

gedekt?

**07.02** Minister **Inge Vervotte**: Mijnheer de voorzitter, er is eensgezindheid over de vaststelling dat de brand in het lokaal voor de no-breakinstallaties is ontstaan. No-breakinstallaties bestaan essentieel uit accu's en uit omvorming- en stuurapparatuur. Ze voorzien in de continuïteit van de elektrische voeding bij stroompannes.

Het groot aantal deskundigen dat voor de verschillende partijen optreedt – NMBS Groep, aannemers, leveranciers en verzekeraars – is het onderling niet eens over het vermoeden dat de oorzaak van de brand ook aan de no-breakinstallaties kan worden toegeschreven.

Een antwoord op de vraag naar het schadebedrag zou voorbarig zijn. Slechts een van de verschillende schadeposten is gedeeltelijk gekend, namelijk de opruiming- en reinigingskosten in lokalen in de nabije omgeving van het lokaal met de no-breakinstallatie.

De bouwverzekering was voor bedoelde, nieuwe installatie al sinds 31 december 2007 verstreken. Voor de opgeleverde werken kan, afhankelijk van het totale bedrag van de schade, mogelijks een beroep op de algemene patrimoniumverzekering worden gedaan, doch alleen voor de werken die al voorlopig werden opgeleverd.

De tussenkomst van de patrimoniumverzekering vereist dat de schade meer dan 1,5 miljoen euro bedraagt. Vandaag bestaat er geen zekerheid dat het bedrag van de schade effectief genoemde drempel zal overschrijden.

**07.03** **Jef Van den Bergh** (CD&V - N-VA): Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, ik dank u voor het antwoord.

We zullen dus nog even moeten wachten om de definitieve afloop van de brand te kennen.

Ik stel wel vast dat de gevolgen van de brand vrij beperkt zijn gebleven. De noodplannen zullen dus wellicht goed hebben gewerkt.

Het blijft niettemin frappant dat de brand is kunnen uitbreken in een gloednieuw station met gloednieuwe technische installaties. Wij moeten het geval dus verder opvolgen en nagaan waar de verantwoordelijkheden liggen.

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

**08** **Samengevoegde vragen van**

- de heer **Jef Van den Bergh** aan de minister van **Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven** over **"het nieuwe uitstel van de HST-werken richting Nederland"** (nr. 4250)

- de heer **David Geerts** aan de minister van **Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven** over **"de dienstregeling van de treinen ten noorden van Antwerpen"** (nr. 4920)

**08** **Questions jointes de**

- **M. Jef Van den Bergh à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques** sur **"le nouveau report des travaux sur la ligne TGV en direction des Pays-Bas"** (n° 4250)

- **M. David Geerts à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques** sur **"les horaires des trains au nord d'Anvers"** (n° 4920)

**08.01** **Jef Van den Bergh** (CD&V - N-VA):

Mijnheer de voorzitter, collega's, mevrouw de minister, de HSL-werken tussen Antwerpen en Nederland, de zogenaamde HSL-Noord, zijn al lang bezig en zijn ondertussen ook al enige tijd afgewerkt aan Belgische zijde. De datum van indienstneming is nog steeds niet helemaal duidelijk. Bij het begin van de werken werd zelfs gezegd dat midden 2005 de eerste treinen zouden rijden. Het is ondertussen vrij duidelijk dat die datum niet is gehaald. Nog altijd blijven er vraagtekens bestaan.

Enkele weken geleden verklaarde uw Nederlandse collega, minister van Verkeer en Waterstaat Camiel Eurlings, dat de ingebruikneming van de HSL nog maar eens een jaar zou worden uitgesteld tot eind 2009 in de plaats van eind 2008. De oorzaak zou liggen in het feit dat er nog altijd problemen zijn met het veiligheidssysteem. Er werd ook melding gemaakt van stoffinder die een veilige doortocht door een tunnel op Nederlands grondgebied onmogelijk zou maken.

Al met al wordt het toch een beetje lachwekkend dat er telkens nieuwe oorzaken ontstaan voor de vertraging van de ingebruikneming van deze lijn. We spreken dan wel over het stuk op Nederlands grondgebied maar het is toch ook belangrijk voor de HSL-verbindingen vanuit ons land.

Vandaar mijn vragen, mevrouw de minister. Kloppen deze berichten? Wie is hiervoor verantwoordelijk? Hoe hoog raamt de NMBS de supplementaire schade die wordt opgelopen met het nieuwe uitstel bij gebrek aan het kunnen aanbieden van treinreizen op die lijn? Kan en zal de NMBS schadeclaims indienen bij de verantwoordelijken voor het uitstel?

Tot slot, ik kan het natuurlijk niet laten om te vragen of er consequenties zijn met betrekking tot de voorstadsdienst Antwerpen-Brecht. De problemen met het Europees veiligheidssysteem ESTC zijn al langer gekend zodat het moeilijk is om dat te implementeren. Er zou een voorlopige oplossing worden uitgewerkt voor het traject Luchtbal-Brecht via het klassieke veiligheidssysteem. Het is evenwel niet duidelijk of Infrabel daarvoor al toestemming heeft gegeven. Ook daar wou ik dus nog even vragen naar de stand van zaken.

**08.02 David Geerts** (sp.a+VI.Pro): Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, ik sluit mij eigenlijk aan bij de analyse van collega Van den Bergh.

Ik wil bijkomend nog zeggen dat er ook een initiatief is geweest van de Antwerpse gedeputeerde Inga Verhaert en haar Nederlandse collega Steffens. Zij hebben er enerzijds voor gepleit om langere treinstellen in te zetten en in een bijkomende stopplaats te voorzien in Brecht.

Dat werd trouwens reeds aangehaald.

Het doortrekken van lijn 12 voor het goederenvervoer, zoals gesuggereerd werd, zou ook voor meer capaciteit moeten zorgen op lijn 12, richting Nederland. U hebt ook aangekondigd dat er vanaf juni 2008 treinen zouden rijden op de hogesnelheidslijn. Ik heb daarover de volgende vragen.

Ten eerste, kunt u nog steeds bevestigen dat die timing gehaald wordt en dat er dan een betere dienstverlening komt voor de mensen in het noorden van Antwerpen?

Ten tweede, hebt u overleg gepleegd met Infrabel over dit dossier? Zo ja, wat is het standpunt van Infrabel?

Ten derde, bent u van mening dat de dienstverlening voor de Antwerpenaren voldoende is en dat er geen capaciteitsproblemen zijn op lijn 12? Zo nee, welke maatregelen wilt u eventueel nemen om tegemoet te komen aan de capaciteitsproblemen?

Ten vierde, kunt u een timing geven voor het doortrekken van lijn 11?

Ten vijfde, hebt u reeds overleg gepleegd met Antwerps gedeputeerde Inga Verhaert of haar Nederlandse collega? Zo nee, bent u van plan om

dat te doen, zodat alle betrokken partijen gehoord kunnen worden?

**08.03 Minister Inge Vervotte:** De Nederlandse minister van Verkeer en Waterstaat, Camiel Eurlings, heeft op 1 april 2008 in de Nederlandse Tweede Kamer meegedeeld dat de infrastructuur van de HSL-Zuid sinds 1 april 2008 is opengesteld voor testen. Indien de testen goed verlopen, is de beoogde aanvangsdatum voor het vervoer via de HSL 1 oktober 2008, met een kans van 50% op een overschrijding van een tot twee maanden. Vanaf het moment dat de hsl definitief in gebruik wordt genomen, is het noodzakelijk dat al het treinmateriaal onder het beveiligingssysteem ERTMS niveau II opereert.

De Nederlandse vervoerder HSA wordt echter geconfronteerd met aanzienlijke vertragingen bij de aflevering van materieel dat volledig geschikt is voor het ERTMS-beveiligingssysteem. Het geschikt maken van het materieel voor het ERTMS level twee-beveiligingssysteem door de fabrikant Bombardier, de homologatie en de toelating van dit materieel verlopen moeizamer dan voorheen werd aangenomen.

Volgens de planning van Bombardier zou ten vroegste vanaf mei 2009 voldoende materieel aanwezig zijn om internationaal vervoer mogelijk te maken. Het gaat hier om Traxx-locomotieven, die ten hoogste tijdelijk voor het internationaal vervoer op de HSL tussen België en Nederland zouden worden ingezet. Het materieel V250 Albatros, dat de Beneluxtrein moet vervangen en door de NS en de NMBS is aangekocht bij AnsaldoBreda, zal pas ten vroegste vanaf juli 2009 in voldoende mate beschikbaar zijn om het internationaal vervoer tussen Brussel en Amsterdam te verzekeren.

Uit recente informatie blijkt tevens dat de testen van de compatibiliteit tussen de infrastructuur en de trein en de daaropvolgende vrijgave door de SNCF van de ERTMS-treinapparatuur van de Thalys tot vertragingen in de definitieve oplevering van de Thalys-treinstellen zal leiden.

Ook dit materieel zou ten vroegste commercieel inzetbaar zijn in het voorjaar van 2009.

Gezien zowel de huidige Benelux- als de Thalystreinen tussen Brussel en Amsterdam kunnen blijven rijden, bestaat de supplementaire schade ingevolge het nieuwe uitstel uit een inkomstenderving die het gevolg is van het feit dat de voorziene reizigersgroei op deze route niet kan worden gerealiseerd.

Er kan op dit ogenblik geen schadeclaim worden ingediend voor een nog niet gekende inkomstenderving die het gevolg zal zijn van een niet-gerealiseerde reizigersgroei in de periode tot midden 2009.

Om de bediening van de relatie tussen Antwerpen en Noorderkempem te verzekeren vanaf de openstelling van een hogesnelheidslijn van Antwerpen tot de Nederlandse grens bestelde de NMBS meer dan een jaar geleden locomotieven van het type Traxx. De locomotieven Traxx van Bombardier werden door de NMBS gekozen omdat hun ETCF-uitrusting, die trouwens gehomologeerd is op de Betuweritten, in principe maar beperkte aanpassingen zou vergen om op de hogesnelheidslijn ten noorden van Antwerpen te kunnen rijden. Het homologatieproces van de locomotieven Traxx begint eind mei en zal rond juni afgerond zijn. Daarom heeft de NMBS aan Infrabel gevraagd om de mogelijkheden te onderzoeken om de diensten tussen Antwerpen en Noorderkempem vanaf de zomer 2008 te kunnen exploiteren met de klassieke seininrichtingssysteem en om aan de bevoegde overheden in die zin de nodige vergunningen aan te vragen.

Wat oplossingen ten gronde betreft, moet de uitrusting van de HSL-L4 met klassieke seingeving echter op een zodanige manier worden voorzien dat de veiligheid van de lijn op een hoog niveau verzekerd blijft, bijvoorbeeld de koppeling van het brandveiligheidssysteem, enzovoort.

Bovendien moeten deze oplossingen ook beantwoorden aan de Europese regelgeving ter zake. Deze oplossingen kunnen niet op korte termijn worden gerealiseerd.

Tijdelijke oplossingen die een kortere realisatietijd vergen, resulteren ook in een lager veiligheidsniveau. Infrabel heeft de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer, dienst Veiligheid en Interoperabiliteit van de Spoorwegen en Belgorail geconsulteerd in deze zaak.

Alle partijen stellen dat een lager veiligheidsniveau, zelfs voor een tijdelijke oplossing, niet aanvaardbaar is. Ik denk dat het Parlement daar kan inkomen.

Wat de dienstregeling van de treinen in het noorden van Antwerpen betreft, is de capaciteit van de L12 op dit ogenblik voldoende. Zodra de hogesnelheidslijn in dienst is, zal een beperkt aantal rijpaden op de L12 vrijkomen. Dit kan de situatie op de L12 alleen maar verbeteren.

Aangezien er op dit ogenblik geen capaciteitsprobleem is, werd de doortrekking van de L11 naar later verschoven. Mochten er zich capaciteitsproblemen voordoen, kan dit dossier aan Belgische kant op korte termijn opnieuw worden opgestart. Aangezien dit momenteel niet aan de orde is, werd hierover nog geen overleg gepleegd.

**08.04 Jef Van den Bergh** (CD&V - N-VA): Mevrouw de minister, ik dank u voor uw uitgebreide antwoord. Er zijn heel wat verschillende redenen aangebracht voor de vertraging van de ingebruikname.

Ik heb nog een bijkomende vraag over Antwerpen-Brecht of Antwerpen-Noorderkempem. Als ik het goed heb begrepen, heeft Infrabel een soort consultatieronde georganiseerd met de diensten van de FOD Mobiliteit en met andere diensten. Is die procedure nog lopende, of is ze al definitief geëindigd op een nee? Het gaat over het rijden met het klassieke systeem.

**08.05 Minister Inge Vervotte:** Mijnheer Van den Bergh, heel de uitleg die ik heb gegeven, heeft te maken met de vraag waartoe elk systeem dient, en welk materiaal, welke opleiding en dergelijke daarvoor nodig zijn. Er is nu gebleken dat er voor bepaald materieel vertraging is in de toestellen. Er werd wel gezocht naar tijdelijke oplossingen om dat toch te kunnen doen. Men heeft toen gezegd dat indien het op een bepaalde manier moest gebeuren, het zelfs voor een tijdelijke oplossing niet aanvaardbaar zou zijn om het veiligheidsniveau te verlagen. Inzake de Traxx en andere, is er volgens mij wel een dossier in gang gezet bij de bevoegde diensten.

**08.06 Jef Van den Bergh** (CD&V - N-VA): Men maakt zich dus sterk dat de Traxx-locomotieven tegen eind juni klaar zullen zijn met hun homologatieprocedure voor het ETCS-systeem of het ERTMS-systeem – ik verwar die twee altijd met elkaar –, zodat in de zomer effectief het station Noorderkempem aangedaan kan worden.

**08.07 Minister Inge Vervotte:** Dat is waartoe de NMBS en Infrabel zich samen ten aanzien van mij geëngageerd hebben.

**08.08 Jef Van den Bergh** (CD&V - N-VA): Dan hopen we met u dat men daarin effectief slaagt. De datum is namelijk al een vijftal keer uitgesteld. Ik hoop dat het deze keer eindelijk prijs zal zijn.

**08.09 David Geerts** (sp.a+VI.Pro): Mevrouw de

minister, veiligheid is natuurlijk het belangrijkste in heel de discussie, dat zal niemand betwisten.

Wat de capaciteit van lijn 12 aangaat, heb ik blijkbaar andere informatie gekregen dan u. Ik zal verder nagaan of er al dan niet capaciteitsproblemen zijn.

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

**09** Question de M. Jean-Jacques Flahaux à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "la mise en oeuvre d'une politique géostratégique de gestion du réseau ferroviaire" (n° 4441)

**09** Vraag van de heer Jean-Jacques Flahaux aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de tenuitvoerlegging van een geostrategisch beleid inzake het beheer van het spoorwegnet" (nr. 4441)

**09.01** Jean-Jacques Flahaux (MR): Monsieur le président, madame la ministre, nous vivons une époque aux enjeux passionnants. Les évolutions écologiques et la raréfaction des énergies fossiles nous poussent, qu'on le veuille ou non, à réfléchir aux solutions innovantes à apporter en termes de développement durable, notamment. Aussi, nous avons tous conscience que le transport ferroviaire se présente de plus en plus, tout particulièrement dans notre pays à forte densité démographique – nous sommes le troisième en Europe! – et au considérable flux de déplacements humains comme matériels, comme l'alternative au transport routier.

Il est donc nécessaire de mettre en oeuvre une politique géostratégique de la desserte et de l'offre ferroviaire tant en direction des passagers que du fret. Il est indispensable aussi de mettre en place des lectures multimodales, notamment permettant de rendre les plus efficaces possibles les déplacements d'hommes et de marchandises.

Il est aussi fondamental de maintenir le réseau ferré partout là où il existe en se mettant dans une lecture prospective. Aussi, est-il surprenant de voir qu'Infrabel déclassé des pans entiers de son réseau, le rendant lacunaire à un moment où il faudrait au contraire le réactiver. Bien sûr, il n'est pas problématique de supprimer des voies là où elles ne sont plus utilisées. Encore faut-il au préalable s'assurer qu'elles ne le seront plus à long terme ou bien qu'en en rendant l'usage plus aisé, elles ne seraient pas mieux et beaucoup plus utilisées.

Ainsi, le Conseil consultatif des Usagers a souligné que la ligne 45 entre Trois-Ponts, Malmédy et Waimes est en cours de démontage alors qu'un fort trafic de pondéreux (bois et pierres) et une zone industrielle la joutant pourraient avec profit l'utiliser, tout comme l'ont déjà fait des transports exceptionnels en lieu et place de la route. Le Conseil consultatif souligne par ailleurs que les itinéraires de déviation en région lilloise ont été démantelés et les reconstruire coûtera fort cher.

Aussi, madame la ministre, pouvez-vous nous dire quels instruments de prospective Infrabel a mis en place pour réfléchir à une gestion à long terme de son réseau et être un élément majeur du développement durable dans notre pays et en Europe? Quels contacts informels a-t-elle pris avec les sociétés ferroviaires des autres pays et à quelles structures de réflexion à l'échelon européen participe-t-elle en matière de développement durable?

**09.02** Inge Vervotte, ministre: Monsieur le président, dans le cas particulier des lignes 45 entre Waimes et Trois-Ponts et 48 entre Sourbrodt et Waimes, le trafic ferroviaire est repris en 1989 sous une forme restreinte à la suite d'un accord entre la SNCB et la Commission interministérielle pour les Chemins de fer (CICF) sur la répartition des coûts d'entretien.

B-Cargo devait s'acquitter pour le trafic commercial d'une redevance couvrant l'usage de l'infrastructure auprès de la CICF.

Actuellement, tout trafic a disparu sur ces lignes puisque la CICF a confirmé, le 2 février 2006, la levée du statut de "lignes maintenues" pour ces deux lignes; les circulations touristiques de la Vennbahn sont terminées depuis 2001 et, le 22 janvier 2004, B-Cargo a résigné le contrat avec la scierie Pauls.

L'accessibilité vers l'Allemagne via la ligne 45A a été supprimée suite au démontage des voies sur le territoire allemand.

Infrabel ne dispose pas des moyens suffisants pour maintenir en état toutes les lignes non utilisées. Compte tenu de la dégradation progressive de l'infrastructure, le démontage des voies est en pratique la première étape avant la réutilisation de l'assiette, même pour la réouverture de la ligne, comme le montre l'étude sur la réouverture du tronçon frontière de la ligne 154 Dinant-Givet.