

VOORSTELLING VAN DE RESULTATEN VAN DE AUDIT VAN DE NMBS

Op 17 juni 1994, heb ik een nota aan de Ministerraad voorgesteld die de huidige toestand van de NMBS analyseerde.

Deze nota stelde de rol van de NMBS in het licht als een essentiële instelling van het mobiliteitsbeleid in België en Europa.

Zij onderstreepte eveneens dat de NMBS voor een dubbele uitdaging staat :

- de financiering van de investeringen in het algemeen en de investeringen verbonden aan de hoge-snelheidstrein in het bijzonder ;
- het aanzienlijk deficit van de spoorwegactiviteiten voortspruitend uit het gewicht van het verleden.

Sinds mijn komst aan het hoofd van het Departement leek het me onmogelijk voor de N.M.B.S. alle opdrachten te vervullen met de actuele budgetten :

- de realisatie van de HST van grens tot grens
- de verbetering van het interne net
- de verbetering van de kwaliteit van de diensten aan het publiek.

Theoretisch waren de oplossingen eenvoudig :

1. (ofwel) de financiële middelen van de N.M.B.S. sterk verhogen ; dit is totaal onmogelijk voor de Staat.
2. (ofwel) de investeringen van de N.M.B.S. sterk verminderen. Dit betekent : het opgeven van de HST verder van Brussel. Dit kunnen we ook niet doen.
3. de derde mogelijkheid is : een oplossing zoeken tussen de twee extremen. Een tussenoplossing dus.

Binnen dit perspectief wenste ik alle betrokkenen in te lichten (*) en dit via een studie van objectieve en onafhankelijke experts tegenover de N.M.B.S. en de Regering.

(*) Het gaat om de verantwoordelijken van de N.M.B.S., de vakbonden en de politici.

In verband met het werk van de experts : voor ze het presenteren wil ik het volgende benadrukken : COOPERS & LYBRAND zijn zelf verantwoordelijk voor hun werkhypothesen.

Hun analyse moeten we beschouwen als een wetenschappelijke oefening en **als niets anders**. Het is in géén geval een politieke stellingname.

De resultaten zijn onvermijdelijk hard.

Maar, het is te verkiezen, de realiteit te kennen, de waarheid te zeggen en een realistische politiek te creëren. Een politiek die aanvaardbaar is voor het personeel en financieerbaar voor de Staat.

Het is deze taak, in het licht van de resultaten, die wij allen op ons dienen te nemen.

1. INLEIDING

Uitgaande van de huidige financiële toestand bestond de studie erin de gevolgen op middellange termijn vast te stellen. Daartoe heeft zij zich gesteund op verschillende scenario's of werkhypothesen; het jaar 2005 werd gekozen als referentiepunt.

De studie snijdt eveneens de toekomst aan van de belangrijkste activiteitensectoren van de NMBS (binnenlandse treinen, internationale reizigers, goederen, verzending van kleine stukken en infrastructuurbeheer).

Ik dring opnieuw aan op het feit dat de studie gesteund is op gewone hypotheseën die niet mogen worden verward met beslissingen of zelfs keuzen van politieke beslissingen.

Deze hypotheseën hebben slechts tot doel het belang van de inzet vast te stellen en de vereiste beslissingen voor te bereiden.

De resultaten van de audit werden mij zopas voorgelegd.

Zoals ik aangekondigd had, heb ik gewild dat zij onverwijld werden voorgesteld.

Dit is het doel van onze ontmoeting vandaag.

2. BASISVERONDERSTELLINGEN

COOPERS & LYBRAND hebben eerst een basisscenario opgesteld dat de huidige opties opneemt, met name :

- 1° Het globaal investeringsbedrag voor de HST-infrastructuur wordt geraamd op 147,7 miljard. De volledige HST wordt verondersteld operationeel te zijn voor 2005.
- 2° Het bedrag voorbehouden voor het binnenlands net wordt op 18,6 miljard per jaar gehandhaafd, zoals voorzien door de tienjarige programmatie 1991-2000 van de spoorweginvesteringen.
- 3° Het personeelsbestand evolueert rekening houdend met de natuurlijke afvloeiing. Een derde van de afvloeiing wordt gecompenseerd door nieuwe aanwervingen vanaf 1997, of 4.500 aanwervingen. Het statuut van de spoorwegarbeiders wordt behouden. Geen enkele afdanking is gepland.
- 4° De financiële compensaties van de Staat blijven gelijkwaardig op hun huidig niveau.

3. BESTUDEERDE SCENARIO'S

Uitgaande van dit basisscenario werden achtereenvolgens vijf scenario's uitgewerkt.

COOPERS & LYBRAND formuleert twee grote categorieën veronderstellingen :

- enerzijds een stijging van de financiële compensaties en bijdragen van de Staat ;
- anderzijds een vermindering van de investerings-bedragen ten eigen laste van de NMBS over de periode 1995-2005 ; het gaat hoofdzakelijk om het gladstrijken in de tijd van het HST-project.

Scenario I geeft de gevolgen van een stijging met 7 miljard voor de Staat ten gunste van de opdrachten van openbare dienst (verkeer van de treinen van de binnendiensten gewone operaties met betrekking tot de infrastructuur).

Het gevolg van de inbreng van minder hoge bedragen werd met varianten onderzocht (5 - 5,5 - 6 - 6,5 van 1995 tot 1998 en 7 miljard vanaf 1999).

Scenario II beschouwt buiten de 7 miljard ook de indexering van de huidige Staatsbijdragen ten gunste van de exploitatierekening van de NMBS. Deze indexering is gepland vanaf 1997.

Scenario III overweegt buiten de vorige twee scenario's twee nieuwe financiële bijdragen :

- De inbreng van een bedrag van 24 miljard gespreid van 1997 tot 2005 ten laste van de Staat voor de HST-investeringen die gelijktijdig bijdragen tot de verbetering van het binnenlands net;
- Het bekomen van een bijkomende financiële steun van 12,4 miljard van de Europese Unie die de financiering van de helft van het gedeelte Luik-Duitse grens beoogt.

Scenario IV stelt de investeringen Luik-Duitse grens en Berchem-Antwerpen-Nederlandse grens uit.

Scenario V stelt van zijn kant alle niet-vastgelegde HST-investeringen boven Brussel uit.

4. RESULTATEN VAN DE VERSCHILLENDE SCENARIO'S

4.1. HET BASISSCENARIO, dit wil zeggen met ongewijzigd beleid, leidt tot de volgende resultaten :

- het totaal geïnvesteerde bedrag is 408 miljard;
- in 2005 zou de schuldenlast van de NMBS 528 miljard bedragen in verhouding tot iets meer dan 100 miljard aan het einde van dit jaar;
- in de loop van het jaar 2005 zou het deficit van de exploitatierekening van de NMBS 9 miljard bedragen, zonder rekening te houden met de financiële lasten, maar 47 miljard met inbegrip van deze lasten.

Deze resultaten tonen op afdoende wijze aan dat het onmogelijk is het huidige beleid voort te zetten.

Het beleid van en ten opzichte van de NMBS moet worden gewijzigd.

4.2. Scenario's I, II en III verzachten de financiële gevolgen voor de NMBS, maar zijn verre van de toekomst ervan te verzekeren.

4.3. Scenario's IV en V vertonen vooruitzichten van stabilisatie van de NMBS-toestand, maar zij veronderstellen beide bijkomende budgettaire inspanningen van de Staat. Inspanningen zowel ten gunste van de exploitatierekening als ten gunste van de investeringen die zowel dienen voor het binnenlands net als voor het HST-project. Zij stellen de aan de HST verbonden investeringen uit tot na 2005.

- 4.4 Enkel deze laatste scenario's kunnen de deficittaire NMBS-spiraal breken. Zij doen reële vooruitzichten ontstaan.

Niettemin zou de toestand van de NMBS verontrustend blijven :

- haar schuldenlast zou meer dan 200 miljard blijven bedragen in 2005 indien de investeringen boven Luik en Berchem-Antwerpen zouden worden uitgesteld, ondanks een inbreng van 24 miljard van de Staat tussen 1997 en 2005, verantwoord door de integratie van de binnenlandse netten en de HST;
- in ieder geval - in de veronderstelling dat alle aan de HST verbonden investeringen boven Brussel zouden worden uitgesteld - vertoont de globale rekening van het jaar 2005 nog een deficit van zowat 6 miljard.

Dit toont de noodzaak aan voor de NMBS om nieuwe beleidslijnen uit te werken.

5. RESULTATEN PER ACTIVITEITENSECTOR

Uit de resultaten per activiteit blijkt dat de opdrachten van openbare dienst (binnenlandse treinen en infrastructuurbeheer) en de activiteit internationale reizigers (waaronder de HST) tegen 2005 juist een evenwicht bereiken ; dit veronderstelt een inbreng van 7 miljard per jaar en de indexering van de huidige compensaties.

De activiteit van de goederensector blijft daarentegen steeds structureel verlieslatend.

Deze activiteit moet opnieuw in haar geheel door de NMBS worden geëvalueerd. In deze context dient bijzondere aandacht te worden besteed aan de volgende punten :

- een betere bepaling van de produkten en marktsegmenten die toekomst hebben ;
- de herstructurering op het vlak van de tot stand gebrachte middelen ;
- een toename van de produktiviteit ;
- een grondige studie van de structuur van de kosten en marges per produkt en per marktsegment.

6. APPRECIATIE VAN DE RESULTATEN

Uit deze uiteenzetting blijkt het belang van de uitdagingen die zullen moeten worden aangenomen. Een tijd van reflectie dringt zich nu op om de resultaten van de studie grondig te bestuderen.

Ik meen dat het in dit stadium nuttig is enkele orientatiës te bepalen die de te maken reflecties belichten.

- 1° Alle resultaten van de studie zijn gesteund op een sterke groei van de produktiviteit van het personeel. Tijdens de laatste 12 jaar hebben de spoorwegaarbeiders reeds veel bijgedragen tot de stabilisatie van hun bedrijf. Wat het personeel betreft komt het er bijgevolg op aan in de toekomst geleidelijk te handelen met naleving van het statuut. De optimale benutting van de beschikbare menselijke hulpkrachten moet door de NMBS worden georganiseerd.

- 2° Het behoort in de eerste plaats de NMBS toe de technische geldigheid van bepaalde, door de studie in aanmerking genomen hypothesen te onderzoeken.
- 3° De NMBS dient eveneens samenhangende arbitrages uit te voeren tussen de investeringsbehoeften in infrastructuur en in rollend materieel in het kader van het transportplan, dit op middellange en lange termijn.
- 4° Welk ook de ernst van de toestand is, de volledige verwezenlijking van het HST-project blijft onontbeerlijk vanuit Europees oogpunt. Men kan zich echter niet indenken dat dit zou gebeuren ten nadele van het binnenlands net of de NMBS in haar geheel. Het communautaire belang van het HST-project is evident en werd reeds door de Europese Unie erkend. Dit belang rechtvaardigt het feit dat de Unie opnieuw wordt aangesproken om bijkomende financieringsmiddelen te verstrekken, met name aansluitend op de aan de gang zijnde werken van de Christophersen Group. In deze context moet het goed in de tijd geprogrammeerd gladmaken van de investeringen worden uitgewerkt op grond van een voorstel dat de NMBS dient voor te stellen.
- 5° Het beheer van NMBS moet streng blijven. De beheersing van de kosten moet permanent worden nagestreefd en onverwijld worden toegepast.
- 6° Zoals het reeds in het beheerscontract is vervat, moet het beleid van valorisatie van het onroerend patrimonium worden geactiveerd.
- 7° Samen daarmee moet de uitwerking van meer voluntaristische commerciële strategieën, met name gesteund op het opdrijven van de kwaliteit van de dienst op gang worden gebracht en toegepast. Met verbetering van de mobiliteitsvoorwaarden moet zij de NMBS de mogelijkheid bieden nieuwe marktaandelen te veroveren zowel op het gebied van de reizigers als op dat van de goederen. De investeringen moeten worden gedaan in bepaalde gaten in de markt met toekomst voor de spoorwegen.

°
° °

Het geheel van de onderzoeken waartoe werd overgegaan en waartoe op heel korte termijn zal worden overgegaan, zal als basis dienen om een fundamenteel debat over de mobiliteit te organiseren. Het doel zal erin bestaan de toekomstige rollen en bijdragen van de verschillende transportwijzen en -middelen te bepalen, door het transport in een zo globaal mogelijk kader te plaatsen. De inbreng en externe weerslag van elke interveniënt zullen worden geraamd, of het gaat om sociale, economische, milieu- of energetische aspecten, zonder het prioritair aspect te vergeten gevormd door de veiligheid van heel het verkeer.

Dit zeer ruim debat over de mobiliteit zal alle betrokken partijen bijeenbrengen. De prioriteit zal worden verleend aan de dialoog en het overleg, met het einddoel op termijn een permanent reflectiekader op te richten. Het heel ruim en heel complex onderwerp loont ontegensprekelijk de moeite. Ik zal hiertoe het initiatief nemen zodra de eerste grondslagen van de consolidatie op termijn van de NMBS zullen gelegd zijn. Dit is onontbeerlijk daar het spoorwegtransport een essentieel element van de mobiliteit van personen en goederen is en zal blijven.

Dit is een opzienbarende studie. Zij zal bij alle beslissers een elektroshock veroorzaken : de Regering, de Vakbonden en de Directie van de NMBS.

In het kader van de objectieve hypothesen bepaald door de consultant staat het volgende vast :

- het huidige beleid mag niet meer worden voortgezet;
- de Staat zal bijkomende financiële middelen moeten inbrengen;
- de NMBS zal op drastische wijze haar investeringen moeten arbitreren en al haar activiteiten streng moeten beheren;
- een dynamisch commercieel beleid moet door de NMBS worden uitgewerkt om het spoorvervoer aantrekkelijker te maken.

Noden beperkt tot
geactual. Tienjaren
investeringsplan

A

Basisscenario

Tienjarenplan invest..
. 91-2000 amend. 93 (B945)
. 18,6 Mia Bef(94) >2001
HST integraal project EF

1. Inject. 3-7 Mia/jaar

Bijkomende tegemoetkom.
. 3 à 7 Mia/jr. niet geïndex.
. vanaf 1995

4. HST Uitstel Invest. na Guillemins/ Berchem

57,6 Mia Bef (94) uitgesteld
. Spoorterminal Luik + P5
. Tunnel Antwerpen + P7a
247 Mio al geëngageerd

4bis. 24 Mia Bijk. Tegem.

24 Mia Bef(94) staatssteun:
. Uitstel investeringen vanaf
Guill./Berch. idem scen.4
. 2,7 Mia /jr.tussen 97 en 2005
index à 2,5% per jaar

4ter Invest.>Brus 2000-5

. Uitstel investeringen vanaf
Guill./Berch. idem scen.4
. Invest.na Brussel uitgesteld
naar periode 2000 - 2005

2. Indexatie van de Tegemoetkomingen

Huidige Tegemoetkoming
36,1 Mia Bef
. 12,1+24,0 (1e+2e Openb.Op.
. index 2,5% vanaf 1997

5. HST Uitstel >Bru

95,8 Mia Bef(94) uitgesteld
. 57,6 uitstel scenario 4
. 38,2 uitstel na Brus.-Zuid
1.582 Mio al ge-engageerd

Effektief 42.600 (94) tot 32.100 (2005)
- Moderniseringsfonds inbegrepen

3. HST integraal project met steun Staat en EU

24 Mia Bef(94) staatssteun:
. 2,7 Mia /jr. tussen 97 en 2005
. index à 2,5% per jaar
12,4 Mia Bef(94) steun EU:
. 50% P5 Luik - Duitse grens
. index à 2,5% per jaar
. pro-rata twerken (96 à 2005)

**Noden beperkt tot
geactual. Tienjaren
investeringsplan**

A

Basisscenario

408 Inv.(Bef94 cum.93-2005)
528 Schuld(Bef cum.tot2005)
(9.4) Exploit. res.(in 2005)
(47.2) Resultaat (in 2005)

**Effektief 42.600 (94) tot 32.100 (2005)
- Moderniseringsfonds inbegrepen**

1. Inject. 3-7 Mia/jaar

408 Inv.(Bef94 cum.93-2005)
407 Schuld(Bef cum.tot2005)
(2.4) Exploit.res (in 2005)
(31.5) Resultaat (in 2005)

4. HST - uitstel invest. vanaf Guill/ Berch.

350 Inv.(Bef94 cum.93-2005)
251 Schuld(Bef cum.tot2005)
8.3 Exploit.res (in 2005)
(11.3) Resultaat (in 2005)

2. Indexatie van de StaatsTegemoetkoming

408 Inv.(Bef94 cum.93-2005)
351 Schuld(Bef cum.tot2005)
6.5 Exploit.res. (in 2005)
(18.7) Resultaat (in 2005)

3. HST- Integraal projekt met steun Staat+EU

408 Inv.(Bef94 cum.93-2005)
290 Schuld(Bef cum.tot2005)
8.3 Exploit.res. (in 2005)
(13.8) Resultaat (in 2005)

4bis. 24 Mia Bijk.Tegem.

350 Inv.(Bef94 cum.93-2005)
210 Schuld(Bef cum.tot2005)
10.2 Exploit.res. (in 2005)
(6.6) Resultaat (in 2005)

5. TGV- Report >Bru

307 Inv.(Bef94 cum.93-2005)
181 Schuld(Bef cum.tot2005)
8.6 Exploit.res. (in 2005)
(6.0) Resultaat (in 2005)

4ter Invest.>Brus 2000-5

350 Inv.(Bef94 cum.93-2005)
207 Schuld(Bef cum.tot2005)
9 Exploit.res. (in 2005)
(6.3) Resultaat (in 2005)

AUDIT VAN DE N.M.B.S.

De onderscheiden resultaten zijn, voor elke parameter in miljarden uitgedrukt :

A : toestand 1995

B : toestand 2005

C : samenvoeging over de periode 1993-2005 :

		Bedrijfsrekening voor de financiële lasten	Bedrijfsrekening financiële lasten inbegrepen	Cash flow	Totale Schuld	Geïnvesteed bedrag
1. BASIS SCENARIO	A	- 5,9	- 10,0	- 35,5	139,7	-
	B	- 9,4	- 47,1	- 42,5	527,7	-
	C	- 111,0	- 323,7	- 495,4	-	407,6
2. SCENARIO I	A	+ 1,1	- 2,7	- 28,3	132,4	-
	B	- 2,4	- 31,5	- 26,9	406,7	-
	C	- 34,0	- 202,7	- 374,4	-	407,6
3. SCENARIO II	A	+ 1,1	- 2,7	- 28,3	132,4	-
	B	+ 6,6	- 18,7	- 14,1	350,7	-
	C	+ 9,4	- 146,7	- 318,3	-	407,6
4. SCENARIO III	A	+ 1,2	- 3,1	- 28,8	133,0	-
	B	+ 8,3	- 13,8	- 5,8	290,1	-
	C	+ 17,5	- 133,5	- 257,8	-	407,6
5. SCENARIO IV	A	+ 1,2	- 2,8	- 26,6	130,8	-
	B	+ 8,3	- 11,3	- 5,4	250,0	-
	C	+ 15,4	- 124,1	- 218,6	-	350,0
6. SCENARIO IVbis	A	+ 1,2	- 4,8	- 28,3	132,4	-
	B	+ 10,2	- 6,6	+ 0,9	210,5	-
	C	+ 26,4	- 112,6	- 178,2	-	350,0
7. SCENARIO V	A	+ 1,2	- 2,7	- 24,6	128,7	-
	B	+ 8,6	- 6,0	- 0,7	180,5	-
	C	+ 19,6	- 93,9	- 148,2	-	306,7

(bron : Coopers and Lybrand)

RÉSEAU EUROPÉEN DE TRANSPORT A GRANDE VITESSE EUROPÄISCHES HOCHGESCHWINDIGKEITSNETZ EUROPEAN HIGH-SPEED RAIL SYSTEM

