



Vlaams  
Parlement

stuk **2526** (2013-2014) – Nr. 1  
ingediend op 10 april 2014 (2013-2014)

## Gedachtewisseling

over de strategie en de algemene doelstellingen  
van de NMBS als vervoerder

### **Verslag**

namens de Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken  
uitgebracht door mevrouw Lies Jans

*Samenstelling van de commissie:*

*Voorzitter:* de heer Jan Peumans.

*Vaste leden:*

mevrouw Karin Brouwers, de heer Dirk de Kort, de dames Els Kindt, Griet Smaers;  
de heren Pieter Huybrechts, Jan Penris, mevrouw Marleen Van den Eynde;  
de heren Marino Keulen, Egbert Lachaert;  
de heren Steve D'Hulster, Jan Roegiers;  
mevrouw Lies Jans, de heer Jan Peumans;  
de heer Peter Reekmans;  
de heer Björn Rzoska.

*Plaatsvervangers:*

mevrouw Caroline Bastiaens, de heren Ward Kennes, Johan Sauwens, Marc Van de Vijver;  
mevrouw Agnes Bruyninckx-Vandenhoudt, de heer Johan Deckmyn, mevrouw Katleen Martens;  
mevrouw Lydia Peeters, de heer Sas van Rouveroij;  
mevrouw Michèle Hostekint, de heer Bart Martens;  
de dames Annick De Ridder, Tine Eerlingen;  
mevrouw Ulla Werbrouck;  
de heer Dirk Peeters.

## INHOUD

1. Uiteenzetting door de heer Jo Cornu, gedelegeerd bestuurder NMBS.....	4
1.1. NMBS: de huidige situatie.....	4
1.2. De uitdagingen op korte termijn.....	6
1.3. De uitdagingen op lange termijn.....	7
1.4. Het nieuwe beheerscontract: thema's en doelstellingen .....	7
2. Uiteenzetting door de heer Luc Lallemand, gedelegeerd bestuurder Infrabel ....	9
2.1. Opdrachten en uitdagingen van Infrabel.....	9
2.2. Gerichtte strategie om tegemoet te komen aan de uitdagingen.....	9
2.3. Strategische dossiers .....	10
2.4. Infrabel en het Vlaamse Gewest.....	10
3. Bespreking .....	11
Gebruikte afkortingen .....	19

Bijlagen: zie [dossierpagina](#) op [www.vlaamsparlement.be](http://www.vlaamsparlement.be)

De Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken hield op 25 maart 2014 een gedachte-wisseling over de strategie en de algemene doelstellingen van de NMBS als vervoerder, met de heer Jo Cornu, gedelegeerd bestuurder NMBS en de heer Luc Lallemand, gedelegeerd bestuurder Infrabel.

De presentaties van de heren Cornu en Lallemand zijn opgenomen op de [dossierpagina](#) op [www.vlaamsparlement.be](http://www.vlaamsparlement.be).

## 1. Uiteenzetting door de heer Jo Cornu, gedelegeerd bestuurder NMBS

### 1.1. NMBS: de huidige situatie

België behoort qua files tot de Europese top, aldus de heer *Jo Cornu*. Brussel is koploper van de Europese steden met gemiddeld 83 uur verloren per jaar, Antwerpen staat op de derde plaats, Gent op de negende. Parijs, ooit berucht om zijn files, zakt weg in de rangschikking. Die trieste eer maakt de roep om goed openbaar vervoer almaar dringender.

Uit de tabel over de evolutie van het Belgische reizigersvervoer in reizigerskilometer, blijkt dat de trein in de periode 1995-2012 met 60% stijgt, terwijl alle vervoerswijzen met 22% stijgen. Het aandeel van de trein in de totale mobiliteit in de periode 1995-2011 stijgt van 5,76 naar 7,34%. Ook het aandeel van de bus, de tram en de metro stijgt, ten koste van het aandeel van de wagens. Vooral in het woon-werkverkeer speelt de trein een belangrijke rol. Het woon-werkverkeer Oudenaarde-Brussel verloopt voor 72% met de trein, vanuit Gent is dat 67% en ook bij heel wat andere steden haalt de trein meer dan 50%.

In vergelijking met de meeste andere Europese landen is het aantal reizigerskilometer per spoor sterk gestegen. Enkel in het Verenigd Koninkrijk is de stijging groter, maar daar lag het aantal reizigerskilometer zeer laag. De NMBS vervoert 223 miljoen binnenlandse en 9,4 miljoen internationale reizigers. Ze heeft 550 stations en stopplaatsen en laat elke weekdag 3700 treinen rijden. Dat is een van de hoogste densiteiten in Europa. Daarenboven is het reizigersverkeer sterk geconcentreerd: in 80 stations, 15% van het totaal, stapt 80% van de reizigers op of af, terwijl 76 stations, zijnde 14%, maar voor 0,5% van de reizigers een stopplaats zijn. De heer Cornu benadrukt dat dit een erg belangrijk gegeven betreft. Tegenover de noodzaak om vooral de drukke stations te bedienen, staat de overweging dat openbaar vervoer een publieke dienst is en dus ook verzekerd moet worden waar er weinig reizigers zijn. Dat heeft echter financiële consequenties. Het evenwicht tussen beide vormt hoe dan ook een belangrijke strategische overweging.

Daarnaast varieert het aantal reizigers ook sterk gedurende de dag. De pieken zijn 's ochtends tussen 6 en 9 uur en 's avonds tussen 15 en 19 uur. De NMBS is een type onderneming waar alle kosten vast zijn. De heer Cornu maakt de vergelijking met een hotel. Het komt er dus op aan de capaciteit zo goed mogelijk te benutten, iets waar de NMBS vooralsnog volgens haar gedelegeerd bestuurder, onvoldoende in slaagt. Een van de redenen is dat het huidige beheerscontract geen flexibiliteit in tarieven toestaat, wat een commerciële strategie om de curve van de bezetting in de loop van de dag te beïnvloeden, verhindert.

De NMBS heeft de laatste jaren investeringen gedaan om het aantal zitplaatsen te verhogen: dubbeldekstreinen maar ook treinen met meer zitplaatsen per m<sup>2</sup>. Het aantal zitplaatsen zal blijven stijgen, in de periode tot 2025 met ongeveer 50%.

Voor de stiptheid was 2013 geen goed jaar. In samenwerking met Infrabel doet de NMBS nu grote inspanningen om de stiptheid op een normaal niveau te krijgen, waardoor de stiptheid in de maanden januari en februari van 2014 al significant gestegen is. Wat niet wegneemt dat er nog heel wat moet gebeuren om tot een behoorlijke stiptheid te komen.

De klantentevredenheid is sterk gekoppeld aan de stiptheid, maar ook het onthaal in de stations, de vriendelijkheid van het personeel, de informatie vooral bij vertragingen spelen er een belangrijke rol in. Vooral door de introductie van het signalatiesysteem TBL1+, waar ondertussen alle treinen mee uitgerust zijn, is de veiligheid sterk verbeterd.

De treintarieven van België zijn de laagste van West-Europa. In het Verenigd Koninkrijk waar de spoorwegen het meest geprivatiseerd zijn, zijn de tarieven de hoogste, ongeveer driemaal de Belgische. Liberalisering drukt dus de kost voor de staat misschien wel, maar voor de reiziger is dat niet noodzakelijk het geval. De tariefstructuur in België is echter volgens de heer Cornu op termijn niet houdbaar. Hij denkt dat de NMBS naar een economisch model moet evolueren dat meer waarde creëert voor de capaciteit. Hiermee pleit hij niet voor een lineaire verhoging van de prijzen, maar wel voor meer commerciële flexibiliteit om de capaciteit beter aan de man te brengen.

Een tweede belangrijk financieel aspect is de infrastructuurheffing voor reizigerstreinen, die in België de hoogste is van Europa. Dat maakt dat de NMBS langs twee kanten getroffen wordt: de maatschappij heeft lage inkomsten door de lage tarieven en betaalt hoge infrastructuurvergoedingen. Kortom, hoge kosten en lage inkomsten. Die kostenstructuur verklaart de grote verliezen van de NMBS. De huidige beheerovereenkomst legt boetes op als de stiptheid niet gerespecteerd wordt. Daardoor hebben de tarieven de index niet gevolgd, terwijl de kosten wel stijgen met de index. Dat maakt dat de financiële situatie van de NMBS in de voorbije jaren nog slechter werd.

Per euro inkomsten is er 32 eurocent afkomstig van de reizigers, wat ongeveer gelijk is aan het bedrag dat de NMBS voor de infrastructuurbenutting betaalt. Daarnaast komt 8 eurocent van het internationale vervoer, 60 eurocent per euro inkomsten zijn subsidies voor investeringen en voor de exploitatie. Per euro uitgaven gaat zoals gezegd 30 eurocent naar infrastructuurheffing, 6 eurocent naar energie, 21 eurocent naar het personeel aan boord, 23 eurocent naar onderhoud en materieel, 16 eurocent naar onderhoudspersoneel en 10 eurocent naar de lonen van het andere personeel. Het overgrote deel van de kosten zijn personeelskosten. Het sociale statuut is voordelig voor het personeel, wat het ook duur maakt.

De dotatie is hoog, maar aangezien het aantal reizigerskilometers aanzienlijk gestegen is, daalt de dotatie per reizigerskilometer. Van 0,207 euro in 1999 naar 0,140 in 2012. Het aantal reizigers daalde tot 1995, sindsdien stijgt het. Het aantal personeelsleden is sinds de piek van 1981 gedaald tot het historisch dieptepunt van 35.000 in 2012.

De NMBS haalt een kostendekkingsgraad tussen 32 en de 40%, maar die graad varieert naargelang het type verbinding. Een Thalys haalt een kostendekkingsgraad van meer dan 100%. De IC-treinen halen een kostendekkingsgraad van 65%, de omnibustreinen, de lokale treinen dus, een kostendekkingsgraad van 22%. Ter vergelijking: de bussen van De Lijn halen een kostendekkingsgraad van 15%. Sommigen hebben twijfels bij de berekeningswijze, maar de cijfers voor andere vervoersmaatschappijen zijn gelijklopend. De regel hoe korter de afstand en hoe meer de stops, hoe lager de dekkingsgraad, is onbetwistbaar. Dat is uiterst belangrijke informatie voor de economische planning van het bedrijf.

Het gemiddelde treintraject van de reizigers bedraagt 45 kilometer. Met een abonnement betaalt de reiziger daarvoor 7 eurocent per kilometer. Met de aftrek van de patronale bijdrage is dat maar 2 eurocent per kilometer. Een bestuurder die met de auto 45 kilometer naar het werk rijdt, betaalt daarvoor – alle kosten inbegrepen – 28 eurocent per kilometer, met een dieselauto 26 eurocent per kilometer. Kortom, de kosten voor de trein zijn onge-

veer een vierde van die voor de auto. Daarbij komt nog dat de auto 7 tot 28 keer meer CO<sub>2</sub> uitstoot dan de trein.

Dat mensen veelal te voet of met de fiets naar het station gaan, zoals voorheen algemeen aangenomen was, klopt niet. Dat betekent dat er parkings moeten zijn. De NMBS heeft daar heel wat in geïnvesteerd. Met als resultaat bijna 57.000 parkeerplaatsen in 2013. Voor iemand met een abonnement kosten die 1 tot 1,5 euro per dag. Gecombineerd met de lage ticketprijzen maakt dat het treinvervoer financieel aantrekkelijk. Het aantal dodelijke slachtoffers op de weg is heel wat hoger dan per trein. Kortom, de trein scoort beter qua prijs, qua CO<sub>2</sub>-uitstoot én qua veiligheid.

Zoals gezegd is het huidige beheerscontract negatief voor de financiële resultaten. De stiptheidscijfers bepalen op drie manieren rechtstreeks de resultaten van de NMBS. Voor eerst via het bonus-malusmechanisme, in voege sinds 2013. Daarnaast kost de compensatieregeling van treinreizigers voor vertragingen handenvol geld, niet zozeer de financiële compensatie op zich maar vooral de administratieve afhandeling. De spreker heeft het dan nog niet over de kosten voor de afhandeling van betwistingen of voor de correspondentie met de ombudsman. Kortom, de administratieve afhandeling kost veel meer dan de vergoedingen. Dat is economisch nefast. Op de derde plaats is er de koppeling van de tariefstijgingen van traject- en schooltreinkaarten aan stiptheidsdoelstellingen, wat in 2013 gezorgd heeft voor een inkomstenderving van 2,8 miljoen euro.

De NMBS aanmoedigen door de inkomsten te verminderen als de stiptheidsdoelstellingen niet gehaald worden, lijkt op papier misschien interessant, maar werkt niet in de praktijk. Een treinbestuurder, een perronchef, een medewerker van Infrabel zal de trein daarvoor niet sneller doen rijden. De heer Cornu wil in de nieuwe beheersovereenkomst af van dergelijke schema's die grote kosten creëren, administratief een nachtmerrie zijn en geen effect hebben. Aan de hand van een vergelijking met de evolutie van de gezondheidsindex toont de spreker aan dat de tariefevolucie negatief is.

## **1.2. De uitdagingen op korte termijn**

Na de recente hervorming functioneert de NMBS als B2C. Dat betekent dat de reiziger centraal staat. De NMBS staat nu als enige organisatie rechtstreeks in contact met de reiziger. Infrabel verleent diensten aan de spooroperatoren. De NMBS focust op het trein-aanbod, de kwaliteit van de dienstverlening, de informatie aan de klant, het onthaal in alle stations en onbewaakte stopplaatsen en natuurlijk de veiligheid. Daarnaast wil de NMBS ook haar plaats in de mobiliteitsketen waarmaken. Als overstapplaats tussen de verschillende modi speelt het station uiteraard een belangrijke rol.

De heer Cornu wijst erop dat het Belgische treinnetwerk uiterst gesatureerd is. De noord-zuidverbinding is zelfs volledig verzadigd: in het huidige vervoersplan worden op spitsuren 87 van de 91 beschikbare rijpaden gebruikt. Telkens er iets misgaat, resulteert dat in ernstige vertragingen. De capaciteit van die verbinding kan alleen maar verhoogd worden, mits er zwaar in geïnvesteerd wordt. Ook op andere verbindingen zijn er capaciteitsproblemen. Zo kunnen er op de lijn Hasselt-Aarschot, die veel gebruikt wordt voor vrachtvervoer, geen passagierstreinen meer bij. Als de capaciteit er zou zijn, zouden de discussies over het tekort aan treinen vanuit Hasselt natuurlijk gemakkelijk op te lossen zijn.

Een derde van de vertragingen wordt veroorzaakt door pannes. De NMBS wil de beschikbaarheid en de betrouwbaarheid van het rollend materieel verbeteren, een belangrijke inspanning van lange adem. Een andere maatregel om de stiptheid te verbeteren, is het verminderen van de storingen aan het infrastructuurnetwerk. Dat is de taak van Infrabel. Een ander actiepunt is het sensibiliseren van het personeel. De NMBS- en Infrabeltop

vroegen het personeel in een recente brief extra op te letten, wat geleid heeft tot betere stiptheidscijfers in januari en februari.

Voor stiptere treinen moet ook de operationele samenwerking tussen Infrabel en de NMBS beter worden. Beide organisaties hebben zich daartoe verbonden en hun personeel daarvoor warm gemaakt. De heer Cornu koestert de hoop dat het tot belangrijke verbeteringen zal leiden. Pannes en wanhoopsdaden zijn onvermijdelijk, en hebben altijd vertragingen tot gevolg. De NMBS kan wel de gevolgvertragingen trachten te beperken, door betere procedures onder meer voor de samenwerking met de politie en het parket. Tot slot treedt het nieuwe transportplan eind dit jaar in voege. In een provinciale informatiecampagne legt de NMBS aan de lokale verantwoordelijken uit wat het plan voor hun regio inhoudt. Nadien bekijkt de maatschappij wat te doen met de wensen die op die vergadering geuit worden.

De bedoeling van het plan is beter in te spelen op de echte behoeften: vervoersaanbod waar reizigers zijn en een meer gecadanceerd aanbod. Het huidige vervoerplan dateert van 1998. Sindsdien zijn er heel wat treinen toegevoegd, wat een slecht afgestemd geheel veroorzaakt, met frequente kleine vertragingen, die het hele systeem in de war kunnen sturen.

### **1.3. De uitdagingen op lange termijn**

De spreker vervolgt met de uitdagingen op langere termijn. Het vierde Europese spoorwegpakket bestaat uit twee grote onderdelen. Het eerste gaat over de interoperabiliteit en de certificering. Spoorwegen hebben weinig standaarden, in tegenstelling tot de meeste andere sectoren. Gsm's kunnen overal ter wereld gebruikt worden omdat er één standaard is of compatibiliteit. Een Eurostartrein heeft per land waar hij doorrijdt een ander signalisatiesysteem nodig. Ook op andere terreinen als de spanningen zijn er geen standaarden. Dat is niet alleen een belangrijke rem op het internationale verkeer maar ook een kostenaanjager. De NMBS moet immers treinen op maat laten maken, een model dat in een ander land rijdt, voldoet niet. De Europese Commissie tracht daar nu wat meer overeenstemming in te brengen, maar tot spijt van de heer Cornu is het ambitieniveau laag. Wat onder meer betekent dat de mogelijkheden van het Galileo-satellietsysteem niet ten volle kunnen worden benut. Wegens de hoge techniciteit zijn de meeste Europese parlementsleden er, ten onrechte, niet in geïnteresseerd.

De parlementsleden hebben zich vooral beziggehouden met het tweede onderdeel van het spoorwegpakket, het zogenaamde governanceonderdeel. Daarin vraagt Europa de scheiding tussen de infrastructuurbeheerder en spoorwegoperator, die er in België al is, en de liberalisering van het binnenlands reizigersvervoer. De oorspronkelijke voorstellen van de Europese Commissie daarover waren totaal onrealistisch. Omdat ze het aantal treinkilometers per operator beperkte, moesten er in België minstens drie verschillende netwerken komen. Nog kortere lijnen betekent onvermijdelijk dat de kostendekkingsgraad daalt. Uiteindelijk heeft het Europees Parlement anders beslist en kan 75% van het netwerk door één operator bestuurd worden. Dat is min of meer het Nederlandse model. De Europese ministerraad zal pas definitief beslissen na de verkiezingen. Het is aan de NMBS om zich op de privatisering voor te bereiden, voornamelijk is ze dat nog niet.

### **1.4. Het nieuwe beheerscontract: thema's en doelstellingen**

De heer Cornu vervolgt met het beheerscontract. Dat is een contract met de Belgische overheid dat de wijze preciseert waarop de NMBS de opdrachten van openbare dienst uitvoert: het binnenlandse en het grensoverschrijdende reizigersvervoer, de aankopen, het onderhoud, het beheer en de financiering van het rollend materieel en van de stations en



stopplaatsen, de veiligheids- en bewakingsactiviteiten. Op basis daarvan worden de exploitatie- en de investeringssubsidies bepaald die de staat verleent voor deze opdrachten.

Hoewel het pas na de verkiezingen goedgekeurd wordt, zijn de onderhandelingen over de nieuwe beheersovereenkomst gestart. Er zijn zeven strategische thema's. Het eerste is de kwaliteit van de dienstverlening, waaronder de veiligheid, de stiptheid, de informatie aan de klant en de klantervaring vallen. De afstemming van het aanbod op de vraag is het tweede thema. Op basis van de prognoses van het Planbureau verwacht de NMBS een groei van meer dan 2% per jaar. Het nieuwe transportplan moet de vraag op het aanbod afstemmen, maar zal slechts drie jaar gelden. Dan zullen heel wat werken van Infrabel afgelopen zijn en is er een nieuw plan met bijhorende tijdswinst mogelijk. Om vraag en aanbod af te stemmen moeten er voorts nog investeringen gebeuren en de multimodaliteit, dus de samenwerking met de andere vervoerders, moet verbeteren.

Een derde thema is efficiënte bedrijfsvoering. De heer Cornu verwacht niet dat de dotatie per reizigerskilometer na de verkiezingen zal stijgen. Omdat heel wat verantwoordelijkheden naar de deelstaten overgeheveld worden, zal het relatieve gewicht van de spoorwegen in de federale uitgaven toenemen. Voor efficiëntere bedrijfsvoering zijn daarnaast een beter onderhoud en beschikbaarheid van het rollend materieel en de efficiënte realisatie van het meerjareninvesteringsplan belangrijk.

De optimalisatie van de tarieven en het commerciële beleid is het vierde onderdeel van de onderhandelingen. De heer Cornu hoopt meer commerciële vrijheid voor de NMBS uit de brand te slepen. Dat is de reden waarom er bij de reorganisatie van het directiecomité voor het eerst een commerciële functie gecreëerd wordt: een directeur-generaal voor marketing en sales. Die moet het commerciële beleid uittekenen. Duidelijke en eenvoudige tarieven, flexibiliteit, klantgerichtheid, innovatieve communicatie en distributie, de valorisatie van de stations, internationale partnerships voor het groeiende grensoverschrijdende verkeer zijn andere aspecten van dit thema.

Op de vijfde plaats wil de NMBS de wetgevende agenda proactief opvolgen. De maatschappij zal de liberalisering voorbereiden maar vraagt wel garanties voor gelijke concurrentievoorwaarden (level playing field). De lokale privéoperatoren rijden bijvoorbeeld zonder treinbegeleider. Dat zou dan voor iedereen mogelijk moeten zijn. De NMBS vraagt ook een permanent overleg met de voogdijoverheid.

Het zesde thema is de organisatie moderniseren. De structuur van de maatschappij is zeer rigide, op het vlak van beslissingsprocessen, de sociale structuur enzovoort. In een geliberaliseerde markt is dat onhoudbaar. De samenwerking met Infrabel, essentieel voor het succes, moet beter. Hij vermoedt dat ongeveer 1600 medewerkers zich buigen over het personeelsbeleid, waarvan ongeveer 1000 onder HR-Rail. De NMBS heeft absoluut behoefte aan een moderner en efficiënter hr-beleid. Dat vergt een constructieve dialoog met de sociale partners.

Het zevende en laatste thema is maatschappelijk verantwoord ondernemen. Op het vlak van CO<sub>2</sub>-uitstoot is de trein de beste optie. De maatschappij moet voorts de diversiteit van het personeel stimuleren en de toegankelijkheid van de diensten voor personen met een beperkte mobiliteit als prioriteit beschouwen.



## **2. Uiteenzetting door de heer Luc Lallemand, gedelegeerd bestuurder Infrabel**

### **2.1. *Opdrachten en uitdagingen van Infrabel***

Infrabel heeft een belangrijke missie van openbare dienst, aldus de heer Luc Lallemand. Ze werkt nauw samen met de enige nationale operator, met als voornaamste doel de dienstverlening aan de reizigers te verbeteren. De liberalisering is, in theorie, voor goederenvervoer en internationaal reizigersvervoer een feit, maar tot nog toe zijn er slechts enkele kleine privéoperators voor vrachtvervoer. Naast voor goederenvervoer is de markt ook al open voor internationaal reizigersvervoer. De enige internationale operator is Eurostar, en dat is dan nog een filiaal van bestaande staatsoperatoren.

België heeft een dicht spoorwagennet en 60% van de nationale reizigers reizen van en naar Brussel. Voor het goederenvervoer wordt België doorkruist door drie belangrijke corridors. Infrabel is momenteel bezig met het uitrusten van corridor 2 met een ETCS-systeem, een Europees interoperabel veiligheidssysteem.

Het volume van het transport is in de NMBS-Infrabelgroep gestegen met meer dan 50% in de periode 2000-2013, waarmee de daling tussen 1965 en 2000 volledig ongedaan gemaakt is. Het federale Planbureau verwacht dat het volume tussen 2010 en 2030 nog zal toenemen met 43%, wat, vooral gezien de beperkte capaciteit van het net, een enorme uitdaging is. De voorbije vier jaar hebben de Belgische spoorwegen meer dan 10% van hun financiering verloren door de crisis in de overheidsfinanciën. Een budgettair evenwicht en een minstens evenwichtig EBT op jaarbasis zijn dus belangrijke uitdagingen voor de NMBS en Infrabel. Daarnaast mogen de maatschappijen hun schulden niet laten groeien. De historische schuld van de NMBS-holding bedroeg ongeveer 4 miljard euro. Op 31 december 2013 werd die schuld gesplitst: 2,2 miljard euro voor de NMBS en 1,8 miljard euro voor Infrabel.

De aandeelhouder en de maatschappij hebben duidelijke maar hoge verwachtingen. De heer Lallemand vat de visie van de Federale Regering in vier prioritaire ontwikkelingsassen samen. De eerste as is het verbeteren van de aantrekkelijkheid van het spoor. De tweede is omgaan met de reizigersgroei door het vervoerplan te hervormen, het aanbod aan de vraag aan te passen, de vraag af te vlakken. De derde as is het veiligstellen van de toekomst van het Belgische spoor door operationeel uit te munten en het toekomstig regelgevend kader te definiëren. De vierde as is een passend bestuur invoeren door de vereiste omvorming door te voeren, door de transparantie en samenwerking te verhogen, door de dialoog met de sociale partners voort te zetten en een gezond financieel beheer te voeren.

### **2.2. *Gerichte strategie om tegemoet te komen aan de uitdagingen***

Om aan al die uitdagingen het hoofd te bieden, heeft Infrabel een gerichte strategie uitgedokterd. Het strategische plan dat liep tot 2012, heette Brio, het nieuwe heet Focus. Die naam maakt meteen het doel duidelijk: in crisistijd focussen op het essentiële. Essentieel voor de spoorwegen is in de eerste plaats veiligheid, niet alleen voor reizigers maar ook voor personeel. Dat is een dagelijkse opdracht. De tweede uitdaging is de stiptheid. De cijfers van januari en februari zijn wat beter, maar die verbetering moet structureel worden. De derde prioriteit is de toename van de capaciteit op het net: een spoornet voor alle treinen van morgen. Om die drie prioriteiten waar te maken, is een financieel gezond bedrijf nodig dat op één lijn zit met de verwachtingen van de samenleving.

Om de veiligheid te verzekeren heeft Infrabel een transversaal veiligheidsplan, met tientallen goed gestructureerde acties rond drie pijlers: de bedrijfscultuur, het beheer met een goede interactie tussen beslissingen en uitvoeringen en de meest aangewezen technologie.

De eerste resultaten zijn de stiptheidscijfers van januari en februari die 4 tot 4,5% beter zijn dan het maandelijks gemiddelde van 2013.

In Vlaanderen lopen heel wat infrastructuurprojecten die voor meer capaciteit moeten zorgen. Ze tijdig afwerken is een grote uitdaging. De Liefkeshoekspoorverbinding tussen de Antwerpse linker- en rechteroever is de eerste die, allicht volgens planning, wordt opgeleverd. Daarnaast worden de bundels en de toegangen in alle Vlaamse havens gemoderniseerd. Voorts zijn er de afwerking van het GEN en de voltooiing van het derde en het vierde spoor tussen Gent en Brugge.

In alle stilte, om niet te veel sociale onrust te veroorzaken, werkt Infrabel aan meer efficiëntie en productiviteit door de modernisering van de industriële tool. Die operatie is gestart in 2006. De vijf verkeersgeleidingsdiensten zijn in 2006 samengevoegd tot één traffic control, wat een vermindering van 80% betekent. Een tweede project moet in de periode van 2005 tot 2022 het aantal seinhuizen reduceren van 368 tot 10, een afschaffing van 96,5%. In 2016 moeten het er ongeveer 30 zijn. Ook op infrastructuurniveau is er een belangrijke concentratiebeweging gaande.

### **2.3. *Strategische dossiers***

De hervorming is er onder druk van Europa gekomen, maar ook de behoefte aan meer efficiëntie was een belangrijke drijfveer. In de oude structuur had de klant drie gesprekspartners, nu maar één meer, de NMBS. Daarnaast is de hervorming ook bedoeld om beheerproblemen op te lossen. De ministerraad bereikte op 15 juni 2012 een akkoord om de structuur te hervormen. De regeringsbeslissingen zijn genomen, nu moeten Infrabel en de NMBS de uitvoering nog verzekeren. Het worden twee afzonderlijke bedrijven, het grootste, de NMBS met een zuivere B2C-rol en Infrabel met een zuivere B2B-rol (business to business). Infrabel draagt haar informatie aan de reizigers en haar activiteiten in enkele onbewaakte stopplaatsen over aan NMBS. Infrabel werkt bijna uitsluitend voor de NMBS. HR-Rail is een sociaal secretariaat dat werkt voor de beide bedrijven. Kortom, elk bedrijf heeft een eigen rol. De regering plaatste de reiziger centraal, hij is de belangrijkste zorg van zowel operator als infrastructuurbeheerder.

Met het nieuwe beheerscontract wil Infrabel focussen op de essentie en geen tijd meer verliezen in details. Het contract moet ook resultaatgericht zijn. Het meerjareninvesteringsplan is al talrijke keren bediscuteerd met minister Crevits. In de mate van het mogelijke is rekening gehouden met de prioriteiten van de gewesten. Het budget van de volledige groep is groter dan gedacht, maar er is wel een probleem met de jaarlijkse schikking van de bedragen tot 2019. De federale ministerraad van 19 juli en 19 december 2013 keurde het conclaafscenario goed, alsook het rollingplan met een eerste herziening in 2015. Voorts besliste de regering een enveloppe van ongeveer 2,6 miljard euro (2012) voor de prioriteiten van de gewesten en de projecten van nationaal belang vrij te maken. De gewesten krijgen de mogelijkheid tot cofinanciering. Voor Vlaanderen betekent dat 988 miljoen euro (2012) en een maximale cofinanciering van 270 miljoen euro. De Vlaamse prioriteiten zijn ondertussen bekend, maar de onderhandelingen tussen de gewesten en de federale overheid lopen nog. Voorts laat de heer Lallemand nog een schema zien met de investeringen van Infrabel in Vlaanderen voor de periode 2013-2025.

### **2.4. *Infrabel en het Vlaamse Gewest***

Door de zesde staatshervorming krijgt Vlaanderen binnenkort een vertegenwoordiger in de raad van bestuur van Infrabel. Bij het meerjareninvesteringsplan is rekening gehouden met de Vlaamse prioriteiten. Ook de dagelijkse samenwerking tussen Infrabel en het Vlaamse Gewest zal verbeteren, onder andere door de creatie van één contactpunt (SPOC

– single point of contact). Infrabel is graag bereid periodiek te rapporteren aan het parlement over de voortgang van de voor Vlaanderen belangrijke projecten. Kortom, Infrabel wenst een constructieve samenwerking met het Vlaamse Gewest zodat beide partners elkaar kunnen steunen bij de realisatie van hun gemeenschappelijke doelstellingen.

### 3. Bespreking

De heer *Dirk de Kort* dankt voor de informatie, maar wil toch enkele aspecten uit een resolutie van het Vlaams Parlement opnieuw onder de aandacht brengen<sup>1</sup>. Daarnaast vraagt hij een categorisering van de stations op basis van de reizigersaantallen als basis van overleg met Vlaanderen. Voorts wil hij een onevenwichtige concurrentie tussen de vervoersmodi vermeden zien. Daarnaast pleit hij voor een vlotte gegevensuitwisseling tussen de actoren waarop een betere samenwerking, vooral tussen De Lijn en de NMBS, kan groeien. Bij de opstelling van het nieuwe treinreizigersplan is die afstemming nog onvoldoende gebeurt. Hij informeert ook naar de rol van de NMBS en de andere actoren in de stijgende vraag naar mobiliteit. De heer de Kort heeft al te veel het gevoel dat er te weinig fundamenteels ondernomen wordt, enkel voor de hand liggende zaken als een betere verbinding met de steden. Zowel Vlaanderen als België moet ambitieuzer zijn. Hij vraagt hoe Infrabel en de NMBS zullen tegemoetkomen aan de stijgende mobiliteitsvraag. Hij vraagt voorts hoe ze het verspreide goederenspoorvervoer in de Antwerpse haven zullen aanpakken.

De heer *Steve D'Hulster* miste in de uiteenzettingen hoe de NMBS en Infrabel de relatie tussen de verschillende vervoersmaatschappijen zien, maar ook hoe ze hun diensten afstemmen op andere vervoersmodi als de fiets. Vlotte overstap is essentieel voor de modal shift. Hijzelf woont op 50 meter van een bushalte en op 50 meter van een station, de trein doet er 7 minuten over om de Antwerpse binnenstad te bereiken, de bus 37 minuten, toch nemen de meeste mensen de bus. Om die reden acht hij een opwaardering van de stop-trein, zeker in voorstedelijk gebied, nodig. Tot slot informeert hij waarop de reizigerstreinen een hogere vergoeding betalen om van de sporen gebruik te maken dan in de rest van Europa.

Mevrouw *Lies Jans* hoopt dat dergelijke gedachtewisselingen de regel gaan worden. Tot nog toe stond de samenwerking tussen de gewesten en de spoorwegen op een laag pitje. In 2001 is er afgesproken dat de NMBS een strategische visie over de ontwikkelingen van het Belgische spoor zou uitwerken. Daaraan zou een algemene mobiliteitsstudie vooraf gaan. Dat is niet gebeurd en ook vandaag ontbreekt een echte langetermijnvisie op vlak van dienstverlening en netwerk. De vorige investeringsplannen bevatten heel wat projecten met timing, maar de realisatie is steeds uitgesteld. Wat in 2006 ging gerealiseerd worden, staat opnieuw in het nieuwe investeringsprogramma gepland voor 2025. Dat stemt het lid weinig hoopvol.

De Vlaamse spoorstrategie somt de projecten op waar Vlaanderen echt vooruitgang wil boeken. Het is verantwoordelijk voor de weginfrastructuur en voor het streekvervoer, maar heeft geen zeggenschap over de ruggengraat van het openbaar vervoer en dus van het mobiliteitsbeleid. Bitter weinig van de spoorstrategie zal de volgende jaren uitgevoerd worden. Na tal van boze brieven en nieuwe onderhandelingen met de ministers, blijkt dat van de acht prioritaire projecten (met cofinanciering) er mogelijks zeven worden gerealiseerd. Over de uitvoering is echter nog geen consensus. Van de andere projecten, een twintigtal, komt niets in huis. Het investeringsplan maakt mevrouw Jans niet duidelijk wat

<sup>1</sup> Resolutie betreffende het advies naar aanleiding van de NMBS-Groep als onderdeel van de Vlaamse spoorstrategie (*Parl.St.* VI.Parl. 2011-12, nr. 1401/1-4).

er geïnvesteerd zal worden. Ze vraagt de sprekers te bevestigen dat de zeven prioritaire projecten wel degelijk uitgevoerd worden.

Ze verwijst naar de recente motie van het Vlaams Parlement<sup>2</sup>. Het parlement dringt aan op een vlotte gegevensuitwisseling tussen de NMBS, Infrabel en Vlaanderen, alsook op een goede afstemming van de vervoerplannen van de NMBS en De Lijn. De minister heeft gezegd dat over het nieuwe NMBS-vervoerplan niet overlegd is met Vlaanderen, terwijl dit volgens de samenwerkingsovereenkomst wel zo hoort te zijn. Ze informeert dan ook bij de heer Cornu naar de stand van zaken van het vervoerplan. De NMBS zegt nog een en ander te kunnen aanpassen na de provinciale informatierondes, maar is dat wel zo?

De motie heeft het ook over de rapportering en de uitvoering van het meerjareninvesteringsplan. Mevrouw Jans illustreert haar zorg met het meerjareninvesteringsplan 1991-2000, dat 112 miljoen euro voor Limburgse projecten bestemde. Uiteindelijk is daar maar 9,9 miljoen euro van geïnvesteerd. In het investeringsplan 2001-2012 stond 73 miljoen euro terwijl er maar 7,4 miljoen euro van gerealiseerd is. Het nieuwe investeringsplan heeft het over 418 miljoen euro voor Limburg. Welke garanties zijn er dat het effectief geïnvesteerd wordt? In het investeringsplan zijn de middelen kleiner dan wat Vlaanderen in zijn spoorstrategie vraagt, maar als daar dan maar een klein deel van gerealiseerd wordt? Voorts informeert ze in welke mate Vlaanderen dit keer wel zal betrokken worden bij de herziening van het meerjareninvesteringsplan, gepland voor 2015. Ze hoopt op een ommekeer in aanpak. Eigenlijk zou het overleg daarover nu al kunnen starten.

Dat er in de presentatie van de NMBS geen sprake is van een intense samenwerking met de gewesten, baart mevrouw Jans zorgen. De heer Lallemand bestempelt die samenwerking als zeer belangrijk, maar tussen de prioriteiten van Infrabel staat dat niet.

Ook minister Crevits zei dat heel wat aspecten van de nieuwe samenwerkingsovereenkomst tussen de federale en Vlaamse overheid onduidelijk zijn. Het parlement dringt dan weer aan op een correcte uitvoering van de 60/40-verdeelsleutel en wil daar zelf over kunnen oordelen. Dat vergt transparantie en een goede rapportering. Iets wat zeker in de samenwerkingsovereenkomst moet staan. Daarnaast dient de overeenkomst duidelijkheid te scheppen over de cofinanciering. Niet alleen de juridische grond ervan moet vaststaan, Vlaanderen moet garanties hebben dat wat hij cofinanciert ook uitgevoerd wordt.

De heer *Björn Rzoska* kan zich niet aan de indruk ontdoen dat de spoorwegen alweer in een duister managementstaaltje allerlei beloftes doen waar niets van in huis zal komen. Dat maakt het tot een van de grootste frustratiedossiers van het Vlaams Parlement. Dat er niet vooraf met De Lijn en het Vlaamse Gewest over het nieuwe vervoerplan overlegd is, zoals de samenwerkingsovereenkomst verplicht, is een veeg teken. Terwijl het al in december goedgekeurd was, is het pas in januari aan het Vlaams Parlement en De Lijn bezorgd. In hoeverre zal de heer Cornu in die samenwerking een nieuwe wind laten waaien? Is er nog ruimte om het vervoerplan en het investeringsplan aan te passen? Op 10 december 2013 verklaarde de heer Cornu immers in de hoorzitting van het Federale Parlement dat er geen treinkilometers bijkomen omdat het budget niet wordt verhoogd en omdat het net al verzadigd is.

Een andere kwestie is in hoeverre de spoortop en het federale niveau rekening zullen houden met de Vlaamse spoorstrategie. De Vlaamse minister zegt dat haar vragen daarover niet beantwoord worden en dat met haar zorgen bijzonder weinig rekening gehouden

---

<sup>2</sup> Motie tot besluit van de op 23 januari 2014 door mevrouw Lies Jans in commissie gehouden interpellatie tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de verschillende akkoorden met de NMBS en de mogelijke projecten in Vlaanderen (*Parl. St.* VI.Parl. 2013-14, nr. 2386/1-2).

wordt. Ook dat is een frustratie van het Vlaams Parlement dat zich enkel tot minister Crevits kan wenden voor antwoorden. De heer Rzoska ziet het zo dat het vervoerplan noch het investeringsplan op geen enkele manier rekening houden met de Vlaamse spoorstrategie, die nochtans essentiële maatregelen voor de treinreizigers en de Vlaamse economie bevat. Omdat hij dagelijks de trein neemt, hoort hij zowel van reizigers als van personeel klachten over NMBS en Infrabel. Hij kan daar dan een parlementaire vraag over stellen en hen het antwoord bezorgen, maar dat neemt de frustratie niet weg. Dat de NMBS bijvoorbeeld de drukke piekuurtrein naar Brussel vanuit Sint-Niklaas schrappt, dus vanuit een toch al niet zo goed met Brussel verbonden Waasland, is toch niet de reiziger centraal stellen. Ook dit lid bekijkt de plannen met het nodige voorbehoud.

Mevrouw *Griet Smaers* belicht de noodzaak aan een integrale vervoersvisie van federale overheid en gewesten. De beperkte inspraak van de gewesten in de NMBS is een grote frustratie van het Vlaams Parlement. In het Vlaamse ontwerp van Mobiliteitsplan speelt het spoor nochtans een belangrijke rol. Het is alvast een goede zaak dat het gewest een vertegenwoordiger krijgt in de raad van bestuur van de NMBS, hoewel ook dat heel wat tijd gekost heeft. Het mag echter niet bij die vertegenwoordiger blijven, een inhoudelijke afstemming is absoluut nodig. Het verwondert haar dan ook ten zeerste dat De Lijn pas zeer recent in kennis gesteld is van het vervoerplan van de NMBS. Ze informeert wat van de Vlaamse spoorstrategie precies zal uitgevoerd worden. Tot slot vraagt ze om de liberalisering in nauw overleg met de gewesten voor te bereiden. Het zou jammer zijn dat de gewestelijke vervoersmaatschappijen een andere visie uitdragen dan de NMBS.

Mevrouw *Annick De Ridder* vindt het dapper dat de heer Lallemand het aandurft de IJzeren Rijn hier als een uitdaging te presenteren. Dat er momenteel geen of onvoldoende middelen voor zijn, doet haar vrezen dat het project opnieuw uitgesteld zal worden. Waalse en federale politici vrezen blijkbaar voor concurrentie met de Montzenroute, wat volgens haar onterecht is. Ze vraagt de mening van de sprekers daarover, en wil ook weten hoe het staat met de IJzeren Rijn. Zijn er krachten die het dossier tegenhouden en waarom zijn er geen middelen voor vrijgemaakt? De Federale Regering belooft al twee jaar een memorandum of understanding. De spreker gaat ervan uit dat het er nu binnenkort komt.

Ze informeert voorts naar de middelen voor de tweede spoorontsluiting van de Antwerpse haven. Terloops wil ze ook weten hoe bepaald wordt of een project al dan niet van nationaal belang is. Blijkbaar moet er daarvoor een link zijn met Brussel – zo worden het GEN en het Diaboloproject van nationaal belang geacht. Voor projecten in de rest van Vlaanderen ligt dat blijkbaar moeilijker. Ziet de NMBS de Antwerpse haven als van belang voor de Belgische economie? En heeft dat gevolgen voor de spoorprojecten daar?

Voorts informeert ze hoe de toerekeningen van de NMBS-abonnementen gebeuren bij de percentageberekening van de modal split. Is de berekeningswijze vergelijkbaar met die voor De Lijn, die voor het grootste deel nattevingerwerk is? Voorts informeert ze hoe de heer Cornu de tarieven wil aanpassen aan de drukte: hogere tarieven in de daluren om de hogere kost van het kleiner aantal reizigers te verrekenen, of lagere tarieven om reizigers uit de spitsuren te lokken?

Ook mevrouw *Els Kindt* wil weten of er nog wijzigingen aan het nieuwe vervoerplan mogelijk zijn. Voor haar is het van belang dat elke reiziger minstens over dezelfde dienstverlening kan beschikken. De dienstverlening op de rechtstreekse verbinding tussen Brussel en de Westhoek gaat er bijvoorbeeld op achteruit, wat voor haar niet door de beugel kan.



De heer *Jo Cornu* herhaalt dat 80% van de reizigers opstapt in 15% van de stations. De stations waar heel weinig mensen opstappen, zijn dus zwaar verlieslatend. Als je je zou concentreren op die 15% grote stations, zou je kostenefficiënter kunnen werken en het zou ook de dienstverlening op de grote assen ten goede komen. Ingrijpen vergt een degelijk overleg met de gewestelijke vervoersmaatschappijen. Zo is het rationeel om één van twee kleine stations die op een afstand van 2 kilometer liggen, af te schaffen, maar dan moet De Lijn er wel voor zorgen dat de reizigers naar het resterende station geraken.

Reizigersorganisaties vragen echter het omgekeerde, namelijk dat elk klein station vlot en frequent bediend wordt. Zij vinden dat die openbare dienst tegen elke kostprijs moet worden verleend. Hij illustreert die houding met een zogenaamde spoorjournalist die op televisie aanklaagde dat de wachtzaal in het station van Puurs niet open was, terwijl er duidelijk niemand stond te wachten.

De vraag om efficiëntie staat haaks op de idee van openbare dienstverlening. 85% van de reizigers die de trein tussen Hasselt en Antwerpen nemen, doet dat tijdens de spitsuren. Op die momenten wordt de reistijd met 9 minuten verkort. Buiten de spitsuren moeten reizigers overstappen in Aarschot, wat een reistijd van 9 minuten extra betekent. Over de tijdswinst voor 85% wordt met geen woord gerept, maar iedereen klaagt wel steen en been over de 9 minuten extra voor 15% van de reizigers. Het is een politieke afweging om de dienstverlening voor iedereen op elk moment hoog te houden, maar dat kost veel geld. Eens een politieke beslissing genomen, wordt het gemakkelijker voor de maatschappijen om hun plannen daaraan aan te passen.

Ook het vervoersplan is een compromis. De politieke vraag is: wat willen we? Zoveel mogelijk mensen bedienen of een openbare dienstverlening voor iedereen ongeacht de kost? De heer Cornu is vragende partij dat die discussie wordt gevoerd. Het vervoersplan van de NMBS is gemaakt in 2012 met de bedoeling van invoering eind dat jaar. Op dat moment heeft de minister van Overheidsbedrijven, de heer Paul Magnette, beslist om dat met een jaar uit te stellen. Bij zijn aantreden stelde de heer Cornu vast dat de tijd voor uitgebreide voorafgaande consultatie rond de opmaak van het vervoersplan ontbrak omdat de werkzaamheden al zo ver gevorderd waren. Om die reden is er ook een toer van de provincies georganiseerd, en het was inderdaad beter geweest had dit in een eerder stadium kunnen plaatsvinden. De heer Cornu wijst er wel op dat het voor eerst is dat er met de lokale verantwoordelijken gepraat wordt, ook al levert dit hier en daar kritiek op. De heer Cornu neemt zich voor het volgende consultatieproces een jaar te starten voordat dit nieuwe plan over drie jaar afloopt. Dan kunnen de politieke verantwoordelijken keuzes maken, niet alleen over de dienstverlening, maar ook over de taakverdeling tussen de verschillende vervoersmaatschappijen.

Voor het overleg met De Lijn bestaat een overlegorgaan, het oriëntatiecomité. De vergaderingen zijn formeel en kort en hebben voor de heer Cornu weinig invloed. De werking moet herdacht worden zodat de mobiliteitsvisies en -keuzes er wel bediscuteerd worden. Maar dan moet er eerst wel een omvattende visie zijn, met alle vervoersmodi. Ook deze die nu nog onbelangrijk zijn, bijvoorbeeld de elektrische auto waarvoor de NMBS in laadpunten voorziet.

De keuze hoe om te gaan met de stijgende vraag naar mobiliteit is een politieke vraag. België zou bijvoorbeeld naar Nederlands model de grote lijnen kunnen laten uitbaten door een nationale operator, de kleinere door de regio's. Of dat efficiënter is kan de heer Cornu niet beoordelen, omdat het niet bestudeerd is. Uiteraard is dat wel noodzakelijk. Hij geeft het voorbeeld van het GEN, bedoeld om de lokale mobiliteit te verbeteren, maar

om efficiëntieredenen wel gebaseerd op de grote lijnen. Dat is in ieder geval een meer gedetailleerde bespreking waard.

NMBS Logistics, een dochterbedrijf van de NMBS, biedt onder meer verspreid vervoer aan. Bij zijn aantreden in november kreeg de heer Cornu een dubbele boodschap: enerzijds dat het moest gedaan zijn met openbare middelen in het goederenverkeer te steken, en anderzijds dat het goederenvervoer wezenlijk is voor de economie en de havens. De heer Marc Descheemaecker, zijn voorganger, heeft in 2013 gesprekken gevoerd om de controle van NMBS Logistics aan Deutsche Bahn over te laten, evenwel zonder resultaten. Op vraag van de raad van bestuur heeft de heer Cornu opnieuw met Deutsche Bahn overlegd over de mogelijkheden en de kosten van dergelijke overname. Hij heeft ook met de grote klanten van NMBS Logistics en de economische stakeholders, onder meer de havens, gepraat om na te gaan hoe zij konden bijdragen om de activiteit economisch interessant te maken. Hun steun is nodig en dan is er ook een toekomst mogelijk.

Vijf jaar geleden bedroeg de negatieve cashflow ongeveer 100 miljoen euro per jaar, nu functioneert NMBS Logistics break-even; er is enkel een negatieve cashflow van ongeveer 20 miljoen euro ten gevolge van investeringen. Mits er nog een en ander hervormd wordt, zal het mogelijk zijn dat het bedrijf winst maakt. Dat vergt de steun van enkele belanghebbenden. De discussie loopt nog, de heer Cornu kent vooralsnog de beste oplossing niet.

Hij zal nagaan waarom de mensen uit Mortsel de trein niet nemen. De afweging stoptrein-De Lijn vergt alweer die broodnodige visie.

De NMBS is altijd bereid het gesprek met Vlaanderen en zijn verantwoordelijken te voeren. Hij heeft er ook geen probleem mee om gegevens uit te wisselen. Na de verkiezingen zal een open discussie over de Vlaamse spoorstrategie zeker mogelijk zijn. Vlaanderen krijgt ook een afgevaardigde in de raad van bestuur van de NMBS, wanneer hangt af van de publicatie van bepaalde koninklijke besluiten. Ook de liberalisering vergt een grondig overleg met de gewesten. Als één maatschappij maar 75% van het spoorverkeer in handen mag hebben, komen de lokale vervoersmaatschappijen automatisch in beeld. Ook dan zal de politiek moeten bepalen hoe de mobiliteit te verzekeren en wat de rol van de NMBS daarin is. Daar hangt vanaf hoeveel geld er nodig is.

Doordat er heel wat lijnen en treinen toegevoegd zijn aan het vervoerplan van 1998, zit er geen structuur in. De minste vertraging heeft grote gevolgen. Om die reden heeft het nieuwe vervoerplan er niets van overgenomen; het is van een wit blad begonnen. Het sleutelwoord is robuustheid, waarmee de spreker bedoelt dat niet elk klein probleem grote gevolgen op het hele systeem heeft. Natuurlijk zijn er aanpassingen mogelijk, maar de vraag is hoeveel zonder dat de robuustheid in het gedrang komt. Dat vergt een afweging die in de komende weken zal gebeuren. Hij is zich bewust dat er veel vraag is naar de trein Dampoort-Brussel, maar ook in Wallonië zijn er gelijkaardige eisen. Ook hier zal de efficiëntie moeten afgewogen worden tegen de publieke dienstverlening voor elke reiziger.

Voor de toewijzing van de abonnementen wordt van de geldigheidstijd een aantal verlofdagen afgetrokken, wat een realistisch beeld oplevert.

Er is flexibiliteit van de tarieven nodig. Net als bij hotels zijn alle kosten van de NMBS vast, de capaciteit moet zoveel mogelijk benut worden om de omzet te maximaliseren. Hotels kunnen hun prijzen laten variëren naargelang de luxe van de kamer, het tijdstip van het jaar. Als er nog kamers leeg zijn, kunnen ze lastminuteprijzen aanbieden. Dergelijk yield management wordt ook door vervoersmaatschappijen toegepast. Wie op internet boekt, weet dat prijzen kunnen variëren naargelang het moment van boeken. Sommige



maatschappijen gaan zelfs zo ver dat ze duurder worden naarmate de klant vaker naar hun site surft. De heer Cornu verwacht van de nieuwe commerciële directeur een strategie om de omzet te maximaliseren zonder de dienstverlening aan te tasten.

Om de stijgende mobiliteitsvraag aan te kunnen, denken NMBS en Infrabel samen na op twee niveaus, aldus de heer *Luc Lallemand*. Vooreerst is het aan de NMBS om de treinen zo goed mogelijk in te zetten en meer en meer dubbeldekstreinen aan te kopen. Dat zorgt er voor dat er meer inkomsten zijn, maar ook dat de capaciteit bijna verdubbelt (x 1,7). De infrastructuurbeheerder heeft dan weer twee mogelijkheden om de capaciteit te verhogen. De eerste, het standaardrijpad, vergt de minste investeringen. Door meer parallelle rijpaden te creëren stijgt de totale netcapaciteit. De capaciteit van het spoorwegnet dat is toegekend aan een bepaalde trein, vergelijkbaar met een 'slot' in de luchtvaart.

Een tweede mogelijkheid zijn extra treinlijnen. In bijna geen enkel Europees land wordt er meer spoorweginfrastructuur aangelegd dan in België. Met uitzondering dan van Frankrijk dat drie hogesnelheidslijnen tegelijk aanlegt. Het ingenieursfiliaal TUCRail werkt aan meer dan 180 projecten met een impact op de uitbreiding van de capaciteit. Om de capaciteit in heel België te verhogen, is het vooral nodig het aantal treinen in de noord-zuidverbinding te verhogen, wat tot meer sporen ondergronds noopt. Daarnaast maakt de tunnel Schuman-Josaphat een bijkomende verbinding in het oosten van Brussel.

Voor het goederenvervoer en het verspreid vervoer hangt Infrabel af van de cargo-operatoren, in de eerste plaats NMBS Logistics. Het goederenvervoer per spoor is volledig geliberaliseerd en zou dus rendabel moeten zijn voor de operatoren. Voor Infrabel volstaat kostendekking. Om die te realiseren, heeft het bedrijf voornoemde rationaliseringsoperatie doorgevoerd.

Het klopt dat in België de infrastructuurvergoeding voor reizigerstreinen hoger is dan in andere landen, maar voor de goederentreinen is ze net minder duur. De regering heeft daarvoor gekozen om het de cargo-operatoren te vergemakkelijken, ook al omdat ze moeten kunnen concurreren tegen NMBS Logistics. Een ander aspect is dat de activiteiten van zowel NMBS als Infrabel op een gedeconsolideerde manier tegenover de overheidsfinanciën gevoerd moeten worden. Daarom hebben ze zekere eigen inkomsten nodig, wat de infrastructuurvergoeding voor Infrabel is. Voldoende eigen inkomsten maken de activiteiten de zuivere verantwoordelijkheid van de beheersorganen van Infrabel en niet van de aandeelhouder. Een laatste facet is dat een minder hoge infrastructuurvergoeding gecompenseerd moet worden door meer subsidies.

De concentratiebeweging is goed voor de besparing van meer dan 2500 vte's op 10 jaar alleen al bij Infrabel. Meer personeel schrappen kan Infrabel momenteel niet; het voert de infrastructuurwerken uit en moet ervoor zorgen dat er dagelijks niet minder dan 3800 treinen veilig kunnen circuleren en tegelijk de volledige seingeving aanpassen. Voor werken van dergelijke schaal worden wegen zes maanden tot een jaar afgesloten. Over de concentratie blijft Infrabel discreet om sociale onrust bij het personeel te voorkomen en om de reizigers niet te verontrusten.

Gegevensuitwisseling kan altijd beter, maar de heer Lallemand wijst op de aanzienlijke inspanningen van de laatste maanden en jaren. Zo geeft Infrabel heel wat statistieken aan de Vlaamse administratie, onder andere voor de voeding van het vrachtmodel zodat de verschillende vervoersmodi kunnen vergeleken worden. Daarnaast verloopt de samenwerking met de gewestelijke kabinetten vlot en transparant. Hij zal de parlementsleden de vergelijking tussen geplande en uitgevoerde investeringen in Limburg op papier bezorgen.

Goede dialoog met de gewesten, de federale overheid, de klant is inderdaad geen doel op zich, dus geen prioriteit maar wel een belangrijk middel om doelen te realiseren. De prioriteiten van Infrabel en de NMBS zijn goed op elkaar afgestemd, uiteraard focust elkeen op zijn activiteiten. Zo heeft Infrabel het over de ETCS-uitrusting in de sporen, de NMBS over die uitrusting in de locomotieven. De kwaliteit van de dienstverlening is voor Infrabel beperkt tot de vertragingen veroorzaakt door het systeem, voor de NMBS is dat ruimer en gaat het over het comfort in de trein, de schoonmaak van de stations enzovoort. Conceptueel is de afstemming wel compleet.

Hij garandeert de leden dat de raad van bestuur, samengesteld uit Nederlands- en Frans-taligen nauwlettend toekijkt op de toepassing van de verdeelsleutel. Om hen daartoe in staat te stellen, krijgen ze dikke pakken financiële en investeringsinformatie. Hij maakt zich sterk dat zowel Infrabel als de NMBS die verdeelsleutel helemaal respecteren voor grondgebonden projecten. De rekeningen worden jaarlijks gecontroleerd door een college van commissarissen en door het Rekenhof. In de huidige samenwerkingsovereenkomst die dateert van 11 oktober 2001, is er nog altijd capaciteit voor pre- en cofinanciering. De gewesten en de federatie onderhandelen nu over nieuwe akkoorden.

Al jaren geleden heeft Infrabel de IJzeren Rijn als een strategisch project bestempeld. Hoewel het in de media als concurrent voor de Montzenroute bestempeld wordt, ziet Infrabel dat helemaal niet zo. De trafiekprognoses maken duidelijk dat er geen twee maar vier sporen naar Duitsland nodig zijn, vertrekkende vanuit de kern van Antwerpen tot in het Ruhrgebied en verder. Sinds 2006 heeft het management van Infrabel een specifieke strategie voor de Antwerpse haven uitgewerkt, de strategie van de concentrische cirkels genaamd. De binnenste cirkel beslaat de kern van de haven. In de eerste plaats komt het erop aan de twee oevers van de Schelde op een vlotte manier met elkaar te verbinden en alle bundels van Linkeroever correct verbinden met het vormingsstation van Antwerpen-Noord. De unitaire NMBS is zelfs niet begonnen aan de Liefkeshoekspoortunnel; pas sinds Infrabel bestaat is daar een pps voor afgesloten. Binnen de beloofde termijn zal de tunnel opgeleverd worden.

De tweede concentrische cirkel is een vlotte verbinding vanuit het vormingsstation. Twee knooppunten zijn daarvoor belangrijk, onder andere het knooppunt van de lijn naar Lier. Voorts is er de tweede toegang tot de haven. Sinds 2002 zijn ervoor vier scenario's uitgedokterd, die nog altijd besproken worden met de deskundigen van de verschillende administraties. De derde en laatste concentrische cirkel is de tweede spoortoegang vanuit Lier te verbinden met Nederland en het Ruhrgebied, de oostelijke landen van Europa, kortom de IJzeren Rijn, wel degelijk een strategisch dossier voor Infrabel.

In Herentals is het oudste seinhuis van het net, met een technologie van de Tweede Wereldoorlog, vernieuwd, alsook de sporen die naar de grens lopen. Het klopt dus niet dat Infrabel niets onderneemt voor de IJzeren Rijn. Alle investeringen voor de IJzeren Rijn op Belgisch grondgebied maken deel uit van de Vlaamse prioriteiten. Het akkoord dat ervoor nodig is tussen België, Nederland en Duitsland wordt nog altijd onderhandeld. Kortom, hij hoopt de leden ervan overtuigd te hebben dat Infrabel een stevige strategie heeft om de haven van Antwerpen te dienen en de infrastructures aan te leggen als het nodig is.

Mevrouw *Lies Jans* beaamt het belang van het discussiepunt dat de heer Cornu opwerpt: voor welk evenwicht tussen vraag en aanbod wordt gekozen. Dezelfde discussie wordt over De Lijn gevoerd. Inspelen op de vraag is belangrijk, maar onmogelijk als er geen aanbod is. Het aandeel van het spoor in het woon-werkverkeer naar de Antwerpse Kempen en Limburg is zeer laag (minder dan 27%). Dat komt volgens het lid door het beperkte aanbod. Dat ontbreekt in het investeringsplan: aanbod creëren waar er een potentiële vraag

is, zodat de vicieuze cirkel doorbroken wordt. Ze vraagt de sprekers daar in de federale discussie aandacht voor te vragen.

Dat er geen tijd voor overleg over het vervoerplan was, daar heeft Vlaanderen weinig boodschap aan. Het gevolg is dat De Lijn zich zal moeten aanpassen aan de dienstverlening van de NMBS; omgekeerd zal dat blijkbaar de robuustheid van het plan in het gedrang brengen. Zo is er bijvoorbeeld helemaal geen rekening gehouden met het Spartacusplan van De Lijn. Dat de NMBS en Infrabel open staan voor samenwerking en overleg, is voor het lid heel belangrijk. Van de heer Lallemand vernam ze niet welke investeringen gedaan zullen worden en welke garanties er zijn dat de projecten van het investeringsplan echt uitgevoerd worden. Dat er van de vorige investeringsplannen niet veel gerealiseerd is, stemt haar niet tot vertrouwen. Tot slot vraagt ze om het jaarlijkse overleg tussen het Vlaams Parlement, Infrabel en de NMBS te behouden, ook na de verkiezingen.

Voor de heer *Luc Lallemand* was het al voor 2009 duidelijk dat de overheidsdotatie met ongeveer 20 tot 25% moest stijgen om alle geplande projecten tijdig te realiseren. De dotatie is sindsdien echter met 10% gedaald. De opdracht voor Infrabel en NMBS is nu de aangevatte projecten zo snel mogelijk te realiseren. In Vlaanderen lukt dat nog min of meer, bijvoorbeeld het derde en het vierde spoor van het GEN van Anderlecht tot Aalst zitten op schema. In Wallonië is er tussen de vier en de zes jaar vertraging in de gestarte projecten.

Het risico bestaat dat de dotaties nog verder dalen. Om geen nieuwe schulden te creëren, moet Infrabel dus voorzichtig zijn met nieuwe projecten. Infrabel zal zijn investeringsplan naar best vermogen uitvoeren, maar hangt af van de subsidies. Dat is koffiedik kijken. Het zal er vooral voor zorgen dat deadlines van de geconsolideerde investeringsstrategie van de NMBS-groep voor Vlaanderen gehaald worden.

De heer *Jan Peumans* weet dat bij de aanleg van de Liefkeshoektunnel de spoorwegen aangeboden is om dan meteen een Liefkeshoekspoortunnel aan te leggen, maar daar was geen belangstelling voor, hoewel dat een heel stuk voordeliger was geweest. Hetzelfde geldt voor het middenspoor op de A12 naar Bergen op Zoom.

De heer Peumans zit al 32 jaar in de politiek en hoort al even lang spreken van de IJzeren Rijn. De beschrijving van de heer Lallemand geeft hem nu weer wat hoop. Omdat de goedkeuring van Vlaamse projecten gekoppeld was aan Waalse en Brusselse, is de prefinanciering van de Vlaamse overheid verworpen tot cofinanciering. Bij prefinanciering krijgt Vlaanderen trouwens zijn middelen niet helemaal terug, zo betaalt het 121 miljoen euro rente voor de Liefkeshoekspoortunnel. Wat wel positief is, is dat NMBS en Infrabel bereid zijn tweejaarlijks aan het Vlaams Parlement te rapporteren. Dat maakt het mogelijk korter op de bal te spelen en van naderbij te volgen hoe de Vlaamse spoorstrategie ingevuld wordt.

Jan PEUMANS,  
voorzitter

Lies JANS,  
verslaggever

**Gebruikte afkortingen**

B2B	business to business
B2C	business to consumer
CO <sub>2</sub>	koolstofdioxide
EBT	earnings before taxes
ETCS	European Train Control System
GEN	gewestelijk expresnet
gsm	global system for mobile communications
hr	human resources
IC	intercity
NMBS	Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen
pps	publiek-private samenwerking
SPOC	single point of contact
TBL1+	Transmissie Baken-Locomotief 1+
vte	voltijdse equivalent