

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

du

MERCREDI 19 FEVRIER 2014

Après-midi

COMMISSIE VOOR DE
INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE
OVERHEIDSBEDRIJVEN

van

WOENSDAG 19 FEBRUARI 2014

Namiddag

De behandeling van de vragen en interpellaties vangt aan om 15.55 uur. De vergadering wordt voorgezeten door de heer Jef Van den Bergh.

Le développement des questions et interpellations commence à 15.55 heures. La réunion est présidée par M. Jef Van den Bergh.

01 **Vraag van de heer Steven Vandeput aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de registratie van de treinbewegingen binnen de spoorbundel Ramskapelle" (nr. 21554)**

01 **Question de M. Steven Vandeput au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "l'enregistrement des mouvements de trains dans le faisceau de voies de Ramskapelle" (n° 21554)**

01.01 **Steven Vandeput (N-VA):** Mijnheer de minister, deze vraag betreft een klacht van de private goederenoperator Crossrail.

Op 11 juni 2013 diende Crossrail een klacht in bij de Dienst Regulering van het Spoorwegvervoer en van de Exploitatie van de Luchthaven Brussel-Nationaal. Crossrail verklaart in die klacht geschaad te worden in zijn recht op het gebruik van de spoorweginfrastructuur, in het bijzonder de bundel van Ramskapelle.

In zijn antwoord op de klacht gaf de regulator aan dat de bewegingen binnen de bundel Ramskapelle niet worden geregistreerd. Daarom kan er uit de stiptheidscijfers die door de infrastructuurbeheerder worden aangeleverd niet worden opgemaakt of er discriminatie bestaat bij het verlenen van toegang tot de bundel. De klacht van Crossrail werd dan ook verworpen. De regulator geeft in zijn beslissing wel aan dat hij "het instellen van een dergelijk instrument nuttig acht en van mening is dat het de transparantie met betrekking tot de toegang tot de bundel zou verbeteren".

Mijnheer de minister, dat is een kwalijk element. Daarom heb ik de volgende vragen.

Kunt u aangeven waarom de bewegingen van het treinverkeer in de bundel Ramskapelle niet worden geregistreerd? Worden bewegingen in andere spoorbundels wel geregistreerd? Zal men de suggestie van de regulator opvolgen en in de toekomst de treinbewegingen wel registreren?

01.02 **Minister Jean-Pascal Labille:** Infrabel deelt mij ter zake het volgende mee: het automatisch registreren van treinbewegingen is maar mogelijk op plaatsen met een moderne seininrichting waar gebruik gemaakt wordt van een elektronisch logboek. Dat is op het Belgische spoorweganet het geval op alle hoofdsporen, in de stations en in belangrijke sporenbundels. In het havengebied en in grote goedereninstallaties is de meerderheid van de sporenbundels niet of slechts gedeeltelijk uitgerust met een seininrichting.

Wat de bundel van Ramskapelle en de andere gelijkaardige installaties betreft, worden de treinbewegingen tussen de hoofdsporen en de in- en uitrit van de bundel nauwkeurig geregistreerd door de seininrichting. In de bundel zelf worden de treinbewegingen daarentegen niet geregistreerd omdat er geen apparatuur

aanwezig is die dit mogelijk maakt. Alle treinbewegingen moeten gebeuren via wissels die ter plaatse door de medewerkers van de spoorondernemingen met de hand worden bediend op sporen die niet of gedeeltelijk zijn uitgerust met detectie.

01.03 Steven Vandeput (N-VA): Mijnheer de minister, dank u voor uw antwoord, waarin ik een beschrijving vind van hoe de situatie vandaag is. U geeft evenwel niet aan of u daar in de toekomst iets aan zal wijzigen.

Het maakt niet zoveel uit of de klacht van Crossrail al dan niet terecht is. Ik geloof sterk in Infrabel als dienstverlenende organisatie voor vervoerders en exploitanten. Blijkbaar voelt één exploitant zich benadeeld ten opzichte van zijn concurrenten. Als men niet overgaat tot een fatsoenlijke regeling van deze situatie en de treinbewegingen niet gaat registreren, denk ik dat het niet bij deze ene klacht zal blijven. Dan zou de situatie in de toekomst wel eens erger kunnen worden dan we vandaag kunnen vermoeden.

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

02 Vraag van de heer Karel Uyttersprot aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "het Belgacomgebouw in Dendermonde" (nr. 21735)

02 Question de M. Karel Uyttersprot au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "l'immeuble Belgacom de Termonde" (n° 21735)

02.01 Karel Uyttersprot (N-VA): Mijnheer de minister, in Dendermonde op de Noordlaan 25 staat een zeer groot oud gebouw van de toenmalige RTT, de Regie ter Telegrafie en Telefonie. Het grootste gedeelte van dit gebouw staat leeg. Alleen de gelijkvloerse verdieping wordt door de technische dienst van Belgacom gebruikt. Dit was vroeger een telefooncentrale. Van op straat kan men zelfs nog de oude schakelkasten en dozen opgesteld zien staan.

Mijnheer de minister, wat is de huidige bestemming van dit gebouw? Welke diensten en activiteiten vinden er nog plaats? Welke functie kan men geven aan de leegstaande lokalen of verdiepingen? Wordt een verkoop in overweging genomen? Zo ja, onder welke voorwaarden?

02.02 Minister Jean-Pascal Labille: Uw vraag valt volledig buiten mijn bevoegdheid, zoals bepaald door de wet inzake de overheidsbedrijven. Het komt mij inderdaad niet toe om tussen te komen in het beheer van een overheidsbedrijf.

Ik verzoek u dus om u voor dergelijke vragen in de toekomst rechtstreeks tot de bevoegde onderneming te wenden.

Voor deze vraag heeft Belgacom mij een schriftelijk antwoord gegeven dat mijn medewerker u zal bezorgen.

02.03 Karel Uyttersprot (N-VA): Mijnheer de voorzitter, ik neem daar nota van.

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

De **voorzitter:** De vraag nr. 21754 van mevrouw Galant wordt uitgesteld.

03 Vraag van de heer Tanguy Veys aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de interne en externe geldstromen bij de NMBS-Groep" (nr. 21757)

03 Question de M. Tanguy Veys au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "les flux financiers internes et externes au sein du Groupe SNCB" (n° 21757)

03.01 Tanguy Veys (VB): Mijnheer de minister, voor de boekjaren 2005-2010 heeft de NMBS-Holding 103,7 miljoen euro dividenden ontvangen van haar dochterondernemingen, waarvan 93 miljoen euro van Eurostation. Aan de NMBS werd in totaal 1,8 miljoen euro dividenden uitgekeerd. Infrabel heeft geen

dividenden ontvangen.

Naar aanleiding van al die financiële stromen heeft het Rekenhof op 12 september 2012, op verzoek van de minister van Overheidsbedrijven en de Kamer van volksvertegenwoordigers, een audit uitgevoerd betreffende de geldstromen binnen de NMBS-Groep (NMBS-Holding, NMBS en Infrabel). Er werd vastgesteld dat het totaal van de consultancykosten in ruime zin bij de NMBS-Groep voor de periode 2005-2011 837,5 miljoen euro bedroeg. Opvallend was dat de strategische consultancy daarvan slechts een gering aandeel bedroeg. Voorts bleek dat diverse kosten dubbel werden gemaakt.

Het Rekenhof was van oordeel dat het op dat moment moeilijk in te schatten was wat de impact van de toekomstige structuur van de NMBS-Groep zou zijn op de zeer hoge kosten voor consultancy – meer dan 800 miljoen euro op zes jaar tijd. Opvallend genoeg stelde het Rekenhof dat het fout zou zijn ervan uit te gaan dat de meerkosten uit de oude structuur automatisch verdwijnen door de structuur aan te passen. Integendeel, een nieuwe herstructurering zou mogelijk extra consultancykosten kunnen veroorzaken.

Jaarlijks worden ook binnen de NMBS-Groep, zowel bij Infrabel als bij de NMBS en tot voor kort ook bij de NMBS-Holding, grote budgetten bestemd voor investeringsprojecten. Bij de NMBS worden veel van dergelijke investeringsprojecten, naar verluidt ongeveer 75 %, voor de realisatie van stationsprojecten doorgeschoven naar Eurostation. Bij Infrabel passeert veel – in feite meer en meer – via TUC RAIL, zelfs de afschaffing van overwegen enzovoort.

Ik heb dan ook enkele vragen.

Hoeveel bedroegen en bedragen de investeringsbudgetten bij de NMBS, NMBS-Holding en Infrabel, telkens voor de jaren 2011, 2012, 2013 en 2014?

Hoeveel procent van de investeringsbudgetten bij de NMBS, NMBS-Holding en Infrabel werden en worden doorgeschoven naar welke dochter, kleindochter- of externe ondernemingen, telkens voor de jaren 2011, 2012, 2013 en 2014?

Voor welke projecten werden en worden de investeringsbudgetten bij de NMBS, NMBS-Holding en Infrabel doorgeschoven naar welke dochter, kleindochter- of externe ondernemingen, telkens voor de jaren 2011, 2012, 2013 en 2014?

In welke mate heeft de audit van het Rekenhof betreffende de geldstromen tussen de moedermaatschappijen (NMBS-Holding, NMBS en Infrabel) en de filialen van de NMBS-Groep geleid tot bijstellingen van de geldstromen?

Mijnheer de minister, in welke mate bent u van oordeel dat de bijstellingen tegemoetkomen aan de kritiek van het Rekenhof op de geldstromen? Zo ja, op basis van welke vaststellingen? Zo nee, welke maatregelen werden genomen?

03.02 Minister **Jean-Pascal Labille**: De investeringsprogramma's van de NMBS, de NMBS-Holding en Infrabel zijn voor elk jaar door de bestuursorganen goedgekeurd. Ik stel de bedragen voor de jaren van 2011 tot 2014 ter beschikking zoals gevraagd. De investeringsbudgetten van Infrabel, de NMBS of de vroegere NMBS-Holding worden niet doorgeschoven naar filialen noch naar andere ondernemingen. Deze budgetten worden volledig benut voor de realisatie van investeringsprojecten van de vennootschappen.

Infrabel heeft ervoor gekozen om het programmamanagement van zijn investeringsprojecten intern te houden wat de vernieuwingswerken gebonden aan de spoortechnieken betreft, terwijl het programmamanagement van de uitbreidingsprojecten aan zijn dochteronderneming TUC RAIL toevertrouwd wordt. Het percentage van het investeringsbudget van Infrabel waarvan het programmamanagement aan TUC RAIL toevertrouwd wordt is afgenomen van 59 % in 2011 tot 41 % in 2014.

Wat betreft de NMBS-Holding, bedragen de investeringen voor de patrimoniumprojecten uitgevoerd en/of beheerd via haar dochterondernemingen minder dan 20 %. De prestaties van de dochterondernemingen worden vergoed op basis van de door de KVIV gepubliceerde officiële tarieven op basis van de uitgevoerde prestaties.

Voor de NMBS slopen de aankoopprogramma's rollend materieel het grootste deel van de investeringen

van de NMBS op. De selectie van de externe ondernemingen wordt op basis van de wet op de overheidsopdrachten gedaan.

De conclusies van de audit uitgevoerd door het Rekenhof hebben bijgedragen tot de besluitvorming met betrekking tot de hervorming van de spoorweggroep. Hieruit volgt dan dat de geldstromen tussen de NMBS en Infrabel de facto transparanter, eenvoudiger en minder talrijk zullen zijn. De nieuwe CEO's van de NMBS en Infrabel hebben bovendien de opdracht gekregen het aantal dochterondernemingen en deelnemingen te reduceren.

Infrabel en de NMBS zullen in de nieuwe structuur beiden over een cel beschikken die de dochterondernemingen opvolgen en hiervoor rapporteren aan een beheersorgaan met het oog op een goed *corporate governance*-beleid en een gezond financieel beheer.

03.03 Tanguy Veys (VB): Mijnheer de minister, ik dank u voor het ter beschikking stellen van de cijfers.

In uw antwoord verwijst u onder meer naar de opdrachten die de nieuwe CEO van de NMBS en de oude en de huidige CEO van Infrabel hebben meegekregen om het aantal dochterondernemingen en deelondernemingen te reduceren.

Dat is natuurlijk zeer gevaarlijk. Enerzijds, is er het aspect van de doorzichtigheid, van het feit dat die structuren voor een kluwen hebben gezorgd waarin een kat haar eigen jongen niet meer terugvindt. De vraag kan worden gesteld of dit een bewuste operatie was. Anderzijds, hangt aan dat kluwen ook een zwaar prijskaartje vast.

De nieuwe structuur is pas in voege getreden op 1 januari. We kunnen pas bij de jaarrekening van 2014 vaststellen in welke mate dit reeds zijn vruchten heeft kunnen afwerpen.

U kunt wel reeds cijfers voorleggen van het terugschroeven van de dochter- en kleindochterondernemingen. Daar kunt u een cijfer op plakken. Daarvoor moeten er geen boekhoudkundige ingrepen gebeuren.

Ik vind uw antwoord dus iets te vrijblijvend, zeker omdat die vele kleindochterondernemingen ervoor zorgen dat het Parlement vaak tegen een muur botst omdat men zegt hierover geen informatie te kunnen verstrekken. Dat is ook de muur waartegen het Rekenhof is gebotst.

De opdracht is niet alleen het snoeien in de uitgaven en de structuren. Men moet er ook voor zorgen dat de helderheid en de transparantie van een overheidsinstelling wordt gegarandeerd. Het gaat immers nog altijd om belastingsgeld.

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

04 Samengevoegde vragen van

- de heer **Tanguy Veys** aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de stakingsaanzegging bij bpost" (nr. 21801)
- mevrouw **Miranda Van Eetvelde** aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de hervormingen bij bpost bij afwezigheid van een gedelegeerd bestuurder" (nr. 21871)

04 Questions jointes de

- **M. Tanguy Veys** au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "le préavis de grève chez bpost" (n° 21801)
- **Mme Miranda Van Eetvelde** au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "les réformes chez bpost en l'absence d'un administrateur délégué" (n° 21871)

04.01 Tanguy Veys (VB): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, enkele weken geleden was er bij bpost ongerustheid naar aanleiding van het ontslag van de heer Thijs zonder dat er een opvolger bekend was, te meer daar een aantal belangrijke reorganisaties moeten worden doorgevoerd. De vakbonden ACOD, CGSP, ACV, CSC-Transcom en VSOA-SLFP waren ongerust omdat tal van reorganisaties nog niet werden besproken met de toekomstige CEO. Intussen horen wij in de wandelgangen al mogelijke namen circuleren.

Het gaat om belangrijke hervormingen en herstructureringen en het zou aldus onheus zijn om dit overleg te doen in afwezigheid van de nieuwe CEO. Daarom hebben de vakbonden eind januari een stakingsaanzegging ingediend. Zij wensen niet langer deel te nemen aan vergaderingen met de directie, zolang de nieuwe CEO niet officieel bekend is. Ter zake stelde de betrokken vakorganisatie, en ik citeer André Blaise van de christelijke vakbond: "De onzekerheid die heerst over de toekomst van het bedrijf laat ons niet meer toe de vergaderingen met betrekking tot de reorganisatie bij te wonen. Alvorens de discussie te hervatten willen wij de nieuwe strategische visie van het bedrijf kennen. Na de vergadering van woensdag," – en dan bedoelt hij 23 januari 2014, "met Johnny Thijs en Martine Durez, de voorzitter van de raad van bestuur, hebben we besloten om aan geen enkele nationale vergadering deel te nemen, zolang we de opvolger van CEO Johnny Thijs niet kennen. Om te kunnen vooruitgaan moeten we weten hoe de nieuwe baas de toekomst van het bedrijf ziet."

Dat lijkt mij een logische vraag.

Ik weet niet in hoeverre u bezorgd bent over de syndicale vrede en het goed overleg met de vakbonden. Dat bepleitte u anders net nog in het Raadgevend Comité van de Gebruikers.

Gaat u ook nu akkoord met de bezorgdheden van de vakbonden? Zo ja, welke maatregelen heeft u genomen? Zo nee, waarom niet?

04.02 Miranda Van Eetvelde (N-VA): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, ook ik heb mijn vraag al een tijdje geleden ingediend en ik pas ze daarom ook aan de huidige stand van zaken aan.

Ik stel mijn vraag op basis van recente bezorgdheden van de werknemers, die terecht ongerust zijn nu hun gedelegeerd bestuurder Johnny Thijs vertrokken is na enigszins verkeerde signalen vanuit de regering. De bezorgdheid gaat vooral over de toekomstige strategische koers van bpost. De bonden, die de werknemers vertegenwoordigen, vragen daarom een moratorium op hervormingen.

Vandaag lees ik allerlei berichten in de kranten en ik hoor ook geruchten in de wandelgangen over de opvolging van de heer Thijs.

Mijnheer de minister, in welke fase bevindt de zoektocht naar een nieuwe gedelegeerd zich? Wat is de exacte streefdatum voor de beëindiging van die zoektocht? Ik zou ter zake graag een concrete streefdatum vernemen.

Lopen de hervormingen in deze tussenperiode gewoon door? Hoe zult u die hervormingen overbruggen tijdens de periode waarin de heer Thijs weg zal zijn, maar er nog geen nieuwe CEO is? Wie zal die hervormingen leiden op een constructieve manier?

Welke onderscheiden hervormingsoperaties lopen er momenteel? Hoeveel vertragingen zullen die hervormingen vermoedelijk oplopen door de zoektocht naar een nieuwe gedelegeerd bestuurder?

04.03 Minister Jean-Pascal Labille: Mijnheer de voorzitter, de raad van bestuur heeft op 23 december, na de mededeling van de heer Johnny Thijs dat hij geen kandidaat was voor de hernieuwing van zijn mandaat als CEO, gevraagd aan de heer Thijs om de volwaardige leiding van het bedrijf te verzekeren tot er een nieuwe CEO aan boord zou zijn. Er is dus geen vacuüm in het beleid en het bestuur van de onderneming en de voorzitter van de raad heeft dit op 22 januari bevestigd.

Toch begrijp ik de onzekerheid van de werknemers en de vakbonden. Ondervraagd in de Kamer, heb ik op 23 januari geantwoord dat het aangewezen is dat de instanties van de onderneming geen nieuwe strategische keuzes zouden maken voor de komst van de nieuwe CEO, om de sereniteit en het sociaal klimaat van de onderneming te bewaren. Ik herhaal dat de procedure voor de benoeming van een nieuwe CEO aan de gang is.

Wat betreft uw andere vragen, mevrouw van Eetvelde, verwijs ik naar mijn antwoord op de vragen, over exact hetzelfde onderwerp, van mevrouw Bonni in de plenaire vergadering van 23 januari laatstleden.

04.04 Tanguy Veys (VB): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord.

Ik ken het antwoord dat u in de plenaire vergadering hebt gegeven op een vraag waarin naar een reactie werd gevraagd op de kritiek van de vakbonden, over het feit dat er geen nieuwe strategische beslissingen mogen worden genomen.

Het feit dat de raad van bestuur van bpost tot dan toe deed alsof er geen vuiltje aan de lucht was en in afwezigheid van een nieuwe CEO toch al voorstellen deed op het vlak van de reorganisatie, had u volgens mij toch kunnen aankaarten bij bpost. U had hen kunnen terechtwijzen en duidelijk maken dat zij voorbarig handelden in afwezigheid van een nieuwe CEO en dat zulks te betreuren is.

De heer Koen Van Gerven, de naam die momenteel het meest circuleert, en lid van het managementteam, was blijkbaar betrokken bij een aantal beslissingen. Heel de opvolgingsoperatie moet ten volle worden doorgevoerd. Zeker bij het maken van strategische keuzes lijkt het mij billijk en passend dat de nieuwe CEO daarin wordt gekend. Op die manier kan de onrust bij de vakbonden volgens mij worden vermeden.

Ik apprecieer dan ook uw beslissing ter zake. U had echter ook een vermaning mogen uitsturen naar bpost.

04.05 **Miranda Van Eetvelde** (N-VA): Mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord. Ik blijf met een paar vragen zitten inzake de hervormingen.

Ik neem aan dat u zich sterk maakt dat de hervormingen niet in het gedrang komen door de komst van een nieuwe CEO. Ik zal de antwoorden, die u aan mevrouw Bonni hebt gegeven, nog eens nakijken. Voor het overige neem ik nota van uw antwoorden.

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

05 **Samengevoegde vragen van**

- de heer Tanguy Veys aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de daling van de stiptheid van de treinen in 2013 naar een historisch dieptepunt van 85,6 procent" (nr. 21755)
- mevrouw Sabien Lahaye-Battheu aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de stiptheid van de treinen in 2013" (nr. 21875)
- de heer Steven Vandeput aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de stiptheid van het treinverkeer in 2013" (nr. 21887)
- de heer David Geerts aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de stiptheid van de treinen" (nr. 22162)
- de heer Ronny Balcaen aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de slechte stiptheidscijfers van Infrabel" (nr. 22283)
- mevrouw Valérie De Bue aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de stiptheid van de treinen in 2013" (nr. 22329)

05 **Questions jointes de**

- M. Tanguy Veys au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la diminution du taux de ponctualité des trains en 2013 jusqu'au niveau historiquement bas de 85,6 %" (n° 21755)
- Mme Sabien Lahaye-Battheu au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la ponctualité des trains en 2013" (n° 21875)
- M. Steven Vandeput au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la ponctualité des trains en 2013" (n° 21887)
- M. David Geerts au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la ponctualité des trains" (n° 22162)
- M. Ronny Balcaen au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "les mauvaises statistiques de ponctualité des trains" (n° 22283)
- Mme Valérie De Bue au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la ponctualité des trains en 2013" (n° 22329)

05.01 **Tanguy Veys** (VB): Mijnheer de minister, mijn vraag dateert van 22 januari 2014, daags nadat infrastructuurbeheerder Infrabel op de website stiptheidscijfers had gepubliceerd die dramatisch laag waren.

Over het hele jaar 2013 reed 85,6 % van de treinen op tijd of met een vertraging van hoogstens zes minuten, wat het slechtste resultaat ooit was dat door de NMBS-Groep werd behaald.

Natuurlijk liggen tal van factoren ten grondslag aan dat resultaat. Het was zeker geen verrassing. Ook de woordvoerders van zowel Infrabel als van de NMBS stelden ter zake dat de cijfers in kwestie beter moeten. Meer in het bijzonder stelde de woordvoerder van de NMBS dat het de bedoeling is om na de dipjes in de stiptheidscijfers van oktober en november 2013 op de stijging in december 2013 voort te bouwen: "De stiptheid moet omhoog, onder meer door de vervanging van verouderd rollend materieel en een goed onderhoud van de treinen. Bovendien kunnen ook enkele procedures op het terrein eenvoudiger".

Over de procedures op het terrein, die deels al tot de verbetering van december 2013 zouden hebben geleid, heb ik een aantal vragen.

Voorzitter: Sabien Lahaye-Battheu.

Présidente: Sabien Lahaye-Battheu.

Mijnheer de minister, ik heb vooral vragen, omdat uzelf in de commissie voor de Infrastructuur van 9 oktober 2013 stelde dat u het beu begon te worden.

Het is goed dat een minister zich af en toe kwaad maakt, want wonder boven wonder verklaarde de heer Cornu gisteren dat de stiptheid de voorbije periode was gestegen. De stijging moet natuurlijk ook worden bekeken in het licht van een aantal wijzigingen die de komende maanden zullen worden doorgevoerd.

Mijnheer de minister, de treinen zullen langer onderweg zijn, wat natuurlijk wel een handige manier is om stiptheidscijfers op te krikken. Indien er gewoon voor wordt gezorgd dat treinen langer onderweg zijn, zal het gemiddelde aantal vertragingen wel dalen. In eerste instantie is natuurlijk de reiziger van een dergelijke maatregel de dupe.

Mijnheer de minister, welke procedures, die deels tot de verbetering van de stiptheidscijfers in december 2013 zouden hebben geleid, werden bij de NMBS al versoepeld? Volgens de mededeling van de heer Cornu was in januari 2014 de stiptheid van de treinen 90 %. Welke procedures lagen ten grondslag aan de verbeterde cijfers?

Hoe evalueert u de historisch lage stiptheidscijfers voor het jaar 2013? Hoe evalueert u de reeds genomen maatregelen om de stiptheidscijfers te verbeteren? In welke mate moeten bijkomende maatregelen worden genomen?

Als minister moet u zich zeker uitspreken over de langere rijtijd van treinen tijdens de spits.

De **voorzitter**: Collega's, de minister blijft tot 17 u 15. Het is de bedoeling om zo veel mogelijk vragen te behandelen, dus hou u aan de spreektijd. Korte vragen, antwoorden en replieken. Op die manier kunnen wij de agenda voor het grootste gedeelte afwerken.

05.02 Sabien Lahaye-Battheu (Open Vld): Mijnheer de minister, ik heb ook een vraag over de stiptheid.

Als het goed is, moet dat ook worden gezegd. Wij hebben afgelopen week van de CEO van de NMBS vernomen dat de stiptheid de goede richting uitgaat en dat de voorbije maand een goed cijfer, 90 %, werd behaald. Dat is een gunstige evolutie.

De heer Cornu heeft op 10 december in onze commissie een aantal maatregelen opgesomd, waarvan hij stelde dat ze op korte termijn de stiptheid zouden doen verbeteren.

In de eerste plaats wordt de operationele samenwerking tussen Infrabel en NMBS verbeterd. Ten tweede, wordt er een gemeenschappelijke sensibiliseringsactie naar alle uitvoerend personeel op het getouw gezet. Ten derde, is er aandacht voor het materieel, met focus op de eerste vertrekken in de bundel, en voor realtime communicatie omtrent incidenten. De kwaliteitscontroles in de werkplaatsen worden versterkt en de druk op constructeurs om dringend de betrouwbaarheid van nieuw materieel te verbeteren, wordt verhoogd. Een voorlaatste maatregel die de heer Cornu opsomde, was de bestaande procedures herbekijken en eventueel vereenvoudigen en bij nieuwe procedures een risicoanalyse stiptheid. De laatste maatregel, was de coördinatie met DVIS in verband met de procedure om impactstiptheid te verminderen, zonder dat dit

invloed heeft op de veiligheid.

Mijnheer de minister, hoe ver staat het met de uitvoering van die aangekondigde maatregelen?

05.03 Steven Vandeput (N-VA): Mijnheer de minister, ik zal de omstandigheden niet opnieuw toelichten, maar ik wil u graag herinneren aan uw opmerking, hier in de commissie, op 9 oktober 2013, toen u nogal assertief verklaard hebt dat u het beu was dat de stiptheidsdoelstellingen uit het beheerscontract jaar na jaar niet worden nageleefd. Het lijkt bijna een automatisme te worden.

Hebt u het ongenoegen van toen nogmaals kenbaar gemaakt – ik vermoed van wel – aan Infrabel en de NMBS? Zo ja, hebt u daaraan ook concrete eisen verbonden? Wat waren de reacties van Infrabel en de NMBS daarop?

05.04 David Geerts (sp.a): Mijnheer de minister, de meeste zaken werden reeds door de collega's aangehaald. In de discussie over de stiptheid kreeg de NMBS een aha-erlebnis. Zij verlengde de reistijd om tot betere stipheidscijfers te komen. Ik weet dat ik nu wat kort door de bocht ga, maar dat was wel een van de baselines. Men zegt dat de robuustheid verbeterd moet worden. Voor sommige verbindingen zal dat zeker en vast wel kloppen, maar voor andere wordt daaraan getwijfeld.

Het verwonderde mij dat volgens de heer Cornu de aanbevelingen van de commissie-Buizingen een van de grote oorzaken zijn van de slechtere stiptheid. Dat verkondigde hij gisteren in een tv-optreden. Ik heb vanmorgen aan de heer Breyne, het hoofd van de DVIS, gevraagd of dat in het overleg aan bod is gekomen. Zijn antwoord was: indien de NMBS of Infrabel dat zou denken, dan mogen zij telkenmale alternatieve voorstellen doen waarmee de veiligheid niet in het gedrang komt.

Maatregelen die genomen zijn in het kader van de veiligheid aanhalen als hoofdreden voor de slechtere regelmaat, vind ik kort door de bocht.

05.05 Ronny Balcaen (Ecolo-Groen): Madame la présidente, je suis tout à fait d'accord avec mon collègue M. Geerts. J'avais d'ailleurs eu l'occasion de le dire à M. Cornu lors de son audition: opposer mesures de sécurité et ponctualité était un peu "fort de café".

D'ailleurs, monsieur le ministre, on a cité ces dernières années énormément de raisons pour expliquer ce manque de ponctualité. J'ai hésité à poser la question sur les mauvais chiffres de 2013, parce qu'en regardant les derniers chiffres de décembre, en observant et empruntant le train actuellement, on se rend compte d'une - je vais oser -forte amélioration de la ponctualité.

Alors, est-ce l'effet de l'allongement de certains temps de parcours, en anticipation du prochain plan de transport? Est-ce la conséquence d'un hiver particulièrement clément? Il y a en tout cas une amélioration. On peut donc se poser la question. Toutes les causes qui ont été invoquées ces dernières années pour expliquer le problème de ponctualité peuvent être remises en question aujourd'hui. Il faudra voir comment la ponctualité va évoluer dans les prochains mois, évidemment, car une hirondelle ne fait pas le printemps!

Monsieur le ministre, mes questions sont relativement simples. Quelles nouvelles mesures ont-elles été mises en œuvre ces tout derniers mois, qui pourraient, le cas échéant, expliquer cette amélioration de la ponctualité? Quelles autres mesures seront-elles, le cas échéant, mises en œuvre?

05.06 Valérie De Bue (MR): Madame la présidente, pour respecter votre souhait, je serai assez brève.

Monsieur le ministre, comme mes collègues, j'ai été interpellée par les chiffres publiés fin janvier. On sent effectivement une amélioration de mois en mois, mais sur le plan annuel les chiffres restent peu encourageants. Pourriez-vous dès lors faire le point sur ce difficile dossier de la ponctualité ainsi que sur les mesures qui ont été prises, notamment celles qui ont porté leurs fruits, tout en replaçant ce thème dans un contexte plus global?

05.07 Minister Jean-Pascal Labille: De stipheidscijfers van 2013 zijn inderdaad slecht. Ik heb uitdrukkelijk aan de twee CEO's gevraagd om aandacht te geven aan de verbetering van de kwaliteit van de dienst. De stiptheid moet in 2014 absoluut worden verbeterd.

Volgens de NMBS en Infrabel liggen de voornaamste oorzaken van de lagere stiptheidscijfers bij problemen met materieel of infrastructuur of bij derden. De rubriek "derden" omvat onder andere personen op het spoor, koperdiefstal, aanrijding van personen of daden van kwaadwilligheid. Een ander element was de lange koude winterperiode tijdens de eerste vier maanden van 2013, die de oorzaken nog heeft versterkt. Voor december 2013 zijn de resultaten beter dankzij een zachtere winter en de uitvoering van het actieplan.

Er zijn momenteel 29 van de 74 acties, gemeenschappelijk met Infrabel of enkel met de NMBS afgewerkt. De acties situeren zich vooral in het domein van operationele processen, *real time traffic management*. Voorts zijn er momenteel 36 acties lopend en werden drie nieuwe acties gestart.

De acties inzake het materieel zijn vooral acties op lange termijn. Eerst moet de technische studie gebeuren, pas daarna kan uitvoering volgen. Ook op dat domein zijn er reeds enkele concrete verwezenlijkingen.

De inzet van locomotieven T18 laat zijn gunstige invloed reeds voelen, maar nog onvoldoende. De inzet van de Desiro-motorstellen moet een gunstige invloed hebben op de vertragingen. Er is de installatie van een helpdesk die de bestuurders bijstaat bij het depanneren. Voorts is er uitbreiding van ploegwerk in de werkplaatsen en werd de nachtploeg versterkt. Met de invoering van de lean-principes is er daarnaast een procesmatige verbetering.

Er worden nog extra initiatieven opgestart, die op korte termijn verbeteringen zouden moeten opleveren volgens de NMBS. Onder andere de versoepeling van bepaalde procedures komt daarbij aan bod. Ook komt er meer aandacht voor het eerste vertrek van treinen en het stipt op tijd vertrekken van de trein. In het raam van de herstructurering wordt er ook aandacht besteed aan de operationele samenwerking tussen de NMBS en Infrabel.

Voor verscheidene dossiers zullen de NMBS en Infrabel ook de goedkeuring van de DVIS vragen.

La SNCB précise que le service à voie unique pendant les travaux sur la ligne 161-162 Bruxelles-Midi-Luxembourg implique que le moindre incident donne lieu à des retards conséquents en cascade et ce, par manque de possibilités d'exploitation.

Infrabel m'indique que des actions spéciales sont prévues sur la ligne 94 pour ce qui concerne la relation Mouscron-Schaerbeek, surtout sensible aux dérangements encourus à la signalisation et aux passages à niveau.

En ce qui concerne la dorsale wallonne, il y a des travaux à de nombreux endroits. Par ailleurs, plusieurs incidents importants ainsi que des dérangements se sont produits sur cet axe.

Je dispose aussi d'une liste d'Infrabel relative aux actions en cours, à moyen et à long terme, dont je vous ferai remettre une copie.

En outre, je vous présenterai par écrit l'état des lieux des mesures évoquées par Mme Lahaye-Battheu.

Je voudrais, enfin, mentionner qu'avec le SPF Mobilité, je compte réviser un certain nombre de KPI (*Key Performance Indicator*), en particulier, ceux relatifs à la ponctualité et les lierai à performance des dirigeants.

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

Het is echter duidelijk dat we er nog lang niet zijn, ondanks een nieuwe reeks maatregelen, waarvan u ons vandaag in kennis stelt en waarvan we er gisteren een aantal in de pers mochten lezen. Ik wil trouwens opmerken dat het toch wel opvallend is dat men ineens tot de vaststelling komt dat er geen realistische overstaptijden zijn. Toen dat in de commissie werd aangekaart en er ook op werd gewezen dat de tijden veel te krap zijn voor het personeel, dat zich in bepaalde stations van de achterste naar de voorste stuurcabine dient te begeven, werd dat geminimaliseerd, terwijl dat vaak een oorzaak is voor vertragingen.

Gisteren hoorden wij de heer Cornu enigszins vergoelijkend zeggen dat de stiptheid voor januari al tot 90 % was gestegen. Maar wanneer we zien dat er in de nieuwe dienstregeling sprake is van een verlenging van de reistijd met 3,3 %, dan is het natuurlijk niet moeilijk om de stiptheidscijfers te verbeteren.

Tot slot, wil ik u herinneren aan wat er in de beheersovereenkomst stond, namelijk dat in 2011 de stiptheid reeds op 92 % moest liggen. Wel, anno 2014 zijn we daar nog steeds ver van af.

05.09 Steven Vandeput (N-VA): Mijnheer de minister, uw antwoord was te verwachten. Er zijn altijd 101 uitvluchten. Het wordt stilaan moeilijk om uitvluchten te blijven zoeken.

Er is een sterke daling van het aantal koperdiefstallen. Er is een daling van het aantal ongevallen aan overwegen. Er is een stabilisatie van de reizigersaantallen. Er is nieuw rollend materieel.

Ik denk dat de uitvluchten voor het uitblijven van verbetering stilaan opgeraken. Ik denk dat u als minister, bevoegd voor de spoorwegbedrijven, niet anders kunt dan blijven hameren op een stipte naleving van de gemaakte afspraken en op een verbetering van de stiptheid.

Uiteindelijk is dat, naast de veiligheid, het enige wat de reiziger echt interesseert.

05.10 David Geerts (sp.a): Ik neem akte van het standpunt van de minister.

Ik heb daarstraks al betreurd dat men de slechtere stiptheidscijfers wijt aan de uitvoering van de aanbevelingen naar aanleiding van de treinramp in Buizingen.

05.11 Ronny Balcaen (Ecolo-Groen): Madame la présidente, je n'ai pas grand-chose à ajouter. Je remercie le ministre pour ses réponses.

Il faudra voir si les améliorations des dernières semaines se confirment dans les mois à venir. J'espère que si elles sont liées à un allongement du temps de parcours, on ira vers des performances de ponctualité qui sont au moins équivalentes à l'exigence du contrat de gestion.

05.12 Valérie De Bue (MR): Madame la présidente, je voudrais remercier le ministre pour sa réponse et insister sur la nécessité d'évaluer les chiffres de ponctualité et les mesures de façon permanente pour que la tendance positive qui semble se dégager se poursuive dans les mois à venir.

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

La **présidente**: Monsieur Balcaen, je crois que votre question n° 21828 a déjà été posée.

05.13 Ronny Balcaen (Ecolo-Groen): Oui, lors de la commission précédente.

De **voorzitter**: Mijn vraag nr. 22317 wordt omgezet in een schriftelijke vraag.

06 **Samengevoegde vragen van**

- de heer **Tanguy Veys** aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de heractivatie van de oude spoorlijn 73 tussen Adinkerke en Duinkerke" (nr. 21833)

- de heer **Steven Vandeput** aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de spoorverbinding De Panne-Duinkerke" (nr. 21943)

- de heer **Wouter De Vriendt** aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de spoorlijn Adinkerke-Duinkerke" (nr. 22184)

- mevrouw **Ann Vanheste** aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "het gebruik van de spoorlijn Adinkerke-Duinkerke" (nr. 22193)

- mevrouw **Bercy Slegers** aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "spoorlijn 73 en de grensoverschrijdende spoorverbinding De Panne-Duinkerke" (nr. 22196)

- mevrouw **Bercy Slegers** aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "spoorlijn 73 en het uitbreken van de sporen in 2015" (nr. 22197)

- mevrouw **Sabien Lahaye-Battheu** aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de spoorlijn 73 tussen De Panne en Duinkerke" (nr. 22224)

06 **Questions jointes de**

- **M. Tanguy Veys** au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la réactivation de l'ancienne ligne ferroviaire 73 entre Adinkerke et Dunkerque" (n° 21833)
- **M. Steven Vandepuut** au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la liaison ferroviaire La Panne-Dunkerque" (n° 21943)
- **M. Wouter De Vriendt** au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la ligne ferroviaire Adinkerke-Dunkerque" (n° 22184)
- **Mme Ann Vanheste** au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "l'utilisation de la ligne ferroviaire Adinkerke-Dunkerque" (n° 22193)
- **Mme Bercy Slegers** au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la ligne ferroviaire 73 et la liaison ferroviaire transfrontalière La Panne-Dunkerque" (n° 22196)
- **Mme Bercy Slegers** au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la ligne ferroviaire 73 et la destruction des voies en 2015" (n° 22197)
- **Mme Sabien Lahaye-Battheu** au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la ligne ferroviaire 73 entre La Panne et Dunkerque" (n° 22224)

De heer De Vriendt is er niet, zijn vraag nr. 22184 vervalt.

06.01 Tanguy Veys (VB): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, tot voor kort sluimerde het dossier van de oude spoorlijn 73 tussen Adinkerke en Duinkerke een beetje en kon u – ook uw voorganger – er zich nogal gemakkelijk van afmaken door te stellen dat er geen interesse was, noch bij de NMBS, noch bij de Franse spoorwegen SNCF om over te gaan tot de reactivering van de oude spoorlijn, de zogenaamde Jacques Brel-lijn, die toch reeds 20 jaar in onbruik is. Ondertussen zijn onder meer reizigersvereniging TreinTramBus, het Actiecomité Trekhaak 73 en diverse politici – het aantal vraagstellers is hieraan zeker niet vreemd – tot de vaststelling gekomen dat tal van belangrijke actoren, zowel aan Vlaamse als aan Franse zijde geïnteresseerd zijn in die reactivering. Het schoentje knelt evenwel aan Vlaamse zijde.

Wij zijn een beetje verontrust door de ontmanteling door Infrabel van nog perfect functionerende wissels in de nacht van 25 op 26 januari terwijl er toch wel degelijk interesse bestaat voor de reactivering zowel vanuit het private goederenvervoer als aan Franse zijde in verband met het reizigersvervoer.

Mijnheer de minister, u zegt dat men zich geen zorgen moet maken en er geen sprake is van een definitieve ontmanteling maar dat er geen interesse is. Dat laatste wens ik toch met klem tegen te spreken.

Waarom werden in de nacht van 25 op 26 januari door Infrabel de nog perfect functionerende wissels op spoorlijn 73 verwijderd? Wat zal er met deze nog perfect functionerende wissels gebeuren? Welke gevolgen heeft het verwijderen van deze wissels voor de bestaande spoorinfrastructuur aldaar aanwezig?

Waarop baseren zowel u als de NMBS zich om te stellen dat de SNCF of anderen geen interesse hebben in of plannen hebben voor het uitbaten van een treindienst, zowel reizigersvervoer als goederenvervoer, tussen De Panne en Duinkerke?

Welke maatregelen zouden genomen moeten worden om een treindienst tussen De Panne en Duinkerke opnieuw op te starten en de spoorlijn ook gebruiksklaar te maken voor het goederenvervoer?

Ter zake heeft het actiecomité Trekhaak 73 reeds een sticker ontworpen met daarop De Panne en Duinkerke. Ik zal u die sticker meegeven zodat u deze in uw kantoor kunt ophangen.

Hoeveel bedraagt de totale kostprijs hiervan? Hoeveel is het aandeel van de NMBS hierin? In welke mate kan deze financiering plaatsvinden via een publiekprivate financiering?

In welke mate bent u als minister van oordeel dat er zowel in België als Frankrijk vanuit het bedrijfsleven, of bij publieke en private spoorwegondernemingen voor goederenvervoer, geen interesse bestaat in een treindienst tussen De Panne en Duinkerken?

In welke mate bent u als minister bereid om samen met de SNCF of andere partners, met zowel het Belgische als het Franse bedrijfsleven en met publieke en private spoorwegondernemingen voor goederenvervoer, het nodige overleg op te starten om de wenselijkheid en haalbaarheid van een treindienst

tussen De Panne en Duinkerken te onderzoeken? Zo ja, welke maatregelen werden genomen in dit kader? Welk plan wordt ter zake ontwikkeld? Zo neen, waarom niet?

06.02 Steven Vandeput (N-VA): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, ik meen dat collega Veys de omstandigheden al ruimschoots heeft geschetst. Ik vermoed ook dat het moeilijk is om ter zake nog een vraag te verzinnen.

Dit is blijkbaar een dossier dat ook in de regering op tafel ligt. Uw collega Vande Lanotte heeft over de bewuste spoorlijn in de Senaat een aantal verklaringen afgelegd. Kunt u dan ook enige duidelijkheid scheppen over de stand van zaken in dit dossier? Wat zullen de gevolgen zijn in de toekomst?

06.03 Ann Vanheste (sp.a): Mijnheer de minister, mijn vraag is eigenlijk achterhaald maar ik zal ze toch stellen.

De toekomst van de spoorlijn Adinkerke-Duinkerke was al eerder het onderwerp van vragen in deze commissie. De argumenten voor de heropening ervan zijn ondertussen gekend. Op 14 januari hebt u verklaard dat er op dit moment geen interesse is bij de NMBS noch bij de SNCF om deze spoorlijn opnieuw uit te baten. U hebt eveneens meegedeeld dat er geen plannen waren om die spoorlijn uit te breken.

In het weekend van 25-26 januari vonden er werken plaats. Infrabel verklaarde in diverse persberichten dat de spoorlijn volgend jaar uitgebroken wordt. De gemeente De Panne werd daarover echter niet ingelicht. Wij vrezen dat met het uitbreken van deze spoorlijn alle kansen tot heropening ervan meteen worden opgeheven.

In het investeringsplan 2013-2025 van de NMBS-Groep is van een heropening alvast geen sprake. Vandaar dat ik u de volgende vragen voorleg.

Welke werken werden precies uitgevoerd in het weekend van 25-26 januari? Met welke bedoeling?

Zal deze spoorlijn effectief worden uitgebroken, en wanneer? Indien dit zo zou zijn, hoe komt het dat De Panne als betrokken gemeente niet werd ingelicht? Hoe komt het dat de heropening niet opgenomen is in het investeringsplan 2013-2025 hoewel enkele betrokken partijen daar voorstander van zijn.

Zijn er nog gesprekken aan de gang tussen de betrokken partijen met het oog op het heropenen van deze lijn? Zijn er gesprekken geweest? Wat hebben zij opgeleverd? Wat is het officiële standpunt van de verschillende partijen?

Ten slotte, welke stappen kunnen worden ondernomen om deze spoorlijn alsnog opnieuw in gebruik te nemen?

06.04 Bercy Slegers (CD&V): Ik probeer mijn twee vragen te bundelen.

Mijn eerste vraag volgt uit uw antwoord van 14 januari 2014. U hebt toen gezegd dat de sporen niet zouden worden uitgebroken. Via informele contacten hebben wij vernomen dat men bezig was met de opmaak van een bestek om die sporen in 2015 toch uit te breken.

Is dat bestek in opmaak? Hoe komt het dat u ons op 14 januari 2014 de verkeerde informatie hebt gegeven? Is er nog een mogelijkheid om dat bestek te stoppen en te vermijden dat de sporen in 2015 worden uitgebroken?

Mevrouw Vanheste heeft reeds aangehaald dat u op 14 januari 2014 hebt verklaard dat er bij de NMBS en de SNCF geen interesse was om de internationale spoorverbinding tussen Duinkerke en Adinkerke open te houden. Wij hebben intussen vernomen dat de RFF, Réseau Ferré de France, over deze lijn een haalbaarheidsstudie heeft besteld. Ze wil ze eventueel heropenen voor een combinatie van personen- en goederenvervoer.

De stakeholders uit West-Vlaanderen, RESOC Westhoek en EGTS West-Vlaanderen/Flandre-Dunkerque-Côte d'Opale, en het Département du Nord en de RFF zijn vragende partij zijn om dat minstens te onderzoeken.

Bent u op de hoogte van de initiatieven aan Franse kant over deze haalbaarheidsstudie en over het moderniseren van de spoorverbinding?

De lijn Duinkerke-Adinkerke zou een verlengde kunnen zijn. Hebt u contacten met de Franse partners? Bent u bereid om een informatie- of werkvergadering te organiseren? Is de haalbaarheidsstudie van de RFF u bekend?

06.05 Sabien Lahaye-Battheu (Open Vld): Mijnheer de minister, ik sluit me aan bij de gestelde vragen. Al mijn schriftelijk ingediende vragen werden intussen door de collega's vermeld.

06.06 Minister **Jean-Pascal Labille**: Mijnheer de voorzitter, Infrabel meldt mij dat het spoor tussen De Panne en Duinkerke buiten dienst is gesteld. Het ligt er echter nog. De laatste reizigerstrein reed in 1958.

De sluiting van de grensoverschrijdende verbinding heeft te maken met de naoorlogse wens om het aantal grenspunten te beperken en noopt mij om het netwerk te vereenvoudigen. De verbinding met de Belgische Kusttram gebeurt vandaag op de perrons.

Behalve tussen 1999 en 2002, toen goederentreinen tijdens een korte periode op het spoor reden, is er volgens Infrabel al lang geen goederenverkeer meer op de as. Twintig jaar geleden reden er occasioneel en tijdens de toeristische periode reizigerstreinen tussen Rijsel en De Panne.

In het raam van het verhogen van de spoorveiligheid bevestigt Infrabel mij dat de lijn 73 tussen Deinze en De Panne de proeflijn voor de uitrusting met het ECS-label 2 is. De sporenbundel zal daarom tegen midden 2015 worden vereenvoudigd en gemoderniseerd in de zone van het station van De Panne met een aangepaste spreiding van de seinen.

Daarbij heeft Infrabel, dat hiervoor bevoegd is, van de gelegenheid gebruik gemaakt om in de bundels van het station enkele honderden meters ongebruikte sporen op te breken. De bedoeling van Infrabel is te vermijden dat er opnieuw een aantal wijzigingen moeten worden aangebracht zodra de programmering voor het ECS-label 2 is gebeurd.

Eind maart zal Infrabel op de lijn 73 de sporen van een overweg uitbreken en de weg asfalteren. Het zal volgens Infrabel om kleine werken gaan die het comfort en de veiligheid van de automobilisten en fietsers moeten garanderen. Het college van burgemeester en schepenen van De Panne werd door Infrabel geïnformeerd over deze werken aan het spoor.

De werken staan los van de beslissing om de lijn al dan niet te heropenen. Als men de lijn opnieuw wilt uitbaten, moet de infrastructuur sowieso worden veranderd.

06.07 Tanguy Veys (VB): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord.

Ik raad u aan om degene die de antwoorden voorbereidt tot enige ernst aan te manen als men het dossier en de situatie ter plaatse bekijkt. Men doet het een beetje af alsof de werken gebeuren in het raam van de installatie van ETCS en dat het gaat over ongebruikte sporen.

Het is belangrijk om te weten dat het uitschakelen van die wissels de eventuele reactivering van lijn 73 enorm hypothekeert. Ik heb mij de moeite getroost om van Adinkerke naar Blankenberge te reizen. Door de ontkoppeling van die wissels worden de uitwijkmogelijkheden ernstig ingekort, ook al betreft het geen rangeerstation.

Men gaat niet zomaar wissels uitschakelen en het daarbij laten. Als Infrabel andere werken uitvoert, gebeuren die vaak 's nachts en zorgt men ervoor dat de sporen niet onklaar worden gemaakt. Hier heeft Infrabel dat wel gedaan.

In het verleden hebt u verklaard dat er geen interesse zou zijn. Dit wordt niet door u weerlegd, terwijl verschillende collega's u erop hebben gewezen dat er wel degelijk interesse bestaat.

Wij kunnen misschien wel moed putten uit het antwoord dat men in de Senaat heeft gekregen, maar ik denk toch dat de NMBS, daar waar zij een stimulans moet zijn voor het goederenvervoer en voor de investering daarin, veeleer de rem op het spoor was dan de stimulator.

Ik blijf met een wrang gevoel zitten. Het is natuurlijk gemakkelijker als minister om actief te zijn in Wallonië, waar de goederencorridor met Frankrijk verzekerd is. In Vlaanderen blijven wij vragende partij. U bent nog steeds minister voor het hele land en niet alleen voor Wallonië.

06.08 Steven Vandeput (N-VA): Mijnheer de minister, het is duidelijk wie dit antwoord heeft voorbereid, het is gewoon een antwoord van Infrabel.

We kunnen heel lang rond de pot draaien maar het komt er uiteindelijk op neer dat Infrabel een politiek voert om elke mogelijkheid om in Vlaanderen ooit nog een fatsoenlijke grensovergang te krijgen te beknotten. Dat is wat hier gebeurt, op zeer slinkse wijze. Ze doen maar. Ik meen dat het tijd is voor grondige veranderingen in die structuur.

06.09 Ann Vanheste (sp.a): Mijnheer de minister, ik wil u zeggen dat wij voor die eerste werken geen brief gekregen hebben. Ik heb de vraag ingediend en nu kregen we maandag plots een brief van Infrabel. Ik zal u een passage voorlezen: "Via onderhavig schrijven wensen wij u op de hoogte te stellen dat Infrabel de aanwezige spoorstaven en houtstukken in de spoorwegovergang ter hoogte van de Duinhoekstraat te De Panne zal verwijderen daar er geen spoorverkeer meer plaatsvindt op die plaats. Nadien zal de overweg over zijn volledige oppervlakte geasfalteerd worden. Volledigheidshalve merken we op dat bij eventuele heropening van de lijn de overweg zal heraangelegd worden behoudens andere maatregelen".

Dat is toch ongelooflijk, mijnheer de minister. Sparen, sparen en sparen en bij heropening worden nieuwe sporen aangelegd.

Ter informatie, De Panne heeft geweigerd. Zou het niet beter zijn als we eens zouden onderzoeken of die sporen al dan niet nog gebruikt zullen worden?

06.10 Bercy Slegers (CD&V): Mijnheer de minister, u was eigenlijk niet zo duidelijk in uw antwoord.

Mijn eerste vraag was of er nu een bestek gemaakt wordt voor het uitbreken van de sporen in 2015. Dat zijn informele zaken die ons bereiken. Als dat waar is, vraag ik u dat niet te doen en eerst over te gaan tot het uitvoeren van een haalbaarheidsstudie, een wenselijkheidstudie van het al dan niet openen van deze grensovergang. Dat punt moet u niet uitvoeren voor ons als parlementsleden die hier tussenbeide komen maar wel voor al de partners die ik daarnet in mijn vraagstelling opgesomd heb, de partners uit de regio, uit de Westhoek, uit West-Vlaanderen. Zij blijken dat wel nuttig en haalbaar te vinden. Ik citeer uw collega Vande Lanotte: "Volgens minister Vande Lanotte zou de federale regering wel bereid zijn een analyse te maken van die verbinding, meer zelfs, Infrabel is bereid om die opnieuw te onderzoeken en eventueel te heropenen als er een vraag komt van Frankrijk".

Volgens mijn gegevens is de RFF bezig met een haalbaarheidsstudie en willen zij eigenlijk nadat ze Calais-Duinkerke gemoderniseerd hebben ook nadenken over de verbinding van Duinkerke met Adinkerke. Ik vraag u dus om deze sporen niet uit te breken in 2015 vooraleer u dat samen met de Fransen goed onderzocht en bekeken hebt. Dan kunnen we voor een toekomstvisie zorgen met Frankrijk en België.

06.11 Sabien Lahaye-Battheu (Open Vld): Mijnheer de minister, ik sluit mij aan bij wat de collega's hebben bepleit.

Aan de ene kant wordt er enorm veel energie gestoken in onze grensstreken, zowel aan Vlaamse kant als aan Franse kant, om te zorgen voor een zo vlot mogelijk verkeer in het gebied. Aan de andere kant worden in dit dossier mogelijkheden beknot.

Ik wil u vragen de bevoegden het signaal te geven dat zij de kansen die er zijn – ik verwijs daarbij naar de vraag van Frankrijk en de haalbaarheidstudie – te onderzoeken en te overwegen, en die niet zomaar uit te sluiten.

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

07 **Samengevoegde vragen van**

- mevrouw Daphné Dumery aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de treinverbinding tussen Blankenberge en Limburg" (nr. 21837)
- mevrouw Sabien Lahaye-Battheu aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "het nieuwe vervoersplan in het algemeen en de treinverbinding tussen Blankenberge en Limburg in het bijzonder" (nr. 21860)
- de heer Steven Vandeput aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de spoorverbinding De Panne-Brussel in het nieuwe vervoersplan" (nr. 21920)
- mevrouw Ann Vanheste aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "het vervoersplan 2014 van de NMBS" (nr. 22192)
- mevrouw Bercy Slegers aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de rechtstreekse treinverbinding tussen de stations van Knokke en Blankenberge enerzijds en de stations van Hasselt en Genk anderzijds" (nr. 22212)
- mevrouw Bercy Slegers aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de spoorverbinding Oostende-Rijsel" (nr. 22215)
- mevrouw Bercy Slegers aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de gevolgen van het nieuwe vervoersplan voor reizigers op de lijn De Panne-Brussel" (nr. 22216)
- mevrouw Sabien Lahaye-Battheu aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "het nieuwe vervoersplan in het algemeen en de treinverbinding tussen De Panne en Brussel in het bijzonder" (nr. 22238)
- de heer Ronny Balcaen aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "het vervoersplan van de NMBS" (nr. 22282)
- mevrouw Valérie De Bue aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "het toekomstige vervoersplan" (nr. 22330)
- de heer Tanguy Veys aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de onbegrijpelijke en ondoordachte beslissing om het treinaanbod tussen Limburg en de kust terug te schroeven en het effect van de roadshows op het vervoersplan" (nr. 22331)

07 Questions jointes de

- Mme Daphné Dumery au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la liaison ferroviaire entre Blankenberge et le Limbourg" (n° 21837)
- Mme Sabien Lahaye-Battheu au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "le nouveau plan de transport et plus particulièrement la liaison ferroviaire entre Blankenberge et le Limbourg" (n° 21860)
- M. Steven Vandeput au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la liaison ferroviaire La Panne-Bruxelles dans le nouveau plan de transport" (n° 21920)
- Mme Ann Vanheste au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "le plan de transport 2014 de la SNCB" (n° 22192)
- Mme Bercy Slegers au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la liaison ferroviaire directe entre les gares de Knokke et Blankenberge d'une part et les gares de Hasselt et Genk d'autre part" (n° 22212)
- Mme Bercy Slegers au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la liaison ferroviaire Ostende-Lille" (n° 22215)
- Mme Bercy Slegers au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "les conséquences du nouveau plan de transport pour les voyageurs de la ligne La Panne-Bruxelles" (n° 22216)
- Mme Sabien Lahaye-Battheu au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "le nouveau plan de transport et plus particulièrement la liaison ferroviaire entre La Panne et Bruxelles" (n° 22238)
- M. Ronny Balcaen au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "le plan de transport de la SNCB" (n° 22282)
- Mme Valérie De Bue au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "le futur plan de transport" (n° 22330)
- M. Tanguy Veys au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la décision incompréhensible et inconsidérée de réduire l'offre de trains entre le Limbourg et l'impact des tournées d'information sur le plan de transport" (n° 22331)

07.01 Daphné Dumery (N-VA): Mijnheer de minister, in Limburg is ongerustheid ontstaan naar aanleiding van wat uitlekte over het nieuwe spoorplan van de NMBS, meer bepaald over de verbinding tussen Limburg

en de kust. Natuurlijk is er ook in Blankenberge ongerustheid over deze rechtstreekse verbinding met Limburg. Nu doet men daar twee uur over. Volgens wat te lezen viel, zou de reistijd opgetrokken worden naar drie uur, met een overstap. Het is trouwens nog niet zeker waar die overstap zou plaatsvinden.

Waarom is men daarover ongerust? Aan de kust is men ongerust omdat in het toeristisch seizoen, maar ook in de weekends en bij mooi weer, heel wat mensen met de trein naar Blankenberge komen. Ook studenten maken gebruik van deze verbinding. Op de lijn liggen drie studentensteden: Gent, Brussel en Leuven. Daarom heeft de Jeugdraad zijn ongenoegen geuit over wat uitgelekt is.

Ik meen dat het beste is het u gewoon te vragen. Wat is er aan de hand? Wat zijn de motieven van de NMBS voor het afschaffen van deze populaire spoorverbinding? Krijgt Blankenberge dan een nieuwe klokvaste IC-verbinding met het binnenland? Zo ja, welke?

07.02 Sabien Lahaye-Battheu (Open Vld): Ik heb ook zelf een vraag over de treinverbinding tussen Blankenberge en Limburg en over het vervoersplan in het algemeen. Intussen is bij de regeling van de werkzaamheden afgesproken om de heer Cornu naar de commissie uit te nodigen, teneinde toelichting bij de stand van zaken van het vervoersplan te geven.

Mijnheer de minister, kunt u toelichting geven bij de werkwijze van de roadshows die nu bezig zijn? Wat is de timing? Wat is de mate van inspraak? Hoe worden ze juist georganiseerd?

Kunt u toelichting geven bij de afschaffing van de rechtstreekse verbinding tussen de Limburgse stations en Knokke-Blankenberge?

Kunt u meer toelichting geven bij de plannen met de spoorverbinding De Panne-Brussel?

07.03 Steven Vandeput (N-VA): Mevrouw de voorzitter, ik sluit mij bij de reeds gestelde vragen aan.

07.04 Ann Vanheste (sp.a): Mijnheer de minister, het vervoersplan 2014 van de NMBS wordt hier en daar officieus medegedeeld. Mijn vraag dateert echter van vóór gisteren en is dus ook achterhaald.

Voor de regio Westhoek ziet het er helemaal niet rooskleurig uit. Ook voor de verbinding tussen De Panne en Landen ziet het er volgens officieuze berichten helemaal niet goed uit, wat wij nu ook officieel hebben vernomen.

Ik heb in mijn vraag alle stops genoteerd. Ik zal ze evenwel niet allemaal opnieuw opsommen. Enkele stops waren nog niet 100 % zeker, nu zijn ze dat wel. Dat betekent dat er zestien in plaats van tien stops zullen zijn om naar Brussel te reizen.

Voor de streek in kwestie is het natuurlijk slecht nieuws dat reizigers nog langer onderweg zullen zijn om onze hoofdstad te bereiken. Het gaat nu om tweeënehalf uur in plaats van twee uur.

Daarom heb ik de hiernavolgende vragen.

Kunt u de officieuze berichten bevestigen? Natuurlijk kunt u dat. Wij hebben gisteren allemaal het officiële nieuws gehoord.

Wat is uw mening over het voorgestelde project? Is er nog een mogelijkheid om het te herbekijken en tot een traject met minder stops te komen?

07.05 Bercy Slegers (CD&V): Mijnheer de minister, als wij de West-Vlaamse krantenkoppen van de laatste twee dagen bekijken, dan is het minste dat wij kunnen zeggen dat het nieuwe vervoersplan, dat nu geconcretiseerd wordt, voor heel wat reactie zorgt bij de mensen en bij de gemeentebesturen. Wij zien dat bepaalde lijnen vanuit West-Vlaanderen doorgeknipt worden in Gent en hun rechtstreekse verbinding met Brussel verliezen en dat andere wel rechtstreeks verbonden blijven maar dat de duur enorm verlengd wordt.

Mijn eerste vraag gaat over de lijn tussen Knokke-Blankenberge en Hasselt-Genk. Ik sluit mij aan bij de vraag van mevrouw Dumery op dat vlak, om tijd te winnen zal ik de vraag niet herhalen.

Mijn tweede vraag gaat over de verbinding Oostende-Rijsel. Deze verbinding loopt van Oostende over

Brugge en Kortrijk tot in Rijsel. Ook op die verbinding zit een vertraging. Nochtans is die lijn belangrijk voor het internationaal verkeer en voor het toerisme en kan ze ook belangrijk zijn voor woon-werkverkeer. Wat zijn de plannen in de toekomst voor de verbinding Oostende-Rijsel? Blijft die gegarandeerd? Zo ja, is er geen mogelijkheid om die treinfrequentie gelijk te houden met de huidige frequentie? Het is ook zo dat men Lille-Flandres en de Eurostarterminal in Rijsel verder wil uitbouwen, zou het dan ook niet goed zijn om daarom de verbinding Oostende-Rijsel te houden en op te waarderen, om zo te kunnen inpikken op die uitbreiding?

Mijn derde vraag gaat over de lijn De Panne-Brussel. Dit zorgt voor grote beroering in de Westhoek, vooral aan de Westkust. Terecht, zo blijkt, want als die mensen overstappen doen ze er nog 11 minuten langer over en als ze niet overstappen doen ze er 29 minuten langer over. Mijnheer de minister, wat is de achterliggende motivatie van deze beslissing? Soms zijn er cijfers als achterliggende motivatie, dan zou ik het kunnen begrijpen, maar wat deze verbinding betreft krijg ik geen eenduidig antwoord over de reden om deze lijn in tijd te gaan verlengen, over de reden om de verbinding De Panne-Luchthaven zoals ze bestond, af te knippen in Gent en over de reden om geen rechtstreekse verbinding met de luchthaven meer te organiseren vanuit De Panne, maar wel vanuit Oostende.

07.06 Ronny Balcaen (Ecolo-Groen): Madame la présidente, comme les autres collègues, je serai bref. Je me suis déjà exprimé lors de l'entrevue avec M. Cornu et j'ai pu dire ma déception sur le manque d'ambition de ce plan de transport en termes d'arrivée de nouveaux voyageurs et d'ajout de trains et de trains-kilomètres durant les trois prochaines années.

Aujourd'hui, on constate toute une série de fuites, qui s'avèrent exactes, de prises de position politiques parfois correctes, parfois incorrectes. Je pense qu'il ne faut pas entrer ici dans un débat technique sur les dispositions de ce plan. Nous aurons peut-être l'occasion de le faire avec M. Cornu mais je ne sais pas dans quelles conditions.

Pour ma part, je voulais vous interroger, monsieur le ministre, sur des questions plus formelles.

Où en est-on dans le processus d'adoption de ce plan? A-t-il été définitivement approuvé par le conseil d'administration? Existe-t-il encore, comme certains le disent, des marges de manœuvre pour modifier ce plan? Ce plan doit-il être approuvé par le gouvernement? Selon quel calendrier? Il est important de le savoir à la veille des joyeuses entrées de M. Cornu et de ses équipes dans les différentes provinces pour leur expliquer le plan de transport.

Si le mécontentement des usagers du rail se généralise, comment comptez-vous le prendre en compte et ce, sans vous référer uniquement aux obligations du contrat de gestion?

07.07 Valérie De Bue (MR): Madame la présidente, nous avons tous été étonnés par la fuite dans la presse d'une partie du plan de transport.

Deux principes sont sous-jacents à ce plan: le cadencement et l'importance des liaisons entre grandes gares au détriment des petites et la mise en place d'une nouvelle offre en accentuant les offres IC et les trains P au détriment des trains IR.

Durant la journée d'hier, un flou a régné. Les associations de voyageurs ont énormément critiqué ce plan; quant à la SNCB, elle a signalé que l'offre IR n'était pas modifiée, hormis son appellation.

Monsieur le ministre, j'aurais aimé avoir quelques éclaircissements sur ce plan de transport. Les trains IR sont-ils, oui ou non, maintenus? Quelle est la procédure prévue? Quel est le délai? On parle de *roadshows* dans les provinces. Ce plan de transport peut-il encore être amélioré?

07.08 Tanguy Veys (VB): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, toen ik u op 21 januari ondervroeg over de treinverbinding De Panne-Brussel waarbij de reistijd ingrijpend zou worden verlengd, verwees u in uw antwoord droogweg naar de roadshow die de NMBS in maart per provincie zou organiseren om het nieuw transportplan met alle bijzonderheden voor te stellen. Daar konden alle vragen over de lokale dienstverlening worden gesteld.

Dat is een gemakkelijke oplossing voor u als voogdijminister en nog meer voor de NMBS, als de commissieleden worden geconfronteerd met een NMBS die *au fur et à mesure* maatregelen neemt met zeer

zware gevolgen. U hebt zelf gezegd dat bij de hervorming van de NMBS de reiziger centraal moet staan. Dat moet zo blijven. Het gaat echter niet alleen over de verbinding De Panne-Brussel, maar ook over de rechtstreekse verbinding tussen Tongeren en Blankenberge.

De beslissingen van de NMBS zijn dermate drastisch dat wij duidelijk kunnen spreken over een onbegrijpelijke en ondoordachte keuze. Ook de Open Vld van Blankenberge heeft dat zo meegedeeld. Dat horen wij vandaag misschien niet van de Open Vld, maar die beslissing kan wel degelijk onbegrijpelijk en ondoordacht worden genoemd. De gevolgen zijn er niet alleen voor de brave gepensioneerden die vanuit Bilzen, Tongeren, Diepenbeek enzovoort, gebruikmaakten van deze succesvolle treinverbinding, maar eveneens voor studenten die vanuit Blankenberge of de Oostkust richting universiteitssteden als Gent, Antwerpen en Leuven spoorden.

Het is onbegrijpelijk dat u beknibbelt op zo'n succesvolle lijn. Dat heeft zware gevolgen, niet alleen op toeristisch vlak, maar ook op het vlak van het transport lijkt het mij wenselijk die beslissing niet door te voeren.

Mijnheer de minister, in welke mate wordt in het nieuw vervoersplan van de NMBS het treinaanbod tussen Limburg en de kust ingeperkt?

Wat is de motivering voor deze onbegrijpelijke en ondoordachte beslissing? Kan deze beslissing nog worden herroepen, gelet op de roadshows? Zo ja, in welke zin? Zo nee, waarom niet?

In welke planning is inzake de roadshows voorzien? In welke mate kunnen deze roadshows nog leiden tot wijzigingen van het nieuw vervoersplan van de NMBS?

07.09 Minister **Jean-Pascal Labille**: Mevrouw de voorzitter, de NMBS gaf mij op 31 januari 2014 haar ontwerp van vervoersplan 2014-2017, dat goedgekeurd werd door de raad van bestuur op 20 december 2013.

Dat vervoersplan zal vrijdag worden voorgelegd aan de Ministerraad, in overeenstemming met artikel 219, § 5, van de wet van maart 1991 inzake de overheidsbedrijven. Ik stel de Ministerraad voor kennis te nemen van dit vervoersplan en ik eis dat de NMBS zich aanpast aan het beheerscontract dat van kracht is tussen de Staat en de NMBS. Het gaat met name over de naleving van het aantal klokvast verbindingen per bediende halte.

Van haar kant zal de NMBS in de loop van de komende weken het nieuw vervoersplan in de verschillende provincies van het land voorstellen. De communicatie steunt op roadshows, waarbij de NMBS zich zal richten tot de verkozenen van de verschillende parlementen, evenals tot de provinciale verkozenen en tot de burgemeesters. De roadshows worden tussen eind februari 2014 en april 2014 gehouden en alsdan zullen de algemene richtsnoeren en de specifieke lokale bijzonderheden van het vervoersplan worden voorgesteld. Er worden ook twee sessies gepland met vertegenwoordigers van het Raadgevend Comité van de Gebruikers.

In de nota die vrijdag aan de Ministerraad wordt voorgelegd wordt aan de NMBS gevraagd om de opmerkingen die tijdens deze presentaties worden geformuleerd, te analyseren. Naast de noodzakelijke aanpassingen om het huidig beheerscontract na te leven, zullen er relevante aanpassingen moeten worden opgenomen. Het gewijzigd plan zal dan worden voorgelegd aan de raad van bestuur van de NMBS en aan de Ministerraad.

Tot slot, zal via de geëigende kanalen informatie worden verspreid, zowel naar de professionele als naar de individuele klanten van de NMBS.

07.10 **Daphné Dumery** (N-VA): Mijnheer de minister, uw antwoord stelt mij niet gerust.

Ik zal dus nog even moeten wachten op meer informatie. Als het plan vrijdag in de Ministerraad wordt voorgesteld, zullen wij misschien al wat duidelijkheid krijgen en anders moet ik meer concreet uitkijken naar de roadshows tussen eind februari en april 2014.

07.11 **Sabien Lahaye-Battheu** (Open Vld): Mijnheer de minister, u geeft duidelijk aan dat er aanpassingen mogelijk zijn, zowel op basis van het beheerscontract als in het licht van de opmerkingen die tijdens de

roadshows worden geformuleerd.

Ik dank u om te hebben verduidelijkt dat het plan nog in volle ontwikkeling is, en dus nog altijd niet definitief is.

De **voorzitter**: De heer Vandepuut heeft de commissievergadering verlaten.

07.12 Ann Vanheste (sp.a): Mijnheer de minister, ik ben enigszins gerustgesteld dat het plan nog niet definitief is. Wij stimuleren zo veel mogelijk mensen om te reizen met het openbaar vervoer, maar de voorliggende maatregel zou voor onze streek het tegengestelde kunnen betekenen. Stel dat iemand van onze regio in Brussel werkt en twee en een half uur onderweg is voor een enkele rit, dan betekent dat die persoon, na een werkdag van acht uur, ten minste dertien uur van huis is. Ik vrees dat in dat geval velen veeleer voor de auto zullen kiezen, want zonder file kan die afstand op een uur en twintig minuten worden afgelegd.

U mag ook niet vergeten dat wij aan de ene kant de zee hebben en aan de andere kant Frankrijk, waaromtrent wij daarnet antwoorden kregen die ook niet meteen hoopvol zijn.

Volgens mij is de thans voorliggende beslissing alleszins niet goed voor onze regio.

07.13 Bercy Slegers (CD&V): Mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord.

De roadshow in West-Vlaanderen is voor 17 maart 2014 naar ik heb gehoord. Ik meen dat het een zeer goede zaak is dat er zo'n roadshow komt. Het is de eerste keer in de annalen van Infrabel dat zo iets voorkomt. Ik ben een aantal jaren schepen geweest en heb dit nog niet meegemaakt. Het is dus zeer positief. Alleen kunnen wij er niet omheen dat er in West-Vlaanderen en de Westhoek op dit moment een verarming is. Alle collega's hier aanwezig zullen de vragen die wij u hier de voorbije maanden hebben gesteld daar opnieuw aan de diensten stellen. Ze mogen zich verwachten aan zeer concrete vragen en ik hoop dan ook dat ze concrete antwoorden zullen hebben. Ik meen dat een aantal zaken zeer goed bestudeerd zijn. Ik kan daar inkomen. Als er echter geen concrete antwoorden zijn, hoop ik dat ze de flexibiliteit aan de dag willen leggen om nieuwe zaken te onderzoeken en wijzigingen aan te brengen.

U hebt gezegd dat de regering zal vragen dat de opmerkingen geanalyseerd worden en dat er desgevallend aanpassingen komen. Ik hoop daarvoor te mogen rekenen op de steun van de regering.

07.14 Ronny Balcaen (Ecolo-Groen): Madame la présidente, monsieur le ministre, je vous remercie pour vos explications.

Je prends acte du fait que le gouvernement devra se prononcer, que, dès vendredi, il prendra connaissance du plan de transport de la SNCB et que ce dernier n'est pas, à ce stade, considéré comme définitif.

Je rappelle quand même que M. Cornu a déclaré au parlement, que l'un des objectifs du plan était de maintenir l'équilibre budgétaire et que, ce faisant, il n'y avait pas d'offre globale supplémentaire.

Si, comme je le souhaite, le gouvernement intervient dans le débat, il devra aussi trouver la manière de résoudre cette équation budgétaire.

Au-delà de la question des moyens supplémentaires pour le fonctionnement du rail au jour le jour sur laquelle nous devons nous pencher, j'invite, comme je l'ai déjà fait à plusieurs reprises, à travailler sur les flux entre la SNCB et Infrabel. Selon moi, aujourd'hui, beaucoup d'argent entre à la SNCB via les dotations publiques, mais il est directement redirigé vers Infrabel.

Par ailleurs, pour ce qui concerne la manière de rentabiliser un train, la SNCB doit prendre en compte les coûts des sillons qui sont particulièrement élevés et qui influencent l'offre qui peut être faite aux voyageurs.

07.15 Valérie De Bue (MR): Madame la présidente, comme vous et d'autres collègues, je remercie le ministre pour sa réponse et, surtout, pour donner une lueur d'espoir en permettant des adaptations au plan. J'espère que le dialogue entre toutes les parties intéressées sera fructueux.

Je voudrais également souligner l'importance de synergies à trouver avec d'autres sociétés de transport. On a déjà insisté à ce sujet en commission auprès de M. Cornu, lorsqu'il est venu présenter la première mouture du plan. En cas de "rationalisation" de certaines offres, en raison de problèmes éventuels de fréquentation, des synergies peuvent vraisemblablement être mises en place avec les sociétés de transports régionaux.

07.16 Tanguy Veys (VB): Mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord, maar in feite ben ik niet veel wijzer geworden.

Vorige maand heb ik u namelijk al over het nieuwe vervoersplan ondervraagd. Het is stuitend dat er de voorbije maanden al tal van wijzigingen aangebracht werden aan de ingrijpende maatregelen die op het einde van dit jaar doorgevoerd zullen worden. Nu zegt u dat het dossier eerst op de Ministerraad zal komen en later tijdens de roadshows toegelicht zal worden. Er zouden nog wijzigingen mogelijk zijn. Dat is de wortel waarmee u de commissie zoet probeert te houden, maar bekijk eens de werkwijze. Hoe kunt u in februari en maart, tijdens de roadshows, op een deftige manier het overleg organiseren?

De leden van deze commissie zijn niet zomaar een of andere treinreiziger. Ik beschouw mijzelf een beetje als een aandeelhouder van de nv NMBS. Wij moeten in dezen de NMBS kunnen terechtwijzen en aandringen op, ten minste, de motivering van een aantal beslissingen. Dat kan hier niet, zeker niet als het gaat over beslissingen die volgens mij en volgens anderen onbegrijpelijk en ondoordacht zijn.

Ik vind dat u er zich veel te gemakkelijk van af maakt.

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

*De openbare commissievergadering wordt gesloten om 17.15 uur.
La réunion publique de commission est levée à 17.15 heures.*