

Une motion de recommandation a été déposée par MM. Jan Mortelmans et Bruno Stevenheydens et est libellée comme suit:

“La Chambre, ayant entendu l’interpellation de M. Jan Mortelmans et la réponse de la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques, demande au gouvernement

- d’accélérer les négociations relatives aux contrats de gestion;
- d’abandonner la clé de répartition 60/40 relative aux investissements ferroviaires, particulièrement néfaste à la Flandre;
- de simplifier les structures et d’en accroître l’efficacité;
- de mettre en place un système tarifaire et de compensation davantage axé sur les clients. »

Een eenvoudige motie werd ingediend door mevrouw Valérie De Bue en door de heren Eric Thiébaud en Jef Van den Bergh.

Une motion pure et simple a été déposée par Mme Valérie De Bue et par MM. Eric Thiébaud et Jef Van den Bergh.

Over de moties zal later worden gestemd. De bespreking is gesloten. Le vote sur les motions aura lieu ultérieurement. La discussion est close.

10 **Samengevoegde vragen van**

- **de heer Jan Mortelmans aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de aanpassingen aan de nieuwe dienstregeling van de NMBS" (nr. 1025)**
- **mevrouw Kattrin Jadin aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de wijziging van de dienstregeling van de NMBS" (nr. 1140)**
- **mevrouw Valérie De Bue aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de nieuwe dienstregeling van de NMBS" (nr. 1161)**
- **de heer David Geerts aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de dienstverlening van de NMBS in de Kempen" (nr. 1168)**
- **de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de aangepaste dienstregeling van de NMBS tussen Antwerpen en Brussel" (nr. 1204)**
- **de heer Servais Verherstraeten aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de spoorverbinding Turnhout-Brussel in de aangepaste vernieuwde dienstregeling" (nr. 1217)**

- **de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "lijn 12" (nr. 1218)**

- **mevrouw Maya Detiège aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de nieuwe dienstregeling, de aanpassingen en de monitoring met betrekking tot de lijn Antwerpen-Brussel" (nr. 1249)**

10 **Questions jointes de**

- **M. Jan Mortelmans à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "les ajustements apportés aux nouveaux horaires de la SNCB" (n° 1025)**

- **Mme Kattrin Jadin à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "les changements d'horaires de la SNCB" (n° 1140)**

- **Mme Valérie De Bue à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "les nouveaux horaires de la SNCB" (n° 1161)**

- **M. David Geerts à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "le service offert par la SNCB en Campine" (n° 1168)**

- **M. Jef Van den Bergh à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "les horaires modifiés de la SNCB entre Anvers et Bruxelles" (n° 1204)**

- **M. Servais Verherstraeten à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "les nouveaux horaires pour la liaison ferroviaire Turnhout-Bruxelles" (n° 1217)**

- **M. Jef Van den Bergh à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "la ligne 12" (n° 1218)**

- **Mme Maya Detiège à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "les nouveaux horaires, les ajustements et le monitoring en ce qui concerne la ligne Anvers-Bruxelles" (n° 1249)**

10.01 **Jan Mortelmans** (Vlaams Belang):
Mevrouw de minister, in antwoord op een eerdere vraag over deze problematiek, een van de vele trouwens, antwoordde de voormalige staatssecretaris voor Overheidsbedrijven in december dat er in de komende weken of maanden wijzigingen aan de dienstregeling zouden worden aangebracht. We konden vaststellen dat op maandag 7 januari de dienstregeling voor verschillende lijnen werd aangepast. Op sommige lijnen werden onder meer bijkomende rytuigen ingezet.

Op de lijn die mij in het bijzonder interesseert en die in het verleden tot op vandaag bijzonder te lijden had onder de dienstregeling, onder vertragen en storingen, werden ook wijzigingen

doorgevoerd, dit echter voornamelijk op het vlak van het extra inzetten van rijtuigen. Het gaat dan om het treinverkeer van en naar de Kempen. De treinen Turnhout-Brussel en de P-treinen Herentals-Lier blijven rijden zoals dat vandaag het geval is. Tijdens de avondspits verandert er niets. Voor reizigers uit Bouwel Nijlen, Kessel en Berlaar, Melkouwen, Heist verandert er 's ochtends ook niets. Er is dus enkel een wijziging voor reizigers tijdens de ochtendspits uit Turnhout, Tielen, Herentals en Lier. Het komt er nog altijd op neer dat de huidige uurregeling compleet onvoldoende is. Ik neem aan dat de wijziging van de dienstregeling in de algemeenheid, voor heel het land, gunstig is maar in sommige gevallen komt ze nog steeds niet tegemoet aan de wensen van de pendelaars.

Ik zou dus graag van de minister vernemen of de wijziging die aan de dienstregeling is gebeurd definitief is. Is dit nu het resultaat van de evaluatie van de nieuwe dienstregeling die op 9 december in voege is getreden? Mijn vraag werd ingediend op 28 december. U zult gemerkt hebben dat ik vroeg wanneer mogelijke wijzigingen zouden ingaan. Wij hebben gemerkt dat er op 7 januari aanpassingen zijn gebeurd. Ik zou graag vernemen of dit het nu is. Zullen er nog wijzigingen komen in de eerstvolgende dagen of weken naar aanleiding van de evaluatie van de dienstregeling?

10.02 Valérie De Bue (MR): Madame la ministre, vous n'étiez pas encore en fonction lors de ces changements d'horaire et, à l'époque, l'entreprise a clairement justifié l'adaptation de ses horaires par la perspective d'une augmentation du nombre de voyageurs, la prise en compte de la durée réelle des trajets, la construction du RER, les travaux de modernisation des voiries. Il y avait effectivement un besoin de modifier certains horaires pour répondre aux critiques. Toutefois, la suppression de points d'arrêt ne me paraît pas avoir été correctement expliquée. À certains endroits, on a supprimé quelques haltes à certaines heures, avec pour conséquence que certaines gares sont moins fréquemment desservies. Outre le désagrément pour les usagers qui doivent modifier leur trajet ou rejoindre une autre gare, il y aura une incidence sur la fréquentation du nombre de passagers dans les gares concernées. Comme beaucoup d'entre nous, j'ai été interpellée par ces étudiants de la région de La Louvière qui ne parviennent plus à rejoindre la gare pour des correspondances et qui voient leur temps de trajet doublé, tant le matin que le soir. À l'heure où on essaye de motiver tout un chacun à trouver des alternatives aux

déplacements en voiture, ça semble un peu paradoxal. J'aurais voulu connaître les critères pris en compte pour supprimer ces arrêts et savoir si la suppression d'un certain nombre de points d'arrêt annonce à terme la suppression totale de la desserte de certaines gares, et quelles sont les gares visées.

10.03 David Geerts (sp.a-spirit): Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, ik zal zeer kort zijn en de inleiding overlaten aan anderen. Die inleiding is ondertussen gegeven.

Ik heb een vraag over de treinverbinding tussen de Kempen en Brussel. Tijdens de vorige commissievergadering in december heb ik een constructief voorstel gedaan in verband met de inzet van een P-trein voor de ochtendpendelaars vanuit Herentals. Op 10 december werd er geantwoord dat dat verder onderzocht zou worden door Infrabel. Mij baserend op de gewijzigde dienstregeling zie ik natuurlijk onmiddellijk dat dat voorstel niet voorkomt in de gewijzigde dienstregeling en niet aangehouden werd.

Die gewijzigde dienstregeling biedt volgens mij geen adequaat antwoord op de verzuchtingen van de Kempense reizigers naar Brussel. Het klopt natuurlijk wel dat de capaciteit verhoogd is door de uitbreiding tot 10 M6-toestellen, wat alvast één verbeterd punt is. Het heikele punt blijft natuurlijk een adequate woonwerkverbinding op de uren dat mensen moeten gaan werken.

Ik kom tot mijn vragen.

Ten eerste, wat is de reden dat de piste van een ochtendlijke P-trein vanuit Herentals niet werd overgenomen?

Ten tweede, in welke mate is er overleg gepleegd met de treingebruikers vooraleer men tot de gewijzigde situatie is gekomen?

10.04 Jef Van den Bergh (CD&V - N-VA): Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, ik wil voorafgaandelijk even melden dat collega Verherstraeten hier helaas niet kon zijn en zijn vraag intrekt, maar ik zal zijn vraag overnemen in mijn andere vragen.

Mijn eerste vraag gaat over de nieuwe dienstregeling tussen Antwerpen en Brussel. Kort gezegd, men heeft enkele correcties toegepast sinds 7 januari. Dat heeft een aantal verbeteringen met zich meegebracht. Daarmee zijn echter nog niet alle problemen van de baan. Vooral de cadansering van de treinen, dat wil zeggen de

spreiding tussen het vertrek van de verschillende treinen tussen Antwerpen en Brussel, blijft een ernstig probleem. Ik meen dat er in Antwerpen-Centraal gedurende 26 minuten geen enkele trein vertrekt richting Brussel en dan tijdens het volgende halfuur vier à vijf treinen kort na mekaar. Dat is toch een ongelukkige spreiding.

Daarom heb ik volgende vragen. Waarom is er een gap van ongeveer een halfuur gevolgd door een reeks van treinen gedurende dat andere halfuur? Als wij de woorden van collega Jambon daarstraks mogen geloven, de drukste lijn op het NMBS-net zou toch als uitgangspunt genomen moeten worden en van daaruit zou verder opgebouwd moeten worden naar de rest van het land. Vindt de NMBS zoiets aanvaardbaar op een van de belangrijkste verbindingen?

Mevrouw de minister, ten tweede, kunt u enig perspectief openen op een verbetering hiervan?

Ten derde is een heel concrete vraag en daarmee kan ik ook meteen de overstap maken naar de vraag over de Kempen. Kan er geen bijkomende P-trein ingelegd worden vanuit Antwerpen naar Brussel tussen 8.20 uur en 8.50 uur? Als oorzaak voor een gebrek aan veel uitbreidingen gaf de NMBS ons een gebrek aan materieel mee en een gebrek aan treinreizigers. Vermits een P-trein één uur rijdt tijdens de ochtendspits en één uur tijdens de avondspits zou men er toch vanuit kunnen gaan dat men die ook tijdens het volgende uur nog eens extra kan laten rijden. Dat is de zeer concrete vraag. Men moet eens bekijken of het niet mogelijk is om een extra P-trein in de leggen tussen Antwerpen en Brussel.

Er is een gelijkaardige vraag naar een bijkomende P-trein in de ochtendspits in de Kempen.

Welke criteria hanteert de NMBS om al dan niet een bijkomende P-trein in te leggen? In welke zin beantwoordt de verbinding Turnhout-Brussel daar niet aan? Mogelijk liggen er technische problemen aan de oorzaak en kunt u ons er meer over vertellen.

Ik ga meteen over naar mijn vragen over lijn 12, want het lijkt wel alsof het hele spoorverkeer in de provincie Antwerpen - zowel in de regio Kempen als op de lijn Antwerpen-Brussel en de lijn 12 Antwerpen-Essen - in het honderd loopt. Het gaat om de dienstregeling, de bediening, de frequentie, het gebrek aan capaciteit. Dat heeft zelfs geleid tot de oprichting van een nieuw actiecomité, het actiecomité "lijn12.be", naast het actiecomité Turnhout-Manage in de Kempen, dat we al

kenden. In nauwelijks enkele weken tijd heeft het actiecomité al bijna duizend handtekeningen verzameld om een betere dienstverlening te vragen. Enkele van hun eisen lijken mij vrij eenvoudig te realiseren, mits wat goede wil van de spoorwegmaatschappij. Andere zullen wellicht wat meer tijd en inspanningen vragen. Ik som ze kort even op.

Er wordt een aanpassing gevraagd van de dienstregeling op basis van normale werkuren en schooluren. Er wordt gevraagd naar comfortabele treinstellen, naar een einde aan de systematische vertragingen, een halte voor de P-treinen in Antwerpen-Damme en Antwerpen-Oost, een verkorting van de reistijd voor de IR tussen Essen en Brussel, bijkomende haltes voor de Beneluxtrein op lijn 12, het laten doorrijden van de L-trein Roosendaal-Antwerpen richting Brussel, een verlating van de laatste trein van zondag tot donderdag en zelfs nog later tijdens het weekend, en tot slot het verder laten doorrijden van de IR- of L-trein richting Roosendaal. Ik denk dat die laatste vraag veeleer voor de NS is.

In het televisiejournaal verklaarde de woordvoerder van de NMBS dat er geen wijzigingen aan de uurregeling van die spoorlijn doorgevoerd kunnen worden wegens afspraken met de Nederlandse spoorwegen, en zijn wijzigingen enkel mogelijk in december. Ik vond dat een wat verrassende uitspraak.

De capaciteitsuitbreiding van de P-trein was enkele dagen later alweer verdwenen. Op 7 januari had men in een capaciteitsuitbreiding van die trein voorzien, maar enkele dagen later was die alweer weg.

Een ander punt is de verbinding richting Brussel, waar toch heel wat forensen dagelijks heenreizen. De aansluiting op de L-trein Roosendaal-Antwerpen is echt dramatisch slecht, omdat men dan net in die periode van 26 minuten valt, waarover ik het daarnet al had. Dat is in tegenstelling met vroeger, toen een perfecte overstap wel mogelijk was. Dat is dan ook een van de redenen waarom actiecomités van de grond komen: een goede situatie vóór een wijziging van een dienstregeling, maar een slechte erna.

De meest geschikte trein voor leerlingen uit scholen, gelet op het uur, is de P-trein. Net die P-trein stopt niet aan het station waar de meeste leerlingen moeten uitstappen. Ook dat is een bekommernis die sterk leeft rond lijn 12.

Mevrouw de minister, daarom heb ik de volgende

vragen.

Ten eerste, klopt het dat een wijziging van de uurregeling onmogelijk is tot december 2009 omwille van bindende afspraken met de Nederlandse Spoorwegen?

Ten tweede, de eisen van het Actiecomité lijn12.be werden naar verluidt overgemaakt aan de NMBS, en misschien ook al aan u als bevoegd minister. Kunt u een idee geven op welke manier zij beantwoord zullen worden? Kunt u enig perspectief bieden op de antwoorden en de mogelijkheden die de NMBS in het vooruitzicht stelt om tegemoet te komen aan de verschillende vragen en dit volgens de daarnet vermelde punten?

10.05 Maya Detiège (sp.a-spirit): Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, mijn vraag stond nog niet aan de agenda, maar werd vorige donderdag wel al ingediend.

Sinds de nieuwe dienstregeling horen wij niets dan klachten over de lijn Antwerpen-Brussel. Op 7 januari was er een eerste aanpassing van de dienstregeling, vooral met het oog op een verbetering voor de Antwerpse reizigers, zowel vanuit Turnhout als van op de lijn Antwerpen-Centraal-Antwerpen-Berchem.

De klachten houden echter aan. Uw voorganger, de heer Tuybens, verzekerde mij op 10 december 2007 dat de nieuwe dienstregelingen en de aanpassing ervan op 7 januari zouden worden geëvalueerd.

Ik heb daarom een aantal concrete vragen. Beschikt u reeds over een eerste evaluatie van die aangepaste dienstregeling van 7 januari? Indien ja, kunt u die resultaten dan meedelen? Indien neen, wanneer verwacht u een evaluatie van de aangepaste dienstregeling? Is het mogelijk dat de NMBS de dienstregeling alsnog aanpast om tegemoet te komen aan de verzuchtingen van veel reizigers?

Dat was het eerste luik. Het tweede luik betreft de prijsverhoging vanaf 1 februari. Vanaf dan zouden de treinbiljetten gemiddeld 2,29% duurder worden. Sommige formules zoals Go Pass, Railpass en Key Card worden zelfs 1 euro duurder en dit in tijden dat de mensen reeds worden geconfronteerd met heel wat prijsstijgingen.

De **voorzitter**: (...)

10.06 Maya Detiège (sp.a-spirit): U hebt die niet

doorgegeven?

Mevrouw de minister, kunt u gezien de slechte stiptheid niet ingrijpen om de prijsstijging te temperen of teniet te doen?

U hebt al een antwoord gegeven over de stiptheid. U zei dat als er een stiptheid van 90% of meer was, de NMBS dan eventueel de prijzen nog meer mocht verhogen dan was opgenomen in de beheersovereenkomst.

Ik stelde de vraag over de stiptheid op de lijn Antwerpen-Centraal-Brussel in het verleden al aan de heer Tuybens. In oktober 2007 was er een stiptheid van 79,5%. Dat ligt toch wel een stuk onder de globale stiptheid van de axiale lijnen naar Brussel, die in totaal 86,9% zou zijn geweest.

De NMBS gaf toe dat er op die lijn een probleem was. Kunt u daar iets aan doen, eventueel via het beheerscontract? Kunt u die prijsverhoging eventueel tegenhouden? Indien dit niet mogelijk is omdat het als zodanig is opgesteld in het beheerscontract, kan dat in de toekomst worden aangepast?

Ik heb begrepen dat u een aantal zaken wil doen om de reizigers die de dupe zijn van een slecht functioneren, te compenseren. Ik dacht dat dit een van de mogelijkheden zou zijn.

U zegt dat u een compensatiesysteem hebt. Zal u het huidige systeem verbeteren, dat op dit ogenblik tamelijk omslachtig is?

Ik had begrepen dat u op een aantal zaken al had geantwoord. Ik hoop dat u in uw antwoord wat meer nuance kan leggen.

Excuseer mij, maar mijn vraag was tijdig ingediend.

10.07 Minister Inge Vervotte: Mijnheer de voorzitter, ik wil, vooraleer ik op de meer concrete vragen inga, eerst meer algemeen antwoorden.

Er werd inderdaad al een aanpassing aan de dienstregeling doorgevoerd, zoals u zeker al zal hebben gezien en gehoord. Ik zal daarover straks in detail treden.

Wij blijven voor verdere evaluatie openstaan, wat ook noodzakelijk zal zijn, zeker op een aantal assen waarop problemen blijven opduiken. Wij moeten natuurlijk eerst de uitvoering kunnen stabiliseren. Als er constant wordt gewijzigd, wordt het immers op de duur een hele soep. Wij zullen

de problemen dus omzichtig moeten aanpakken. Wij vragen ook heel duidelijk aan de NMBS om de problemen via een goede communicatie, in goed overleg en in alle transparantie aan te pakken.

Het is echter duidelijk dat een aantal aanpassingen werden gedaan. Zij worden nu geïmplementeerd. Wij moeten de kwestie blijven bekijken. Er zullen nog een aantal bijstellingen moeten gebeuren. Het is echter evident dat wij er eerst voor moeten zorgen dat de situatie zich kan stabiliseren, hoewel een aantal specifieke problemen werden gelokaliseerd. In overleg met onder andere gebruikersgroepen kunnen al een aantal bijstellingen gebeuren die misschien niet van die aard zijn dat de hele dienstregeling opnieuw wordt gedestabiliseerd.

Mijn uitgangspunt is dat aanpassingen moeten kunnen. Wij moeten echter goed opletten dat wij een aantal zaken kunnen stabiliseren. Immers, telkenmale er iets wordt gewijzigd, moet dat gebeuren op basis van grondige evaluatie, van overleg en van zaken die tot verbetering leiden. Dat wil ik zeker benadrukken. Ik ben geen voorstander van een constante wijziging van dienstregelingen. Uiteindelijk moeten wij immers echt wel kunnen aantonen dat de wijziging van de dienstregeling de mensen ten goede komt. Als wij eerst hier en dan weer daar een wijziging doorvoeren, wordt het een soep. Immers, indien aan het ene draadje wordt getrokken, heeft dat een effect op het andere draadje. Ik vraag dus om eventuele aanpassingen goed te onderzoeken.

Ik wil nu heel concreet antwoorden op de vragen die werden gesteld.

De aanpassing gebeurde inderdaad op basis van een evaluatie en op basis van een gedetailleerde opvolging van de klachten van de reizigers zelf.

Mocht het niet voldoende duidelijk zijn, wil ik er nog even op wijzen dat de klachten vooral over het aantal treinen in de piekperiodes gingen, en dan vooral over de capaciteit van de treinen in de piekperiodes, de verschuivingen van het vertrek en de slechtere aansluitingen. Interessant is dat 83% van de klachten over twaalf lijnen handelden. 32% van voornoemde 83% ging bovendien over lijn 15 Turnhout-Antwerpen-Brussel; 17% ging over lijn 25 Antwerpen-Brussel.

Voor alle twaalf lijnen, omdat daar 83% van de problemen zaten, werden de probleempunten geïnventariseerd en werden er in totaal een dertigtal maatregelen genomen. Ik ga die dertig maatregelen niet opsommen. U hebt ze misschien

zelfs al kunnen ervaren. Die aanpassingen zijn ingegaan op 7 januari. Indien nodig kan ik daar bijkomend nog schriftelijke informatie geven.

Ik antwoord nu op de vraag van mevrouw De Bue.

Pour répondre aux questions de Mme De Bue, de manière générale, une modification de la desserte des gares ou points d'arrêt fait suite à un remaniement du service de trains sur la ligne concernée dans le cadre d'une révision du plan de transport. L'objectif visé est multiple: plus grande clarté de l'offre via une homogénéisation du parcours des trains – mêmes arrêts, mêmes temps de parcours pour les trains d'une même catégorie et effectuant la même liaison –, influence positive sur la régularité, libération de capacités dans la jonction Nord-Midi pour la liaison via Bruxelles (Bruxelles-Chapelle et Bruxelles-Congrès), adaptation du service des trains aux restrictions de circulation occasionnées par les travaux d'infrastructure, par exemple la desserte d'Etterbeek est limitée à un train par heure au lieu deux suite à des travaux de mise à quatre voies.

Une modification dans le sens d'une réduction du nombre d'arrêts a lieu après analyse du nombre de voyageurs concernés dans la gare et des alternatives existantes pour ceux-ci, notamment les trains qui précèdent et ceux qui suivent.

En ce qui concerne la dernière question qui est de savoir à quelles gares ou points d'arrêt il est fait allusion, il me semble y avoir une confusion dans le vocabulaire utilisé: suppression des points d'arrêt, suppression des haltes à certaines heures et suppressions de dessertes. En tout cas, il n'y a pas eu de suppression de points d'arrêt – au contraire, il y a eu une réouverture d'une station – ni de diminution de dessertes conséquentes dans le nouveau service de trains de décembre 2007, hormis la diminution de la desserte d'Etterbeek pour cause de travaux de mise à quatre voies et la fusion de certains trains P qui se suivaient à quelques minutes sur la ligne 124.

Ik kom tot de antwoorden op uw vragen, mijnheer Geerts. Op dit ogenblik beschikken de reizigers uit Turnhout en Herentals over twee mogelijkheden om zich naar Brussel te begeven: eenmaal per uur met een rechtstreekse trein en eenmaal met een overstap in Berchem. De laatste mogelijkheid neemt zeven minuten extra tijd in beslag, als alles correct verloopt. Via deze twee routes kan men om het half uur in Brussel aankomen. In theorie is dat een goed aanbod, maar in de praktijk – dat moeten wij toegeven – is gebleken dat er heel wat

uitvoeringsproblemen zijn geweest op deze verbinding.

Wij kunnen daarop nog dieper ingaan. Deze in theorie goede regeling heeft dus in de praktijk niet goed gewerkt, maar wij moeten ook vaststellen dat dit andere oorzaken heeft dan de dienstregeling zelf. Dat moet verder uitgeklaard worden, met de NMBS en de gebruikers, om ervoor te zorgen dat er zeker geen ruis op deze verbinding zit, zoniet moet opnieuw naar de dienstregeling gekeken worden. Met andere woorden, de NMBS maakt zich vandaag sterk dat de uitvoering ervan niet te maken heeft met de dienstregeling zelf, maar met andere problemen die zich voorgedaan zouden hebben inzake operationaliteit.

Wij beschikken over nauwkeurige cijfers van het verplaatsingsgedrag van de reizigers uit de verschillende stations. Daaruit blijkt dat de stations Geel en Mol, met hun 3.810 reizigers per weekdag, die sinds de nieuwe dienstregeling een goede aansluiting hebben te Herentals met de IC-trein naar Brussel, minstens even belangrijk zijn als de stations Turnhout en Tielen, met 1.855 reizigers. Uit deze cijfers blijkt ook dat de nieuwe rechtstreekse verbinding tussen Turnhout en de provinciehoofdstad Antwerpen niet gehypothekeerd mocht worden ten voordele van bijvoorbeeld de verbinding met Brussel.

Als men de capaciteit bekijkt op lijn 25 Antwerpen-Brussel, met het huidige aanbod, dan laat die niet toe om ieder kwartier een snelle IC- of IR-trein te laten rijden. De gap tussen per uur 26 minuten en per uur 56 minuten is immers te verklaren door de aanwezigheid van de IR-d trein die als een stoptrein fungeert tussen Antwerpen en Mechelen. Ook het internationale treinverkeer bezet rijpaden op de betrokken lijnen. Ook daarmee moet rekening gehouden worden.

De intentie bestaat om vanaf december 2008, samen met de twee ongewijzigde IC-treinen Antwerpen-Brussel-Charleroi, die reeds ideaal gespreid zijn, ook twee echte IR-treinen, namelijk een IR-d tussen Antwerpen en Mechelen, via de snelle lijn 25 te laten rijden, uiteraard met een verbeterde spreiding. Een bijkomende stoptrein moet dan zorgen voor een halfuurdienst voor de stopplaatsen tussen Antwerpen en Mechelen. De L-treinen kunnen dan enkel via de tragere lijn 27 rijden, met als alternatief een halte te Mortsels-Liersesteenweg in plaats van Mortsels-Oude-God. Deze plannen liggen momenteel ter studie. De realisatie ervan is afhankelijk van de in december 2008 beschikbare rijpaden en, uiteraard, ook van

de middelen die daartegenover gesteld moeten worden. Dit maakt dus deel uit van een heel plan.

Op een vraag die daaromtrent werd gesteld kan ik nog antwoorden dat er in het actuele aanbod een IC-trein is met aankomst in Brussel-Centraal om 9.31 uur, met een bezettingsgraad van maximaal 39%.

Niet alleen uit de provincie Antwerpen komt de vraag om bijkomende treinen tijdens de piekuren in te leggen. Ook vanuit andere regio's wordt dat gevraagd. Vooral richting Brussel is de limiet bereikt.

Daarom heb ik daarstraks ook heel duidelijk geformuleerd dat wij de kwaliteit absoluut in het oog moeten blijven houden. Op bepaalde lijnen gaan wij immers werkelijk naar een verzadiging. Ik maak mij daarover wel wat zorgen.

De NMBS verzekert ons dat zij alles in het werk stelt om de dienstregelingen voor de reizigers te blijven optimaliseren. De reizigers uit Turnhout en Herentals beschikken sedert 7 januari 2008 over twee mogelijkheden per uur om zich naar Brussel te begeven. Door de saturatie van de Brusselse noordzuidverbinding genereert een bijkomende trein dan ook een domino-effect van de te wijzigen treinen, met als gevolg opnieuw een groter risico op vertragingen. Vandaar de subtiliteit waarmee wij hiermee moeten omgaan.

Door de uitvoeringsproblemen die zich omwille van problemen van allerlei aard de laatste weken hebben voorgedaan, hebben wij dus nog altijd geen duidelijk inzicht gekregen in het werkelijk verplaatsingsgedrag van de reizigers. Bij regelmatig treinverkeer zullen wij moeten kijken of deze dienstregeling een goed aanbod is voor de reizigers die van de Kempen naar Brussel rijden. Dat zijn de elementen die wij de volgende dagen, weken en maanden in overweging zullen moeten nemen.

Inzake de afspraken met de NS over de treinen die de Belgisch-Nederlandse grens overrijden, het volgende. Voor zover deze treinen in het verkeer in Nederland zijn geïntegreerd en wijzigingen aan de dienstregeling in België ook gevolgen kan hebben voor het verloop van het treinverkeer en de eventuele overstapverbindingen in Nederland, is het niet anders denkbaar dan dat hierover onderlinge afspraken moeten worden gemaakt. Dergelijke wijzigingen gebeuren in principe eenmaal per jaar, en dat is in de maand december, zoals internationaal werd overeengekomen.

Aanpassingen van de dienstregeling, de rijfrequentie of de amplitude van de grensoverschrijdende treinen, zoals de treinen die rijden op de verbinding Brussel-Amsterdam, Beneluxtreinen en Amsterdam-Roosendaal en zoals gevraagd door het actiecomité Lijn 12.be, moeten daarom met de NS worden overeengekomen. Bijkomende haltes voor de Benelux-treinen op de lijn 12 verlengen de rittijd voor de reizigers over langere afstand en zijn vanuit commercieel oogpunt in eerste instantie niet aangewezen. Over een eventuele verlenging van binnenlandse treinen tot over de grens moet dus ook met de NS worden onderhandeld. Bovendien moeten de infrastructuurbeheerders in België en Nederland akkoord gaan met het rijden van bijkomende treinen of treintrajecten op basis van de beschikbare spoorcapaciteit en rekening houdend met het ingezet materieel dat voor beide landen geschikt en bovendien ook nog gehomologeerd moet zijn.

De eisen van het actiecomité Lijn 12 zijn ons uiteraard gekend. Momenteel zijn de studies voor de aanpassingen van de dienstregelingen dan ook aan de gang. Deze dienstregelingen kunnen pas in voege treden zodra de internationale treinen gebruik zullen maken van de nieuwe hogesnelheidsspoorlijn naar Nederland. De realisatie van een beter en uitgebreider aanbod op lijn 12 is afhankelijk van de in december 2008 beschikbare rijpaden, materieel en personeel. De antwoorden op de verschillende vragen van het actiecomité en de vooruitzichten van het toekomstig aanbod zullen uiteraard ook in de gesprekken overlegd en meegenomen worden.

Wat de laatste vraag betreft, wil ik inzake de prijsverhoging herhalen wat ik heb gezegd. Vandaag staat in de beheersovereenkomst dat een prijsverhoging kan wanneer die een bepaalde hoogte niet overschrijdt, met name de gezondheidsindex. Indien vandaag een prijsverhoging voorgesteld zou worden, kan ik daar juridisch dus niets tegen doen, want de beheersovereenkomst staat dat toe zolang ze de gezondheidsindex niet overschrijdt. Het element waar de koppeling wel in zit, is dat wanneer de NMBS stiptheidscijfers boven 90% haalt, zij een prijsverhoging mag doorvoeren die hoger is dan de stijging van de gezondheidsindex.

Ik kan een prijsstijging vandaag niet tegenhouden. Vandaar dat ik voorgesteld heb in de discussie in de plenaire vergadering dat er ook een koppeling zou moeten zijn in de andere zin, zoals wij daarnet hebben besproken.

Eenzijds, wordt het algemene bekeken: het wel of niet toestaan van een prijsverhoging. Anderzijds, speelt het element van de compensatievergoeding. Ook daartoe ben ik bereid. Ik vind dat dit een element is dat verder bekeken zal moeten worden. We moeten bekijken in welke mate de compensatievergoeding ook kan ingezet worden als instrument ter responsabilisering van de NMBS om haar stiptheidscijfers te behalen, en dan niet alleen globaal, maar ook op specifieke lijnen waar specifieke problemen inzake de stiptheidsproblematiek zich blijven voordoen.

Men kan inderdaad een groot verschil vaststellen tussen de stiptheid in het algemeen en de stiptheid op een aantal lijnen. Ik meen dat in de toekomst heel wat meer variabiliteit mogelijk zou moeten zijn.

10.08 Jan Mortelmans (Vlaams Belang): Mevrouw de minister, ik stel vast dat u bekommerd bent om die verhouding tussen kwaliteit en kwantiteit. Ik deel natuurlijk die bekommernis. Aan de andere kant zit u daar wel met de doelstelling tegen 2012 25% meer reizigers te moeten vervoeren. Om die doelstelling te behalen zult u natuurlijk fors moeten gaan investeren, niet alleen in kwaliteit maar ook in kwantiteit. Dat lijkt mij toch niet meer dan logisch.

Ik ben het er uiteraard mee eens dat wat de aanpassing dienstregeling betreft, er op een bepaald ogenblik een rustperiode moet worden ingelast. Er zijn inderdaad maatregelen genomen. Er zijn goede maatregelen getroffen. Maar ik hoop toch dat door de NMBS de echt grote knelpunten die er nog altijd blijven, vooral in de provincie Antwerpen, nog eens extra onder de loep worden genomen en dat men daarmee niet wacht tot de volgende wijziging van de dienstregeling, die als ik mij niet vergis in december plaatsvindt.

Ik wil er toch voor pleiten daar extra werk van te maken. Ik dank u.

10.09 Valérie De Bue (MR): Je comprends qu'on ne puisse satisfaire tout le monde mais je suis un peu triste que certaines personnes voient leur temps de trajet doublé et n'aient plus les mêmes facilités de transport en commun.

Je prends note de la réponse de Mme la ministre.

10.10 David Geerts (sp.a-spirit): Mijnheer de voorzitter, ik dank de minister voor haar zeer duidelijk antwoord. Ik heb er begrip voor dat de

capaciteit niet onbepaald is en dat het spoor veilig gebruikt dient te worden. Maar ik hoop wel dat er aan die externe factoren effectief iets gedaan wordt en dat aan die euvels verholpen wordt zodat dat de verplaatsing tussen de Kempen en Brussel op een kwaliteitsvolle manier en voornamelijk ook binnen een redelijke tijdspanne kan gebeuren.

10.11 Maya Detiège (sp.a-spirit): Mevrouw de minister, bedankt voor uw antwoord. Het is spijtig dat u er, juridisch gezien, niets aan kan doen. Ik hoop dan ook dat de wijziging van het compensatievergoedingssysteem die u wilt doorvoeren in afspraak met een aantal actoren op vrij korte termijn kan. Ik hoop dat u al een idee hebt over de timing en de inhoud. De jongste maanden sturen de mensen echt aanhoudend klachten naar ons. Ik hoop dat er toch op korte termijn een antwoord kan komen.

10.12 Jef Van den Bergh (CD&V - N-VA): Mevrouw de minister, bedankt voor de antwoorden.

Ik begrijp goed dat u stelt dat er wat tijd gegeven moet worden om de nieuwe dienstregeling zijn nut te laten bewijzen. Voorlopig lijken daar namelijk nog wat vraagtekens bij te staan. Zeker in de provincie Antwerpen – zonder er hier een provincieraad van te willen maken –, wil men, mijns inziens, heel graag terug naar de oude dienstregeling overstappen. De verbinding Gent-Antwerpen is evenwel wel een mooie verbetering, uiteraard, die we ook niet uit het oog mogen verliezen.

Ik denk dus dat we het inderdaad wat tijd moeten geven. Ondertussen moeten we nagaan wat er gedaan kan worden aan punten waarvoor er geen internationale afspraken bestaan. Meer comfortabele treinstellen op bepaalde lijnen moeten volgens mij toch wel bespreekbaar kunnen zijn.

10.13 Minister Inge Vervotte: Mijnheer de voorzitter, ik zou nog even willen antwoorden.

De laatste repliek omschrijft een opdracht die volgens mij ook duidelijk opgenomen zal worden door de NMBS.

Wat de compensatieregeling aangaat, moet ik zeggen dat die deel uitmaakt van de beheersovereenkomst. Vandaag is er een afspraak over die compensatieregeling. Ik kan daar geen wijzigingen in aanbrengen. Wel kan ik dat bij de nieuwe onderhandelingen, waarvan de compensatieregeling dus deel zal uitmaken.

Mijnheer Mortelmans, ter informatie, ik ben het eens met wat u zegt over de verhouding tussen de kwaliteit en de capaciteit, en dat daarop inspelen investeringen vraagt. Als we daar technisch dieper op ingaan, dan stellen we vast dat zelfs met massaal veel geld en dies meer – gesteld dat we ergens een schuif zouden vinden met veel geld, wat spijtig genoeg bij de federale overheid niet het geval is –, we niet in staat zijn om daar operationeel onmiddellijk de gevolgen van te merken. Daarom vind ik deze beheersovereenkomst ook zo cruciaal en heb ik er zo veel aandacht aan besteed. Indien we daarop bij wijze van spreken nu zelfs al vooruitziend zouden zijn, dan zien we dat er een enorm groot spanningsveld is tussen de wens om de capaciteit op een kwaliteitsvolle manier te kunnen verhogen en de tijdspanne. We zouden dus in tijdsproblemen komen, zelfs met de maximale investeringen en de goede wil van eenieder ter zake. Het wordt zeker en vast wel een belangrijk debat, de komende maanden.

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

- 11** **Samengevoegde vragen van**
- de heer Bruno Stevenhuydens aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de dienstverlening van De Post via de PostPunten" (nr. 1060)
 - de heer Roel Deseyn aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de totale kost van het postnetwerk" (nr. 1104)
 - de heer Maxime Prévot aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de plaats die De Post inruimt voor de landelijke gebieden in haar strategisch plan 2008-2012" (nr. 1159)
 - mevrouw Valérie De Bue aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de postdienst te Eigenbrakel en Nijvel" (nr. 1164)
 - mevrouw Véronique Salvi aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de sluiting van 45 postkantoren in Henegouwen in de loop van volgend jaar" (nr. 1172)
 - mevrouw Thérèse Snoy et d'Oppuers aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de sluiting van een postkantoor in Eigenbrakel" (nr. 1186)
 - de heer André Perpète aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de aangekondigde sluiting van postkantoren in de provincie Luxemburg" (nr. 1195)
- 11** **Questions jointes de**