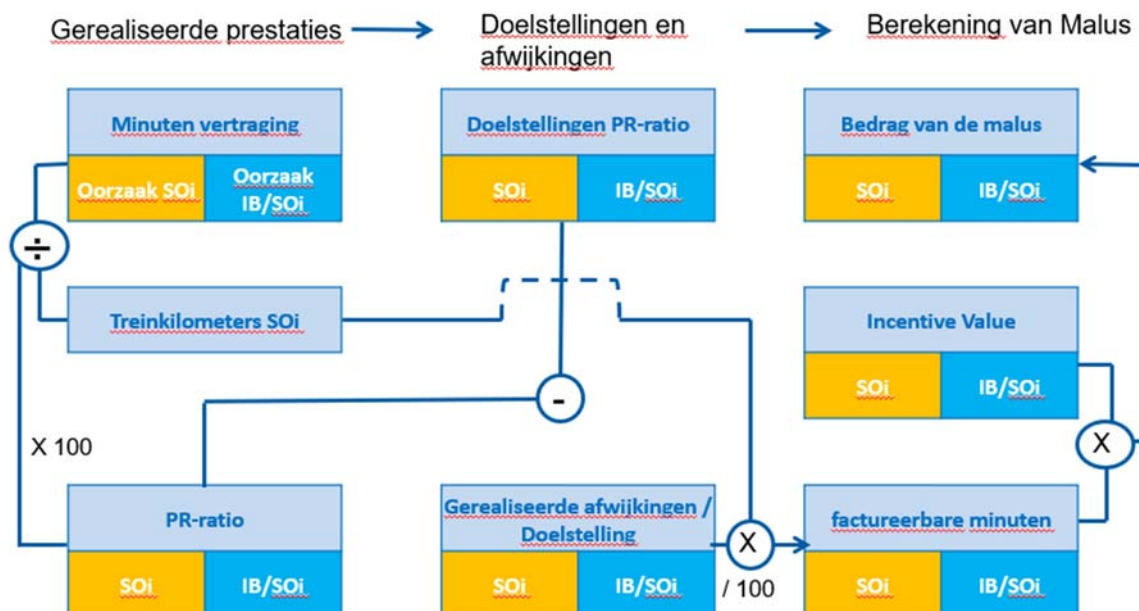


Deel 1: Beschrijving van het bilaterale model



1. Gerealiseerde prestaties

1.1 Minuten vertraging

1.1.1 Boeking

De "minuten vertraging" verwijzen naar de minuten die werden veroorzaakt:

- door de spoorwegonderneming (SO) aan de 1^e **beladen trein** die geïmpacteerd wordt door het incident dat in het relaas van het incident, waarvoor de SO verantwoordelijk is, vermeld staat - deze 1^e trein kan de trein zijn die het incident heeft veroorzaakt of de eerste trein die door het incident geïmpacteerd wordt indien het veroorzaakt werd door een losse rit;
- door de infrastructuurbeheerder (IB) aan de 1^e **beladen trein** die geïmpacteerd wordt door het incident dat in het relaas van het incident waarvoor de IB verantwoordelijk is, vermeld staat. Minuten vertraging veroorzaakt door een losse rit worden niet meegerekend; in dat geval wordt rekening gehouden met de minuten die worden veroorzaakt aan de eerstvolgende beladen trein.

Dit is exclusief de minuten vertraging aan andere treinen die in het relaas zijn opgenomen.

De "Minuten vertraging" worden als volgt geteld:

- Minuten vertraging SO(i) = de som van alle aan de SO (i) toegeschreven minuten vertraging zoals die zijn opgenomen in de aan de SO(i) ten laste gelegde relazen gedurende het meetjaar.
- Minuten vertraging IB/SO(i) = de som van alle aan de IB toegeschreven minuten vertraging zoals die zijn opgenomen in de aan de IB (i) ten laste gelegde relazen gedurende het meetjaar.

1.1.2 Plafonnering van het aantal minuten vertraging

Per relaas geldt er een plafond voor de minuten vertraging SO(i) en IB/SO(i). De volgende regels zijn van toepassing.

- In een eerste fase, bepaling per sector van de mediaan van het aantal minuten vertraging per relaas die verband houden met de 1^e treinen voor elk jaar (j-1), (j-2) en (j-3);
- In een tweede fase wordt, op basis van de medianen van elk jaar (van j-1 tot j-3), zoals berekend volgens bovenstaande methode, de mediaan van de sector bepaald die dient om het aantal minuten dat in aanmerking wordt genomen voor elk relaas in het meetjaar te plafonneren.

1.1 Geplafonneerd aantal minuten vertraging

De geplafonneerde minuten vertraging vloeien voort uit de punten 1.1.1 en 1.1.2 hierboven.

1.2 Prestatieregeling-ratio

De “Prestatieregeling-ratio (PR-ratio)” wordt berekend volgens de onderstaande formules:

$$PR\text{-}ratio\ SO(i) = \frac{\text{Geplafonneerde minuten vertraging SO(i) voor jaar (j)}}{\text{Effectieve trkm SO(i) tijdens het jaar (j) / 100}}$$

$$PR\text{-}ratio\ IB(i) = \frac{\text{Geplafonneerde minuten vertraging IB/SO(i) voor jaar (j)}}{\text{Effectieve trkm SO(i) tijdens het jaar (j) / 100}}$$

De effectieve treinkilometers (trkm) zijn gebaseerd op alle treinen van de SO(i) die op het Belgische spoorwegnet hebben gereden.

2. Doelstellingen en afwijkingen

2.1 Doelstelling PR-ratio

De doelstellingen voor de PR-ratio voor het jaar (j) worden voor elke spoorwegonderneming afzonderlijk vastgesteld, rekening houdend met haar prestaties in jaar (j-1) in vergelijking met de gemiddelde doelstelling voor de PR-ratio voor de sector in jaar (j-1). Op deze manier wordt vermeden dat de ondernemingen die in (j-1) beter presteren dan het sectorgemiddelde in (j-1), in jaar (j) een verbetering moeten realiseren van dezelfde grootteorde als hun sectorgenoten die in (j-1) slechter presteerden.

2.1.1 Berekening van de PR-ratio (j-1) op basis van de individuele prestaties (j-1)

Referentiebasis: minuten vertraging

De “Referentiebasis minuten vertraging” wordt als volgt berekend:

- Referentiebasis minuten vertraging SO(i) voor jaar (j-1) = de som van de geplafonneerde minuten vertraging van de SO(i) voor jaar (j-1)
- Referentiebasis minuten vertraging IB/SO(i) voor jaar (j-1) = de som van de geplafonneerde minuten vertraging van de IB/SO(i) voor jaar (j-1)

Referentiebasis: effectieve treinkilometers

De “Referentiebasis treinkilometers (trkm)” wordt als volgt berekend:

Referentiebasis trkm SO(i) voor jaar (j-1) = de som van de effectieve trkm van SO(i) van het jaar (j-1) / 100

Berekening van de PR-ratio (j-1)

De PR-ratio (j-1) wordt berekend volgens de onderstaande formules:

$$PR\text{-}ratio\ SO(i)\ (j-1) = \frac{\text{Referentiebasis minuten vertraging SO(i) voor jaar (j-1)}}{\text{Referentiebasis effectieve trkm SO(i) voor jaar (j-1)}}$$

$$PR\text{-}ratio\ IB/SO(i)\ (j-1) = \frac{\text{Referentiebasis minuten vertraging IB/SO(i) voor jaar (j-1)}}{\text{Referentiebasis effectieve trkm SO(i) voor jaar (j-1)}}$$

2.1.2 Berekening van de gemiddelde PR-ratio (j-1) op basis van de prestaties van de sector

Er worden 3 sectoren gedefinieerd:

- Reizigers openbare dienst (ROD): binnenlands reizigersvervoer, dat beantwoordt aan een openbaredienstverplichting
- Reizigers commerciële dienst (RC): reizigersvervoer, dat niet beantwoordt aan een openbaredienstverplichting
- Goederen (G): goederenvervoer

De “gemiddelde PR-ratio van de sector (y) (j-1)” wordt berekend volgens de onderstaande formules:

$$\begin{array}{l} \text{Gemiddelde PR-ratio} \\ \text{SO van de sector (y)} \\ \text{voor jaar (j-1)} \end{array} = \frac{\text{Som van de PR-ratio's SO(i) voor jaar (j-1) van alle SO's van de sector (y)}}{\text{Aantal SO's binnen de sector (y)}}$$

$$\begin{array}{l} \text{Gemiddelde PR-ratio} \\ \text{IB/SO van de sector} \\ \text{(y) voor jaar (j-1)} \end{array} = \frac{\text{Som van de PR-ratio's IB/SO(i) voor jaar (j-1) van alle SO's van de sector (y)}}{\text{Aantal SO's binnen de sector (y)}}$$

2.1.3 Doelstelling PR-ratio

Doelstelling PR-ratio SO(i) voor jaar (j)

De “doelstelling PR-ratio SO(i) van het jaar (j)” wordt bepaald op basis van de prestatie (j-1) van de SO(i) ten opzichte van de gemiddelde prestatie van het jaar (j-1) van de sector (y) waartoe de SO(i) behoort:

	Als	Dan
Geval 1	De PR-ratio SO(i) van het jaar (j-1) is lager dan de gemiddelde PR-ratio SO van de sector (y) van de SO(i) voor het jaar (j-1); synoniem - in het jaar (j-1) - voor een prestatie van de SO(i) die boven de gemiddelde prestatie ligt van de sector (y) waartoe zij behoort.	Doelstelling PR-ratio SO(i) voor jaar (j) = Gemiddelde PR-ratio SO van de sector (y) van de SO(i) voor het jaar (j-1)
Geval 2	De PR-ratio SO(i) van het jaar (j-1) is hoger dan de gemiddelde PR-ratio SO van de sector (y) van de SO(i) voor het jaar (j-1); synoniem - in jaar (j-1) - voor een prestatie van de SO(i) die lager is dan de gemiddelde prestatie van de sector (y) waartoe zij behoort.	Doelstelling PR-ratio SO(i) voor jaar (j) = PR-ratio SO(i) van het jaar (j-1)

Doelstelling PR-ratio IB/SO(i) voor het jaar (j)

De “doelstelling PR-ratio IB/SO(i)” van het jaar (j) wordt bepaald op basis van de prestatie (j-1) van de IB/SO(i) ten opzichte van de gemiddelde prestatie voor het jaar (j-1) van de IB/SO van de sector (y) waartoe de SO(i) behoort:

	Als	Dan
Geval 1	De PR-ratio IB/SO(i) van het jaar (j-1) is lager dan de gemiddelde PR-ratio IB/SO van de sector (y) van de SO(i) voor het jaar (j-1); synoniem - in het jaar (j-1) - voor een prestatie van de IB ten opzichte van de SO(i) die hoger is dan zijn gemiddelde prestatie ten opzichte van alle SO's die tot dezelfde sector (y) behoren als de SO(i).	Doelstelling PR-ratio IB/SO(i) voor jaar (j) = Gemiddelde PR-ratio IB/SO van de sector(y) van de SO(i) van het jaar (j-1)
Geval 2	De PR-ratio IB/SO(i) van het jaar (j-1) is hoger dan de gemiddelde PR-ratio IB/SO van de sector (y) van de SO(i) voor het jaar (j-1); synoniem - in het jaar (j-1) - van een prestatie van de IB ten opzichte van de SO(i) die lager is dan zijn gemiddelde prestatie ten opzichte van alle SO's die tot dezelfde sector (y) behoren als de SO(i).	Doelstelling PR-ratio IB/SO(i) voor jaar (j) = PR-ratio IB/SO(i) van het jaar (j-1)

Doelstelling PR-ratio van de nieuwe SO's:

Indien een nieuwe spoorwegonderneming in de loop van het jaar toetreedt tot het Belgische spoorwegnet, is zij vanaf 1 januari van het daaropvolgende jaar onderworpen aan de PR-regels. De doelstelling PR-ratio voor deze nieuwe SO wordt dan berekend aan de hand van een aangepaste formule omdat de cijfers voor een volledig jaar ontbreken. De doelstellingen worden derhalve als volgt vastgesteld:

Voor de SO(i):

Doelstelling PR-ratio SO(i) voor jaar (j) = Gemiddelde PR-ratio SO van de sector (y) van de SO(i) voor het jaar (j-1)

Voor de IB/SO(i):

Doelstelling PR-ratio IB/SO(i) voor jaar (j) = Gemiddelde PR-ratio IB/SO van de sector (y) van de SO(i) voor het jaar (j-1)

2.2 Gerealiseerde afwijkingen /Doelstelling

2.2.1 Berekening van de "afwijking PR-ratio"

De "afwijking PR-ratio" bepaalt in welke mate de prestaties van de spoorwegonderneming of de infrastructuurbeheerder afwijken van hun doelstelling:

- *Afwijking PR-ratio SO(i) voor het jaar (j) = PR-ratio SO(i) voor jaar (j) - doelstelling PR-ratio SO(i) voor jaar (j)*
- *Afwijking PR-ratio IB/SO(i) voor jaar (j) = PR-ratio IB/SO(i) voor jaar (j) - doelstelling PR-ratio IB/SO(i) voor jaar (j)*

Er dient alleen een malus te worden berekend als de "afwijking PR-ratio" positief is. Een positieve "afwijking PR-ratio" doet zich immers alleen voor wanneer de spoorwegonderneming of de infrastructuurbeheerder zijn doelstelling niet heeft bereikt. Als de spoorwegonderneming of de infrastructuurbeheerder zijn doelstelling wel haalt (afwijking PR-ratio ≤ 0), wordt de "afwijking PR-ratio" teruggebracht tot 0 en wordt voor de betrokken partij geen malus berekend.

2.2.2 Maximale bedrag van de "afwijking PR-ratio"

De maximale variatie van de "afwijking PR-ratio" ten opzichte van de "doelstelling PR-ratio" wordt per sector als volgt bepaald:

- Reizigers openbare dienst (ROD): 30%
- Reizigers commerciële dienst (RC): 50%
- Goederen (G): 60%
- *Maximale afwijking van de PR-ratio van de SO(i) voor het jaar (j) = Doelstelling PR-ratio SO(i) voor het jaar (j) vermenigvuldigd met het maximale variatiepercentage van de sector waartoe de SO(i) behoort.*
- *Maximale afwijking van de PR-ratio van de IB/SO(i) voor het jaar (j) = Doelstelling Ratio PR IB/SO (i) voor het jaar (j) vermenigvuldigd met het maximale variatiepercentage van de sector waartoe de SO(i) behoort.*

Indien bijvoorbeeld de "afwijking PR-ratio" van een SO die tot de sector "G" behoort, meer dan 60% afwijkt van haar "doelstelling PR-ratio", zal de waarde van haar "afwijking PR-ratio" worden geplafonneerd op 60% van haar "doelstelling PR-ratio".

Het variatiepercentage per sector zou door het BOPR kunnen worden herzien indien - rekening houdend met de ontwikkeling van de situatie en op basis van de analyse van de in het kader van de PR verzamelde gegevens - wordt geconstateerd dat het moet worden bijgewerkt.

3. Berekening van de malus

De malus voor elke partij wordt berekend door de "factureerbare minuten" (zie punt 3.1) te vermenigvuldigen met de "value incentive" (zie punt 3.2). Deze berekening kan worden geplafonneerd overeenkomstig punt 4 van dit document.

3.1 Factureerbare minuten

De "factureerbare minuten" worden berekend volgens de onderstaande formules:

- *Factureerbare minuten SO(i) voor het jaar (j) = Afwijking PR-ratio SO(i) voor jaar (j) x 100 effectieve trkm door SO(i) gedurende jaar (j) / 100*
- *Factureerbare minuten IB/SO(i) voor het jaar (j) = Afwijking PR-ratio IB/SO(i) voor het jaar (j) x effectieve trkm door SO(i) gedurende jaar (j) / 100*

3.2 Value incentive (valorisatie van de incentive)

De PR maakt gebruik van een Value incentive, uitgesplitst per sector en per betrokken partij (IB of SO), namelijk:

- Value incentive IB voor jaar (j) per sector (y)
- Value incentive SO voor jaar (j) per sector (y)

Er zijn in totaal 6 Value incentives per minuut bepaald, 3 voor de IB en 3 voor de SO (1 per sector).

De "Value incentive" wordt berekend volgens de onderstaande formules:

$$\begin{array}{l} \text{Value incentive} \\ \text{SO van de sector} \\ \text{(y) voor jaar (j)} \end{array} = \frac{\text{Som van de maximumbedragen SO(i)}^1 \text{ van alle SO's van de sector (y) voor het jaar (j)}}{\text{Som van de "maximumafwijkingen PR-ratio" van de SO(i)}^2 \text{ van de sector (y) voor jaar (j) x effectieve trkm van de SO(i) van de sector (y) gedurende het jaar (j) / 100}$$

¹ Zie punt 4 van deze bijlage.

² De "maximumafwijking PR-ratio" wordt voor elke spoorwegonderneming berekend door haar doelstelling te vermenigvuldigen met de coëfficiënten die voor elke sector in punt 2.2.2 zijn vastgesteld.

$$\text{Value incentive IB van de sector (y) voor het jaar (j)} = \frac{\text{Maximumbedrag van de IB}^5 \text{ van de sector (y) voor het jaar (j)}}{\text{Som van de "maximumafwijkingen PR-ratio" van de IB/SO(i)}^3 \text{ van de sector (y) voor jaar (j) x effectieve trkm van de SO(i) van de sector (y) gedurende het jaar (j) / 100}$$

3.3 Bedrag van de malus

De “malus” wordt berekend volgens de onderstaande formules:

- *Malus SO(i) voor jaar (j) = Factureerbare minuten SO(i) voor het jaar (j) x malus per minuut SO van de sector (y) waartoe SO(i) behoort voor het jaar (j)*
- *Malus IB/SO(i) voor jaar (j) = Factureerbare minuten IB/SO(i) voor het jaar (j) x Malus per minuut IB van de sector (y) waar de SO(i) toe behoort voor jaar (j)*

Als $\text{Malus IB/SO(i)} > \text{Malus SO(i)} \rightarrow \text{Malus IB/SO(i)} - \text{Malus SO(i)} = \text{Bedrag voor het jaar (j) dat de IB betaalt aan de SO(i) (beperkt tot het maximumbedrag van IB/SO(i)}^4)$

Als $\text{Malus SO(i)} > \text{Malus IB/SO(i)} \rightarrow \text{Malus SO(i)} - \text{Malus IB/SO(i)} = \text{Bedrag voor het jaar (j) dat SO(i) betaalt aan de IB (beperkt tot het maximumbedrag van SO(i)}^5)$

Indien de IB/SO(i) en de SO(i) beide hun doelstellingen halen, is er geen malus verschuldigd.

4. Bepaling van het maximumbedrag

Het “maximumbedrag” dat de IB aan de SO moet betalen of dat de SO aan de IB moet betalen, wordt geplafonneerd. Dit is het financiële risico dat elke betrokken partij mogelijk moet dragen in het kader van de Prestatieregeling.

Het “maximumbedrag” wordt berekend volgens de onderstaande formules:

- *Maximumbedrag van de IB voor het jaar (j) = 0,40% van het totaalbedrag van de gebruiksheffingen van het jaar (j-1)*
- *Maximumbedrag van de IB/SO(i) voor het jaar (j) = 0,40% van het totaalbedrag van de gebruiksheffingen van het jaar (j-1) van de sector (y) waar de SO(i) toe behoort x verdeelsleutel voor SO(i)*
- *Maximumbedrag van de SO(i) voor het jaar (j) = 0,40% van het totaalbedrag van de gebruiksheffingen van het jaar (j-1) van de sector (y) waar de SO(i) toe behoort x verdeelsleutel voor SO(i)*

Met: verdeelsleutel voor SO(i) = $\text{trkm SO(i) van de sector (y) voor het jaar (j) / trkm alle SO's van de sector (y) voor het jaar (j)}$

³ De "maximumafwijking PR-ratio" wordt voor het relaas IB/SO(i) berekend door de doelstelling van de IB ten opzichte van die SO te vermenigvuldigen met de coëfficiënten die voor elke sector in punt 2.2.2 zijn vastgesteld.

⁴ Zie punt 4 van deze bijlage.

⁵ Zie punt 4 van deze bijlage.

De trkm van de spoorwegonderneming omvatten desgevallend ook de trkm die door de spoorwegonderneming namens een kandidaat niet-spoorwegonderneming, worden afgelegd. In dat geval wordt bij de berekeningen voor de vaststelling van de malus per minuut rekening gehouden met de gebruiksheffing die door de kandidaat niet-spoorwegonderneming, werd betaald.

5. Stapsgewijze invoering van de financiële hefboom

De prestatieregeling gaat vergezeld van een systeem van degressieve kortingen voor de jaren 2023 en 2024. De onderstaande tabel vermeldt de korting die wordt toegepast op de malus die berekend is volgens de hierboven beschreven voorwaarden: :

Jaar	Korting op de financiële voorwaarden
2023	50%
2024	25%

Dit laat toe bepaalde onvoorziene omstandigheden met grote financiële consequenties voor de ondernemingen te beperken.

Deel 2: Organisatie en werking van het Beheersorgaan voor de prestatieregeling

1. Rollen en taken van het BOPR

Het Beheersorgaan voor de PrestatieRegeling (BOPR) is het unieke aanspreekpunt voor informatieverstrekking, overleg en besluitvorming tussen de IB en de SO betreffende de Prestatieregeling.

Het BOPR komt minstens 2 keer per jaar bijeen om beslissingen te nemen inzake de uitvoering en de evolutie van de PR:

- Het doet voorstellen met betrekking tot de beslissingen inzake de evolutie van het economische model van de PR, dat het tevens valideert (evolutie van de waarden van de minuten vertraging, verhoging of verlaging van de plafonds van de malus, ...);
- Het bepaalt en valideert de doelstellingen inzake de Ratio van de PR;
- Het bepaalt en valideert de vastgelegde doelstellingen voor de verbetering van de indicatoren van de PR;
- Het bepaalt de regels inzake de informatieverbreiding.

2. Samenstelling van het BOPR

Het BOPR bestaat uit twee afzonderlijke delen:

- de infrastructuurbeheerder;
- de spoorwegondernemingen die wensen vertegenwoordigd te worden.

Het algemene basisprincipe van het BOPR is in wezen gebaseerd op een pariteit van stemmen tussen de twee partijen, enerzijds de infrastructuurbeheerder en anderzijds de spoorwegondernemingen.

De Dienst Regulering van het Spoorwegvervoer treedt op als arbiter in geval van onenigheid tussen de twee partijen en dit in overeenstemming met de rol die de Spoorcodex haar toekent.

3. Oprichting van het BOPR

Het BOPR kan een minimumaantal trkm per onderneming of per groep/organisatie van ondernemingen bepalen en vastleggen om aan te sluiten. De samenstelling zal zijn zoals beschreven in punt 2.

Dit systeem stelt kleinere ondernemingen in staat om een organisatie van spoorwegondernemingen op te richten waarin zij vertegenwoordigd kunnen zijn.

Indien een organisatie van spoorwegondernemingen wordt opgericht, kan zij zich aansluiten bij het BOPR indien de som van het aantal trkm van alle aangesloten spoorwegondernemingen het door het BOPR vereiste minimumaantal trkm bereikt.

Om te vermijden dat bepaalde sector(en) op basis van de bovenstaande maatregel worden uitgesloten, wordt de toegangsvoorwaarde door het BOPR opgeheven als geen onderneming of groep/organisatie van ondernemingen aan de voorwaarde voldoet. Het BOPR zal dan de onderneming of groep/organisatie van ondernemingen met het meeste trkm van deze sector uitnodigen, of de volgende in dalend aantal trkm in geval van weigering.

Als geen enkele onderneming of groep/organisatie van ondernemingen in een bepaalde sector zich bij het BOPR wil aansluiten, zal het BOPR zonder die sector opereren en als "goede huisvader" voor die sector beslissingen nemen.

Het aantal stemmen dat aan de infrastructuurbeheerder wordt toegewezen, is gelijk aan het aantal spoorwegondernemingen en organisaties van spoorwegondernemingen die deel uitmaken van het BOPR.

4. Werking/Besluitvormingsproces van het BOPR

Voor de geldigheid van het besluitvormingsproces is het van essentieel belang dat de pariteit op vlak van de stemmen tussen de twee partijen, zijnde de infrastructuurbeheerder en de spoorwegondernemingen, in acht wordt genomen.

Het besluitvormingsproces is gebaseerd op de volgende punten:

- Over elk punt waarover een besluit wordt genomen, wordt gestemd;
 - Elke partij heeft een gelijk aantal stemmen;
 - Elke partij heeft een gewicht van 1;
 - Elke partij verzamelt een unieke positie binnen haar partij.
- ⇒ Zodra beide partijen, de infrastructuurbeheerder en de spoorwegondernemingen, hun standpunt binnen hun partij hebben bepaald, kunnen zij stemmen.

Infrabel zal van zijn kant overgaan tot een meerderheidsstemming.

De spoorwegondernemingen zijn vrij om zelf het besluitvormingsproces binnen hun eigen partij te bepalen.

Opdat alle actoren binnen het BOPR een solide werkbasis hebben op de vergaderingen, zal een dynamisch besluitvormingsmodel worden toegepast :

Besluitvormingsmodel voor dynamische meerderheid:

Indien geen unanimititeit kan worden bereikt, geldt het principe van een dynamische meerderheid.

Het uitgangspunt van het principe van een dynamische meerderheid is dat geen enkele onderneming binnen het beslissingsproces wordt gediscrimineerd.

Daarbij wordt het concept gebruikt van sectorblokken. Een sectorblok verzamelt alle ondernemingen van dezelfde sector. Elke sectorblok heeft 1 stem.

De sectorblokken worden in 3 arbitrageniveaus ingedeeld:

- De primaire sectorblokken zijn "Infrastructuurbeheerder" en "Spoorwegonderneming";
- De sectorblok "Spoorwegonderneming" kan vervolgens verder worden opgedeeld in secundaire sectorblokken "Goederenvervoer" en "Reizigersvervoer";
- De sectorblok "Reizigersvervoer" wordt tot slot opgedeeld in de tertiaire sectorblokken "Reizigers openbare dienst" en "Reizigers Commerciële dienst".

Een discussiepunt dat op een bepaald arbitrageniveau wordt behandeld, kan enkel op dat niveau worden gearbitreerd als de bemiddeling op het onderliggende arbitrageniveau reeds is gebeurd.

Met andere woorden, indien een discussiepunt tussen de sectorblokken "infrastructuurbeheerder" en "spoorwegondernemingen" dient te worden bemiddeld, moet er al een akkoord zijn tussen de sectorblokken op het tertiair niveau (Reizigers openbare dienst en Reizigers Commerciële dienst) en

de sectorblokken op het secundair niveau (spoorwegondernemingen reizigersvervoer en spoorwegondernemingen goederenvervoer).

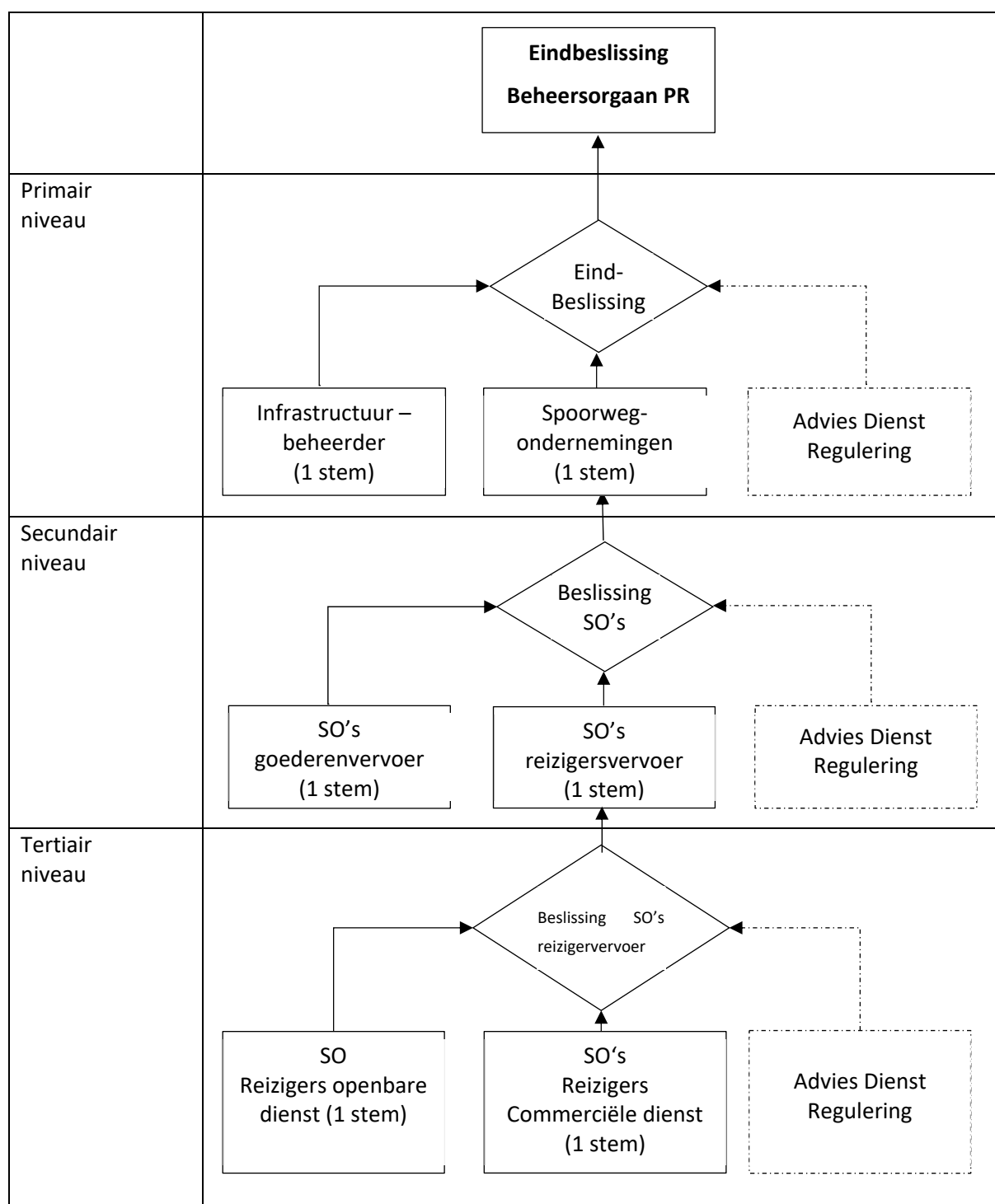
Ieder arbitrageniveau telt 2 sectorblokken die elk 1 stem hebben. Indien geen akkoord wordt gevonden tussen beide sectorblokken dreigt een blokkering.

Om te vermijden dat deze blokkering een beslissing in de weg staat, zal het BOPR bij een patstelling het advies van de Dienst Regulering vragen:

1. Vooreerst vraagt het BOPR schriftelijk niet-bindend advies aan de Dienst Regulering (volgens art. 62 § 2 van de Spoorcodex).
2. Indien dit advies niet tot een oplossing leidt, dient de IB of een SO die deel uitmaakt van het BOPR een aanvraag tot administratieve regeling van een geschil in bij de Dienst Regulering. Het advies van de Dienst Regulering is bindend (volgens art. 62 § 4 van de Spoorcodex).

Het voorgaande doet geen afbreuk aan artikel 62, §5, 3° van de Spoorcodex.

Het onderstaande schema geeft de verschillende niveaus weer:



Het BOPR zal de mogelijkheid hebben om alle regels in dit document te herzien. Dit zal het BOPR in staat stellen om, indien nodig, te evolueren en bij te sturen.

5. Benoeming van leden

Elke spoorwegonderneming en/of organisatie van spoorwegondernemingen wijst een vaste vertegenwoordiger en een plaatsvervanger aan om haar in het BOPR te vertegenwoordigen.

Een titulaire vertegenwoordiger van de infrastructuurbeheerder kan meerdere stemmen vertegenwoordigen binnen zijn deel. Deze maatregel wordt ingevoerd om het aantal leden dat door de infrastructuurbeheerder aan het BOPR ter beschikking wordt gesteld te beperken.

Indien de titularis niet kan deelnemen aan het BOPR, zal zijn plaatsvervanger hem vervangen. Indien een titularis of zijn plaatsvervanger niet aanwezig is op een vergadering van het BOPR, wordt zijn stem als nietig beschouwd en wordt er geen rekening mee gehouden, behalve in geval van gerechtvaardigde afwezigheid.

Bij gerechtvaardigde afwezigheid van een titulaire vertegenwoordiger of zijn plaatsvervanger kan hij een volmacht geven aan een ander titulair lid van dezelfde partij (IB of SO) om zijn belangen te vertegenwoordigen. Een kopie van de volmacht moet vóór de algemene vergadering aan het algemeen secretariaat worden toegezonden, anders is deze ongeldig.

Andere personen die voor raadpleging worden opgeroepen, moeten ook de aanwezigheidslijst ondertekenen. Zij hebben geen stemrecht, hun aanwezigheid blijft raadgevend.

6. Algemeen secretariaat

6.1 Rol

Het algemeen secretariaat van het BOPR wordt verzekerd door een cel bij de IB. Het staat in voor de volledige organisatie van het BOPR.

6.2 Taken

Het heeft de volgende taken:

- Het legt de agenda vast voor elk comité van het BOPR, op voorstel van de leden ervan;
- Het bereidt de dossiers voor die noodzakelijk zijn voor het goede verloop van de vergaderingen;
- Het roept de sub-werkgroepen (cfr. punt 7) bijeen en staat in voor de begeleiding ervan;
- Het stelt kwaliteitsindicatoren voor de PR op (bijv. afgeschafte treinen) en voert de analyses ervan uit;
- Het stelt de notulen van de vergaderingen van het BOPR op;
- Het stelt het jaarverslag van de activiteiten van het BOPR op.

7. Subwerkgroep

Het algemeen secretariaat stelt op vraag van het BOPR subwerkgroepen voor die specifieke onderwerpen analyseren/behandelen voordat ze worden besproken door het BOPR.

Het BOPR valideert die werkgroepen evenals de organisatie ervan (samenstelling, behandeld onderwerp, ...).

8. Uitnodiging

De titulaire leden van het BOPR worden door het algemeen secretariaat bijeengeroepen door middel van een schriftelijke of elektronische uitnodiging.

De voorlopige agenda, die alle voor de vergadering relevante documenten bevat, wordt per e-mail verzonden.

9. Agenda en notulen van de vergadering

De agenda wordt vastgelegd door het algemeen secretariaat op basis van de taken die dienen uitgevoerd te worden door het BOPR.

Leden van het BOPR die een punt op de agenda wensen te plaatsen, dienen hun voorstel minstens 1 maand voor de vergadering voor onderzoek voor te leggen aan het algemeen secretariaat.

Het algemeen secretariaat stelt van elke vergadering van het BOPR de notulen op.

Deze worden ter goedkeuring voorgelegd aan alle aanwezige leden. Ze worden geacht deze te hebben goedgekeurd, indien ze binnen de 15 dagen na de datum van verzending van de notulen geen bezwaar hebben aangetekend.

Uiterlijk een maand na de datum van de vergadering worden de definitieve notulen verstuurd naar de leden van het BOPR.

10. Communicatie

Het algemeen secretariaat stelt elk jaar een activiteitenverslag op dat aan alle leden van het BOPR wordt bezorgd.

Het verslag wordt vervolgens verstuurd naar de verschillende SO's alsook naar de FOD Mobiliteit en Vervoer.

11. Geheimhoudingsplicht en geheim der beraadslagingen

Ieder lid of genodigde die deelneemt aan de vergaderingen van het BOPR is onderworpen aan de geheimhoudingsplicht aangaande alle documenten en informatie die hij in zijn bezit krijgt, alsook de inhoud van de besprekingen.

De leden van het BOPR zijn gebonden aan het geheim van de beraadslagingen.