

U weet dat RailTime de volgende doelstellingen beoogt: op alle ogenblikken en waar men zich ook bevindt informatie kunnen verkrijgen, dankzij teletekst en vooral dankzij de website www.railtime.be, die ook via gsm en smartphone beschikbaar is; ervoor zorgen dat men reizigers kan informeren die het perronnummer willen kennen vanwaar hun trein zal vertrekken en uiteraard informeren over vertragingen en verkeerstoringsen.

Opdat de drie eerder genoemde doelgroepen de informatiemiddelen zouden kennen, heeft Infrabel een informatiecampaignede op nationale schaal via meerdere informatiedragers uitgewerkt. Dat betekent dat de actie in heel het land wordt gevoerd, in alle Gewesten en alle provincies, en met dezelfde middelen.

De kostprijs van de campagne kan als volgt worden toegelicht op basis van de gebruikte kanalen.

De nationale televisie, acht zenders: een som van 240 000 euro. In de nationale dagbladpers, in totaal zestien kranten: 220 000 euro. Affiches van twee vierkante meter in de veertig grootste stations en in de Brusselse metro, voor een bedrag van 50 000 euro. Vervolgens, nationale online banners op twaalf sites: 20 000 euro. Ten slotte, de nationale tijdschriftpers, vijf magazines: voor 70 000 euro. Het is dankzij de terugval op de reclamemarkt mogelijk geweest om die campagne te realiseren voor een bedrag van 600 000 euro.

De beslissing is genomen door het directiecomité van Infrabel. Het is duidelijk dat na afloop van de campagne de impact wel degelijk geëvalueerd zal worden.

28.03 **Dirk Vijnck** (LDD): Mijnheer de voorzitter, ik dank de minister voor zijn antwoord en voor de cijfers.

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

29 **Samengevoegde vragen van**
- de heer **David Geerts** aan de vice-eerste minister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de problematiek rond lijn 12 Essen-Antwerpen" (nr. 15686)
- de heer **Jef Van den Bergh** aan de vice-eerste minister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de problemen met lijn 12"

(nr. 15713)

29 **Questions jointes de**

- M. **David Geerts** au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "les problèmes rencontrés sur la ligne 12 Essen-Anvers" (n° 15686)

- M. **Jef Van den Bergh** au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "les problèmes sur la ligne 12" (n° 15713)

29.01 **David Geerts** (sp.a): Mijnheer de minister, op 12 oktober waren er problemen op lijn 12. Zowel de IC-trein Essen-Antwerpen-Charleroi als de P-trein Essen-Schaarbeek werd geannuleerd. Er werd dan gezegd dat de internationale trein Amsterdam-Brussel halt zou houden, maar blijkbaar was er een communicatieprobleem tussen Traffic Control en RDV. Men zegt mij dat de trein wel is gestopt, maar dat de deuren niet zijn opengegaan.

Een aantal andere problemen wordt gesignaleerd op de website van het actiecomité-Lijn 12. In het verleden hebben mijn toenmalige collega Inge Verhaert en onze huidige voorzitter, Jef Van den Bergh, hierover reeds verscheidene vragen gesteld.

Ik wil vragen naar de timing voor het brengen van een effectieve oplossing.

Ten tweede, als lijn 11, de ontbrekende schakel in het goederenvervoer ten noorden van Antwerpen, wordt afgewerkt, komt er dan ruimte vrij voor passagierstreinen op lijn 12? In het verleden werd gezegd dat de prioriteit voor de verlenging van lijn 11 niet zo groot is als de IJzeren Rijn, maar mogelijk brengt de verlenging van lijn 11 wel soelaas.

Ten derde, blijkbaar is er maar één trein per twee uur in het weekend en werd dat bijna niet gecommuniceerd. Hoelang zullen die werken nog duren, zodat de dienstverlening toch kan worden verbeterd?

Ten slotte, blijkbaar zijn de vertragingen te wijten aan het feit dat het personeel moet wennen aan de nieuwe TRAXX-locomotieven. Hoelang zal die inlooperperiode nog duren, zodat die euvels kunnen worden verholpen?

29.02 **Jef Van den Bergh** (CD&V): Mijnheer Geerts, ik zou daarop willen aansluiten met een aantal vragen.

Mijnheer de minister, het is tegenwoordig niet altijd even leuk om in onze regio bekend te staan als iemand die met mobiliteit bezig, want die wordt overstelpt met vragen en klachten over de treinen. Ik wil er hier wel op wijzen dat de trein vanuit Noorderkempem zeer goed en regelmatig rijdt. Er is dus hier en daar ook positief nieuws.

De klachten op lijn 12 zijn er al lang. Het incident van vorige week, met de afgeschafte trein en de internationale trein vanuit Amsterdam, die wel stopte maar zijn deuren niet opendeed, was slechts de druppel die de emmer deed overlopen. De regelmaat is bijzonder slecht op die lijn, zeker tijdens de spitsuren.

Ik neem die trein zelf ook meerdere keren per week. Zeker tijdens de spitsuren is de kans dat men op het aangekondigde uur thuis raakt zo goed als onbestaande. De oorzaak is niet zo eenduidig. De NMBS heeft aan de media ook te kennen gegeven dat er heel diverse oorzaken zijn. Een belangrijke oorzaak lijkt ons toch ook de Amsterdammer te zijn die bijzonder onregelmatig is. Ik ben dit gaan nakijken op de website van Infrabel. Daar is sprake van 77 % in het tweede trimester. Mensen op het veld geven ondertussen aan dat het derde trimester nog slechter was. Als die ene trein, een internationale trein bovendien die voorrang moet krijgen, met ernstige problemen te kampen heeft, dan heeft dit uiteraard gevolgen voor alle andere treinen. Voor een groot stuk is het volgens mij dan ook uitkijken naar de vraag of die Traxx-locomotieven voor beterschap zullen zorgen en hopen dat die Fira zo snel mogelijk in dienst kan worden genomen zodat de verbinding Amsterdam-Brussel via de HSL kan verlopen in de plaats van via lijn 12 waardoor er daar meer ruimte komt. De structurele problemen inzake stiptheid vormen een eerste element.

Een tweede element is de weekendregeling die sinds begin september van kracht is. Sinds begin september rijdt er namelijk nog slechts één stoptrein per twee uur in de plaats van één trein om het uur. De redenen hiervoor zijn werkzaamheden aan lijn 12. Men kan uiteraard geen omelet bakken zonder eieren te breken. Werken brengen ongetwijfeld hinder met zich mee, maar de communicatie rond deze dienstregeling is toch wel bijzonder laattijdig en eigenlijk nauwelijks naar buiten gekomen. Op het vlak van communicatie is men hier toch weer in gebreke gebleven. Ik denk bijvoorbeeld aan aankondigingen in de gemeentelijke infobladen. Ik denk dat het voor de NMBS toch niet zo moeilijk kan zijn om gemeenten te motiveren om haar

inwoners te verwittigen van dergelijke ingrepen. Dit is pas in de loop van de maand september gebeurd, nadat de nieuwe regeling al van kracht was. Zelfs op de website van de NMBS heeft men pas informatie gepubliceerd nadat de werken reeds waren begonnen. Ik heb via via vernomen dat men in Roosendaal niet wist dat men tot die regeling overging. De Nederlandse Spoorwegen zijn dit pas te weten gekomen nadat iemand van de reizigersorganisatie hen daarop had gewezen.

Dat is toch wel een vreemde gang van zaken, zeker als men weet dat die L-trein een trein is tussen Antwerpen en Roosendaal. Er lijkt dus qua communicatie toch weer een en ander misgelopen te zijn. Het gevolg van de problemen op lijn 12 is dat heel wat reizigers tussen Antwerpen en Brussel te kampen hebben met een slechte stiptheid. Zij vinden dat wraakroepend omdat dit toch een van de drukste treinverbindingen in ons land is. Daar komt dan nog een element bij. Als er van perron moet worden veranderd omdat er treinen wegvallen of dergelijke meer, is er in het station van Berchem slechts één in- en uitgang, wat soms tot gevaarlijke situatie kan leiden.

Mijnheer de minister, deze elementen leiden tot een aantal concrete vragen. Valt er een lijn te trekken in de oorzaken en kan men met andere woorden spreken van structurele problemen? Ligt de verantwoordelijkheid bij de NMBS dan wel bij Infrabel? Zijn er oplossingen in het verschiet om een einde te maken aan de problemen?

Ten tweede, kunt u garanderen dat de NMBS in de toekomst beter werk zal maken van een duidelijker communicatie tegenover de reizigers, vooral als de dienstregelingen zullen worden aangepast? Men zegt ons dat de beperkte dienstregeling tijdens de weekends, momenteel een trein per twee uur, in elk geval in 2009 nog wordt aangehouden. Voor 2010 is er echter sprake van nog twintig weekends of zelfs van het hele jaar door. We horen verschillende geruchten. Kunt u daar wat meer duidelijkheid over geven? Hoe lang zal die aangepaste dienstregeling nog aangehouden worden?

Tot slot, zijn er bepaalde plannen om een oplossing te bieden voor de problemen in het station van Berchem?

29.03 Minister **Steven Vanackere**: De gebeurtenissen van 12 oktober waren het gevolg van een samenloop van twee mechanische defecten en een communicatiefout. De NMBS-Groep laat mij ook weten dat zich op 12 oktober op lijn 12 Antwerpen-Essen een aantal feiten

hebben voorgedaan, van het afschaffen van de P-trein Essen-Schaarbeek over de IC-trein Essen-Antwerpen-Charleroi die ook afgeschaft werd omdat de locomotief defect was tot vooral het feit dat de reizigersdispatching aan de Nederlandse spoorwegen een bijkomende stop voor de IC-trein Amsterdam-Brussel had gevraagd terwijl achteraf bleek dat het Nederlands treinpersoneel hierover niet was ingelicht. De trein is gestopt omdat het sein dicht stond maar het boordpersoneel heeft de deuren niet geopend en de trein is vervolgens weer vertrokken.

Het is de eerste maal dat het voorvalt dat Nederlands treinpersoneel niet op de hoogte gebracht werd van een extra stilstand in Essen. Met Traffic Control en NMBS Europe zal bekeken worden wie de opdracht geeft aan de bestuurder om dit in de toekomst te vermijden.

U heeft het zelf ook aangegeven, mijnheer Van den Bergh, er zijn andere meer structurele oorzaken van problemen op de lijn 12: de vertragingen uit Nederland, die u ook zelf hebt aangehaald, de slechte stiptheid van de treinen Amsterdam-Brussel door problemen met locomotieven en stuurrijtuigen en ook de slechte stiptheid van de Thalystreinen, waardoor de treindienst op lijn 12 moet bijgestuurd worden in realtime met bijkomende vertragingen tot gevolg.

Andere oorzaak van problemen zijn de korte opeenvolging van de L-treinen en de IC-treinen Brussel-Amsterdam in de richting van Roosendaal, het feit dat er een heel korte tijd is voor het hergebruik van L- en IC-treinen die rijden op deze lijn, het grote aantal overwegen waardoor de kans op een storing ook groter is en vervolgens ook het gemengd verkeer van reizigers- met goederentreinen.

De maatregelen op korte termijn om hieraan zoveel als mogelijk te verhelpen zijn de volgende. Vanaf 13 december 2009 zullen de Thalystreinen rijden via de nieuwe hogesnelheidslijn waardoor er meer ruimte komt voor de andere treinen op lijn 12. Ten tweede gaat Infrabel een prototype van een nieuw spoordetectiesysteem uittesten waarbij de gevolgen voor het treinverkeer beperkt kunnen worden bij het optreden van een storing van een overweg.

Maatregelen op langere termijn. Vanaf december 2010 zullen alle internationale treinen naar Amsterdam vermoedelijk via de hogesnelheidslijn kunnen rijden. Hierdoor wordt lijn 12 voorbehouden aan treinen van de binnenlandse treindienst.

Mijnheer Geerts, in het doortrekken van de lijn 11 is niet voorzien in het investeringsplan 2008-2012.

Zoals daarnet gezegd, zal door de indienststelling van de hogesnelheidslijn naar Nederland meer capaciteit vrij komen op de lijn 12 en mag men hopen dat de regelmaat en de frequentie zal verbeteren.

Inzake de werken aan de lijn, kan ik het volgende antwoorden. De vernieuwingswerken tussen Kapellen en Kalmthout in het weekend, maakten het noodzakelijk om de treindienst aan te passen. De werken bevinden zich trouwens in een zone waar de treinen op die lijn elkaar kruisen, wat de organisatie nog bemoeilijkt. De werken werden aangekondigd via het internet, metroaffiches en een dienstregelingfiche. De aangepaste treindienst is voorzien in de basisdienstregeling die van kracht werd op 7 september 2009.

De vraag werd gesteld hoe lang die werken nog zullen duren en wanneer de normale regeling terug verwacht kan worden. Welnu, die werken verlopen bijna alle weekends vanaf 1 september 2009 tot 13 december 2009, en gedurende ongeveer twintig weekends verspreid over de periode van 13 december 2009 tot december 2010. Voor de weekends van 2010 zullen die werken en de gevolgen voor de treindienst op voorhand aangekondigd worden via werfinfo-affiches en in diverse media.

Mijnheer Van den Bergh, u vraagt mij of ik kan garanderen dat de NMBS in de toekomst beter werk zal maken van duidelijke communicatie. Ik wil mij niet wegstoppen, maar heb soms het aanvoelen dat hier nog eens dringend een hoorzitting georganiseerd moet worden, om ervoor te zorgen dat datgene wat de Parlementsleden terecht aan de minister vertellen, misschien met een zelfde toon ook eens rechtstreeks wordt gezegd. Wees ervan overtuigd dat ik van de boodschappen, die ik hier trouwens perfect accepteer – daarvoor ben ik hier –, werk maak om ze zo veel als mogelijk te repercuteren ten aanzien van de NMBS-groep. Ik vind, als voor een aantal aangelegenheden dan al terecht technische verklaringen gevonden kunnen worden, dat het in gebreke blijven op niveau van de communicatie niet gemakkelijk vergeefbaar is.

Op dat punt moet men sterker de nadruk durven en kunnen leggen.

Ik herinner aan een aantal elementen die u ongetwijfeld al eerder hebt gehoord. In de

komende jaren wordt in elk station en in elke stopplaats auditieve informatie voorzien, er is een uitbreiding van het aantal visuele informatieverstrekende stations, de kwaliteit van de aankondiging wordt verbeterd, de inhoud en de frequentie daarvan wordt herzien om de reiziger gerichter en duidelijker te informeren over wijzigingen in de geplande dienstregeling, de speakers krijgen een betere opleiding en, dat is een nieuwigheid die we vanmiddag mochten aankondigen, er komt een crisisploeg die vierentwintig uur op vierentwintig en zeven dagen op zeven inzetbaar zal zijn in geval van grotere incidenten.

De heer Geerts had vragen over de Traxx-locomotieven. De Nederlandse machinisten weigerden om met de treinstellen naar Vorst uit te wijken. Dat zorgde bij aanvang voor problemen in Brussel-Zuid, maar volgens de NMBS is er bij de bestuurders geen probleem omtrent de kennis van het Traxx-materieel.

De heer Van den Bergh had een vraag over het perron van en naar Brussel in Berchem Station. Het station Antwerpen-Berchem heeft een centrale ondertunneling zodat iedereen via dezelfde doorgang het station dient te verlaten. Ik moet bekennen dat er momenteel geen concrete plannen bestaan voor een nieuwe doorgang te Berchem.

29.04 **David Geerts** (sp.a): Mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord en ik moet mij haasten om mijn trein te halen. Ik ben zonder problemen hier geraakt en ik wil ook zonder problemen terugkeren.

De **voorzitter**: Het lijkt mij inderdaad een goede suggestie om een hoorzitting te organiseren rond het communicatiebeleid van de NMBS en Infrabel. Dat bekijken we dan wel met het secretariaat.

L'incident est clos.
Het incident is gesloten.

30 **Question de M. Josy Arens au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "la gare d'Athus" (n° 15711)**

30 **Vraag van de heer Josy Arens aan de vice-eerste minister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "het station van Athus" (nr. 15711)**

30.01 **Josy Arens** (cdH): Monsieur le ministre, j'ai été contacté par des utilisateurs et riverains de

la gare d'Athus ainsi que par des mandataires de la commune d'Aubange. Toutes ces personnes déplorent l'état d'insalubrité stupéfiante dans lequel se trouve actuellement cette gare. Avec la réouverture de la ligne 165 Luxembourg-Arlon-Virton, cette gare a pourtant repris une plus grande activité.

Il semble donc impératif d'y entamer des travaux de sécurisation, de rénovation et d'entretien pour le bien de tous.

Monsieur le ministre, êtes-vous informé de l'état dans lequel se trouve la gare d'Athus? Envisagez-vous d'y réaliser des travaux de sécurisation, d'entretien et de rénovation? Si oui, dans quel délai?

30.02 **Steven Vanackere**, ministre: Monsieur Arens, je suis informé de l'état de la gare d'Athus. Et, oui, un budget est prévu pour en rénover le bâtiment voyageur en 2012-2013. Il s'agit de la toiture et de l'accueil aux voyageurs. Par ailleurs, je puis vous confirmer que la SNCB Holding est en pourparlers avec la commune d'Aubange, qui serait intéressée par une occupation d'une partie du bâtiment voyageurs et serait prête à contribuer à une partie des rénovations nécessaires.

30.03 **Josy Arens** (cdH): Monsieur le président, je remercie le ministre de sa réponse. Néanmoins, 2012-2013, ce n'est que dans trois ans, alors que l'état d'insalubrité est vraiment manifeste.

Het incident is gesloten.
L'incident est clos.

31 **Vraag van de heer Dirk Vijnck aan de vice-eerste minister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "het jaarverslag van de NMBS" (nr. 15712)**

31 **Question de M. Dirk Vijnck au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "le rapport annuel de la SNCB" (n° 15712)**

31.01 **Dirk Vijnck** (LDD): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, ik heb een heel korte vraag. Wat is het kostenplaatje van het jaarverslag van 2008 van de NMBS, van het ontwerp, de druk en de verspreiding ervan?

31.02 **Minister Steven Vanackere**: Mijnheer de voorzitter, van het jaarverslag van de NMBS werden 400 exemplaren in het Nederlands en 300 in het Frans gedrukt. De kostprijs voor het ontwerp