

<http://www.dekamer.be/doc/CCRI/html/53/ic934x.html>

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

du

MERCREDI 19 FEVRIER 2014

Après-midi

COMMISSIE VOOR DE
INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE
OVERHEIDSBEDRIJVEN

van

WOENSDAG 19 FEBRUARI 2014

Namiddag

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

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

6 Samengevoegde vragen van

- de heer Tanguy Veys aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de heractivatie van de oude spoorlijn 73 tussen Adinkerke en Duinkerke" (nr. 21833)
- de heer Steven Vandeput aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de spoorverbinding De Panne-Duinkerke" (nr. 21943)
- de heer Wouter De Vriendt aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de spoorlijn Adinkerke-Duinkerke" (nr. 22184)
- mevrouw Ann Vanheste aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "het gebruik van de spoorlijn Adinkerke-Duinkerke" (nr. 22193)
- mevrouw Bercy Slegers aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "spoorlijn 73 en de grensoverschrijdende spoorverbinding De Panne-Duinkerke" (nr. 22196)
- mevrouw Bercy Slegers aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "spoorlijn 73 en het uitbreken van de sporen in 2015" (nr. 22197)
- mevrouw Sabien Lahaye-Battheu aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de spoorlijn 73 tussen De Panne en Duinkerke" (nr. 22224)

06 Questions jointes de

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

- Mme Sabien Lahaye-Battheu au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la ligne ferroviaire 73 entre La Panne et Dunkerque" (n° 22224)

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

06.01 Tanguy Veys (VB): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, tot voor kort sluimerde het dossier van de oude spoorlijn 73 tussen Adinkerke en Duinkerke een beetje en kon u - ook uw voorganger - er zich nogal gemakkelijk van afmaken door te stellen dat er geen interesse was, noch bij de NMBS, noch bij de Franse spoorwegen SNCF om over te gaan tot de reactivering van de oude spoorlijn, de zogenaamde Jacques Brel-lijn, die toch reeds 20 jaar in onbruik is.

Ondertussen zijn onder meer reizigersvereniging TreinTramBus, het Actiecomité Trekhaak 73 en diverse politici -het aantal vraagstellers is hieraan zeker niet vreemd - tot de vaststelling gekomen dat tal van belangrijke actoren, zowel aan Vlaamse als aan Franse zijde geïnteresseerd zijn in die reactivering. Het schoentje knelt evenwel aan Vlaamse zijde.

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

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

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

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

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

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

Hoeveel bedraagt de totale kostprijs hiervan? Hoeveel is het aandeel van de NMBS hierin? In welke mate kan deze financiering plaatsvinden via een publiekprivate financiering? In welke mate bent u als minister van oordeel dat er zowel in België als Frankrijk vanuit het bedrijfsleven, of bij publieke en private spoorwegondernemingen voor goederenvervoer, geen interesse bestaat in een treindienst tussen De Panne en Duinkerken? In welke mate bent u als minister bereid om samen met de SNCF of andere partners, met zowel het Belgische als het Franse bedrijfsleven en met publieke en private spoorwegondernemingen voor goederenvervoer, het nodige overleg op te starten om de wenselijkheid en haalbaarheid van een treindienst tussen De Panne en Duinkerken te onderzoeken? Zo ja, welke maatregelen werden genomen in dit kader? Welk plan wordt ter zake ontwikkeld? Zo neen, waarom niet?

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

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

06.03 Ann Vanheste (sp.a): Mijnheer de minister, mijn vraag is eigenlijk achterhaald maar ik zal ze toch stellen. De toekomst van de spoorlijn Adinkerke-Duinkerke was al eerder het onderwerp van vragen in deze commissie. De argumenten voor de heropening ervan zijn ondertussen gekend. Op 14 januari hebt u verklaard dat er op dit moment geen interesse is noch bij de NMBS, noch bij de SNCF, om deze spoorlijn opnieuw uit te baten. U hebt eveneens meegegeven dat er geen plannen waren om die spoorlijn uit te breken.

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

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

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

Zal deze spoorlijn effectief worden uitgebroken, en wanneer?

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

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

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

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

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

Is dat bestek in opmaak?

Hoe komt het dat u ons op 14 januari 2014 de verkeerde informatie hebt gegeven?

Is er nog een mogelijkheid om dat bestek te stoppen en te vermijden dat de sporen in 2015 worden uitgebroken?

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Eind maart zal Infrabel op de lijn 73 de sporen van een overweg uitbreken en de weg asfalteren. Het zal volgens Infrabel om kleine werken gaan die het comfort en de veiligheid van de automobilisten en fietsers moeten garanderen. Het college van burgemeester en schepenen van De Panne werd door Infrabel geïnformeerd over deze werken aan het spoor. De werken staan los van de beslissing om de lijn al dan niet te heropenen. Als men de lijn opnieuw wilt uitbaten, moet de infrastructuur sowieso worden veranderd.

06.07 Tanguy Veys (VB): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord. Ik raad u aan om degene die de antwoorden voorbereidt tot enige ernst aan te manen als men het dossier en de situatie ter plaatse bekijkt. Men doet het een beetje af alsof de werken gebeuren in het raam van de installatie van ETCS en dat het gaat over ongebruikte sporen.

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

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

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

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

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

06.08 Steven Vandeput (N-VA): Mijnheer de minister, het is duidelijk wie dit antwoord heeft voorbereid, het is gewoon een antwoord van Infrabel. We kunnen heel lang rond de pot draaien maar het komt er uiteindelijk op neer dat Infrabel een politiek voert om elke mogelijkheid om in Vlaanderen ooit nog een fatsoenlijke grensovergang te krijgen te beknotten. Dat is wat hier gebeurt, op zeer slinkse wijze. Ze doen maar. Ik meen dat het tijd is voor grondige veranderingen in die structuur.

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

Dat is toch ongelooflijk, mijnheer de minister. Sparen, sparen en sparen en bij heropening worden nieuwe sporen aangelegd. Ter informatie, De Panne heeft geweigerd. Zou het niet beter zijn als we eens zouden onderzoeken of die sporen al dan niet nog gebruikt zullen worden?

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

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

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

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

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

Ik wil u vragen de bevoegden het signaal te geven dat zij de kansen die er zijn, en ik verwijs daarbij naar de vraag van Frankrijk en naar de haalbaarheidsstudie, zouden onderzoeken en overwegen en dat zij niet zomaar de toekomst voor deze mogelijkheid uitsluiten.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.