatie aan de kandidaat-spoorwegondernemingen en andere derden	indien nodig

XI. Financiële relaties tussen de STAAT en Infrabel

11.1	48	Definitief voorstel van de verdeling van de globale investeringskredieten voor elk jaar van 2005 tot 2007, in overleg met de NMBS en NMBS Holding	30/09/2005
11.2	48	Een bijvoegsel bij het beheerscontract dat door de 3 vennootschappen moet worden goedgekeurd	31/12/2005
11.3	48	Definitief voorstel van de verdeling van het investeringsprogramma voor elk jaar van 2008 tot 2012, in overleg met de NMBS en NMBS Holding	31/03/2007
11.4	49	Specifiek jaarverslag aangaande het gebruik van de dotatie "Investerings"	30/04/2005
11.5	55	Ontwerp van het GEN-investeringsplan wat Infrabel betreft voor de periode 2005-2007, in overleg met de NMBS en NMBS Holding	30/09/2005
11.6	55	Programmavoorstel Infrabel voor de periode 2008-2012 ten laste van het GEN-Fonds en in overleg met de NMBS en NMBS Holding	31/03/2007
11.7	57	Te sluiten bijvoegsel betreffende de personeelskosten van de Technische Steundienst voor Spoorvervoer	voor 31/12/2005
11.8	57	Afsluiten van de exploitatierekeningen	30/06/2005
11.9	57	Onderwerpen van de afgesloten rekeningen aan een volledige audit	30/09/2005
11.10	57	Door Infrabel af te sluiten bijvoegsel aangaande de exploitatiedotatie 2007	31/12/2005

XII. Storting van de financiële bijdragen en compensaties van de STAAT

12.1	61	Jaarlijkse rechtvaardiging van de GEN-investeringen	30/04/
12.2	62	Voor te leggen businessplan	15/11/2005
12.3	62	Bijvoegsel bij het beheerscontract	31/12/2005

XIII. Ondernemingsplan

13.1	68	Plan 2003-2005 soumis à l'évaluation paritaire	30/09/2005
13.2	69	Nieuw ondernemingsplan op basis van de resultaten van het vorige boekjaar voor te leggen na een audit door het College van Commissarissen	15/11/2005
13.3	69	Afsluiten van een bijvoegsel bij het beheerscontract	31/12/2005

XIV. RELATIES MET HET FONDS VOOR SPOORWEGINFRASTRUCTUUR

14.1	69	Kopie van de contractuele bepalingen die Infrabel met het FSI afsluit	indien nodig
------	----	---	-----------------

XV. Diverse bepalingen

15.1	70	Antwoord op de vragen van de Minister van Overheidsbedrijven, van de Minister van Mobiliteit en van het DGVL	indien nodig
15.2	70	Versturen van de documenten van de Raad van Bestuur van Infrabel	Bij elke vergadering van de Raad van Bestuur van Infrabel
15.3	71	Afsluiten van een bijzonder protocol met het DGVL aangaande de bezoeken en inspecties op het terrein van de HSL en de Kanaaltunnelinstallaties	31/12/2005
15.4	72	Antwoord op de adviezen van het Raadgevend Comité van de Gebruikers	in geval een vraag wordt gesteld

15.5	72	Communicatie van de vereiste inlichtingen aan het Raadgevend Comité van de Gebruikers	in geval een vraag wordt gesteld
15.6	74	Informatie aan de omwonenden in geval van werken	in geval van werken
15.7	74	Afsluiten van een overeenkomst met een vereniging voor milieubescherming in het kader van het onderhoud van de directe omgeving van de spoorweginfrastructuur	zo snel mogelijk een piloot-project opstarten
15.8	74	Informatie ter beschikking stellen inzake het treinverkeer en de samenstelling van de spoorweginfrastructuur (richtlijn 2002/49)	in geval van een vraag of een verzoek
15.9	74	[raadpleging van de markt van de elektriciteitsproductie met het oog op het creëren van elektriciteitscapaciteit via een warmtekrachtcentrale]	in loop van 2005
15.10	75	Uitvoerige informatie betreffende inzake haar optreden inzake intermodaliteit in het afgelopen boekjaar	30/04/2005
15.11	76	Jaarverslag over de uitvoering van de opdrachten van openbare dienst	30/04/2005 (Wet van 21 maart 1991)
15.12	76	Jaarrekeningen, jaarlijks beleidsverslag en verslag van het college van commissarissen	30/04/2005 (Wet van 21 maart 1991)

XVI. Opvolging en uitvoering van het Beheerscontract

16.1	77	Jaarlijkse statistieken (zie bijlage 6)	30/04/2005
16.2	77	Maandelijks statistieken (zie bijlage 6)	2 maanden na de betrokken periode
16,3	78	Evaluatie van de opvolging van het beheerscontract	31/10/2005

GEHARMONISEERD GEMEENSCHAPPELIJK INVESTERINGSPLAN 2005-2007

NIMBS Groep - Investeringsplan 2005-2007 (Mio € 2005)		Fin		HOLDING		INFRAABEL		NIMBS		TOTAAL						
		2005	2006	2007	Totaal	2005	2006	2007	Totaal	2005	2006	2007	Totaal			
Hoge snelheids- infrastructuren	1 col	Project	HST				0,1	0,0	0,0	0,1				0,1		
			HST	P1			13,8	7,2	1,4	22,4					13,8	
			HST	P2			7,8	7,6	2,1	17,8						7,8
			HST	P3			6,2	4,4	3,9	14,5						11,1
			HST	P702			4,9	6,6	5,4	16,9						11,1
			HST	P4					1,1	0,2	0,0	1,3				1,3
			HST	P5					184,9	150,5	27,1	362,8				184,9
			HST	P701					10,3	8,2	0,4	18,9				13,0
			HST	P6					24,8	13,3	12,5	50,6				24,8
			HST	P8					104,8	55,2	17,2	177,1				104,8
			HST	P7					29,0	16,1	10,2	55,3				29,0
			HST	P8					7,7	13,0	7,1	27,7				27,7
			HST	Brus.+ dpt					382,9	253,2	74,6	710,8				382,9
			HST	VL					1,8	1,0	0,4	3,2				1,8
			HST	P2					7,5	9,6	2,8	19,9				7,5
HST	P3					10,3	6,6	5,9	22,7				10,3			
HST	P702					7,4	9,8	8,1	25,4				17,7			
HST	W					3,4	0,0	0,0	3,4				3,4			
HST	VL					14,4	11,5	0,5	26,3				18,5			
HST	P701					33,9	19,3	10,5	63,7				33,9			
HST	P6					26,9	13,4	4,2	44,4				26,9			
HST	P7					8,7	4,7	3,0	16,4				8,7			
HST	P8					11,6	19,5	10,6	41,7				11,6			
HST	FOD					0,7	0,7	0,8	2,2				0,7			
HST	W					75,5	70,4	59,2	205,1				75,5			
HST	PIP					5,9	15,9	41,1	62,9				5,9			
HST	PPS/Prefin. as 3					81,4	70,4	89,2	241,0				81,4			
HST	Niet geloc. W (as 3)					5,5	3,9	1,3	10,6				5,5			
HST	TOTAAL W					30,0	24,7	19,8	74,5				30,0			
HST	Brus.+ dpt					9,2	9,4	6,0	24,6				9,2			
HST	TOTAAL					189,1	189,1	164,7	542,9				189,1			
HST	PIP					16,9	41,1	57,0	115,0				16,9			
HST	W					2,1	1,4	3,5	7,0				2,1			
HST	VL					23,5	23,8	34,5	81,8				23,5			
HST	VL					21,1	30,1	42,0	93,2				21,1			
HST	Brus.+ dpt					2,8	6,1	3,5	12,4				2,8			
HST	TOTAAL					47,3	60,0	80,0	187,4				47,3			
HST	Brus.+ dpt					0,2	0,2	0,6	1,4				0,2			
HST	W					0,0	0,7	0,7	1,4				0,0			
HST	VL					0,0	0,0	0,0	0,0				0,0			
HST	FOD					3,7	3,8	3,5	11,1				3,7			
HST	TOTAAL					0,3	1,3	1,3	2,9				0,3			
HST	Brus.+ dpt					2,9	2,5	0,5	5,9				2,9			
HST	VL					0,7	0,6	0,6	1,9				0,7			
HST	P2					3,2	6,3	5,9	15,4				3,2			
HST	P3					1,0	1,3	1,8	4,1				1,0			
HST	P702					9,3	6,3	0,3	15,9				9,3			
HST	W					1,0	2,2	7,6	10,8				1,0			
HST	P6					1,2	0,6	0,0	1,8				1,2			
HST	P7					4,0	5,4	1,8	11,2				4,0			
HST	P8					23,4	26,2	18,4	67,9				23,4			
HST	TOTAAL					0,4	5,3	5,7	11,4				0,4			
HST	W					0,4	5,3	5,7	11,4				0,4			
HST	VL					1,5	0,9	4,4	6,7				1,5			
HST	Brus.+ dpt					1,5	1,7	1,6	4,8				1,5			
HST	TOTAAL					35,2	287,6	277,3	823,3				35,2			
HST	FOD					15,1	14,6	9,5	39,2				15,1			
HST	PPS/Prefin.					15,9	41,1	57,0	113,0				15,9			
HST	TOTAAL					15,9	41,1	57,0	113,0				15,9			
HST	PPS/Prefin.					15,9	41,1	57,0	113,0				15,9			
HST	TOTAAL					15,9	41,1	57,0	113,0				15,9			

(*) K.B. 16.11.2006

MMBS Groep - Investeringsplan 2005-2007 (Mio. € 2005)

Onthaal reizigers	Grote stations	Project										TOTAAL		
		2005	2006	2007	Totaal	2005	2006	2007	Totaal	2005	2006	2007	Totaal	
		Fin	HOLDING	INFRAABEL	NMBS									
		GEMBLoux	FOD 0,2	0,2	0,8	1,2								
		LIEGE-PALAIS	FOD 0,0			0,0								
		NAMUR	FOD 1,1	1,3		2,4	1,5	0,5	2,0					
		CHARLEROI SUD	FOD 4,8	3,6	1,5	9,9	1,0	2,2	2,1	5,3				
		MONS	FOD 0,8	0,1		0,9	2,0	1,0	8,0	11,0				
		TOURNAI	FOD 0,3	0,3		0,6								
		Totaal	FOD 7,2	5,5	2,3	15,0	4,5	4,7	10,1	19,3				
		ANTWERPEN BERCHEM	FOD 0,5			0,5		0,3		0,3				
		LEUVEN	FOD 0,2	3,7	5,5	9,4	3,7	5,0	2,8	11,5				
		Stationsomgev. MECHELEN	FOD 0,0	0,0	0,0	0,0								
		MOL	FOD 0,3	0,4	0,0	0,7	0,0	0,1	0,1	0,1				
		VILVOORDE	FOD 0,0	0,0	0,0	0,0	0,2	2,0	3,4	5,6				
		BRUGGE	FOD 0,2	0,4	0,2	0,8	6,7	6,0	10,1	22,8				
		GENT SP (incl. masterplan)	FOD 1,4	3,3	2,5	7,1	0,3	4,9	12,7	17,9				
		HALLE	FOD 0,2			0,2	1,3	0,4	4,0	5,7				
		SINT-NIKLAAS	FOD 0,1			0,1				0,1				
		Totaal	FOD 2,9	7,8	8,3	19,0	12,2	19,5	34,3	66,0				
		BRUSSEL CENTRAAL	FOD 1,2	3,9	3,6	8,7	0,6	5,2	4,1	9,9				
		BRUSSEL CONGRES	FOD 0,0	0,0	0,0	0,0				0,0				
		BRUSSEL ZUID	FOD 0,1			0,1	0,9	0,6	4,5	6,0				
		BRUSSEL NOORD	FOD 1,2	1,7	0,6	3,5	1,1	1,7	2,0	4,8				
		BRUSSEL LUXEMBOURG	FOD 0,6	1,4	2,7	4,7								
		ETTERBEEK (RG en toegang)	FOD 0,0			1,0				1,0				
		Totaal	FOD 3,1	7,0	7,9	18,0	2,6	7,5	10,6	20,7				
		TOTAAL grote stations (buiten parkings)	FOD 13,2	20,2	18,5	52,0	19,2	31,7	65,0	106,0				
		W	P702	FOD 15,3	19,3	17,1	51,7	6,2	4,0	9,2	19,4			
		TOTAAL	FOD 15,3	19,3	17,1	51,7	6,2	4,0	9,2	19,4				
		VL	P701	FOD 3,5	7,4	1,9	12,8	14,0	11,2	0,5	25,6			
		Deel PA	FOD 0,4	1,2	2,8	4,4								
		Antwerpen-Centraal	FOD 3,8	8,6	4,8	17,2	14,0	11,2	0,5	25,6				
		Parkings	DIV 11,5	11,3	7,7	30,5								
		Derden & concessies	DIV 8,6	13,2	2,2	24,1								
		TOTAAL HST stations	FOD 19,1	27,9	21,9	68,9	20,1	15,1	9,7	45,0				
		Andere financieringen	DIV 20,1	24,5	9,9	54,5								
		TOTAAL	FOD 32,3	48,1	40,4	120,9	39,4	46,8	64,7	150,9				
		Andere financieringen	DIV 20,1	24,5	9,9	54,5								

NMBS Groep - Investeringsplan 2005-2007 (Mio € 2005)

		2005		2006		2007		2005		2006		2007		2005		2006		2007		Totaal	
		HOLDING		INFRABEL		NMBS		TOTAAL		TOTAAL		TOTAAL		TOTAAL		TOTAAL		TOTAAL		TOTAAL	
		Fin		Fin		Fin		Fin		Fin		Fin		Fin		Fin		Fin		Fin	
		Project		Project		Project		Project		Project		Project		Project		Project		Project		Project	
			Verhoging perrons		FOD																
			Schuilplaatsen, verlichting		FOD																
			Renovatie Fac.Man.		FOD																
			Diverse renovatie		FOD																
			Integrale toegankelijkheid		FOD																
			Diverse		FOD																
VL		4,6	4,2	6,1	14,9	6,0	11,8	16,1	33,9						10,6	16,0	22,1	48,8			
			Localiseerbaar		FOD																
			Verhoging perrons		FOD																
			Schuilplaatsen, verlichting		FOD																
			Renovatie Fac.Man.		FOD																
			Diverse renovatie		FOD																
			Integrale toegankelijkheid		FOD																
		0			FOD	0															
			Diverse		FOD																
Brus.+ dpt		1,1	0,3	0,2	1,6	1,1	1,1	1,9	4,1						2,2	1,4	2,1	5,6			
			Localiseerbaar		FOD																
			TELECOM		FOD																
			Diverse		FOD																
Brus.+ dpt		0,9	0,9	1,7																	
		1,4	1,4	2,7																	
TOTAAL buiten GEN zone		9,5	9,7	9,5	28,7	13,9	22,4	24,3	60,8						23,4	32,1	33,8	89,3			
W					FOD																
			Aanvul. Mob. Brus.		FOD																
VL			Aanvul. Mob. Brus.		FOD																
			Aanvul. Mob. Brus.		FOD																
Brus.+ dpt		0,3	0,2	0,5																	
			Aanvul. Mob. Brus. (Jette)		FOD																
			Aanvul. Mob. Brus.		FOD																
TOTAAL		9,8	9,9	9,5	29,2	13,9	25,3	30,9	70,1												
Brus.+ dpt					FOD																
					FOD																
TOTAAL					FOD																
Brus.+ dpt		0,8	0,8	0,8	2,3																
					FOD																
TOTAAL		0,8	0,8	0,8	2,3																
FOD		42,1	58,0	49,9	150,1	53,3	72,1	95,6	221,0						99,7	135,4	150,1	385,2			
Parkings					FOD																
Andere financieringen		10,3	35,6	31,2	77,1										10,3	35,6	31,2	77,1			
		20,1	24,5	9,9	54,5										20,1	24,5	9,9	54,5			
EF		0,8	0,8	0,8	2,3										0,7	0,4	0,1	1,2			
					EF										1,4	1,1	1,0	3,5			

MMBS Groep - Investeringsplan 2005-2007 (Mio € 2005)

		2005		2006		2007		2005		2006		2007		2005		2006		2007		
		Fin		HOLDING		INFRAABEL		NMBS		TOTAAL		TOTAAL		TOTAAL		TOTAAL		TOTAAL		
		Fin		HOLDING		INFRAABEL		NMBS		TOTAAL		TOTAAL		TOTAAL		TOTAAL		TOTAAL		
Locomotieven eigen fondsen	Aanschaffingen	EF						26,2	0,9	2,8	29,9	26,2	0,9	2,8	29,9					
	Aanschaf. HLD R 77/78	EF						0,1	1,9	3,9	5,9	0,1	1,9	3,9	5,9					
	Spoor-wegvoert. B-Cargo	EF						18,9			18,9				18,9					
	Aanschaf. 20 HLD	EF						26,3	21,6	6,7	54,7	26,3	21,6	6,7	54,7					
	TOTAAL	EF						3,1	1,2	0,0	4,4	3,1	1,2	0,0	4,4					
	Renovaties	EF						3,1	1,2	0,0	4,4	3,1	1,2	0,0	4,4					
	Diverse wijzig. HLD	EF																		
	TOTAAL	EF																		
	TOTAAL	EF																		
	HST	Aansch. 3 stellen Br.-Antw.-Brecla	EF						10,2	28,1	22,2	60,5	10,2	28,1	22,2	60,5				
	TOTAAL	EF						1,7	0,0	0,0	1,8	1,7	0,0	0,0	1,8					
	refurb. EUROSTAR THALYS	EF						1,1	0,5	15,5	17,0	1,1	0,5	15,5	17,0					
	Diverse	EF						2,8	0,5	15,5	18,8	2,8	0,5	15,5	18,8					
	TOTAAL	EF						13,0	28,6	37,7	79,3	13,0	28,6	37,7	79,3					
Wagens	Aanschaffingen	EF						12,3	0,3	20,4	33,0	12,3	0,3	20,4	33,0					
	Omvormingen	EF						7,7	14,2	5,5	28,4	7,7	14,2	5,5	28,4					
	TOTAAL	EF						20,1	14,5	25,9	61,4	20,1	14,5	25,9	61,4					
Diverse	Gasoli instial.	FOD						5,6	4,4	1,2	11,2	5,6	4,4	1,2	11,2					
	GPS	FOD						7,1	4,2	1,5	12,7	7,1	4,2	1,5	12,7					
	Diverse	FOD						4,0	5,4	2,3	11,8	4,0	5,4	2,3	11,8					
	TOTAAL FOD	FOD						16,7	14,0	5,0	35,7	16,7	14,0	5,0	35,7					
	Diverse	EF						4,5	8,8	7,9	21,3	4,5	8,8	7,9	21,3					
	TOTAAL EF	EF						4,5	8,8	7,9	21,3	4,5	8,8	7,9	21,3					
	FOD	FOD						64,3	106,1	163,9	334,2	64,3	106,1	163,9	334,2					
	GEN	GEN						20,2	20,3	20,3	60,7	20,2	20,3	20,3	60,7					
	Artikel 73	A73						30,4	45,6	76,0	152,0	30,4	45,6	76,0	152,0					
	EF	EF						67,2	74,7	79,3	221,2	67,2	74,7	79,3	221,2					
Uitbreidingen	Classiek	FOD						0,1			0,1				0,1					
	Aubange - Mont-St-Martin	FOD						0,0	1,6	1,9	3,5	0,0	1,6	1,9	3,5					
	Monceau-vorm. spoorwaggen	FOD						2,7	2,7	4,2	9,6	2,7	2,7	4,2	9,6					
	L130A : versterking	FOD						0,1	0,5	2,5	3,1	0,1	0,5	2,5	3,1					
	Garocentre	FOD						0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0					
	L140 bediening luchthaven	FOD						0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0					
	Electrificatie L24	FOD						4,2	4,1	2,6	10,9	4,2	4,1	2,6	10,9					
	Charlero. Sud	FOD						0,3	0,6	0,6	1,5	0,3	0,6	0,6	1,5					
	Diverse W	FOD						7,4	9,5	11,8	28,7	7,4	9,5	11,8	28,7					
	TOTAAL	W							14,2	13,6	2,9	30,7	14,2	13,6	2,9	30,7				
	Doortit Namur	FOD						0,1	0,1	0,1	0,3	0,1	0,1	0,1	0,3					
	Diverse studies	FOD						0,8	1,3	5,0	7,1	0,8	1,3	5,0	7,1					
	L130+147	FOD						15,1	15,0	8,0	38,1	15,1	15,0	8,0	38,1					
	SPF projecten ex refin.	FOD						6,3	10,1	16,4	32,8	6,3	10,1	16,4	32,8					
	as 3 (Brus. - luxemb.grens)	P/P						6,3	10,1	16,4	32,8	6,3	10,1	16,4	32,8					
	PPS/Prefin.	P/P						22,5	24,5	19,8	66,8	22,5	24,5	19,8	66,8					
	FOD	FOD						6,3	10,1	16,4	32,8	6,3	10,1	16,4	32,8					
	TOTAAL W	W						22,5	24,5	19,8	66,8	22,5	24,5	19,8	66,8					
	TOTAAL W	W						6,3	10,1	16,4	32,8	6,3	10,1	16,4	32,8					

BIJLAGE 9^(*)

HET KADER VAN DVIS IN VOLTijdSE EQUIVALENTEN

Graad	
Dienstchef	1
Afdelingschef	3
Jurist (niveau A)	1
Gespecialiseerd deskundige (niveau A)	9,5
Deskundige (niveau B)	5,25
Assistenten (niveau C)	5,25
Totaal	25

^(*)K.B. 16.11.2006