

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

du

MARDI 11 MARS 2014

Après-midi

COMMISSIE VOOR DE
INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE
OVERHEIDSBEDRIJVEN

van

DINSDAG 11 MAART 2014

Namiddag

De behandeling van de vragen en interpellaties vangt aan om 14.33 uur. De vergadering wordt voorgezeten door de heer Jef Van den Bergh.

Le développement des questions et interpellations commence à 14.33 heures. La réunion est présidée par M. Jef Van den Bergh.

01 **Vraag van de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "het directiecomité van de NMBS en van Infrabel" (nr. 22629)**

01 **Question de M. Jef Van den Bergh au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "le comité de direction de la SNCB et d'Infrabel" (n° 22629)**

01.01 **Jef Van den Bergh** (CD&V): Mijnheer de minister, sinds 1 januari van dit jaar heeft de NMBS-Groep een nieuwe structuur en bij deze nieuwe structuur hoort uiteraard een nieuwe organisatorische opbouw en een nieuw directiecomité. Deze interne structuur is minstens even belangrijk als de bevoegdheidsverdeling tussen de NMBS en Infrabel, wil men van de NMBS en van Infrabel goed draaiende organisaties maken. Dat spreekt voor zich.

Ook intern moet men ervoor zorgen dat er een unieke en welomlijnde logische bevoegdheidsverdeling bestaat. Daar de nieuwe NMBS als vervoersmaatschappij eigenlijk een doorstart is van de NMBS-Holding, en de mensen van de oude vervoersmaatschappij erin ingepast moeten worden, was het een hele puzzel om dit voor elkaar te krijgen.

Ik kom tot mijn vragen, mijnheer de minister.

Hoe ziet de nieuwe interne organisatiestructuur van de NMBS en van Infrabel eruit? Welke directiecomités werden opgericht, en wat zijn hun bevoegdheden? Wie staat aan het hoofd van elk directiecomité en van de onderliggende stafdiensten?

Tot slot, op welke manier werd ieder hoofd van de directiecomités en van de onderliggende stafdiensten aangesteld? Gebeurde dit na een audit, op basis van ervaring of op basis van de functie bij de vroegere holding? Er blijken nogal wat verschillen te bestaan.

01.02 **Minister Jean-Pascal Labille**: De raad van bestuur van de NMBS heeft op 8 januari 2014 beslist dat het directiecomité zal bestaan uit zes personen, waaronder de gedelegeerd bestuurder en vijf algemeen directeurs. Zoals voorgesteld door de gedelegeerd bestuurder is de inhoud van de vijf directies als volgt.

De directie Transport wordt belast met het doen rijden van de treinen, stipt volgens uurrooster, alsook met het beheer van zowel de treinbestuurders en de treinbegeleiders als van het andere personeel dat betrokken is bij de treindienst.

De directie Technics wordt belast met de kwaliteit en de betrouwbaarheid van het rollend materieel, het beheer van de werkplaatsen en de relatie met de leveranciers van het rollend materieel.

De directie Stations wordt belast met alle projecten die verband houden met de bouw van stations, het onderhoud en de instandhouding ervan, de exploitatie van de stations, en het beheer van het onroerend patrimonium.

De directie Finance wordt belast met de voorbereiding van de budgetten en de rekeningen, de beheerscontrole, de opvolging van de budgetten, het beheer van de thesaurie en de financiering.

De directie Marketing and Sales, ten slotte, wordt belast met de realisatie van de omzet, de ontwikkeling en de promotie van alle treindiensten, de ontwikkeling van nieuwe tariefplannen en diensten, alsook de commerciële publiciteit.

Daarnaast zijn er acht stafdiensten waarvan de leiders rechtstreeks aan de gedelegeerd bestuurders rapporteren, meer bepaald Legal Affairs, Procurement and Investment, ICT Europe voor het internationaal reizigersverkeer, HR, Corporate Communications, Strategy and Economic Analysis en GEM.

Overeenkomstig de wet van 21 maart betreffende de hervorming van sommige economische overheidsbedrijven, wordt het directiecomité voorgezeten door de gedelegeerd bestuurder.

De gedelegeerd bestuurder wordt benoemd door de Koning via een besluit, vastgesteld na overleg in de Ministerraad. De heer Jo Cornu werd bij koninklijk besluit van 4 november 2013 benoemd, met ingang van 13 november 2013, tot gedelegeerd bestuurder van de NMBS-Holding en van de NMBS, en vanaf 1 januari 2014 tot gedelegeerd bestuurder van de nieuwe NMBS.

Overeenkomstig dezelfde wet worden de overige leden van het directiecomité benoemd door de raad van bestuur op voorstel van de gedelegeerd bestuurder, na advies van het benoemings- en bezoldigingscomité. De leiders van de stafdiensten worden benoemd door de raad van bestuur op voorstel van het directiecomité.

De NMBS meldt mij dat afhankelijk van de perimeter en de verantwoordelijkheid voor een bepaalde post werd beslist om een oproep tot kandidaten met een functiebeschrijving en een competentieprofiel te lanceren of niet. In geval van een oproep tot kandidatuur en na een evaluatie van de kandidaat op grond van een CV en een motivatiebrief, de resultaten van een assessment door een extern bureau en een interview door een jury, wordt de kandidaat door de gedelegeerd bestuurder en na advies van het benoemings- en bezoldigingscomité aan de raad van bestuur voorgesteld.

Met betrekking tot Infrabel informeert men mij dat de interne structuur tot op vandaag ongewijzigd blijft, met uitzondering van het ICT-departement van de NMBS-Holding, als gevolg van de structuurhervorming die op 1 januari 2014 van kracht werd. Infrabel verduidelijkt dat de wijzigingen aan haar structuur zullen gebeuren in toepassing van de wet van 21 maart en in naleving van het koninklijk besluit van 11 december 2013, houdende hervorming van de structuur van de NMBS-Holding, Infrabel en de NMBS, dat Infrabel een overgangperiode toekent tot 30 juni 2014.

01.03 Jef Van den Bergh (CD&V): Mijnheer de minister, het is niet de bevoegdheid van de regering maar van de raad van bestuur om hoofden van directies en stafdiensten aan te stellen. U geeft daarbij de wettelijke duiding, maar niet hoe het in de praktijk loopt of is gelopen. Wij vernemen immers dat op dat vlak de meest gevarieerde pistes worden gevolgd.

Ik vraag dan ook daar de nodige aandacht aan te besteden opdat op elke positie de beste persoon komt te staan. Dat is een bekommernis die wij allemaal moeten delen, denk ik. Als er bijvoorbeeld voor de ene een soort verlenging van zijn vroegere functie komt en voor de andere een uitgebreide procedure en *assessment*, dan kunnen daar vraagtekens bij worden gezet.

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

02 **Samengevoegde vragen van**

- de heer Peter Luykx aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de vorderingen van het IJzeren Rijn-dossier" (nr. 21882)
- de heer Tanguy Veys aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast

met Grote Steden, over "de stand van zaken in het dossier van de IJzeren Rijn" (nr. 22632)
- de heer Peter Vanvelthoven aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de stand van zaken van de IJzeren Rijn" (nr. 22642)

02 Questions jointes de

- M. Peter Luykx au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "l'avancée du dossier du Rhin de fer" (n° 21882)
- M. Tanguy Veys au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "l'état d'avancement du dossier du Rhin de fer" (n° 22632)
- M. Peter Vanvelthoven au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "l'état d'avancement du Rhin de fer" (n° 22642)

De **voorzitter**: De heer Luykx is op komst. In afwachting van zijn aanwezigheid, geef ik het woord aan de andere vraagstellers.

02.01 **Tanguy Veys** (VB): Mijnheer de minister, over de heractivering van de IJzeren Rijn, de goederenspoorlijn die de Antwerpse haven met het Duitse Ruhrgebied verbindt, wordt al jaren op verschillende niveaus gepalaverd tussen België, Nederland en Duitsland.

In 2011 bereikten Nederland en België over de heractivering al een akkoord. Er ligt dan ook al sinds eind 2012 een zogenaamd memorandum of understanding klaar waarin beide landen afspraken hebben gemaakt over de spoorwerken en de kostenverdeling. In het Vlaams Parlement verklaarde Vlaams minister-president Kris Peeters op 19 februari 2014 dat in het dossier van de IJzeren Rijn vóór de verkiezingen van 25 mei 2014 geen zware doorbraken meer mogen worden verwacht. Hij stelde wel het signaal gekregen te hebben dat ook Nordrhein-Westfalen vooruit wil met het dossier, maar de Duitse deelstaat kant zich tegen het historisch tracé. Bovendien blijft het volgens de Vlaamse minister-president nog steeds wachten op de goedkeuring door de federale regering van dat memorandum of understanding met Nederland. Ter zake stelde minister-president Kris Peeters dat die goedkeuring zo snel als mogelijk moest gebeuren en dat hij er minister Labille ook op aangesproken had.

Mijnheer de minister, nochtans kan ik verwijzen naar verklaringen van uzelf in de commissie voor de Infrastructuur van 26 november 2013. Toen stelde u in het vooruitzicht dat die goedkeuring zeer snel zou gebeuren. U zei: "Zoals reeds aangehaald, zal een ontwerp van memorandum of understanding de volgende weken aan de Ministerraad voorgesteld worden. Het stelt met name een verdeling voor van de kosten tussen de drie betrokken landen. Zodra de Ministerraad zich over het dossier heeft uitgesproken, zal ik erop toezien dat de nodige besprekingen met de bevoegde autoriteiten van de verschillende landen kunnen plaatshebben. De staatssecretaris voor Mobiliteit en ikzelf zullen binnenkort een ontwerp van memorandum of understanding aan de Ministerraad voorstellen. Wij zullen ons ook baseren op de expertise van de FOD Mobiliteit en Vervoer voor de verdere ontwikkeling van het dossier. De IJzeren Rijn maakt deel uit van het prioritair project 24 Lyon-Genova-Basel-Duisburg-Rotterdam-Antwerpen en van het RTET-programma. De IJzeren Rijn zal ten gevolge van het financieel kader van het RTET-programma, dat over de periode 2014-2020 loopt, kunnen genieten van Europese subsidies. De IJzeren Rijn is inderdaad opgenomen in de lijst van projecten die vooraf geïdentificeerd zijn door de commissie als projecten die binnen die periode financiële steun zouden kunnen ontvangen uit het RTET-programma. Een schatting van de subsidies die de IJzeren Rijn de volgende jaren zou kunnen ontvangen, is vandaag niet bekend aangezien de subsidies van het RTET-programma toegekend worden via projectgroepen."

Mijnheer de minister, wij zijn intussen al bijna zes maanden na uw optimistische verklaring van november 2013. In het licht van de verklaring van de minister-president ben ik bijzonder onaangenaam verrast dat dit nog steeds niet is gebeurd.

Ik krijg dan ook graag een stand van zaken, een verdere planning en een motivatie waarom het memorandum of understanding met Nederland nog steeds niet werd goedgekeurd.

02.02 **Peter Vanvelthoven** (sp.a): Mijnheer de minister, ik zal de hele procedure niet opnieuw schetsen, maar toch een paar van de meer belangrijke zaken aankaarten.

U weet dat dit een belangrijk dossier is. Economisch zitten wij in een recessie, wat niet gemakkelijk is. Wij moeten al wat ons kan helpen om de berg op te klimmen op economisch vlak met twee handen aangrijpen.

De IJzeren Rijn is voor de Antwerpse haven en ook voor Europa een heel belangrijk dossier. Wij hadden van

staatssecretaris Wathélet begrepen dat het memorandum van overeenstemming van eind 2012, dus van bijna anderhalf jaar geleden, klaar zou zijn. Wij hebben vernomen dat dit memorandum nog steeds niet werd voorgelegd aan de federale Ministerraad.

Op 26 november hebt u al meegedeeld dat het dossier nog niet was voorgelegd aan de Ministerraad. Ook collega Veys heeft daarnaar verwezen.

Ik krijg vandaag graag van u te horen wat de huidige stand van zaken is. Werd het aan de Ministerraad voorgelegd? Indien neen, waarom niet? Welke problemen moet u nog oplossen?

Kan er over de inhoud al wat meer worden meegedeeld? Hoe staat het met het overleg dat zou worden gepland met de ter zake bevoegde Nederlandse minister? Hoe verloopt de verdere procedure nu tussen de drie betrokken landen?

02.03 Peter Luykx (N-VA): Mijnheer de minister, de vraag is al door de vorige sprekers toegelicht.

Het betreffende dossier is voor Vlaanderen en in het bijzonder voor Limburg zeer belangrijk. Na mijn vragen in de commissie van 26 november 2013 had ik graag een follow-up gekregen. Toen zei u dat er gesprekken over de cofinanciering verbonden aan de investering, met de Gewesten zouden worden opgestart.

Mijnheer de minister, werd u door de deelstaatregering Noordrijn-Westfalen reeds op de hoogte gesteld van de prioritaire status die door de minister van Transport, Michael Groschek, aan de IJzeren Rijn werd toegekend? Werd in de regering reeds beslist om een onderhoud in te plannen met de bevoegde vertegenwoordigers van de deelstaatregering? Zo ja, waar en hoe?

In welke fase bevindt het memorandum of understanding zich nu? Hoe werd dat op de Ministerraad besproken?

Welke inspanningen hebt u geleverd om de gesprekken met de Gewesten over de cofinanciering op te starten? Welke agenda werd opgesteld? Welke lijnen zult u daarin namens de federale regeringspartijen verdedigen?

02.04 Minister Jean-Pascal Labille: Mijnheer de voorzitter, zoals tijdens een voorgaande vergadering werd uitgelegd, werd met betrekking tot de werken op het Nederlandse grondgebied een ontwerp van MOU voorbereid. Het stelt een verdeling van de kosten tussen België en Nederland voor, evenals de bevestiging dat de Nederlandse btw op de werken niet door België zou zijn verschuldigd.

De interkabinettengroep heeft besprekingen gevoerd om het ontwerp van MOU aan de Ministerraad voor te stellen. Zonder de gegrondheid van het ontwerp ter discussie te stellen, kunnen er vragen rijzen over het risico om België in genoemd ontwerp te betrekken, terwijl in het belangrijke budget dat voor de werken op het Nederlandse grondgebied nodig is, vandaag niet is voorzien. Het betreft een budget van naar schatting meer dan 400 miljoen euro.

De besprekingen zijn nog lopende om voor ons land volledige duidelijkheid en veiligheid op budgettair en economisch vlak te verkrijgen.

Ik heb bij mijn weten over de IJzeren Rijn geen mededeling van de minister van Vervoer van Noordrijn-Westfalen, Michael Groschek, ontvangen. Ik heb echter begrepen dat de keuze voor het tracé nog steeds wordt besproken.

Overigens heb ik al een uitnodiging gestuurd om mijn Duitse ambtgenoot te ontmoeten, teneinde het punt te bespreken, wat waarschijnlijk de komende dagen zal gebeuren, en het historische tracé dat België en Nederland steunen, te bevestigen. Ik blijf het dossier met mijn Nederlandse collega Mansveld opvolgen, ook de komende dagen.

Behalve de analyse van de door de Gewesten voorgestelde projecten moeten de Gewesten zich ook over de cofinanciering van de projecten uitspreken. Zodra alle voorwaarden voor de financiering zijn bepaald, worden ze in een samenwerkingsovereenkomst vastgelegd die tussen de federale Staat en de drie Gewesten wordt gesloten.

Het proces dat momenteel aan de gang is, is relatief lang. Het zal daarom waarschijnlijk tijdens de volgende legislatuur tot stand komen.

02.05 Tanguy Veys (VB): Mijnheer de minister, bedankt voor uw antwoord en de toelichting.

Als ik goed geluisterd heb is er nog steeds overleg bezig. De adviesperiode die u de Gewesten blijkbaar toch gunt, loopt ook nog. Ik had de indruk dat in dit dossier alles eind 2012 klaar was, op veel gepalaver en een adviesronde na. Misschien kunt u een einddatum in het vooruitzicht stellen. Als er geen advies komt, moet u daar zelf maar de nodige conclusies uit trekken. Als er nog steeds geen advies is van het Waalse Gewest maar wel van het Vlaamse Gewest, is het natuurlijk gemakkelijk om de beslissing uit te stellen.

Ik vind het jammer dat u in uw antwoord zelf al spreekt van een beslissing na de verkiezingen. We beschikken immers over voldoende elementen om tot een effectieve uitvoering van dat memorandum of understanding te komen. Ik meen dus dat uw trommel met argumenten om niet te handelen in feite zo goed als leeg is.

Mijnheer de minister, ik vraag u om in de weinige tijd die u nog rest ook in dit dossier pertinent op te treden.

02.06 Peter Vanvelthoven (sp.a): Mijnheer de minister, er is misschien wat verwarring over een element uit uw antwoord, namelijk dat Duitsland zich nog moet uitspreken over het tracé. Ik had immers begrepen dat het historisch tracé verworven was en dat Duitsland daarmee akkoord ging. Dit is dus wat mij betreft een verbazingwekkend element.

U zegt ook dat het voor de volgende legislatuur zal zijn. Ik neem daar nota van. Ik kan alleen vaststellen dat er onder deze regering eigenlijk geen stap vooruit is gezet in dit dossier. De MOU ligt er en ik begrijp dat die nu besproken wordt in de interkabinettenwerkgroepen. Zolang de regering zich niet uitspreekt kan daar echter geen echte progressie in gemaakt worden.

02.07 Peter Luykx (N-VA): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, dit is het dossier van een heel grote gemiste kans.

De drogreden dat de Duitsers vandaag verdeeld zouden zijn over het historische tracé, klopt niet. Het Internationaal Arbitragehof in Den Haag heeft al lang beslist dat België recht heeft op dat historische tracé. Dit ligt vast, daarover bestaat reeds een consensus. Dit doet ook helemaal geen afbreuk aan de stappen die nog kunnen worden gezet.

Ik meen ook van uw voorgangers te hebben begrepen dat het memorandum of understanding wel degelijk kon worden besproken in de federale regering. U had dit kunnen doen. U had dit op tafel kunnen leggen, maar u heeft dit niet gedaan.

Nogmaals, dit is een gemiste kans.

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

De **voorzitter**: De samengevoegde vragen nr. 22166 van mevrouw Bonni en nr. 22377 van de heer Clerfayt worden voor de tweede maal uitgesteld en worden daarom in toepassing van het Reglement omgezet in een schriftelijke vraag. Vraag nr. 22355 van de heer Vandepuut wordt omgezet in een schriftelijke vraag.

03 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. 22437)
- de heer Luc Gustin aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "het nieuwe vervoersplan van de NMBS en de afschaffing van treinen" (nr. 22458)
- mevrouw Karin Temmerman aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de afschaffing van piekuurtreinen" (nr. 22460)
- de heer Josy Arens aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "het vervoersplan van de NMBS voor de provincie Luxemburg" (nr. 22600)
- de heer Stefaan Vercamer aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking,

belast met Grote Steden, over "het vervoersplan in Oost-Vlaanderen" (nr. 22612)

- de heer Olivier Destrebecq aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de gevolgen van het plan van de NMBS voor het station Lessen" (nr. 22625)

03 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° 22437)

- M. Luc Gustin au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "le nouveau plan de transport de la SNCB et la suppression de trains" (n° 22458)

- Mme Karin Temmerman au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la suppression de trains de pointe" (n° 22460)

- M. Josy Arens au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "le plan de transport de la SNCB pour la province du Luxembourg" (n° 22600)

- M. Stefaan Vercamer au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "le plan de transport en Flandre orientale" (n° 22612)

- M. Olivier Destrebecq au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "l'impact du plan SNCB sur la gare de Lessines" (n° 22625)

03.01 **Luc Gustin** (MR): Monsieur le président, monsieur le ministre, de plus en plus de navetteurs s'inquiètent quant aux restrictions contenues dans le nouveau plan de transport de la SNCB et plus particulièrement celles concernant la disparition de trains P.

Dans ce contexte, la gare de Waremme ferait l'objet d'une réduction de ce type de trains alors que nul n'ignore qu'un nombre impressionnant de navetteurs empruntent chaque jour la ligne Liège-Bruxelles au départ de Waremme. Dans ce cas de figure, les voyageurs seraient dans l'obligation d'emprunter un omnibus jusqu'à Landen et ensuite d'attendre une correspondance. Pour la plupart d'entre eux, cette modification entraînerait de sérieux désagréments pour leur horaire directement lié à leur emploi, à l'aller comme au retour.

Dès lors, monsieur le ministre, comptez-vous procéder à une analyse précise de la fréquentation de chaque gare – et plus particulièrement de celle de Waremme, vraiment préjudiciée dans le projet initial de la SNCB – , et ce avant de prévoir d'éventuelles suppressions de trains?

03.02 **Karin Temmerman** (sp.a): Mijnheer de minister, het grootste deel van deze vraag heb ik reeds gesteld net voor de krokusvakantie, maar ik merk dat ook vele andere collega's bezorgd zijn over het feit dat heel wat piekuurtreinen worden afgeschaft.

Ik wil nogmaals herhalen dat de beide piekuurtreinen in de provincie Oost-Vlaanderen, met name de rechtstreekse verbinding tussen Geraardsbergen en Brussel en de rechtstreekse verbinding tussen Sint-Niklaas en Brussel, drukbezette treinen zijn en dat, als deze treinen worden afgeschaft, andere treinen overbezet zullen zijn. De treinen van Gent naar Brussel bijvoorbeeld zijn nu reeds overbezet tijdens de spits, maar als deze piekuurtreinen wegvallen, zal er op die treinen nog een grotere overbezetting zijn.

Welke criteria heeft de NMBS gehanteerd om precies deze piekuurtreinen af te schaffen? De reden is immers zeker niet gebrek aan belangstelling of gebrek aan reizigers, want deze treinen zitten overvol. Ik had graag geweten welke criteria werden gehanteerd om deze piekuurtreinen af te schaffen.

De **voorzitter**: De heer Arens is nog bij de stemming in de commissie voor de Binnenlandse Zaken.

03.03 **Stefaan Vercamer** (CD&V): Mijnheer de minister, het vervoersplan werd voorgesteld in Oost-Vlaanderen en ook mijn fractie is ontgoocheld.

Er zitten enkele goede punten in het vervoersplan, onder andere dat er vier keer per uur een snelle verbinding komt tussen Gent en Brussel. Gent wordt hét verkeersknooppunt voor het openbaar vervoer, maar men zorgt er niet voor dat de toevoer vanuit de periferie naar dat nieuwe en heel sterk uitgebouwde openbaarvervoercentrum Gent wordt versterkt. Dat is toch wel een leemte in het plan. Het voorstadsverkeer naar Gent wordt dus absoluut niet versterkt, integendeel.

Zuid-Oost-Vlaanderen, de Vlaamse Ardennen is hét pendelgebied van dit land. De NMBS gaf in de

presentatie zelf de cijfers: 72 % van de mensen die zich van daaruit verplaatsen naar Brussel, gebruiken de trein, het is dus het grootste pendelgebied van heel het land. Toch bouwt men in die landelijke regio, die niet goed ontsloten is, heel wat piekuurtreinen naar Brussel af: de verbinding Oudenaarde-Brussel gaat van drie naar twee en Zottegem-Brussel gaat van vijf naar drie.

Ook de drukbezette rechtstreekse piekuurtrein tussen Gent-Dampoort en Brussel, waarover mevrouw Temmerman het daarnet had, hypothekeert de pendelstroom vanuit de Gentse deelgemeenten. Ik begrijp ook niet waarom in de Gentse periferie, met de regio tussen Ninove en Eeklo, zo duchtig wordt gesnoeid.

Ik heb in elk geval begrepen dat de Ministerraad heeft beslist dat de NMBS haar nieuwe vervoersplan moet herzien, rekening houdend met de ontvangen opmerkingen naar aanleiding van de provinciale *roadshows*, waarvan er al een heeft plaatsgevonden. Ik hoop dat men na de *roadshows* ruimte creëert voor de herziening van een aantal zaken.

De vraag die bij iedereen leeft, ook bij ons, is op welke grond de NMBS beslist heeft om die piekuurtreinen af te schaffen? Misschien ligt het aan de reizigersaantallen. Daarom zou ik graag de reizigersaantallen van de afgeschafte treinen krijgen.

Welke aanpassingen zal de NMBS wel nog onderzoeken op basis van de opmerkingen op haar vervoersplan? In welke mate kunnen geschrapte piekuurtreinen opnieuw in het plan worden ingepast? Waarom wordt het voorstadsverkeer vanuit de Vlaamse Ardennen en het Meetjesland naar Gent, het centrum van het openbaar vervoer in Oost-Vlaanderen, niet versterkt?

De **voorzitter**: Collega's Dumery, Arens en Destrebecq werden verwittigd, maar konden hier niet op tijd zijn.

Mijnheer de minister, u hebt het woord voor uw antwoorden.

03.04 Jean-Pascal Labille, ministre: Monsieur le président, chers collègues, je comprends évidemment les inquiétudes sur l'avenir du rail, notamment dans les provinces de Luxembourg, du Limbourg et de Flandre-orientale.

Comme je l'ai déjà expliqué lors d'une précédente réponse concernant le plan de transport, j'ai proposé au Conseil des ministres de prendre uniquement acte de la proposition que la SNCB m'a remise tout en demandant à cette dernière de respecter certaines balises.

De voorwaarden omvatten met name het feit dat de NMBS het vigerende beheerscontract moet naleven. Zo zullen ook de opmerkingen die tijdens de infosessies over het vervoersplan werden geformuleerd, door de NMBS worden geanalyseerd. Zij zal de meest relevante opmerkingen in het treinaanbod opnemen. Het vervoersplan zal in ieder geval worden voorgelegd aan de raad van bestuur van de NMBS en vervolgens aan de Ministerraad.

De Ministerraad heeft ook gevraagd dat de lijnen die de minstbevolkte delen van het land bedienen, bijzondere aandacht krijgen.

Tot slot zal, zodra de infrastructuurwerken voltooid zijn, de toevoeging van minuten aan sommige reistijden om rekening te houden met die werken, bij de volgende herziening van het vervoersplan ongedaan worden gemaakt. Het gaat in dit stadium nog maar om een voorstel, dat nog niet werd goedgekeurd en waar nog verbeteringen aan kunnen worden aangebracht.

De **voorzitter**: Ook mevrouw Dumery, die net is binnengekomen en haar vraag niet heeft kunnen stellen, zal het woord krijgen in de repliek.

De minister heeft geantwoord dat het om een voorlopig plan gaat, dat nog kan worden aangepast.

03.05 Luc Gustin (MR): Monsieur le président, monsieur le ministre, je vous remercie pour votre réponse. Je tiens ici à signaler que ma question avait été introduite à l'occasion du dépôt, par la SNCB, de son projet initial.

Cela dit, étant donné les lacunes constatées, notamment pour ce qui concerne la gare de Waremme, il serait opportun de faire preuve d'une attention particulière dans le cadre de l'élaboration du nouveau plan qui sera

présenté dans les prochaines semaines ou prochains mois. En effet, il serait tout à fait anormal que les nombreux voyageurs de Waremmes soient, par exemple, obligés de prendre un omnibus à destination de Landen pour se rendre à Bruxelles, et vice versa au retour. Ce genre de situation leur poserait de nombreux problèmes. Je vous remercie donc d'ores et déjà de bien vouloir être attentif à la question à l'occasion de l'élaboration du nouveau plan.

03.06 Karin Temmerman (sp.a): Mijnheer de minister, dank u voor uw antwoord.

Ik heb het goed begrepen, ook vorige keer: er is enkel akte van genomen, er zijn nog verbeteringen mogelijk, de raad van bestuur moet nog beslissen en uiteindelijk ook de Ministerraad.

Ik hoop dat de opmerkingen in aanmerking worden genomen. Ik heb ook al vernomen dat de provincie Oost-Vlaanderen u een schrijven zal sturen. Verschillende gemeentebesturen zullen dat eveneens doen. Ik hoop dat dat in rekening zal worden gebracht als men het definitieve plan goedkeurt.

Nogmaals, ik meen dat we er alles aan moeten doen om de auto zo veel mogelijk uit de kernen van onze dorpen, gemeenten en steden te weren. Het is dan heel belangrijk dat het openbaar vervoer – ik heb het dan niet alleen over de bus en de tram, maar ook over de trein - vanuit die voorstadskernen naar de steden kan worden georganiseerd. Ik hoop dat daarmee in het definitieve plan rekening zal worden gehouden.

03.07 Stefaan Vercamer (CD&V): Mijnheer de minister, bedankt voor uw antwoord.

Ik heb niet alleen hoop. Nu ik u gehoord heb, ben ik er eigenlijk van overtuigd dat er verbeteringen zullen komen. U hebt twee essentiële voorwaarden geformuleerd om tot verbeteringen te komen.

Ten eerste, moet er bijzondere aandacht zijn voor de dunbevolkte gebieden. Zuid-Oost-Vlaanderen en de Vlaamse Ardennen zijn dunbevolkte gebieden.

Ten tweede, moet het beheerscontract worden nageleefd. De spoorlijnen Gent-Oudenaarde en Gent-Geraardsbergen behoren tot het hoofdnet. Het beheerscontract zegt dat die lijnen recht hebben op een trein per uur. Vandaag is er daar een twee-uursdienst. Ik ga er dus vanuit dat als het beheerscontract wordt nageleefd, dat een eenuursdienst zal worden.

Ik reken erop dat wij aan het einde van de rit een aantal verbeteringen in dat plan zien verschijnen.

03.08 Daphné Dumery (N-VA): Mijnheer de voorzitter, mijn excuses, ik kom uit de commissie voor de Buitenlandse Betrekkingen, waar ik een uiteenzetting heb gehouden. Ik zal mijn vraag niet opnieuw stellen.

Uit de replieken kan ik opmaken dat er nog niets definitief is en dat de raad van bestuur nog moet beslissen, evenals de Ministerraad in de volgende fase.

Mijn bezorgdheid had vooral betrekking op de rechtstreekse treinverbinding tussen Limburg en de kust, in het bijzonder Blankenberge. Die was niet alleen ingegeven door toeristische motieven. Heel wat studenten gaan met die lijn naar de studentensteden en wij vinden de lijn tussen Limburg en Blankenberge heel belangrijk. Ik hoop dat die overweging ook kan worden meegenomen, want de geruchten waren dat die lijn zou afgeschaft worden.

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

De **voorzitter**: Vraag nr. 22457 van mevrouw Pas wordt uitgesteld.

04 Question de Mme Juliette Boulet au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "l'évolution du projet de gare Calatrava à Mons" (n° 22527)

04 Vraag van mevrouw Juliette Boulet aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de evolutie van het bouwproject voor het nieuwe station van de hand van architect Calatrava in Bergen" (nr. 22527)

04.01 Juliette Boulet (Ecolo-Groen): Monsieur le président, monsieur le ministre, le projet de nouvelle gare

Calatrava à Mons est un dossier auquel je suis attentive depuis que je suis parlementaire et son évolution au cours des années a fait l'objet de nombreux débats au sein de cette commission.

J'ai interpellé vos prédécesseurs à de nombreuses reprises, sans vouloir faire l'oiseau de mauvais augure, en émettant de sérieux doutes quant aux délais et aux budgets annoncés. En effet, à la fin de la construction de la gare Calatrava à Liège-Guillemins - un autre élément artistique de l'architecte Calatrava -, nous avons dû faire le constat du non-respect des délais et du non-respect des budgets.

À l'extérieur de nos frontières, il en va de même. C'est un architecte de talent, certes, mais il appartient à chacun d'apprécier ou non ses structures, ses ossatures, ses "squelettes", comme on en parle parfois. Néanmoins, force est de constater que, partout où il a implanté ses structures, nous devons systématiquement regretter des dépassements de budgets et de délais, parfois même des questionnements et des implications plus graves. Je pense notamment à ce pont à Venise, qui est totalement inaccessible, par exemple, pour les personnes à mobilité réduite.

À mes questions, j'obtenais inlassablement des réponses très similaires: les délais et les budgets seraient respectés. Vous le savez très bien, la gare Calatrava est avant toute chose un élément essentiel de la candidature de la ville de Mons pour devenir, dans moins d'un an, la capitale européenne de la culture.

Ce projet est en chantier depuis environ une dizaine d'années. Il est en voie de finalisation et doit donner une envergure internationale à cette ville, dont les autorités disent combien ce projet est censé relancer l'activité économique, redorer l'image de cette cité hennuyère et mettre en évidence son évolution, sa transformation, sa mutation.

Aujourd'hui, on parle de Mons en chantier. Et je dois vous avouer, pour pratiquer Mons au quotidien, et surtout le chantier de la gare, que ce dernier est plutôt encombrant et difficilement praticable.

Je me suis un peu éloignée du texte de ma question, dans lequel je m'interrogeais sur les budgets. J'espère que vous répondrez précisément car ces données émanaient du SPF Mobilité et Transport. Je sais que ce n'est pas de votre compétence mais j'interrogerai votre collègue si votre réponse ne me satisfait pas.

Monsieur le ministre, qu'en est-il réellement? D'où viennent ces informations? Que se trouve-t-il derrière ces montants? Comment se fait-il qu'on parle maintenant de délais jusqu'à 2018? Que va-t-il se passer entre-temps? Comment va-t-on s'assurer que Mons 2015 se passera le mieux possible? Il faut que le site reste accessible pour les navetteurs et qu'il soit orienté vers une plus grande praticabilité pour les usagers.

04.02 Jean-Pascal Labille, ministre: Madame Boulet, je vous rassure, je vais de temps en temps à Mons. Je serai d'ailleurs à Frameries ce soir.

La SNCB m'indique que le montant de 272 millions cité dans votre question parlementaire ne correspond pas au budget spécifique du bâtiment principal. En réalité, la SNCB a réconcilié les budgets et précise que le montant actualisé de 272 millions provient de la somme des budgets afférents au site ferroviaire de Mons sur la période allant de 1989 à 2020, c'est-à-dire un peu plus de 31 ans. Dans ce budget se trouvent également des montants notamment alloués pour des parkings, des bâtiments destinés au personnel ou encore des locaux techniques sur le campus ferroviaire autour de la gare de Mons.

La SNCB me confirme que le coût des travaux de la gare de Mons reste fixé, comme communiqué précédemment, à la somme de 150 millions d'euros (valeur 2010).

Enfin, en ce qui concerne le retard dans les travaux, la SNCB l'impute aux multiples actions et recours intentés contre le projet. Il y a eu trois recours au Conseil d'État, deux recours devant le gouvernement wallon et un recours devant la Commission d'agrégation des entrepreneurs. Elle déplore cette situation étant donné que ces recours ont tous été rejetés et ont fait perdre beaucoup de temps. L'effet de ces recours a eu un impact direct sur l'exécution du chantier. Il s'est ainsi écoulé 18 mois entre l'obtention du permis unique pour la gare multimodale et la fin de la procédure au Conseil d'État.

La SNCB, en sa qualité de maître d'ouvrage, m'indique qu'Eurogare, en sa qualité de maître d'œuvre, ainsi que les entreprises concernées font un maximum d'efforts pour tenter de réduire ces retards mais ne peuvent espérer réduire un retard structurel de deux ans dû à ces recours.

Enfin, en ce qui concerne votre question relative à l'habillement de la gare en 2015, je vous reviendrai car je n'ai pas obtenu la réponse à ce stade.

04.03 Juliette Boulet (Ecolo-Groen): Monsieur le ministre, je vous remercie de votre réponse. Je confirme que j'interrogerai votre collègue sur les montants.

04.04 Jean-Pascal Labille, ministre: Je m'en doutais, même avant de répondre.

04.05 Juliette Boulet (Ecolo-Groen): Je l'avais effectivement déjà dit. C'est important!

Je ne veux pas focaliser non plus mes critiques sur l'architecte en particulier. Toutefois, l'exemple de Liège est évocateur d'une certaine nonchalance de la part de cet architecte, du non-respect des délais mais surtout des budgets. Ce sont des deniers publics! C'est extrêmement interpellant.

Je suis assez dubitative pour ce qui est de la réponse fournie, à savoir que les 272 millions d'euros regrouperaient l'ensemble des montants investis de 1989 à 2020 sur le grand site, en ce compris les parkings. J'attends de voir.

J'entends bien aussi que vous parlez toujours d'un coût des travaux de 150 millions d'euros (valeur 2010). Cela veut dire que l'on doit tenir compte de l'évolution des coûts des matières premières et probablement aussi des avenants ou autres modifications qui pourraient intervenir par la suite. Un chantier ne se passe jamais comme prévu. Des ennuis ou coûts imprévus interviennent souvent. Il faudrait en tenir compte.

Enfin, pour ce qui est des multiples recours, là aussi, je trouve l'argument un peu faible. C'est ainsi pour tous les projets. En Région wallonne, nous avons d'ailleurs travaillé à la mise en place et à la modification de ce que l'on appelle le "DAR" car on considérait que des investissements nécessitaient parfois d'outrepasser ce genre de recours. On pouvait toutefois s'y attendre. Demandez-le au ministre Henry, chaque modification au territoire implique toujours des critiques, des mécontents. Le phénomène NIMBY ne date pas d'hier. Sur un projet aussi pharaonique qui, en outre, détruisait la gare existante, on devait bien s'attendre à ce qu'il y ait l'un ou l'autre recours. Les entrepreneurs ne sont pas idiots. Eurogare n'est pas idiot. J'ai plutôt l'impression que l'argument cache finalement un peu autre chose.

04.06 Jean-Pascal Labille, ministre: Je demanderai à M. Henry s'il en a tenu compte dans ses plannings, ce qui m'étonnerait.

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

De **voorzitter**: Vraag nr. 22528 van de heer Van Hecke wordt omgezet in een schriftelijke vraag. Vraag nr. 22590 van mevrouw Demir wordt eveneens omgezet in een schriftelijke vraag.

*De openbare commissievergadering wordt gesloten om 15.16 uur.
La réunion publique de commission est levée à 15.16 heures.*