

BEHEERSCONTRACT
(OPENBAREDIENSTCONTRACT)

2023-2032

(hierna *het Contract*)

TUSSEN DE BELGISCHE STAAT EN NMBS

Tussen de Belgische Staat, vertegenwoordigd door de heer Georges Gilkinet, minister van Mobiliteit (hierna ook *de Staat* of *de Belgische Staat*),

en

de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, naamloze vennootschap van publiek recht, gevestigd te Frankrijkstraat 56, 1060 Sint-Gillis, vertegenwoordigd door mevrouw Sophie Dutordoir en de heer Renaud Lorand (hierna *NMBS*, en, samen met de Staat, *de Partijen*).

Inhoudsopgave

I.	VOORWOORD.....	3
II.	VOORWERP VAN HET CONTRACT.....	5
III.	VERVOERSAANBOD.....	6
	1. Binnenlands en grensoverschrijdend vervoer.....	6
	2. Aankoop, onderhoud en beheer van rollend materieel.....	14
	3. Vervoerbewijzen en tarieven.....	21
	4. Distributie van vervoerbewijzen.....	27
	5. Schadeloosstelling bij treinvertragingen.....	30
IV.	STATIONS EN REIZIGERSONTHAAL.....	31
V.	VLOT REIZEN VAN DEUR TOT DEUR.....	35
	1. Algemene toegankelijkheid.....	35
	2. Autonome toegankelijkheid voor personen met beperkte mobiliteit (PBM).....	36
	3. Andere diensten in het station.....	39
	4. Reizigersinformatie.....	40
	5. Intermodaliteit.....	42
	6. Mobiliteitsoplossingen van deur tot deur.....	46
VI.	PREVENTIE EN VEILIGHEID.....	48
	1. De veiligheidsactiviteiten in het spoorwegdomein.....	48
	2. De bewaking van de installaties.....	53
VII.	ANDERE OPDRACHTEN VAN OPENBARE DIENST.....	54
	1. Instandhouding van het historisch patrimonium.....	54
	2. De prestaties voor de behoeften van de Natie.....	55
	3. Andere bij of krachtens de wet opgelegde openbardienstverplichtingen.....	56
VIII.	PRESTATIEBEHEER.....	57
IX.	MAATSCHAPPELIJKE VERANTWOORDELIJKHEID VAN DE ONDERNEMING.....	63
X.	ONTWERP, UITVOERING EN OPVOLGING VAN INVESTERINGEN.....	67
XI.	COMPENSATIE EN FINANCIËLE REGELING.....	70
XII.	ALGEMENE CLAUSULES.....	86
	LIJST VAN DE BIJLAGEN.....	94

I. VOORWOORD

Gelet op artikel 14 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie (hierna het VWEU) en protocol nr. 26 betreffende diensten van algemeen economisch belang door de Lidstaten (hierna *het Protocol*);

Gelet op Verordening (EG) nr. 1370/2007 van het Europees Parlement en de Raad van 23 oktober 2007 betreffende het openbaar personenvervoer per spoor en over de weg en tot intrekking van Verordening (EEG) nr. 1191/69 van de Raad en Verordening (EEG) nr. 1107/70 van de Raad, zoals gewijzigd bij Verordening (EG) nr. 2016/2338 van het Europees Parlement en de Raad van 14 december 2016 tot wijziging van Verordening (EG) nr. 1370/2007 wat betreft de openstelling van de markt voor binnenlandse passagiersvervoerdiensten per spoor (hierna *Verordening 1370/2007*);

Gelet op de mededeling van de Europese Commissie over interpretatieve richtsnoeren bij Verordening (EG) nr. 1370/2007 betreffende het openbaar personenvervoer per spoor en over de weg;

Gelet op Verordening nr. 1371/2007 van het Europees Parlement en de Raad van 23 oktober 2007 en Verordening nr. 2021/782 van het Europees Parlement en de Raad van 29 april 2021 betreffende de rechten en verplichtingen van treinreizigers (hierna *Verordening 1371/2007*);

Gelet op de wet van 21 maart 1991 betreffende de hervorming van sommige economische overheidsbedrijven (hierna *de Wet van 21 maart 1991*);

Gelet op de wet van 30 augustus 2013 houdende de Spoorcodex;

Gelet op de strategische doelstellingen in het regeerakkoord van 30 september 2020 waarin het beleid inzake het openbaar vervoer per spoor wordt uiteengezet en de specificaties in de zin van artikel 2 bis van Verordening 1370/2007, zoals deze op 2 april 2021 door de Ministerraad zijn goedgekeurd en op de website van de FOD Mobiliteit en Vervoer zijn gepubliceerd (hierna *de Specificaties*);

Gelet op het ondernemingsplan van NMBS voor de periode 2023-2032 dat door NMBS werd opgesteld (hierna *het Ondernemingsplan*);

Gelet op de publicatie van 26 november 2021 zoals bedoeld in artikel 7.2 van Verordening 1370/2007, waarmee de Belgische Staat zijn voornemen bekendmaakt om over te gaan tot een onderhandse gunning van de opdrachten van openbare dienst voor 10 jaar overeenkomstig artikel 5.6 van Verordening 1370/2007;

Overwegende:

- De rol van de trein in de multimodale samenleving, de ambitie om de overstap van reizigers van het ene vervoermiddel naar het andere te vergemakkelijken en zo de trein aantrekkelijker te maken en het relevante gebied van de trein uit te breiden;
- De strategische doelstellingen van de Staat en de Specificaties in termen van 'modal shift' naar de trein;
- De vaststelling dat de Staat in dit verband moet ingrijpen op het gebied van het openbaar personenvervoer per spoor teneinde te waarborgen dat er diensten van algemeen belang worden aangeboden, die met name talrijker, veiliger en van betere kwaliteit zijn dan die welke de eenvoudige werking van de markt mogelijk zou hebben gemaakt;
- De rol die alleen NMBS in dit verband kan spelen, aangezien NMBS belast is met de opdrachten van openbare dienst in verband met het reizigersvervoer per spoor, opdrachten die een commerciële operator, indien hij zijn eigen commerciële belangen in aanmerking

zou nemen, niet of niet in dezelfde mate of onder dezelfde voorwaarden op zich zou nemen zonder compensatie;

- De spoorvisie 2040 zoals goedgekeurd door de ministerraad op 06 mei 2022;
- De verdeling in het Contract van de rollen en verantwoordelijkheden tussen de Staat en NMBS; en
- De functies van het Contract in de relatie tussen de Staat en NMBS, in het bijzonder in een logica van samenwerking en voortdurende verbetering van het spoorwegsysteem en de gebruikerservaring.

II. VOORWERP VAN HET CONTRACT

Art.1. Voorwerp

1. Dit Contract is een openbaredienstcontract in de zin van Verordening 1370/2007 en een beheerscontract in de zin van de Wet van 21 maart 1991. NMBS is door de Belgische Staat aangewezen als operator van openbare dienst, overeenkomstig artikel 5.6 van Verordening 1370/2007. Het Contract bepaalt de wederzijdse rechten en verplichtingen van NMBS en de Belgische Staat. NMBS is belast met de exploitatie van openbaar personenvervoer per spoor op het grondgebied zoals omschreven in het Contract.
2. Het Contract vervangt op de datum van inwerkingtreding van het Contract, het Koninklijk Besluit van 21 december 2013 tot vaststelling van de voorlopige regels die gelden als beheerscontract voor Infrabel en NMBS, tenzij in het Contract anders wordt bepaald.
3. Overeenkomstig Verordening 1370/2007 en de Specificaties bepaalt het Contract alle onderdelen die in artikel 4 van genoemde Verordening worden genoemd, waaronder met name de openbaredienstverplichtingen (ook verplichtingen van openbare dienst, opdrachten van openbare dienst of ODV genaamd) en de noodzakelijke kosten voor de exploitatie ervan die op NMBS rusten en de parameters op basis waarvan de compensatie moet worden berekend.
4. Het Contract wordt gesloten op basis van het Ondernemingsplan en in functie van de financiële middelen zoals bepaald in het Contract.
5. Het contract is een nettokosten contract. De directe en indirecte opbrengsten die worden ontvangen in het kader van de activiteiten die binnen het toepassingsgebied van het Contract vallen, behoren aan NMBS toe, behoudens andersluidende bepaling en volgens de modaliteiten en voorwaarden in het hoofdstuk over de financiële aspecten van het Contract.

III. VERVOERSAANBOD

1. Binnenlands en grensoverschrijdend vervoer

Art.2. Potentieel voor de uitrol van het spoorvervoeraanbod op het Belgische net

1. Bij de inwerkingtreding van het Contract menen de Partijen dat, rekening houdend met de door de infrastructuurbeheerder opgestelde capaciteitsvooruitzichten tegen 2032, de vooruitzichten voor de jaarlijkse evolutie van de totale vraag naar reizigersvervoer de productie van een reizigersaanbod van maximaal 94,1 miljoen treinkilometers op het Belgische net zou kunnen rechtvaardigen. De standaarden op vlak van aanbod die met dit potentieel overeenstemmen, zijn op kaarten per dienstencategorie weergegeven in bijlage 1. Deze vooruitzichten overtreffen evenwel de contractuele productiedoelstelling die is vastgesteld in Art.4.
2. Uiterlijk in 2027 zal de FOD Mobiliteit en Vervoer de in 2032 verwachte totale vraag naar reizigersvervoer op het Belgische net opnieuw evalueren en de capaciteit van het net analyseren. Op basis daarvan verifieert zij de interesse van commerciële spoorwegoperatoren om aan een deel van deze vraag te voldoen.
3. Bij ontstentenis van een dergelijke interesse heeft de Ministerraad het recht de productie van het aanbod bedoeld in Art.4 aan te passen onder de compensatievoorwaarden voorzien in hoofdstuk XI.
4. Deze bepaling is van toepassing onverminderd de uitvoering van de pilootprojecten zoals bedoeld in Art.138.

Art.3. Referentieaanbod van de opdracht van openbare dienst bij de inwerkingtreding van het Contract

1. Bij de inwerkingtreding van het Contract plant NMBS een Referentieaanbod van 83,4 miljoen treinkilometers per jaar op het Belgische grondgebied. Het Referentieaanbod bij de inwerkingtreding van het Contract wordt gespecificeerd in bijlage 2. Dit Referentieaanbod geldt voor binnenlandse en grensoverschrijdende verbindingen, tot aan de grens.
2. Het Referentieaanbod van het Contract bestaat uit het basisaanbod en de aanvullende diensten zoals omschreven in de twee volgende paragrafen.
3. Het basisaanbod, zoals omschreven in de opeenvolgende Vervoersplannen, is gestructureerd rond een geheel van verbindingen, waarbij voor elk van die verbindingen, per categorie van dienstverlening, het volgende is bepaald: een frequentiedrempel, een amplitudedrempel, een bedieningsschema voor een typedag tijdens een klassieke week (buiten de schoolvakanties), en voor zaterdag en zondag.
4. Diensten ter aanvulling van het basisaanbod, zoals omschreven in de opeenvolgende Vervoersplannen, hebben tot doel tegemoet te komen aan specifieke en voorspelbare reisbehoeften, d.w.z. in functie van de toevloed tijdens de piekuren, naar toeristische bestemmingen of in het kader van specifieke evenementen op basis van de vraag.
5. In de loop van het Contract wordt het Referentieaanbod gewijzigd volgens de procedure voor de wijziging van het Vervoersplan vermeld in Art.7 en Art.8 van het Contract.

Art.4. Doelstellingen voor de uitbreiding van het Referentieaanbod halverwege en aan het einde van het Contract

1. NMBS heeft de ambitie om tijdens de duur van het Contract meer reizigers aan te trekken teneinde de rol van het spoorvervoer in de modal shift te vergroten. Het te ontwikkelen aanbod zal leiden tot een verhoging van de frequenties en de amplitude van het Referentieaanbod. Op lange termijn is het de bedoeling om, afhankelijk van de capaciteitsuitbreidingen van het net, zoveel mogelijk te komen tot een aanbod van 4 treinen per uur nabij de grote steden en op de drukste routes, alsook 2 treinen per uur op de rest van het net en tot snelle verbindingen tussen de grote steden.
2. Halverwege het Contract (dienstregeling december 2026) telt het geplande Referentieaanbod 90,1 miljoen treinkilometers per jaar op Belgisch grondgebied. Deze doelstelling kan worden aangepast overeenkomstig de bepalingen van de Art.7 en Art.8.
3. Aan het einde van het Contract (dienstregeling december 2031) plant NMBS een Referentieaanbod van 91,6 miljoen treinkilometers per jaar op Belgisch grondgebied, dat kan worden gewijzigd overeenkomstig de bepalingen van de Art.7 en Art.8.
4. Het geplande aanbod evolueert geleidelijk naar de standaarden per dienstencategorie die op de kaarten in bijlage 1 zijn aangegeven. Deze standaarden vormen echter geen verplichting aangezien zij overeenkomen met een streefcijfer voor de inzet van 94,1 miljoen treinkilometers en de contractuele doelstelling overschrijden.
5. Aan het einde van het Contract mag het beoogde aanbod in termen van treinkilometers op Belgisch grondgebied niet lager zijn dan het Referentieaanbod zoals gepland bij de inwerkingtreding van het Contract.

Art.5. Categorie diensten van de opdracht van openbare dienst

1. Bij de inwerkingtreding van het Contract organiseert NMBS haar Referentieaanbod in het kader van een Vervoersplan dat gebaseerd is op vijf categorieën diensten:
 - Langeafstandstreinen tussen stadscentra die op hun traject een aantal haltes maken, aangeduid als “IC – Inter City”;
 - Voorstadstreinen die stopdiensten verzorgen op de belangrijkste assen rond en in de steden Brussel, Antwerpen, Gent, Luik en Charleroi, aangeduid als “S – voorstedelijk”;
 - Niet-voorstedelijke stoptreinen, aangeduid als “L – Lokaal”;
 - Treinen voor een occasionele versterking van het dienstaanbod wegens een verhoogde vraag op bepaalde momenten van de dag waarvoor een verhoging van de capaciteit en/of de frequentie noodzakelijk is, aangeduid als “P – Piekuur”;
 - Treinen die ingezet worden om een tijdelijke toevloed naar toeristische bestemmingen op te vangen, aangeduid als “T/EXT – Toeristisch/Extra” of gelijkgesteld;
2. De categorieën diensten en hun commerciële benaming kunnen in de loop van het Contract veranderen in het kader van de opmaak van het Vervoersplan.

Art.6. Inhoud van het Vervoersplan

1. Het in Art.7 bedoelde ontwerp van Vervoersplan omvat de volgende elementen:
 - De geplande dienstregeling van het basisaanbod voor elk van de dienstregelingen waarop het Vervoersplan betrekking heeft, met inbegrip van het bedieningsschema van elk van de

verbindingen, de frequentie en de amplitude van de bediening voor elke typedag (weekdag, zaterdag en zondag).

- De geplande dienstregeling van de aanvullende diensten voor elk van de dienstregelingen waarop het Vervoersplan betrekking heeft, met inbegrip van het bedieningsschema van elk van de verbindingen en de rijperiodes.
 - Veranderingen in het geplande aanbod tijdens de schoolvakanties ten opzichte van het weekaanbod buiten de schoolvakanties. Afhankelijk van het geschatte aantal reizigers mag NMBS een verminderd aanbod plannen in vergelijking met een niet-schoolweekdag, op voorwaarde dat de vermindering niet meer bedraagt dan 10% van het aanbod voor een schoolweekdag. Afhankelijk van de ontwikkeling van de organisatie van het schoolritme, kunnen deze verminderingen van het aanbod geografisch verschillen, voor zover de kalenders van de schoolvakanties verschillen.
 - De gemiddelde geplande zitplaatscapaciteit per verbinding (typische weekdag, zaterdag en zondag (met een onderscheid tussen piek/dal)).
2. De bovengenoemde inhoudelijke elementen worden doorgegeven aan de FOD Mobiliteit en Vervoer in het kader van het goedkeuringsproces van het Vervoersplan.

Art.7. Proces voor de driejaarlijkse aanpassing en goedkeuring van het aanbod (Vervoersplan)

1. NMBS past haar Vervoersplan ten minste tweemaal in de loop van het Contract aan.
2. NMBS werkt het Vervoersplan uit, rekening houdend met de volgende elementen:
 - De standaarden op vlak van aanbod die overeenkomen met het potentieel voor de uitrol van het spoorvervoeraanbod op het Belgische net (zie bijlage 1);
 - De evaluatie van het Vervoersplan in de loop van de toepassing ervan;
 - Haar prognoses voor de vraag naar spoorvervoer en het spoorvervoeraanbod van andere operatoren;
 - De evolutie van de capaciteit en de beschikbaarheid van de infrastructuur op basis van de informatie die van de infrastructuurbeheerder wordt verkregen;
 - De financiële middelen die beschikbaar zijn voor de uitvoering van het Vervoersplan (exploitatie en investeringen);
 - De complementariteit tussen de spoordiensten en het aanbod van de andere openbaarvervoersoperatoren;
 - De mogelijke ontwikkeling van verbindingsknooppunten in overleg met andere gewestelijke openbaarvervoersoperatoren;
 - De evolutie van de productiemiddelen (met name menselijke en materiële middelen) en de optimalisering van het gebruik ervan;
 - Het vijfjarenplan 2020-2025 voor het Brusselse GEN-aanbod en de toekomstige actualiseringen ervan;
 - De GEN-overeenkomst van 4 april 2003 tussen de Federale Overheid, het Vlaams Gewest, het Waals Gewest en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest met het oog op de verwezenlijking van het programma van het gewestelijk expresnet van, naar, in en rond Brussel;

- De Comfort Letter van 8 juni 2007 tussen de Federale Staat, Infrabel en NMBS over het Diabolo-project;
 - Het Samenwerkingsakkoord van 5 oktober 2018 tussen de Federale Staat, het Vlaams Gewest, het Waals Gewest en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest betreffende de financiering van de strategische spoorweginfrastructuren;
 - De spoorvisie 2040 zoals goedgekeurd door de Ministerraad op 06 mei 2022.
3. In jaar n-2 bereidt NMBS een voorontwerp van het Vervoersplan voor en voert ze de nodige studies uit. Zij stelt de richtlijnen van dit voorontwerp voor aan de FOD Mobiliteit en Vervoer, onder voorbehoud van de definitieve toewijzing van de rijpaden door de infrastructuurbeheerder en op basis van de beoogde verbindingen, frequenties en amplitudes, de actualisering van het financiële traject en van de productie-efficiëntie.
 4. De FOD Mobiliteit en Vervoer heeft 45 kalenderdagen de tijd om haar advies uit te brengen. Na deze termijn heeft NMBS het recht haar raadplegingsproces voort te zetten zoals hieronder beschreven.
 5. In jaar n-1 raadpleegt NMBS officieel het Raadgevend Comité van de Treinreizigers (hierna RGCT) over het ontwerp van Vervoersplan en de infrastructuurbeheerder voor de analyse van de rijpaden, met name wat de robuustheid ervan betreft. Tegelijkertijd legt NMBS haar ontwerp van Vervoersplan voor aan de regionale openbaarvervoersoperatoren.
 6. In december van het jaar n-1 wordt het ontwerp van Vervoersplan naar de FOD Mobiliteit en Vervoer gestuurd, die vanaf de datum van ontvangst van het ontwerp 45 kalenderdagen de tijd heeft om advies uit te brengen en dat samen met het ontwerp van Vervoersplan te bezorgen aan de Voogdijminister voor validering door de Ministerraad. Dit advies heeft betrekking op de conformiteit van het ontwerp van Vervoersplan met het Contract. Bij gebrek aan een advies binnen de vermelde termijn, stuurt NMBS het ontwerp van Vervoersplan naar de Voogdijminister voor validering door de Ministerraad. De rijpaden worden besteld bij de infrastructuurbeheerder in april van het jaar n. In december van het jaar n voert NMBS het Vervoersplan uit volgens de gevalideerde fasering en volgens de jaarlijks door de infrastructuurbeheerder toegekende capaciteit.
 7. Na de goedkeuring van het Vervoersplan vullen de Partijen bijlage 2 bij het Contract aan om deze in overeenstemming te brengen met het nieuwe Vervoersplan.
 8. Indien bij de uitvoering van een nieuwe dienstregeling de door de infrastructuurbeheerder toegewezen capaciteit niet overeenstemt met de door NMBS gevraagde capaciteit, kwaliteit en robuustheid op basis van de door de UIC vastgestelde standaarden, worden de contractuele doelstellingen met betrekking tot de productie van treinkilometers dienovereenkomstig verlaagd, evenals de bijbehorende compensatie.

Art.8. Aanpassing van het Referentieaanbod in de loop van de uitvoeringsperiode van een Vervoersplan

1. Het Referentieaanbod kan door NMBS worden gewijzigd op basis van mogelijke risico's of operationele productiebehoeften/beperkingen.
2. Een significante wijziging aan het Referentieaanbod moet vooraf gemeld worden aan de FOD Mobiliteit en Vervoer en aan de Voogdijminister, met het oog op de goedkeuring ervan door de Ministerraad.

3. Een significante wijziging wordt gedefinieerd als een vermindering van het aanbod met meer dan 10% van het dagelijkse productievolume of een vermindering gedurende meer dan 4 opeenvolgende maanden ten opzichte van het door de Ministerraad gevalideerde Vervoersplan. Een aanpassing die de bovengenoemde criteria niet overschrijdt, vormt geen significante wijziging in de zin van een wijziging van het economische evenwicht van het Contract in het voordeel van NMBS en/of een significante uitbreiding of vermindering van het Referentieaanbod.
4. Na de in de 2e paragraaf bedoelde goedkeuring, treedt het herziene Referentieaanbod in werking op de door de Partijen overeengekomen datum.

5. In de hierna genoemde specifieke gevallen wordt van de paragrafen 2 en 3 van dit artikel afgeweken:

- a) Herziening wegens overmacht;

NMBS mag haar aanbod zonder voorafgaande kennisgeving beperken in geval van een pandemie, uitzonderlijke meteorologische gebeurtenissen, onvoldoende beschikbaarheid van elektriciteit, terreurdreigingen, spoorwegongevallen of andere gevallen van overmacht die een grote invloed hebben op de productie of de veiligheid.

- b) Herziening wegens onbeschikbaarheid van de infrastructuur (waaronder werken);

Het Vervoersplan houdt rekening met de infrastructuurwerken zoals die bij het opstellen van het Referentieaanbod door de infrastructuurbeheerder zijn aangekondigd. Beperkingen door onderhoud aan het net (met inbegrip van snelheidsbeperkingen, diensten op enkelspoor of volledige lijnonderbrekingen) of ongeplande werken kunnen de wijziging van rijpaden noodzakelijk maken en NMBS ertoe brengen haar Referentieaanbod te wijzigen. In deze gevallen en rekening houdend met de urgentie van de situatie, kan NMBS het aanbod op eigen initiatief en op elk moment in het belang van de reiziger herzien.

- c) Herziening als gevolg van sociale acties;

NMBS mag haar Referentieaanbod op eigen initiatief beperken in geval van sociale acties (onverminderd de toepassing van de continuïteit van het reizigersvervoer per spoor in geval van staking waarin de wet van 29 november 2017 voorziet).

Art.9. Bediening van de stations

1. De Belgische stations die bij de inwerkingtreding van het Contract bediend worden, staan vermeld in bijlage 3.
2. NMBS mag op basis van kosten-batenanalyses en in samenwerking met de FOD Mobiliteit en Vervoer projecten voor de bediening van nieuwe stations opstarten. Bij de analyse wordt rekening gehouden met de volgende criteria:
 - a) Het aantal potentiële reizigers binnen een straal van twee kilometer van de geplande halte;
 - b) Eventuele plannen voor de verdichting of ontwikkeling van diensten rond de geplande halte die potentieel nieuwe reizigers zouden kunnen aantrekken;
 - c) De winst (of het verlies) aan reizigers per dag en per trein;
 - d) De marginale exploitatie- en investeringskosten die ontstaan (of bespaard worden);
 - e) Potentiële winsten (of verliezen) in commerciële inkomsten;

- f) Het verlies (of de winst) op het vlak van commerciële snelheid en algemene prestaties van de betrokken verbinding(en), en van de capaciteit van de betrokken lijn, vooral wat betreft aansluitingen;
 - g) Het bestaande alternatieve vervoersaanbod (aanvullend of concurrerend);
 - h) De afstand tot het dichtstbijzijnde station, de reistijd om er te komen, en de bereikbaarheid per spoor van het bediende gebied.
3. Plannen om de stationsbediening te verplaatsen of te schrappen worden volgens dezelfde methodologie onderbouwd.
 4. Elk project met betrekking tot de bediening van een nieuw station of tot de stopzetting van de bediening van een bestaand station dat voortvloeit uit de paragrafen 2 en 3 van dit artikel, wordt voor overleg toegezonden aan de Voogdijminister en de FOD Mobiliteit en Vervoer, en ter goedkeuring voorgelegd aan de Ministerraad.
 5. Tijdens de duur van het Contract mag de frequentie (in daluren, op weekdagen en tijdens weekends) van de stationsbediening niet minder zijn dan één trein per uur en per richting of dan de frequentie voorzien in het Referentieaanbod in 2023 wanneer deze lager is, met uitzondering van de wijzigingen in de bediening die voortvloeien uit de bepalingen van dit artikel. Een vermindering van de frequentie van de stationsbediening ten opzichte van het Referentieaanbod van 2023, of een stopzetting van de bediening, is alleen mogelijk in het kader van de uitvoering van het Vervoersplan bedoeld in Art.7 en volgende.

Art.10. Beheer van de verbindingen tussen spoordiensten

1. In het kader van de opeenvolgende vervoersplannen die tijdens de duur van het Contract in uitvoering worden gebracht, verbindt NMBS zich ertoe:
 - alle mogelijke verbindingen te identificeren in functie van het tijdstip van de dag en de toekenning van de sporen voor aansluitende treinen;
 - de verbindingen te optimaliseren door symmetrie en cadancering toe te passen waar de infrastructuur en de door de infrastructuurbeheerder toegekende capaciteit dat toelaten;
 - de voorkeur te geven aan aansluitingsknooppunten in samenwerking met andere openbaarvervoeroperatoren om intermodaliteit mogelijk te maken;
 - de wachttijden tussen treinen te bepalen en die te communiceren aan de reizigers;
 - in het kader van de ontwikkeling van haar Vervoersplannen (zie het in bijlage 9 omschreven traject), de mogelijkheden qua aansluitingen te vergroten en te verbeteren.
2. Op operationeel vlak organiseert NMBS de opvolging van de aansluitingen op basis van de vertrekken en aankomsten van de treinen (in real time) waarvoor een vooraf bepaalde wachttijd aan de reizigers wordt meegedeeld en gerespecteerd. NMBS biedt een oplossing aan de reizigers die hun aansluiting met de laatste trein van de dag gemist hebben.

Art.11. Regelmaat van de dienst

1. Samen met de infrastructuurbeheerder streeft NMBS ernaar het stiptheidstraject te realiseren zoals bepaald in bijlage 9, ongeacht de evolutie van het aanbod en zonder eventuele neutralisatie van de verschillende oorzaken van vertragingen (behalve in geval van overmacht).
2. NMBS verbetert geleidelijk de commerciële snelheid van haar treinen op de 100 belangrijkste herkomst-bestemmingsstations in termen van vervoerde reizigers, binnen de grenzen die worden

opgelegd voor de bediening van de stations (zie Art.12), en voor zover de capaciteit en de toestand van het net dat toelaten.

3. Elk jaar bezorgt NMBS de FOD Mobiliteit en Vervoer de effectieve commerciële snelheid en de effectieve reistijd van de 100 belangrijkste herkomst-bestemmingsstations in termen van vervoerde reizigers, met een onderscheid tussen de meting tijdens de spitsuren en die tijdens de daluren, en aangevuld met een vergelijking met de prestaties van het wegvervoer.

Art.12. Vervoerscapaciteit

1. NMBS volgt de zitplaatscapaciteit en de bezetting aan boord van haar treinen op. Als de standaarden van Art.18 structureel worden overschreden, past NMBS de aangeboden capaciteit op de betrokken verbindingen aan (samenstelling, materieel of Vervoersplan).
2. NMBS voert de nodige maatregelen in om ervoor te zorgen dat de geplande capaciteit wordt gerespecteerd. Het aantal treinen in verminderde samenstelling en het aantal overbezette treinen mag maximaal 2% van het totale aantal circulaties op een dag bedragen. Een trein wordt niet beschouwd als een trein met verminderde samenstelling als de samenstelling in exploitatie ten minste 95% van de zitplaatsen biedt die voorzien zijn in het Vervoersplan. Een trein is niet overbezet indien het totale aantal reizigers (waargenomen of gemeten) het totale aantal in de trein beschikbare zitplaatsen niet overschrijdt, volgens de toepassing van de criteria voor de dimensionering van het rollend materieel (zie Art.18).
3. In april van elk jaar stuurt NMBS een verslag naar de FOD Mobiliteit en Vervoer met informatie over het gemiddeld aantal treinen met een verminderde samenstelling en het aantal overbezette treinen in het voorafgaande jaar.

Art.13. Organisatie van alternatief vervoer

1. Bij tijdelijke geplande onbeschikbaarheid van de infrastructuur zet NMBS een alternatief vervoersaanbod in dat toegankelijk is met een geldig NMBS-vervoersbewijs, en dat bepaald wordt naar gelang van het aantal te vervoeren reizigers. NMBS voorziet een alternatief aanbod op de betrokken reisweg:
 - minstens eenmaal per uur op weekdays overdag;
 - minstens om de twee uur in het weekend en op feestdagen overdag.

In voorkomend geval vermindert NMBS de amplitude van het aanbod van dit alternatief vervoer voor de eerste en de laatste trein van de dag wanneer het waargenomen aantal reizigers dit rechtvaardigt.

Als er alternatieven via het openbaar vervoer bestaan, wordt aan deze optie de voorkeur gegeven.

2. Bij ongeplande onbeschikbaarheid van de infrastructuur en behalve in geval van een ramp, zet NMBS zo snel mogelijk een alternatieve vervoersoplossing op.
3. NMBS informeert de reizigers volgens de bepalingen van dit Contract (zie Art.62 tot Art.66).

Art.14. Aanbod buiten de opdracht van openbare dienst

1. NMBS mag een treinaanbod ontwikkelen buiten haar opdracht van openbare dienst, zonder dat dit de kwantiteit en de kwaliteit ervan mag beïnvloeden (bv. festivals, voorstellingen, manifestaties, sportevenementen).

2. In dat geval worden de kosten en commerciële inkomsten van deze aanvullende activiteit in de rekeningen vermeld. De inkomsten moeten ten minste de gemaakte kosten dekken.

Art.15. Grensoverschrijdend aanbod van de opdracht van openbare dienst

1. Bij de inwerkingtreding van het Contract zal NMBS, in overleg met de bevoegde buitenlandse autoriteiten en de betrokken partners, de grensoverschrijdende bediening verzekeren voor de volgende stations over de grens:
 - in Duitsland: Aachen (via het grenspunt van Hergenrath-Frontiere);
 - in Frankrijk: Lille en Maubeuge (via het grenspunt Blandin-Frontière voor de lijn Doornik-Lille, Moeskroen-Frontière voor de lijn Kortrijk-Lille en Erquelinnes-Frontière voor de lijn naar Maubeuge);
 - in het Groothertogdom Luxemburg: Luxemburg (via het grenspunt Gouvy-Frontière voor de lijn Luik-Luxemburg, Sterpencih-Frontière voor de lijn Aarlen-Luxemburg en Athus-Frontière voor de lijn Athus-Luxemburg);
 - in Nederland: Maastricht, Roosendaal en Breda (via het grenspunt Visé-Frontière voor de lijn Maastricht, Essen-Grens voor de lijn naar Roosendaal en Meer-Grens voor de lijn naar Breda).

Deze lijst kan in de loop van het Contract worden aangevuld met een eventuele aanpassing van de Compensatie, die zal afhangen van de onderhandelingen die met de buitenlandse operatoren zullen worden gevoerd voor de ontwikkeling en de aanpassingen van de grensoverschrijdende bediening.

2. De in de eerste paragraaf genoemde grensoverschrijdende bediening, die wordt verleend ter nakoming van een openbardienstverplichting in de zin van dit Contract, moet de andere diensten die onder dit Contract vallen zo dicht mogelijk benaderen met name wat betreft frequentie en amplitude van de dienst.
3. Onder voorbehoud van het akkoord van en, waar nodig, in het kader van de overeenkomsten tussen de Belgische en buitenlandse bevoegde autoriteiten op wier grondgebied de diensten worden verleend, blijft NMBS haar initiatieven verderzetten (in termen van nieuwe grensoverschrijdende bedieningen of de versterking en verbetering van bestaande bedieningen). Dergelijke initiatieven worden uitgevoerd in gezamenlijk overleg met de buitenlandse operatoren. Ze beogen, rekening houdend met het bestaande aanbod, een aantrekkelijke grensoverschrijdende bediening aan te bieden, die technisch haalbaar is en met een verdeling van kosten en baten tussen spoorwegoperatoren en tussen bevoegde instanties die aanvaardbaar is voor NMBS en de Belgische Staat.
4. NMBS houdt de Staat op de hoogte van elk initiatief met betrekking tot de ontwikkeling en organisatie van grensoverschrijdend vervoer in het kader van de opdracht van openbare dienst en van de resultaten van de technische en financiële haalbaarheidsstudies die in dit verband worden uitgevoerd. NMBS en de FOD Mobiliteit en Vervoer plegen onderling overleg in het kader van projecten waarbij de nationale of regionale overheden van buurlanden betrokken zijn. De Belgische en buitenlandse bevoegde autoriteiten blijven volledig bevoegd om specifieke bilaterale overeenkomsten over de organisatie van één of meer grensoverschrijdende bedieningen te sluiten of te wijzigen, overeenkomstig artikel 1.2 van Verordening 1370/2007.
5. NMBS stelt de overeenkomsten die met buitenlandse operatoren zijn gesloten in het kader van de organisatie van grensoverschrijdende bedieningen ter beschikking van de FOD Mobiliteit en Vervoer.
6. De verplichtingen inzake informatie aan de reizigers worden beschreven in de Art.62 tot Art.66. Wat grensoverschrijdend vervoer betreft, stelt NMBS alles in het werk om gegevens die vrij

toegankelijk zijn (open data) of met andere partners/operators worden gedeeld, te gebruiken om de verstrekking van kwaliteitsvolle informatie aan reizigers die over de grenzen reizen (aansluitingen, verstoringen, intermodaliteit enz.) te verbeteren, vooral aan boord van treinen en online. Omgekeerd werkt NMBS samen met partners en operators in aangrenzende landen en regio's om reizigers uit die landen en regio's kwaliteitsvolle informatie te verstrekken.

7. Voor elke grensoverschrijdende verbinding onderhandelt NMBS met de betrokken partners over een specifiek grensoverschrijdend tarief, zowel voor regelmatige als occasionele verplaatsingen, met inachtneming van de specifieke kenmerken van deze verbinding. Het gedeelte van de (niet-gereguleerde) tarieven dat betrekking heeft op de dienst die op Belgisch grondgebied wordt verleend, volgt zoveel mogelijk een soortgelijke logica als die welke wordt toegepast op de niet-grensoverschrijdende verbindingen van het Referentieaanbod, met als doel de grensoverschrijdende betrekkingen vlotter te doen verlopen.

2. Aankoop, onderhoud en beheer van rollend materieel

Art.16. Algemeen principe

1. NMBS is verantwoordelijk voor de bewaring, de veiligheid, het onderhoud en de terbeschikkingstelling van het nodige rollend materieel voor spoorvervoerdiensten (met inbegrip van de aankoop en de indienststelling van nieuw rollend materieel). Ze garandeert permanent de veiligheid, betrouwbaarheid en operationele prestaties van het rollend materieel. Ze is verantwoordelijk voor het gewoon en groot onderhoud en voor de ombouw en tussentijdse modernisering.
2. NMBS bepaalt de inhoud van de uit te voeren acties, de menselijke middelen en de technische en organisatorische maatregelen die moeten worden ingezet, en de te bereiken resultaten wat betreft de efficiëntie van het onderhoud van het rollend materieel. NMBS beheert het rollend materieel en de daar bijhorende onderhoudsactiviteiten op een industrieel efficiënte en milieuvriendelijke wijze met integratie van digitalisatie waarbij de focus ligt op een maximale beschikbaarheid en veiligheid van het rollend materieel voor de reiziger.
3. Daarnaast zorgt NMBS ervoor dat haar rollend materieel beantwoordt aan de evoluerende reizigersbehoeften op het vlak van comfort en toegankelijkheid.
4. NMBS zorgt ervoor dat er op elk moment voldoende rijklare voertuigen zijn om het Vervoersplan uit te voeren.
5. NMBS is verantwoordelijk voor de aankoop van nieuw rollend materieel en de geleidelijke vernieuwing van de bestaande vloot van rollend materieel, volgens het Meerjareninvesteringsplan 2023-2032 (MIP) (zie bijlage 4).

Art.17. Exploitatieveiligheid

1. Om de interoperabiliteit en de veiligheid te bevorderen, installeert NMBS ERTMS-boordapparatuur in haar rollend materieel overeenkomstig de wettelijke termijnen en het door de infrastructuurbeheerder voorziene uitvoeringsplan.
2. Over nieuwe voorschriften en belangrijke aanpassingen van het regelgevend kader met betrekking tot de operationele veiligheidsnormen voor rollend materieel wordt tussen de Partijen overleg gepleegd over de implementering en de financiering ervan, waarbij rekening wordt gehouden met de haalbaarheid, de immobilisatie van het materieel en de daarmee samenhangende kosten.

3. NMBS ziet erop toe dat het rollend materieel en de onderhoudsuitrusting voldoen aan alle toepasselijke voorschriften, met inbegrip van infrastructuurnormen die door de infrastructuurbeheerder worden toegepast. Ze ontwikkelt en onderhoudt een veiligheidsbeheersysteem (VBS).
4. Om de exploitatieveiligheid op de zones waar treinbewegingen uitgevoerd worden, te verhogen, investeert NMBS verder in Industriële Seinposten (ISP) bij de bouw van nieuwe werkplaatsen. In deze context implementeert NMBS een efficiënt veiligheidsproces dat de follow-up van corrigerende maatregelen in geval van een incident mogelijk maakt.
5. Bij de inwerkingtreding van het Contract beschikt NMBS over het Europese ECM-certificaat (Entity in Charge of Maintenance). Conform deze normen, beheert NMBS haar spoorweggerelateerde risico's met nadruk op de nodige traceerbaarheid van de onderhoudsactiviteiten. Het onderhoud van het rollend materieel wordt verzekerd in overeenstemming met het onderhoudsdossier.

Art.18. Dimensionering van de vloot rollend materieel

NMBS bepaalt de behoeften aan rollend materieel dat wordt gebruikt voor de uitvoering van de openbardienstverplichtingen op basis van de volgende criteria:

- De voorspelde vraag naar reizigersvervoer, die dan vertaald wordt in het aantal aan te bieden plaatsen per type diensten, per verbinding, per geografische zone enz.;
- De schatting en voorspelling van de vraag naar transport, onder andere gebaseerd op regelmatige tellingen van de reizigers in de stations en aan boord van de treinen. In alle nieuwe bestellingen van rollend materieel zal automatische meetapparatuur voor het aantal reizigers op de treinen worden voorzien;
- De geplande evoluties van het Vervoersplan die verband houden met de groei van de vraag, met de indienststellingen van nieuwe infrastructuur, en met de effecten van de geleidelijke toename van het aanbod op de vraag naar spoorvervoersdiensten;
- De vraag 'tijdens de piek' en het onderhoudsniveau om het gebruik van het materieel tijdens de piekuren te optimaliseren. De capaciteitsbehoefte wordt per trein berekend in functie van de piek- en daluren;
- Op basis van de reizigersvraag die bij de inwerkingtreding van het Contract werd geraamd, is de zitplaatsencapaciteit van de treinen zodanig gedimensioneerd dat men:
 - o voor de IC-verbindingen en soortgelijke verbindingen in minstens 80% van de gevallen op het drukste gedeelte van het traject een zitplaats heeft ('P80'-standaard);
 - o Voor de S/L-verbindingen, in minstens 70% van de gevallen op het drukste gedeelte van het traject een zitplaats heeft ('P70'-standaard). NMBS doet er alles aan om de structurele overbezetting van de S/L-treinen te beperken, zodat het gedeelte van de reis dat rechtopstaand moet worden afgelegd, niet langer dan 16 minuten duurt (volgens de geplande dienstregeling).

Art.19. Economische principes met betrekking tot het rollend materieel

1. De economische principes betreffende het bestaand rollend materieel dat wordt gebruikt voor de uitoefening van de openbardienstverplichtingen zijn als volgt:

- NMBS houdt het materieel in dienst tot het einde van zijn technische levensduur. Voor elke declassering deelt NMBS aan de FOD Mobiliteit en Vervoer de redenen mee die de declassering rechtvaardigen. Rollend materieel dat buiten dienst is gesteld, wordt opnieuw op de markt gebracht of, als dat niet kan, verkocht aan bedrijven die materieel recycleren.
- NMBS beperkt zoveel mogelijk het gebruik van dieselmaterieel op geëlektrificeerde lijnen. Er wordt een specifieke coördinatie verzekerd tussen NMBS en de infrastructuurbeheerder i.v.m. de toekomstige exploitatie van niet-geëlektrificeerde lijnen in het belang van het spoorwegsysteem als geheel. Deze coördinatie beoogt de exploitatie van het netwerk met door batterijen aangedreven treinen tegen 2030, om het verbruik van fossiele brandstoffen voor passagiersvervoer te verminderen en uiteindelijk te elimineren.
- NMBS grijpt de geplande buitendienststelling van materieel vanaf 2028 aan om (i) het aantal types motorrijtuigen dat in gebruik is te verminderen om een hogere graad van standaardisatie van het in exploitatie zijnde materieel te bereiken en (ii) ter verbetering van:
 - o de klantenervaring (homogenere uitrusting op de verbindingen, leesbaarheid/begrip van de aangeboden diensten per type van bediening);
 - o de efficiëntie op technisch en operationeel niveau;
 - o de efficiëntie van het onderhoud (onderhoud van grotere materieelreeksen);
 - o de energie-efficiëntie en milieu-impact;
 - o de operationele prestaties (met name versnelling).
- NMBS engageert zich om, gedurende de looptijd van het Contract, de beschikbaarheid van het rollend materieel te verhogen door het nemen van technische en organisatorische maatregelen, het integreren van het onderhoud in de beurtregeling, het optimaliseren van het onderhoudssysteem en de geleidelijke standaardisering en verjonging van het bestaande park door aankoop van nieuw rollend materieel;
- NMBS zorgt voor de follow-up van het gebruik van het materieel, met bijzondere aandacht voor de meest recente materieelreeksen (Desiro, M7 en die welke nog moeten worden aangeschaft), door het gebruikspercentage in dienst (beschikbaarheid) te rapporteren en de werkelijke kilometers op te volgen. Deze gegevens worden jaarlijks meegedeeld aan de FOD Mobiliteit en Vervoer.

2. De economische principes voor de keuze van nieuw rollend materieel zijn de volgende:

- NMBS past het principe van de "Total Cost of Ownership"¹ (TCO) toe;
- NMBS houdt rekening met het soort dienst (IC, S ...), de infrastructuurbeperkingen (25 kV, grensoverschrijdende bediening ...) en de vraag (bv. dubbeldekkers voor de grootste stromen ...).

Art.20. Kenmerken van het rollend materieel dat in de loop van het Contract wordt aangekocht

Voor de aankoop van nieuw rollend materieel houdt NMBS rekening met de volgende kenmerken:

¹ De TCO (Total Cost of Ownership) bestaat uit de berekening van de kosten van het materieel over de hele levensduur ervan, rekening houdend met de aankoopprijs, de onderhoudskosten op lange termijn (revisies), op korte termijn (routine-onderhoud), de operationele kosten (schoonmaken ...), de rangeerkosten en de kosten van het gebruik (energie).

- De toegankelijkheid van het materieel, vooral voor personen met beperkte mobiliteit (hierna PBM) en fietsen (zie hoofdstuk V), evenals feedback van klanten in het algemeen;
- Voor bedieningen van het type S/L: voldoende acceleratievermogen en een configuratie die het efficiënt op- en afstappen van de reizigersstromen mogelijk maakt;
- Voor bedieningen van het type IC: een hoger comfortniveau gecombineerd met een grote capaciteit voor het dubbeldeks IC-materieel en een beperktere capaciteit voor het enkeldeks materieel;
- Hoge betrouwbaarheidsprestaties, uitgedrukt in het aantal defecten per miljoen kilometer;
- De energieprestaties en de milieu-impact van het materieel.

Art.21. Verbetering van het comfort en de reizigerservaring

1. NMBS verbetert, volgens de modaliteiten hieronder beschreven, de klantenbeleving door het voorzien van:
 - Een aangepast treintype per type relatie (IC, S/L);
 - Uniforme treinsamenstellingen;
 - Nette treinen;
 - Autonome toegankelijkheid van de treinen voor PBM;
 - Comfort aan boord;
 - Gsm-signaalontvangst aan boord;
 - Verhoging van de fietscapaciteit aan boord.
2. **Aangepast treintype per type relatie.** Onverminderd de bepalingen van Art.18 om het reizigerscomfort te verhogen, verbindt NMBS zich ertoe om het gebruik van haar rollend materieel geleidelijk te standaardiseren. In die context streeft NMBS ernaar vanaf 2030 de samenstellingen te systematiseren met maximaal 2 types rollend materieel per spoorverbinding:
 - Voor IC-verbindingen: dubbeldeks rollend materieel met een hoger comfortniveau gecombineerd met een grote capaciteit voor het dubbeldeks IC-materieel, en een beperktere capaciteit voor het enkeldeks materieel;
 - Voor S/L-verbindingen: voldoende acceleratievermogen en een configuratie die het efficiënte op- en afstappen van de reizigersstromen mogelijk maakt;
3. **Uniforme treinsamenstellingen.** NMBS engageert zich om het aantal lange treinsamenstellingen (aantal, type en volgorde van rijtuigen per samenstelling) – afhankelijk van het progressief declasseren van een gedeelte van het park zoals het bestaat bij de inwerkingtreding van het Contract en in functie van de instroom van nieuw rollend materieel – te minimaliseren tegen 2032.
4. **Netheid.** NMBS zorgt zowel aan de binnenkant als aan de buitenkant voor nette treinen door dagelijkse en wekelijkse reinigingsoperaties uit te voeren (met inbegrip van het verwijderen van graffiti). In uitzonderlijke omstandigheden (zoals bv. sanitaire maatregelen tijdens een pandemie) wordt voorzien in bijkomende reinigingsoperaties.

De netheid van de treinen wordt beoordeeld aan de hand van twee indicatoren: klantentevredenheid (via enquêtes) en kwaliteitsinspecties die tijdens de exploitatie van de treinen worden uitgevoerd. Deze controlemaatregelen worden uitbesteed.

Bovendien voert NMBS interne kwaliteitscontroles in om een uniforme kwaliteit van de schoonmaak van haar rollend materieel te garanderen, te meer daar bepaalde werkzaamheden kunnen worden uitbesteed overeenkomstig Art.133.

Bij de inwerkingtreding van het Contract omvat de reiniging van het rollend materieel de volgende diensten:

- wekelijkse train-wash;
 - dagelijkse schoonmaak en onderhoud van het sanitair. Elke samenstelling heeft minstens één werkend toilet bij het eerste vertrek 's ochtends uit een bundel;
 - dagelijkse schoonmaak van het interieur bij het eerste vertrek 's ochtends;
 - dringende schoonmaakinterventies;
 - graffitibehandeling bij het parkeren in de bundels van de onderhoudsposten/werkplaatsen;
 - Reparatie of vervanging van beschadigde onderdelen (ruiten, deuren, zetels, tafeltjes,...).
5. **Autonome toegankelijkheid voor PBM.** De autonome toegankelijkheid van het rollend materieel voor personen met beperkte mobiliteit wordt meer in detail beschreven in Art.55.
6. **Comfort aan boord.** Bij de uitrusting van het nieuwe rollend materieel streeft NMBS naar meer comfort voor de reizigers en voorziet zij in:
- Meer specifiek voor de IC's, een verhoogd zitcomfort met meer beenruimte en een comfortabele afwerking van de zetels;
 - Meer bagageruimte onder de zetels (voor koffers, plooi fietsen ...);
 - Homogene indirecte LED verlichting;
 - Stopcontacten voor de reizigers en eventuele andere type aansluitingen;
 - Reizigersinformatiesystemen die het mogelijk maken om vertragingen, wijzigingen in het aantal haltes of aansluitingen en andere real-time informatie zowel via gesproken mededelingen alsook via een visuele weergave over te brengen (zie Art.62 tot Art.66);
 - Een verhoging van het aandeel rollend materieel dat uitgerust is met klimatisatie (79% tegen 2027 en 94% tegen 2032). De prestaties van de klimatisatie op het nieuwe materieel zullen worden bepaald volgens de geldende normen.
 - Toestellen voor luchtverversing en de luchtkwaliteit, rekening houdend met de waarden die gebruikt werden bij de beheersing van de gezondheids crisis in 2020-2021.
 - Het ontwerp van de stellen, en in het bijzonder van de draaistellen, dat een hoog comfort volgens de geldende normen garandeert.
 - De invoering van een op de reizigersbehoeften gebaseerde segmentering van de zitplaatsen in het geval van een positieve evaluatie na een voorafgaande testfase (zoals stiltecoupés, de differentiatie van 1e en 2e klas naar gelang van de afstand enz.).
7. **Gsm-signaalontvangst aan boord.** NMBS bestudeert hoe de gsm-ontvangst aan boord van het bestaand rollend materieel kan worden verbeterd en voert pilootprojecten (decoating) uitvoeren wanneer dit technisch en financieel haalbaar is. Om een goede gsm-ontvangst aan boord van het rollend materieel te kunnen garanderen, is een voldoende dekkingsgraad langs de spoorweginfrastructuur, aangeboden door de verschillende mobiele operatoren, onontbeerlijk.

8. **Verhoogde fietscapaciteit.** NMBS verhoogt, afhankelijk van de aankoop van nieuw rollend materieel, de fietscapaciteit (aantal fietsplaatsen exclusief plooi-fietsen) op het rollend materieel tegen 2032 met ten minste 50% ten opzichte van de fietscapaciteit die bestaat bij de inwerkingtreding van het Contract. In combinatie met de productieverhoging en het intensievere gebruik van geschikt rollend materieel wil NMBS de dagelijkse productie van aangeboden fietsplaatsen quasi verdubbelen in 2032.

NMBS voorziet voor nieuw rollend materieel minimaal 8 fietsplaatsen per samenstelling. Afhankelijk van de evolutie van de vraag en in overeenstemming met haar fietsstrategie voert NMBS in de loop van het Contract bijkomende aanpassingen uit aan de capaciteit van het bestaande park om fietsen mee te nemen, rekening houdend met de technische en financiële haalbaarheid.

De fietsplaatsen worden voorzien in een multifunctionele ruimte die ook plaats biedt aan PBM's aan wie voorrang wordt gegeven. Afhankelijk van de bestemming, de beschikbare productiemiddelen en de periode in het jaar, kan NMBS het aantal fietsplaatsen gericht uitbreiden.

Om het de reizigers met fietsen gemakkelijker te maken in te stappen, voorziet NMBS specifieke signalen.

Een overzicht van de fietscapaciteit per type rollend materieel op het ogenblik van de inwerkingtreding van het Contract is terug te vinden in bijlage 5.

Art.22. Onderhoud

1. NMBS is verantwoordelijk voor het licht onderhoud (inclusief schoonmaak) en zwaar onderhoud van het rollend materieel. De onderhoudsactiviteiten in de centrale werkplaatsen omvatten ook het beheer en het herstellen van wisselstukken. Het is de doelstelling van NMBS om de beschikbaarheid van het rollend materieel te maximaliseren en tegelijkertijd de betrouwbaarheid en veiligheid ervan te garanderen. Bovendien zorgt NMBS voor een goed beheer van de voorraden reserveonderdelen om voldoende beschikbaarheid tijdens de levensduur van het rollend materieel te garanderen.
2. Het type onderhoud wordt gedreven door de levenscyclus van het rollend materieel. NMBS voert het kortetermijnonderhoud (bestaande uit preventieve en curatieve onderhoudsoperaties) en het langetermijnonderhoud (bestaande uit preventieve onderhoudsoperaties) uit met de focus op een minimale immobilisatie en een verbetering van de betrouwbaarheid en de veiligheid van het rollend materieel. Een overzicht van de onderhoudsoperaties bij de inwerkingtreding van het Contract gedurende de levenscyclus van het rollend materieel bevindt zich in bijlage 6.
3. NMBS voert het kortetermijnonderhoud uit volgens het TIM-concept (Timetable Integrated Maintenance). Dit betekent dat NMBS het onderhoud uitvoert op basis van het concept van motorrijtuigen en blocks tijdens de daluren waardoor er maximale beschikbaarheid is van het rollend materieel voor de reizigers gedurende de piekuren.
4. NMBS optimaliseert bovendien het langetermijnonderhoud met als doel de doorlooptijden van revisies te reduceren, het aantal revisies te verminderen en de levensduur van de onderdelen te verlengen. Elk jaar deelt NMBS de FOD Mobiliteit en Vervoer haar plan mee voor zware operaties (revisies en ombouw), met een beschrijving van de geplande operaties.
5. De organisatie van het onderhoud gebeurt volgens de volgende standaardiseringsprincipes van treinconfiguraties:
 - Motorrijtuigen: enkeldek-/dubbeldekvoertuigen met tractie die flexibel kunnen ingezet worden als 3, 6 of 9-ledige configuraties op verbindingen met een lage of gemiddelde

densiteit. Afhankelijk van de behoefte (perronbeperking/capaciteitsoptimalisatie...) zal de toevoeging van een 4de rijtuig in een 3-ledige configuratie mogelijk zijn;

- Lange samenstellingen: rijtuigen getrokken door een tractie-element (locomotief) die een hoge reizigerscapaciteit toelaten;
 - Block: 4-ledige of 6-ledige dubbeldeksamenstelling met 1 tractie-element (concept motorrijtuig) die ingezet worden op verbindingen met een hoge densiteit en die de flexibiliteit bieden om enkelvoudig of gecombineerd gebruikt te worden afhankelijk van de behoefte 'piek/dal'.
6. NMBS bepaalt de locatie van het onderhoud van het rollend materieel om een goede aansluiting op het spoorwegnet te bevorderen en de beschikbaarheid van de infrastructuur en de nodige competenties te garanderen.
 7. NMBS optimaliseert de logistieke en bevoorradingsprocessen en verbetert haar competentiebeheer voor de herstelling van wisselstukken.

In dit kader verzekert NMBS:

- de follow-up van de prestaties van de onderdelen om de betrouwbaarheid van het park op peil te houden;
 - de ontwikkeling van oplossingen met leveranciers om te anticiperen op verouderingsproblemen;
 - de technische beheersing in termen van kennis van de systemen en competenties om ze tijdens hun levensduur te herstellen/onderhouden.
8. NMBS bezorgt de FOD Mobiliteit en Vervoer de onderhoudshistoriek van het rollend materieel dat geheel of gedeeltelijk met openbare middelen gefinancierd of onderhouden wordt. Deze historiek omvat:
 - De technische kenmerken van het rijtuig, met inbegrip van de uitgevoerde transformaties;
 - De data en de kilometerstand op het ogenblik van de uitgevoerde onderhoudswerkzaamheden;
 - De opgelopen storingen en vastgestelde defecten;
 - Elk element dat een niet-marginale impact heeft op de waarde of het gebruik ervan.

Art.23. Werkplaatsen en opslagplaatsen

1. NMBS is verantwoordelijk voor de bewaking, het onderhoud, de reiniging, de vernieuwing en de aanpassing aan de normen van de bundels, terreinen, bouwwerken, gebouwen, installaties, materialen, netwerken en diensten van de werk- en opslagplaatsen en hun omgeving waarvan ze eigenaar is.
2. NMBS zorgt voor de nodige coördinatie met derden, en in het bijzonder met de infrastructuurbeheerder, voor de goede werking van de werkplaatsen.
3. De bouw en renovatie van de werkplaatsen worden gepland en gefinancierd volgens het Meerjareninvesteringsplan 2023-2032 (MIP) (in bijlage 4).
4. NMBS voorziet de investeringen die noodzakelijk zijn voor:

- het uitvoeren van het onderhoud met respect voor de arbeidsveiligheid (verbeteren arbeidsomstandigheden, nieuwe industriestandaarden, opleidingen enz.);
 - de vernieuwing van de onderhoudsinfrastructuur (ateliers, parkeerbundels enz.) en de installatie van de nodige uitrusting (carwash, wc-ledigingsinstallaties enz.) op strategische plaatsen gelinkt aan het Vervoersplan met het oog op de bevordering van de exploitatie en het verhogen van de efficiëntie;
 - de introductie van innovatieve technologie ter ondersteuning van het onderhoud (met name telemetrie);
 - de verbetering van de productiviteit en de operaties via de optimalisatie en digitalisering van de operationele processen;
 - de verbetering van de processen en organisatiestructuur via onder andere shiftwerk;
 - de verwezenlijking van besparingen in het water- en energieverbruik;
5. NMBS zorgt voor het systematisch gebruik van gegevens om de onderhoudsketen, het exploitatiebeheer, de technische betrouwbaarheid (verbeteringswerken) en de vernieuwing van het rollend materieel te optimaliseren, en dit met het oog op kostenefficiëntie en de impact op het milieu.
 6. NMBS mag voor derden het onderhoud verrichten in de werkplaatsen die aan de opdrachten van openbare dienst zijn toegewezen, op voorwaarde dat deze activiteit geen afbreuk doet aan de verplichtingen die in het Contract zijn opgenomen. In voorkomend geval, worden de kosten en opbrengsten van deze activiteit in de boekhouding vermeld, waarbij de opbrengsten ten minste de gemaakte kosten dekken. De regels voor de verdeling van de kosten en opbrengsten worden beschreven in bijlage 22, Art X3.
 7. Indien afbouw nodig is van een site of een gedeelte ervan, afhankelijk van de wisselende belasting van de werkplaatsen, zal NMBS de FOD Mobiliteit en Vervoer hierover informeren.

3. Vervoerbewijzen en tarieven

Art.24. Algemeen principe

1. Het Contract heeft betrekking op de geconventioneerde vervoerbewijzen, d.w.z. de vervoerbewijzen die worden aangeboden in het kader van het referentieaanbod van de opdracht van openbare dienst van NMBS, zoals bepaald in Art.3 van het Contract. De geconventioneerde vervoerbewijzen omvatten de vervoerbewijzen met een gereguleerd tarief en vervoerbewijzen met een niet-gereguleerd tarief.
2. NMBS ontwikkelt haar productaanbod en voert een tariefbeleid om de trein aantrekkelijker te maken, de modal shift te stimuleren en het aantal reizigers en hun reisfrequentie te verhogen.

NMBS streeft ernaar om:

- Producten aan te bieden die beantwoorden aan de noden van elke klant;
- Het productgamma en het tarievenaanbod te vereenvoudigen;
- Zeer aantrekkelijke voorwaarden te bieden voor senioren, jongeren en kinderen;
- Nieuwe digitale formules te ontwikkelen en te promoten, met de nodige aandacht voor bepaalde groepen reizigers (zij die geen toegang tot internet hebben, kwetsbare groepen, PBM, etc.);

- Nieuwe producten en tarieven te lanceren om de trein buiten de piekperiodes te stimuleren;
 - Verder in te zetten op de intermodale ambities, met als prioriteit de parkings (auto/fiets) en de andere openbaarvervoersoperatoren;
 - De huidige tarievenstructuur te laten evolueren om rekening te houden met de wijzigende marktomstandigheden.
3. In afwijking van wat elders in het Contract is bepaald, gelden voor de tariefaanpassingen (voor vervoerbewijzen met gereguleerde en niet-gereguleerde tarieven) in februari 2023 dezelfde procedure en dezelfde regels en verplichtingen als voor de tariefaanpassing van februari 2022. De latere tariefaanpassingen zullen de verplichtingen van dit Contract naleven.
 4. De toepasselijke tarieven bij de inwerkingtreding van het Contract zijn die welke gelden en beschikbaar zijn op de website van NMBS.

Art.25. Vervoerbewijzen met gereguleerde tarieven

1. Voor de volgende vervoerbewijzen gelden gereguleerde tarieven:
 - Het standaardticket tweede klas zoals gedefinieerd in Art.26;
 - Abonnementen tweede klas voor het woon-werkverkeer, zoals gedefinieerd in Art.27;
 - Abonnementen tweede klas voor studenten, zoals gedefinieerd in Art.28;
 - De vervoerbewijzen met gereduceerd tarief zoals beschreven in Art.29, Art.30 en Art.31;
 - Het gratis vervoer van patriottische, sociale en professionele aard zoals beschreven in Art.32.
2. Vervoerbewijzen met gereguleerde tarieven kunnen worden gebruikt voor het volledige Referentieaanbod zoals gedefinieerd in Art.3 van het Contract, met uitzondering van het grensoverschrijdend vervoer zoals beschreven in Art.15.
3. Voor bijkomende diensten kunnen toeslagen toegepast worden (bv. Brussels Airport supplement).
4. NMBS past haar gamma vervoerbewijzen met gereguleerd tarief zo snel mogelijk en uiterlijk binnen 26 maanden na de inwerkingtreding van het Contract aan en voldoet, hetzij in één keer (alle producten tegelijk), hetzij geleidelijk (product per product) aan de verplichtingen betreffende de vervoerbewijzen met gereguleerde tarieven en aan hun tariefbeginselen zoals bepaald in dit Contract.
5. De in Art.29, Art.30 en Art.31 bedoelde kortingspercentages voor vervoerbewijzen met gereguleerde tarieven zijn van toepassing vanaf het moment dat de aanpassing van het ticketaanbod overeenkomstig Art.25, §4 is voltooid. NMBS kan te allen tijde een aanpassing van deze kortingspercentages voorstellen. Dit voorstel omvat in voorkomend geval, een voorstel tot aanpassing van het contractuele inkomstentraject en de motivering daarvoor. Elke aanpassing vereist de voorafgaande goedkeuring van de Voogdijminister. De aangepaste percentages worden door NMBS gepubliceerd overeenkomstig artikel X.52 van het Wetboek van economisch recht.

Art.26. Standaardticket tweede klas (STTK)

1. Het Standaardticket Tweede Klas (hierna STTK) geeft recht op een rit in tweede klas. De geldigheid van het STTK is beperkt tot één rit, van een vertrekpunt naar een bepaalde bestemming, op dezelfde dag.

2. Het STTK is via alle verkoopkanalen van NMBS verkrijgbaar tot het einde van de dag van gebruik. Het STTK is ook beschikbaar voor een heen-en-terugreis. Het kan niet worden terugbetaald.

Art.27. Woon-werkabonnementen tweede klas

Woon-werkabonnementen tweede klas (hierna WWA) zijn hoofdzakelijk bedoeld voor trajecten tussen de woon- en werkplaats. De abonnementen zijn op naam en zijn geldig voor trajecten tussen een vaste oorsprong en bestemming.

Art.28. Studentenabonnementen tweede klas

1. Studentenabonnementen tweede klas voor studenten van 25 jaar en jonger zijn voornamelijk bedoeld voor reizen tussen de woning en de school of tussen hun twee woningen en de school voor studenten die afwisselend bij één van hun ouders wonen. De abonnementen zijn op naam en zijn geldig voor trajecten tussen een vaste oorsprong en bestemming (school, stageplaats of duaal leren) in het kader van de leerplicht of voltijdse hogere studies in de eerste of tweede cyclus.
2. In overleg met De Lijn, TEC en MIVB onderzoekt NMBS ook de mogelijkheid om met ingang van het academiejaar/studie jaar 2023-2024 het studentenabonnement toegankelijk te maken voor alle personen die een voltijdse continue opleiding tijdens de dag volgen in het hoger onderwijs, ongeacht de leeftijd.

Art.29. Kosteloos vervoer en kortingen in tweede klas voor kinderen en jongeren

NMBS voorziet in haar aanbod in gratis vervoer of in specifieke kortingen voor kinderen en jongeren:

- Kosteloosheid voor kinderen jonger dan 12 jaar onder begeleiding in tweede klas (max. 4 kinderen per begeleider, tenzij ze tot hetzelfde huishouden behoren).
- Een ticket voor jongeren van 25 jaar en jonger in tweede klas, met een korting van 40% op het STTK-tarief.

Art.30. Kortingen in tweede klas voor senioren

NMBS biedt een ticket in tweede klas aan voor senioren van 65 jaar en ouder, met een korting van 40% op het STTK-tarief.

Art.31. Kortingen in tweede klas voor wie recht heeft op een Verhoogde Tegemoetkoming

NMBS biedt houders van een RVT-kaart (Rechthebbende Verhoogde Tegemoetkoming) een ticket tegen een gereduceerd tarief aan, met een korting van 40% op het STTK-tarief.

Art.32. Kosteloos vervoer om patriottische, sociale en professionele redenen

Het kosteloos vervoer om patriottische, sociale en professionele redenen wordt opgesomd in bijlage 8. Vanaf de inwerkingtreding van dit Contract vervangt deze bijlage alle voorheen bestaande wettelijke, reglementaire en contractuele bepalingen inzake tariefverminderingen en kosteloos vervoer.

Art.33. Algemene principes voor aanpassingen aan gereguleerde tarieven

1. NMBS deelt vóór elke aanpassing van de gereguleerde tarieven aan de FOD Mobiliteit en Vervoer de tariefaanpassingen en een samenvatting van de aan de berekening ten grondslag liggende gegevens mee op hetzelfde ogenblik als waarop dit aan het RGCT wordt meegedeeld.
2. Vóór elke aanpassing van de gereguleerde tarieven deelt NMBS de voorgestelde tariefaanpassingen voor advies mee aan het RGCT. Deze mededeling zal worden gedaan binnen een redelijke termijn die de toepassing mogelijk maakt van het Protocol dat werd goedgekeurd op grond van artikel 47/1, §6 van de Wet van 21 maart 1991. Vóór elke aanpassing van een tarief met betrekking tot woon-werkabonnementen brengt NMBS ook de Centrale Raad voor het Bedrijfsleven (CRB) en de Nationale Arbeidsraad (NAR) op de hoogte van de voorgestelde tariefaanpassingen.
3. Het publiek moet minstens tien dagen voor de datum van invoering erover ingelicht worden.
4. NMBS kan op elk ogenblik andere aanpassingen aan de gereguleerde tarieven voorstellen dan die welke in het Contract zijn bepaald. Dergelijke voorstellen moeten ter goedkeuring aan de Voogdijminister worden voorgelegd. Zij bevatten, waar nodig, een voorstel van aanpassing van het contractuele inkomstentraject en de motivering daarvoor.

Art.34. Indexering van de tarieven van abonnementen in tweede klas voor woon-werkverkeer en studenten

1. De maximaal toegestane gemiddelde stijging van de tarieven van de in Art.27 en Art.28 gedefinieerde vervoerbewijzen wordt bij elke tariefaanpassing als volgt berekend: het verschil tussen een aan deze aanpassing voorafgaande consumptieprijsindex en het Referentie-indexcijfer, waarvan de cumul van de tariefindexeringen van dit tarief sinds 1 januari 2023 wordt afgetrokken.
2. De Referentie-index is de consumptieprijsindex voor juni 2021 (uitgebracht door Statbel, het Belgische bureau voor de statistiek).
3. De gemiddelde verhoging van deze tarieven wordt berekend vóór afronding en wordt gewogen volgens de inkomsten uit de verkoop van deze vervoerbewijzen in het kalenderjaar dat voorafgaat aan de datum van goedkeuring van de tarieven.
4. NMBS kan deze tarieven ten hoogste tweemaal per jaar aanpassen.

Art.35. Indexering van de STTK-tarieven

1. De maximaal toegestane gemiddelde verhoging van het STTK-tarief, zoals beschreven in Art.26, wordt bij elke tariefaanpassing als volgt berekend: het verschil tussen een aan deze aanpassing voorafgaande consumptieprijsindex en het Referentie-indexcijfer, waarvan de cumul van de tariefindexeringen van dit tarief sinds 1 januari 2023 worden afgetrokken.
2. De Referentie-index is de consumptieprijsindex voor juni 2021 (uitgebracht door Statbel, het Belgische bureau voor de statistiek).
3. De gemiddelde verhoging van dit tarief wordt berekend vóór afronding en wordt gewogen volgens de inkomsten uit de verkoop van dit vervoerbewijs in het kalenderjaar dat voorafgaat aan de datum van goedkeuring van de tarieven.
4. NMBS kan deze tarieven ten hoogste tweemaal per jaar aanpassen.

Art.36. Indexering van de gereguleerde tarieven voor Tickets voor jongeren, senioren- en RVT.

De gereguleerde tarieven voor tickets voor jongeren, senioren en RVT, zoals beschreven in Art.29, Art.30, en Art.31, volgen de evolutie van het STTK-tarief.

Art.37. Aanpassing van de gereguleerde tarieven in functie van de verbetering van de dienstverlening aan de reizigers

Als NMBS tijdens het afgelopen jaar de minimale prestatiedrempel overschrijdt die is vastgesteld voor de prestatie-indicatoren met betrekking tot stiptheid, klantentevredenheid en de schrappingsgraad (zie Art.97 §2, IP.5, IP.1 en IP.2), mag ze een tariefverhoging toepassen op de gereguleerde tarieven voor abonnementen van maximaal 1% per jaar, bovenop de index. Deze potentiële verhoging komt overeen met het rekenkundig gemiddelde van de verkregen scores vermenigvuldigd met 1% (de individuele score voor elke indicator ligt tussen 0 en 1).

Art.38. Vervoerbewijzen met niet-gereguleerde tarieven

1. Naast het gamma vervoerbewijzen met gereguleerde tarieven, ontwikkelt NMBS op autonome wijze een gamma vervoerbewijzen met niet-gereguleerde tarieven. De vervoerbewijzen met niet-gereguleerde tarieven zijn bedoeld om de trein aantrekkelijker te maken voor allerlei reisdoeleinden, met het oog op de modal shift en om het aantal reizigers en de reisfrequentie te verhogen, onder meer buiten de piekuren, op voorwaarde dat het economische evenwicht van het Contract daardoor niet in het gedrang komt. Het economisch evenwicht wordt geacht aangetast te zijn als er een negatieve, significante en langdurige invloed is op ten minste één van de volgende elementen: het modale aandeel van het spoor in het betrokken klantensegment, de opbrengsten, de dekkingsgraad van de kosten van de opdracht van openbare dienst of de nettokosten voor de Belgische Staat.
2. Parallel met de initiële aanpassing van de gereguleerde tarieven, verbindt NMBS zich ertoe haar aanbod van vervoerbewijzen met niet-gereguleerde tarieven zo snel mogelijk en uiterlijk binnen 26 maanden na de inwerkingtreding van het Contract aan te passen, teneinde het aantal reizigers op andere segmenten dan de woon-werktrajecten en woon-schooltrajecten te doen toenemen. Die aanpassing heeft met name betrekking op de volgende aspecten:
 - Het gebruik van de trein voor korte trajecten stimuleren;
 - De reisfrequentie door middel van gunstige prijzen/tarieven;
 - Passende tarieven voor reizen in kleine groepen, vooral buiten de piekuren.
3. Nieuwe door NMBS gelanceerde vervoerbewijzen die het bestaande productaanbod aanpassen, aanvullen of vervangen en die niet onder de definities van Art.26 tot Art.32vallen, worden verondersteld vervoerbewijzen met niet-gereguleerde tarieven te zijn.
4. De tarieven voor toeslagen zijn niet gereguleerd.
5. NMBS zorgt ervoor dat aantrekkelijke tariefvoorwaarden worden toegekend aan jongeren van 25 jaar en jonger, met de bedoeling het gebruik van de trein in heel België te stimuleren.
6. NMBS heeft een aantrekkelijk tarief voor het fietssupplement, in overeenstemming met de impact van fietsen op het Vervoersplan en de treincapaciteit. In dit verband verbindt NMBS zich ertoe een tarief in te voeren dat differentieert tussen piek- en dalmomenten. NMBS bestudeert ook de mogelijkheid om een formule voor een fietsabonnement in te voeren.

7. NMBS brengt het RGCT binnen een redelijke termijn op de hoogte van de wijzigingen van de niet-gereguleerde tarieven.
8. NMBS brengt de FOD Mobiliteit en Vervoer binnen een redelijke termijn op de hoogte van de wijzigingen van de niet-gereguleerde tarieven en bezorgt de FOD Mobiliteit en Vervoer een jaarlijkse evaluatie van de evolutie van de verkoop (volumes en ontvangsten) per producttype. De FOD Mobiliteit en Vervoer respecteert de vertrouwelijkheid van de gegevens.

Art.39. Speciale tarieven in uitzonderlijke omstandigheden

1. In uitzonderlijke omstandigheden kan NMBS, in overleg met de staat, specifieke tarieven voorstellen.
2. Er zal een compensatie worden verleend om de kosten en het netto inkomstenverlies dat hier uit voortvloeit, te dekken.

Art.40. Gratis vervoer per trein tussen woon- en werkplaats (derdebetalersstelsel)

1. Om te streven naar de kosteloosheid van het spoorvervoer tweede klas tussen de woonplaats en het werk, alsook in voorkomend geval op de netten van MIVB en/of TEC en/of De Lijn op basis van een gecombineerd abonnement in tweede klas voor woon-werkverkeer, neemt NMBS de werknemersbijdrage voor het spoorgedeelte te haren laste, volgens de in bijlage 10 vastgelegde modaliteiten en volgens de financiële modaliteiten zoals hierna bepaald.
2. De verplichting van NMBS om de werknemersbijdrage van de regionale operatoren MIVB/TEC/De Lijn te betalen, hangt af van een akkoord over deze financiering. In afwachting van de sluiting van een dergelijk akkoord, blijft de financiële regeling bepaald bij het koninklijk besluit van 21 december 2013 tot vaststelling van de voorlopige regels die als beheerscontract van NMBS gelden, onverkort van toepassing.
3. Voor elk kalenderjaar Y maakt NMBS een voorlopige raming van het verbruik van de enveloppe die uiterlijk in september van Y-1 ter goedkeuring aan de FOD Mobiliteit en Vervoer wordt voorgelegd.
4. Met het oog op de precieze afrekening van de compensatie voor woon-werkverplaatsingen maakt NMBS voor 30 april van elk jaar een rapport op ten behoeve van de Voogdijminister en de FOD Mobiliteit en Vervoer, met vermelding, met betrekking tot het voorafgaande jaar, van het gebruik en de evolutie van het aantal klanten, volgens sector (openbare sector, privésector, autonoom overheidsbedrijf) en, voor wat de privésector betreft, volgens de NACE-code.
5. De geraamde waarde van de in dit artikel bedoelde vergoeding voor elk kalenderjaar Y wordt uiterlijk op 31 augustus van het jaar Y betaald. Indien het definitieve bedrag van de in Y+1 berekende compensatie hoger is dan het in Y betaalde bedrag, wordt het saldo uiterlijk op 31 augustus van het jaar Y+1 betaald; indien het bedrag lager is, wordt het verschil tussen het betaalde bedrag en het definitieve bedrag uiterlijk op 31 augustus van het jaar Y+1 door de NMBS terugbetaald.
6. Vanaf de ondertekening van het Contract beschikt NMBS over een overgangsperiode van 12 maanden om haar derdebetalerscontracten aan te passen aan de bepalingen van het Contract.
7. Ter informatie wordt het geraamde bedrag van de in dit artikel bedoelde vergoeding in de onderstaande tabel vermeld. De betalingen en het eindbedrag worden in de loop van het Contract vastgesteld overeenkomstig de regels van dit artikel en van bijlage 10.

(in miljoen lopende EUR)	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032
Prognosetraject van de specifieke compensatie (ter informatie) *	34,4	40,0	42,3	43,7	45,0	47,1	48,3	49,6	50,7	51,1

* De bedragen van compensatie bedoeld in onderhavig Artikel, maken een specifieke compensatie uit die niet werd opgenomen in de componenten van de Compensatie bedoeld in de Art. 115 en volgende, welke voorwerp uitmaakt van een aparte betaling.

4. Distributie van vervoerbewijzen

Art.41. Algemene principes

1. NMBS voorziet verkoopinstrumenten waarmee reizigers op basis van hun behoefte(n) het vervoerbewijs kunnen vinden dat het voordeligste is, via gemakkelijk toegankelijke verkoopkanalen, een gebruiksvriendelijke en intuïtieve configuratie en beschikbaar en passend advies naar gelang van de specifieke kenmerken van elk kanaal. NMBS faciliteert maximaal de toegang tot kaarten die recht geven op een gereduceerd tarief op sociale gronden en zorgt ervoor dat de vernieuwingsprocedure ervan zo eenvoudig mogelijk is.
2. Daartoe zet NMBS een ruim aanbod distributiekanaalen op. Dit aanbod omvat verkoopmedewerkers in de stations, de verkoopautomaten en digitale verkoopkanalen.
3. NMBS zorgt ervoor dat tegemoet wordt gekomen aan de specifieke behoeften van bepaalde reizigers op het gebied van digitale inclusie en zorgt ervoor dat voor hen specifieke strategieën worden ontwikkeld.

Art.42. Productaanbod

1. In het kader van haar opdracht van openbare dienst biedt NMBS de volgende vervoerbewijzen aan:
 - binnenlandse producten met gereguleerde en niet-gereguleerde tarieven;
 - grensoverschrijdende producten (bedieningen vanuit België) ;
 - gecombineerde en multimodale producten waaraan NMBS deelneemt.
2. Vervoerbewijzen met gereguleerde tarieven kunnen in stations met menselijke bijstand gekocht worden en worden tegen dezelfde prijs verkocht via de verschillende verkoopkanalen.
3. Om het serviceaanbod voor reizigers te verbreden, mag NMBS vervoerbewijzen van andere Belgische en buitenlandse openbare of particuliere mobiliteitsoperatoren verkopen.
4. NMBS bestudeert de mogelijkheden om bepaalde vervoerbewijzen te verdelen en bepaalde administratieve procedures in verband met de onder het Contract vallende vervoerbewijzen uit te voeren met andere partners, zoals andere openbaarvervoersdiensten. Elk project dat door NMBS wordt uitgevoerd, wordt binnen twee jaar geëvalueerd. Na die evaluatie kunnen deze projecten in overleg met de FOD Mobiliteit en Vervoer bevestigd en uitgebreid worden.

Art.43. Verkoop personeel in het station

1. NMBS stelt de reizigers in de meest bezochte stations van het land, verspreid over het hele grondgebied, personeel ter beschikking dat hen kan adviseren en vervoerbewijzen kan verkopen, hetzij via loketten (open of gesloten concept, afhankelijk van de grootte en inrichting van het station), hetzij via mobiele assistentie. Dergelijke aanwezigheid wordt opgeschaald tijdens drukke periodes.

2. De lijst van stations met een loket bij de inwerkingtreding van het Contract is opgenomen in bijlage 11. Na overleg met de Voogdijminister kan NMBS het aantal stations met loketten en/of mobiel personeel tijdens de looptijd van het Contract laten evolueren, in functie van onder meer de volgende criteria:
 - De behoeften en de gewoonten van de klanten;
 - Het aantal transacties dat het verkooppersoneel uitvoert;
 - De bezettingsgraad van het verkooppersoneel, inclusief andere opdrachten en taken, in een logica van polyvalente functies;
 - Het bestaan van alternatieve verkoop- en adviesmodaliteiten via verkoopautomaten met menselijke bijstand, via het contact center of via andere oplossingen op afstand, in de buurt van het station of in een ander station binnen een redelijke afstand.
3. NMBS rapporteert jaarlijks de volgende indicatoren aan de FOD Mobiliteit en Vervoer:
 - De behoeften en de gewoonten van de klanten;
 - Het aantal transacties dat het verkooppersoneel uitvoert per loket;
 - Het bestaan van alternatieve verkoop- en adviesmodaliteiten via verkoopautomaten met menselijke bijstand, via het contact center of via andere oplossingen op afstand, in de buurt van het station of in een ander station binnen een redelijke afstand.

Art.44. Verkoopautomaten

1. NMBS stelt de reizigers een netwerk van verkoopautomaten ter beschikking in de stations.
2. De lijst met het aantal verkoopautomaten per station dat bij de inwerkingtreding van het Contract beschikbaar is, is terug te vinden in bijlage 12.
3. Een nieuwe generatie verkoopautomaten wordt vanaf 2025 geleidelijk uitgerold, in overeenstemming met de evolutie van het aantal reizigers, de behoeften van de reizigers en de technologische ontwikkelingen. NMBS ontwikkelt gebruiksvriendelijke interfaces die gemakkelijk te gebruiken zijn en voldoen aan de geldende toegankelijkheidsnormen. De nieuwe automaten zijn uitgerust met spraakassistentie via een intercomsysteem.
4. Er wordt bijzondere aandacht besteed aan de locatie van elke automaat om de toegankelijkheid, de leesbaarheid van de beeldschermen en de bescherming tegen weersinvloeden zo veel mogelijk te verzekeren, rekening houdend met de installatie- en onderhoudskosten. In elk station (met uitzondering van stations waar herhaaldelijk vandalisme vastgesteld wordt) is ten minste één automaat voorzien die 7 dagen per week beschikbaar is. Het aantal automaten per station wordt bepaald volgens de volgende criteria:
 - Het aantal geregistreerde transacties;
 - De configuratie van het station (aantal perrons, perrontoegangen en stationstoegangen) en het beheer van de reizigersstromen;
 - De veiligheid van de toegang tot de stations en perrons. NMBS analyseert de situatie van de stations waar een overweg moet worden overgestoken voor de toegang tot de perrons, in welk geval eventueel aan weerszijden van de overweg een automaat kan worden geplaatst.

5. De boordtoeslag is niet van toepassing als er geen werkende verkoopautomaat aanwezig is in het station. Het treinpersoneel wordt op de hoogte gebracht indien een automaat defect of niet beschikbaar is.
6. De gemiddelde maandelijkse beschikbaarheid van de automaten is 95%, gemeten over het volledige automatenpark en tijdens hun periode van activiteit (van 5 uur 's ochtends tot 1 uur de volgende dag), met uitsluiting van uitzonderlijke periodes en situaties.

Art.45. Digitale verkoopkanalen

1. NMBS ontwikkelt haar digitale verkoopkanalen, mobiele toepassingen en websites, zodat alle vervoerbewijzen die onder haar opdracht van openbare dienst vallen, via deze kanalen kunnen worden aangekocht.
2. NMBS staat de verkoop van een breed gamma vervoerbewijzen door derden toe en stelt hun een verkoopinterface ter beschikking.
3. NMBS verbindt er zich toe om haar digitale kanalen toegankelijk te maken voor alle reizigers.
4. NMBS ontwikkelt beheersinstrumenten ten dienste van bedrijven. NMBS stelt bedrijven een portaal voor communicatie en mobiliteitsbeheer ter beschikking, dat diensten aanbiedt zoals het beheer van derdebetalerscontracten, gecombineerde contracten met andere operatoren of elke andere aankoop/beheer van vervoerbewijzen. NMBS mag beheerskosten aanrekenen aan alle werkgevers (openbaar en privé) die van deze diensten gebruik maken.
5. NMBS biedt organisaties die zich inzetten voor digitale inclusie didactisch ondersteuningsmateriaal over de functies en het gebruik van haar digitale verkoopkanalen zodat de betrokken personen beter begeleid kunnen worden. NMBS vraagt deze organisaties om feedback te geven ter verrijking van het proces voor de ontwikkeling van deze digitale interfaces.

5. Schadeloosstelling bij treinvertragingen

Art.46. Schadeloosstelling bij treinvertragingen

1. NMBS past de bepalingen toe van Verordening (EU) 2021/782 betreffende de rechten en verplichtingen van treinreizigers. In afwachting van de inwerkingtreding van deze verordening past NMBS de bepalingen van Verordening (EU) 1371/2007 toe.
2. Bovendien gelden de volgende regels voor de terugbetaling en vergoeding van reizigers bij een vertraging of afschaffing:

Indien de vertraging geen aanleiding heeft gegeven tot terugbetaling van de kosten overeenkomstig de verordening die op het moment van de aanvraag van toepassing is, heeft de reiziger die vertraging heeft opgelopen tussen de plaats van vertrek en de op het biljet vermelde eindbestemming, zonder zijn recht op vervoer te verliezen, recht op een vergoeding die als volgt wordt berekend:

- 100 % van de biljetprijs in geval van een vertraging van ten minste 60 minuten. Deze vergoeding kan de vorm aannemen van waardebonnen voor andere reizen en diensten met flexibele gebruiksvoorwaarden, met name wat betreft de geldigheidsduur en de bestemming. Ze wordt op verzoek van de reiziger uitbetaald in geld;
- Wanneer het vervoerbewijs betrekking heeft op een heen- en terugreis, wordt het bedrag van de te betalen vergoeding in geval van vertraging tijdens de heenreis of de terugreis, berekend op de helft van de prijs die voor het vervoerbewijs werd betaald;
- Op dezelfde manier wordt, in het geval van vervoerbewijzen voor meerdere reizen, het bedrag van de te betalen vergoeding in geval van vertraging voor één reis berekend in verhouding tot de totaalprijs;
- Voor reizigers die in het bezit zijn van een abonnement en die tijdens de geldigheidsduur van het abonnement herhaaldelijk met vertragingen te maken krijgen, kent NMBS op verzoek van de reiziger – voor minimaal 10 vertragingen van meer dan 30 minuten over een periode van 6 maanden, een vergoeding van 50% per vertraging toe.

IV. STATIONS EN REIZIGERSONTHAAL

Art.47. Algemene principes

1. NMBS is beheerder van de reizigersstations. Het beheer van de stations gebeurt volgens onderstaande principes:
 - Goed onderhouden functionele ruimtes die voldoen aan de behoeften van de gebruikers, vooral op het gebied van service en veiligheid;
 - Progressief autonoom toegankelijke ruimtes;
 - Knooppunten voor intermodaliteit die de verplaatsingen van reizigers vergemakkelijken;
 - Multifunctionele ruimtes die ingebed zijn in de stationsomgeving.
2. De algemene doelstelling is om van zowel de grote als de kleine stations levendige en veilige plaatsen te maken voor uitwisselingen en ontmoetingen. Zo spelen ze een centrale rol in het lokale leven en vormen een essentiële schakel in de keten van duurzame mobiliteit. De ontwikkeling van profit- en non-profitdiensten, met name maar niet uitsluitend voor reizigers, verhoogt de waarde van de beschikbare ruimtes op gemakkelijk bereikbare plaatsen. De activiteiten in de stations stimuleren op hun beurt het gebruik van de trein en bevorderen duurzame mobiliteit.
3. NMBS is verantwoordelijk voor het permanente onderhoud van de gebouwen, installaties en uitrusting van de stations, en ook voor de verbouwing en modernisering ervan. In de stations beheert ze ook de reizigersinformatie (zie Art.62 en volgende) en haar opdrachten inzake maatschappelijke veiligheid (zie hoofdstuk VI).
4. NMBS bepaalt de samenhang van de uit te voeren acties, de personeelsmiddelen en de technische en organisatorische maatregelen die ten uitvoer moeten worden gelegd, alsmede de operationele resultaten die op het gebied van het stationsbeheer moeten worden bereikt.
5. De planning en financiering van de investeringen in de stations gebeuren volgens het Meerjareninvesteringsplan 2023-2032 (MIP) (zie bijlage 4).

Art.48. Ontwerp en standaarden op vlak van uitrusting

1. NMBS-stations zijn ingedeeld in drie categorieën die bepaald worden op basis van het geschatte aantal reizigers dat elk station in tegen 2032 moet kunnen verwerken. Het betreft de volgende drie categorieën:
 - “LARGE” (L) stations met meer dan 65.000 reizigers per week;
 - “MEDIUM” (M) stations met tussen 10.000 en 65.000 reizigers per week;
 - “SMALL”(S) stations met minder dan 10.000 reizigers per week.

De internationale stations, en meer bepaald de stations Antwerpen-Centraal, Brussel-Zuid, Brussel-Noord en Luik-Guillemins, worden in de stationscategorie ‘L’ opgenomen.
2. De lijst van de door NMBS geëxploiteerde stations bij de inwerkingtreding van het Contract en de categorie waartoe ze behoren, staat in bijlage 3.
3. De categorisering van de stations wordt om de vijf jaar op basis van dezelfde criteria bijgewerkt.

4. NMBS voert een ambitieus beleid om haar stations te moderniseren, met als doel de toegankelijkheid en de kwaliteit van het onthaal voor de reizigers te verbeteren, overeenkomstig het MIP 2023-2032. NMBS werkt aan een geleidelijke standaardisatie van de uitrusting voor elke categorie stations. Met dit doel voor ogen worden standaarden op het vlak van uitrusting vastgesteld die gelden voor alle stations volgens de categorie waartoe ze behoren. Bij de inwerkingtreding van het Contract gelden deze uitrustingsstandaarden voor de in bijlage 13 opgenomen types installaties en uitrusting. Het uitrustingsniveau van de stations bij de start van het Contract en de ambities staan vermeld in bijlage 14. Deze inventaris wordt jaarlijks bijgewerkt. De implementering van deze standaardiseringsdoelstellingen voor de stationsuitrustingen is onlosmakelijk verbonden met het ‘Masterplan Autonome Toegankelijkheid’ en vereist daarom een permanente afstemming met de infrastructuurbeheerder.
5. Voor stations van de categorie LARGE past NMBS de uitrustingsstandaarden toe in functie van het niveau van de bestaande installaties, en van de specifieke kenmerken en beperkingen van het gebouw (ligging, stadsplanning enz.).
6. Voor stations van de categorie MEDIUM en SMALL programmeert NMBS haar werken op basis van een multicriteria-benadering:
 - Het potentieel van het station: de evolutie van het aantal reizigers en de stedelijke context;
 - De huidige staat van het station op het vlak van de criteria voor autonome toegankelijkheid van de onthaalinfrastructuur;
 - De huidige staat van de infrastructuur in het algemeen;
 - De uniformiteit en de staat van de stations op dezelfde lijn;
 - Het gebruik van nieuw rollend materieel;
 - Opportuniteiten die voortvloeien uit vernieuwingswerken aan de spoorwegen.
7. Bij het ontwerpen van een nieuw station of een belangrijke verbouwing van een bestaand station, zorgt NMBS ervoor dat vóór de vergunningsaanvraag een dialoog op gang komt met de betrokken plaatselijke autoriteiten en de eventueel betrokken andere vervoersoperatoren. Ze waakt ook over de architectonische kwaliteit van de projecten en zorgt er bovendien voor dat de nieuwe stationsprojecten een voorbeeld zijn van duurzaamheid, toegankelijkheid en intermodaliteit in de gegeven stedelijke en geografische context. Ten slotte zorgt NMBS voor de beste prijs-kwaliteitverhouding, door in te zetten op soberheid en efficiënte keuzes, inclusief wat het onderhoud betreft.

Art.49. Beheer en onderhoud van de onthaalinfrastructuur

1. NMBS beheert haar onthaalinfrastructuur op efficiënte wijze met de bedoeling de klanten een veilige, betrouwbare, propere, ecologische en gebruiksvriendelijke onthaalinfrastructuur aan te bieden. Dit beheer heeft betrekking op de volgende drie aspecten:
 - Betrouwbaarheid, veiligheid en preventie;
 - Onderhoud en vernieuwing;
 - Schoonmaak.

2. **Betrouwbaarheid, veiligheid en preventie**

NMBS besteedt bijzondere aandacht aan de instandhouding en de versterking van de veiligheid en beveiliging van haar infrastructuur en uitrusting in stations

De specifieke rechten en plichten van NMBS in dit verband worden uiteengezet in hoofdstuk VI, dat speciaal gewijd is aan de opdrachten van openbare dienst van NMBS wat betreft de spoorwegveiligheid en bewaking.

3. **Onderhoud en vernieuwing**

NMBS houdt de onthaalinfrastructuur en -uitrusting in goede staat in conformiteit met de geldende wetgeving en voorschriften. Om een kwaliteitsvol onthaal te bieden, organiseert NMBS regelmatig een kwaliteitsaudit van de bestaande infrastructuur van elk station. De methodologie van deze audit, zoals toegepast bij de inwerkingtreding van het Contract, wordt beschreven in bijlage 15.

NMBS besteedt bijzondere aandacht aan de uitvoering van haar verbintenissen op het gebied van maatschappelijke verantwoordelijkheid en duurzaamheid. Dit omvat de geleidelijke vernieuwing of verandering van energievervlindende installaties met energiezuinige voorzieningen (verlichting, verwarming enz.), met de realisatie van energiebesparingen of met de installatie van productie-eenheden van hernieuwbare energie.

NMBS verbindt zich ertoe uiterlijk tegen eind 2030 alle gebouwen waarvoor zij (operationeel of financieel) verantwoordelijk is, uit te rusten met energiezuinige verlichting. Het gaat om de stationsgebouwen, overdekte auto- en fietsenstallingen, perrons, onderdoorgangen en loopbruggen. De doelstellingen inzake verlichting zijn beschreven in bijlage 14.

De uitrustingen die de verplaatsingen van de reizigers in de stations vergemakkelijken, zoals liften, roltrappen en automatische deuren, worden in real time beheerd via een toezichtstelsel. NMBS verzekert in 75% van de gevallen een interventie aan deze installaties binnen één werkdag na de schadeaanfite.

In geval van nood of bij veiligheidsproblemen voert de operationele wachtdienst van NMBS een interventie uit:

- binnen het uur om mensen te bevrijden die vastzitten in door NMBS beheerde installaties of gebouwen;
- binnen 4 uur voor elke andere dringende interventie.

4. **Schoonmaak**

NMBS zorgt ervoor dat alle stations proper blijven, want netheid draagt bij tot de tevredenheid van de klanten doordat het een positief effect heeft op het veiligheidsgevoel.

Het proper houden omvat het regelmatig schoonmaken van de gebouwen, perrons en toegangen tot de stations en hun uitrusting, en ook specifieke schoonmaakwerkzaamheden voor bepaalde installaties zoals luifels, glazen daken en het verwijderen van graffiti. Ook afvalbeheer, onkruidbestrijding en sneeuwruimen op de perrons en hun toegangswegen maken deel uit van deze activiteit. Onkruidbestrijding gebeurt volgens de regionale voorschriften voor het niet gebruik van glyfosaat.

NMBS zorgt ervoor dat de stations proper zijn volgens de geldende voorschriften en in overeenstemming met de verbintenissen op het vlak van duurzaamheid. In dit verband besteedt ze bijzondere aandacht aan het gebruik van producten die het milieu en de gezondheid van haar medewerkers respecteren.

Bij de inwerkingtreding van het Contract, wordt de schoonmaak van de stations hoofdzakelijk uitbesteed aan externe dienstverleners op basis van resultaatsverbintenissen. NMBS wil een gemiddelde score van 86% behalen volgens de IPSO-methode op basis van de Europese norm EN 13549 of volgens een gelijkwaardige methode.

Art.50. Levendige stations

1. In minstens 100 stations staat het personeel dagelijks in voor de klantenservice.
2. In de L- en M-stations staat NMBS in voor het onderhoud van het reizigersgebouw, met inbegrip van de wachtruimtes en de sanitaire voorzieningen. De wachtruimtes in de S-stations die op 31 december 2022 nog functioneel zijn, worden tijdens de hele duur van het Contract behouden, met uitzondering van de ruimtes die een ingrijpende renovatie vereisen (zie lijst in bijlage 13).

In alle hiervoor vermelde reizigersgebouwen, met inbegrip van die gebouwen die niet meer permanent door het NMBS-personeel worden bemand, moeten de wachtruimtes, die worden verwarmd in de winter, en de bestaande sanitaire voorzieningen toegankelijk zijn vanaf 15 minuten voor het eerste vertrek tot minimaal 20 u. De toegankelijkheid, het onderhoud en de beschikbare diensten in deze gebouwen worden georganiseerd volgens deze modaliteiten:

- De installatie van een systeem om de wachtruimte vanop afstand te openen/sluiten;
- De installatie van een bewakingscamerasysteem in de wachtruimte;
- Het onderhoud van de wachtruimte, aangepast aan de gebruiksfrequentie van het station;
- Een regelmatige controle door een vertegenwoordiger van NMBS (werknemer of derde die voor NMBS werkt);
- Een basisaanbod van dranken en/of snacks (via automaten), als er geen commercieel aanbod in het station is;
- Reizigersinformatie via minimaal borden en/of beeldschermen waarvan de inhoud regelmatig wordt bijgewerkt.

Wanneer een wachtruimte niet in goede staat van onderhoud kan worden gehouden, zal NMBS een nieuwe wachtruimte creëren op een perron of in de onmiddellijke omgeving ervan.

3. In overleg met de plaatselijke overheden zet NMBS het programma 'Leven in het station !' op om ongebruikte en beschikbare ruimtes in de reizigersgebouwen van de S-stations te activeren.

Daartoe identificeert NMBS de stationsruimten die in aanmerking kunnen komen voor dergelijke herbestemming, en deelt die mee aan de lokale overheden.

Daarnaast gaat NMBS ook door met het ontwikkelen van initiatieven op lokaal niveau om de klantenervaring in de stations te verbeteren. In dat kader, en met inachtneming van de gelijkheids- en transparantiebeginselen, kan NMBS de plaatselijke overheid betrekken bij de publicatie van een oproep tot het indienen van projecten, op voorwaarde dat de geraadpleegde overheid zelf geen kandidaat is voor de betrokken ruimte. De uiteindelijke keuze voor de bestemming van de ruimten en de modaliteiten om die op de markt te brengen, ligt bij NMBS. De reconversie van die ruimten kan gebeuren via verschillende formules (concessie, zakelijke rechten, verkoop, enz.). Bij de evaluatie van de projecten/offertes kan NMBS andere criteria in aanmerking nemen dan louter financiële criteria.

V. VLOT REIZEN VAN DEUR TOT DEUR

1. Algemene toegankelijkheid

Art.51. Algemene principes

1. NMBS zorgt voor een kwaliteitsmobiliteit voor alle reizigers. NMBS verbetert voortdurend en transversaal de toegankelijkheid van verplaatsingen aan de hand van tools voor reisplanning, reservering en betaling, door informatie en communicatie aan de reizigers, en via het tariefaanbod, de stations, de onthaalinfrastructuur alsook aan boord van de treinen. Een versterkte toegankelijkheid faciliteert onder meer de verplaatsingen voor mensen die reizen met jonge kinderen of met bagage, ouderen, mensen met een tijdelijke of blijvende beperkte mobiliteit en/of handicaps, of mensen die met een fiets reizen.
2. NMBS draagt bij tot de implementering van een inclusieve mobiliteit. Ze voorziet in noodzakelijke redelijke aanpassingen voor effectieve toegang tot de spoorwegmobiliteit voor mensen met een lichamelijke, cognitieve of zintuiglijke handicap. Zij verbindt zich ertoe het Raadgevend Comité van de treinreizigers (RGCT) en de Nationale Hoge Raad voor Personen met een Handicap (NHRPH) te raadplegen bij het ontwerp van de inrichtingsprojecten of de herziening van de toegepaste standaarden. Deze consultatie betreft onderwerpen zoals de toegankelijkheid van de stations, het rollend materieel, de informatie en de aankoop van vervoerbewijzen.
3. NMBS keurt haar Masterplan Autonome Toegankelijkheid goed en werkt dit regelmatig bij (zie Art.54). NMBS behandelt alle toegankelijkheidskwesties vanuit een centraal aanspreekpunt.

Art.52. Algemene toegankelijkheid van de stations en onthaalinfrastructuur

NMBS verbindt zich ertoe om de toegankelijkheid en de vlotte toegang van de stations en onthaalinfrastructuur structureel te verbeteren door in te zetten op de volgende hefbomen:

- De toepassing van het STOP-principe, zoals bepaald in Art.69 van het Contract, als leidraad voor de inrichting van stationsomgevingen. Zij waakt er in het bijzonder over dat, rekening houdend met de eisen van de stationsomgeving, de afstand voor de voetgangers zo kort mogelijk wordt gehouden, en dat het aantal trappen in en rond het station en de hoogte ervan tot een minimum worden beperkt;
- Anticiperen op de reizigersstromen om een vlotte, veilige en snelle toegang tot perrons en treinen te garanderen, onder meer voor overstappende reizigers, zowel bij het ontwerp van nieuwe stationsinfrastructuur als bij het dagelijks beheer van de stations;
- De toepassing van richtingssignalen en/of situatiegebonden signalen, als onderdeel van de uitrustingsnormen en van het in Art.54 van het Contract vermelde Masterplan Autonome Toegankelijkheid, om de ergonomie van de reizigersverplaatsing naar en in de stations te verbeteren;
- De bepaling van het type toegangsweg tot de perrons, hun aantal en afmetingen, in overleg met de infrastructuurbeheerder en volgens de verschillende categorieën stations (bijlage 3), rekening houdend met de specifieke kenmerken van de stations of de omgeving ervan. De uitvoering van de inrichting van de toegangswegen tot de perrons maakt integraal deel uit van het Masterplan Autonome Toegankelijkheid.

- Monitoring en evaluatie van de gegevens over de toegankelijkheid van de stations en onthaalinfrastructuur en de actieve en transparante samenwerking met andere mobiliteitsactoren in de stationsomgeving.

2. Autonome toegankelijkheid voor personen met beperkte mobiliteit (PBM)

Art.53. Nationaal Uitvoeringsplan Toegankelijkheid

Binnen de grenzen van de haar toevertrouwde opdrachten van openbare dienst wil NMBS geleidelijk autonome toegankelijkheid tot de stations en treinen aanbieden. Op termijn zullen de stations 100% autonoom toegankelijk worden en zal elke nieuwe trein die NMBS aankoopt een maximale toegankelijkheid bieden. De snelheid en de schaal van de transitie naar deze doelstelling wordt uitgestippeld in het kader van het Nationaal Uitvoeringsplan Toegankelijkheid. Dit Plan wordt door de Staat en de FOD Mobiliteit en Vervoer uitgewerkt in overleg met NMBS, de infrastructuurbeheerder, andere spoorwegondernemingen, de betrokken plaatselijke vervoersautoriteiten en de representatieve gebruikersverenigingen.

Art.54. Autonome toegankelijkheid van de stations

1. NMBS en de infrastructuurbeheerder werken samen een Masterplan Autonome Toegankelijkheid uit en voeren dit gezamenlijk uit.
2. De doelstelling van dit ‘Masterplan Autonome Toegankelijkheid’ is om, tegen einde 2032, 176 stations autonoom toegankelijk te maken voor mensen met een beperkte mobiliteit of handicap. De ambities per categorie station (Large, Medium en Small) en per percentage reizigers zijn opgenomen in bijlage 16.
3. Een overzicht van de evolutie van de autonome toegankelijkheid van de stations over de duur van het Contract bevindt zich in bijlage 16.
4. Het Masterplan Autonome Toegankelijkheid voorziet in:
 - Perrons verhoogd tot 76 cm;
 - Liften of hellingen om toegang te geven tot de perrons;
 - Blindengeleidelijnen vanaf de openbare weg tot op het perron;
 - Toegankelijke verkoopautomaten voorzien van vocale assistentie via intercom;
 - Gereserveerde parkeerplaatsen voor personen met een handicap die zich in de onmiddellijke omgeving van het station bevinden.
5. NMBS bezorgt een jaarlijks uitvoeringsverslag aan de FOD Mobiliteit en Vervoer.
6. De realisatie van het Masterplan Autonome Toegankelijkheid door NMBS veronderstelt niet alleen voldoende financiële middelen zoals geraamd in het Meerjareninvesteringsplan 2023-2032 (bijlage 4), maar ook de uitvoering van het Masterplan Autonome Toegankelijkheid door de infrastructuurbeheerder en een permanente afstemming van de werken en hun financiering met deze laatste. De concrete uitvoering ervan maakt dan ook het voorwerp uit van overleg met de infrastructuurbeheerder en de FOD Mobiliteit en Vervoer tijdens de voorziene prestatiedialogen.

Art.55. Autonome toegankelijkheid van het rollend materieel

1. Nieuw rollend materieel is uitgerust met multifunctionele ruimtes die plaats bieden aan PBM, fietsen, kinderwagens, en andere. Mensen met beperkte mobiliteit hebben er voorrang.
2. Bij de aankoop van nieuw rollend materieel verbindt NMBS zich ertoe om - naast de vereiste conformiteit met TSII300/2014 - in elke treinsamenstelling over ten minste één rijtuig te beschikken met voorzieningen voor mensen met beperkte mobiliteit (PBM-toilet, beveiligde ruimte voor rolstoelen). Dit rijtuig is aangepast aan de huidige norm van een perronhoogte van 76 cm en is in voorkomend geval uitgerust met een passende voorziening om de opening tussen het perron en de trein te overbruggen.
3. Een inventaris van de uitrusting van het rollend materieel wordt aan de FOD Mobiliteit en Vervoer bezorgd in het kader van het Nationaal Uitvoeringsplan Toegankelijkheid.
4. Het opstellen van de specifiek op toegankelijkheid gerichte bepalingen in de lastenboeken gebeurt in overleg met het RGCT en de NHRPH.
5. NMBS coördineert haar investeringen en het Vervoersplan om, in de mate van het mogelijke, het gebruik van het rollend materieel dat autonoom toegankelijk is, te maximaliseren in de autonoom toegankelijke stations .

Art.56. Toegankelijkheid reizigersinformatie

1. Reizigersinformatie is via aangepaste kanalen beschikbaar voor alle reizigers, ook voor mensen met beperkte mobiliteit en personen met een handicap (lichamelijk, cognitief, zintuiglijk).

Concreet verbindt NMBS zich ertoe:

- haar informatiekkanalen te diversifiëren (visuele, auditieve en digitale kanalen);
 - de beschikbare informatie te verspreiden via de digitale kanalen, waarbij erop toegezien wordt dat de lettergrootte aangepast is aan de visuele kanalen in de stations en treinen (affiches, schermen en signaletica);
 - de communicatie te vereenvoudigen bij verstoord verkeer (gepland of in real time);
 - de reizigers te informeren, in het bijzonder de reizigers met beperkte mobiliteit, wanneer een trein vervangen wordt door een pendelbus;
 - de reizigers te informeren over de aanwezigheid en de werking van de stationsuitrusting die de autonome toegang tot perrons en treinen mogelijk maakt;
 - het personeel dat instaat voor de communicatie op te leiden, met bijzondere aandacht voor personen met beperkte mobiliteit of met een handicap.
2. NMBS besteedt bijzondere aandacht aan personen met beperkte mobiliteit (informatie over de toegankelijkheid van de trein en de stations, intermodale informatie op maat van de reiziger enz.) in het kader van de verbetering van de realtime-reizigersinformatie (zie Art.64).
 3. Toegankelijkheid en inclusiviteit zijn belangrijke criteria bij de verdere ontwikkeling en verbetering van de reizigersinformatie zowel op het vlak van inhoud, als van lay-out, materiaal en technologie. Personen met een beperkte mobiliteit of met een beperking maken deel uit van de focusgroepen waarbinnen deze verbeteringen worden getest.
 4. NMBS verbindt er zich toe om haar website en mobiele applicaties toegankelijk te maken voor alle reizigers.

Art.57. Assistentie aan PBM

1. NMBS verleent conform de geldende nationale en Europese normen de nodige assistentie aan personen met een beperkte mobiliteit. Het assistentieaanbod wordt verzekerd via reservatie op de website of via het Contactcenter. De kanalen waarlangs assistentie kan worden gereserveerd, worden in de loop van het Contract uitgebreid. Het Contactcenter staat daarnaast ook in voor de opvang van personen die assistentie hebben aangevraagd en hierbij problemen ondervinden.

Indien de assistentie in uitzonderlijke gevallen toch niet kan worden verleend, voorziet NMBS in een gelijkwaardig alternatief vervoer, tegen het voorziene tarief van het treintraject.

2. Een overzicht van het assistentieniveau dat door NMBS wordt voorzien bij de inwerkingtreding van het Contract alsook het ambitieniveau gedurende de looptijd van het Contract, bevindt zich in bijlage 17. Gedurende de looptijd van het Contract wordt de assistentie in de stations uitgebreid en geoptimaliseerd. NMBS stelt alles in het werk om in een zo goed mogelijk geografische spreiding van de assistentie te voorzien.
3. De assistentie wordt gewaarborgd van de eerste tot de laatste trein. De minimum reservatietijd varieert naargelang de stationscategorie (station van vertrek, aankomst en eventueel overstap) tussen de 1u en 24u.
4. NMBS tracht de reservatietijden zoveel mogelijk in te korten gedurende de looptijd van het Contract. Een overzicht van de reservatietijden bij de inwerkingtreding van het Contract en wat NMBS wenst te realiseren gedurende het Contract, bevindt zich in bijlage 17.
5. NMBS kan personen met een handicap vrijstellen van de boordtoeslag op vertoon van de 'European Disability Card'. Deze mogelijkheid hangt af van de resultaten van het proefproject dat in 8 landen van de Europese Unie wordt uitgevoerd (bij de inwerkingtreding van dit Contract) en van het daaruit voortvloeiende voorstel van de Europese Commissie (in principe eind 2023) om de internationale erkenning van deze kaart vast te stellen, met name op basis van gemeenschappelijke uitgifteprincipes.
6. In het geval van werken of van overmacht kan NMBS tijdelijk afwijken van de voorziene reservatietijden. In die gevallen worden de wijzigingen duidelijk gecommuniceerd aan het betrokken publiek via de verschillende beschikbare kanalen. Ze zijn beperkt in de tijd.

Art.58. Opleiding personeel

1. NMBS leidt het personeel dat in contact staat met de klanten specifiek op om adequaat in te spelen op de behoeften van personen met beperkte mobiliteit en personen met een handicap.
2. Zo voorziet NMBS in een specifieke opleiding voor het personeel dat:
 - tewerkgesteld is in de stations of aan boord van de trein en die in het kader van hun gebruikelijke taken bijstand verlenen aan personen met beperkte mobiliteit;
 - verantwoordelijk is voor het ontwerp en onderhoud van de stations;
 - verantwoordelijk is voor het onderhoud van het rollend materieel.
3. NMBS voorziet tevens in een regelmatige bijscholing van de hierboven vermelde personeelscategorieën.

3. Andere diensten in het station

NMBS verleent assistentie aan groepen reizigers en bij incidenten en grote vertragingen. Daarnaast zorgt NMBS voor een individueel onthaal in het station Brussel-Zuid.

Art.59. Onthaal van groepen

1. NMBS voorziet op een veilige en klantvriendelijke manier in het onthaal van reizigers die in groep (minimum 15 mensen bij de inwerkingtreding van het Contract) wensen te reizen. NMBS zorgt ervoor dat ze een gemakkelijke advies- en boekingsdienst voor deze groepen biedt.
2. Hiertoe worden ook de nodige voor groepen bestemde compartimenten voorzien op de treinen (via reservatie).
3. In de mate van het mogelijke wordt voorzien in:
 - het onthaal in het station van vertrek op het afgesproken verzamelpunt;
 - de begeleiding naar de juiste locatie op het perron;
 - de begeleiding bij het opstappen op de trein;
 - de begeleiding bij het afstappen van de trein; en
 - de begeleiding naar de uitgang in het station van bestemming.

Art.60. Assistentie bij incidenten en grote vertragingen

1. NMBS voorziet via mobiele interventieploegen en coördinatiecentra in assistentie voor reizigers bij incidenten op het net.
2. De assistentie bestaat uit:
 - In situaties die als potentieel gevaarlijk worden beschouwd:
 - o het coördineren van de nodige acties om de reizigers zo snel mogelijk in veiligheid te brengen. Dit gebeurt door het bevoegde stationspersoneel dat hiervoor gecertificeerd is, en waar nodig, in samenwerking met de hulpdiensten;
 - o aansluitend, de reizigers te helpen bij het zoeken naar en het gebruik maken van alternatieve vervoeroplossingen om hun reis verder te zetten.
 - In situaties die als veilig of normaal worden beschouwd:
 - o het coördineren en ter beschikking stellen van de realtime-informatie omtrent eventuele vervangtreinen of alternatieve vervoersmodi.
3. Daarnaast verleent NMBS ook de nodige assistentie in het geval van vertraging volgens de geldende Europese normen betreffende de rechten en plichten van de treinreizigers.
4. NMBS heeft een duidelijke procedure voor de evacuatie van personen met een handicap. Ze deelt die procedure duidelijk en transparant mee, en werkt deze bij wanneer nodig.

Art.61. Individueel onthaal in Brussel-Zuid

1. NMBS biedt in het station Brussel-Zuid een individuele onthaaldienst van algemeen belang aan die noodzakelijk is om de veiligheid van binnenlandse en buitenlandse hoogwaardigheidsbekleders te garanderen alsook de officiële betrekkingen tussen België en buitenlandse diplomatieke vertegenwoordigers in goede banen te leiden. De modaliteiten en toepassingsvoorwaarden van deze dienst worden gepreciseerd in bijlage 7.

4. Reizigersinformatie

Art.62. Algemeen principe

Conform de toepasselijke Europese regelgeving betreffende de rechten en plichten van reizigers, zorgt NMBS voor tijdige, correcte en consistente reizigersinformatie zowel in normale situaties als bij verstoord verkeer. In dit kader bezorgt NMBS een breed gamma aan reizigersinformatie, zowel online, alsook in het station en in de trein.

Art.63. Basisdiensten

1. NMBS geeft de reizigers nuttige informatie voor een vlotte reis.
2. Prioriteit is de reizigers in 'real time' te informeren over de stiptheid van de diensten, ook in geval van verstoord verkeer, en over de beschikbare alternatieven.
3. De informatie aan de reizigers heeft ook betrekking op andere belangrijke aspecten zoals de intermodale verbindingen, de locatie van voorzieningen en diensten in stations, de assistentie aan PBM en informatie over de verkoopkanalen.
4. De categorieën van basisdiensten bij de inwerkingtreding van het Contract zijn gepreciseerd in bijlage 18.
5. NMBS zorgt voor de verwerking van de informatie, zodat die volledig, onmiddellijk, coherent en duidelijk is voor de reizigers. De informatie wordt vervolgens verspreid, enerzijds onder het personeel dat in rechtstreeks contact staat met de reizigers en anderzijds via de verschillende informatiekkanalen van NMBS die online, in de stations en aan boord van de treinen toegankelijk zijn, naar gelang van de behoeften van de reiziger en de kenmerken van elk van de informatiekkanalen.
6. Wanneer de informatie afkomstig is van derden (zoals de infrastructuurbeheerder of andere openbare vervoeroperatoren), levert NMBS de realtime-informatie aan die haar wordt bezorgd.
7. Conform nationale en Europese regelgeving stelt NMBS basisgegevens voor reizigersinformatie transparant ter beschikking aan derden (open data).

Art.64. Ambities en ontwikkelingen voor de reizigers

1. NMBS faciliteert de 'modal shift' en zal hiervoor de realtime-reizigersinformatie, zowel voorafgaand aan als tijdens de reis, verder verbeteren in lijn met de klantenbehoeften. NMBS zorgt voor een verbetering van de consistentie en kwaliteit van de reizigersinformatie, met inbegrip van de informatie betreffende andere vervoersmodi voor het voor- en natraject en gepersonaliseerde informatie dankzij een mix van digitaliserings- en innovatieprojecten.

2. NMBS verbetert de realtime-reizigersinformatie met bijzondere aandacht voor:
 - i. Informatie over de treinsamenstelling;
 - ii. Informatie over de aansluitingen, ook die met andere vervoersmodi;
 - iii. Informatie over intermodaliteit diensten;
 - iv. Informatie over de stationsinfrastructuur (de realtimestatus van de werking van roltrappen, liften en automatische deuren);
 - v. Informatie over de vervangende busdiensten;
 - vi. Informatie over de uitstapzijde op de trein;
 - vii. Gepersonaliseerde reizigersinformatie.
3. Een gedetailleerdere beschrijving van deze informatie wordt gegeven in bijlage 18.
4. NMBS deelt deze informatie in overeenstemming met de nationale en Europese wetgeving inzake open data, ook op het vlak van digitaal formaat.
5. Op de langere termijn werkt NMBS aan een verdere verrijking en verbetering van de realtime-reizigersinformatie online (via de reisplanner), in de trein en in het station, met als focus het verstrekken van steeds meer persoonlijke, intermodale, digitale (dynamische) en proactieve reizigersinformatie in functie van de reis en de specifieke verplaatsingsbehoeften, desgevallend in samenwerking met andere actoren van de deelmobiliteit.
6. Rekening houdend met de snel evoluerende technologische mogelijkheden en daarnaast ook de permanent evoluerende klantenverwachtingen, preciseert NMBS haar langetermijnambities inzake reizigersinformatie vóór de Mid-Term Review van 2028 (zie Art.98).

Art.65. Infoschermen in de stations

1. NMBS is verantwoordelijk voor de reizigersinformatie in de stations via informatieborden met een basisinformatie over de treindienst, infoschermen en omroepinstallaties. De infoschermen en omroepinstallaties zelf zijn eigendom van en worden beheerd door de infrastructuurbeheerder.
2. NMBS streeft naar een optimale installatie van de schermen rekening houdend met de complexiteit van de stationsinfrastructuur en het treinaanbod met hierbij ook de nodige aandacht voor de kleinere stations en slechtziende en slechthorende mensen. NMBS doet daartoe de nodige voorstellen aan de infrastructuurbeheerder die als enige operationeel en budgettair bevoegd is voor het installeren en beheren van de infoschermen.

Art.66. Andere operatoren

NMBS bezorgt als stationsbeheerder niet alleen reizigersinformatie over de eigen treinen, maar ook over passagierstreinen van andere spoorvervoerders die Belgische stations bedienen. Zij sluit samenwerkingsovereenkomsten met deze exploitanten om te zorgen voor een optimale uitwisseling van informatie ten behoeve van de reizigers.

5. Intermodaliteit

Art.67. Algemene principes

NMBS streeft naar vlotte deur-tot-deurreizen die verschillende vervoersmiddelen combineren. In dat opzicht past NMBS het STOP-principe toe, dat verplaatsingen als volgt hiërarchisch rangschikt: stappen, trappen (fiets), het openbaar vervoer en personenwagens. Op die manier bevordert ze de modal shift naar de trein en, in samenwerking met andere openbaarvervoersoperatoren en andere openbare en particuliere partners, alle alternatieven voor de privéauto als een geïntegreerde mobiliteitsoplossing. NMBS verbindt zich ertoe:

- Het aanbod te verbeteren, onder meer de aansluitingen met de andere openbaarvervoersoperatoren (overeenkomstig Art.68);
- De stations te ontwikkelen als intermodale knooppunten (overeenkomstig Art.69);
- Intermodale informatie aan de reizigers te verstrekken (overeenkomstig Art.75);
- Het rollend materieel geleidelijk aan te passen aan de behoeften van de reizigers die fietsen gebruiken (overeenkomstig Art.74 en Art.21, §8);
- Gecentraliseerde ticketing te ontwikkelen en actief deel te nemen aan de ontwikkeling van mobiliteit van deur tot deur (overeenkomstig Art.76 en Art.77).

Art.68. Verbetering van het aanbod en coördinatie van de dienstregelingen met andere openbaarvervoersoperatoren

NMBS zorgt voor coördinatie met de andere openbaarvervoersoperatoren om de belemmeringen voor intermodaal reizen te verminderen. Deze ambitie vertaalt zich als volgt:

- NMBS bepaalt, samen met de andere openbaarvervoersoperatoren, de stations die het relevantste zijn voor de ‘modal shift’, rekening houdend met de huidige en potentiële behoeften van de reizigers en de configuratie van het spoorwegnet. Doel is het aantal en de kwaliteit van de aansluitingen tussen één of meer spoorverbindingen en één of meer bus-/tram-/metrolijnen te verhogen door middel van een geïntegreerde dienstregeling, geheel of gedeeltelijk, rond aansluitingsknooppunten. Een dergelijk exploitatieschema bestaat uit de volgende elementen:
 - Een gecadanceerde en symmetrische dienstregeling;
 - De identificatie van ontmoetingspunten tussen verschillende spoorverbindingen en één of meer bus-/tram-/metroverbindingen (multimodale knooppuntenstations);
 - Terugkerende tijdstippen doorheen de dag waarop de verschillende diensten samenkomen. Dit impliceert dat de belangrijkste spoorverbinding(en) elkaar in het station moeten kruisen, afhankelijk van de frequentie van andere vervoermiddelen die het aansluitingsknooppunt aandoen.
- Op basis van de ambities van de andere openbaarvervoersoperatoren en met het oog op het verbeteren van hun verbindingen met de stations en het ontwikkelen van een gecadanceerd aanbod dat meer op de dienstregeling van de spoorwegen is afgestemd, ontwikkelt NMBS een strategie om intermodale overstap in de betrokken stations te stimuleren. Deze strategie omvat de beoordeling van mogelijk noodzakelijke investeringen, de operationele procedures zoals wachtprocedures in ‘real time’ en door de reizigers aanvaarde aansluitingstijden. Op basis van deze evaluatie kan NMBS aan de Staat voorstellen nieuwe projecten uit te voeren of bestaande projecten aan te passen voor de uitvoering van deze

strategie. De gefaseerde uitvoering van deze strategie wordt, waar nodig, geïntegreerd in het planningsproces van het Vervoersplan, zoals beoogd in Art.7.

- NMBS verbindt zich ertoe, in samenwerking met de andere openbaarvervoersoperatoren, de lijst van stations die al een aansluitingsprotocol hebben, bij te werken, zodat die meer in overeenstemming is met de bekende intermodaliteitspraktijken. Bij deze update wordt rekening gehouden met de tijd die nodig is voor treinaansluitingen met de andere openbaarvervoersoperatoren. Om de trein-bus/tram/metroaansluitingen te optimaliseren en deze protocollen bindender te maken, streeft NMBS ernaar om afspraken met de andere openbaarvervoersoperatoren te formaliseren, in het bijzonder voor de stations die als nieuwe aansluitingsknooppunten worden aangewezen.

Art.69. Stations als intermodale knooppunten

NMBS wil elke bezoeker en reiziger een positieve ervaring bieden dankzij uitnodigende infrastructuur die zorgen voor een vloeiende en intuïtieve overstap van het ene op het andere vervoermiddel en een dienstenaanbod dat aangepast is aan de behoeften van de klanten en de omgeving van elk station. Om de ‘modal shift’ aan te moedigen ontwerpt, ontwikkelt en beheert NMBS de stations als intermodale knooppunten, d.w.z. een gestructureerde ruimte die aan de behoeften van de klanten tegemoet komt doordat gemakkelijk van het ene op het andere vervoermiddel kan worden overgestapt. Deze intermodale ambitie vertaalt zich als volgt:

- Het STOP-principe vormt een richtsnoer voor de ontwikkeling en de toekomstige ontwikkeling van de stations. Dat betekent dat de toegankelijkheid van de stations en hun omgeving moet worden aangepast aan de behoeften van de verschillende klanten, waarbij bijzondere aandacht wordt besteed aan de behoeften van de zwakke en de actieve gebruikers (PBM, voetgangers en fietsers) en aan de toegang tot het overige openbaar vervoer en deelsystemen;
- De nodige voorzieningen om de toegang tot treinen voor reizigers met fietsen te vergemakkelijken opnemen in de renovatie- en bouwprojecten voor stations. Hiertoe voorziet NMBS, in overeenstemming met het Meerjareninvesteringsplan 2023-2032 (MIP), met name in een toegangshelling of rust ze de trappen die toegang geven tot de perrons uit met een voorziening voor fietsen, in aanvulling op de eventuele aanwezigheid van een lift;
- De aanleg, op haar domein, van veilige en efficiënte voetgangersroutes tussen de verschillende vervoerswijzen van aan het perron naar de verschillende vervoersdiensten, in samenwerking met de betrokken autoriteiten en openbaarvervoersoperatoren;
- Het aanbrengen van signalen op haar domein om de overstap van het ene op het andere vervoermiddel te vergemakkelijken;
- Een aanzienlijke toename van het aantal fietsparkeerplaatsen (zie Art.70);
- Het ter beschikking stellen van gratis of betaalde parkeerplaatsen voor auto's, waar mogelijk en pertinent (zie Art.71);
- De samenwerking met de overheden om de stations beter in het stedelijk weefsel te integreren. Doel is de continuïteit van de dienstverlening (voet- en fietspaden en PBM) in de verplaatsingsketen te garanderen, ook in de buurt van stations. Om de integratie van de vervoerswijzen te verbeteren en tegelijk rekening te houden met de stedelijke omgeving, neemt NMBS deel aan masterplannen in samenwerking met alle betrokken actoren en aan de mobiliteitsstudies die door de overheden rond de stations worden uitgevoerd.

Art.70. Fietsenparkings en fietspunten

1. In het kader van haar fietsstrategie geeft NMBS voorrang aan het uitbreiden van het aanbod voor fietsen. Daartoe evalueert ze de huidige behoeften en anticipeert ze op toekomstige behoeften op basis van de vastgestelde situatie in elk station (vertrekstation, aankomststation en groeipotentieel).
2. NMBS biedt haar klanten een waaier aan oplossingen: gratis parkings, parkings met toegangscontrole, plaatsen voor buitenformaatfietsen. Er wordt overleg met de lokale overheid georganiseerd om rekening te houden met de plaatselijke behoeften en om het delen van parkeerterreinen in samenwerking met de steden en gemeenten aan te moedigen als een echt instrument van het lokale mobiliteitsplan. Dit overleg gaat ook over de mogelijkheden voor een (regionale en gemeentelijke) financiering van de exploitatie- en investeringskosten in geval van bijkomende uitbreidingen van de fietsparkeercapaciteit.
3. NMBS heeft de ambitie om tegen 2032:
 - Elk station in het land tegen 2024 te voorzien van minstens 6 overdekte plaatsen waar het fietskader kan worden vastgemaakt, d.w.z. minstens één fietsparkeermodule per station;
 - Het aantal fietsplaatsen te verhogen tot minstens 164.000 tegen 2032 (+40% ten opzichte van 2022);
 - Het aantal stations die beschikken over fietsenstallingen uitgerust met toegangscontrole (camera's en identificatie) te verhogen tot 100, in functie van de (bestaande en toekomstige) behoeften en eventueel de capaciteit van de parking aan te passen aan het dagelijkse gebruik ervan. In de fietsenstallingen met toegangscontrole worden ook plaatsen voor buitenformaatfietsen voorzien;
 - Voor fietsenparkings met grote capaciteit (in L-stations) een detectiesysteem te installeren om het gebruik van alle plaatsen te optimaliseren en de aanwezigheid van 'weesfietsen' te verminderen.
4. Bij de inwerkingtreding van het Contract is in 36 stations een fietspunt aanwezig. De reizigers krijgen er hulp, advies en mogelijkheden om hun fietsen te laten repareren en te onderhouden, in voorkomend geval in het kader van de sociale diensteconomie.

NMBS verbindt zich ertoe het aantal fietspunten in de stations uit te breiden in de vorm van een concessiecontract. Ze heeft de ambitie om tegen 2025 8 bijkomende fietspunten te creëren, wat neerkomt op een fietspunt in 44 stations (L-stations en de stations met meer dan 1.000 fietsparkeerplaatsen), alsook een antenne/satelliet-fietspunt of een automaat in 32 Medium- en Small-stations die beschikken over een capaciteit van 500 tot 1.000 fietsparkeerplaatsen.

Art.71. Autoparkings

1. Bij de inwerkingtreding van het Contract, exploiteert NMBS de in bijlage 19 opgelijste parkings.
2. NMBS past een strategie toe die gebaseerd is op de volgende zes principes:
 - Prioritaire toegang voor treinreizigers in de parkings met toegangscontrole;
 - Een voordeliger tarief voor regelmatige en occasionele treingebruikers wanneer de parking betalend is;
 - Een gedifferentieerd tariefbeleid dat rekening houdt met het stationstype, het gebruikersprofiel en de lokale markt;
 - Een dekking van de operationele kosten door de inkomsten;

- Aanmoediging van het gebruik van het openbaar vervoer tussen de woonplaats en het station door concurrentie op vlak van tarieven te vermijden;
 - Aanbod van een ruim scala aan intermodale diensten (deelauto's en -fietsen, oplaadstation, fietspunten).
3. De betalende parkings zijn uitgerust met toegangscontrole (slagbomen, parkeerautomaten, camera's enz.). De beslissing om een parking betalend te maken berust op minstens één van de volgende elementen:
- Ondergrondse parkings of parkeergebouwen met verplichte toegangscontrole om de parking te beheren en te beveiligen en waarvan de exploitatie- en onderhoudskosten hoog zijn;
 - Parkings verzadigd door niet-spoorwegreizigers (buurtbewoners, bedrijven, klanten van winkels, carpooling ...);
 - Beslissing van de lokale overheid om de parkeerplaatsen op de wegen in de buurt van de parking betalend te maken;
 - Parking verzadigd door occasionele reizigers ten nadele van abonneementhouders;
 - Parking van een nabijgelegen station is betalend geworden.

Deze beslissing gaat gepaard met een uitbreiding van de parkingcapaciteit voor tweewielers aan het betrokken station.

4. Aan het einde van het Contract verbindt NMBS zich ertoe:
- selectief autoparkings aan te leggen, uit te breiden of te renoveren, rekening houdend met de omschakeling van de infrastructuur, hetzij 5.400 extra plaatsen ten opzichte van 2021, voor een totaal aanbod van 80.000 plaatsen tegen 2032;
 - het delen van stationsparkings te bevorderen, in samenwerking met steden en gemeenten, als een echt instrument van het lokaal mobiliteitsplan;
 - het parkeeraanbod in de 15 grootste steden van het land niet verder uit te breiden.
5. De planning en financiering van de investeringen in de parkings gebeurt volgens het Meerjareninvesteringsplan 2023-2032.

Art.72. Deelfietsen en -auto's

1. Tijdens de uitvoering van het Contract voorziet NMBS:
- het aanbod van deelfietsen en -auto's in de stationsparkings aanzienlijk te vergroten en te promoten;
 - het opzetten van partnerschappen met regionale overheden en bedrijven en met privépartners om het ontstaan van een nieuw aanbod van deelfietsen en -auto's mogelijk te maken.
2. Afhankelijk van de ontwikkeling van de regelgeving betreffende het parkeren van deelvoertuigen, bestudeert NMBS de mogelijkheid om speciale zones voor andere vormen van gedeelde diensten te ontwikkelen.

Art.73. Laadpalen

1. NMBS stelt laadpalen voor elektrische voertuigen ter beschikking, met naleving van de geldende verplichtingen. Ze bestudeert de ontwikkeling van de vraag en de mogelijkheden van verdere uitbreidingen.
2. De installatie en exploitatie van de laadpalen wordt uitbesteed.

Art.74. Faciliteiten voor reizigers met een fiets

1. NMBS biedt, binnen de mogelijkheden van het beschikbare rollend materieel, de nodige ruimte voor vouwfietsen en gewone fietsen en zorgt ervoor dat ze vlot mee aan boord kunnen worden genomen waarbij de toegang wordt vergemakkelijkt door signaletica aan de buitenzijde en binnenin de trein. Ze verbindt zich er ook toe de fietscapaciteit in de loop van het Contract uit te breiden (zie Art.21, §8).
2. Vouwfietsen die niet veel plaats innemen, kunnen gratis worden meegenomen.

Art.75. Verspreiding van multimodale informatie aan de reizigers

1. NMBS verbindt zich ertoe de ruwe gegevens van de andere openbaarvervoersoperatoren te verzamelen, te verwerken, te verrijken en om te zetten in betrouwbare, samenhangende en volledige reizigersinformatie die via de verschillende informatiekanaalen (trein, station en digitale kanalen) wordt verspreid. Omgekeerd stelt ze ook haar dienstregelingen en gegevens in ‘real time’ ter beschikking van de andere openbare en particuliere vervoersoperatoren.
2. NMBS verbindt zich ertoe via geschikte kanalen te communiceren over haar volledige fietsaanbod: fietsenstallingen, deelfietsen, vervoer van fietsen per trein, toegankelijkheid van stations en treinen, prijzen van nationale en internationale tickets, fietspunten, enz.

6. Mobiliteitsoplossingen van deur tot deur**Art.76. Bijdragen aan de ontwikkeling van de dienstverleningsmobiliteit**

1. NMBS engageert zich om actief deel te nemen aan de ontwikkeling van de dienstverleningsmobiliteit in België en de toegang ertoe voor de reizigers te vergemakkelijken om de centrale rol van het spoorvervoer in de duurzame mobiliteit te bevestigen.
2. Als operator van duurzame mobiliteit engageert NMBS zich ertoe samen te werken met aanbieders van mobiliteitsdiensten, of het nu gaat om overheidsinstanties, openbaarvervoersoperatoren of privé-initiatieven, door de informatie die nodig is om in ‘real time’ een reis te plannen mee te delen en door een ruim aanbod aan vervoerbewijzen te koop aan te bieden.

Art.77. Ontwikkeling van intermodale oplossingen en gecentraliseerde ticketing

1. NMBS zorgt er voor dat ze haar reizigers duurzame mobiliteitsoplossingen van deur tot deur aanbiedt, gebaseerd op gecentraliseerde ticketing en een intermodaal aanbod.
2. Daartoe werkt NMBS verder aan de ontwikkeling van gecentraliseerde ticketingoplossingen die de reiziger de mogelijkheid bieden om met één enkele handeling één of meer vervoerbewijzen van verschillende operatoren te kopen.

3. In dat opzicht wordt prioriteit gegeven aan de verkoop van producten die het parkeren in het station mogelijk maken (auto en fiets), vervoerbewijzen van andere openbaarvervoersoperatoren en, al naargelang de mogelijkheden, aan andere vervoersdiensten die beschikbaar zijn in het station (bv. deelvervoersmiddelen).
4. NMBS blijft beheersoplossingen ontwikkelen voor bedrijven met als doel de administratieve lasten te verlichten en het gebruik van de trein voor woon-werkverkeer en professionele verplaatsingen te stimuleren (zoals het beheer van de derdebetaler, de bestellingen en rechten van de werknemers, rapportering, facturatie, cafetariaplan enz.).
5. NMBS werkt samen met de andere openbaarvervoersoperatoren (TEC, De Lijn, MIVB) aan de ontwikkeling van bepaalde digitale diensten om de klantenervaring te verbeteren, met name in de volgende domeinen:
 - Bepaling en presentatie van de catalogus van producten die ter beschikking worden gesteld aan de reizigers;
 - Afstemming van de betalings- en clearingmethoden om de aankoop, betaling en toegang tot de vervoerbewijzen te faciliteren;
 - Interoperabele validatiesystemen om de door een andere operator uitgegeven vervoerbewijzen te controleren en een vlotte overstap van de ene vervoersmodus op de andere mogelijk te maken.

Art.78. Intermodale producten die gemeenschappelijk zijn met de openbaarvervoersoperatoren

1. NMBS werkt samen met de andere openbaarvervoersoperatoren om het aanbod van gezamenlijke intermodale producten te analyseren en te ontwikkelen in de GEN-zone (vaststelling en herziening van de prijzen) en in de andere stedelijke zones van het land, om het gebruik van de trein en het openbaar vervoer te stimuleren.
2. Het geïntegreerde aanbod mag het financiële evenwicht van NMBS of dat van dit Contract niet in gevaar brengen. Als de invoering van geïntegreerde producten of tariefbeslissingen een netto negatief effect genereren op de inkomsten van NMBS, zowel door prijs- als volume-effecten, dan wordt een bijkomend specifiek compensatiemechanisme geactiveerd. Hierbij wordt rekening gehouden met de evolutie van de verkoop of de verdeling van de inkomsten tussen de betrokken openbaarvervoersoperatoren.

VI. PREVENTIE EN VEILIGHEID

1. De veiligheidsactiviteiten in het spoorwegdomein

Art.79. Corporate Security Service en gecoördineerde veiligheidsaanpak

1. De Corporate Security Service (hierna CSS) van NMBS staat in voor de opdrachten van openbare dienst betreffende de veiligheid. De 'veiligheid' heeft betrekking op de 'maatschappelijke veiligheid', of volgens de toepasselijke internationale reglementering, de 'spoorwegveiligheid'. Dit heeft dus geen betrekking op de 'exploitatieveiligheid' of 'safety'.
2. De benadering van de veiligheid is in de eerste plaats een integrale benadering. Ze is gericht op de preventie van en het reageren op onveiligheidsverschijnselen (zoals agressie, vandalisme, diefstal enz.), en heeft tot doel de veiligheid en het veiligheidsgevoel van de reizigers, het publiek en het personeel te verhogen, alsook het materieel en het productieapparaat van NMBS te vrijwaren (zie de artikelen hieronder).
3. De benadering van de veiligheid is ook geïntegreerd en beoogt de veiligheidsketen tussen NMBS en de andere bevoegde spelers in stand te houden. NMBS ontwikkelt partnerschappen met, onder andere, de infrastructuurbeheerder, de andere spoorwegondernemingen en openbaarvervoersoperatoren, en handelt in overleg met de (federale en lokale) politiediensten, de gerechtelijke autoriteiten en de plaatselijke overheden, met inachtneming van ieders bevoegdheden. De samenwerkingsovereenkomsten die in dit kader afgesloten zijn, bepalen de strategie van de partijen, de aard en de reikwijdte van de samenwerking, de financiële modaliteiten ervan en de wederzijdse verplichtingen van de partijen.
4. NMBS verschaft haar veiligheidspersoneel de middelen om een kwaliteitsvolle dienstverlening te verlenen door het organiseren van de aanwerving, de opleiding, de adequate omkadering, een permanente evaluatie van haar veiligheidsbeleid en een kennisbeheer op basis van de beste praktijken.

Art.80. Veiligheidsactiviteiten

1. Artikel 156bis van de Wet van 21 maart 1991 beschrijft de veiligheidsactiviteiten die het voorwerp uitmaken van de opdracht van openbare dienst van NMBS.
2. De eerste zeven activiteiten (bedoeld in artikel 156bis, 1° tot 7° van de Wet van 21 maart 1991) worden uitgevoerd op het door NMBS beheerde domein. De prioriteit is de veiligheid van de reizigers, het personeel en het materieel en de installaties die ze bezit of beheert.
3. De achtste activiteit (bedoeld in artikel 156bis, 8° van de Wet van 21 maart 1991) wordt uitgeoefend op het domein van de infrastructuurbeheerder. De Wet van 21 maart 1991 heeft NMBS immers de opdracht toevertrouwd om ook op dit domein de nodige veiligheidsmaatregelen te treffen om haar eigen proces te beschermen. Een 'samenwerkingsakkoord' tussen NMBS en de infrastructuurbeheerder (zoals bedoeld in artikel 156ter van de Wet van 21 maart 1991) bepaalt de reikwijdte van deze samenwerking en de financiering ervan.
4. De investeringen in verband met de veiligheidsactiviteiten die NMBS moet uitvoeren in het kader van de Wet van 21 maart 1991 en van dit Contract, en het tijdschema voor de uitvoering ervan, staan gedetailleerd in het Meerjareninvesteringsplan 2023-2032.

5. NMBS dient jaarlijks bij de Voogdijminister een evaluatieverslag in met een situatieoverzicht van de spoorwegveiligheid binnen NMBS, evenals de follow-up van de activiteiten van de CSS in het kader van de uitvoering van het Contract.

Art.81. Controle op de naleving van de wetgeving op de spoorwegpolitie

1. NMBS verbindt zich ertoe het proces met betrekking tot de administratieve sancties te optimaliseren, met name door de tools te digitaliseren. NMBS zal de elektronische ondertekening van vaststellingen en processen-verbaal invoeren zodra het regelgevend kader dit toelaat.
2. NMBS bepaalt het aantal vaststellende beambten, en leidt die op. In dit verband wordt NMBS gemachtigd de beëdiging van de bovengenoemde vaststellende beambten te organiseren in samenwerking met de FOD Mobiliteit en Vervoer.

Art.82. Instaan voor de veiligheid van het personeel, het publiek en de reizigers van de spoorwegondernemingen en van de infrastructuur

1. NMBS zorgt voor de permanente en integrale opvolging van de fenomenen van onveiligheid, onburgerlijkheid en overlast die zich voordoen in de voor het publiek toegankelijke delen van het spoorwegdomein en de andere door NMBS beheerde ruimtes. Zij neemt de passende maatregelen om deze fenomenen te voorkomen en te bestrijden binnen de grenzen van haar bevoegdheden en verantwoordelijkheden. NMBS beheert en controleert ook de reizigersstromen tijdens grote evenementen, en bij gezondheids- of andere crisissen, ongevallen en verstoringen op het spoorwegnet of in de stations.
2. Om de in de eerste paragraaf genoemde taken uit te voeren, concentreert NMBS haar actie op de volgende vier krachtlijnen:
 - De preventie van onveilige handelingen (i);
 - De inzet van het nodige personeel op het terrein: in de treinen, stations (inclusief de fietsenstallingen en autoparkings) en in de andere ruimtes van het spoorwegdomein die toegankelijk zijn voor het publiek (ii);
 - De ontwikkeling van partnerschappen met de politiediensten en de lokale overheden (iii); en
 - Het gebruik van de nodige technologische middelen (iv).

(i) NMBS werkt preventief in de beveiligingsketen, onder andere door Securailagenten goed zichtbaar te maken, sensibiliseringscampagnes te organiseren, een veiligheidscultuur te ontwikkelen en het veiligheidsbeleid voortdurend te evalueren. Ze zorgt er ook voor dat haar personeel dat met het publiek in contact komt, geïnformeerd en opgeleid wordt, zodat het de problemen in verband met veiligheid beter kan begrijpen.

(ii) NMBS bepaalt op basis van dynamische risicomatrices, die aangepast zijn aan de stations, treinen en spoorlijnen, het aantal agenten dat wordt ingezet op plaatsen waar de onveiligheid en de frequentie of ernst van de incidenten het hoogst zijn.

Voor de stations, perrons en hun toegangen zijn in de risicomatrices de volgende criteria opgenomen:

- o de frequentie en de ernst van de onveiligheidsfenomenen;

- het onveiligheidsgevoel, onder andere gemeten via enquêtes onder de reizigers en het personeel;
- het aantal treinverbindingen, het aantal reizigers dat daarop vervoerd wordt en het belang van het station;
- de omgevingsfactoren van het station, zoals de internationale status van het station of de aanwezigheid van toeristische attracties in de onmiddellijke nabijheid.

Voor de treinen en spoorlijnen bevatten de risicomatrices de volgende criteria:

- de frequentie en de ernst van de onveiligheidsfenomenen;
 - het onveiligheidsgevoel;
 - het aantal verbindingen per uur;
 - het aantal reizigers aan boord van de treinen.
- (iii) NMBS zal deelnemen aan het proces van de hervorming van de verdeling van de opdrachten van de politiediensten op het spoorwegdomein. Zij verbindt zich ertoe om mogelijke synergieën tussen de federale spoorwegpolitie, de lokale politiezones en Securail te identificeren. In dit verband zal de verdeling van de kosten voor het onderbrengen van de politiediensten binnen de infrastructuur van NMBS worden herzien.
- (iv) NMBS zal ervoor zorgen dat ze haar technologische middelen voor preventie en veiligheid vernieuwt en ontwikkelt, rekening houdend met innovatie in het veiligheidsdomein.
3. NMBS zorgt voor een permanente monitoring om na te gaan of een aanpassing van haar veiligheidsregelingen op de punten die betrokken zijn bij de door de staat opgelegde anti-terreurmaatregelen nodig is en doet dit in overleg met de bevoegde autoriteiten. Ze legt de opvolging van haar veiligheidsaanpassingen minstens elk jaar en bij elke belangrijke aanpassing voor aan de Nationale Autoriteit voor de Beveiliging van het Spoorwegvervoer.
 4. NMBS levert volledige medewerking aan de overheden bepaald in de wet van 11 december 1998 betreffende de classificatie en de veiligheidsmachtigingen, veiligheidsattesten en veiligheidsadviezen, opdat deze overheden het systeem van veiligheidsverificaties en veiligheidsadviezen kunnen implementeren overeenkomstig voormelde wet en indien zij dit nodig achten, optimaliseren.
 5. NMBS levert volledige medewerking aan de sectorale overheid zodat deze in staat is om haar verplichtingen zoals beschreven in de wet van 1 juli 2011 betreffende de beveiliging en bescherming van de kritieke infrastructuren en in de wet van 7 juli 2019 tot vaststelling van een kader voor de beveiliging van netwerk- en informatiesystemen van algemeen belang voor de openbare veiligheid, uit te voeren.
 6. Tot slot gaat NMBS samen met de FOD Mobiliteit en Vervoer na hoe zij de doeltreffendheid van haar veiligheidsaanpak in de treinen die een grensoverschrijdende dienst verzorgen, kan optimaliseren.

Art.83. Coördinatie van de activiteiten ter verbetering van de strijd tegen fraude en de niet-naleving van de algemene vervoersvoorwaarden

1. Met inachtneming van de principes van goed administratief bestuur voert NMBS een strikt beleid ter bestrijding van fraude en niet-naleving van de algemene vervoersvoorwaarden, met preventieve maatregelen, een doeltreffende, proportionele en gecoördineerde controle tussen de verschillende betrokken diensten, versterkt in het kader van de toepassing van administratieve geldboetes (zie Art.81).
2. In het bijzonder neemt NMBS de nodige maatregelen om de controles uit te voeren vóór het instappen, om op die manier de strijd tegen fraude te versterken in de treinen die werden geïdentificeerd op basis van risicoanalyses.

Art.84. Beheer van de camera's in de zones die toegankelijk zijn voor het publiek, de treinen en andere inrichtingen beheerd door NMBS

1. De CSS bepaalt het algemene beleid voor het beheer van de camera's op het NMBS-domein. De CSS zorgt er ook voor dat de strategie voor de plaatsing van bewakingscamera's wordt vertaald via beveiligingsadviezen, waarbij de grootste aandacht wordt besteed aan de naleving van de privacyregels.
2. De bewakingscamera's worden door de CSS beheerd vanuit zijn Security Operations Centre (hierna ook *SOC*) en zijn gedecentraliseerde control rooms. Die zorgen voor preventief toezicht op het hele net, ook in treinen die ermee zijn uitgerust, de monitoring van de infrastructuur, maar ook voor de permanente coördinatie van operaties, ondersteuning van het personeel op het terrein, en het verzamelen van veiligheidsgerelateerde informatie.
3. NMBS blijft haar cameranetwerk ontwikkelen en periodiek vernieuwen, met aandacht voor technologische innovatie, centralisatie en integratie van de verschillende systemen.
4. De camera's van NMBS ondersteunen de politie en de gerechtelijke autoriteiten bij hun opdrachten van bestuurlijke of gerechtelijke politie.
5. De CSS verstrekt de opgenomen beelden van zijn bewakingscamera's op een snelle en efficiënte manier aan de politiediensten. Overeenkomstig artikel 9 van de camerawet stelt de CSS ook een globale technische oplossing voor om de politiediensten in 'real time' toegang te verlenen tot de beelden, tegen een vergoeding voor de kosten die deze operatie met zich meebrengt. Het eventueel verlenen van deze toegang mag niet leiden tot een verlies aan efficiëntie of risico's opleveren voor het NMBS-net, ook niet wat betreft de bescherming van de persoonlijke levenssfeer en cybercriminaliteit. Over de uitvoeringsmodaliteiten en de verdeling van de kosten zal een samenwerkingsovereenkomst worden gesloten met de geïntegreerde politie (en eventueel met de bevoegde gewestelijke autoriteiten indien het verlenen van de toegang betrekking heeft op een regionaal geïntegreerd veiligheidsplatform).

Art.85. De behandeling van noodoproepen in verband met veiligheidsproblemen

1. Via zijn gratis noodnummer centraliseert en behandelt het SOC de oproepen in verband met de maatschappelijke veiligheid die ze krijgen van het NMBS-personeel, de andere spoorwegondernemingen, de infrastructuurbeheerder, de reizigers en het publiek.
2. NMBS ontwikkelt en vernieuwt periodiek haar instrumenten om de oplossing van incidenten en de ondersteuning van de diensten op het terrein door het SOC en de gedecentraliseerde control rooms te faciliteren, met aandacht voor technologische innovatie en digitalisering. De middelen die nodig

zijn om deze instrumenten te vernieuwen en te ontwikkelen worden beschreven in het Meerjareninvesteringsplan 2023-2032.

Art.86. Deelname aan de organisatie van de controles door de politiediensten en de douane, alsmede aan de uitvoering van veiligheidscontroles voor reizigers en bagage die door de Kanaaltunnel reizen

1. NMBS neemt verschillende soorten maatregelen uit hoofde van het Verdrag van Canterbury van 12 februari 1986, dat België verplicht specifieke beschermende maatregelen te treffen voor het spoorwegvervoer door de Kanaaltunnel, en van de verdragen, protocollen en overeenkomsten die daarmee verband houden. Deze maatregelen hebben tot doel de steriliteit van de ‘Channel Terminal’ zoveel mogelijk te bewaren.
2. In het algemeen worden deze maatregelen bepaald op basis van een risicoanalyse. In het bijzonder zullen de Securail agenten de controle verzekeren van de reizigers (en hun bagage) die zich naar Londen begeven via de Kanaaltunnel. Voor zover de beschikbaar gestelde middelen dat toelaten, waakt de CSS er tevens over dat de indringing van niet-geautoriseerde personen en goederen in de Kanaaltunnel wordt vermeden, onder meer via (techno)preventieve maatregelen en een toezicht door Securail.
3. NMBS zal haar wettelijke verplichtingen respecteren in het kader van de verlenging van de exploitatie van de Kanaalverbinding naar andere landen (bv. Nederland).
4. NMBS stelt ook de nodige ruimte ter beschikking van de Belgische douane om haar taken uit te voeren in de Kanaaltunnel.

Art.87. Coördinatie van de operaties inzake veiligheid met de gerechtelijke instanties evenals de politiediensten en de Staatsveiligheid

1. De CSS is het aanspreekpunt voor de overheden en de veiligheids- en hulpdiensten, en in het algemeen voor alle externe partners, voor alle zaken die met veiligheid te maken hebben.
2. Deze coördinerende rol binnen NMBS strekt zich onder meer uit tot antiterrorismemaatregelen op het spoorwegdomein, tot de wettelijke verplichtingen die aan NMBS worden opgelegd in het kader van de wet van 1 juli 2011 betreffende de beveiliging en de bescherming van de kritieke infrastructuren, maar ook tot het beheer van de reizigersstromen in geval van crisis, ongeval of storing op het spoorwegnet en in de stations.

Art.88. Samenwerking met de infrastructuurbeheerder

1. De in artikel 156bis van de wet van 21 maart 1991 bedoelde veiligheidsopdrachten die betrekking hebben op de infrastructuurbeheerder maken het voorwerp uit van een samenwerkingsovereenkomst. Onverminderd artikel 156ter van de wet van 21 maart 1991, voorziet deze overeenkomst in verschillende door NMBS te verlenen diensten:
 - Preventieve en repressieve patrouilles en interventies in het kader van bepaalde prioritaire veiligheidsfenomenen zoals illegaal verkeer op het spoorwegdomein en kabeldiefstallen;
 - Beheer van de beëdiging van het personeel in het kader van de bovenvermelde wet op de Spoorwegpolitie;
 - Activiteiten van oproepcentrale via de control rooms;

- Beheer van 'security'-, 'safety'- en 'technische' alarmen afkomstig van bepaalde spoorweginfrastructuren, die een aanzienlijke impact hebben op de exploitatieveiligheid en de stiptheid van het spoorwegverkeer.
2. Deze overeenkomst zal worden herzien, voornamelijk met het oog op de bijwerking van de lijst van prioritaire fenomenen.

2. De bewaking van de installaties

Art.89. Bewakingsopdracht

1. NMBS staat in voor de beveiliging van de installaties waarvan zij de eigenaar is of waarvan zij het beheer waarneemt. Dit omvat het voorkomen van indringing, vandalisme en schade aan de gebouwen en het rollend materieel.
2. De CSS stelt beveiligingsadviezen op om de bescherming van de sites te verzekeren, rekening houdend met technologische vernieuwingen en veranderende kwetsbaarheden. Deze adviezen helpen er onder meer voor te zorgen dat er normen komen waarin de (technologische) preventieve maatregelen in het ontwerp en het design van de stations zijn opgenomen.
3. Via zijn control rooms verzorgt de CSS bepaalde beveiligingsactiviteiten op afstand, zoals toegangscontrole, oproep- en alarmbeheer (indringing, brand, technische storingen enz.) en het openen en sluiten van sites.
4. De investeringen betreffende de bewakingsactiviteiten die NMBS moet doen in het kader van het Contract, en het tijdschema voor de uitvoering ervan, worden toegelicht in het Meerjareninvesteringsplan 2023-2032.

VII. ANDERE OPDRACHTEN VAN OPENBARE DIENST

1. Instandhouding van het historisch patrimonium

Art.90. Toepassingsgebied

1. In toepassing van artikel 156, 6) van de Wet van 21 maart 1991 staat NMBS in voor de instandhouding van het historisch spoorwegpatrimonium.
2. In dit kader neemt NMBS de nodige maatregelen voor het onderzoek, het behoud, de bescherming, de restauratie en de valorisatie van de meest representatieve spoorwegcollecties. Meer specifiek:
 - a) Staat NMBS in voor het behoud en de valorisatie van de collecties affiches, beeldende kunst, documentatie en kleine voorwerpen in het Documentatiecentrum;
 - b) Biedt NMBS gratis toegang (online beschikbaar) tot haar historische archieven, voor raadpleging en reproductie, zowel voor het grote publiek als voor de wetenschappelijke wereld;
 - c) Bewaart NMBS de collecties aan rollend materieel en grote voorwerpen in historische depots;
 - d) Is NMBS verantwoordelijk voor het onderhoud en de instandhouding van de gebouwen (andere dan de stations die gebruikt worden voor openbaar reizigersvervoer zoals bedoeld in hoofdstuk IV van het Contract) en geklasseerde sites, kunstwerken en gedesaffekteerde lijnen.
 - e) Verzekert NMBS de samenwerking met de toeristische spoorwegverenigingen, in het kader van partnerschapsakkoorden en overeenkomsten voor de bewaring van het historisch materieel die met deze verenigingen zijn ondertekend;
 - f) Stelt NMBS een deel van haar historische collecties tentoon aan het publiek in Train World, op de gerenoveerde site van het station van Schaarbeek;
 - g) Zorgt NMBS voor de wetenschappelijke opvolging van de tentoongestelde stukken en de inhoud van Train World. Dit omvat de bepaling en de opvolging van de voorwaarden voor de presentatie en de bewaring van de voorwerpen uit de historische collectie van NMBS in de museumomgeving van Train World alsook de begeleiding van de totstandkoming van de inhoud van het museum voor het publiek, zowel in het kader van de permanente tentoonstelling (teksten, audiogids enz.), tijdelijke tentoonstellingen (tentoonstellingsteksten) als culturele bemiddelingsactiviteiten.

Art.91. Financiering door de Staat

1. De financiering van de activiteiten met betrekking tot de instandhouding van het historisch patrimonium wordt niet gedekt door hoofdstuk XI.
2. De activiteiten vermeld in Art.90, §2, punten a, b, c en d zijn niet-economische activiteiten waarvan de kosten volledig door de Staat zullen worden terugbetaald.
3. De activiteiten van Train World vermeld in Art.90, §2, punten f) en g) worden door de Staat gefinancierd overeenkomstig artikel 53 van Verordening 651/2014 van 17 juni 2014 waarbij bepaalde categorieën steun op grond van de artikelen 107 en 108 van het Verdrag met de interne markt verenigbaar worden verklaard.

4. De samenwerkingsactiviteit met de toeristische spoorwegverenigingen die wordt vermeld in Art.90, §2, punt e) wordt niet door de Staat vergoed.
5. In toepassing van hetgeen voorafgaat, zal de Staat aan NMBS met betrekking tot de instandhouding, de restauratie en de valorisatie van het historisch patrimonium een specifieke compensatie betalen samengesteld uit (a) enerzijds een onderdeel “exploitatie” gelijk aan de netto exploitatiekost van de betrokken prestaties (exploitatiekosten min exploitatie-opbrengsten² en (b) anderzijds, een onderdeel “investerings” gelijk aan de kosten van de investeringen die in het kader van de betrokken prestaties moeten worden gedaan zoals omschreven in het Meerjareninvesteringsplan 2023-2032.
6. Onderstaande tabel bepaalt de specifieke compensaties die de Staat tijdens de duur van het Contract zal betalen ter financiering van deze prestaties. Het onderdeel “exploitatie” wordt jaarlijks geïndexeerd op basis van de index “Andere kosten” zoals gedefinieerd in bijlage 22. Het onderdeel “investerings” wordt jaarlijks geïndexeerd op basis van de index die toegepast wordt op de Investeringscompensatie zoals gedefinieerd in hoofdstuk XI.

Specifieke compensatie voor het historisch patrimonium

<i>(constante k EUR 2023)</i>	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032
<i>Onderdeel exploitatie</i>	5.236,9	5.246,1	5.159,7	5.070,9	4.984,4	4.873,6	4.766,3	4.661,9	4.560,9	4.451,2
<i>Onderdeel investeringen</i>	2.100,0	4.600,0	3.900,0	3.400,0	4.600,0	4.600,0	4.600,0	4.600,0	800,0	800,0

7. Voor elk jaar T wordt voor deze specifieke compensatie (i) uiterlijk op 25 mei van het jaar T een éénmalig voorschot betaald op basis van het geraamde totaalbedrag, en (ii) in het jaar T+1 betalingen verricht voor de vereffening van het eindsaldo op basis van de definitieve geïndexeerde waarde, volgens dezelfde berekeningsmethode en hetzelfde betalingsschema als voor de Investeringscompensatie.

2. De prestaties voor de behoeften van de Natie

Art.92. Algemeen principe

1. NMBS neemt, volgens haar bevoegdheden, deel aan het bewaren van de vitale belangen van de Natie en aan de vervulling van de essentiële behoeften van de bevolking, op verzoek van de FOD Binnenlandse Zaken, via het Nationale Crisiscentrum (NCC) en het Ministerie van Defensie, via de Generale Staf van het Leger:
 - a. de openbare orde, d.w.z. de openbare rust, de volksgezondheid en de publieke veiligheid;
 - b. het sociaal-economisch potentieel van het land;
 - c. de nationale soevereiniteit en de openbare instellingen die bij de Grondwet en de wetten zijn opgericht;
 - d. de integriteit van het nationale grondgebied.
2. NMBS vervult deze taak zowel in vredes- als in oorlogstijd, in het kader van:
 - a. de wet van 31 december 1963 en de wet van 15 mei 2007 betreffende de civiele bescherming, het koninklijk besluit van 31 januari 2003 tot vaststelling van het noodplan voor evenementen en crisissituaties die een coördinatie of een beheer op nationaal niveau vereisen, het koninklijk besluit van 22 mei 2019 betreffende de

² Hoofdzakelijk inkomsten uit Trainworld-activiteiten.

noodplanning en het beheer van noodsituaties op het gemeentelijk en provinciaal niveau en betreffende de rol van de burgemeesters en de provinciegouverneurs in geval van crisisgebeurtenissen en -situaties die een coördinatie of een beheer op nationaal niveau vereisen, en het samenwerkingsakkoord van 16 februari 2016 tussen de Federale Staat, het Vlaamse Gewest, het Waalse Gewest en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest betreffende de beheersing van de gevaren van zware ongevallen waarbij gevaarlijke stoffen zijn betrokken die een coördinatie of een beheer op nationaal niveau vereisen;

- b. de bepalingen die bij de afkondiging van de mobilisatie zijn vastgesteld, met name de militaire opeisingen krachtens de wet van 12 mei 1927 op de militaire opeisingen.
3. Specifiek draagt NMBS bij tot het waarborgen dat de spoorweginrichting permanent in goede staat van werking wordt gehouden en dat de continuïteit van het spoorwegverkeer verzekerd wordt. Het gaat in het bijzonder om:
 - a. de deelname aan civiele en militaire opleidingen en oefeningen;
 - b. het ter beschikking stellen van informatie over het referentienetwerk dat is gedefinieerd in het GIS (Global Information System) van de FOD Binnenlandse Zaken;
 - c. de levering van de elementen die door de FOD Mobiliteit en Vervoer of de sectorale overheid worden gevraagd in functie van de identificatie van kritieke infrastructuur en de identificatie van de verleners van essentiële diensten;
 - d. het rekening houden met de bindende adviezen van de Interministeriële Commissie voor de Spoorwegen (ICS) en de Nationale Veiligheidsraad;
 - e. het aanstellen van een contactpersoon die belast is met de relaties en studies die verband houden met de vitale landsbelangen en de NAVO/EU.
 4. Alle mogelijke gevolgen van de door NMBS voor de behoeften van de Natie verrichte diensten komen uitsluitend ten laste van de Belgische staat. De Belgische staat vrijwaart NMBS tegen elk mogelijk verhaal en verschijnt vrijwillig voor de bevoegde instanties.

3. Andere bij of krachtens de wet opgelegde openbardienstverplichtingen

Art.93. Algemeen principe

Waar andere verplichtingen van openbare dienst bij wet worden opgelegd, verbinden de Staat en NMBS zich ertoe een verdiepingscontract te sluiten waarin de uitvoeringsmodaliteiten en de financiering van deze dienst worden vastgelegd.

VIII. PRESTATIEBEHEER

Art.94. Algemene principes

1. Het prestatiebeheer is gericht op:
 - de meting van de tijdens de duur van het Contract bereikte resultaten met betrekking tot de sleutelaspecten van de opdrachten van openbare dienst van NMBS;
 - de ondersteuning en omkadering van het proces van continue verbetering van de prestaties door informatie uit te wisselen en duidelijke en meetbare doelstellingen te bepalen aan de hand van prestatie-indicatoren, in voorkomend geval vergezeld van een mechanisme van financiële bonus/malus.
2. De aan NMBS toegekende winst wordt elk jaar naar boven of naar beneden bijgesteld volgens de bonus/malus verschuldigd aan/door NMBS, afhankelijk van het bereikte prestatieniveau met betrekking tot de prestatie-indicatoren met financiële bonus/malus.

Art.95. Instrumenten voor het prestatiebeheer

1. De evaluatie van de prestatie van NMBS betreft zowel de verwezenlijkte prestaties (niveau van de contractueel voorziene diensten) als de kwaliteit van de gepresteerde diensten (gepercipieerd of gemeten kwaliteitsniveau) in de context van de opdracht van openbare dienst.
2. Het prestatiebeheer gebeurt aan de hand van indicatoren, activiteitenverslagen en, in voorkomend geval, van remediëringsplannen, afhankelijk van de aard van de beoogde doelstellingen:
 - de indicatoren (becijferde metingen) waarmee de verwezenlijking van de prestaties en de kwaliteit van de gepresteerde diensten kunnen worden beoordeeld. Er zijn twee soorten indicatoren:
 - o de prestatie-indicatoren, met of zonder financiële bonus/malus, die de prestatie meten ten opzichte van becijferde verbintenissen, vastgesteld in het Contract;
 - o De informatie-indicatoren die niet het voorwerp uitmaken van een becijferde verbintenis in het Contract;
 - De activiteitenverslagen vullen het beheer van de prestaties en van de kwaliteit van de dienstverlening aan;
 - in geval van prestaties onder de overeengekomen drempels, remediëringsplannen bovenop de financiële malus (zie Art.97).
3. De indicatoren en verslagen die voor het prestatiebeheer van NMBS gebruikt worden, worden gedetailleerd in bijlage 9 van het Contract.

Art.96. Organisatie van het prestatiebeheer

1. Eén keer per jaar houden NMBS en de FOD Mobiliteit en Vervoer een prestatiedialoog. Deze prestatiedialoog vindt ten laatste op 30 juni plaats en heeft tot doel om te evalueren of de vooropgestelde resultaten van de prestatie-indicatoren (met of zonder financiële bonus/malus) werden behaald en de andere contractuele verplichtingen werden nageleefd.

2. In aanloop naar de prestatiedialoog stelt de FOD Mobiliteit en Vervoer uiterlijk op 30 april de agenda op en bezorgt NMBS haar uiterlijk 20 kalenderdagen voor de genoemde vergadering een verslag over de evolutie van de prestatie-indicatoren. Waar nodig neemt NMBS externe gegevens (onder andere gegenereerd door de infrastructuurbeheerder) op in haar evaluatieverslag. Voor zover deze gegevens niet uiterlijk 20 kalenderdagen voor de prestatiedialoog beschikbaar zijn, bezorgt NMBS een voorlopige becijferde meting en werkt ze die bij binnen 20 kalenderdagen na ontvangst van de gegevens.
3. De prestatie-indicatoren die gemeenschappelijk zijn voor NMBS en de infrastructuurbeheerder worden geëvalueerd in aanwezigheid van vertegenwoordigers van de infrastructuurbeheerder.
4. Tijdens de prestatiedialoog evalueren de partijen, in voorkomend geval, de implementatie en de impact van de lopende remediëringsplannen.
5. Op uitdrukkelijk verzoek van NMBS of de FOD Mobiliteit en Vervoer kan een ad-hoc overleg worden georganiseerd.
6. Op basis van de prestatiedialoog die betrekking heeft op het eerste uitvoeringsjaar van dit Contract, zal de FOD Mobiliteit en Vervoer uiterlijk op 31 december 2025 een eenmalige evaluatie van het proces uitvoeren. In voorkomend geval wordt op basis van deze evaluatie en een gemotiveerd advies het proces in onderling overleg aangepast. Deze aanpassingen worden opgenomen in een nieuw bijlage die wordt overlegd met de Voogdijminister.
7. De FOD Mobiliteit en Vervoer stelt jaarlijks een verslag op van de prestatiedialoog. Dit verslag bevat de resultaten van de prestatie-indicatoren en de informatie-indicatoren. Dit verslag wordt publiek gemaakt.

Art.97. Systeem van prestatiestimulansen (financiële bonus/malus)

i. Indicatoren en streefwaarden

1. De prestatie-indicatoren met bijbehorend financieel stimulerings-/sanctiemechanisme bestrijken alle gebieden betreffende de uitvoering van de opdracht van openbare dienst en garanderen dus een betere representativiteit van de globale prestaties van NMBS ten opzichte van haar contractuele verplichtingen. De meting en de opvolging van deze indicatoren vormen de basis van het financiële stimulerings-/sanctiemechanisme (financiële bonus/malus).
2. De streefwaarden van de prestatie-indicatoren met financiële bonus/malus zijn als volgt:

Prestatie-indicatoren (PI)		Beginwaarde	Streefwaarde 2027	Streefwaarde 2032
IP1.	Klantentevredenheid (#)	7,25	7,36	7,44
IP2.	Totale afgeschafte treinen toe te schrijven aan NMBS (%)	0,60	0,51	0,43
IP3.	Reizigers.km (# miljoen)	9.597,8	11.577,3	12.290,6
IP4.	Aansluitingen: geplande (#) en gerealiseerde (%)	Geplande 1.940 Gerealiseerde 87,7	Geplande 2.150 Gerealiseerde 88,6	Geplande 2.800 Gerealiseerde 89,1
IP5.	Stiptheid van het binnenlands reizigersvervoer NMBS (%)*	89,5	90,6	91,0

IP6.	Minuten vertraging ten laste van NMBS (per relatie) (#)	618.455	522.658	442.911
IP7.	Reizigersinformatie in verstoorde situaties (%)	79,0	84,5	90,0
IP8.	Percentrale onbeschikbaarheid van het rollend materieel voor de planning van het Referentieaanbod (%)	24,9	19,4	18,9
IP9.	Autonoom toegankelijke stations (#)*	98	154	176
IP10.	Parkeerplaatsen: fietsen en auto's (#)	Fietsen 124.000 Auto's 74.600	Fietsen 140.500 Auto's 76.600	Fietsen 164.000 Auto's 80.000
IP11.	Tractie-energie (Wh/ton.km)	38,92	37,04	35,27
IP12.	CO2-voetafdruk (tk, constante trein.km)	252	236	214

* *gemeenschappelijke indicator met de infrastructuurbeheerder (Infrabel)*

3. Voor elke prestatie-indicator met een bijbehorende financiële bonus/malus is er een gedetailleerde beschrijvende fiche (zie bijlage 9). Deze beschrijvende fiche bevat de definitie van de meetcriteria en van de berekeningsmethode, alsook de in 2027 en 2032 te bereiken streefwaarden, de jaarlijkse progressiewaarden en de voor de periode 2023-2027 vastgestelde onderste/bovenste variatiedrempels.

ii. Vaststelling van de waarden en variatiedrempels

1. Voor elke prestatie-indicator met een financiële bonus/malus worden de bovenste/onderste waarden en variatiedrempels in onderling overleg tussen de partijen vastgesteld. Deze waarden en drempels vormen de basis voor de berekening van de financiële bonus/malus.
2. **Streefwaarde:** de aan het einde en halverwege de looptijd van het Contract te bereiken waarde wordt vastgesteld bij de inwerkingtreding van het Contract en kan eventueel worden gecorrigeerd op basis van een grondige analyse en een motivering tijdens de Mid-Term Review (zie Art.98).
3. **Beginwaarde:** de bij de inwerkingtreding van het Contract vastgestelde referentiewaarde van elke indicator ('nulmeting').
4. **Progressiewaarden:** indicatieve jaarlijkse waarden die geleidelijk moeten leiden tot de streefwaarde. De progressiewaarden worden door NMBS gedefinieerd bij de inwerkingtreding van het Contract voor de jaren 2023 tot 2026. De progressiewaarde van 2027 komt overeen met de streefwaarde die eind 2027 moet zijn gehaald. De progressiewaarden voor de jaren 2028-2031 worden gedefinieerd tijdens de Mid-Term Review. De progressiewaarde voor 2032 stemt overeen met de streefwaarde die aan het einde van het Contract moet worden bereikt.
5. **Onder- en bovendrempels:** vooraf vastgestelde drempels rond de jaarlijkse progressiewaarden, die een marge voor variatie in de prestaties vertegenwoordigen.

iii. Berekening en uitbetaling van de financiële bonus/malus

1. De waarde van de financiële bonus/malus wordt berekend op basis van het jaarresultaat dat voor elke prestatie-indicator wordt behaald ten opzichte van de daarvoor vooraf vastgestelde jaarlijkse onder- en bovendrempel.
2. Een bonus/malus wordt verkregen wanneer het jaarresultaat van een prestatie-indicator boven/onder de vooraf vastgestelde boven/onderdrempel voor die indicator ligt.
3. De indicatoren met financiële bonus/malus zijn ongewogen (elk geeft een gelijkwaardige bonus/malus voor prestaties boven/onder de vooraf vastgestelde boven /onderdrempel voor die indicator).
4. Wanneer een prestatie-indicator verschillende subindicatoren omvat, is de forfaitaire bonus/malus ervan het (ongewogen) rekenkundig gemiddelde van de bonus/malus voor elk van de subindicatoren.
5. Wanneer het jaarresultaat van een prestatie-indicator binnen de vooraf vastgestelde variatiegrenzen voor die indicator ligt (inclusief de waarden van de onderste/ bovenste drempels), wordt geen bonus of malus verkregen.
6. Het bedrag van de jaarlijkse financiële bonus/malus stemt overeen met de som van de verkregen bonussen/malussen (voor elke prestatie-indicator). Dit bedrag wordt opgeteld bij of afgetrokken van de jaarlijks toegekende winst (zie bijlage 22).
7. Het totaalbedrag van de jaarlijkse financiële bonus/malus is beperkt tot respectievelijk +5/-5 miljoen euro, afhankelijk van het bereikte prestatieniveau (gelijk aan een daling/stijging met 0,5% van het toegekende winstpercentage, zoals gedefinieerd bij de inwerkingtreding van het Contract).
8. De betaling van de financiële bonus/malus (met betrekking tot de evaluatie van het jaar T) gebeurt in één keer, uiterlijk op 30 september van het jaar T+1 of T+2.

iv. Remediëringsprocedures

1. Tijdens de performantiedialoog, indien het resultaat van een prestatie-indicator met financiële bonus/malus onder de ervoor vooraf vastgestelde onderdrempel ligt, stelt NMBS een remediëringsplan op om het niveau van de betrokken prestaties weer op het juiste spoor te krijgen. Indien het remediëringsplan niet de verwachte impact heeft gehad, kan de FOD Mobiliteit en Vervoer NMBS verzoeken een aanvullend remediëringsplan op te stellen en, indien nodig, de vereiste prioriteiten stellen. Het remediëringsplan wordt samen met de infrastructuurbeheerder opgesteld voor de onderwerpen waarvoor NMBS en de infrastructuurbeheerder samen verantwoordelijk zijn. Een dergelijk gezamenlijk remediëringsplan wordt besproken in aanwezigheid van vertegenwoordigers van NMBS en van de infrastructuurbeheerder.
2. De verdeling van de maatregelen die respectievelijk door NMBS en eventueel door de infrastructuurbeheerder en de FOD Mobiliteit en Vervoer (bijvoorbeeld ten aanzien van de infrastructuurbeheerder of andere operatoren) moeten worden genomen, wordt geformaliseerd in het remediëringsplan, evenals de mogelijke gevolgen van niet-uitvoering ervan. NMBS – en de infrastructuurbeheerder voor wat onder zijn verantwoordelijk valt – draagt alle kosten die veroorzaakt worden door de invoering van de maatregelen die in het remediëringsplan worden voorgesteld (met uitzondering van de maatregelen die buiten het actie- of beheersdomein van NMBS zelf vallen).
3. De modaliteiten voor de opvolging van het remediëringsplan zijn opgenomen in het remediëringsplan zelf. De opvolging gebeurt steeds in overleg tussen de FOD Mobiliteit en Vervoer en NMBS, en gebeurt gezamenlijk met de infrastructuurbeheerder voor aangelegenheden waarvoor beide ondernemingen gezamenlijk verantwoordelijk zijn.

4. In geval van externe gebeurtenissen die de uitvoering van de opdracht van openbare dienst van het Contract ernstig verstoren, hetzij deels, hetzij volledig, (zoals een natuurramp of een pandemie), kan NMBS of de FOD Mobiliteit en Vervoer een herziening vragen van de jaarlijkse doelstellingen (waarden en drempels) van de prestatie-indicatoren met financiële bonus/malus die mogelijk worden geïmpacteerd. De aanpassing van de waarden en drempels wordt in onderling akkoord tussen de Partijen vastgesteld binnen een termijn van 60 kalenderdagen na de indiening van het verzoek tot herziening, en wordt vervolgens door de FOD Mobiliteit en Vervoer ter goedkeuring voorgelegd aan de Voogdijminister.

Art.98. Mid-Term Review

1. Tijdens de Mid-Term Review van april 2028 wordt gekeken of NMBS haar doelstellingen (streefwaarden 2027 van de prestatie-indicatoren met financiële bonus/malus) heeft behaald zoals opgenomen in bijlage 9 van dit Contract. Tijdens de Mid-Term Review worden ook de streefwaarden van de prestatie-indicatoren met financiële bonus/malus gevalideerd tot het einde van het Contract. Deze streefwaarden kunnen worden bijgesteld omwille van omstandigheden die buiten het bereik van het beheer van NMBS liggen.
2. Tijdens de Mid-Term Review leggen de Partijen ook de jaarlijkse progressiewaarden van de prestatie-indicatoren met financiële bonus/malus voor de periode 2028-2031 vast, op basis van een kwantitatieve analyse van het effect van de externe omstandigheden op de prestaties van NMBS, rekening houdend met een evenredige compensatie en een gemotiveerd voorstel van NMBS voor elke prestatie-indicator.
3. Bovendien kunnen de andere indicatoren (prestatie-indicatoren zonder financiële bonus/malus en informatie-indicatoren) en de manier om die te bepalen en te meten, in de loop van het Contract in onderling akkoord tussen de Partijen aangepast worden.
4. Ten laatste op 30 juni 2028 dient een gezamenlijk voorstel van de Partijen, of bij ontstentenis hiervan, op initiatief van één van de Partijen, voorgelegd te worden aan de Voogdijminister, die over een termijn van 60 kalenderdagen beschikt om zich uit te spreken over het ingediende voorstel of de voorstellen.

Art.99. Gezamenlijke prestatieverbeteringsprogramma's op lange termijn

1. NMBS ontwikkelt het doelaanbod voor de opdracht van openbare dienst, in nauwe samenwerking met de FOD Mobiliteit en Vervoer. In dat kader verbindt zij zich ertoe bij te dragen aan de studie onder leiding van de FOD Mobiliteit en Vervoer over de technische en budgettaire haalbaarheid om horizon 2040 geleidelijk aan cadancering rond de aansluitingsknooppunten in te voeren op het spoorwegnet en in samenhang daarmee de dienstregelingen af te stemmen op de andere openbaarvervoersmodi die beheerd worden door de gewesten.
2. De FOD Mobiliteit en Vervoer kan initiatieven voorstellen ter verbetering van de algemene prestaties van het Belgische spoorwegsysteem (over onderwerpen zoals de commerciële snelheid en het technisch referentiekader voor de opstelling van dienstregelingen) voor overleg en coördinatie met NMBS en de infrastructuurbeheerder.
3. De operationele verbeteringsprocessen waarvoor samenwerking vereist is tussen NMBS en de infrastructuurbeheerder, worden bij voorrang georganiseerd in het kader van de Vervoersovereenkomst bedoeld in Hoofdstuk V bis van de wet van 21 maart 1991. Het gaat onder meer om de verbetering van de stiptheid van de reizigerstreinen van de openbare dienst, de kwaliteit van de reizigersinformatie en het beheer van verstoorde situaties.

4. De Vervoersovereenkomst wordt ten minste om de vijf jaar bijgewerkt. De vastgelegde doelstellingen, de bereikte resultaten, de ondervonden hindernissen en de geïdentificeerde verbeteringshefbomen worden jaarlijks gezamenlijk geëvalueerd door NMBS en de infrastructuurbeheerder in het kader van de prestatiedialoog.

Art.100. Beheer, overdracht en controle van de gegevens

1. NMBS stelt de gegevens met betrekking tot de prestatie-indicatoren en informatie-indicatoren en de gegevens m.b.t. de rapporten zoals bedoeld in bijlage 9, ter beschikking van de FOD Mobiliteit en Vervoer in een door NMBS bepaald bewerkbaar elektronisch formaat, door middel van toegang tot een gedeelde en beveiligde digitale ruimte.
2. De FOD Mobiliteit en Vervoer of elke door haar aangestelde rechtspersoon beschikt over de mogelijkheid om jaarlijks een audit uit te voeren op de brongegevens die gebruikt worden in het kader van het prestatiebeheer, en van de berekeningswijze van de prestatie- en informatie-indicatoren (zoals gedefinieerd in bijlage 9). De FOD Mobiliteit en Vervoer krijgt hiervoor de nodige informatie en kan toegang vragen tot de verschillende sites en meetsystemen van NMBS.

IX. MAATSCHAPPELIJKE VERANTWOORDELIJKHEID VAN DE ONDERNEMING

Art.101. Algemeen principe

1. NMBS streeft als overheidsbedrijf ambitieuze doelstellingen na op het gebied van ‘Corporate Social Responsibility’ (hierna CSR). Zo draagt NMBS bij tot de 'Sustainable Development Goals' van de Verenigde Naties en de vijf pijlers van duurzaamheid (People, Planet, Prosperity, Peace, Partnerships). De CSR-doelstellingen van NMBS maken integraal deel uit van het Belgisch Federaal Plan voor Duurzame Ontwikkeling.

Het CSR-beleid van NMBS is transversaal in het beheer van de onderneming en wordt afgestemd op de toepasselijke Belgische, Europese en internationale standaarden. NMBS zal de reglementaire evoluties inzake CSR opvolgen en zal zich voorbereiden voor de implementatie van elke toepasselijke reglementaire evolutie ter zake.

NMBS rapporteert progressief in haar jaarlijks activiteitenverslag over de voortgang van de onderstaande CSR-initiatieven en -doelstellingen, volgens de methodologie van het Global Reporting Initiative, tenzij een andere methodologie wordt opgelegd door de toepasselijke reglementering, in welk geval de jaarlijkse rapportering plaatsvindt volgens deze verplichte methodologie.

2. Het CSR-beleid van NMBS baseert zich op de volgende pijlers:

- Diversiteit en inclusie;
- Autonome toegankelijkheid (zie hoofdstuk V);
- Energie, lucht en klimaat;
- Afval;
- Duurzaam aankopen;
- Duurzaam bouwen;
- Bodemsanering.

Art.102. Sociale verantwoordelijkheid, diversiteit en inclusie

1. NMBS voert een HR-beleid dat gebaseerd is op de beginselen van gelijkheid, non-discriminatie en inclusie, om de maatschappelijke diversiteit van het land zo goed mogelijk te weerspiegelen binnen de onderneming en om omstandigheden te creëren die bevorderlijk zijn voor het welzijn en het engagement van het personeel.
2. NMBS zal actieplannen ontwikkelen om dit gelijke kansen-, diversiteits- en inclusiebeleid te concretiseren en engageert zich om het diversiteitslabel van het Brussels Hoofdstedelijke Gewest³ te behouden.
3. NMBS voert een actief beleid ter voorkoming van discriminatie door opleidings- en sensibiliseringsprogramma's met bijzondere aandacht voor diversiteit, inclusie en financiële kwetsbaarheid.

³ Label toegekend aan ondernemingen die aan de diversiteitscriteria voldoen en hun maatschappelijke zetel in het BHG hebben.

Art.103. Duurzaam aankopen

1. NMBS verlangt van alle leveranciers dat ze aan de voorwaarden, zoals beschreven in de NMBS-gedragscode die berust op 'People, Planet & Integrity' voldoen. De leveranciers verbinden zich ertoe de toepasselijke regels op het gebied van milieu-, sociaal en arbeidsrecht na te leven en om deze te doen naleven door eventuele onderaannemers.
2. Het maatschappelijk verantwoord ondernemen wordt door NMBS ook geïmplementeerd in haar aankoopbeleid. Daartoe past NMBS de criteria van haar CSR-beleid toe bij de selectie van haar leveranciers en specificeert zij deze criteria in aankoopcontracten die met deze leveranciers worden gesloten. NMBS doet ook inspanningen om de deelname van kleine en middelgrote ondernemingen aan haar aanbestedingen in de mate van het mogelijke toegankelijk te maken.
3. Tegen het einde van het Contract wil NMBS 75% van haar externe uitgaven uitbesteed hebben aan leveranciers met een Ecovadis-score (of gelijkwaardig) van 50 punten of meer.

Art.104. Autonome toegankelijkheid

Het beleid inzake autonome toegankelijkheid is verder uitgewerkt in hoofdstuk V van het Contract.

Art.105. Energie, lucht en klimaat

1. Significant bijdragen tot de modal shift naar de trein en de andere openbaarvervoersmodi is één van de transversale doelstellingen van het Contract.
2. NMBS is begaan met de bescherming van het klimaat en verbindt zich ertoe om het energieverbruik van haar treinen en gebouwen te verminderen.
3. In de loop van 2027 neemt NMBS een performant energiemanagementsysteem in gebruik, gericht op een betere monitoring van haar energieverbruik en een geleidelijke vermindering daarvan.
4. Concreet verbindt NMBS zich ertoe om het eind-energieverbruik van een trein t.o.v. 2021 met 5% per ton-kilometer te reduceren tegen 2027 en met 10% tegen 2032.

In deze context zorgt NMBS voor de vervanging van haar vloot tractievoertuigen door energie-efficiënter materieel dat is uitgerust met energiemeters. Bovendien leidt NMBS haar treinbestuurders op in 'ecologisch verantwoorde' rijtechnieken. Er worden ook andere economisch relevante maatregelen geïmplementeerd om het energieverbruik van de treinen te verminderen (verwarming, ledverlichting enz.).

5. NMBS verbindt zich ertoe de nodige maatregelen te nemen om het energieverbruik van haar gesloten gebouwen tegen 2032 met 40% te verminderen (ten opzichte van 2005). Ze verbindt zich er ook toe om de doelstelling van 50% energieneutrale gebouwen tegen het einde van het Contract te halen.
6. NMBS actualiseert het energiekadaster voor haar gebouwen regelmatig.
7. NMBS veralgemeent zoveel mogelijk het gebruik van ledverlichting in haar gebouwenpark. In de loop van het Contract worden verwarmingsinstallaties op stookolie die het einde van hun levensduur hebben bereikt, verwijderd, worden de daken progressief beter geïsoleerd en worden minder energie-intensieve kantooruimten gebruikt.
8. NMBS verbindt zich ertoe om de meerderheid van haar sites d.m.v. audits (ISO 50001 of een equivalent) tijdens de looptijd van het Contract te certificeren. Bij de inwerkingtreding van het

Contract maakt 87% van het eindverbruik van energie van alle gebouwen het voorwerp uit van een certificatie die NMBS zal handhaven tot het einde van het Contract.

9. NMBS verbindt zich ertoe om haar zelf geproduceerde groene stroom door plaatsing van zonnepanelen op de eigen gebouwen, parkings en terreinen te verhogen van 8 GWh bij de inwerkingtreding van het Contract naar 10 GWh in 2027 en 16 GWh in 2032. NMBS onderzoekt de mogelijkheid om partnerschappen aan te gaan met het oog op de uitbreiding van de productie van groene energie, met de ambitie om tot 20% van de totale energiebehoefte (exclusief tractie-energie) van NMBS te dekken.
10. Vanaf 2023 laat NMBS elk jaar haar CO₂-balans berekenen door een daarvoor erkend orgaan en dat in haar activiteitenrapport publiceren.

Art.106. Afval

1. NMBS meet continu de hoeveelheid geproduceerd afval en streeft naar de progressieve vermindering ervan.
2. NMBS verbindt zich ertoe om tegen 2027 85% van haar industrieel afval (werkplaatsen) en verbruiksafval (stations en kantoren) te recyclen en dit te verhogen naar 95% tegen eind 2032.
3. Bij de inwerkingtreding van het Contract rolt NMBS selectieve afvalinzameling uit in de L-stations. Ze zal dit in de loop van 2027 uitbreiden naar alle M-stations en naar alle stations tegen het einde van het Contract.
4. NMBS ontwikkelt upcyclingprojecten in de werkplaatsen en stations voor het afval dat ontstaat bij de vervanging, verbouwing en modernisering van gebouwen en rollend materieel.

Art.107. Duurzaam bouwen

1. NMBS kiest voor duurzame bouwtechnieken en -materialen en geeft zoveel mogelijk de voorkeur aan de circulaire economie. In deze context ontwikkelt NMBS de nodige expertise inzake duurzaam bouwen.
2. Waar mogelijk voorziet NMBS voor nieuwbouw- en renovatieprojecten in haar eigen energieproductie door de installatie van zonnepanelen.
3. NMBS voert een actief beleid om het watergebruik terug te dringen in de stations en kantoren. In nieuwe gebouwen en bij grote renovaties worden systemen voor het opvangen van regenwater voorzien.
4. De toekomstige kantoren van NMBS zijn in voorkomend geval zo ontworpen dat ze bijna energieneutraal (BEN) zijn en worden gebouwd maximaal gebruik makend van recycleerbare bouwmaterialen.

Art.108. Bodemsanering

1. NMBS gaat verder met de sanering en herbestemming van historisch vervuilde gronden. In voorkomend geval worden met de Gewesten bodemsaneringsovereenkomsten gesloten. NMBS stelt een volledig kadaster op van haar historisch vervuilde terreinen.
2. In overeenstemming met de geldende wetgeving, verbindt NMBS zich ertoe alternatieven voor het gebruik van chemische pesticiden toe te passen voor het onderhoud van de voor het publiek

toegankelijke zones, de omgeving van de gebouwen (werkplaatsen ...) en de sporen en bundels die onder haar verantwoordelijkheid vallen.

X. ONTWERP, UITVOERING EN OPVOLGING VAN INVESTERINGEN

Art.109. Meerjareninvesteringsplan 2023-2032

1. NMBS is verantwoordelijk voor het ontwerp en de uitvoering van de spoorweginvesteringen waarin het Meerjareninvesteringsplan 2023-2032 voorziet. Dit Plan vermeldt de tijdens deze periode te verrichten investeringen per geïdentificeerd domein (onthaal, rollend materieel, werkplaatsen, digitalisering ...) en subdomein (zie bijlage 4).
2. De investeringsdomeinen opgenomen in dit Meerjareninvesteringsplan 2023-2032 worden beschreven aan de hand van fiches die meer detail geven over de doelstelling, de scope, het budget, de planning van het domein en/of subdomein en de eventuele te verwachten risico's. Deze informatie wordt binnen de 6 maanden na de inwerkingtreding van het Contract overgemaakt aan de FOD Mobiliteit en Vervoer.
3. Het Meerjareninvesteringsplan 2023-2032 is in het kader van de voorziene Mid-Term review van het Contract in 2028 (zie Art.98) onderworpen aan een herziening. De uitwerking, de aanpassingen en het goedkeuringsproces van deze herziening zijn onderworpen aan dezelfde regels als de regels die op een meerjareninvesteringsplan van toepassing zijn conform de wet van 21 maart 1991.
4. Bij die herziening wordt rekening gehouden met de vordering van de reeds aangevangen investeringen, de resultaten van de studie over de technische en budgettaire haalbaarheid van de cadancering rond de aansluitingsknooppunten en de programma's ter verbetering van de prestaties van het spoorwegsysteem zoals bedoeld in Art.99 van het Contract. Indien nodig kan de herzieningsperiode voor bepaalde specifieke domeinen en/of subdomeinen slechts indicatief worden verlengd tot 2037. In het kader van de herziening van het Meerjareninvesteringsplan wordt ook rekening gehouden met de mobiliteitstendensen, de technologische evoluties en de mogelijke wijziging in wetgevingen.
5. Elk jaar (T) stelt NMBS bij de opmaak van het investeringsbudget voor het volgende jaar (T+1) een verslag op over de uitvoering van het Meerjareninvesteringsplan 2023-2032, specifiek wat betreft het voorgaande jaar (T-1) en de forecast van het lopende jaar (T). Dit verslag zal per domein en subdomein de belangrijkste realisaties en verwezenlijkingen voorstellen en beschrijven, alsook eventuele afwijkingen en/of risico's met betrekking tot de uitvoeringsvooruitzichten toelichten. De details en opmerkingen over de uitvoering van de investeringen van het voorgaande jaar (T-1) worden opgenomen in de 4^{de} trimester rapportering (T-1); voor het lopende jaar worden details verstrekt in de 2^{de} trimester rapportering (Y), die vooraf door NMBS naar de FOD Mobiliteit en Vervoer wordt gestuurd, respectievelijk tegen 15 april en 15 oktober van het jaar T (zie hieronder).
6. Bij elke jaarlijkse begrotingscyclus worden de meerjarenplanningen geactualiseerd, zonder dat evenwel wordt overgegaan tot een volledige herschikking en zonder dat de hoofdlijnen van het geldende plan weer ter discussie worden gesteld. Bij die gelegenheid worden nieuwe investeringsprojecten van meer dan 50 miljoen euro met betrekking tot activa voor spoorwegexploitatie in detail aan de voogdijoverheid gepresenteerd (technische, economische en milieuaspecten volgens de gekende elementen).

Art.110. Strategisch Meerjareninvesteringsplan 2018-2031

1. Het Strategisch Meerjareninvesteringsplan 2018-2031 van NMBS omvat de programmering van de investeringen die gefinancierd worden middels de bijkomende middelen (t.o.v. de klassieke investeringscompensatie van NMBS die door de federale staat ter beschikking wordt gesteld). Deze middelen zijn noodzakelijk voor de voltooiing van de GEN-infrastructuurprojecten alsook voor de uitvoering van andere prioritaire spoorwegprojecten.

2. Deze prioritaire spoorwegprojecten zijn samengesteld uit enerzijds de gewestelijke prioritaire spoorwegprojecten - waarvoor de gewesten in bijkomende financiering voorzien - en anderzijds de strategische spoorwegprojecten gelet op de prioriteiten op het grondgebied van de gewesten, maar die enkel door het federale niveau worden gefinancierd.
3. NMBS voert deze investeringen uit volgens de planningen en algemene voorwaarden die aan de uitvoerende samenwerkingsakkoorden zijn verbonden. De scope van de projecten waarvan de kosten als gevolg van een hogere inflatie zouden stijgen, wordt opnieuw bekeken en in voorkomend geval worden alternatieve bronnen van overheidsfinanciering overwogen.
4. Voorts verleent NMBS ook haar medewerking aan de mogelijke toekomstige actualisaties van de uitvoerende samenwerkingsakkoorden.
5. NMBS sluit bovendien de nodige projectgebonden uitvoeringscontracten af voor wat betreft de prioritaire spoorwegprojecten die genieten van bijkomende financiering van de Gewesten overeenkomstig artikel 92bis, §4nonies van de Bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen.
6. Elk jaar (T), wanneer het investeringsbudget voor het volgende jaar (T+1) wordt opgesteld, dient NMBS een verslag in over de uitvoering van het Strategisch Meerjareninvesteringsplan 2018-2031, specifiek wat betreft het voorgaande jaar (T-1). In dit verslag worden de belangrijkste realisaties per domein en subdomein gepresenteerd en beschreven, en worden afwijkingen en/of risico's in verband met de uitvoeringsvooruitzichten toegelicht.

Art.111. Jaarlijks investeringsbudget

1. NMBS stelt elk jaar (T) een investeringsbudget op dat betrekking heeft op het volgende jaar (T+ 1). Het budget moet passen binnen het kader dat het Meerjareninvesteringsplan 2023-2032 en het Strategisch Meerjareninvesteringsplan 2018-2031 bepaalt. Dit budget omvat een gedetailleerde beschrijving van de aanwending van de middelen en hun financieringsbronnen tot op het niveau van de dossiers die in de periodieke verslagen worden opgevolgd (zie hieronder en bijlage 20). In het investeringsbudget worden nieuwe projecten apart van de voortzetting van lopende projecten vermeld.
2. Het jaarlijkse investeringsbudget wordt ten laatste op 15 november van het jaar dat voorafgaat aan de investeringen of op het einde van de tweede maand na de mededeling van de wijzigingen van de beschikbare subsidies (indien deze mededeling niet vóór 1 september is gedaan), door NMBS overgemaakt aan de FOD Mobiliteit en Vervoer. De FOD Mobiliteit en Vervoer stuurt het op haar beurt onverwijld door naar de Voogdijminister. De Voogdijminister communiceert het standpunt van de Staat binnen 45 dagen na de formele verzending van het investeringsbudget via NMBS aan de FOD Mobiliteit en Vervoer. Na deze termijn wordt het voorgestelde investeringsbudget beschouwd als aanvaard.
3. NMBS kan in de loop van het jaar een wijziging aan het (goedgekeurde en lopende) investeringsbudget van het jaar voorstellen indien aanzienlijke afwijkingen ten opzichte van het oorspronkelijke investeringsbudget te verwachten zijn. Het wordt ten laatste op 31 juli van het jaar waarop de wijziging zich voordoet, overgemaakt aan de FOD Mobiliteit en Vervoer en aan de VoogdijMinister (via de FOD Mobiliteit en Vervoer). De Voogdijminister communiceert het standpunt van de Staat binnen 45 dagen na ontvangst van de wijziging. Na deze termijn wordt de voorgestelde wijziging beschouwd als aanvaard.
4. In het jaarlijkse investeringsbudget en de wijziging, evenals in het jaarlijkse uitvoeringsverslag, wordt ook het gebruik van de door de NMBS verstrekte voorschotten gedetailleerd weergegeven, evenals de situatie aan het begin en het einde van de periode.
5. In het jaarlijks investeringsbudget en de wijziging, en in het jaarlijks uitvoeringsverslag, maken de projecten die betrekking hebben op het Meerjareninvesteringsplan 2023-2032 en op het Strategisch Meerjareninvesteringsplan 2018-2031 het voorwerp uit van twee aparte hoofdstukken.

6. De verschillende opeenvolgende budgetoefeningen (jaarbudgetten en hun eventuele wijziging) moeten elk jaar de naleving garanderen van de gewestelijke verdeelsleutel Vlaanderen/Wallonië (60%/40%) van lokaliseerbare investeringen (zie bijlage 21). Op die manier, als de gerealiseerde investeringen van het voorgaande kalenderjaar dit evenwicht niet respecteren, dan moet de volgende budgetoefening een cumulatieve⁴ afwijking van nul vertonen ten opzichte van deze gewestelijke verdeelsleutel.
7. Uiterlijk op 30 april van elk jaar (T) dient NMBS een verslag in over de uitvoering van het jaarlijkse investeringsbudget voor het voorgaande jaar (T-1). Dit rapport is gedetailleerd tot op het niveau van de dossiers die in de periodieke verslagen worden gevolgd. De toelichtingen en opmerkingen over de uitvoering van deze investeringen worden per dossier gegeven in het kader van de 4^{de} trimester rapportering van het jaar (T-1). De 4^{de} trimester rapporteringen zullen per dossier de belangrijkste realisaties en verwezenlijkingen voorstellen en beschrijven, alsook eventuele afwijkingen en/of risico's met betrekking tot de uitvoeringsvooruitzichten toelichten.

Art.112. Opvolging van de investeringen

1. NMBS brengt verslag uit over de uitvoering van de investeringen (afgebakende projecten en continue dossiers) conform de tussen NMBS en de FOD Mobiliteit en Vervoer overeengekomen methodologie, opgenomen als bijlage 20.
2. Bovendien zal NMBS ook de nodige input leveren aan het opstellen van rapporteringen die door de Staat aangeleverd moeten worden aan de Europese Unie en andere internationale of supranationale instanties, in het bijzonder in het kader van RRF (Recovery and Resilience Facility) en CEF (Connecting Europe Facility).
3. Datzelfde principe dient gehanteerd te worden voor andere federale publieke bijkomende financieringsbronnen – naast de klassieke compensaties – die NMBS in de toekomst zou kunnen verkrijgen en waarvoor een aparte rapportering wordt gevraagd. De staat verhoogt bij voorkeur de klassieke compensaties eerder dan de bijkomende financieringsbronnen.
4. NMBS zal bij de afsluiting van een investeringsdossier (aan het einde van de desbetreffende investeringen) ex-post een evaluatie maken om na te gaan of de beoogde doelstellingen, o.a. inzake scope, budget en planning gerespecteerd werden. Deze evaluaties worden stelselmatig overgemaakt aan de FOD Mobiliteit en Vervoer.

⁴ De afwijking van de verdeelsleutel [VS] is per definitie het bedrag dat aan de Waalse enveloppe moet worden toegevoegd/afgetrokken om een regionaal evenwicht tussen Vlaanderen en Wallonië te bereiken. Deze technische indicator wordt berekend met de volgende formule: $VS = VL * (\text{sleutel WA/VL}) - WA$, waarin VL en WA het totaal van respectievelijk de Vlaamse en de Waalse lokaliseerbare enveloppe vertegenwoordigen. Deze maakt het mogelijk de omvang van een eventueel onevenwicht in absolute waarde objectief te beoordelen, wat niet door de eenvoudige verhouding VL/WA alleen kan worden gevat.

XI. COMPENSATIE EN FINANCIËLE REGELING

Art.113. Voorwerp van deze afdeling

1. Overeenkomstig de bepalingen van Verordening 1370/2007 compenseert de staat NMBS financieel voor het netto financiële effect van de ODV die in dit Contract zijn gedefinieerd.
2. In deze afdeling worden de algemene beginselen voor de berekening, aanpassing en uitbetaling van de compensatie voor de ODV (hierna "de Compensatie" genoemd) uiteengezet, waarvan de modaliteiten meer in detail worden bepaald in de bijlage 22.
3. De Compensatie wordt ex ante berekend, om gelijk te zijn aan de geraamde waarde van het netto financiële effect op de kosten en opbrengsten van NMBS die verband houden met de uitvoering van de ODV, rekening houdend met de geplande waarde van de evolutie van de kosten verbonden aan de uitvoering van de ODV, de verbintenis van NMBS op vlak van evolutie van de opbrengsten, de positieve financiële effecten die worden gegenereerd binnen en buiten het netwerk dat door de betrokken ODV's wordt geëxploiteerd, evenals een redelijke winst. De berekening ex ante van het netto-financieel effect wordt gerealiseerd volgens de onderstaande beginselen:
 - Alle activiteiten van NMBS worden verdeeld tussen de ODV- en niet-ODV-Perimeter naargelang ze al dan niet binnen het toepassingsgebied van de ODV vallen;
 - Alle opbrengsten, kosten, activa en passiva van NMBS die betrekking hebben op de ODV-activiteiten enerzijds en die betrekking hebben op de niet-ODV-activiteiten anderzijds, worden correct over de twee Perimeters verdeeld, overeenkomstig de regels zoals bepaald in dit Contract en de geldende boekhoudkundige en fiscale regels;
 - Alle variabele kosten, een evenredige bijdrage in de vaste kosten en een redelijke winst in verband met niet-ODV-activiteiten worden systematisch en uitsluitend aan de niet-ODV-Perimeter toegewezen;
 - Het geplande kostentraject houdt rekening met de evolutie van de ODV in de loop van het Contract (met name het traject van de toename van het transportdienstenaanbod) en houdt een verbintenis in van NMBS om operationele efficiëntiewinsten te realiseren;
 - Alle opbrengsten uit de activiteiten van de ODV-Perimeter en de Compensatie worden volledig aan de ODV-Perimeter toegekend, zonder mogelijkheid om ze over te hevelen naar een andere activiteitensector van NMBS;
 - De redelijke winst die in het Contract is vastgesteld (hierna de "Toegestane Winst") houdt rekening met de specifieke kenmerken van NMBS, de gebruikelijke marktvergoeding voor soortgelijke diensten op basis van een benchmarkoefening en het risiconiveau van het Contract; ze wordt ieder jaar naar boven of naar beneden aangepast in functie van de bonus/malus verschuldigd aan/door de NMBS in functie van het bereikte prestatieniveau ten opzichte van de prestatie-indicatoren met financiële bonus/malus, volgens de modaliteiten bepaald in bijlage 9;
 - Compensatieregels zorgen voor een evenredige compensatie van de ODV-Perimeter voor de positieve financiële effecten die worden gegenereerd binnen en buiten het netwerk van de betrokken ODV;
4. Het Contract voorziet in regelmatige controles gedurende de looptijd van het Contract, inclusief ex post controles om eventuele overcompensatie in een vroeg stadium op te sporen, en in een adequaat restitutiemechanisme om ervoor te zorgen dat NMBS niet meer Compensatie

mag behouden dan de feitelijke nettokosten, een redelijke winstmarge en compensaties voor efficiëntieverbeteringen waarin het Contract voorziet;

5. De sectoriële rekeningen van NMBS (dit is de afzonderlijke boekhouding overeenkomstig de bijlage van Verordening 1370/2007) dienen als basis voor de controle en de mechanismen die ervoor moeten zorgen dat er geen overcompensatie of kruissubsidiëring plaatsvindt zoals omschreven in Art.121 en Art.124.

Art.114. De ODV-Perimeter

1. De volgende activiteiten en noodzakelijke kosten en opbrengsten voor de realisatie ervan behoren tot de ODV-perimeter:
 - a. Binnenlands (Art. 2 e.v.) en grensoverschrijdend vervoer (Art. 15) ;
 - b. ODV-werkplaatsen (Art.16 e.v.): activiteiten van de ODV-onderhoudswerkplaatsen;
 - c. Verkoopkanalen (Art.41 e.v.): binnenlandse en grensoverschrijdende verkoopdiensten (loketten, verkoopautomaten, internet, gsm, centrale verkoop en verkoop aan boord, verkoopondersteunende diensten);
 - d. Beheer van de onthaalinfrastructuur in stations (Art.47 e.v.): beheersactiviteiten van stations (met inbegrip van stationsgebouw, gangen onder het spoor en perron complexen);
 - e. Beheer van reizigersstromen en activiteiten van het Vervoersplan in stations: transversale activiteiten voor het onthaal van reizigers (met inbegrip van bijstand aan PBM);
 - f. Parkings (Art.70 e.v.): beheer van parkings (auto's en fietsen);
 - g. Reizigersinformatie (Art.62 e.v.): transversale activiteiten op het gebied van reizigersinformatie, over alle informatiekanalen heen;
 - h. Beveiliging en bewaking (Art.79 e.v.): beveiligingsactiviteiten (Securail) en bewaking (SOC's);
 - i. Andere ODV-activiteiten (Art.92 en Art.93): prestaties voor de behoeften van de Natie en andere bij of krachtens de wet opgelegde openbardienstverplichtingen.
2. De voornaamste activiteiten die op de datum van afsluiting van het Contract binnen de niet-ODV Perimeter vallen, zijn de volgende:
 - a. Internationaal vervoer: alle internationale treindiensten (inclusief distributie) met uitzondering van het grensoverschrijdend vervoer waarvan sprake in Art.15;
 - b. Verhuur en concessies in de stations: commerciële activiteiten in stations voor derden (met inbegrip van commerciële concessies) ;
 - c. Ander vastgoed in/rond het station: andere vastgoedbeheersactiviteiten in de stationsomgeving;
 - d. Commerciële werkplaatsen: activiteiten van de commerciële onderhoudswerkplaatsen in Antwerpen, Vorst en Monceau;
 - e. Ander commercieel vastgoed: exploitatie van onroerend goed, uitgezonderd spoorwegstations ;
 - f. Dienstenaanbod buiten de opdrachten van openbare dienst (zie Art.14).

3. De activiteiten die op de datum van afsluiting van het Contract binnen zowel de ODV-Perimeter als de niet ODV-Perimeter vallen zijn :
 - a. Administratie en algemene diensten: alle centrale gedeelde diensten (personeelsbeheer, financiën, juridische diensten, management, enz.) en gedeelde diensten van de directies (met uitzondering van directe productieondersteunende diensten - bv. planning van treinbestuurders en treinbegeleiders, technische ondersteuning voor onderhoud);
 - b. IT-uitgaven ;
 - c. Dienstgebouwen.
4. Alle opbrengsten, kosten, activa en passiva van NMBS die betrekking hebben op de ODV-activiteiten enerzijds en op de niet- ODV-activiteiten anderzijds, worden over de twee Perimeters verdeeld, overeenkomstig Bijlage 22, Art.X3.
5. De kosten en inkomsten verbonden aan de activiteiten met betrekking tot het behoud van het historisch spoorwegerfgoed, met inbegrip van TrainWorld (waarvan de compensatie geregeld wordt in Art.90 e.v. van het Contract) worden uitgesloten bij de berekening van de Compensatie bedoeld in dit hoofdstuk, maar zij vallen onder de ODV Perimeter in de Sectoriële Rekeningen.

Art.115. Componenten van de Compensatie

1. De aan NMBS toegekende Compensatie voor elk jaar T van het Contract is de som van vier componenten:

$$\text{Compensatie voor de Openbare Dienst}_T = \text{Investeringscompensatie}_T + \text{Variabele Compensatie}_T + \text{Specifieke Compensaties}_T + \text{Vaste Exploitatiecompensatie}_T$$

2. De Investeringscompensatie compenseert NMBS voor de nettokosten van de investeringen die noodzakelijk zijn voor de uitvoering van de ODV's die in het Contract zijn vastgesteld, met uitzondering van de investeringen waarvan de nettokosten door de Specifieke Compensaties of eigen fondsen worden gedekt. Deze Compensatie wordt gedefinieerd in Art.117.
3. De Variabele Compensatie op basis van de Omzet Vervoerbewijzen van het ODV-verkeer (zoals gedefinieerd in bijlage 22, Art.X3, §9) is een door de Staat betaalde toeslag op de prijs van de ODV-vervoerbewijzen. Deze compensatie wordt omschreven in Art.118.
4. De Specifieke Compensaties zoals bepaald in Art.120.
5. De Vaste Exploitatiecompensatie compenseert NMBS voor de geplande waarde van het resterende netto financiële effect van de in het Contract vastgestelde openbare dienstverplichtingen op de kosten en opbrengsten van NMBS (inclusief het behalen van een redelijke winst en efficiëntie incentives bedoeld in Art.121) en rekening houdend met de positieve financiële effecten die worden gegenereerd zowel binnen als buiten het netwerk van de betrokken ODV. Deze compensatie wordt bepaald in Art.119.

Art.116. Overzichtstabel Contractueel Betalingstraject van de componenten van de Compensatie.

1. In onderstaande tabel wordt het Contractuele Betalingstraject van de verschillende componenten van de Compensatie gegeven, met uitzondering van de bedragen met betrekking tot de Specifieke Compensaties zoals bepaald in Art.120 en die vastgelegd zijn in bijlage 22 (Art.X11, Art.X12 en Art.X13) geëvalueerd op basis van de in artikel X4 van bijlage 22 opgenomen indices en modaliteiten.

	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032
<i>Betalingstraject van de Investeringscompensatie (in miljoen constante EUR 2023) *</i>	663,5	778,9	983,5	883,5	670,3	659,6	732,2	876,2	924,9	914,3
<i>Betalingstraject van de Investeringscompensatie (in miljoen courante EUR) * – Ter informatie</i>	663,5	794,5	1.023,3	937,6	725,6	728,2	824,5	1.006,5	1.083,7	1.092,6
<i>Variabele Compensatie (in miljoen constante EUR 2023)</i>	490,3	506,3	519,2	528,8	538,3	548,0	556,9	564,6	572,2	579,3
<i>Variabele Compensatie (in miljoen courante EUR) – Ter informatie</i>	490,3	545,2	578,1	597,6	617,5	638,0	658,1	677,3	696,7	715,8
<i>Betalingstraject van de Vaste Exploitiatiecompensatie ** (in miljoen constante EUR 2023)</i>	832,2	662,4	749,0	685,5	667,7	608,1	576,2	556,5	515,8	490,7
<i>Betalingstraject van de Vaste Exploitiatiecompensatie ** (in miljoen courante EUR) – Ter Informatie</i>	831,5	676,5	781,7	730,6	726,6	676,0	654,4	645,5	611,4	594,9

Tabel 1 - De bedragen in bovenstaande tabel zijn exclusief saldi en overdrachten.

* Het hier vermelde totaalbedrag omvat de investeringscomponent van de in Art.91 bedoelde compensatie voor het historisch erfgoed (maar zonder dubbelstelling op het niveau van de betalingen).

** Het hier vermelde totaalbedrag omvat de exploitatiecomponent van de in Art.91 bedoelde vergoeding voor het historisch erfgoed (maar zonder dubbelstelling op het niveau van de betalingen) en omvat niet de Compensatie Woon-Werk, bedoeld in Art. 40.

2. Met uitzondering van de Specifieke Compensaties, waarvan de bedragen niet geïndexeerd zijn, zijn de bedragen aangegeven in courante EUR van de componenten van de Compensatie, alsook het traject in constante EUR van de Variabele Compensatie ramingen die ter informatie worden gegeven (op basis van de berekeningsformules bepaald in dit Contract en in bijlage 22, evenals de verwachte inkomsten en de indexatie van de prijsindexen die gehanteerd worden in het model waarvan sprake in bijlage 22, Art.X14). De effectieve bedragen zullen in de loop van het Contract bepaald worden op basis van de waarden die effectief gerealiseerd worden van de parameters en de berekeningsformules van de geïndexeerde waarden, zoals bepaald in dit Contract en in bijlage 22.

Art.117. De Investeringscompensatie

1. Basisbeginsel en Contractueel Traject

De aan NMBS toegekende Investeringscompensatie is een vast jaarlijks geïndexeerd bedrag bepaald in dit Contract. Deze wordt door NMBS, ad valorem, gebruikt voor alle investeringsuitgaven die worden gedaan ten dienste van de ODV die in het Contract zijn gedefinieerd en in onderling overleg zijn vastgelegd in het MIP 2023-2032, met uitzondering van de uitgaven die worden gefinancierd door middel van Specifieke Compensaties in kapitaal of uit eigen fondsen van NMBS.

De ODV-investeringsprojecten waarin het MIP 2023-2032 voorziet, dienen als basis voor de berekening van het Contractuele Traject van de Investeringscompensatie. Er wordt voor elk type investering een onderscheid gemaakt tussen investeringen die worden gefinancierd uit de Investeringscompensatie, uit een Specifieke Compensatie of uit eigen fondsen.

Het Contractuele Traject van de Investeringscompensatie is in onderling overleg vastgesteld op basis van een raming van de kosten van de ODV-investeringen die in het MIP 2023-2032 zijn voorzien. Het resulterende Contractuele Traject van de Investeringscompensatie wordt bepaald in Art.116.

2. Jaarlijkse indexerings van de Investeringscompensatie

Tenzij het Contractuele Traject van de Investeringscompensatie in de loop van het Contract wordt gewijzigd (bij toepassing van ofwel § 4 van huidig artikel, ofwel van Art.122), is het ex-post bedrag van de Investeringscompensatie gelijk aan de geïndexeerde waarde van het contractuele bedrag volgens de volgende formule :

$$\text{Ex-post Investeringscompensatie } \tau = \frac{\text{Contractuele Investeringscompensatie } \tau * \text{Investeringsindex } \tau}{\text{Investeringsindex }_{ref}}$$

De elementen daarvan zijn als volgt gedefinieerd:

<i>Ex-post Investeringscompensatie</i> τ	<i>Daadwerkelijk door de Staat verschuldigde bedrag als Investeringscompensatie voor jaar T, na indexering.</i>
<i>Contractuele Investeringscompensatie</i> τ	<i>Het contractuele bedrag van de Investeringscompensatie zoals vastgelegd in dit Contract voor jaar T, vastgesteld in het Art.116 of aangepast in de loop van het Contract in overeenstemming met § 4.</i>
<i>Investeringsindex</i> τ	<i>De werkelijk gerealiseerde waarde voor jaar T van de prijsindex die wordt gebruikt voor de indexering van de Investeringscompensatie, zoals gedefinieerd in bijlage 22, Art.X4 .</i>
<i>Investeringsindex</i> $_{ref}$	<i>Referentiewaarde van de investeringsindex zoals bepaald in bijlage 22, Art.X4.</i>

3. Rapportering en uitstelmechanisme

Om de situatie jaar na jaar op te volgen, stelt NMBS een specifiek verslag op over de investeringsuitgaven, dat wordt opgenomen in de jaarlijkse financiële verslaggeving. Dit verslag vergelijkt de Investeringscompensatie en de cumulatieve gerealiseerde investeringen sinds 1 januari 2023 op basis van de aan het eind van elk jaar boekhoudkundig geregistreerde investeringen, waarbij een onderscheid wordt gemaakt tussen het specifieke effect als gevolg van de kosteninflatie en andere factoren.

Zonder afbreuk te doen aan de volledige uitvoering van het MIP 2023-2032 onder de voorwaarden voorzien in het Contract, wordt het eventuele positieve saldo van jaar T opgenomen als aanvullende financiering van de Investeringscompensatie die aan de NMBS wordt toegekend voor jaar T+1, en wordt de verantwoording ervan in termen van investeringsuitgaven opgenomen in de wijziging van het jaarlijkse budget van jaar T+1 dat door NMBS wordt voorgesteld. Het uitgestelde bedrag kan alleen worden toegewezen aan de verwezenlijking van de ODV-investeringen die in het MIP 2023-2032 zijn opgenomen.. Er wordt een controle- en rapporteringsmechanisme opgezet om dit te waarborgen.

Een eventueel negatief saldo ten gevolge van een overschrijding van de investeringsuitgaven van NMBS voor het jaar T wordt verantwoord in de beoordeling van het jaarprogramma voor het jaar T die moet worden meegedeeld aan de Voogdijminister. De amendering van het jaar T+1 houdt rekening met de toewijzing van een deel van de Compensatie van het jaar T+1 van NMBS voor de aanzuivering van het investeringsoverschot van het jaar T.

Elk positief of negatief verschil tussen de Investeringscompensatie voor het jaar T en de uitvoering van de investeringen wordt maandelijks vergoed tegen de Euribor-rente op 12 maanden + 2 bp. De rente wordt maandelijks berekend op basis van de aan het einde van maand M-1 ontvangen maar

niet toegewezen kapitaalsubsidies. De gebruikte Euribor 12m is de gemiddelde Euribor van maand M-1.

4. Wijzigingen in de loop van het Contract

Het Contractuele Traject van de Investeringscompensatie kan te allen tijde in onderling overleg tussen de Partijen worden gewijzigd. Deze wijzigingen zullen het voorwerp uitmaken van een bijvoegsel aan het Contract.

Elke bijkomende ODV-investering die in onderling overleg met de Staat wordt uitgevoerd en die niet in het MIP 2023-2032 is voorzien, alsook elke wijziging in de loop van het Contract van de ODV die in dit Contract zijn bepaald en die tot de uitvoering van bijkomende investeringen leidt, zal aanleiding moeten geven hetzij tot een bijkomende Compensatie aan NMBS om de terugbetaling van het kapitaal en, in voorkomend geval van de interesten, te waarborgen, hetzij tot een neerwaartse herziening van andere in het MIP 2023-2032 voorziene investeringen. Evenzo zal elke annulering of neerwaartse herziening van investeringen moeten leiden tot een herschikking van de budgetten voor andere ODV-investeringen die in het MIP 2023-2032 zijn voorzien, of tot een neerwaartse herziening van de Compensatie.

Indien de Staat het contractuele bedrag van de Compensatie wenst te verminderen, zullen de fysieke uitvoering van de investeringen, de Perimeter en de planning van de betrokken werken in onderling overleg en dienovereenkomstig worden herzien. Indien de vermindering van de middelen betrekking heeft op investeringen ter verbetering van de efficiëntie en de economische performantie, dan moeten de andere componenten van de Compensatie of het niveau van de ODV in onderling overleg dienovereenkomstig worden herzien. Met de aanpassing wordt beoogd het effect van de geannuleerde investering op de nettokosten van de ODV ten laste van de NMBS te neutraliseren. Deze aanpassing zal in een bijkomend rapport van de NMBS verantwoord worden.

5. Contractueel Betalingstraject van de Investeringscompensatie

Het Contractueel Traject van de Investeringscompensatie hangt samen met een jaarlijks Contractueel Betalingstraject dat in onderling akkoord wordt bepaald door de partijen, op een zodanige manier dat het totaal bedrag van de betalingen over de loop van het Contract gelijk is aan het totaal bedrag van het Contractueel Traject van de Investeringscompensatie, met inbegrip van een verdisconteringsvoet. Meer bepaald is het Betalingstraject van de Investeringscompensatie op deze manier opgesteld om de volgende gelijkheid te respecteren:

$$\sum_{t=2023}^{2032} \frac{\text{Betaling } CI_T}{(1 + i_{CF})^{(t-2023)}} = \sum_{t=2023}^{2032} \frac{\text{Financieringsnoden } CI_T}{(1 + i_{CF})^{(t-2023)}}$$

Waarvan de onderdelen als volgt worden gedefinieerd:

i_{CF}	Verdisconteringsvoet (rente) toegepast voor de berekening van de netto contante waarde van de Betalings- en Compensatietrajecten, gelijk aan 3,2%
Betaling CI_T	Betalingstraject van de Investeringscompensatie, in onderling akkoord bepaald door de partijen, en aangepast in de loop van het Contract, volgens de regels bepaald in onderhavig Contract en in bijlage 22, in courante euro.
Financieringsnoden CI_T	Traject van de Investeringscompensatie, resulterend uit de financieringsnoden die in onderling akkoord zijn bepaald op basis van de netto financiële effecten van de ODV op de investeringsuitgaven, in onderling akkoord bepaald door de Partijen en aangepast in de loop van het Contract, volgens de regels bepaald in onderhavig Contract en in bijlage 22, in courante euro.

Het Contractueel Betalingstraject dat tussen partijen is overeengekomen wordt bepaald in Art.116. De afstemming tussen het Contractueel Compensatietraject (*Financieringsnoden CI_T*) en het Betalingstraject (*Betaling CI_T*) wordt geregeld in bijlage 22 Art. X15.

De totale nettosom van de verschillen tussen het Compensatietraject en het Betalingstraject – geactualiseerd op basis van de verdisconteringsvoet hierboven – wordt ten laatste op het einde van het Contract aangezuiverd conform de laatste alinea van Art.124.

Ingeval het uitstelmechanisme bedoeld in §3 wordt toegepast, zal het totaal bedrag van het Betalingstraject verminderd worden met een bedrag, gelijk aan het nettooverschil van de financieringskost indien, en in de mate dat, de NMBS de betrokken bedragen (geraamd op basis van de verdisconteringsvoet hierboven) niet effectief geleend heeft. NMBS zal dit moeten aantonen.

Art.118. De Variabele Compensatie op basis van de omzet van de vervoerbewijzen

1. Berekeningsformule

Het traject van de Variabele Compensatie wordt voor elk jaar T berekend aan de hand van de volgende formule:

$$\text{Variabele Compensatie}_T = \text{Eenheidspercentage} * \text{Omzet ODV Vervoerbewijzen}_T$$

Waarvan de elementen als volgt worden gedefinieerd:

<i>Eenheidspercentage</i>	<i>Eenheidspercentage, vastgelegd in onderling overleg tussen NMBS en de Belgische Staat voor de duur van het Contract, die als basis dient voor de berekening van de Variabele Compensatie. Deze parameter is vastgelegd op 57%.</i>
<i>Omzet ODV Vervoerbewijzen T</i>	<i>Omzet vervoerbewijzen ODV-verkeer zoals gedefinieerd in bijlage 22, Art.X3, §9</i>

2. Contractuele Traject

Het Contractuele Traject van de Variabele Compensatie wordt berekend op basis van de berekeningsformule en het eenheidspercentage gedefinieerd in de eerste paragraaf van dit artikel en door toepassing van het contractuele traject van de Omzet van de vervoerbewijzen van het ODV-Verkeer zoals gedefinieerd in het Berekeningsmodel bepaald in bijlage 22, Art.X14. Het Contractuele Traject voor de Variabele Compensatie is vastgelegd in de Tabel opgenomen in Art.116.

3. Jaarlijkse indexering

Het ex-post bedrag van de Variabele Compensatie wordt voor elk jaar T van het Contract bepaald op basis van de berekeningsformule en het eenheidspercentage bepaald in de eerste paragraaf van dit artikel en door toepassing van de gerealiseerde waarde van de Omzet van de Vervoerbewijzen van het ODV-verkeer in jaar T.

Art.119. De Vaste Exploitatiecompensatie

1. Contractueel Traject van de Compensatie

Het bedrag van de Vaste Exploitatiecompensatie wordt ex ante berekend, jaar per jaar, om gelijk te zijn aan de verwachte waarde van het resterende netto financiële effect van de ODV's die in het

Contract zijn vastgelegd op het geheel van de exploitatiekosten en -inkomsten van NMBS, met inbegrip van de verwezenlijking van een Toegestane Winst die is vastgesteld op 3,2%, opwaarts of neerwaarts aangepast in functie van de bonus/malus verschuldigd door/aan de NMBS volgens het prestatieniveau bereikt voor de prestatie-indicatoren met financiële bonus/malus (volgens de modaliteiten bepaald in bijlage 9 en binnen de grens bepaald in Art.121), verminderd met de (netto) kosten van de activiteiten en investeringen die door de andere componenten van de Compensatie worden gedekt en rekening houdend met de positieve financiële effecten die zowel binnen als buiten het netwerk van de ODV worden gegenereerd.

De methode en de formules voor de berekening van de Vaste Exploitatiecompensatie worden nader uiteengezet in bijlage 22 (Art. X5 en Art. X6). De berekende waarden van de berekeningsparameters worden gedetailleerd in het Berekeningsmodel zoals gedefinieerd in bijlage 22 (Art. X14). Het resulterende Contractuele Traject van de Vaste Exploitatiecompensatie wordt bepaald in bijlage 22 (Art. X15).

2. Contractueel Betalingstraject van de Vaste Exploitatiecompensatie

Het Contractueel Traject van de Vaste Exploitatiecompensatie hangt samen met een jaarlijks Contractueel Betalingstraject dat in onderling akkoord wordt bepaald door de Partijen, op een zodanige manier dat het totaal bedrag van de betalingen over de loop van het Contract gelijk is aan het totaal bedrag van het Traject van de Vaste Exploitatiecompensatie, met inbegrip van een verdisconteringsvoet. Meer bepaald is het Betalingstraject van de Vaste Exploitatiecompensatie op deze manier opgesteld om de volgende gelijkheid te respecteren:

$$\sum_{t=2023}^{2032} \frac{\text{Betaling } CFE_T}{(1 + i_{CF})^{(t-2023)}} = \sum_{t=2023}^{2032} \frac{\text{Financieringsnoden } CFE_T}{(1 + i_{CF})^{(t-2023)}}$$

Waarvan de onderdelen als volgt worden gedefinieerd:

i_{CF}	<i>Verdisconteringsvoet (rente) toegepast voor de berekening van de netto contante waarde van de Betalings- en Compensatietrajecten, gelijk aan 3,2%</i>
$\text{Betaling } CFE_T$	<i>Betalingstraject van de Vaste Exploitatiecompensatie, in onderling akkoord bepaald door de Partijen, en aangepast in de loop van het Contract, volgens de regels bepaald in onderhavig Contract en in bijlage 22, in courante euro.</i>
$\text{Financieringsnoden } CFE_T$	<i>Traject van de Vaste Exploitatiecompensatie resulterend uit de financieringsnoden die in onderling akkoord zijn bepaald op basis van de netto financiële effecten van de ODV op de exploitatiekosten en -inkomsten, in onderling akkoord bepaald door de Partijen en aangepast in de loop van het Contract, volgens de regels bepaald in onderhavig Contract en in bijlage 22, in courante euro.</i>

Het Contractueel Betalingstraject dat tussen Partijen is overeengekomen wordt bepaald in Art.116. De afstemming tussen het Contractueel Compensatietraject en het Betalingstraject wordt geregeld in bijlage 22, Art.X15.

De totale nettosom van de verschillen tussen het Compensatietraject en het Betalingstraject – geactualiseerd op basis van de verdisconteringsvoet hierboven – wordt ten laatste aangezuiverd op het einde van het Contract conform de laatste alinea van Art.124.

3. Jaarlijkse indexering

Het Contractuele Traject van de Vaste Exploitatiecompensatie en het ermee verbonden Betalingstraject worden voor elk jaar T geïndexeerd op basis van indexeringsformules zoals gedefinieerd in bijlage 22, Art.X7.

4. **Driejaarlijkse aanpassing van de Vaste Exploitatiecompensatie en het ermee verbonden Betalingstraject als onderdeel van de driejaarlijkse aanpassing en validering van het dienstenaanbod**

Het Contractueel Traject van de Vaste Exploitatiecompensatie en het ermee verbonden Betalingstraject zullen worden aangepast in het kader van het driejaarlijkse proces van aanpassing en validering van het dienstenaanbod van NMBS zoals gedefinieerd in Art.7. Tenzij de Partijen anders zijn overeengekomen, zal de eerste driejaarlijkse aanpassing, bij wijze van uitzondering op latere aanpassingen, plaatsvinden na een periode van 4 jaar vanaf de inwerkingtreding van dit Contract.

In deze context zal de Vaste Exploitatiecompensatie herberekend worden op basis van formules en kostenparameters die gebruikt worden voor de berekening van het Contractueel Traject bepaald in onderhavig Contract. Het Betalingstraject zal gedurende de hele duurtijd van het Contract worden aangepast om gelijk te blijven met het aangepast Compensatietraject volgens de gelijkheidsformule bepaald in paragraaf 2 hierboven.

De aangepaste trajecten worden het Contractuele Traject van de Vaste Exploitatiecompensatie en het ermee verbonden Betalingstraject voor de volgende jaren. In bijlage 22, Art.X8, worden de berekeningsmodaliteiten en de procedure die van toepassing zijn nader omschreven.

Art.120. De Specifieke Compensaties

NMBS ontvangt de volgende Specifieke Compensaties die bedoeld zijn ter vergoeding van de nettokosten van de ODV die niet door de overige componenten van de Compensatie worden gedekt:

a) **De aanvullende financiering voor het GEN en prioritaire infrastructuren**

De verdeling van de bijkomende financiering voor het GEN en de prioritaire infrastructuren, voor een totaalbedrag van één miljard euro van 2018 tot 2031, in toepassing van het samenwerkingsakkoord van 5 oktober 2018 tussen de Federale Staat, het Vlaams Gewest, het Waals Gewest en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest betreffende de financiering van strategische spoorinfrastructuren, wordt voorgesteld in bijlage 22, Art. X10. Een bedrag van 2.970 k euro dat als federale reserve voor in het Vlaams Gewest gelokaliseerde werken was voorzien, is bestemd voor de bijkomende financiering van de werken aan de stations op L50A. Een bedrag van 118 k euro dat als federale reserve voor in het Waals Gewest gelokaliseerde projecten was voorzien, is bestemd voor de financiering van de studie "Dinant-Givet".

Deze bedragen zijn niet indexeerbaar en worden op dezelfde wijze uitbetaald als de bijdragen met betrekking tot traditionele investeringen. De ongebruikte middelen kunnen door NMBS in de volgende jaren opnieuw worden gebruikt. De jaarlijks betaalde voorziening wordt echter verminderd met het gedeelte van de niet gebruikte middelen op het einde van het voorgaande jaar dat meer bedraagt dan 15% van het saldo dat NMBS nog moet financieren ten laste van het aanvullende miljard.

Met betrekking tot deze bedragen, die ten laste komen van de aanvullende financiering van 1 miljard euro, wordt de verwezenlijking van de regionale verdeelsleutel om de twee jaar geëvalueerd, om ervoor te zorgen dat deze aan het einde van de geplande werkzaamheden wordt nageleefd. Indien de evaluatie van de regionale verdeelsleutel een afwijking van meer dan of gelijk aan 5% of 5 miljoen euro ten opzichte van de sleutel, berekend op basis van de geplande cumulatieve bedragen van de werkzaamheden als vermeld in bijlage 22 aantoont, stellen de infrastructuurbeheerder en NMBS samen met de Minister van Mobiliteit de nodige maatregelen voor om ervoor te zorgen dat de geplande gecumuleerde bedragen binnen de drie jaar worden gehaald.

De controle op de uitvoering van deze aanvullende financiering wordt geïntegreerd in de bestaande procedures van de FOD Mobiliteit en Vervoer. Deze controles worden uitgevoerd in samenwerking met de Inspectie van Financiën en de FOD Strategie en Ondersteuning, op basis van driemaandelijke verslagen die de infrastructuurbeheerder en NMBS moeten indienen over de fysieke uitvoering van de werken, de toewijzing van de middelen aan de werken waarvoor ze bestemd zijn, de evaluatie om de twee jaar van de uitvoering van de regionale verdeelsleutel en de naleving van de maximale uitgaven voor deze sleutel bij het einde van de werken.

b) De aanvullende financiering in het kader van het Nationaal Plan voor Herstel en Veerkracht

De verdeling van de aanvullende financiering in het kader van het Nationaal Plan voor Herstel en Veerkracht ter dekking van de uitgaven exclusief btw voor de uitvoering van het project "I - 3.09 : Rail - toegankelijke en multimodale stations" en het project "I - 3.12: Rail - intelligente mobiliteit" is opgenomen in bijlage 22.

De in het eerste lid bedoelde bedragen worden niet geïndexeerd en komen ten laste van de vastleggingskredieten van programma 06.41.1 van de algemene uitgavenbegroting van het begrotingsjaar voor elk betrokken jaar.

NMBS is gemachtigd om, uitsluitend binnen eenzelfde project, de verdeling van de financiering tussen de deelprojecten en de verdeling per jaar aan te passen, met inachtneming van de termijnen die in het Nationaal Plan voor Herstel en Veerkracht zijn vastgesteld.

30% van de in het eerste lid bedoelde compensaties wordt, per project, uiterlijk op 31 januari van het betrokken jaar als voorschot betaald. Het saldo van de jaarlijkse subsidie wordt betaald na overlegging van bewijsstukken ter staving van de materialiteit en het bedrag van de gedeclareerde uitgaven. Betaalde bedragen waarvan het gebruik niet gerechtvaardigd is, zullen op verzoek van de Staat binnen drie maanden na dit verzoek worden terugbetaald.

De beginselen van de modaliteiten voor de uitvoering, rapportage en verantwoording van de projectkosten zijn opgenomen in bijlage 22. Uiterlijk binnen drie maanden na de inwerkingtreding van dit Contract wordt een protocol afgesloten. In dit protocol worden de modaliteiten voor de uitvoering en rapportage van de onder het project vallende activiteiten, alsmede de motivering van de gedeclareerde uitgaven, gespecificeerd.

c) De aanvullende financiering om het onthaal en de toegankelijkheid te verbeteren als onderdeel van het Belgische Relance -en Transitieplan

In het kader van as 5 "investeringsbeleid" van het Belgische Relance- en Transitieplan krijgt NMBS een bijkomende compensatie van 6.500 k euro voor het jaar 2023 en 15.500 k euro voor het jaar 2024, bovenop het bedrag van 6.000 k euro dat in 2022 werd gestort, voor het project "Onthaal", dat het onthaal en de toegankelijkheid van de stations voor de reizigers wil verbeteren. Deze bedragen zijn niet indexeerbaar en worden op dezelfde manier gestort als de bijdragen voor "klassieke" investeringen. De met deze aanvullende toewijzingen gefinancierde lokaliseerbare investeringen worden op dezelfde wijze in het algemene saldo van de regionale verdeelsleutel geïntegreerd als de andere "klassieke" investeringen. De controle van de tenuitvoerlegging van het project voor een bedrag van 28 miljoen euro wordt geïntegreerd in de bestaande procedures van de FOD Mobiliteit en Vervoer. Deze projecten zijn ook opgenomen in het federale Herstel- en Investeringsplan en er wordt om de zes maanden een follow-upverslag over opgesteld, gecoördineerd met de verslagen die worden opgesteld voor het Nationaal Plan voor Herstel en Veerkracht.

Art.121. Incentives om efficiëntiewinsten te realiseren, risicospreiding en restitutiemechanisme om overcompensatie te voorkomen

1. Behalve in het geval van de toepassing van Art.122, neemt NMBS de risico's op zich en behoudt ze de voordelen die verbonden zijn aan het realiseren van inkomsten en kosten die boven of onder het in dit Contract bepaalde Contractuele Traject liggen, zolang het rendementspercentage van de verkopen van de ODV-perimeter op jaarbasis onder 8% blijft.
2. Het rendementspercentage wordt berekend als de verhouding van de winst na belastingen van de ODV-Perimeter (inclusief het bedrag van de financiële bonus/malus gekoppeld aan de prestatie-indicatoren) gedeeld door de Externe ODV Omzet zoals gedefinieerd in bijlage 22, Art.X3 §9).
3. Indien de rendabiliteit van de verkopen van de ODV-Perimeter in een bepaald jaar meer dan 8% bedraagt, betaalt NMBS, binnen zestig dagen na de goedkeuring van de jaarrekening voor het betrokken boekjaar, de Staat een bedrag terug van de Vaste Exploitatiecompensatie dat gelijk is aan de totale winst die de drempel van 8% voor het betrokken jaar overschrijdt, zo nodig gecorrigeerd om rekening te houden met de gecumuleerde verliezen in verband met de uitvoering van de ODV sinds de aanvang van het contract in overeenstemming met punt 4 hierna.
4. Indien de ODV-Perimeter sinds de inwerkingtreding van het Contract gedurende ten minste één boekjaar verlies heeft geleden, wordt de correctie voor gecumuleerde verliezen uitgevoerd door van de winst van het lopende jaar de som (geactualiseerd op basis van het euribor-tarief) af te trekken van de verliezen die sinds het begin van het Contract zijn geleden, met dien verstande dat bedragen (verliezen) die reeds zijn gebruikt om een terugbetaling in een vorig jaar te verminderen, niet opnieuw in aanmerking worden genomen. Dit is niet van toepassing als en in de mate dat de verliezen het gevolg zijn van een fout of nalatigheid van de NMBS.
5. Daarenboven zal NMBS, bij niet-realiseren van meer dan 3% van het door dit Contract geplande ODV-vervoersaanbod tijdens een gegeven jaar T, op vraag van de Staat, vaststellen of en in welke mate deze niet-realiseren geleid heeft tot effectieve kostenverminderingen. Als dat het geval is zal in onderling akkoord een terugbetaling door de NMBS worden overeengekomen, voor zover, en in de mate dat, deze kostenvermindering (i) niet gebruikt is om andere kostenverhogingen, die niet enkel te wijten zijn aan de NMBS, te compenseren, (ii) resulteert in een overcompensatie in de zin van Verordening 1370/2007.

Art.122. Uitzonderingen en herkalibratie in de loop van het Contract, aanpassingen van het dienstenaanbod buiten het driejaarlijks proces

1. Situaties die een herkalibratie van de Vaste Exploitatie – en Investeringscompensatie vereisen in de loop van het Contract

De Partijen kunnen op elk ogenblik een herkalibratie bekomen van het traject, de formules en de parameters voor de berekening van de Vaste Exploitatiecompensatie en de Investeringscompensatie teneinde het aanvankelijke economische evenwicht van het Contract te herstellen in de volgende gevallen :

- 1) In geval van wijziging van de ODV binnen de grenzen bepaald in dit Contract, met uitzondering van wijzigingen van het vervoersaanbod;
- 2) In geval van wijziging van het vervoersaanbod buiten de grenzen die van toepassing zijn in de in bijlage 22, Art.X9, omschreven kostenformules, of in geval van een structurele wijziging van het Vervoersplan. Een wijziging in het Vervoersplan wordt als structureel beschouwd indien de wijziging van het uurrooster, ongeacht het totale niveau van de geleverde werkeenheden (treinkilometers, materiaal kilometers...), gepaard gaat met een wijziging in de

structuur van de operaties die resulteert in een verandering van de exploitatiekosten met meer dan 1% ;

- 3) In geval van overmacht ;
- 4) Indien blijkt dat de trajecten, formules of parameters voor de berekening van de Compensatie bepaald zijn op basis van onjuiste veronderstellingen die resulteren in een over- of onderschatting, zonder rekening te houden met inflatie, van de gemiddelde of marginale exploitatiekosten met ten minste 10% voor ten minste één van de kostencategorieën bedoeld in bijlage 22, Art. X6, of met ten minste 5% van de totale exploitatie- of investeringskosten van de ODV;
- 5) In geval van het optreden van nieuwe elementen, door de Partijen niet voorzien op het ogenblik van het afsluiten van het Contract en niet te wijten aan een fout of nalatigheid van NMBS, die een verhoging van de kosten van de ODV-Perimeter meebrengen, zonder rekening te houden met inflatie, van minstens 10% voor minstens één van de kostencategorieën bedoeld in bijlage 22, Art. X6, of van minstens 5% van de totale exploitatie- of investeringskosten van de ODV.

Bovenstaande gevallen zijn niet van toepassing op situaties die uitsluitend het gevolg zijn van duidelijke beheersfouten of de verwijtbare tekortkoming door NMBS in het uitvoeren van de maatregelen die nodig zijn om de in het onderhavige Contract bepaalde efficiëntiedoelstellingen te bereiken.

De Variabele Compensatie is niet aan wijziging onderhevig in geval van toepassing van dit artikel.

2. **Het voorwerp en de doelstellingen van de herkalibratie**

De herkalibratie kan betrekking hebben op:

- Een aanpassing van de functionele vorm of van de keuze van de parameters van de formules voor de raming van het Contractuele Traject van de Compensatie;
- Een aanpassing van de numerieke waarde van de parameters of kostentrajecten zoals bepaald in het Berekeningsmodel zoals gedefinieerd in bijlage 22, Art.X14;
- Een aanpassing van de raming van de kosten voor de uitvoering van de ODV-investeringen.

De aanpassing van de Compensatie kan, met instemming van de Partijen, de vorm aannemen van een ad hoc verlaging of verhoging van het bedrag van de Vaste Exploitatiecompensatie voor de gehele of een gedeelte van de resterende duur van het Contract, die voor elk jaar T bestaat uit een bedrag (in EUR) dat wordt opgeteld bij of afgetrokken van de Vaste Exploitatiecompensatie.

De doelstellingen van de herkalibratie zijn de volgende:

- In de gevallen bedoeld in de punten 1) en 2) van de eerste paragraaf hierboven heeft de herkalibratie uitsluitend tot doel en moet ze uitsluitend tot gevolg hebben dat de compensatieformules, parameters of trajecten opnieuw worden gekalibreerd om de impact van de wijziging van de ODV of van de structuur van het Vervoersplan op het netto-financiële effect voor NMBS van de verwezenlijking van de ODV te integreren. Meer bepaald moet de herkalibratie ertoe leiden dat het verschil tussen het initiële contractuele traject en het geherkalibreerde contractuele traject voor elk van de resterende jaren van het Contract gelijk is aan het verschil tussen (a) enerzijds het initiële netto-financiële effect voor NMBS van het bereiken van de ODV zoals initieel voorzien in het Contract, en (b) anderzijds het netto-financiële effect voor NMBS van het bereiken van de ODV zoals gewijzigd als gevolg van de gebeurtenis, of gebeurtenissen, die aanleiding geeft, of geven, tot de herkalibratie;

- In de gevallen bedoeld in de punten 3), 4) en 5) van de eerste paragraaf, heeft de herkalibratie uitsluitend tot doel en moet zij uitsluitend tot gevolg hebben dat de formules, parameters of compensatietrajecten opnieuw worden gekalibreerd teneinde rekening te houden met de impact op het netto-financiële effect van de tenuitvoerlegging van de ODV en meer bepaald de situatie - naar behoren gedocumenteerd en gemotiveerd - van (a) overmacht (3)), (b) rechtzetting van onjuiste initiële hypothesen (4)) of (c) onvoorziene situaties (5)) die, naargelang het geval, het verzoek om herkalibratie motiveren. In het bijzonder moet de herkalibratie ertoe leiden dat het verschil tussen het oorspronkelijke contractuele traject en het geherkalibreerde contractuele traject voor elk van de resterende jaren van het Contract gelijk is aan het effect op de nettokosten van de situatie(s) van overmacht, de correctie van onjuiste initiële hypothesen of de onvoorziene situatie die de reden is voor het verzoek, met uitsluiting van elk ander element dat zich heeft voorgedaan sinds het Contract in werking is getreden.

In geen van de bovengenoemde gevallen mag de herkalibratie leiden tot een wijziging van de risicoverdeling tussen de Partijen of tot een verhoging van de Compensatie om beheersfouten of tekortkomingen van NMBS bij de verwezenlijking van de in het oorspronkelijke contractuele traject voorziene efficiëntiewinsten te compenseren. De herkalibratie moet in alle gevallen in overeenstemming zijn met de bepalingen van Verordening 1370/2007.

3. Het rechtvaardigende dossier voor herkalibratie

Elk verzoek om herkalibratie moet worden gestaafd met een door NMBS opgesteld dossier waarin wordt aangegeven :

- De precieze aard van de wijziging(en) van de formules en parameters voor de berekening van de compensatie ;
- Een motivering van de feitelijke elementen die de herkalibratie motiveren en een kwantificering van de objectieve elementen die de aanpassingen van de berekeningsparameters of de kostentrajecten verklaren;
- Een rechtvaardiging dat de aanpassing de oorspronkelijke risicoverdeling tussen de partijen niet wijzigt en niet tot gevolg heeft dat beheersfouten of tekortkomingen van NMBS bij de uitvoering van initiatieven tot efficiëntiewinsten worden gecompenseerd;
- Een bewijs dat het nieuwe contractuele compensatietraject in overeenstemming is met de bepalingen van Verordening 1370/2007.

NMBS verstrekt de Staat alle aanvullende informatie die nodig is om de herkalibratie te beoordelen.

4. Verzoek tot vermindering van de tarieven

De Ministerraad kent NMBS een specifieke vergoeding toe telkens wanneer (geheel of gedeeltelijk, tijdelijk of permanent) een vermindering van de geldende tarieven zou worden gevraagd die verder gaat dan wat in het Contract is vereist.

Deze vergoeding is voor elk resterende jaar (inclusief het huidige) van de looptijd van het Contract gelijk aan het tekort dat voortvloeit uit de in het vorige lid bedoelde verzoeken of weigeringen. Deze specifieke vergoeding wordt beëindigd indien (en voor zover) de Ministerraad er vervolgens mee instemt (naar gelang van het geval) om de desbetreffende tariefverlaging te beëindigen.

5. Gebrek aan overeenkomst tussen NMBS en de Staat

In de gevallen gedefinieerd in dit artikel verbinden de Belgische Staat en NMBS zich er gezamenlijk toe zich in te zetten om binnen de gepaste termijn een overeenstemming te bereiken over de herkalibratie van het traject, de formules en de parameters voor de berekening van de Compensatie.

Indien niet tijdig een akkoord wordt bereikt over de aanpassing van het traject, de formules of de parameters van de Compensatie, en totdat een akkoord is bereikt, geldt het volgende:

- Het Contractuele Traject van de Vaste Exploitatiecompensatie en de Investeringscompensatie, enkel geïndexeerd om rekening te houden met de evolutie van de prijsindexen, en het bedrag van de Variabele Compensatie berekend volgens de principes bepaald in Art.118 worden toegepast tot een akkoord is bereikt;
- NMBS zal, te goeder trouw en rekening houdend met de belangen van de reizigers binnen de ODV-Perimeter, het niveau van haar openbardienstverlening zodanig aanpassen dat er opnieuw geen over- of ondercompensatie is binnen de grenzen bepaald in het vorige streepje.

6. Aanpassing van het Betalingstraject van de Vaste Exploitatiecompensatie en de Investeringscompensatie

Ingeval van herkalibratie van de Vaste Exploitatiecompensatie of de Investeringscompensatie, en (wat de Investeringscompensatie betreft) ingeval van toepassing van Art.117, §4, wordt het ermee verbonden Contractueel Betalingstraject aangepast in onderling akkoord van de Partijen, met respect voor de gelijkheidsvoorwaarde die respectievelijk wordt bepaald in Art.119, §2 en Art.117, §5, zodanig dat het totaal bedrag van de betalingen over de duurtijd van het Contract gelijk is aan het totaal bedrag van het ermee verbonden Compensatietraject.

Als de gemiddelde interestvoet op de schuld van de ODV-Perimeter van de NMBS meer dan 1% wijzigt ten opzichte van het niveau van 31 december 2022, kunnen de NMBS en de Staat op ieder moment een aanpassing bekomen van de Betalingstrajecten van de Vaste Exploitatiecompensatie en de Investeringscompensatie om de naleving van de gelijkheidsvoorwaarde van respectievelijk Art.119, §2 en Art.117, §5 te verzekeren, op basis van een nieuwe verdisconteringsvoet die rekening houdt met de evolutie van de gemiddelde interestvoet op de ODV-schuld sedert 31 december 2022, zodat het totaal bedrag van de betalingen over de duurtijd van het Contract gelijk blijft aan het totaal bedrag van het ermee verbonden Compensatietraject.

7. Aanpassing van het vervoersaanbod buiten het driejaarlijks proces van aanpassing en validatie van het dienstenaanbod

Ingeval van kleine aanpassingen aan het dienstenaanbod op vraag van de Staat buiten het driejaarlijks proces van aanpassing en validatie van het dienstenaanbod worden het Contractueel Traject van de Vaste Exploitatiecompensatie en het ermee verbonden Betalingstraject aangepast, naar boven of naar onder naargelang het geval, op basis van de berekeningsformule bepaald in bijlage 22, Art.X5, van de kostenformules bepaald in bijlage 22, Art.X6 (voor de kostencategorieën waarvoor een dergelijke formule bepaald is) en de verwachte impact van de wijziging van het aanbod op de onderliggende werkingseenheden, voor zover alle andere elementen gelijk blijven. NMBS blijft elk risico dragen met betrekking tot een stijgende of dalende evolutie van de in de kostenformules gehanteerde marginale kosten. Het bedrag van de hierboven vermelde aanpassing wordt als overgangsmaatregel gecorrigeerd om desgevallend rekening te houden met de onomkeerbare kosten die al zijn aangegaan. Het bijhorend Contractueel Betalingstraject wordt ieder jaar aangepast, naar boven of naar onder, voor een bedrag gelijk aan de aanpassing van het Compensatietraject.

Om als kleine aanpassing te worden beschouwd mag een verhoging of verlaging bij onderling akkoord van het vervoersaanbod maximum 500.000 treinkilometers bedragen ten opzichte van het geldende traject en geen reden zijn tot een herkalibratie zoals bepaald in paragraaf 1 hierboven.

Iedere aanpassing bij onderling akkoord van het vervoersaanbod dat hoger ligt dan 500.000 treinkilometers leidt tot:

- Als er geen reden is tot herkalibratie zoals bepaald in paragraaf 1 hierboven, (i) een aanpassing van het Traject van de Vaste Exploitatiecompensatie en het ermee verbonden Betalingstraject volgens de aanpassingsprocedure bepaald in bijlage 22, Art.X8, (ii) desgevallend, indien er een impact is op de ODV investeringen, tot een aanpassing van de Investeringscompensatie conform Art.117, §4.
- Tot een herkalibratie van de Compensatie volgens de procedure die hierboven wordt uiteengezet in alle andere gevallen.

Art.123. Betalingsmodaliteiten

1. De berekening van de ex-post te betalen bedragen voor elk van de componenten van de Compensatie en voor elk jaar T geschiedt in twee stappen en overeenkomstig punt 4 hierna:

- Berekening en betaling van de Voorschotten: NMBS maakt een raming van de voorschotten in jaar T (zie punt 4), op basis van de geraamde waarde van de componenten van de Compensatie voor jaar T (zie Art. 116), bepaald in functie van de verwachte waarde van de berekeningsparameters van de componenten van de Compensatie (prijsindexen, Omzet vervoersbewijzen ODV-Verkeer – voor de Variabele Compensatie – en verwachte waarde van de ad valorem gefactureerde kostencategorieën);
- Berekening en betaling van het eindsaldo: In T+1 bepaalt NMBS het eindbedrag van elke component van de Compensatie voor het jaar T, op basis van de gerealiseerde waarden van de relevante prijsindexen, de gerealiseerde waarden van de ad valorem gefactureerde kostencategorieën (voor de Investeringscompensatie en de Vaste Exploitatiecompensatie) en de gerealiseerde waarde van de Omzet vervoersbewijzen ODV-Verkeer (voor de Variabele Compensatie) voor het hele jaar T. Deze bedragen dienen als basis voor de berekening van de betaling of de terugbetaling van het eindsaldo van de Compensatie.

Indien het eindbedrag van de Compensatie hoger is dan de betaalde voorschotten, betaalt de Staat NMBS het saldo van het verschil tussen de betaalde voorschotten en het eindbedrag binnen de 60 dagen na de inwerkingtreding van de wet betreffende de eerste budgettaire aanpassing voor het jaar T+1, binnen de grenzen van de begrotingskredieten. Indien de begrotingskredieten niet volstaan om het volledige saldo te dekken, wordt het resterende bedrag uiterlijk op 31 januari van het jaar T+2 uitbetaald.

Indien het eindbedrag van de Compensatie lager is dan de betaalde voorschotten, wordt het totale bedrag van het verschil in mindering gebracht op de volgende voorschotten totdat het saldo is opgebruikt of, bij het einde van het Contract, wordt dit door de NMBS aan de Staat terugbetaald binnen de 60 dagen na de overmaking van de eindafrekening.

2. De jaarlijkse stortingen, door de Staat aan NMBS, van de geraamde waarde van de Investeringscompensatie, de Variabele Compensatie en de Vaste Exploitatiecompensatie voor jaar T worden de 25^{ste} van iedere maand van jaar T uitgevoerd via maandelijkse voorschotten die gelijk zijn aan een twaalfde van het geraamd jaarbedrag. Elk jaar wordt een totaal bedrag van 536.513.000 EUR (niet geïndexeerd) afgetrokken van de laatste voorschotten van de Variabele Compensatie en de Vaste Exploitatiecompensatie, en uitgesteld betaald zoals hierna uiteengezet. Dit uitgestelde bedrag wordt afgetrokken van de voorschotten van de Vaste Exploitatiecompensatie en de Variabele Compensatie in proportie tot hun respectief aandeel in de totale waarde van deze twee componenten. Dit uitgesteld bedrag maakt het voorwerp uit van één enkele betaling voor de 10^{de} werkdag van januari van het volgend jaar (T+1) (met inbegrip van 2033 voor de betaling met betrekking tot 2032).
3. Bij wijze van uitzondering op de voorgaande bepalingen, wordt het bedrag van de bonus/malus betaald overeenkomstig de termijn bepaald in Art.97, iii, 8.

4. De modaliteiten en procedure van berekening van de voorschotten en het eindsaldo van de Compensatie worden nader omschreven in bijlage 22, Art.X7. Deze betalingsmodaliteiten worden gerespecteerd zonder afbreuk te doen aan de wettelijke en reglementaire bepalingen in verband met de begroting van de Staat en de algemene procedure van de vrijmaking van begrotingskredieten. De impact van deze laatste op de naleving van deze betalingsmodaliteiten doet geen afbreuk aan het bestaan van de contractuele rechten van NMBS uit hoofde van dit Contract.
5. Het Contract doet geen afbreuk aan de betalingen die aan de NMBS verschuldigd zijn krachtens andere rechtshandelingen, en meer bepaald de betalingen verschuldigd aan de NMBS krachtens alle reglementaire of contractuele bepalingen voorafgaand aan het huidig Contract en niet expliciet afgeschaft of gewijzigd door dit Contract. Dit betreft onder andere, maar is niet beperkt tot (i) de storting van elk deel van de dotaties voor het jaar 2022 of vorige jaren maar betaald door de Staat in 2023, dewelke niet gedekt worden door enige andere betaling krachtens het huidig Contract, (ii) de betalingen bedoeld en bevestigd in bijlage 22, Art.X13 met betrekking tot de terugbetaling van de voorfinanciering van het rollend materieel (Desiro) van de NMBS krachtens de overeenkomst van 28 maart 2013, het rollend materieel van het GEN krachtens de overeenkomst van 7 juli 2008 en de HST werken (onderdeel stations) krachtens de overeenkomst van 9 oktober 2006.

Art.124. Ex post controle van de Compensatie

1. Het College van Commissarissen (vermeld in Art.25 van de wet van 21 maart 1991 betreffende de hervorming van sommige economische overheidsbedrijven) zal jaarlijks een *a posteriori* controle van de rekeningen van de NMBS, zoals bedoeld in bijlage 22, Art.X1, §1-2, uitvoeren, waarbij zal worden gecontroleerd of :
 - De bedragen die voor de verschillende componenten van de Compensatie zijn betaald, correct zijn berekend volgens de bepalingen van dit Contract;
 - De sectoriële rekeningen van NMBS worden opgesteld met inachtneming van alle regels die in dit Contract zijn vastgelegd en alle andere boekhoudkundige en fiscale regels die op NMBS van toepassing zijn;
 - Er sprake is van overcompensatie dat overeenkomstig Art.121 moet worden terugbetaald aan de Staat.
2. Bovendien zal tweemaal tijdens de duurtijd van het Contract, op het moment van de twee voorziene driejaarlijkse aanpassingen (de eerste na vier jaar, de tweede na zeven jaar), een rapport van een opdracht tot het verrichten van overeengekomen specifieke werkzaamheden opgesteld worden door een derde partij gekozen in onderling akkoord om na te gaan of de driejaarlijkse aanpassingsprocedure van de Vaste Compensatie bedoeld in Art.119 correct is toegepast.
3. Op het einde van het Contract zal een rapport van een opdracht tot het verrichten van overeengekomen specifieke werkzaamheden opgesteld worden door een derde partij, gekozen in onderling akkoord, om te controleren of – conform de formules respectievelijk bepaald in Art.119, §2. en Art.117, §5. - het effectieve Betalingstraject van de Vaste Exploitatatiecompensatie en de Investeringscompensatie wel degelijk gelijk waren aan het totaal bedrag ex post geïndexeerd van de Vaste Exploitatatiecompensatie en de Investeringscompensatie berekend volgens de regels van het huidig Contract op basis van de financieringsnoden die resulteren uit de netto financiële effecten van de ODV. Als dit niet het geval is, zal het resterend saldo het voorwerp uitmaken van een betaling (door de NMBS aan de Staat of door de Staat aan de NMBS naargelang het geval) binnen de zestig dagen na het afsluiten van de opdracht.

XII. ALGEMENE CLAUSULES

Art.125. Duur en inwerkingtreding

Het Contract wordt afgesloten voor een periode van tien jaar die ingaat op 1 januari 2023.

Art.126. Territoriaal toepassingsgebied

Het Contract is van toepassing op het hele Belgische grondgebied en op de grensoverschrijdende verbindingen zoals beschreven in Art.15, onverminderd Art.138 inzake de pilootprojecten.

Art.127. Contractuele documentatie en interpretatie

1. De contractuele documenten die het Contract vormen zijn de volgende (opgesomd in afnemende hiërarchische volgorde):
 - Het Openbaredienstcontract;
 - De bijlagen bij het Openbaredienstcontract.
2. In geval van tegenstrijdigheid tussen de bepalingen van het Openbaredienstcontract en die van de bijlagen, hebben de bepalingen van het Openbaredienstcontract voorrang op die van de bijlagen.
3. De in een bijvoegsel opgenomen nieuwe bepalingen hebben voorrang op de oorspronkelijke bepalingen van het contractuele document dat ze wijzigen en bevinden zich derhalve op hetzelfde niveau in de contractuele hiërarchie.

Art.128. Opdrachten van openbare dienst van NMBS

1. NMBS is belast met de in artikel 156 van de Wet van 21 maart 1991 omschreven opdrachten van openbare dienst.
2. Dit Contract bepaalt de opdrachten en diensten bij de concrete uitvoering van de in het Contract beschreven opdrachten van openbare dienst.

Art.129. Verplichtingen van de Staat

De Belgische Staat verbindt zich ertoe:

- De in het Contract beschreven verplichtingen uit te voeren, volgens de daarin beschreven modaliteiten, en met inachtneming van alle voorwaarden van Verordening 1370/2007;
- Toe te zien op de goede uitvoering door de infrastructuurbeheerder van het beheerscontract dat in uitvoering van de wet van 21 maart 1991 is gesloten, en ten aanzien van de infrastructuurbeheerder de maatregelen te nemen waarin de wetgeving of het beheerscontract voorzien, indien de infrastructuurbeheerder in gebreke blijft bij de naleving van het genoemde beheerscontract.
- De compensatie voor uitvoering de openbaredienstverplichtingen aan NMBS toe te kennen als tegenprestatie voor de kosten van de openbaredienstverplichtingen die haar in het Contract zijn toevertrouwd, waarbij deze Compensatie wordt berekend volgens de in het Contract vastgestelde parameters;

- De transversaliteit tussen de verschillende beleidslijnen van de Staat op het gebied van reizigersvervoer per spoor te bevorderen, evenals de samenwerking tussen de verschillende betrokken operatoren en publieke actoren;
- De transversaliteit te bevorderen van de acties en beslissingen ten gunste van het openbaar vervoer ten aanzien van alle betrokken actoren;
- Toe te zien op het bereiken van de doelstellingen van het Contract via een constructieve en periodieke prestatiedialoog met NMBS, zoals bepaald in hoofdstuk VIII van het Contract.

Art.130. Verplichtingen van NMBS

NMBS verbindt zich ertoe:

- De in het Contract beschreven openbardienstverplichtingen uit te voeren, volgens de daarin beschreven modaliteiten, en met inachtneming van alle voorwaarden van Verordening 1370/2007. In dit verband geniet NMBS beheersautonomie en is zij vrij om de personeelsmiddelen en materiële middelen die nodig zijn om deze verplichtingen uit te voeren, te beheren en te organiseren.
- Actief deel te nemen aan de prestatiedialoog met de Staat met het oog op de continue verbetering van de prestaties tijdens de contractperiode, met name door middel van meet-, reporting-, analyse- en correctiemechanismen, zoals bepaald in hoofdstuk VIII van het Contract.

Art.131. Overmacht

1. De Partijen kunnen niet worden geacht in gebreke te zijn bij de niet-nakoming van hun contractuele verplichtingen, noch in verband daarmee gehouden te zijn tot enige schadevergoeding, indien de uitvoering ervan vertraagd of verhinderd wordt door overmacht.
2. Overmacht wordt gedefinieerd overeenkomstig en onder de voorwaarden van artikel 5.226 van het Burgerlijk Wetboek.
3. De Partijen brengen elkaar zo snel mogelijk op de hoogte wanneer ze geconfronteerd worden met een geval van overmacht en stellen alles in het werk wat redelijkerwijs mogelijk is om de gevolgen van de overmacht te beperken en zo snel mogelijk te verhelpen.
4. De uitvoering van de contractuele verplichtingen die door de overmacht worden beïnvloed, worden opgeschort tijdens de periode van overmacht, terwijl de resterende engagementen in de mate van het mogelijke uitgevoerd blijven worden.

Art.132. Exclusieve rechten

Het Contract kent geen exclusieve rechten toe in de zin van artikel 2 f) van Verordening 1370/2007.

Art.133. Onderaanneming

NMBS heeft het recht om, overeenkomstig de toepasselijke wetgeving en regelgeving en onder haar verantwoordelijkheid, haar opdrachten van openbare dienst te laten uitvoeren door een derde van haar keuze.

Art.134. Verzekeringen

NMBS sluit de verzekeringen af die door de toepasselijke wetgeving worden vereist en die zij redelijk acht om voldoende en passende dekking te bieden voor haar activa en haar aansprakelijkheid ten aanzien van derden, zodat zij haar verplichtingen uit hoofde van het Contract kan nakomen.

Art.135. Beheer van persoonsgegevens

Wanneer de Partijen persoonsgegevens in de zin van de Wet van 30 juli 2018 betreffende de bescherming van natuurlijke personen met betrekking tot de verwerking van persoonsgegevens ("GDPR-wet ") aan elkaar ter beschikking te stellen ter uitvoering van het Contract of van hun wettelijke of reglementaire verplichtingen, verbinden de Partijen zich ertoe om de bepalingen van de GDPR-wet en enige andere wetgeving op het gebied van gegevensbescherming na te leven.

Art.136. Overdracht van informatie en vertrouwelijkheid

1. In het kader van de uitvoering van de opdrachten van openbare dienst, verschaft NMBS aan de Belgische Staat alle informatie die nodig is om het naleven van de verplichtingen bepaald in het Europees recht, de wet of dit Contract, te beoordelen.
2. De verplichting om informatie te verschaffen waarvan sprake in punt 1 betreft met name de informatie die nodig is voor de gunning van openbaardienstcontracten zoals bedoeld in artikel 4.8 van Verordening 1370/2007, evenals de informatie die nodig is voor het opstellen van het verslag bedoeld in artikel 7.1 van voormelde Verordening. NMBS geeft aan welke van de verstrekte informatie ze beschouwt als vertrouwelijke commerciële informatie waarvan de Belgische Staat de vertrouwelijkheid moet garanderen. Wanneer vertrouwelijke commerciële informatie kan worden verwijderd of gemaskeerd, bezorgt NMBS de Belgische Staat zowel de volledige documenten als de documenten die gezuiverd zijn van vertrouwelijke commerciële informatie en die bestemd zijn om aan derden te worden doorgegeven.
3. De volgende bepalingen zijn van toepassing op alle gevallen van overdracht van informatie in het kader van het Contract, met uitzondering van de in de vorige paragraaf bedoelde gevallen.
 - a) Elke Partij verbindt zich ertoe geen vertrouwelijke informatie aan derden bekend te maken zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van de andere Partij.
 - b) De vertrouwelijkheidsplicht blijft van kracht tot het verstrijken van een periode van drie jaar na de beëindiging van het Contract.
 - c) De vertrouwelijkheidsplicht is niet van toepassing:
 - i. wanneer de vertrouwelijke informatie op grond van een gerechtelijk bevel of een bindende wettelijke bepaling openbaar moet worden gemaakt;
 - ii. wanneer de informatie gemakkelijk of normaal toegankelijk of beschikbaar is voor het publiek (zonder dat de beschikbaarheid te wijten is aan een fout of nalatigheid van één van de Partijen);
 - iii. wanneer de mededeling ervan door één van de Partijen om technische of veiligheidsredenen onmisbaar is of wanneer de mededeling ervan noodzakelijk is voor de goede uitvoering van het Contract, mits de ontvanger(s) gebonden is (zijn) door regels die vergelijkbaar zijn met de in het Contract beschreven vertrouwelijkheidsplicht;

- iv. wanneer de informatie wordt meegedeeld in het kader van een gerechtelijke of arbitrageprocedure.
 - d) De Partijen verbinden zich ertoe de nodige maatregelen te nemen om ervoor te zorgen dat hun personeelsleden en externe dienstverleners deze vertrouwelijkheidsverplichtingen naleven.
 - e) Indien de vertrouwelijke informatie openbaar moet worden gemaakt of aan derden ter beschikking moet worden gesteld op grond van wettelijke voorschriften of een gerechtelijk bevel, moet de bekendmakende Partij de Partij waarvan ze de vertrouwelijke informatie bekendmaakt, daarvan onmiddellijk schriftelijk op de hoogte stellen.
4. Alle overdracht van informatie gebeurt in een bruikbaar elektronisch formaat en via een met de Belgische Staat overeengekomen elektronisch platform. Binnen drie maanden na de inwerkingtreding van het Contract nemen de Staat en NMBS maatregelen om het platform operationeel te maken.
 5. De overdracht van informatie vindt plaats binnen de tussen de Partijen overeengekomen termijn.
 6. Dit artikel doet geen afbreuk aan andere wettelijke of contractuele bepalingen die specifieke verplichtingen inzake informatieverstrekking opleggen, met name de verplichtingen van de Art.138 en Art.147 van het Contract.

Art.137. Wijziging van het toepassingsgebied van de opdrachten van openbare dienst

1. Onverminderd Art.138 kan de omvang van de opdrachten van openbare dienst van NMBS alleen worden gewijzigd bij een schriftelijke overeenkomst, ondertekend door de gemachtigde vertegenwoordigers van de Partijen. Een dergelijke wijziging van het Contract neemt de vorm aan van een genummerd bijvoegsel bij het Contract en moet gebeuren in overeenstemming met artikel 4 van de Wet van 21 maart 1991.
2. Als één van de Partijen het Contract wil heronderhandelen, moet NMBS de netto kosten van deze heronderhandeling ramen.

Art.138. Pilotprojecten

1. In de loop van het Contract kan de Belgische Staat pilotprojecten ontwikkelen waarbij één of meerdere operatoren via een aanbestedingsprocedure worden aangeduid om de openbare dienst voor het reizigersvervoer per spoor te verzekeren.
2. De Belgische staat geeft, in voorkomend geval, kennis van haar besluit om een pilotproject uit te voeren, uiterlijk 18 maanden voor de beoogde inwerkingtreding ervan.
3. In geval een operator voor een pilotproject aangewezen wordt, worden de omvang van de verplichtingen van openbare dienst waarmee NMBS is belast, en de rechten die daaruit voortvloeien, voor de resterende looptijd van het Contract dienovereenkomstig aangepast via een bijvoegsel aan het Contract en in overeenstemming met paragraaf 4 en artikel 5 van de wet van 21 maart 1991.
4. Uiterlijk 3 maanden na de kennisgeving bedoeld in paragraaf 2 hiervoor, bezorgt NMBS aan de Belgische Staat een volledige lijst van de onroerende en roerende goederen (met inbegrip van het rollend materieel) waarvan zij eigenaar is en die zij gebruikt voor de uitvoering van de haar toevertrouwde openbare dienst.

5. Een eventuele overdracht van activa aan de Belgische Staat of de exploitant van het pilootproject vindt plaats volgens de principes voorzien in Art.147.

Art.139. Herzieningsclausule

1. Onverminderd het in het Contract voorziene compensatiemechanisme en de daarin opgenomen risicoverdeling, heeft elk van de Partijen bij het zich voordoen van nieuwe omstandigheden, dat wil zeggen omstandigheden die ten tijde van het sluiten van het Contract niet bestonden en die redelijkerwijs niet konden worden voorzien, die de economie van dit Contract verstoren, het recht om een wijziging van het Contract te verkrijgen om het oorspronkelijke economische evenwicht te herstellen.
2. Hierbij wordt bepaald dat deze wijzigingen:
 - het doel van het Contract niet wezenlijk mogen veranderen. Een wezenlijke wijziging is een wijziging die (1) het economische evenwicht van het Contract aanzienlijk wijzigt ten gunste van één van de partijen op een manier waarin oorspronkelijk niet in het contract was voorzien of (2) het toepassingsgebied van het Contract aanzienlijk uitbreidt of beperkt;
 - niet mogen leiden tot een schending van Verordening 1370/2007.
3. Wanneer één van de Partijen deze herzieningsclausule wil toepassen, stelt zij de andere partij daarvan zo snel als redelijkerwijs mogelijk is in kennis, met schriftelijke en gedetailleerde vermelding van de feiten of omstandigheden waarop zij zich beroept.
4. De Partijen zijn dan verplicht te goeder trouw opnieuw te onderhandelen over de aanpassing van de bepalingen van het Contract, met inbegrip van de voorziene Compensatie en het onderzoeken van de mogelijkheden om de reizigersvervoerdiensten te verminderen conform Verordening 1370/2007.
5. De wijziging van het Contract zal in overeenstemming zijn met Art.137 en artikel 4 van de Wet van 2 maart 1991.

Art.140. Aanvullende diensten

1. De Partijen kunnen de rechten en plichten van NMBS onder dit Contract uitbreiden met aanvullende prestaties die noodzakelijk zijn geworden en die niet initieel in dit Contract zijn voorzien, indien een verandering van exploitant:
 - niet mogelijk is om economische of technische redenen, zoals wanneer aanvullende prestaties uitwisselbaar of interoperabel moeten zijn met de uitrusting, diensten of installaties van NMBS die in het kader van dit Contract worden geleverd of ingezet, en
 - een groot ongemak zou opleveren of tot een substantiële kostenstijging voor de Belgische Staat zou leiden.
2. In geval van een verzoek van de Belgische staat om de rechten en plichten van NMBS uit hoofde van de vorige paragraaf uit te breiden, verbindt NMBS zich ertoe te goeder trouw te onderhandelen om, in de mate van het mogelijke, tot een akkoord te komen dat aan de belangen van beide Partijen tegemoet komt.
3. De Partijen voeren dergelijke wijziging door in overeenstemming met Art.137 en artikel 4 van de Wet van 21 maart 1991.

Art.141. Sancties bij niet naleving

1. Een Partij kan niet beschouwd worden in gebreke te zijn van de uitvoering van haar contractuele verplichtingen, en om het even welk schadevergoeding verschuldigd te zijn ten aanzien van de andere Partij, dan in de mate dat deze partij direct verantwoordelijk is voor de veroorzaakte schade.
2. Overeenkomstig artikel 3 §3 van de Wet van 21 maart 1991 kan de Partij jegens wie een verplichting in het Contract niet wordt uitgevoerd, alleen de uitvoering van de verplichting vorderen en, desgevallend, schadevergoeding eisen. In dit kader wordt begrepen dat het niet behalen door NMBS van een prestatie-indicator met een financiële bonus/malus enkel wordt gesanctioneerd in toepassing van Art.97.
3. De schadelijgende Partij stelt de in gebreke blijvende Partij binnen een redelijke termijn in kennis van de niet-nakoming nadat het schadeverwekkend feit is vastgesteld. Zo niet, dan kan een eventuele toename van de schade als gevolg van de te late kennisgeving van het verzuim niet aan de in gebreke blijvende Partij worden toegerekend, tenminste wanneer die geen weet had van de niet-nakoming die hem wordt verweten. Na deze ingebrekestelling, beschikt de in gebreke zijnde Partij over een redelijke termijn om de niet-nakoming te remediëren.
4. Het bedrag van deze schadevergoeding mag in geen geval per jaar meer bedragen dan 10% van de bij ondertekening van het Contract vastgestelde jaarlijks EBIDTA van de ODV.
5. Van het bedrag van de schadevergoeding die krachtens dit artikel betaald moet worden, zullen eventuele schadevergoedingen worden afgetrokken die voor dezelfde prestatie aan de gebruikers van de opdrachten van openbare dienst zouden moeten worden betaald, alsook eventuele sancties die opgelegd zouden worden door een bevoegde overheid.

Art.142. Gedeeltelijke ongeldigheid van het contract en onafhankelijkheid van de clausules

1. De nietigheid van een clause van het Contract of van een deel van een clause houdt niet de nietigheid van het hele Contract of van de genoemde clause in.
2. In dat geval stellen de Partijen alles in het werk om de nietige clause of een deel van een clause te vervangen door een clause met gelijkwaardige economische en juridische werking.

Art.143. Geschillenbeslechting

1. De Partijen komen overeen dat elke onenigheid of elk geschil in verband met het Contract, en in het bijzonder die welke voortvloeien uit de interpretatie of toepassing ervan, vóór elke rechtsvordering aan bemiddeling kan worden onderworpen. Daartoe verbinden de Partijen zich ertoe aan ten minste één bemiddelingsgesprek deel te nemen, in persoon of door een persoon met beslissingsbevoegdheid af te vaardigen.
2. De bemiddelaar wordt door de Partijen gekozen uit de bemiddelaars die door de Federale Bemiddelingscommissie zijn goedgekeurd. Indien geen overeenstemming wordt bereikt, wordt deze bemiddelaar op verzoek van de meest gerede Partij door de bevoegde rechtbank benoemd.
3. De kosten van de bemiddeling worden gelijkelijk over de Partijen verdeeld.

Art.144. Berekening van de termijnen

Alle termijnen in het Contract worden berekend in kalenderdagen, tenzij uitdrukkelijk anders vermeld.

Art.145. Toepasselijk recht – Rechtsmiddelen

1. Het Contract is opgesteld en wordt geïnterpreteerd volgens het Belgische recht. De Partijen komen overeen om, voor zover nodig en in de mate dat er niet van afgeweken wordt in het Contract, het Contract te onderwerpen aan de bepalingen van het nieuwe boek V van het Burgerlijk wetboek zoals aangenomen bij wet van 28 april 2022.
2. In geval van een blijvend geschil tussen de Partijen, zullen alleen de rechtbanken van Brussel bevoegd zijn.

Art.146. Voortbestaan

De beëindiging, de ontbinding of het verstrijken van het Contract om welke reden dan ook, heeft geen invloed op enige bepaling die expliciet of impliciet bedoeld is om na die beëindiging, ontbinding of het verstrijken van kracht te worden of te blijven.

Art.147. Overdracht van de activa toegewezen aan de opdrachten van openbare dienst

1. Op het einde van dit Contract zullen de Partijen in onderling overleg bepalen welke activa NMBS aan de Belgische Staat zal overdragen, alsook tegen welke modaliteiten dergelijke overdracht zal plaatsvinden. Daartoe zal NMBS uiterlijk 24 maanden voor het einde van dit Contract de Belgische Staat een volledige lijst bezorgen van de onroerende en roerende goederen (met inbegrip van het rollend materieel), waarvan zij eigenaar is en die zij gebruikt voor de uitvoering van de haar toevertrouwde openbare dienst.
2. In afwijking van punt 1, en conform artikel 5bis van de Verordening 1370/2007, zal de Staat, tussen het moment waarop de lijst waarvan sprake in het voorgaande punt wordt overgemaakt en het einde van het Contract, aangeven welk rollend materieel zij wil dat NMBS aan haar overdraagt (of aan de partij aangeduid door de Staat).
3. Bij dergelijke overdracht houden de Partijen rekening met de volgende principes:
 - Enkel activa die NMBS hoofzakelijk voor de uitvoering van de openbardienstverplichtingen inzet, komen in aanmerking voor overdracht aan de Belgische Staat (of aan de partij aangeduid door de Staat);
 - De voorwaarden van de overdracht zijn in overeenstemming met Verordening 1370/2007 en enige andere toepasselijke regel inzake staatssteun;
 - Bij overdracht van een actief zal de Belgische Staat aan de NMBS een vergoeding betalen gelijk aan de netto boekwaarde van het betrokken actief, rekening houdend met de compensaties die de Belgische Staat met betrekking tot dit actief aan de NMBS heeft betaald en de eventuele eigen middelen die de NMBS voor de samenstelling van het actief heeft ingezet, en rekening houdende met de kosten veroorzaakt door, en in verband met, de overdracht aan de Staat of aan de partij aangeduid door de Staat (zoals bijvoorbeeld de kosten betreffende de afwikkeling van rechten van derden waarmee het betrokken rollend materieel is belast).
4. Voor de activa van NMBS die de Belgische Staat (gedeeltelijk) heeft gecompenseerd en die NMBS niet overdraagt, zal NMBS aan de Belgische Staat op grond van de volgende principes een vergoeding betalen:
 - Enkel activa die de Belgische Staat in het kader van het huidige Contract (gedeeltelijk) heeft gecompenseerd, komen in aanmerking voor vergoeding;

- De vergoeding betreft de netto boekwaarde van het actief vermenigvuldigd met het percentage van de investering die de Belgische Staat heeft gecompenseerd en rekening houdend met de eigen middelen die NMBS heeft ingezet;
- De voorwaarden van de vergoeding zijn in overeenstemming met Verordening 1370/2007 en enige andere toepasselijke regel inzake staatssteun.

LIJST VAN DE BIJLAGEN

1. Potentieel voor de uitrol van het spoorvervoeraanbod op het Belgische net
2. Het Referentieaanbod van NMBS (basisaanbod + aanvullende diensten)
3. Stations bediend bij de inwerkingtreding van het Contract
4. Meerjareninvesteringsplan 2023-2032
5. Overzicht fietscapaciteit per type rollend materieel bij de inwerkingtreding van het Contract
6. Overzicht onderhoudsoperaties gedurende de levenscyclus van het rollend materieel bij de inwerkingtreding van het Contract
7. Het individueel onthaal in Brussel-Zuid
8. Kosteloos vervoer en kortingen van patriottische, sociale en professionele aard
9. Opvolging en continue verbetering van de prestaties van de opdracht van openbare dienst
10. Kosteloos vervoer per trein voor woon-werkverkeer (derdebetalers)
11. Lijst van stations met een loket bij de inwerkingtreding van het Contract
12. Lijst van de verkoopautomaten op het ogenblik van de inwerkingtreding van het Contract
13. Inventaris van het uitrustingsniveau van de stations op het ogenblik van de inwerkingtreding van het Contract
14. Overzicht standaardtypes 2022 – 2027 - 2032
15. Methodologie voor infrastructuur audits
16. Autonoom toegankelijke stations (Master Plan Toegankelijkheid)
17. Assistentie aan PBM
18. Reizigersinformatie
19. Autoparkings uitgebaat door NMBS bij de inwerkingtreding van het Contract
20. Verslag over de uitvoering van het investeringsplan en de methodologie
21. Gewestelijke verdeelsleutel Vlaanderen/Wallonië van de lokaliseerbare investeringen
22. Details i.v.m. de parameters en methodes voor de berekening van de Compensatie