



Vlaams  
Parlement

vergadering **C251 – OPE20**  
zittingsjaar 2010-2011

## Handelingen

### **Commissievergadering**

Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken

van 26 mei 2011

## INHOUD

Vraag om uitleg van mevrouw Mia De Vits tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de afschaffing van treinen door NMBS/Infrabel en de gevolgen hiervan op onder meer het mobiliteitsbeleid en het START-project  
- 2082 (2010-2011)

3

■

**Voorzitter: de heer Jan Peumans**

**Vraag om uitleg van mevrouw Mia De Vits tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de afschaffing van treinen door NMBS/Infrabel en de gevolgen hiervan op onder meer het mobiliteitsbeleid en het START-project - 2082 (2010-2011)**

**De voorzitter:** Mevrouw De Vits heeft het woord.

**Mevrouw Mia De Vits:** Mijn vraag gaat inderdaad over de maatregelen die de NMBS neemt om de treinen op tijd te laten rijden. Sinds 4 april hebben de NMBS en Infrabel een aantal nieuwe maatregelen ingevoerd. In een eerste fase werden er vier treinen heen en terug tijdens de piekuren geschrapt. Dit zou, zeggen zij, de stiptheid van de andere treinen ten goede komen.

Ik vind, minister, dat deze maatregel haaks staat op de initiatieven die Vlaanderen neemt, onder meer in het kader van het START-plan (Strategisch Actieplan voor de Reconversie en Tewerkstelling in de Luchthavenregio). Met dit plan wil de Vlaamse Regering onder meer de doorstroming op de ring verbeteren. We hebben er gisteren nog een resolutie over gestemd. Men wil het aantal wagens onder controle houden en de mensen aanmoedigen om het openbaar vervoer te nemen. Ook het Vlaams netwerk van ondernemingen (Voka) Halle-Vilvoorde gaf al te kennen dat de wijziging in de dienstverlening van de NMBS de doelstelling van de modal shift volledig ondergraaft.

Minister, was u op de hoogte van de beslissing van de NMBS? Hoeveel mensen zullen worden getroffen door de maatregel? Wat gaat dat betekenen aan extra wagens op de ring? Kunt en gaat u nog contact opnemen met de NMBS om deze beslissing te herbekijken? Hebt u weet van eventuele bijkomende wijzigingen aan de dienstverlening van de NMBS?

**De voorzitter:** De heer Van Der Taelen heeft het woord.

**De heer Luckas Van Der Taelen:** Ik heb ook vernomen – maar ik ken de details niet – dat er treinen geschrapt zouden zijn naar de luchthaven. Ik vind deze maatregelen van de NMBS van een onbegrijpelijk niveau. Het is gemakkelijk om de treinen op tijd te doen rijden door ze allemaal af te schaffen. Hoe minder treinen, hoe meer kans dat ze op tijd rijden. Het is een totaal verkeerd signaal naar ongeveer alle categorieën.

Wat betreft de luchthaven, spreek ik als Brusselaar, maar ook als een regelmatig gebruiker van de trein die zeer ten onrechte de naam ‘Airport Express’ draagt. Enkel het eerste deel van de naam is correct: hij gaat wel degelijk naar de luchthaven. Maar soms heb je de indruk dat ze hem expres doen stilstaan in belangwekkende stations als Schaarbeek en Diegem. Nu blijkt dus dat sommige van die treinen worden afgeschaft.

Dat signaal moeten we bekritisieren. Minister, ik wil u vragen om dat te melden. Als we de NMBS toelaten om die Airport Express af te schaffen, wordt de nationale luchthaven nog onbereikbaar. Dat is slecht voor alle gewesten, zowel het Brusselse als het Vlaamse.

**De voorzitter:** Mevrouw Van den Eynde heeft het woord.

**Mevrouw Marleen Van den Eynde:** Minister, ik heb u onlangs een schriftelijke vraag gesteld over de afschaffing van piekurtreinen en de gevolgen daarvan, ook voor de aansluiting met de bussen van De Lijn. Veel treinen zijn momenteel toch nog min of meer afgestemd op de bussen of andersom. In hoeverre is dit vooraf met de NMBS doorgesproken? Kunt u nu alsnog initiatieven nemen om met de NMBS in overleg te gaan en te zoeken naar oplossingen?

**De voorzitter:** Mevrouw Brouwers heeft het woord.

**Mevrouw Karin Brouwers:** Ik ben ook zeer benieuwd naar uw antwoord, minister, vooral op de vraag hoeveel extra wagens dat zal betekenen op de ring. Ik weet niet of u dat zomaar kunt berekenen. Het is ook helemaal niet zeker, denk ik.

Ik neem zeer regelmatig de trein. Ik erger mij dood aan de vertragingen, die soms oplopen tot meer dan twintig minuten, vooral in de avondspits. Dat is naar Leuven, waar heel veel treinen naartoe rijden. 's Morgens zijn er nooit problemen. Blijkbaar krijgen al die treinen in de loop van de dag problemen. 's Avonds is het altijd een ramp.

Stiptheid is ook belangrijk. Wat de NMBS daarvoor wil doen, zelfs als er hier en daar eens een trein tussenuit moet worden gehaald, is belangrijk. Ik denk dat mensen nu ook afhaken en de auto nemen omdat de treinen niet stipt zijn. Het is een verhaal met twee kanten. Ik ben niet zo zeker dat die vier treinen die worden afgeschaft, automatisch zo heel veel meer auto's teweegbrengen. Als er stipter gereden wordt, zullen mensen misschien die andere treinen wel nemen. Ik ben niet zeker van het hele verhaal.

Minister, ik weet dat de NMBS tegen 2013 een volledig nieuw plan wil invoeren voor de treinen. Ik ben dat voor Vlaams-Brabant met de federale collega's al eens aan het bekijken, maar wij hebben heel weinig informatie. Bent u daarbij betrokken? Hier gaat het maar om kleine ingrepen om de stiptheid te verbeteren. Al wordt die impact blijkbaar anders ingeschat naargelang de spreker. Misschien wijzigt de NMBS de uren voor heel land en gooit heel het schema overhoop. Zijn wij als Vlaanderen voldoende op de hoogte? Dat kan misschien nog veel meer consequenties hebben.

**De voorzitter:** De heer van Rouveroij heeft het woord.

**De heer Sas van Rouveroij:** Deze ochtend stond ik op het perron in Gent-Sint-Pieters. Het perron heeft twee kanten. Ik stond op perron 7 en keek naar 7 en 8. Ik moest de trein hebben naar Brussel. Links staat er: de trein van 8.15 uur, Brussel-Nationale luchthaven-Landen. Rechts, 2 meter verder, staat er op het aankondigingsbord: Brussels Airport Express, 8.20 uur. Stel dat ik een buitenlander ben, dan denk ik: het is wel 5 minuten later, maar ik neem de express. Het duurt wel drie kwartier langer! De ene gaat rechtstreeks naar Brussel-Zuid en de andere stopt overal. Onwaarschijnlijk!

**De heer Jan Peumans:** Ik stond vanmorgen ook op het perron, perron 3 in het station van Luik. De trein vertrok stipt en kwam stipt in Brussel aan. Voilà.

**De voorzitter:** Minister Crevits heeft het woord.

**Minister Hilde Crevits:** Collega's, ik ben vereerd dat ik een spoorwegvraag krijg, dat is eens wat anders.

Mijnheer van Rouveroij, ik wil dat gerust opnemen met de NMBS, want het is een terechte opmerking.

Mevrouw De Vits, algemeen hebben de NMBS en Infrabel effectief een actieprogramma opgemaakt om de stiptheid te verbeteren. Dat is ook in de media gekomen en de Kamer heeft er een hoorzitting aan gewijd. Ikzelf ben niet rechtstreeks op de hoogte gebracht, en ook De Lijn niet.

We hebben daar in deze commissie al een algemeen debat over gevoerd: het is heel belangrijk dat De Lijn op tijd geïnformeerd wordt over de wijzigingen omdat ze de busorganisatie daarop moeten aanpassen. De Lijn heeft dat bekeken en heeft gezegd dat de aard en de geringe impact van de wijzigingen geen aanpassingen van de dienstregelingen vragen. Wat daar gebeurt, heeft geen effect voor De Lijn.

Hoeveel mensen er zullen worden getroffen, is een interessante vraag. Ik verwijs hiervoor naar het debat in de Commissie voor de Infrastructuur, het Verkeer en de Overheidsbedrijven van dinsdag 29 maart 2011 in het federale parlement. Ik citeer minister Vervotte: "Infrabel heeft de lijst van de treinen die voor schrapping in aanmerking komen, aan de NMBS

bezorgd. Bij de NMBS werden die treinen geëvalueerd aan de hand van de volgende criteria: het aantal betrokken reizigers, de alternatieven, kostendekkingsgraad enzovoort. De NMBS heeft op basis van die analyse de lijst aangepast en enkele andere treinen afgeschaft.”

Ik citeer verder: “Om de Noord-Zuidverbinding te ontlasten, zullen vanaf 4 april 2011 op de weekdagen acht treinen van de IRO Brussel-Zuid-Luchthaven-Leuven worden geschrapt tussen Brussel en de luchthaven tijdens de spitsuren.” Het gaat dus over de treinen waar de heer Van Der Taelen naar verwijst. “Het betreft hier zwakbezette treinen op dat traject met voldoende alternatieven, aangezien er dan nog steeds drie treinen per uur tussen Brussel en de luchthaven overblijven.” Volgens deze verklaring gaat het om zwakbezette treinen waarvoor er alternatieven zijn.

Ik citeer ook de heer Geerts van de sp.a, die ook in die commissie aanwezig was: “Zoals u hebt aangehaald, moet er ook een analyse worden gemaakt van de zwakbezette treinen. Het management moet durven ingrijpen wanneer effectief blijkt dat er toch geen volk op bepaalde treinen zit, die andere treinen verhinderen om beter door te stromen.”

TreinTramBus (TTB) zou blijkbaar via haar woordvoerder in een persbericht op woensdag 30 maart aangegeven hebben geen grote problemen te hebben met deze maatregel.

Ik heb hier louter geciteerd. Ik wil duidelijk zeggen dat ik geen persoonlijke analyse heb gemaakt van die toestand. Ik heb De Lijn gevraagd of het voor haar effect heeft. Als het een potentieel effect heeft op de busorganisatie, moet De Lijn dat op tijd weten. Ik citeer ook dat er in de commissie is gezegd dat er een onderzoek aan is voorafgegaan.

Over de wagensdiscussie vind ik uw opmerking pertinent, mevrouw De Vits. Als je een trein afschaft waar veel mensen op zitten, is het evident dat dat een effect kan hebben op de ring. Als het waar is dat het zwakbezette treinen waren, zou het effect zeer beperkt, zo niet verwaarloosbaar zijn. Het Verkeerscentrum blijft de algemene toestand monitoren.

Het antwoord op uw vraag of ik contact zou opnemen met de NMBS, wil ik in twee delen opsplitsen. Over de acht treinen is het enige wat ik kan vragen of er nog opmerkingen over zijn. Ik zou dat eventueel via De Lijn kunnen doen. Wel van belang is dat De Lijn er nu toch eens op aandringt om wijzigingen in de dienstregeling, of ze nu klein of groot zijn, op tijd over te maken. In dit geval zijn we post factum verwittigd. Ook al denkt men dat het weinig impact zal hebben, het lijkt me toch normaal dat je daarover wordt ingelicht. De Lijn zal contacten opnemen om dat op tijd te laten weten.

Mevrouw Brouwers, er zijn berichten over bijkomende wijzigingen in de dienstverlening. Men is bezig met plannen. Ik heb aan De Lijn gevraagd om zich wat dat betreft goed te informeren.

**De voorzitter:** Mevrouw De Vits heeft het woord.

**Mevrouw Mia De Vits:** Minister, ik dank u voor het antwoord. Ik vind het straf dat Infrabel zegt bereid te zijn om het reizen van bijna 20.000 reizigers te bemoeilijken om het te vergemakkelijken voor 7.000 anderen. Ik vind het niet logisch dat u niet op de hoogte werd gebracht. U zegt dat zelf. Hier zou het gaan om zwakbezette treinen. Als dat niet het geval zou zijn en als u niet op de hoogte bent, zijn er ook problemen voor De Lijn. De methode moet worden ingevoerd dat men u tijdig op de hoogte brengt, en niet erna.

**Minister Hilde Crevits:** Men doet het soms. In gevallen waar er wel effecten zijn, gebeurt het. De Lijn zegt zelf ook dat de impact van bepaalde dienstregelingwijzigingen groot is. Dat is een enorme aanpassing van de organisatie. De Lijn doet voor- en natransport. In een aantal gevallen loopt het wel goed, maar hier is het niet gebeurd.

Ik vind de impact op de ring toch wel heel belangrijk en ik vind dat dit niet haaks kan staan op het beleid dat we willen voeren met het START-project. Dat is al een reden te meer, ook al zijn er gegevens dat de impact niet groot zou zijn. U moet alleszins op de hoogte worden gehouden.

Gezien de financiële toestand van de NMBS die we via de pers hebben vernomen en de maatregelen en besparingen die nog kunnen volgen, is het volgens mij belangrijk dat u vraagt dat we tijdig worden betrokken bij de bijkomende wijzigingen in de dienstverlening. Zo zou het kunnen dat er nog nieuwe maatregelen volgen of dat andere piekurtreinen worden aangepakt.

**De heer Jan Peumans:** Ik wil nog een opmerking maken over de relatie tussen de NMBS die afschaft en De Lijn die eventueel compenseert of 'decompenseert'. Indertijd is er per provincie een Provinciale Vervoerscommissie opgericht. Die commissie moest minstens twee keer per jaar bijeenkomen. U weet, sommige commissies die worden opgericht, komen uiteindelijk niet meer bijeen.

Die commissie had twee duidelijke taken. Ten eerste moest ze bus en trein op elkaar afstemmen in het project Aribus. Zo moet een bus aan het station wachten op vertrek tot de trein het station is binnengereden. De tweede taak ging over de informatie over de wijzigingen in dienstregelingen. Dat is toch essentieel voor de reizigers. Waar heeft die commissie het dan over op de vergaderingen? Over de kleur van de banken van de treinen?

Verder wil ik nog een oproep doen aan de Interministeriële Conferentie voor Mobiliteit om regelmatig bij elkaar te komen en die zaken met elkaar af te toetsen. Minister, we zijn sinds vorig jaar al in blijde verwachting van uw conceptnota over spoorstrategie. Gewoonlijk duurt zo'n verwachting negen maanden, maar ik ben al sinds maart vorig jaar aan het wachten. Zeker in het kader van het START-project en het belang van de luchthaven, is het misschien niet slecht dat de ministers opnieuw wat meer vergaderen. Ik denk zelfs dat dit is ingeschreven in een aantal decretale verplichtingen. Ik wil dus een warme oproep doen om dit opnieuw aan te zwengelen. U kunt daar misschien een voortrekkersrol in spelen?

**Minister Hilde Crevits:** De Lijn zal in ieder geval een brief schrijven naar de NMBS met drie opmerkingen. Ten eerste zal ze melden dat ze niet op de hoogte was en dat ze graag op de hoogte wordt gehouden of er al dan niet nog effecten van die maatregel voelbaar zijn. De Provinciale Vervoerscommissies werken wel degelijk. In een aantal gevallen loopt dat goed. In dit geval werden die wijzigingen echter niet besproken. We moeten nagaan hoe dit komt. Dat zal worden opgenomen in een tweede opmerking.

Ten derde zal ze vragen om tijdig op de hoogte te worden gehouden indien er een grootschalige oefening gepland wordt. Ik wil eventueel vragen of ze ook de opmerking van de heer van Rouveroy willen opnemen over de aanwijzingsborden.

Ik vind dat het de operationele taak is van de bedrijven om elkaar op de hoogte te houden van wijzigingen in de dienstregeling. Als het niet gebeurt, kun je dit misschien bespreken op een Interministeriële Conferentie. Het is echter niet de bedoeling dat ik met mijn collega's beslissingen neem over de dienstregeling. Dat is de taak van het bedrijf.

**De voorzitter:** Het incident is gesloten.

■