

COMMISSION DE
L'INFRASTRUCTURE, DES
COMMUNICATIONS ET DES
ENTREPRISES PUBLIQUES

du

MARDI 13 MARS 2012

Après-midi

COMMISSIE VOOR DE
INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE
OVERHEIDSBEDRIJVEN

van

DINSDAG 13 MAART 2012

Namiddag

De behandeling van de vragen en interpellaties vangt aan om 16.22 uur. De vergadering wordt voorgezeten door mevrouw Sabien Lahaye-Battheu.

Le développement des questions et interpellations commence à 16.22 heures. La réunion est présidée par Mme Sabien Lahaye-Battheu.

01 Question de M. Anthony Dufrane au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la gare de Châtelet" (n° 9822)

01 Vraag van de heer Anthony Dufrane aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "het station Châtelet" (nr. 9822)

01.01 **Anthony Dufrane** (PS): Madame la présidente, monsieur le ministre, comme le soulignait la presse le 14 février dernier, la gare de Châtelet est aujourd'hui dans un triste état: carreaux cassés, toiture percée, toilettes vandalisées et hors d'usage, tags et graffitis omniprésents, éclairage déficient. Cette liste n'est malheureusement pas exhaustive.

Consciente de ce problème de salubrité voire de sécurité, la SNCB Holding a indiqué qu'une enveloppe de 150 000 euros était disponible et que des travaux de rénovation de la salle d'attente, des guichets et des toilettes allaient débuter très prochainement.

Monsieur le ministre, quel est le planning précis de ces futurs travaux? Quand commenceront-ils et quelle est la durée prévue? L'enveloppe de 150 000 euros évoquée dans la presse est-elle une enveloppe fermée ou une estimation du coût de ces travaux? Outre les postes listés par la SNCB Holding (la salle d'attente, les guichets et les toilettes), d'autres travaux sont-ils prévus à court ou moyen terme afin de rendre cette gare salubre?

01.02 **Paul Magnette**, ministre: Monsieur Dufrane, la vétusté de la gare de Châtelet est hélas bien connue de tous les habitants de la région. Suite à l'état de vétusté du bâtiment, la SNCB Holding a décidé de transférer la salle des pas perdus et les guichets à l'extrémité du bâtiment, dans l'aile côté Namur. Les travaux d'aménagement de ces locaux ont débuté et la mise en service de cette nouvelle salle d'attente devrait avoir lieu en septembre 2012.

En parallèle, la SNCB Holding pourra procéder à divers travaux conservatoires: réparation des corniches, réparation de la marquise, remplacement des vitres cassées, curage des égouts, placement d'un dispositif anti-pigeons, nettoyage des tags et graffitis. Infrabel procèdera également au nettoyage du couloir sous voies et des bancs situés sur les quais.

Pour réaliser ces travaux, la SNCB Holding a prévu un budget de 150 000 euros. Pour le futur, la SNCB Holding entreprendra les démarches nécessaires afin de trouver un partenaire privé ou public afin de valoriser conjointement l'entièreté du bâtiment et de pouvoir ainsi procéder à une rénovation plus en profondeur que ces premiers travaux qui répondent à l'urgence.

Président: Jef Van den Bergh.

Voorzitter: Jef Van den Bergh.

01.03 Anthony Dufrane (PS): Monsieur le ministre, je vous remercie.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

02 Question de M. Anthony Dufrane au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la suppression de guichetiers à la gare de Charleroi-Sud" (n° 9889)

02 Vraag van de heer Anthony Dufrane aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "het schrappen van banen van loketbedienden in het station Charleroi-Zuid" (nr. 9889)

02.01 Anthony Dufrane (PS): Monsieur le président, monsieur le ministre, il y a quelques mois, nous avons eu vent d'une nouvelle possibilité de suppression de prestations au niveau des guichets de la gare de Charleroi-Sud. À l'époque, les syndicats étaient montés au créneau, dénonçant l'ineptie de la décision. La SNCB avait alors décidé de réexaminer ce problème.

Monsieur le ministre, ma question est donc simple, la SNCB a-t-elle revu sa décision? Si oui, qu'en est-il?

02.02 Paul Magnette, ministre: Je vous remercie, monsieur Dufrane. Le réexamen de la question du maintien du nombre actuel de prestations de vente à la gare de Charleroi-Sud est conditionné par le réaménagement du *Travel Center*, avec des guichets fermés, qui, en plus d'une sécurisation accrue, telle que souhaitée à juste titre par le personnel, devrait permettre une meilleure fluidité des voyageurs aux différents guichets. Ce réaménagement est actuellement à l'étude. Je ne peux vous en dire beaucoup plus. Une fois le réaménagement réalisé, l'impact sera mesuré et les nécessités seront adaptées aux besoins.

02.03 Anthony Dufrane (PS): Je resterai vigilant dans ce dossier. Je vous remercie, monsieur le ministre.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

03 Vraag van de heer Tanguy Veys aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "het plan om uitleenposten in boekhandels van stations te integreren om zo meer mensen aan het lezen te zetten" (nr. 9910)

03 Question de M. Tanguy Veys au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "le projet d'intégrer des centres de prêt dans les librairies des gares en vue d'inciter les navetteurs à la lecture" (n° 9910)

03.01 Tanguy Veys (VB): Mijnheer de minister, uw collega bevoegd voor Cultuur in de Vlaamse regering heeft het behaagd om de nodige aandacht te vragen voor de problematiek van de leesbevordering. In het kader van deze leesbevordering heeft de boekensector zelf een plan uitgewerkt met zes aandachtspunten. De sector wil en ik citeer: "leesbevorderingsactiviteiten voor alle leeftijden, een handhaving van de spreiding van de bibliotheken, meer samenwerking in de keten, beleidsoverschrijdende initiatieven rond boeken, een professionalisering, meer zichtbaarheid, innovatie en experiment".

Vlaams minister voor Cultuur, Joke Schauvliege, wil daarom onder meer bestuderen of uitleenposten in boekhandels van stations nog meer Vlamingen – maar ik vermoed dat zijn of haar Waalse evenknie evenzeer deze bezorgdheid deelt – tot lezen kan aanzetten. Mevrouw Schauvliege wil daarom meer uitleenposten in boekhandels van stations. Ik citeer betrokkene: "wat de zichtbaarheid betreft moeten we bestuderen of uitleenpunten in boekhandels in stations geïntegreerd kunnen worden".

In het verleden zouden daar volgens de pers reeds gesprekken rond gevoerd zijn, maar die zouden nogal – en ik citeer – 'stug' verlopen zijn. Binnenkort zou er echter opnieuw over gepraat worden.

Ik weet dat de aanwezige boekhandels in stations voor een stuk commerciële firma's zijn die gewoon zelf bepalen wat hun aanbod is. Mijn vraag is echter in hoeverre de NMBS en meer bepaald de NMBS-Holding die een belangrijke rol speelt in de stations daar een bemiddelende rol wil spelen of daar bij de

onderhandeling van nieuwe contracten de nodige aandacht voor wil vragen?

Tweede punt, als ik verneem dat die gesprekken stug zouden verlopen zijn, had ik graag vernomen of dat van de kant van de NMBS-Holding is? Wie de CEO van de Holding kent, Jannie Haek, weet dat dat zeker geen stug iemand is. Het is iemand die graag van het leven geniet en een glaasje wijn drinkt. Ik zou verwonderd zijn moest het van zijn kant zijn dat de gesprekken stug zijn verlopen.

Mijnheer de minister, ik had graag uw standpunt gekend? In welke mate bent u gewonnen voor het plan om uitleenposten in boekhandels van stations te integreren om zo meer mensen aan het lezen te krijgen? Zo ja, op welke wijze en welke maatregelen werden genomen? Zo nee, waarom niet?

Ten slotte, in welke mate klopt het dat daar in het verleden reeds gesprekken over werden gevoerd maar dat die nogal stug zijn verlopen?

03.02 Minister **Paul Magnette**: Het lijkt moeilijk om uitleenposten in boekhandels van stations te integreren. Er kunnen immers vraagtekens worden geplaatst bij de rendabiliteit van de handelaars. Bovendien moet er een boekenvoorraad beschikbaar zijn waarvoor extraruimte nodig is. Daarnaast moet ook een uitleensysteem op touw worden gezet. Tot slot, gaat het hier om concurrentie voor de eigenlijke boekenverkoop in deze boekhandels.

De NMBS-Holding kan eventueel wel nagaan of er in bepaalde stations ruimtes beschikbaar zijn waar bibliotheken kunnen worden ingericht. Deze zouden dan kunnen worden beheerd door de gemeente of door het ministerie van Cultuur door middel van een bezettingsovereenkomst tegen een voordelig tarief.

Op dit ogenblik loopt er in Haarlem (Nederland) een proefproject met een stationsbibliotheek. Dat is een Europese primeur. De bibliotheek biedt 1 500 boeken en tijdschriften aan en opende zijn deuren in augustus 2011. Een jaarabonnement kost 50 euro. Een boek lenen kost 2,50 euro. Volgens de vereniging Probiblio en de Nederlandse Spoorwegen zullen er stationsbibliotheken bijkomen indien het proefproject succesvol blijkt. De reizigers kunnen de uitgeleende boeken dan terugbrengen naar om het even welke bibliotheek. Voor het ogenblik beschikken we nog niet over een balans van het project.

De NMBS-Holding die verantwoordelijk is voor het onroerend goed van de NMBS-Groep preciseert dat er in de 37 grootste stations van het land reeds tal van diensten worden aangeboden aan de reizigers om hun leven comfortabeler te maken.

In het kader van de niet-gebruikte stationsgebouwen laat de NMBS-Holding weten open te staan voor alle ideeën vanuit de gemeente of het verenigingsleven die aansluiten bij de dimensie van openbare dienstverlening van deze gebouwen. In die optiek stelde de NMBS-Holding haar gebouwen ook reeds open voor kinderdagverblijven. Projecten voor bibliotheken werden tot nu toe nog niet aan de NMBS-Holding voorgelegd.

03.03 **Tanguy Veys** (VB): Mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord.

Ik begrijp dat er bij de boekhandels die aanwezig zijn in de stations enige terughoudendheid bestaat. Ik denk dat zij liever boeken verkopen dan uit te lenen. Dat zal wel commercieel interessanter zijn.

Ik ben blij dat de NMBS-Holding bereid is om de oefening te maken om de beschikbare ruimtes ter beschikking te stellen voor het inrichten van bibliotheken. Ik denk echter dat noch de Vlaamse Gemeenschap, noch de steden en gemeenten onmiddellijk middelen vrij hebben om daar ook bibliotheken in te richten en personeel aan te werven. Ik denk dat men meer mikt op een win-winsituatie. Het is aan mevrouw Schauvliege om dat verder uit te werken en met concrete plannen te komen die wel interessant zijn voor de krantenwinkels, veeleer dan enkel ideeetjes te lanceren.

Ik denk dat als u er terecht op wijst dat als er ruimte is voor crèches er ook ruimte moet kunnen zijn voor bibliotheken, mocht daarvoor interesse bestaan. Te meer omdat de NMBS altijd de visie heeft ontwikkeld dat stations meer zijn dan plaatsen waar mensen een ticket kopen en de trein nemen. Het is ook een plaats waar mensen moeten kunnen vergaderen, afspreken en diens meer.

Wat de gesprekken betreft, die in het verleden stug zouden zijn verlopen. Vermits u stelt dat er tot op heden nog geen gesprekken zijn geweest, ga ik ervan uit dat die stugge contacten niet hebben plaatsgevonden

tussen de diensten van mevrouw Schauvliege en de NMBS.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

04 Vraag van de heer Tanguy Veys aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de gevolgen van werken op de Kortrijksesteenweg in Gent" (nr. 9911)

04 Question de M. Tanguy Veys au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "les conséquences des travaux sur la Kortrijksesteenweg à Gand" (n° 9911)

04.01 **Tanguy Veys** (VB): Mijnheer de minister, ik heb het geluk om regelmatig de trein te nemen vanuit Gent richting Brussel en dan zie ik dat er niet alleen aan het station Gent Sint-Pieters zelf hard wordt gewerkt, maar ook in de buurt hebben de vele werken een dynamiek teweeggebracht. Het valt te begrijpen dat zoiets voor de nodige overlast zorgt, maar de werken zijn ook noodzakelijk. De voorbije maanden waren er in de Kortrijksesteenweg – waar wel vaker iets trilt en niet alleen door werkzaamheden – zoveel trillingen dat op donderdag 1 maart de gevel van een huis enkele centimeters verzakt is.

De twee gezinnen die de betrokken huurwoning bewoonden werden om zes uur in de ochtend opgeschrikt door de plotse verzakking. Het betrokken huis staat in het deel van de Kortrijksesteenweg tussen het Citadelpark en de Burgraevenlaan. De gevel zakte enkele centimeters naar beneden en begon een beetje naar voor te hellen. De schade bleef beperkt tot de voorgevel. Ramen van het gelijkvloers aan de straatkant vielen aan diggelen, maar de rest van de woning bleef gespaard. De brandweer kwam ter plaatse om de eerste problemen op te lossen. Een aannemer stutte de woning, die wel onbewoonbaar blijft. Gelukkig geraakte niemand gewond. De bewoners konden de avond van 1 maart terug in het eigen bed slapen.

De vraag rijst natuurlijk wie de werken aan het wegdek en onder het voetpad had uitgevoerd, omdat hier mogelijks de boosdoener te vinden is. Er zijn veel mogelijke boosdoeners. Er zijn diverse nutsmaatschappijen aan het werk en ook de NMBS is daar in de buurt volop bezig. Het zou kunnen dat de NMBS in het kader van die infrastructuurwerken betrokken was.

Mijn vraagstelling is gebaseerd op de berichtgeving in de kranten. Sinds het incident zelf en sinds in de pers de vraag wordt gesteld of de NMBS er mogelijk bij betrokken was, is in de pers niet meer verschenen of uitsluitel werd gegeven wie aan de basis lag van die werken en van de mogelijke schade.

Vandaar dat ik hier toch wens te vragen in welke mate onderzocht werd of de NMBS-Groep verantwoordelijk was voor deze werken op de Kortrijksesteenweg. Stel dat zij verantwoordelijk blijken: in welke mate gaat de NMBS ervan uit of onderzoekt zij of zij aan de basis ligt van deze schade? Het kan zijn dat zij de mening is toegedaan dat het klopt en dat ze er ook al het nodige aan zullen doen. Het kan ook zijn dat ze een aannemer met de vinger wijzen. Graag dus enige duidelijkheid omtrent de schade in de Kortrijksesteenweg.

04.02 Minister **Paul Magnette**: Mijn antwoord zal heel kort zijn. De NMBS-Groep heeft inderdaad gemeld dat ze in de buurt geen werken hebben uitgevoerd.

04.03 **Tanguy Veys** (VB): Een goede zaak voor de NMBS, maar dat maakt natuurlijk niet de rekening van de mensen die schade hebben ondervonden. Hopelijk komen zij snel te weten wie aan de basis lag van de werken en dus ook van de schade.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

05 **Samengevoegde vragen van**

- de heer Steven Vandeput aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de verbinding Antwerpen-Roosendaal en het overleg met Nederland" (nr. 10056)

- de heer Steven Vandeput aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de inzet van de Fyrtreinen naar Den Haag" (nr. 10063)

05 Questions jointes de

- M. Steven Vandeput au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la liaison Anvers-Rosendaal et la concertation avec les Pays-Bas" (n° 10056)

- M. Steven Vandeput au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la mise en service de trains Fyra vers La Haye" (n° 10063)

05.01 Steven Vandeput (N-VA): Mijnheer de minister, het betreft een dossier dat uw voorganger ook heel goed kende. Al enige tijd wordt het afscheid van de Benelux-trein van Brussel naar Amsterdam aangekondigd.

Mevrouw Vervotte antwoordde eerder op mijn mondelinge vragen dat de NMBS niet van plan was een tweede stoptrein in te leggen tussen Antwerpen en Rosendaal. Voor de reizigers op de verbinding Antwerpen-Rosendaal zou het enige overblijvende alternatief de huidige stoptrein Antwerpen-Rosendaal zijn.

In Nederland heeft men dezelfde bezorgdheid als in België. Op 29 november heeft de Nederlandse Tweede Kamer een motie aangenomen waarin zij de regering verzoekt zich tot het uiterste in te zetten voor het behoud van de intercityverbinding Rosendaal-Antwerpen.

Uw Nederlandse collega, minister Schultz van Haegen, heeft positief gereageerd op die motie en zei dat, wat haar betreft, het treinaanbod tussen Rosendaal en Antwerpen ook na het verdwijnen van de Benelux-trein dezelfde kwaliteit als de Benelux-trein moet krijgen.

Een en ander zet aan tot nadenken en daarom heb ik een aantal informatieve vragen en een peiling naar uw voornemens dienaangaande. Ten eerste, hoeveel reizigers maken dagelijks gebruik van de huidige stoptrein Antwerpen-Rosendaal? Hoeveel reizigers met bestemming Rosendaal maken gebruik van de Benelux-trein?

Ten tweede, hoe staat u tegenover de vraag van het Nederlands Parlement voor het behoud van een IC-verbinding Antwerpen-Rosendaal-Breda? Heeft uw Nederlandse collega u ter zake al gecontacteerd?

Ten derde, blijft de NMBS bij haar standpunt om geen extra trein, hetzij een L-trein, hetzij een IC-trein, voor de verbinding Antwerpen-Rosendaal in te leggen na het verdwijnen van de Benelux-trein?

Ik kom nu tot mijn vragen over de Fyerverbinding, die past in dezelfde onderhandelingen met Nederland. Mijnheer de minister, in 2013 zou er een Fyerverbinding moeten rijden tussen Brussel en Den Haag. Iedereen kijkt daar met veel belangstelling naar uit. Het lijkt er meer en meer op dat die datum niet wordt gehaald. De verbinding zou geschrapt zijn in de overeenkomst over de Nederlandse Hoofdrailnetconcessieperiode 2015-2025.

Op 27 januari 2012 werd gesuggereerd dat de federale regering het dossier doelbewust zou vertragen wegens het conflict over de Hedwigepolder. Aan Belgische zijde is er weinig enthousiasme voor het project. Philippe Bulinckx van de NMBS liet onlangs nog tijdens een hoorzitting in de Nederlandse Tweede Kamer doorschemeren dat hij weinig heil ziet in de snelle verbinding tussen Brussel en Den Haag. Volgens hem wordt het een spooktrein.

Op 29 maart 2011 verklaarde uw voorganger, mevrouw Vervotte, dat zij nog steeds onderhandelde met haar Nederlandse collega over het dossier. Op 9 november 2011 zei uw Nederlandse collega, mevrouw Schultz van Haegen, dat zij eind 2011 opnieuw met België over het dossier zou overleggen. Ook zij zei dat ze zich in afwachting van de verbinding en na de afschaffing van de Benelux-trein wilde inzetten voor een nieuwe snelle treinverbinding tussen Breda en Antwerpen.

Wat is de huidige stand van zaken?

Wat is het standpunt van de NMBS ter zake?

Hoeveel reizigers worden op de trein verwacht?

Zal de verbinding rendabel zijn of wordt het inderdaad een spooktrein?

Iedereen doet allerlei uitspraken over de zaak, maar die zijn niet altijd gestoeld op kennis. Zijn hierover al studies opgezet? Zo ja, wat wezen ze uit?

Heeft uw Nederlandse collega u ter zake al gecontacteerd?

Welk standpunt heeft de Belgische regering ingenomen?

05.02 Minister **Paul Magnette**: Mijnheer Vandeput, ik verwijs u naar mijn antwoord van 8 februari 2012 op de schriftelijke vraag nr. 19 van uw collega, mevrouw Minneke De Ridder, over hetzelfde onderwerp.

Sinds haar aantreden is de Belgische regering opnieuw in gesprek met de Nederlandse regering over de treinverbindingen tussen beide landen, na de indienststelling van de hogesnelheidstrein Fyra tussen Brussel en Amsterdam. Er zijn gesprekken op ambtelijk niveau en op diplomatiek niveau. Het is onze bedoeling om tot een globale overeenkomst te komen tussen beide landen, maar in deze fase van de gesprekken zou het onverstandig zijn om publieke uitspraken te doen over de standpunten van elk van de partijen.

05.03 **Steven Vandeput** (N-VA): Dank u, voor wat ik gewoonlijk bestempel als een volledig antwoord, maar deze keer dan voor uw lachwekkend antwoord. Sommigen hebben wel ernstige vragen over de voortgang van het dossier; zij zouden graag enig zicht op de toekomst krijgen. Het verbaast mij dat elke informatie dienaangaande gewoon achterwege blijft. Hier is toch geen sprake van voldoende gemeenschappelijke draagkracht om het dossier vooruit te helpen. Is dat de manier om met dat soort dossiers om te gaan? Ik laat het hier niet bij, ik ga daarmee verder.

*Het incident is gesloten.
L'incident est clos.*

06 Vraag van de heer Steven Vandeput aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de voorbereiding op mogelijke besparingen bij de NMBS-Groep" (nr. 10057)

06 Question de M. Steven Vandeput au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la préparation à d'éventuelles économies auprès du Groupe SNCB" (n° 10057)

06.01 **Steven Vandeput** (N-VA): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, deze vraag werd opgesteld vooraleer wij enig zicht hadden op het resultaat van de begrotingscontrole die de regering dit weekend klaarblijkelijk heeft afgerond.

Niettemin heb ik begrepen dat ook nu nog een aantal besparingen en bevrozingen in de dotaties aan de NMBS-Groep worden vooropgesteld. Een van de pistes zou erin bestaan om een aantal bevrozingen om te zetten in besparingen. Een ander besparingsscenario zou de niet-indexering zijn van de dotaties. Volgens bronnen dicht bij het dossier zou de NMBS-Holding gevraagd zijn om de effecten van een reductie van de dotaties te onderzoeken.

Mijn vraag is simpel, mijnheer de minister. Werd aan de NMBS-Holding gevraagd om de effecten van een dotatieverlaging te onderzoeken? Zo ja, op welke posten zou er volgens de NMBS-Holding kunnen worden bespaard?

06.02 Minister **Paul Magnette**: De NMBS-Groep draagt reeds voor een bedrag van 253 miljoen euro bij tot de budgettaire inspanningen in 2012, waartoe werd beslist tijdens het begrotingsconclaaf in december 2011. Wij werken samen met de drie maatschappijen van de NMBS-Groep aan de verdeling van dat bedrag tussen de verschillende budgettaire posten. Het begrotingsconclaaf van de laatste dagen heeft geen nieuwe inspanningen geëist van de NMBS-Groep. Als bevoegd minister ben ik daar uiteraard heel blij mee.

06.03 **Steven Vandeput** (N-VA): Mag ik dan ook formeel noteren dat er niet langer sprake is van een bevrozing van budgetten voor de NMBS-Groep? De dotaties zijn uit de bevroren uitgaven van januari gelicht?

06.04 Minister **Paul Magnette**: ... (geen micro).

06.05 **Steven Vandeput** (N-VA): Ik dank u.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

07 Vraag van de heer **Steven Vandeput** aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de taal waarin vervoersbewijzen opgesteld worden bij de NMBS" (nr. 10058)

07 Question de M. **Steven Vandeput** au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la langue dans laquelle sont établis les titres de transport à la SNCB" (n° 10058)

07.01 **Steven Vandeput** (N-VA): Mijnheer de minister, mijn vraag gaat over een eenvoudig voorval, dat toch te denken geeft over de manier waarop men bij de NMBS-Groep met de klant omgaat. Ik ben gecontacteerd door iemand wiens zoon een duplicaat aanvraag van zijn schoolabonnement aan de loketten van Brussel-Zuid. Hij deed zijn aanvraag in het Nederlands, maar het duplicaat werd opgesteld en afgeleverd in het Frans.

De persoon die mij contacteerde heeft hierover getelefoneerd met de centrale klantendienst, waar hem meegedeeld werd dat hij moest teruggaan naar Brussel-Zuid om daar zijn recht te halen en een vervangkaart te bekomen in dezelfde taal als de moederkaart, in het Nederlands.

Ik kom tot mijn vragen, mijnheer de minister.

Hoe komt zoiets? Is het niet normaal dat het duplicaat van een kaart wordt afgeleverd in dezelfde taal als de originele kaart?

Vindt u niet dat als de NMBS verkeerde documenten aflevert, zij er zelf voor moet zorgen dat de juiste documenten op hun plaats geraken? Of vind u het normaal dat de klant zich opnieuw moet verplaatsen om alsnog het document te verkrijgen dat hij gevraagd heeft?

Zijn er in deze procedures regels? Werden die gevolgd? Welke maatregelen worden er nu genomen?

07.02 Minister **Paul Magnette**: Mijnheer Vandeput, de taal waarin een bediende documenten aflevert, is afhankelijk van zijn login. Is hij Nederlandstalig, dan zullen alle documenten automatisch in het Nederlands worden afgedrukt. Is hij Franstalig, dan gebeurt dat in het Frans. Als de taal van de klant niet de taal van de bediende is, moet de loketbediende bij de uitgifte van een biljet de taal wijzigen via een speciaal daarvoor geprogrammeerde toets.

De betrokken klant moet zich ofwel in Brussel-Zuid of in een ander station aanbieden, daar men zijn foto en zijn identiteitskaart nodig heeft om de moederkaart opnieuw op te maken. De NMBS bestudeert de mogelijkheid om de taal direct aan de moederkaart te verbinden.

07.03 **Steven Vandeput** (N-VA): Mijnheer de minister, de persoon die mij contacteerde is inderdaad in Brussel-Zuid geweest. Hij heeft daar een duplicaat van zijn moederkaart aangevraagd, maar hij heeft die niet gekregen in de taal waarin hij ze aangevraagd heeft, klaarblijkelijk doordat de loketbediende vergat op een knop te drukken. Dat begrijp ik toch uit uw relaas.

U beschrijft een procedure die in dit geval kennelijk niet gevolgd is. Mijn vraag is dan of er sancties getroffen werden? Welke maatregelen kunnen worden genomen opdat men er in de toekomst zeker van kan zijn dat de procedures fatsoenlijk worden nageleefd?

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

08 Vraag van de heer Steven Vandeput aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de reactivering van het spoortraject Genk-As-Maasmechelen" (nr. 10059)

08 Question de M. Steven Vandeput au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la réactivation du trajet ferroviaire Genk-As-Maasmechelen" (n° 10059)

08.01 Steven Vandeput (N-VA): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, de aanleiding voor mijn vraag is een artikel dat verscheen in *Het Belang van Limburg* op 16 februari 2012. Volgens de heer Bart Crols, woordvoerder van de NMBS, zou er te weinig reizigerspotentieel zijn voor het terug openstellen van het traject Genk-As-Maasmechelen.

Naar welke studie verwees de heer Bart Crols? Wat wees deze studie uit inzake verwachte reizigersaantallen en kostendekkingsgraad van een dergelijke verbinding?

Hoeveel zouden de investeringen bedragen die nodig zijn om dit baanvak opnieuw in gebruik te nemen?

Is er in samenwerking met De Lijn ook een vergelijkende studie gemaakt van verschillende mogelijke exploitatievormen zoals dat gebeurde voor de verbinding Hasselt-Neerpelt? Zo ja, wat wees deze studie uit? Zo nee, waarom werd deze studie niet uitgevoerd?

08.02 Minister Paul Magnette: Mijnheer de voorzitter, mijnheer Vandeput, het artikel in *Het Belang van Limburg* van 16 februari 2012 verwijst naar de lijn 20, Beverst-Maastricht, en niet naar de lijn Genk-As-Maasmechelen. De woordvoerder van de NMBS heeft zich niet uitgesproken over die lijn.

Er zijn geen berekeningen gemaakt over de kostprijs van een heropening van deze lijn.

De NMBS en De Lijn hebben geen gezamenlijke studie gemaakt over deze verbinding. De Lijn plant de uitbating ervan met sneltrams in het kader van het Spartacusplan.

08.03 Steven Vandeput (N-VA): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, ik dring erop aan dat degenen die uw vragen voorbereiden bij de desbetreffende leden van de NMBS-Groep hun zaken goed voorbereiden als zij er met een slimmigheid van af willen geraken.

Ik citeer letterlijk uit de laatste alinea van het artikel dat verschenen is op 16 februari 2012 op bladzijde 56 van *Het Belang van Limburg*: "Ook de andere voorgestelde spoortrajecten reactiveren, zoals Genk-As-Maasmechelen, ziet de NMBS niet zitten: 'Wij blijven bij ons bestaande standpunt; er is te weinig reizigerspotentieel', zegt Bart Crols van de NMBS. Een trein Hasselt-Neerpelt zou eventueel wel kunnen. De Lijn: 'Hebben wij geen enkel probleem mee, maar het is wachten op een beslissing van de bevoegde ministers, of dat mogelijk is'."

Er wordt hier dus wel degelijk ook verwezen naar de lijn Genk-As-Maasmechelen. Als men bij de NMBS uitspraken doet over dergelijke lijn, zou ik graag kennis krijgen van de studie waarop de NMBS zich baseert om te zeggen dat er onvoldoende reizigerspotentieel is.

Mijnheer de minister, ik beschouw uw antwoord als niet ter zake en ik zal de vraag gewoon opnieuw indienen. Het gaat hier effectief over de lijn Genk-As-Maasmechelen.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

09 Vraag van de heer Steven Vandeput aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de heropening van de spoorverbinding Hasselt-Neerpelt" (nr. 10062)

09 Question de M. Steven Vandeput au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la réouverture de la liaison ferroviaire Hasselt-Neerpelt" (n° 10062)

09.01 Steven Vandeput (N-VA): Mijnheer de minister, Limburg is vragende partij voor een heropening van de spoorverbinding van het centrum naar het noorden van de provincie. Uit een vergelijkende studie naar mogelijke exploitatievormen die onlangs door de NMBS-Groep in samenwerking met de Lijn werd uitgevoerd kwam de variant met klassiek treinmaterieel als beste optie naar voren. Dat stemt ons in Limburg tot genoegen.

Is de heropening van de spoorlijn Hasselt-Neerpelt opgenomen in de ontwerpen van het investeringsplan 2013-2025 van Infrabel en NMBS die volgens de beheerscontracten althans tegen eind november 2011 aan de Holding zouden zijn bezorgd? Zo ja, welke prioriteit dragen die investeringen met zich mee? Zo neen, waarom niet?

09.02 Minister Paul Magnette: In het voorlopig ontwerp van het meerjareninvesteringsplan 2013-2025 dat ik pas heb ontvangen zijn de investeringen voor de heropening van de lijn 18 Hasselt-Neerpelt in de uitgebreide inventaris van mogelijke projecten mee opgenomen. Er is daarover nog geen enkele beslissing gevallen. Er zullen keuzes moeten worden gemaakt, onder andere in functie van de beschikbare middelen tegen het einde van dit jaar.

09.03 Steven Vandeput (N-VA): Het is al fijn dat het in een inventaris van mogelijke projecten staat.

Er is een belangrijke vraag naar die lijn. Ook studies hebben uitgewezen dat een klassieke trein de beste optie zou zijn. Wat kunnen wij doen of welke stappen zult u eventueel zetten om dit project van de inventaris naar een hoger prioriteitsniveau te brengen?

Ik heb begrepen dat daar tegen het einde van dit jaar meer zicht op zal zijn. Ik kom voor die datum zeker nog bij u terug.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

10 Samengevoegde vragen van

- de heer Steven Vandeput aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de heropening van het baanvak Beverst-Lanaken" (nr. 10064)

- de heer Tanguy Veys aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "Spartacus en lijn 20" (nr. 10251)

10 Questions jointes de

- M. Steven Vandeput au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la réouverture du tronçon Beverst-Lanaken" (n° 10064)

- M. Tanguy Veys au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "le plan Spartacus et la ligne 20" (n° 10251)

10.01 Steven Vandeput (N-VA): Mijnheer de minister, de NMBS blijft bij haar standpunt dat er onvoldoende reizigerspotentieel is om opnieuw treinen te laten rijden op het baanvak tussen Beverst en Lanaken. Directeur Heidi Roubben en Peter Van Overvelt van De Lijn Limburg gaven in *Het Belang van Limburg* van 16 februari — er stond veel in de krant die dag — aan dat Limburg op die manier voor een voldongen feit staat en dat daarom een duurdere sneltram het enige alternatief is om Hasselt met Maastricht te verbinden.

Infrabel heeft zijn akkoord gegeven om de bedding van de buiten dienst gestelde spoorlijn 20 tussen Beverst en Lanaken vrij te geven voor de realisatie van tramlijn 1, Hasselt-Maastricht, van het Spartacusplan. Uw voorganger mevrouw Vervotte antwoordde eerder op een schriftelijke vraag van collega Veys dat het toekennen van een recht van erfpacht aan De Lijn perfect samengaat met de projecten die Infrabel op korte en zelfs lange termijn beoogt in die zone.

Ik heb de volgende vragen.

Op welke studie of studies baseert de NMBS zich? Wat wezen die studies uit inzake de verwachte reizigersaantallen en de kostendekkingsgraad van een treinverbinding Hasselt-Maastricht? Werden ook

reizigersaantallen en kostendekkingsgraden onderzocht in het ruimere perspectief van een treinverbinding Antwerpen-Maastricht, die eventueel tot Aken doorgetrokken kan worden?

Werd in die studie ook rekening gehouden met de mogelijkheden die een heropening van het baanvak Beverst-Lanaken biedt of zou bieden voor het goederenvervoer, als korter alternatief voor de Montzenlijn? Hoeveel zouden de investeringskosten voor Infrabel bedragen om de lijn Beverst-Lanaken terug in dienst te nemen?

Is er, in samenwerking met De Lijn, een vergelijkende studie gebeurd van de verschillende mogelijke exploitatievormen, zoals dat gebeurde voor de verbinding die wij zojuist bediscussieerd hebben, namelijk Hasselt-Neerpelt? Zo ja, wat wees die studie uit? Zo neen, waarom niet? Blijft het na de ingebruikname van lijn 1 van Spartacus nog technisch mogelijk om in een later stadium treinen via die spoorbedding te laten rijden? Is dit een definitieve beslissing? Als men de overgang maakt naar lightrail, zal het dan nog ooit mogelijk zijn om daarop met gewone treinen te rijden? Welke projecten beoogt Infrabel op korte en lange termijn in die zone?

10.02 Tanguy Veys (VB): Mijnheer de minister, de spoorlijn 20 tussen Hasselt en Maastricht werd enkele jaren geleden gesloten. Als zogenaamd alternatief wordt het Spartacusplan naar voren geschoven.

In antwoord op een schriftelijke vraag verklaarde toenmalig minister van Overheidsbedrijven, mevrouw Vervotte, op 1 augustus 2011 “dat de NMBS aan de hand van onderzoek naar eventuele *missing links* en een marktpotentieel heeft vastgesteld dat er onvoldoende reizigerspotentieel is om de lijn 20 Hasselt-Maastricht opnieuw met treinverkeer voor reizigers te exploiteren”. De openbare vervoersmaatschappij De Lijn stelt nochtans in haar prognoses in het raam van het Spartacusplan, volgens het bureau Goudappel Coffeng, dat lijn 1 ongeveer 6,2 miljoen reizigers zou hebben op jaarbasis, wat neerkomt op ongeveer 17 000 reizigers per dag. Over een potentieel gesproken!

In het raam van de studie naar de EuroCity-verbinding Antwerpen-Hasselt-Maastricht-Aken-Keulen uit de jaren '80 werd bovendien door drie spoorwegmaatschappijen, de NMBS, de Nederlandse Spoorwegen en de Deutsche Bundesbahn, waarvan toen het deelstuk lijn 20 Y Beverst-Maastricht onderdeel was, gesteld dat voor het deelstuk Antwerpen-Hasselt-Maastricht een ruim potentieel aan reizigers voorhanden was en het dus meer dan verantwoord was om de gehele lijn 20 in dat raam te reactiveren. Ook het Maasland, met meer dan 250 000 inwoners en waar Lanaken een van de grotere centra is, dat sinds meer dan 50 jaar niet meer beschikt over een spoorverbinding, is er een belangrijk busknooppunt van De Lijn. Het Maasland is al decennialang vragende partij naar snellere en comfortabele spoorverbindingen met het hinterland, hetgeen door de reactivering van lijn 20 Hasselt-Maastricht gerealiseerd kan worden.

In antwoord op diezelfde schriftelijke vraag verklaarde toenmalig minister Vervotte dat “voor het goederenverkeer er voldoende capaciteit is op de Montzenroute naar Duitsland, en dat het de bedoeling is om de IJzeren Rijn te reactiveren. Wat de investeringskosten voor reactivering van lijn 20 betreft, heeft Infrabel bij ontstentenis van een vraag van spooroperatoren tot op heden geen detailstudie uitgevoerd”.

Het is nochtans duidelijk dat voor het goederenverkeer van eventueel geïnteresseerde spooroperatoren voor het deelstuk Maastricht-Lanaken — ik spreek dan over de railport Lanaken — en verder een doodlopend spoor met stootblok op de lijn 20 ter hoogte van de Tongerseweg te Lanaken richting Hasselt-Antwerpen geen aantrekkelijke situatie is. Bovendien ligt railport Lanaken, waar sinds mei 2011 meer dan 32 miljoen euro werd geïnvesteerd, te verkommeren. Sinds mei 2011 heeft railport Lanaken maximum drie treinen kunnen ontvangen, omdat het geen fatsoenlijke treinverbinding heeft met de Vlaamse zeehavens. Diverse havenbedrijven zijn nochtans wel degelijk geïnteresseerd in die verbinding. Zij wilden railport Lanaken gebruiken als *hub*, als zogenaamd knooppunt voor havenbedrijven. Nu moet elke spooroperator die vanuit railport Lanaken de Antwerpse haven wil bereiken, een omweg van 84 kilometer maken en telkens 900 euro aan de NMBS betalen. Die 900 euro is het bedrag per spoorwagon.

Tot slot, in het raam van de reactivering van de IJzeren Rijn, wat zeker niet voor morgen is, het volgende. Gelet op de voldoende capaciteit voor de Montzenroute lijn 20, gelet op de mogelijkheid van de hoge tonnenmaat op de Montzenroute en gelet op de verkorting van het traject met 28 kilometer door de geplande boog van Herzogenrath, zou lijn 20 zeker een goed alternatief kunnen bieden voor de IJzeren Rijn.

Mijnheer de minister, bent u van oordeel dat er nog steeds onvoldoende potentieel is om lijn 20 Hasselt-Maastricht opnieuw met treinverkeer voor reizigers te exploiteren? Zo ja, waarom? Zo nee, welke

maatregelen werden genomen?

Bent u van oordeel dat de studie naar de EuroCity-verbinding Antwerpen-Hasselt-Maastricht-Aken-Keulen uit de jaren 80 opnieuw moet worden geactualiseerd en onderzocht als interregionale verbinding in het kader van de verbinding Antwerpen-Hasselt-Maastricht en eventueel tot Aken? Zo ja, welke maatregelen werden genomen? Zo nee, waarom niet?

Bent u van oordeel dat het Maasland moet beschikken over snellere en comfortabele spoorverbindingen met het hinterland? Zo ja, welke maatregelen werden genomen? Zo nee, waarom niet?

Waarom heeft Infrabel tot op heden geen detailstudie uitgevoerd naar de investeringskosten voor de reactivering van lijn 20? Bent u van oordeel dat deze studie alsnog moet worden uitgevoerd? Zo ja, welke maatregelen werden genomen? Zo nee, waarom niet?

De **voorzitter**: Bedankt, mijnheer Veys. Terloops gezegd, ik stel vast dat de heer Vandeput er beter in slaagt zijn vraag gebald te stellen.

10.03 Minister **Paul Magnette**: Mijnheer de voorzitter, de verbinding Beverst-Lanaken is een onderdeel van het voormalige spoortraject Hasselt-Lanaken-Maastricht, maar tevens een onderdeel van de Spartacuslijn 1 van het geïntegreerd Spartacusaanbodconcept van De Lijn.

De NMBS is geen voorstander van de uitbating van deze lijn door treinen. Het treinconcept is gebonden aan de spoorlijn die er ligt en is praktisch volledig afhankelijk van het reizigerspotentieel tussen de twee eindstations Hasselt en Maastricht, wat beperkt is.

Een bijkomend probleem is dat er van de mobiele ophaalspoorbrug over de Maas moet worden gebruikgemaakt, wat een groot betrouwbaarheidsrisico inhoudt.

Er is dus op basis van treinen geen uitbatingconcept ontwikkeld en er kan dus geen kostendekkingsgraad worden meegedeeld.

De treinverbindingen Aken verloopt via Hasselt-Luik en Luik-Aken.

De studie uit de jaren 80 over de EuroCity-verbinding Antwerpen-Hasselt-Maastricht-Aken-Keulen is niet gekend bij de huidige NMBS.

Infrabel heeft de investeringskosten voor het baanvak Beverst-Lanaken nooit bepaald.

Op basis van de resultaten van de STIMULI-studie van 2004 heeft de toenmalige NMBS geoordeeld dat er onvoldoende reizigerspotentieel op die verbinding was. Om die reden heeft Infrabel nooit een detailstudie over de investeringskosten voor de reactivering van lijn 20 heeft uitgevoerd.

Er is geen vergelijkende studie uitgevoerd met De Lijn voor dit baanvak.

In samenwerking met Infrabel en de NMBS is er door de NMBS-Holding een studie over lightrail uitgevoerd, zoals gevraagd in de beheerscontracten van de NMBS-Holding, van Infrabel en van de NMBS. Voor deze studie werden alleen de lijnen 18 en 19 Hasselt en Neerpelt aangehouden als te bestuderen mogelijke verbindingen. De studies uit het verleden toonden immers een onvoldoende potentieel aan om een reizigerstreindienst via lijn 20 te exploiteren.

In het zuidoosten van de provincie Limburg werkt Infrabel voornamelijk aan een verbeterde veiligheid. Eerst worden de werken afgerond voor het automatische treinbeveiligingssysteem TBL1+, daarna wordt lijn 34 uitgerust met ETCS en worden de overwegen op diezelfde lijn afgeschaft. Op dit ogenblik voeren Infrabel en de gemeentebesturen van Hasselt, Diepenbeek en Bilzen hierover gesprekken. Waar nodig worden de diverse elementen van de spoorweginfrastructuur, de spoorkunstwerken, de bovenleiding en de seininrichting op meerdere plaatsen vernieuwd.

10.04 **Steven Vandeput** (N-VA): Mijnheer de minister, u zult begrijpen dat ik na al mijn vragen misnoegd ben en ongelukkig ben over de manier waarop men bij de nationale spoorwegmaatschappijen omgaat met het bepalen of iets wel of niet interessant is. Men werkt daar blijkbaar altijd vanuit een buikgevoel. Nochtans

staat in de beheerscontracten 2005-2007 en 2008-2012 specifiek de opdracht om een aantal zaken te bestuderen. In die zin vind ik het nogal straf dat men het enerzijds geen probleem vindt om ergens anders in ons land een grote investering te doen en anderzijds de ophaalbrug voor lijn 20 problematisch vindt.

Ik vraag u met aandring om daar weldra bij de opstelling van het volgende beheerscontract de nodige aandacht aan te besteden. U moet niet alleen de opdracht geven om een aantal studies effectief uit te voeren maar daarnaast ook de nodige sancties inbouwen waaraan bedrijven worden onderworpen als zij die studies niet uitvoeren. Een antwoord zoals "er is geen reizigerspotentieel" kan niet meer volstaan.

Iemand van dezelfde politieke familie met grote ideeën over Limburg heeft destijds gezegd dat het Vlaams Gewest er wel iets anders mee zou doen.

Dit is een gemiste kans.

Ik heb trouwens geen antwoord gekregen over de onomkeerbaarheid van de ingebruikname van lijn 20 door een lightrail. Men laat hier een kans liggen om de nodige investeringen te doen voor de Antwerpse haven die belangrijk is voor het hele land.

10.05 Tanguy Veys (VB): Mijnheer de minister, ik betreur uw standpunt. Er zijn voldoende elementen aanwezig. Ik heb het niet alleen over economische en financiële argumenten maar ook over de argumenten van De Lijn. Blijkbaar beschikt De Lijn over studies die de NMBS niet heeft. De Lijn laat weten dat er voldoende reizigerspotentieel aanwezig is om het Spartacusplan uit te bouwen. Wat weerhoudt de NMBS ervan om uit te gaan van een zelfde reizigerspotentieel?

Het gaat telkens om dezelfde personen die dezelfde beweging willen maken. Wij komen tot de slotsom dat een reactivering van lijn 20 veel efficiënter, economischer en rendabeler is en veel minder kost. Blijkbaar vindt u het prestigeproject van De Lijn dat veel meer kost en veel ingrijpender is, belangrijker. Ik kan dat alleen maar betreuren, zeker in het licht van de railport Lanaken waarin de voorbije jaren niet minder dan 32 miljoen euro is geïnvesteerd.

Wij komen tot de vaststelling dat die lijn onvoldoende benut kan worden door bedrijven uit de Antwerpse havensector, gewoon omdat er niet de nodige aandacht voor is. Ik vind het wraakroepend dat de NMBS zelfs niet de moeite doet om dat te onderzoeken en dat u zich als minister daarbij neerlegt. Als wij het hebben over het efficiënt of inefficiënt besteden van belastinggelden bij de NMBS of De Lijn, dan moet de NMBS haar verantwoordelijkheid opnemen. Ik kan alleen ten zeerste betreuren dat zij dat hier niet doet.

*Het incident is gesloten.
L'incident est clos.*

11 Vraag van de heer Tanguy Veys aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de eventuele ondertunneling van de spooroverweg aan de Poederleeseweg te Herentals" (nr. 10081)

11 Question de M. Tanguy Veys au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "l'éventuelle construction d'un tunnel à la place du passage à niveau du Poederleeseweg à Herentals" (n° 10081)

11.01 Tanguy Veys (VB): Mijnheer de minister, de Herentalse brandweer opereert vanuit een verouderd arsenaal, een dertig jaar oude en tot op de draad versleten kazerne. Er heerst betonrot, chronisch plaatsgebrek, waterinspijpeling, er is een te kleine garage en er zijn hoge stookkosten. Die kazerne wordt ook steeds meer onbereikbaar door de toenemende verkeersopstopping aan de ovonde van Wellens en de naburige spoorovergangen. Een oplossing is niet voor morgen, omdat het gemeentebestuur van Herentals geen grond vindt voor een nieuwbouw. Bij de keuze van een inplantingsplaats voor een nieuwe kazerne wordt volgens de brandweer bovendien best rekening gehouden met de huidige woonplaats van de brandweervrijwilligers.

Het stoort de Herentalse brandweercommandant Jan Peelaerts dan ook dat de brandweer niet wordt betrokken in de verkennende gesprekken die gevoerd worden tussen het gemeentebestuur van Herentals, de Afdeling Wegen en Verkeer, Infrabel en de NMBS over de eventuele ondertunneling van de spooroverweg aan de Poederleeseweg. Dat is ook in de media gekomen en het is ook de aanleiding voor

mijn vraag.

Mijnheer de minister, wat is het standpunt van de NMBS en Infrabel omtrent de eventuele ondertunneling van de spooroverweg aan de Poederleeseweg te Herentals?

In welke mate zijn de NMBS en Infrabel vragende partij om ook de brandweer van Herentals te betrekken bij de verkennende gesprekken omtrent de eventuele ondertunneling van de spooroverweg aan de Poederleeseweg te Herentals?

Ik kan mij moeilijk indenken dat u zegt dat u het standpunt van het gemeentebestuur volgt of dat u zegt dat het uw taak niet is. Ik denk dat het zeer belangrijk is dat bij de onderhandelingen ook rekening wordt gehouden met de bereikbaarheid en dus ook de snelle inzetbaarheid van de diensten van de brandweer van Herentals. Het zou spijtig zijn dat dit een nogal steriel gesprek wordt en dat de brandweer enkel achteraf kan vaststellen wat er beslist is.

Mijnheer de minister, indien u van oordeel bent dat ook de brandweer bij die gesprekken moet worden betrokken, dan ga ik ervan uit dat u daartoe het nodige doet en dat vanuit de diensten van Infrabel en de NMBS erop wordt aangedrongen dat de brandweer daarbij wordt betrokken. Zo ja, welke maatregelen werden er genomen? Zo neen, waarom niet?

11.02 Minister **Paul Magnette**: Mijnheer de voorzitter, mijnheer Veys, Infrabel liet met de stad Herentals, de NMBS-Holding en De Lijn een masterplan opstellen voor de stationsomgeving. Daarin werd onder andere de ondertunneling van de overweg aan de Olympiadelaan onderzocht. Bij die gelegenheid werd ook gesuggereerd om de mobiliteit in de stationsomgeving te bekijken in relatie tot een ander knelpunt, namelijk de ovonde van Wellens en de overwegen daarrond.

Het Vlaams Gewest heeft zich bereid getoond om toe te treden tot de uitgebreide masterplanstudie, zodat rond dat specifiek knelpunt een voorstudie kan worden opgestart. De overeenkomst die dat engagement bevestigt, is nog niet gefinaliseerd. In dit vroege stadium van het project is er nog geen contact geweest met andere betrokken partijen zoals de brandweer, wat uiteraard dient te gebeuren als het project concreter wordt.

De meest logische werkwijze hier lijkt dat de stad die mee aan tafel zit bij de totstandkoming van de studies de belangen van de brandweer behartigt of hen mee uitnodigt voor de besprekingen die betrekking hebben op de werking van de brandweerdienst.

11.03 **Tanguy Veys** (VB): Mijnheer de minister, ik begrijp dat ook u een beetje de logica der dingen wenst te volgen. In feite is het niet meer dan logisch dat het stadsbestuur van Herentals de belangen behartigt van de brandweer. Daarin is ook voorzien binnen de structuren van Binnenlandse Zaken. Alleen stel ik vast dat dit niet gebeurt. U kunt dan zeggen dat dit een probleem is van het stadsbestuur en de brandweer, maar ik meen dat ook de NMBS en Infrabel er belang bij hebben dat de bereikbaarheid en de inzetbaarheid van de brandweer gegarandeerd blijven. Ook bij eventuele wijzigingen of aanpassingen moeten zij op de hoogte worden gehouden. Het feit dat de brandweercommandant zijn ongenoegen lucht in de media betekent immers dat dit niet gebeurt. Ter zake moeten wij natuurlijk ook het gemeentebestuur van Herentals op zijn verantwoordelijkheid wijzen. In die zin ben ik echter wel blij dat u zegt dat in een later stadium, als wij spreken over de concretisering, de brandweer er zelf bij moet worden betrokken. Ik hoop dat dit alsnog zal gebeuren. Ik hoop zelfs dat het gemeentebestuur van Herentals zijn verantwoordelijkheid ter zake veel vroeger zal opnemen.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

De **voorzitter**: Infrabel kondigde onlangs aan dat ze een paar honderd spoorwegovergangen zou willen sluiten. Als wij over elke spoorwegovergang een vraag krijgen, staat ons nog heel wat werk te wachten.

11.04 **Tanguy Veys** (VB): Mijnheer de voorzitter, het gaat niet over het sluiten van de spoorwegovergang maar over de ondertunneling. Ik denk dat dit toch wel een heel andere kwestie is dan een spoorwegovergang.

De **voorzitter**: Dat past in het kader van de sluiting van de spoorwegovergang.

De vraag van de heer Maertens nr. 10124 wordt uitgesteld. Mevrouw Galant is niet aanwezig.

De openbare commissievergadering wordt gesloten om 17.14 uur.

La réunion publique de commission est levée à 17.14 heures.