

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

du

MARDI 4 JUIN 2013

Après-midi

COMMISSIE VOOR DE
INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE
OVERHEIDSBEDRIJVEN

van

DINSDAG 4 JUNI 2013

Namiddag

De vergadering wordt geopend om 14.22 uur en voorgezeten door mevrouw Sabien Lahaye-Battheu.
La séance est ouverte à 14.22 heures et présidée par Mme Sabien Lahaye-Battheu.

01 Gedachtewisseling over de beslissing om de bestellingen van de Fyra teniet te doen met de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, en de heer Marc Descheemaeker, CEO van de NMBS

01 Échange de vues sur la décision de mettre un terme aux commandes du Fyra avec le ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, et M. Marc Descheemaeker, CEO de la SNCB

De **voorzitter**: Collega's, wij komen tot het debat over de beslissing om de bestelling van de Fyra teniet te doen. Mijnheer de minister, mijnheer Descheemaeker en leden van de commissie, de recente ontwikkelingen in het Fyradossier hebben ons allen met verstomming geslagen en noodzaakten een gedachtewisseling hierover. Ik dank minister Labille en NMBS-topman Descheemaeker van harte voor hun aanwezigheid en onmiddellijke medewerking.

Nadat de Fyra op 18 januari uit dienst werd genomen, hebben twee onafhankelijke externe onderzoeksbureaus hallucinante gebreken vastgesteld bij de treinstellen. Het betreft een lijst van duizenden gebreken, waaronder ontvlambare batterijen, falende remmen, deuren die niet goed zijn bevestigd enzovoort. De raad van bestuur van de NMBS besliste daarom afgelopen vrijdag om de Fyra definitief van onze sporen te weren en het contract met AnsaldoBreda stop te zetten. De vastgestelde gebreken en ongeoorloofde veiligheidsrisico's die daaraan verbonden zijn, maken dat dit de enige juiste en logische keuze is.

Daarmee is het laatste woord niet gezegd, integendeel: er rijzen grote vraagtekens bij enkele episodes in het Fyra-verhaal die deze gedachtewisseling van vandaag en verder onderzoek rechtvaardigen. Ik wil een viertal elementen opnoemen als aanknopingspunt voor de gedachtewisseling.

Ten eerste, de veiligheid op onze spoorwegen is altijd onze eerste bezorgdheid geweest. Wij herinneren eraan dat wij in 2011 een bijzondere commissie hebben opgericht om de veiligheid op het spoor te onderzoeken. Toch blijkt nu dat de falende Fyratreinen in september 2012 de toelating kregen van de DVIS om in gebruik te worden genomen.

Ten tweede, het is nuttig de hele tijdlijn van de totstandkoming van het Fyraproject en het contract te reconstrueren. Waarom kozen de NMBS en de NS in 2004 voor een leverancier die geen ervaring had met de bouw van dergelijke hogesnelheidstreinen?

In derde instantie dringen zich vragen op over de financiële afhandeling van dit Fyradebacle. Een positief element is alvast dat de NMBS de toestellen nooit heeft verworven en zich heeft beperkt tot het betalen van een voorschot van 32 miljoen euro. Dit bedrag is volgens de NMBS bovendien verzekerd met een bankgarantie. Toch stapelen de kosten van de niet-activiteit van de Fyra zich intussen op.

Ten slotte moeten wij bekijken hoe het nu verder moet. De reizigers verdienen duidelijkheid over de alternatieven op het spoor tussen Brussel en Amsterdam. Hierover moet niet alleen snel een beslissing

vallen, ze moet bij voorkeur ook in overleg met de Nederlanders, de NS en de reizigersorganisaties worden genomen en passen in het vooropgestelde begrotingskader.

Gezien het grensoverschrijdend karakter van dit dossier en de positieve ervaringen in het kader van het Benelux-parlement wil ik onze collega's uit de Nederlandse Tweede Kamer uitnodigen om het bijkomend onderzoek naar het Fyradossier te stroomlijnen en de toekomstige plannen te bespreken.

Monsieur le ministre, mijnheer Descheemaeker, ik geef u graag het woord in deze gedachtewisseling. Daarna krijgen de commissieleden de mogelijkheid om vragen te stellen en opmerkingen te maken. Als voorzitter hoop ik alvast dat wij vanmiddag een constructief en verhelderend debat kunnen voeren.

01.01 Jean-Pascal Labille, ministre: Madame la présidente, afin d'éclairer dans toute la transparence voulue les parlementaires, je vais essayer d'être le plus complet possible, tout en résumant les questions que j'ai déjà reçues de M. Van Hecke, M. Van den Bergh, M. Geerts et M. Balcaen, sur la problématique du Fyra.

Vous vous souviendrez que le lancement du service à grande vitesse Fyra reliant Bruxelles et Amsterdam a connu de grosses difficultés suite à des défauts constatés sur le matériel roulant. Après la découverte d'un morceau de capot sur la ligne, le Service de Sécurité et d'Interopérabilité des Chemins de Fer (SSICF) a interdit, le 18 janvier dernier, la circulation de ces trains en Belgique jusqu'à nouvel ordre.

Je rappelle que le trafic international de voyageurs a été libéralisé. Les liaisons internationales, qu'elles soient à grande vitesse ou sur le réseau conventionnel, entre la Belgique et les Pays-Bas ne sont pas considérées comme des missions de service public. Elles ne sont dès lors pas couvertes par le contrat de gestion qui lie l'État belge à la SNCB.

Un partenariat lie la SNCB à NS, la société des chemins de fer néerlandaise, ainsi qu'à l'État néerlandais. Celui-ci a concédé à NS le droit d'exploiter sur le territoire néerlandais la ligne à grande vitesse qui relie Bruxelles à Amsterdam.

La SNCB agit donc dans le cadre de ses engagements contractuels vis-à-vis de NS et de l'État néerlandais. L'État belge n'intervient que dans le cadre du traité de 1996, qui prévoit des engagements quant à la construction d'une ligne à grande vitesse entre la Belgique et les Pays-Bas.

À la suite des problèmes techniques constatés avec le service Fyra, le conseil d'administration de la SNCB a décidé de ne pas réceptionner les trois rames V250 d'AnsaldoBreda et a mis en demeure le constructeur de résoudre ces difficultés dans un délai de trois mois.

Er kwam een dialoog op gang tussen de experts van de NMBS, de NS en de constructeur. Ook onafhankelijke expertisebureaus werden geraadpleegd. De gezamenlijke externe expert van de NS en de NMBS, Mott MacDonald, wijst in zijn *second opinion* op een aantal fundamentele problemen die enkel op lange termijn en mits forse bijkomende investeringen mogelijk kunnen worden opgelost.

Het tweede extern bureau, Concept Risk, dat de NMBS onder de arm nam om de technische betrouwbaarheid van de Fyra onder de loep te nemen, stelt ernstige vragen, zowel bij het ontwerp als bij de bouw van de trein, met grote gevolgen inzake de onderhoudskosten. Niet alleen de betrouwbaarheid maar ook de veiligheid van de trein komt daardoor in het gedrang. In de verslagen rijzen er vragen, onder andere bij het ontwerp van het remsysteem, bij het batterijstelsel, over vroegtijdige roestvorming als gevolg van statische elektriciteit alsook bij de ontoereikende bescherming van de elektrische kabels aan de onderkant van de trein. Daarnaast worden nog een hele reeks andere elementen aangehaald. Een volledige revisie om alle problemen op te lossen zou zeventien tot vierentwintig maanden vergen.

Op basis van de verslagen en de vaststelling dat AnsaldoBreda er niet in slaagt op een andere manier de problemen in kaart te brengen, noch een geloofwaardig herstelplan te leveren, heeft de raad van bestuur op 31 mei het besluit genomen om de heer Descheemaeker te mandateren om de levering van de V250-treinstellen te weigeren, het contract met AnsaldoBreda stop te zetten, de reeds betaalde voorschotten terug te vorderen en een schadevergoeding te claimen.

L'achat du matériel roulant est couvert par des garanties à hauteur d'environ 37 millions d'euros qui peuvent, selon la SNCB, être complètement récupérées. La SNCB dispose de garanties à la première demande,

garanties réclamées ce vendredi 31 mai. La banque examine les revendications avec son service juridique. Les autres dommages seront réclamés par voie judiciaire auprès du constructeur. M. Descheemaeker pourra vous donner plus de détails sur ce volet.

Selon la SNCB, aucun des défauts constatés n'a, en n'aucune façon, mis en péril la sécurité des passagers au cours de la période durant laquelle le Fyra roulait. Cependant, les défauts constatés sèment le doute quant à la fiabilité et la sécurité des rames à l'avenir. C'est ainsi que, par exemple, la corrosion ou la friction des pièces peuvent aboutir à des dommages, à une diminution de la fiabilité ou à des coûts de maintenance élevés, après quelque temps.

La SNCB a abordé les problèmes à temps avec le constructeur de trains, mais certains des points soulevés ont été solutionnés par des procédures parfois temporaires. Une réduction de vitesse de 20 km/heure a, par exemple, été prescrite, lors des conditions hivernales, pour ce qui concerne le frein problématique. Certains problèmes ont été décelés au cours d'opérations en atelier, comme le problème des batteries brûlantes, mais cela est arrivé suite à des actions qui ne se produisent qu'en atelier. Selon la SNCB, à aucun moment, il n'y a eu de danger pour le voyageur.

Je partage votre avis selon lequel il importe de tirer des leçons pour l'avenir. J'ai déjà donné mon feu vert pour la transmission des documents dans le cadre de l'enquête réalisée aux Pays-Bas, à la demande de la Deuxième Chambre. Je suis disposé à demander à la SNCB de communiquer tous les documents qui pourraient être pertinents dans cette affaire. Il conviendra, toutefois, de veiller à ce que cette transparence ne lui soit pas préjudiciable dans le contentieux qui pourrait survenir avec AnsaldoBreda.

La présidente du conseil d'administration de la SNCB m'a également informé, ce lundi 3 juin, qu'elle avait communiqué, au parquet de Bruxelles, le rapport des experts de Ernst & Young sur l'achat des trains V250 pour HSL-Zuid. M. Descheemaeker m'a communiqué ce 4 juin qu'il avait fait de même.

Na de beslissing van de beheersorganen van de NMBS om de levering van de V250-treinstellen te weigeren, heb ik de NMBS opgedragen zo snel mogelijk een nieuwe, veilige, regelmatige en kwaliteitsvolle verbinding te creëren tussen België en Nederland. Ik vroeg een structurele oplossing om de efficiënte spoorverbinding tussen beide landen zo snel mogelijk te herstellen, in naleving van de internationale akkoorden tussen België en Nederland.

Het komt de beheersorganen van de NMBS toe om samen met de Nederlandse partners concrete voorstellen te formuleren over een globale dienstverlening die voldoende tegemoetkomt aan de noden van de reizigers.

De NMBS meldt mij dat zij haar aandacht nu volledig richt op het aanbieden van een stevig treinaanbod tussen België en Nederland.

Met betrekking tot de frequentie van de Benelux-trein zetten de NMBS en de NS sinds 18 februari 2013 een rechtstreekse trein in tussen Brussel en Den Haag, die inmiddels acht verbindingen per dag verzekert. De NMBS heeft in het bijzonder aandacht voor de bezetting van de trein IC Den Haag-Brussel. De gemiddelde bezetting van de treinen bedraagt met acht verbindingen ongeveer 60 %. Treinen op vrijdag pieken met een gemiddelde bezetting in tweede klasse die kan oplopen tot 80 %. De frequentie van de acht treinen die dagelijks heen en terug rijden tussen Brussel en Den Haag werd bepaald door de operatoren en houdt rekening met de beperkingen rond de kosten, de rijpaden en het beschikbaar materieel en personeel.

Dans une première phase, la SNCB proposera à ses partenaires, NS et l'État néerlandais, de porter cette fréquence à dix liaisons par jour à partir de septembre. La SNCB espère ensuite amener la fréquence à douze liaisons, sept jours par semaine, à partir du mois de décembre.

La SNCB décide en toute indépendance de l'offre internationale en termes d'opportunité, de faisabilité et d'abordabilité. Elle le fait en consultation avec son partenaire NS HSA, dans le respect et les contours du cadre contractuel applicable.

La SNCB a également demandé à Thalys de porter son offre de liaisons à grande vitesse entre Bruxelles et Amsterdam à douze par jour. La SNCB est actionnaire de Thalys et l'augmentation pourra prendre effet à partir de décembre 2013.

En tant qu'actionnaire d'Eurostar, la SNCB prône également l'instauration d'une liaison Londres-Bruxelles-Amsterdam à partir de 2016, à raison de deux liaisons quotidiennes.

La SNCB est aussi disposée à mener une étude pour une liaison ferroviaire classique Anvers-Eindhoven.

Je prends donc acte, madame la présidente, des pistes proposées par la SNCB, à discuter avec son partenaire NS et l'État néerlandais en vue de réaliser ensemble et dans une bonne entente un service optimal pour les voyageurs.

01.02 Marc Descheemaecker: Mevrouw de voorzitter, het is heel moeilijk nog informatieve elementen toe te voegen aan het uitgebreid exposé van de minister. Ik kan mij voorstellen dat er na lezing van een aantal krantenartikels vragen rijzen bij de leden van deze commissie. Misschien kan ik twee of drie bijkomende elementen aanbrengen die interessant kunnen zijn voor uw commissie.

U hebt in uw introductie al gesproken over de tijdsdimensie met betrekking tot de aankoop en het verwerven van deze treinstellen. Ik wil daar graag op ingaan. Ik veronderstel dat ik ook enige toelichting mag geven bij mijn initiatief voor een audit over het aankoopproces. Die audit werd uitgevoerd door Ernst & Young. Deze twee elementen zijn van groot belang voor de verdere gesprekken.

Misschien kan ik er ook op wijzen dat in 2000 afspraken werden gemaakt tussen de partijen om een groot aantal hogesnelheidstreinen te laten rijden tussen Amsterdam en Brussel.

À ce moment-là, il restait pas mal d'ambitions à réaliser, notamment la liaison Amsterdam-Bruxelles et celle reliant Breda et La Haye à Bruxelles, donc trois liaisons différentes vers Bruxelles en provenance des Pays-Bas. Ceci nécessitait, selon le management de la SNCB de l'époque, l'achat de 11 rames de trains à grande vitesse. Nos partenaires néerlandais voyaient, eux, la nécessité, surtout pour le service intérieur du pays, d'acheter 15 rames.

Elf treinstellen zouden moeten gekocht worden door de NMBS in de periode 2000 tot ongeveer het voorjaar van 2003, toen door het destijds zetelend management nogmaals het voorstel is gedaan om elf hogesnelheidstreinen te verwerven.

Ik verheel u niet dat er toen erg intense en zelfs bitse discussies zijn geweest in het directiecomité, waarvan ik toen pas deel uitmaakte, om deze eventuele aankoop ter discussie te stellen. Laat het duidelijk zijn dat de businesscases die toen werden voorgelegd, relatief zwak waren. Zij voerden ook tot extreme, verlieslatende contracten voor de toenmalige NMBS, met name voor de relaties Den Haag-Brussel en Breda-Brussel.

In die zin heeft de toenmalige afgevaardigd bestuurder, na afweging van alle argumenten voor en tegen, alsook van alle argumenten inzake aangegane contracten in 2000, de beslissing genomen om geen bestelling van elf treinen te plaatsen, maar van drie treinen. Op dat moment waren nog verschillende partijen bij de marktraadpleging betrokken.

Alternatieven voor deze drie treinen werden al dan niet intensief onderzocht, met name het aankopen van tweedehands-tgv's — al dan niet Thalysstellen — en het eventuele ombouwen van de toenmalige Eurostartreinen, die op de relatie Brussel-Londen zelf ook verlieslatend werden ingezet.

Dans ce sens, la décision de réduire la commande de 11 rames à 3 rames pour laquelle M. Vinck a finalement opté était une bonne décision dans la mesure où la SNCB pouvait éviter des relations à perte pour les années à venir, des pertes portant sur plusieurs dizaines, voire centaines de millions d'euros. C'est ainsi qu'il a été possible, par l'achat de ces rames, de réduire les déficits pour la SNCB.

Het aankooptraject dat toen is gelopen, is wat het was. Ik zal hierop zo dadelijk terugkomen. Feit is dat het contract werd afgesloten met een vennootschap, AnsaldoBreda, in mei 2004 voor levering in de loop van 2007. Op dat moment hadden onze Nederlandse collega's nog altijd de vaste intentie – zij hebben dit ook gedaan – om vijftien treinen aan te kopen.

Er is toen verder werk gemaakt van de verdere uitbouw van het partnership met de NS, meer bepaald met hun 90 % dochter High Speed Alliance, HSA. Er kwamen daarbij bepaalde problemen uit het verleden andermaal naar boven, met name de zogenaamde rittijdproblematiek waarbij de Nederlandse staat van de staat België en de toenmalige NMBS eiste dat er een snellere rittijd zou zijn op Belgisch grondgebied voor

de hogesnelheidsverbindingen. De Nederlandse staat meende op dat moment, breed gedragen door zijn parlement, dat een mogelijke claim zou kunnen worden ingediend van meerdere honderden miljoenen euro.

De toenmalige voogdijminister heeft in maart 2005 het initiatief genomen om deze mogelijke claim te vermijden en terug tot degelijke werkrelaties met ons buurland te komen. De minister heeft toen aanvaard – via het zogenaamde ministerieel akkoord – om een relatie Den Haag-Breda-Brussel te laten inleggen door de gezamenlijke partners NS en NMBS. Dit had echter de bijkomende verwerving van rollend materieel nodig gemaakt. In die zin was dat een bijzonder problematisch gegeven voor de NMBS, want dit had, gelet op de kapitaalinvestering en de operationele verliezen over de periode van de concessie van vijftien jaar, aanleiding kunnen geven tot een jaarlijks verlies van ongeveer 15 miljoen euro. Dit komt neer op een som van meer dan 200 miljoen euro.

In die zin heeft de NMBS, en ikzelf, steeds geweigerd deze trein aan te kopen indien er geen financiële dekking was en die financiële dekking is er ook nooit gekomen. Ik begrijp dat, rekening houdend met de verslechterende situatie op de financiële markten en de publieke financiën.

De Nederlandse partner NS is wel overgegaan tot het bijkomend verwerven van een zestiende stel dat onder meer gericht was op het rijden van het traject Den Haag-Breda-Antwerpen-Brussel. Men heeft daarbij vastgesteld dat de NMBS niet tot de aankoop van een bijkomende trein is overgegaan. In die zin hebben de toenmalige voogdijoverheid aan Nederlandse zijde, het Nederlandse parlement en de NS steeds grote druk uitgeoefend om dit toch tot stand te brengen op straffe van het opnieuw inbrengen van de claim ten opzichte van de staat België.

We gaan dan naar de tweede helft van 2012. Eindelijk kwamen er treinen die door een Nederlands expertisebureau als volwaardig werden beschouwd, waarbij de Nederlandse Spoorwegen ook negen treinen afnamen die in eerste instantie voor de verbinding Amsterdam-Brussel zouden worden ingezet.

Deze treinen kregen een certificatie in Nederland en een voorlopige, tijdelijke certificatie voor het rijden in België.

Ik heb geweigerd om deze treinen op Belgisch grondgebied onder de vlag van de NMBS te aanvaarden tot ongeveer zes dagen voor de datum dat ze in december 2012 hadden moeten rijden.

Op de eerste zondagnacht van december hebben wij een overeenkomst bereikt met vertegenwoordigers van de Nederlandse staat en de NS, waarbij de Nederlandse staat in ruil voor het doen rijden van de Fyratreinen afzag van zijn historische claim op de staat België, een claim van honderden miljoenen euro.

Daarom, gegeven de geruststellende certificaten die voorlagen en aangezien het op dat moment onmogelijk was geworden om de klassieke Benelux-trein op Nederlands grondgebied te laten rijden, omdat alle andere rijpaden vergeven waren van andere binnenlandse treinen, heb ik aanvaard om de Fyratreinen in exploitatie onder Belgisch veiligheidscertificaat te laten rijden.

Wij hebben echter op geen enkel moment aanvaard om treinen van AnsaldoBreda te verwerven, aangezien wij niet het juiste gevoel bij deze treinen hadden, om meerdere redenen, die echter niet gebonden waren aan de veiligheidsaspecten ervan.

Tot op vandaag heeft de NMBS geen enkele AnsaldoBredatrein overgenomen of aanvaard en er werd vanaf de tweede zondag van december 2012 uitsluitend met Nederlandse stellen gereden, eigendom van NS FSC, de financiële Ierse dochter van de Nederlandse Spoorwegen die zelf het materieel ter beschikking stelt van High Speed Alliance.

Dès les toutes premières semaines, il était clair que les Fyra présentaient un certain nombre de problèmes inhérents au démarrage de nouveaux trains. C'est du moins l'impression que nous avons. La fiabilité de ces trains s'est améliorée jour après jour pendant quelques semaines.

Mi-janvier, en raison des conditions hivernales extrêmes, les caractéristiques de ces trains ont été mises à jour. C'est ainsi que les NS et la SNCB, sur proposition de la SNCB, ont arrêté le service entre Amsterdam et Bruxelles, arrêt suivi le lendemain d'une décision de l'autorité belge de sécurité de ne plus permettre la circulation en Belgique. Dès lors, comme le ministre l'a indiqué, tant le comité de direction que le conseil d'administration ont conclu à la nécessité de mettre AnsaldoBreda en demeure. Le contrat prévoyait

trois mois et ce préavis a été respecté.

Nous avons eu besoin de quelques semaines pour évaluer tous les rapports rédigés par nos ingénieurs et des ingénieurs hollandais. Nous avons aussi pris l'initiative, avec nos amis néerlandais, de demander à Mott MacDonald d'étudier certains aspects des trains. De plus, nous avons pris la précaution de demander à un spécialiste français, qui connaît très bien les trains à grande vitesse, d'analyser certains points faibles des trains et d'évaluer toute la chaîne de fiabilité nécessaire pour ces trains.

Op hetzelfde moment en onder de grootste discretie heb ik Ernst & Young persoonlijk en zonder daarvan kennis te geven aan mijn directiecomité, op 22 februari de opdracht gegeven om een audit uit te voeren naar het aankoopproces in de periode 2000 tot 2004, dus tot de ondertekening van het contract. Op 24 mei werd het definitief rapport van Ernst & Young opgeleverd, dat in een samengevatte versie aan de raad van bestuur van de NMBS ter beschikking werd gesteld op 30 mei. Op 31 mei werd dat element, eveneens onder de grootste geheimhouding, besproken binnen onze raad van bestuur. Op 3 juni hebben zowel de voorzitter van de raad van bestuur, mevrouw Bovy, als ikzelf bij de procureur des Konings van het parket van Brussel het document – in mijn geval de volledige versie van het rapport – ter beschikking gesteld.

Ik zal de brief voorlezen die ik bij dat rapport gevoegd heb.

“Geachte heer procureur des Konings, ik houd eraan u op basis van artikel 29 van het Wetboek Strafvordering bijgevoegd document toe te sturen. Het betreft het volledig verslag van het auditkantoor Ernst & Young in het kader van een evaluatie van het volledig aankooptraject van V250-Fyratreinstellen bij de Italiaanse constructeur AnsaldoBreda. Bovenstaand artikel 29 verplicht mij als gedelegeerd bestuurder van een naamloze vennootschap naar publiek recht om onmiddellijk melding te maken van aanwijzingen van mogelijke onregelmatigheden, om welke reden dan ook. Via dit schrijven voldoe ik aan die plicht. Als gedelegeerd bestuurder, drager van de uitvoerende verantwoordelijkheid van de NMBS, pleit ik uitdrukkelijk voor het plaatsen van dit dossier op de Nederlandstalige taalrol, gezien de veelvuldige contacten met Nederlandse partijen in het kader van dit dossier. Hoogachtend.”

Dat is uiteraard de laatste stap die wij kunnen zetten ter voorbereiding van een analyse van de mogelijke verdere stappen die wij zetten ten aanzien van AnsaldoBreda. Wij hebben in de voorbije dagen uiteraard een begin van uitvoering gegeven aan de beslissing van onze raad van bestuur. Wij hebben de bankwaarborgen opgeëist bij de waarborgverstrekkende bank. Wij hebben alle stakeholders op de hoogte gebracht van onze beslissingen.

In de voorbije dagen en weken hebben wij trouwens permanent contacten gehad, non seulement avec notre propre tutelle mais aussi avec la tutelle aux Pays-Bas, avec nos partenaires aux Pays-Bas, avec les différents bourgmestres des grandes villes sur le réseau, avec l'autorité de sécurité belge, avec Belgorail, avec tous les autres partenaires.

Le courrier à AnsaldoBreda arrêtant le contrat a été envoyé le 3 juin. Le dédommagement qui lui sera demandé est en cours de calcul.

J'ai aussi constaté que les mesures que M. le ministre a présentées ont été accueillies de manière favorable, voire très favorable, par les différentes fédérations de navetteurs.

Ik stel vast dat zowel Rover in Nederland als TreinTramBus in België op een bijzonder positieve wijze, met grote belangstelling en zelfs met enthousiasme, hebben gereageerd op de voorstellen die de NMBS aan haar Nederlandse partners, zowel de Nederlandse staat als de NS, heeft gedaan. Dat is een eerste positieve stap om eindelijk te komen tot een gezond evenwicht in het treinaanbod tussen onze twee landen.

Persoonlijk – een volledig persoonlijke noot – ben ik blij eindelijk van de treinen van AnsaldoBreda af te zijn, nadat ik er in 2003 reeds heel lang tegen heb gevochten.

01.03 Steven Vandeput (N-VA): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, mijnheer Descheemaeker, het is natuurlijk jammer dat wij deze vergadering moeten hebben, want het had natuurlijk ook allemaal anders kunnen lopen.

Mijnheer de minister, wij konden destijds niet akkoord gaan met het feit dat de publieke dienstverlening door middel van de Benelux-trein werd afgebouwd ten voordele van iets dat wij beschouwen als een commercieel

initiatief van de NMBS-Groep. Wij blijven pleiten voor een semipublieke dienstverlening tussen onze twee landen op een regelmatige basis en ten dienste van de mensen die daarvan gebruik dienen te maken. U hebt reeds aangegeven dat u met uw collega's zult spreken over een meer courante verbinding binnen de mate van het financieel mogelijke.

Graag had ik toch van u vernomen aan hoeveel verbindingen u denkt op termijn. Ik schat zelf in dat elke tegenslag natuurlijk ook voor een stukje geluk met zich meebrengt. Vandaag is er een gewijzigde marktsituatie ten opzichte van dertien jaar geleden, het ogenblik dat men besliste om zuiver te gaan voor een bijkomende snelle verbinding. De marktsituatie vandaag zou misschien een vraag kunnen blootleggen naar het mogelijk maken van een meer in de tijd gespreide en frequentere verbinding op termijn. Wij geloven daarin alvast gevoelsmatig. Wij zouden graag hebben dat u samen met uw Nederlandse collega eens kijkt hoe die vraag zich vandaag zou kunnen vertalen.

Wat de feiten met de Fyra zelf betreft, gaat onze bekommernis niet zozeer uit naar wat daar allemaal fout is gelopen.

Mijn invalshoek is nog steeds dat de joint venture, of hoe men het ook moet noemen, met HSA een commerciële activiteit van de NMBS is. Daar zijn in principe geen overheidsmiddelen mee gemoeid. Ik heb daarover in de commissie verschillende mondelinge vragen gesteld, met wisselend succes wat de antwoorden betreft. Ik vermoed dat het debacle op het groepsresultaat van de NMBS weegt.

Door de gerecupereerde voorschotten vermijden wij directe schade, maar er is ook onrechtstreekse schade door treinen niet in te zetten of door het ontbreken van een dienstverlening. Er lopen juridische procedures op dat vlak. Kunt u ons inzicht geven in die onrechtstreekse schade? Kunnen wij die schade verhalen? Kunt u garanderen dat er, in de marge van de directe commerciële activiteiten, geen dotatiemiddelen zijn gebruikt?

Ik vernam vandaag dat HSA vooral wordt gekweld door een torenhoge vergoeding voor de exploitatie van de lijn ten bedrage van 147 miljoen. Hoe zit dat aan Belgische zijde?

Infrabel heeft zwaar geïnvesteerd om die lijn mogelijk te maken. Wat is de functie van die sporen vandaag? Geldt de gewone rijpadvergoeding? Is er schade geleden? Hoe zal men voortaan beter gebruikmaken van de pas aangelegde infrastructuur?

Mijnheer de gedelegeerd bestuurder, u hebt de enige juiste beslissing genomen. Het verbaast mij enorm om nu te horen dat u een rapport hebt besteld. U achtte het zelfs uw plicht om het bij de procureur neer te leggen. Dat is nieuws. Er zit voldoende pers in de zaal. Kunt u meer toelichting geven bij dat rapport?

De komende dagen zal het Parlement met een bombardement van parlementaire vragen over dat rapport worden geconfronteerd. Ook hier situeert men zich op de fijne scheidingslijn tussen commerciële activiteiten en activiteiten van een staatsbedrijf.

01.04 Jef Van den Bergh (CD&V): Mevrouw de voorzitter, eerst en vooral mijn dank voor de inleidende toelichtingen. Aansluitend bij het laatste punt van collega Vandeput, wijs ik erop dat de minister heeft gezegd dat alle documenten in alle openheid ter beschikking zullen worden gesteld. Ik ga ervan uit dat zulks ook voor de leden van de commissie het geval zal zijn. Ik verwacht dus, en ik kijk daarvoor naar u, mijnheer de minister, dat wij in de commissie in de komende dagen of weken effectief over al die documenten zullen kunnen beschikken, om er eventueel verdere lessen uit te trekken.

Een eerste element waarop ik wil terugkomen, is de veiligheid van de treinstellen. Toen ik vrijdag de persconferentie volgde, vroeg ik mij af, net zoals vele anderen, hoe het mogelijk is dat die treinen überhaupt werden toegelaten voor het uitvoeren van commerciële activiteiten? Mijnheer de minister, ik hoorde u de veiligheidsproblemen een beetje relativiseren. Ze zouden zeker geen risico voor de reizigers hebben gevormd, maar gezien de hele waslijst van problemen, blijft het een moeilijk punt.

Ik weet wel dat dit niet onder uw bevoegdheid valt, maar de verdediging van de DVIS vanmorgen in de kranten over het tijdelijk veiligheidscertificaat dat werd afgeleverd, overtuigt mij ook niet. Men baseert zich daarbij louter op administratieve procedures, die correct zouden zijn verlopen. Het is belangrijk om daarover meer duidelijkheid te krijgen.

De NMBS heeft tijdens de loop van het proces trouwens voldoende kansen gekregen om de veiligheid na te kijken. Het feit dat men die treinen nooit heeft aanvaard, op basis van onder andere veiligheidsaspecten, is ook al niet echt geruststellend. Ik blijf met een wrang gevoel zitten. Zijn er geen risico's genomen tijdens de veertig dagen dat de Fyra wel degelijk in exploitatie werd gebracht?

Een belangrijk punt zijn natuurlijk ook de alternatieven die nu naar voren worden geschoven voor de reizigers tussen ons land en Nederland. Het is een goede zaak, misschien een geluk bij een ongeluk, dat er nu een stap terug wordt gezet en dat men een ander concept in de richting van de reizigers zal uitwerken. Tijdens de persconferentie werd het heel mooi een "dual concept" genoemd.

In plaats van alles in te zetten op hogesnelheidsverbindingen, wat niet de meest klantvriendelijke optie was, wordt nu gestart vanuit het principe dat er een parallel aanbod komt van, enerzijds, hogesnelheidstreinen — ik heb begrepen dat men, in tegenstelling tot in januari, nu wel een mogelijkheid ziet om het aantal Thalysen richting Amsterdam op te drijven — en, anderzijds, de oude Benelux-treinen, die met een bepaalde frequentie opnieuw tot in Amsterdam zouden kunnen rijden.

Een heel interessante en verrassende piste was dat men zou onderzoeken of een dienst tussen Antwerpen en Eindhoven mogelijk is. Dat kan interessante perspectieven bieden. We weten dat het zuiden van Nederland daarvoor vragende partij is en ook het noorden van ons land kan daarvoor vragende partij zijn. Ik kijk daar met veel belangstelling naar uit. In hoeverre werden de gelanceerde pistes reeds doorgesproken met de Nederlanders? In hoeverre worden ze nu concreet uitgewerkt? Binnen welke termijn mogen we daarvan de resultaten verwachten?

Mijn derde punt betreft de aanbesteding en de aanbestedingsprocedure. Tijdens de persconferentie werd vrij duidelijk gesteld dat er inschattingfouten werden gemaakt door de voorgangers van de huidige gedelegeerd bestuurder, zonder veel duidelijkheid te brengen over welke inschattingfouten het ging en wie ze heeft gemaakt. Iets meer duidelijkheid daarover is wenselijk. Mogelijk krijgen we die als er meer zicht komt op het net genoemde rapport van Ernst & Young, dat de hele aanbestedingsprocedure heeft ontleed. We kijken daar met belangstelling naar uit om een duidelijk zicht te krijgen op de aanbestedingsprocedure, waarbij heel wat vragen blijven. Tijdens de aanbestedingsprocedure veranderde bijvoorbeeld het aantal treinen, waardoor volgens mij het aanbestedingsdossier ook van inhoud veranderde; dat is vrij duidelijk. Tijdens de procedure was er ook een wijziging van de maximale snelheid van de treinen, wat toch allemaal zijn impact heeft gehad. Daarover willen we meer duidelijkheid krijgen. Die vragen hebben we ook gesteld op 28 januari, maar daarop werd toen weinig geantwoord.

Een vierde element na de aanbesteding is het procesverloop. Ik vraag mij af in hoeverre zowel de NS als de NMBS dat procesverloop heeft opgevolgd. Tijdens de hoorzittingen einde januari heb ik begrepen dat er haast permanent ingenieurs van de NS en van de NMBS aanwezig waren, dat ze het proces opvolgden en de montage opvolgden. Als dat klopt en we stellen vandaag die hele waslijst van gebreken vast, vraag ik me af of er nooit tussentijdse rapporten zijn gekomen die werden besproken op een directiecomité of een raad van bestuur, en waaruit men had kunnen afleiden dat, als er al niets fout liep, er toch wel een aantal problemen rees waarop men moest ingrijpen om alles terug op het goede spoor te krijgen.

Er zijn toch ook een aantal onduidelijkheden over het procesverloop. Ik lees trouwens – wij lezen natuurlijk heel veel over het dossier vandaag – dat reeds in 2007 in Nederland werd gesteld dat er zich bepaalde problemen voordeden. Ik lees dat de heer Meerstadt in 2003, dus nog tijdens de aanbesteding, door technici zou zijn gewaarschuwd voor technisch gebrekkige treinen. Ik meen te hebben gelezen dat de V250, de Fyrtrein, werd getest door NMBS-veiligheidsadviseurs, onder andere op de lijn Brussel-Leuven. Er zijn in de loop van het proces dus wel degelijk een aantal momenten geweest waarop men zou kunnen verwachten dat bepaalde problemen naar boven kwamen. Wij weten echter niet of in de periode tussen de aanbesteding en de oplevering, in zoverre die al is gebeurd, bepaalde signalen of rapporten naar boven zijn gekomen.

Collega Vandeput heeft uiteraard ook al verwezen naar de financiële gevolgen. In dat verhaal is er het element van de geblokkeerde rekeningen, of hoe moet ik het zeggen? Daarnaast is er extra schade waarvoor een schadeclaim zal worden opgesteld. Tijdens de persconferentie werd gesproken over een bedrag van enkele miljoenen euro's. Eind januari was er sprake van een bedrag van 2 tot 5 miljoen euro. Dat is nog een grote vork. Ik dacht dat het toen ook louter ging om het vervangend materiaal dat moest worden ingezet, enerzijds, en om de compensaties die aan de reizigers moesten worden uitgekeerd, anderzijds.

Kan u al meer zicht geven op welke elementen nog in rekening zullen worden gebracht, bijvoorbeeld

imagoschade, de inzet van personeel tijdens de constructie maar ook de inzet van externen voor audits en consultancy? Worden al die elementen in rekening gebracht?

Ik denk dat Infrabel wellicht ook nog een schadeclaim kan opmaken voor het niet gebruiken van de geplande rijpaden en van de dure infrastructuur die werd aangelegd. Dat is nog een ander element.

De schadeclaim zal natuurlijk zorgen voor een hele juridische strijd. Ik lees ondertussen dat AnsaldoBreda de bal terugkaatst en stelt dat Nederland en België zelf deels voor problemen hebben gezorgd door de specificaties tijdens de bouw van de treinen meermaals aan te passen.

Een ander element was dat België en Nederland er wel degelijk van op de hoogte waren dat de Fyra een nieuw treinconcept zou zijn, met de motoren onder de rijtuigen in plaats van een aparte locomotief. Zij wisten dat dit nieuw concept zijn degelijkheid en nut nog zou moeten bewijzen. De verantwoordelijken in België en Nederland waren hiervan op de hoogte. Voor hen was dat een bekend gegeven. Ik vind het vreemd om dat vandaag te lezen. Ik denk dat het goed is om hierop meteen duidelijke reacties te geven. Het zou niet goed zijn om vandaag al grote vraagtekens te krijgen omtrent de haalbaarheid van de schadeclaims richting AnsaldoBreda.

01.05 David Geerts (sp.a): Mijnheer de minister en mijnheer Descheemaeker, ik dank u om vandaag aanwezig te zijn in het Parlement. Toen ik vrijdag de persconferentie zag, schoot mij onmiddellijk de spreuk van Bredero te binnen: "Het kan verkeren."

Ik herinner mij voorgaande persconferenties en debatten in het Parlement waarin gezegd werd dat de Fyra een vliegtuig zonder vleugels was of een vliegende start nam, en nadien werd het een rommeltrein genoemd. Nu noemt u het een rommeltrein zonder meer en zegt u dat u blij bent er vanaf te zijn. Ik stel vast dat de perceptie van die trein op een aantal maanden tijd grondig gewijzigd is. Bij het zien van de persconferentie en de foto's in de krant de daaropvolgende dag, begreep ik eerlijk gezegd niet dat die trein ooit heeft kunnen rijden. Ofwel zijn de risico's in de krant sterk overdreven, ofwel waren de mensen die op dat moment de trein genomen hebben blijkbaar testpiloten, die er bovendien zelfs voor betaald hebben. Als nu blijkt dat er zulke grote risico's waren, vraag ik mij af hoe het komt dat mensen daar zelfs voor betaald hebben.

Ik ben heel tevreden dat men, gelet op die risico's, de beslissing heeft genomen om de levering te weigeren. Het zou zeer onverstandig geweest zijn om met die treinen verder te gaan, zeker gezien de foto's in de kranten. Het brengt mij wel bij de volgende vraag. Hoe komt het dat deze trein ooit in dienst werd gesteld?

Ik herinner mij het debat op 28 januari, waarin werd gezegd dat er gedurende 50 000 uren werd getest. De trein heeft in Wenen gereden.

Er zijn dan nog andere tests geweest, maar ik vraag mij af wat de resultaten daarvan waren. Is er een rapport beschikbaar, waarin staat of de tests al dan niet positief waren? Dat moet toch ergens gerapporteerd zijn.

De heer Van den Bergh heeft ook aangehaald dat in 2010 en 2011 tal van NMBS-medewerkers naar Italië zijn geweest. Volgens mijn informatie waren er meer dan veertig dienstreizen naar de fabriek van AnsaldoBreda. Er moet toch een rapport van die dienstreizen bestaan.

Zijn er ooit resultaten of vaststellingen geweest van het feit dat de treinen van slechte kwaliteit waren? Indien ja, dan kreeg ik graag het rapport ter zake. Zo neen, hoe komt het dat er geen vaststellingen waren? Is er effectief iets mis met de manier waarop er werd getest?

De treinen hadden in 2007 moeten worden geleverd. Is er in het directiecomité of in de raad van bestuur ooit gerapporteerd over de vertraging in de levering, maar ook, bijvoorbeeld, over de conclusies en de vaststellingen die de eigen ingenieurs hebben gemaakt en gedaan?

Hier is gesteld dat wij de Nederlanders hebben gevolgd. Ik neem aan dat in het Fyra-project ook eigen medewerkers en ingenieurs naar Italië zijn gestuurd, die ginds een zicht op de kwaliteit hebben gekregen.

Mijn grote vraag is nog steeds de volgende. Hoe komt het dat de Fyratreinen operationeel zijn gesteld?

Ten tweede, over de controle moet ook de DVIS worden bevestigd. De reactie in de krant van vandaag was immers erg zwak, met name door te stellen dat de controle was uitbesteed. Ook staatssecretaris Wathet zou eigenlijk tekst en uitleg moeten komen geven. De DVIS heeft de controle gedaan.

Ook lees ik nu over rapporten van Mott MacDonald en Concept Risk. Mijnheer de minister, ik verzoek u die rapporten ter beschikking van het Parlement te stellen. Uit deze rapporten kunnen immers heel veel elementen voor de toekomst worden geleerd, als blijkt dat het effectief juist is wat wij in de kranten hebben gelezen over hoe een en ander is kunnen gebeuren. Hoe komt het dat de interne controle bij de NMBS de mankementen niet heeft vastgesteld?

Hoe komt het dat pas op 22 januari 2013 de opdracht tot het rapport van Ernst & Young werd gegeven, want toen waren er al indicaties in Nederland. Hoe komt het dat zulks niet vroeger is gebeurd?

Ten slotte, ik heb nog een essentieel element, dat ik ook op 28 januari 2013 in het halfroond van de Senaat heb aangehaald. Het was weliswaar een persoonlijke mening, maar ik ging toen en ga nu nog steeds niet akkoord met het feit dat het personenvervoer als dusdanig is geliberaliseerd en de Benelux-trein is afgeschaft. Ik heb toen gezegd dat als er containers kunnen worden gesubsidieerd, er ook mensen kunnen worden gesubsidieerd.

Mijnheer de minister, het verheugt mij dan ook dat u hier vandaag zegt dat wij de verbinding opnieuw zullen verbeteren en dat de mensen vrij zullen kunnen op- en afstappen, naast het feit dat er ook snelle verbindingen zijn, wat ik niet betwist.

Als het vertrouwen van de reizigers moet worden hersteld, is het echter essentieel dat wij snel en op een duidelijk zichtbare manier aan die reizigers denken, ook op het vlak van internationaal vervoer.

01.06 Ronny Balcaen (Ecolo-Groen): Madame la présidente, je remercie M. le ministre et M. Descheemaeker pour leurs explications. Je ne reviendrai pas sur la totalité des questions posées par écrit, puisque M. le ministre y a déjà partiellement répondu.

J'entends que certains se réjouissent de l'interruption de l'aventure. Ils ont sans doute leurs raisons. Ainsi, monsieur Descheemaeker, vous avez dit ne pas être fâché d'être débarrassé des trains. Néanmoins, je me demande comment ce parlement pourrait se réjouir du fiasco d'un projet élaboré il y a plus de dix ans ... et qui n'a fonctionné qu'un mois. Nous ne pouvons éviter de nous interroger. Et je suppose que vous vous posez aussi des questions. M. le ministre a déclaré qu'il fallait tirer des enseignements.

D'aucuns tirent peut-être un avantage du retour des anciennes liaisons entre Bruxelles et Amsterdam. Je comprends qu'il y ait quelques raisons de s'en réjouir, mais je ne puis me féliciter de ce fiasco tant industriel que commercial. Je rappelle que de nombreuses personnes ont participé à ce projet pendant dix ans. Cela pose donc des questions sur la gestion de celui-ci.

Monsieur Descheemaeker, vous nous dites que vous vous êtes opposé dès le début au projet. Ce peut être une manière de déclarer: "Je vous avais prévenu", mais cela pose aussi la question de l'adhésion du management à ce projet. Ensuite, comme plusieurs collègues l'ont rappelé, nous sommes dans un marché libéralisé. Sauf erreur de ma part, les questions relatives au matériel roulant ne relèvent, par conséquent, pas de subventions publiques. Il est impossible d'imaginer que cela n'entraînera pas de conséquences financières pour l'ensemble du groupe. Si l'on se dirige vers des procédures judiciaires longues, il est tout aussi difficile de présumer que cela ne posera pas de problèmes.

Au demeurant, comme M. Vandeput l'a signalé, un projet en termes d'infrastructure se cache derrière celui-ci. Je m'adresse plus précisément à M. le ministre. Des investissements importants ont été décidés. Quel est, aujourd'hui, le manque à gagner pour le gestionnaire d'infrastructure? Cette question mérite des réponses claires et chiffrées.

En tout cas, on ne peut que prendre acte des éléments que vous nous avez fournis, monsieur Descheemaeker, car ils éclairent quelque peu le dossier. Cela dit, je suis très inquiet – et peut-être assistons-nous à un jeu de communication, voire à une partie de bluff et de poker menteur.

En tout cas, je suis bien obligé de constater aujourd'hui la réaction d'AnsaldoBreda. Sans entrer dans le détail puisque d'autres collègues l'ont fait, il semble évident que ce ne sera pas simple.

Ou alors, j'aurais une vision particulièrement pessimiste et très parcellaire du dossier. En effet, il ne me semble pas aussi simple de récupérer les acomptes, malgré les systèmes de garantie prévus. Selon moi, nous serons sans doute partis pour une très longue bataille juridique.

À ce sujet, même si vous ne pouvez que peu vous exprimer, j'aurais voulu obtenir un minimum de ressenti par rapport aux mois et aux années que nous allons vivre pour gérer les suites de ce projet.

Je prends acte du dépôt du dossier auprès de la justice. Je ne demande même pas de nous en dire plus: vous ne pouvez pas nous en dire davantage quant à son contenu.

Je voudrais revenir sur quelques éléments de calendrier.

En décembre, c'est l'amorce de l'offre Fyra; très rapidement, elle fait l'objet de critiques qui, au-delà de la problématique de la réservation, d'une offre peut-être moins étoffée, se concentrent sur la ponctualité des trains.

Début janvier, je me souviens de la tenue de discours très rassurants. On a comparé la ponctualité du Fyra à la ponctualité du Thalys ou de l'Eurostar à ses débuts. Il a été déclaré qu'il n'y avait là rien de bien extraordinaire: c'était le cours des choses. Néanmoins, le discours était quelque peu méprisant à l'adresse du monde journalistique, que c'était une période sans événement particulier à traiter et qu'il fallait "pisser de la copie". Le Fyra constituait donc une bonne occasion de remplir les pages.

Comme il n'y avait eu de réception d'aucune des rames Fyra commandées par la SNCB, je me souviens que, lors des vœux de la SNCB, c'est une rame hollandaise qui était exposée. On disait alors qu'aucune réception n'avait été effectuée, mais qu'il s'agissait de problèmes minimes, sans grosse difficulté, et que cela n'avait rien à voir avec la sécurité. Mais on confirmait bien la non-réception d'une quelconque rame.

Puis, très rapidement, nous assistons à la débâcle.

On apprend que le SSICF n'a accordé qu'une autorisation provisoire de circulation. Cela laisse donc penser à l'existence de problèmes de sécurité. Ensuite, on apprend l'arrêt provisoire de la circulation du Fyra.

Comme le disait le collègue Geerts, on voit ensuite l'évolution, de décembre à aujourd'hui, de la perception du discours à propos de ce projet et de la qualité de ces trains. Actuellement, on en arrive à parler d'un rapport accablant, d'une catastrophe: impossible de considérer que ces trains sont en état de rouler correctement puisqu'ils poseront d'énormes problèmes de maintenance et de coûts élevés. Néanmoins, on laissait entendre qu'aucun problème ne touchait à la sécurité.

Il m'est difficile d'accepter ce discours contradictoire et, en même temps, de comprendre la façon dont la perception et, surtout, le discours ont pu évoluer en trois mois. En effet, on se penchait sur ce projet depuis une dizaine d'années. À cet égard, nous sommes en droit d'attendre des informations supplémentaires. On a parlé de tests, de visites régulières au constructeur, etc. Comment les choses n'ont-elles pu être détectées plus tôt dans le processus? Comment n'a-t-il pas été possible, dans des relations commerciales ou industrielles, peut-être difficiles, de rectifier le tir à un moment donné? La volonté de le faire était-elle présente?

J'en viens aux alternatives. Je comprends la volonté de revenir à la formule initiale le plus rapidement possible et celle d'accroître les fréquences Thalys. En revenant à la formule Benelux antérieure et en accroissant la fréquence du Thalys, dans quel type d'offre se situe-t-on? Le Fyra avait pour vocation de venir avec une nouvelle offre, disons *low cost*, à côté du prix exercé par Thalys, en quelque sorte une offre grande vitesse *low cost*. Comment compte-t-on répondre à la demande des voyageurs, sachant que cette offre Thalys n'est peut-être pas la plus demandée?

Énormément de questions ont été posées ces derniers mois sur la diminution de l'offre relative à la dorsale wallonne ainsi que sur celle relative au trajet Bruxelles-Paris. On nous a constamment répondu qu'un problème se posait quant à la disponibilité des rames. Dès lors, comment pouvez-vous dire aujourd'hui que, d'ici décembre, nous allons nous retrouver avec une offre supplémentaire, alors que la SNCB nous tient, depuis quelques mois, le discours selon lequel le nombre de rames Thalys est insuffisant pour remplir les besoins actuels sur les lignes existantes?

Madame la présidente, j'accueille favorablement les annonces qui sont faites quant à la transmission des documents qui nous permettront sans doute d'en savoir davantage et d'aller plus avant dans le dossier.

01.07 Linda Musin (PS): Madame la présidente, dans ce dossier, il y a eu un flot de questions lors de la commission Benelux et, aujourd'hui encore, malgré les différentes explications, ce dossier qui se termine en flop en appelle encore beaucoup.

De nombreux points ont déjà été commentés par mes collègues, je n'y reviendrai donc pas. Je voudrais faire une réflexion et ajouter deux questions.

Lors de la commission Benelux, je vous avais interrogé, monsieur Descheemaeker, à propos de ce 1,8 million investi par la SNCB pour assurer ce que l'on appelle un suivi de qualité du dossier. Vous m'aviez répondu que ce type de dépense était tout à fait habituel. Ce qui l'est peut-être un peu moins, c'est le résultat obtenu! Que faut-il penser de ce travail qui n'a pas porté ses fruits?

Certains collègues ont souligné le problème que pouvait poser la récupération de l'argent. On sait que AnsaldoBreda n'est pas ce que l'on pourrait appeler une entreprise financièrement très saine. Êtes-vous confiant en votre capacité à récupérer les sommes investies dans le Fyra étant donné l'état de la situation de l'entreprise?

En outre, je souhaiterais quelques explications supplémentaires concernant ce rapport de Ernst & Young déposé au parquet, ce qui n'est pas banal. Dès lors, je voudrais que vous nous en disiez un peu plus.

01.08 Stefaan Van Hecke (Ecolo-Groen): Het Fyradossier achtervolgt ons al een tijdje en zal ons nog lang achtervolgen.

Het is ondertussen uitgemond in een rampdossier. De situatie in België is ernstig, maar ik denk dat ze in Nederland nog veel ernstiger is en wij moeten daarbij even blijven stilstaan. Een goede investering om openbaar vervoer te organiseren, heeft gefaald.

Op 9 december 2012, bijna zes maanden geleden, moest de Benelux-trein plaatsruimen voor de Fyra. De betekenis van het woord "fyra" is trouwens trots en zelfvertrouwen.

De gevolgen zijn bekend: ellenlange vertragingen, afschaffingen en ontevreden reizigers. Nochtans waren er volgens de woordvoerders van de spoorwegen lange tijd geen problemen en zouden alle problemen opgelost geraken. De communicatie van de NMBS toen het een paar dagen na de start fout liep, luidde dat het slechts wat kinderziektes waren.

Wij hebben al vaak de gelegenheid gehad om met de heer Descheemaeker in discussie te gaan. Op 14 december is er nog een communicatie gekomen vanuit de NMBS dat er meer opstartproblemen waren dan verwacht, maar dat er werd vertrouwd op het herstel- en verbeterplan om de belangrijkste oorzaken aan te pakken.

Een paar dagen later garandeerde de heer Descheemaeker mij in de televisiestudio dat ik zeker met mijn vrouw nog naar Amsterdam zou kunnen rijden met de Fyra. Dat ben ik zeker niet vergeten, maar helaas zal ik een ander vervoermiddel moeten zoeken.

Na maanden van reizigersleed is het inzetten van de Fyra definitief stopgezet en blijken die treinen volledig onbetrouwbaar. Wij hebben allemaal de gebreken kunnen zien. Het zijn niet van de minste: een zwak remsysteem, oververhitte batterijen, roestvorming, loskomende deuren, onbetrouwbare elektriciteitscircuits enzovoort.

Uiteindelijk heeft men de beslissing genomen om niet verder te doen. Ik hoorde in de inleiding de beide sprekers zeggen dat er geen gevaar voor de reizigers is geweest en dat de reizigers niet in gevaar zijn gebracht.

Ik frons toch even de wenkbrauwen als ik zie wat u op die persconferentie hebt gepresenteerd. U hebt verwezen naar een bepaald onderzoek dat werd uitgevoerd, waarbij men aan de hand van een puntensysteem test of een trein betrouwbaar en veilig is. Als er strafpunten zijn, mag een trein niet rijden.

We zaten aan tweeduizend en toch komt u hier zeggen dat er geen gevaar was voor de reiziger.

Met alle respect, ik heb daarbij mijn vragen. Als de testen bestaan om na te gaan of een trein wel veilig genoeg is en op het spoor mag, waarom werd een gelijkaardige test dan niet uitgevoerd voor die trein op het spoorwegnet kwam? Welke testen werden dan wel uitgevoerd voor die treinen op het spoornet kwamen?

Zijn die tweeduizend punten over gebreken pas ontstaan in die periode van een maand? Voor mij is dat niet duidelijk, maar ik maak mij wel zorgen als gloednieuwe treinen na een maand dergelijke gebreken vertonen, die blijkbaar niet worden opgemerkt bij de start van het project.

Welke lessen kunnen wij leren uit het verhaal? Hoe is dat kunnen gebeuren? De heer Descheemaecker wijst vooral naar de periode voor hij het voor het zeggen had. Dat is zo'n beetje zijn handelsmerk geworden. Hij spreekt nooit over de periode waarin hij zelf aan het roer stond en verantwoordelijkheid droeg.

Zijn er sinds 2005 dan geen indicaties geweest dat er iets fout liep? Zoals een andere spreker opmerkte, heeft men op een bepaald moment bij de NMBS beslist een groep ingenieurs te belasten met de begeleiding van de bouw van de trein. Die ingenieurs zouden naar Italië trekken en de bouw daar begeleiden. Wat is daarvan aan? Is dat gebeurd? Met hoeveel waren zij? Welk budget hadden zij? Hebben zij rapporten opgestuurd? Hoeveel rapporten? Zijn die rapporten openbaar? Kan de commissie die krijgen? Er blijven vele vragen open, waar ik toch een antwoord op verwacht. Het was immers een belangrijke taak om het project te begeleiden.

Er is al veel gesproken over de schade. Mijnheer Descheemaecker, u zegt dat zij in eerste instantie 37 miljoen euro bedraagt en dat wij ons niet al te veel zorgen hoeven te maken, omdat wij een bankwaarborg hebben. Mijn vraag is zeer duidelijk: hoe zeker zijn wij dat wij die 37 miljoen euro zullen kunnen recupereren? Wij weten immers allemaal dat de financiële situatie van AnsaldoBreda niet zo gunstig is. Is die 37 miljoen euro nog altijd veilig? Kunnen wij die niet verliezen? Graag krijg ik daarover duidelijkheid.

Wij moeten nagaan of destijds geen verkeerde beleidsbeslissingen genomen zijn. Om hieruit lessen te trekken, zou het goed zijn dat het Parlement kennis krijgt van alle nuttige documenten uit het dossier: de opbouw van de contracten, de aanbestedingen, de opvolgingsrapporten, de eventuele juridische kosten en de extra onderzoeken die ondertussen gedaan zijn.

De minister heeft toegezegd dat die documenten ter beschikking van de commissie zullen worden gesteld. Dat is een goede zaak. Het kan ook nuttig zijn het Rekenhof in te schakelen voor de financiële aspecten van de zaak. Mijn concrete vraag aan de minister is dan ook of hij bereid is het Rekenhof voor dat aspect in te schakelen?

Wij hebben uitleg gekregen over de wijze waarop de dienstverlening in de toekomst zal verlopen. De capaciteit van de Benelux-treinen wordt verhoogd naar twaalf ritten per dag en er wordt gedacht aan een hogere frequentie voor de Thalys. Men denkt er blijkbaar ook aan de Eurostar in te zetten. Op zichzelf is het inschakelen van die hogesnelheidstreinen echter geen oplossing voor personen die dagelijks van de lijn gebruikmaken voor, bijvoorbeeld, woon-werkverkeer. Het is echt noodzakelijk dat er op termijn opnieuw zestien treinen per dag rijden, waarbij men gemakkelijk kan opstappen, zonder reservaties. Dat is heel nuttig voor het woon-werkverkeer en voor de studenten.

Mijnheer Descheemaecker, u verraste ons wel met uw aankondiging dat u gisteren klacht hebt ingediend bij de procureur des Konings.

01.09 Marc Descheemaecker: Ik heb geen klacht ingediend. Wel heb ik een dossier ingediend.

01.10 Stefaan Van Hecke (Ecolo-Groen): U hebt een dossier ingediend op basis van artikel 29 van het Wetboek van Strafvordering. Dat artikel 29 bepaalt dat, wanneer een ambtenaar kennis krijgt van een misdaad of een misdrijf, hij gehouden is om daarvan aangifte te doen bij de procureur des Konings. Kennis hebben van een misdaad, dat is niet hetzelfde als een vermoeden ervan hebben. Wanneer een ambtenaar kennis heeft van een wanbedrijf, dan is hij verplicht om daarvan kennis te geven aan het parket. Welnu, uit het feit dat u dat gisteren gedaan hebt, leid ik af dat in het onderzoek dat u hebt laten uitvoeren, feiten zijn vastgesteld die in de ogen van u of uw diensten een misdaad of een wanbedrijf kunnen zijn. Ik weet het niet.

01.11 Marc Descheemaecker: Kunnen zijn.

01.12 Stefaan Van Hecke (Ecolo-Groen): Die zullen er zijn.

01.13 Marc Descheemaecker: Kunnen zijn!

01.14 Stefaan Van Hecke (Ecolo-Groen): Kunnen er zijn.

Als ik het goed begrijp, hebt u een onderzoek gevraagd aan Ernst & Young voor de periode 2000 tot 2004.

Mijnheer Descheemaecker, waarom hebt u gevraagd om de periode 2000 tot 2004 te laten onderzoeken, maar niet de periode na 2004? Er loopt een eerste traject tot aan de keuze van de firma. Daarna begint echter een opvolgingstraject. Ik noem bijvoorbeeld de interne audits of de opvolging door de cel die ik al eerder heb vermeld, of het groen licht dat werd gegeven, de veiligheidsmachtiging die werd verleend om met die trein te rijden. Mij lijkt het evident dat er ook een onderzoek gebeurt naar wat er na 2004 is gebeurd.

Immers, in welke situatie zitten we nu? Wij kunnen misschien allemaal tevreden zijn dat er een dossier voorligt bij het gerecht en erop rekenen dat het gerecht dat verder zal uitzoeken. Echter, doordat u dat dossier gisteren aan het gerecht hebt gegeven, sluit u meteen ook de deuren voor de openbaarheid. Misschien kunt u de vraag zo dadelijk beantwoorden. Als wij u nu vragen wat er in dat dossier staat, dan zult u waarschijnlijk zeggen dat u er niet op kunt antwoorden, omdat het dossier in handen is van het parket. Daar Justitie zijn werk moet doen, mag u daar niets over zeggen. Gisteren hebt u het dossier aan het parket gegeven en daardoor zult u vandaag in onze commissie geen uitleg kunnen geven. Ik hoop dat u een goede reden hebt om het dossier aan het parket te geven. Het betekent echter ook dat wij nog maanden of misschien zelfs jaren zullen moeten wachten voordat wij weten wat er in dat rapport staat.

Collega's, tot slot, ook in Nederland wordt het dossier van heel nabij opgevolgd. Vandaag heeft de Tweede Kamer van Nederland beslist om een onderzoekscommissie op te richten naar het falen van heel het dossier. Ik houd geen pleidooi om hier onmiddellijk hetzelfde te doen, maar volgens mij is het wel heel belangrijk dat wij ons werk ook goed afstemmen met onze collega's uit Nederland. Ik richt me daarom ook tot de voorzitter van onze commissie. De informatie-uitwisseling tussen ons land en Nederland moet vlot verlopen. Wanneer in Nederland interessante onderzoeken plaatsvinden, zouden wij daarvan kennis moeten kunnen krijgen. Bepaalde zaken zullen misschien specifiek voor Nederland gelden, terwijl andere zaken misschien ook van belang zijn voor de situatie in België. Ik vraag daarom dat onze commissie ook even zou reflecteren over de manier waarop wij omgaan met het nieuwe feit van de onderzoekscommissie in Nederland en hoe wij de gegevens en de resultaten daarvan ook hier nuttig kunnen gebruiken bij onze verdere werkzaamheden.

01.15 Barbara Pas (VB): Mevrouw de voorzitter, op mijn beurt wil ik de minister en de heer Descheemaecker danken voor hun uitleg. Er zijn al heel wat vragen gesteld en ik zal proberen om niet te veel in herhaling te vallen.

Het is geen verrassing wat zich vandaag voordoet. De beslissing is rijkelijk laat gevallen. Er waren immers heel wat elementen die aanwezen dat dit op een probleem zou kunnen uitdraaien. In dat verband denk ik niet het minst aan het feit dat de treinen al in 2007 hadden moeten worden geleverd en aan het feit dat men steeds heeft geweigerd om die treinen aan te kopen. De heer Descheemaecker heeft gezegd dat dit niet om veiligheidsredenen was. Ik had graag geweten om welke andere redenen het dan wel ging.

U verwees in uw uiteenzetting ook naar 2011, toen men plots zei dat de verwachte levensduur van de Fyra maar vijftien jaar zou zijn in plaats van de contractueel vastgelegde dertig jaar. Dat zijn allemaal tekenen aan de wand dat er problemen zaten aan te komen, problemen die in Nederland in 2007 al werden vastgesteld. Hier neemt men pas in 2013 de beslissing om een consultancybureau in te schakelen om een en ander te onderzoeken. Waarom werd zo rijkelijk laat opgetreden?

Ten tweede, over het kostenplaatje is ook al heel wat gezegd, vooral over de garantie dat wij, via de bankgarantie, het voorschot van 37 miljoen niet kwijt zijn en wel degelijk terugbetaald krijgen. Er zijn ook de schade en de schadeclaims van de voorbije zes maanden. Men heeft daar vervangend materieel moeten inzetten. Er zijn schadevergoedingen van reizigers. Ik had graag al een overzicht gekregen van het kostenplaatje van de voorbije maanden. De rapporten van Ernst & Young zijn ook niet gratis. Van een aantal zaken kan men de kosten nu al ramen en meedelen.

Ten derde, u hebt verwezen naar de NMBS-ingenieurs die aan de voorbereiding van de toestellen hebben meegewerkt. Vanaf welke fase werden zij mee ingeschakeld? Hebben zij nooit iets gemerkt van de hele resem aan mankementen? Hebben zij daar nooit iets van gesignaleerd? Vanaf welke fase hebben zij zich met heel dat proces kunnen bemoeien?

Ten vierde, de alternatieven. Het is nu vooral belangrijk dat de NMBS de nodige maatregelen neemt om de treinreiziger volwaardige alternatieven aan te bieden. U hebt een aantal oplossingen genoemd die vandaag op tafel liggen om het treinverkeer tussen België en Nederland te verbeteren. Er zijn de aangekondigde maatregelen rond de rechtstreekse trein Brussel-Den Haag, met een frequentie van respectievelijk acht, tien en uiteindelijk twaalf ritten. Er zijn ook alternatieven met betrekking tot de Thalys en de Eurostar.

Toch lijkt ons dat onvoldoende. Wij zijn er altijd voorstanders van geweest om de Benelux-trein geheel te herstellen en terug minimaal zestien keer per dag te laten rijden, liefst aan de gewone treintarieven. Wenst u die piste te volgen? Maakt dit voorstel deel uit van de te bespreken opties?

Mijn laatste punt gaat veeleer over de werking van de commissie zelf, want het valt niet onder de bevoegdheid van de aanwezige minister. Wat is de rol die de DVIS, de Dienst Veiligheid en Interoperabiliteit der Spoorwegen, heeft gespeeld? De DVIS heeft in september van vorig jaar groen licht gegeven. Ik vraag mij af of deze dienst fouten heeft gemaakt door dit volledig uit te besteden. Mevrouw de voorzitter, ik had graag de verantwoordelijke, staatssecretaris Wathelet, en liefst ook de dienst zelf, gehoord in een of andere commissievergadering.

De **voorzitter**: Afsluitend zal ik op mijn beurt enkele vragen stellen, waarvoor ik mij in de eerste plaats tot de minister wend.

Mijnheer de minister, u zei, en een aantal collega's hebben ernaar verwezen, dat u de opdracht hebt gegeven om een aantal documenten vrij te geven ten behoeve van. Voor een goed begrip, kunt u verduidelijken over welke documenten het gaat en op welke manier die zullen worden vrijgegeven? U zei ook dat dit enkel kan op voorwaarde dat er geen schade wordt toegebracht op gerechtelijk vlak. Kunt u dit even specificeren?

U zei eveneens dat u in het kader van het internationaal akkoord de opdracht hebt gegeven om een kwaliteitsvolle verbinding tussen België en Nederland tot stand te brengen. U hebt de voorstellen genoemd die aan de Nederlanders werden gedaan. Welke rol zult u daarin spelen? Hebt u in dat verband contact met uw Nederlandse collega? Hebt u, in het algemeen, de laatste dagen contact gehad met uw Nederlandse collega? Zo ja, in welke zin?

Thans wend ik mij tot de heer Descheemaeker voor enkele vragen. Ik zal chronologisch te werk gaan.

Ten eerste, de totstandkoming van het contract. Mijnheer Descheemaeker, u hebt ons gemeld dat gisteren door de voorzitter van de raad van bestuur een brief is gestuurd aan de procureur. De heer Van Hecke heeft verwezen naar artikel 29 van het Wetboek van Strafvordering. Ik ga helemaal niet akkoord met de visie van de heer Van Hecke, die mij eigenlijk wel verwondert. Ik begrijp niet, mijnheer Van Hecke, hoe u hier als jurist openlijk vragen stelt bij de beslissing van de raad van bestuur. Op basis van artikel 29 hebben zij besloten om onregelmatigheden, waarvan men kennis heeft gekregen, aan de bevoegde instanties te melden. Ik deel uw mening ter zake hoegenaamd niet.

Ik stel mij wel wat vragen, mijnheer Descheemaeker, want het principe wil: "Le criminel tient le civil en état." Als er een strafonderzoek loopt, worden de burgerlijke procedures opgeschort. Zijn er burgerlijke procedures hangende? Zo ja, welke? Kan dit eventueel ertoe leiden dat wij langer moeten wachten op een schadevergoeding die de NMBS kan verkrijgen?

Vervolgens kom ik bij wat u noemde "de eerste zondagnacht van december", een week voor de lancering van de Fyra. U zegt dat er toen een akkoord tot stand is gekomen waarbij, enerzijds, Nederland afstand heeft gedaan van zijn historische schadeclaim ten opzichte van België en, anderzijds, België de toestemming heeft gegeven om de Fyra op het Belgisch spoorwegnet te laten rijden. Ik zou u graag willen vragen om wat meer toelichting te geven bij dat belangrijk akkoord. Ik begrijp dat de druk vanwege Nederland groot was om toestemming te krijgen om de Fyra bij ons te laten rijden. Hoe is de verstandhouding nu met de Nederlanders? Er is de voorbije dagen immers heel veel gebeurd. Kan er

eigenlijk nog correct worden samengewerkt aan een degelijk alternatief voor de reizigers in het licht van wat er in de voorbije dagen is gebeurd en wat er is geschreven, of klopt het niet wat wij daarover horen?

De collega's hebben het al gehad over het veiligheidsaspect. Mevrouw Pas heeft er als laatste op gewezen: DVIS, de Dienst Veiligheid en Interoperabiliteit der Spoorwegen, valt onder de bevoegdheid van staatssecretaris Wathelet. Het is een belangrijk deel van het dossier dat de commissie moet kunnen bekijken. Daarom stel ik voor om tijdens een volgende vergadering zowel de staatssecretaris als de verantwoordelijken van de DVIS uit te nodigen om dat deel grondiger met hen te kunnen bekijken. De vragen zijn immers terecht. Zijn er vooraf negatieve bedenkingen geformuleerd? Hoe komt het dat de toestemming werd gegeven door de DVIS? Is er eventuele druk geweest om de Fyra in dienst te nemen op de voorgestelde deadline? Heeft dat een rol gespeeld bij de beslissing van de DVIS? Het zijn allemaal elementen waarover wij vandaag waarschijnlijk geen uitsluitel krijgen, tenzij u het ons kan geven. Daarom moeten wij in een volgende vergadering de verantwoordelijken uitnodigen.

Een laatste punt betreft de schadeclaim. Mijnheer Descheemaeker, u zegt dat die wordt berekend. Ik vraag mij dan ook af wat er precies in de brief aan AnsaldoBreda staat, waarmee de samenwerking wordt stopgezet. Is er enig voorbehoud gemaakt voor het opvorderen van een schadevergoeding die provisioneel is begroot of is daarover nog niets gezegd? Kan u daarover nog iets meer toelichting geven? Ik rond hiermee mijn betoog af.

01.16 Minister **Jean-Pascal Labille**: Mevrouw de voorzitter, ik heb reeds veel gezegd, dus ik zal het kort houden. Voor mij zijn minstens twee elementen van groot belang.

Een eerste element betreft de naleving van het internationaal akkoord tussen België en Nederland. Vooral tussen Europese lidstaten is dat heel belangrijk. Ik heb hier dan ook veel aandacht voor.

Een tweede element betreft een veilige, regelmatige en kwaliteitsvolle verbinding tussen België en Nederland. Er werd gesproken over acht, tien tot twaalf verbindingen tussen Brussel en Den Haag, maar ook over de Thalys en de Eurostar. Er werd ook gesproken over een studie naar de verbinding tussen Antwerpen en Eindhoven.

Een ander element is dat de NMBS zelfstandig oordeelt over het internationaal aanbod.

Je tiens vraiment à le répéter: les liaisons internationales, qu'elles soient à grande vitesse ou sur le réseau conventionnel, ne sont pas considérées comme des missions de service public. C'est un point important. La SNCB a son autonomie, je viens de le rappeler, dans un cadre particulier. Je souhaite que les traités internationaux soient respectés; c'est pour moi fondamental.

En réponse à M. Balcaen, l'investissement d'Infrabel sur l'infrastructure a été de 500 millions d'euros. Cet investissement n'est pas uniquement dédié au Fyra; il sera évidemment utilisé pour d'autres trains, notamment les Thalys, voire même des trains intérieurs – nous pourrions donc à ce moment-là faire la balance – et puis probablement pour d'autres trains, lorsque nous aurons défini de façon concrète et définitive l'offre de services désirée pour cette liaison vers les Pays-Bas.

Enfin, j'ai déjà donné mon accord pour la transmission des documents à la Deuxième Chambre. Je vais demander à la SNCB de vous transmettre les documents liés à cette problématique, pour autant que ces documents ne puissent pas mettre des entraves à la procédure liée au litige existant entre la SNCB et AnsaldoBreda. J'imagine qu'il y aura une consultation juridique à cet égard par la SNCB.

Je demanderai que vous soient transmis tous les documents qu'il est possible à ce stade de transmettre. Vous comprendrez que, puisqu'il y a une procédure en justice, un certain nombre d'éléments doivent, à ce stade en tout cas, rester confidentiels. Cela n'empêche pas que le reporting puisse se faire.

Wat de veiligheid betreft, bespreek ik vandaag nog met collega Wathelet deze heel belangrijke problematiek.

01.17 **Marc Descheemaeker**: Mevrouw de voorzitter, ik stel voor dat ik even de vragen per Parlements lid overloop. Ik zal de vragen van de heer Vandeput even laten wachten, omdat hij nu op een andere stopplaats is.

De heer Van den Bergh heeft een heleboel vragen gesteld. Ik sluit mij graag aan bij wat de minister juist

heeft verteld. Ik probeer altijd zo transparant mogelijk te zijn. Soms wordt dat gewaardeerd, op andere momenten minder. Uiteraard moet ik de belangen van de NMBS verdedigen in de hoogstwaarschijnlijk meerjarige processen die zullen moeten worden gevoerd, zoals vastgesteld door verschillende sprekers. Zeker ten opzichte van AnsaldoBreda moeten wij onze dossiers op een voldoende en adequate manier stofferen. Het is dan ook niet verstandig om alle achterliggende en onderliggende stukken even door te sturen naar de publieke opinie, in de brede zin van het woord. Daar moet ik dus een zeker voorbehoud maken.

Sprekers hebben het punt aangehaald dat wij, de twee spooroperatoren en dus de twee veiligheidsinstanties, de trein een veertigtal dagen hebben laten rijden. Wij hebben de treinen niet aanvaard, maar ze reden wel onder onze verantwoordelijkheid op Belgisch grondgebied. Dat is zo. Hebben de reizigers die deze treinen namen, een risico gelopen? Zij hebben vooral het risico gelopen om op een onbetrouwbare trein te zitten. Dat was het belangrijkste risico. Als men een analyse maakt van die elementen die de ingenieurs als veiligheidsrisico aanhalen, dan waren er onder meer elementen zoals, en ik citeer uit de rapporten, "roestvorming op assen die op langere termijn die assen kon aantasten en zelfs, in extreme gevallen, tot asbreuk kon voeren". Er was de remafstand, waarbij het als een veiligheidsrisico werd gezien dat bij winterse omstandigheden een menselijke factor in de besluitvorming speelt om trager te rijden of een andere remafstand te respecteren.

Door Concept Risk, het Franse ingenieursbureau, werd ook aangegeven dat men zo'n toestand slechts tijdelijk kon aanvaarden en dat er in de remsystemen moest worden ingegrepen. Wij hebben de treinstellen regelmatig met twee treinbestuurders laten rijden, een piloot en een treinbestuurder. Wij hebben altijd de consignes afkomstig van Belgorail doorgegeven om juist de maximale snelheid niet aan te houden. Dat heeft onder meer, zoals u zelf kritisch hebt aangeklaagd, geleid tot een vertraging van de treinen die niet op normale snelheid konden rijden. U herinnert zich dat ongeveer 50 % van die treinen gemiddeld tijdens de eerste vier weken in een weinig betrouwbare cadans reden, met grote vertragingen, of ze vielen zelfs volledig stil door softwareproblemen op de grens.

Ik onderschrijf volkomen – en ik behoud me graag voor om u daarover verdere details te geven – dat er geen grote risico's bestonden inzake de veiligheidsaspecten van die treinen in de korte periode waarin die treinen hebben gereden. Ik herinner u eraan dat die treinen inderdaad getest zijn, zoals ik u ook heb bevestigd. U bent zo vriendelijk geweest om mij te herinneren aan mijn woorden van januari, waarvoor bijzondere dank, dat die treinen uitgebreid waren getest. Dat is vastgesteld door het ingenieursbureau en het certificatiebureau Lloyd's uit Nederland, dat ook uitvoerige rapporten aan alle certificerende instanties heeft gegeven. Op het vlak van de bestaande regelgeving, de analyses en de tests is dat volledig gedaan.

Dit bewijst dat wij daarmee nog veel voorzichtiger moeten worden. Het is inderdaad zo dat die treinen, eens in operatie, vooral een slechte betrouwbaarheid hadden. Betrouwbaarheid betekent: reizigers op tijd, volgens een bepaalde planning en volgens bepaalde kwaliteitsnormen kunnen vervoeren. Het was duidelijk dat die treinen het in de aanvangsfase, in de eerste twee weken, niet goed deden, dat ze geleidelijk aan verbeterden, tot de moeilijke winterweek waarin de treinen uit roulatie zijn genomen.

De waarheid heeft haar rechten.

M. Balcaen a dit que c'était d'abord l'autorité de sécurité qui avait arrêté la circulation des trains. Ce n'est pas exact. Ce sont les NS et la SNCB qui ont pris la décision d'arrêter le trafic. Le lendemain, l'instance de sécurité a décidé de suspendre le certificat qu'AnsaldoBreda avait reçu.

Mijnheer Van den Bergh, ik herinner u er trouwens aan dat de NMBS sinds een aantal jaren niet langer zelf voor de certificatie van haar rollend materieel wenst in te staan. Dat is een bewuste beslissing geweest. Wij wensen een volledig gecertificeerde en volledig in orde gebrachte trein van de fabrikant te brengen, zo niet hebben wij de contractuele mogelijkheid om zwaar te wegen op die leverancier en zelfs de treinen terug te sturen, wat nu voor de eerste keer gebeurt.

Ik stel ook vast dat hetzelfde nu bij een andere leverancier in Duitsland gebeurt, waar ook bepaalde inspanningen gebeuren voor een zware recuperatie van honderden miljoenen ten laste van een bepaalde leverancier.

Wij hebben de Fyratreinen inderdaad niet aanvaard, omdat die treinen nog altijd contractuele deficiënties vertoonden. Ook onze Nederlandse collega's hebben deze niet zonder bijkomende condities aanvaard. Ik

heb geen absolute kennis van de bijkomende condities die toen zijn gesteld. Ook aan Nederlandse zijde is, veeleer onder druk van de omstandigheden, namelijk het niet meer kunnen rijden van de internationale treinen en het op Nederlands grondgebied niet meer ter beschikking hebben van bijkomende rijpaden, een moeilijke situatie gecreëerd. Die situatie heeft met zich gebracht dat alle partijen bijna in een fuik werden gedreven om de Fyratreinen te doen rijden.

Mevrouw de voorzitter heeft een vraag gesteld, waarop ik zo dadelijk zal terugkomen.

U spreekt over alternatieven. Naar uw mening is de piste-Eindhoven interessant, wat ik mij heel goed kan voorstellen. U weet dat aan Nederlandse zijde en ook in de provincie Antwerpen regelmatig voor een verbinding Breda-Antwerpen is gepleit. Die verbinding maakt trouwens deel uit van het decemberakkoord met de Nederlandse staat en met de Nederlandse Spoorwegen.

Ondertussen hebben de provincie Noord-Brabant en de stad Eindhoven zich gemeld, met de vraag om ook een treinverbinding met België te hebben. Hun vraag is naar mijn aanvoelen correct en legitiem. Echter, beide samenbrengen via een klassieke trein, met name de verbinding Eindhoven-Tilburg-Breda-Antwerpen, zou eigenlijk niet alleen het probleem-Breda oplossen, maar zou ook een bijkomende ontsluiting geven. Het zou bovendien voor Nederland — en ik spreek enkel en alleen voor Nederland — een bijzonder interessante piste kunnen zijn, om de veel te hoge frequentie van het jaar 2000 op de lijn Amsterdam-Brussel beter over het grondgebied te verdelen en zodoende ook de rentabiliteit van die verbindingen beter te maken, omdat ze niet ten laste van de belastingbetaler, noch in België noch in Nederland, zouden moeten vallen.

In de huidige crisis, die echt heel duidelijk een crisis is, hebben wij ook de opportuniteit om een veel verstandiger aanbod te brengen. De bezorgdheid om een beter aanbod te brengen, wordt niet alleen door de leden van het Parlement gedeeld, maar ook door de reizigersorganisaties, die nu inderdaad voor een duaal aanbod pleiten, zoals u zelf opmerkt. Zij willen een aantal hogesnelheidstreinen, waarvan de ideale frequentie ergens tussen tien en vijftien zou kunnen liggen.

Ik herinner u eraan dat tussen Brussel en Londen negen hogesnelheidstreinen heen en terug rijden. Tussen Parijs en Brussel en verder naar Amsterdam rijden in totaal ongeveer eenentwintig tot tweeëntwintig hogesnelheidstreinen. Het aantal hogesnelheidstreinen tussen Amsterdam en Brussel, gecombineerd met een klassieke trein, verhogen van elf tot vijftien zou een bijzonder mooie invulling geven van het huidig beschikbare potentieel van die markten, zo is mijn persoonlijk aanvoelen.

U hebt ook melding gemaakt van het feit dat AnsaldoBreda reageert. Wij zijn ervan beschuldigd geweest leugenaars te zijn. Dat gebeurde de dag voor de Nederlandse Spoorwegen tot dezelfde besluitvorming kwam. Sindsdien heb ik AnsaldoBreda veel minder gehoord.

In verband met die leugenachtigheid: als u de persconferentie hebt gevolgd, zult u hebben gemerkt dat op de *slides* die werden getoond slechts twee zaken stonden. Daar stonden gewoon citaten uit de rapporten van de specialisten en foto's op. Daar stonden foto's op omdat één foto vaak meer zegt dan tien tekstslides. Een deel van het schokeffect dat is ontstaan, kwam trouwens inderdaad door de rauwe realiteit van de foto's van de treinen, zoals ze staan in Watergraafsmeer. Die foto's werden voornamelijk gemaakt door onze Nederlandse collega's.

Het is niet zo dat wij verrast waren door de reactie van AnsaldoBreda. Wij kijken steeds uit naar de reactie van AnsaldoBreda. Sinds de dag dat hun vicepresident in Napels heeft verklaard dat alle problemen binnen de drie dagen zouden opgelost zijn, nemen wij hun uitspraken met een zekere inschattingmarge.

MM. Van Hecke, Balcaen et Van den Bergh ont parlé d'une cellule d'ingénieurs qui aurait accompagné ces trains, que j'aurais mentionnée. Je me demande bien quand!

01.18 Jef Van den Bergh (CD&V): Ik heb niet gesproken over een cel, maar over het opvolgingsproces.

01.19 Marc Descheemaecker: De andere leden hebben het gehad over een cel van ingenieurs die ter plaatse ging.

Une cellule, une équipe de plusieurs ingénieurs. Soyons très clairs sur ce point et veuillez m'excuser de ne pas l'avoir mentionné plus tôt.

Quelle était la situation?

En 2003, AnsaldoBreda a insisté pour ajouter dans les contrats conclus avec la NSFSC (NS Financial Services Company) et la SNCB qu'il s'agissait d'un seul projet. La condition *sine qua non*, c'était que le *project management* de ce projet, composé de deux contrats, serait confié à un *single point of contact*, un seul *project manager* mandaté pour agir vis-à-vis d'AnsaldoBreda.

AnsaldoBreda, société de taille plutôt modeste si vous la comparez à Alstom, Siemens et Bombardier, a toujours dit qu'elle n'avait pas la capacité de traiter avec chaque ingénieur issu des deux sociétés. Elle exigeait un seul point de contact! Étant donné qu'il y avait 16 trains en commande pour la NSFSC et 3 trains pour la SNCB, le choix a été vite fait. Le *project manager* choisi fut M. Richard de Leeuw, nommé par la NSFSC avec l'accord de la NS.

C'est dans ce contexte que toutes nos demandes, toute l'information, toutes nos actions étaient traitées. C'était une demande contractuelle. Je peux vous assurer qu'AnsaldoBreda nous tenait de près.

M. Balcaen a vérifié; il a certainement des sources privilégiées car il parlait de 40 voyages de service ...

01.20 Ronny Balcaen (Ecolo-Groen): Non.

01.21 Marc Descheemaeker: Non? Veuillez m'excuser, c'était M. Geerts.

Het was de heer Geerts. Hij heeft zijn eigen geprivilegieerde bronnen. Hij had het over veertig dienstreizen.

Les deux hommes les plus bronzés de la Chambre!

Mijnheer Geerts, die veertig dienstreizen waren vrij beperkt. Vaak waren het designvergaderingen die doorgingen in Pistoia. Er zijn namelijk drie fabrieken, twee in de buurt van Napels en één in Pistoia. De veertig dienstreizen betroffen vijf of zes mensen, vaak van de commerciële diensten, die ter plaatse met de Italiaanse en Nederlandse collega's designvergaderingen hadden over de uitrusting van de trein en dergelijke, maar wel toebehoorden aan de commerciële diensten.

De technische opvolging van het project werd toevertrouwd aan de heer Richard De Leeuw en aan de diensten die hij ervoor nodig had. Vanuit de NMBS was het contractueel niet mogelijk om permanent tussenbeide te komen in de fabrieken van AnsaldoBreda. Het zou ook niet verstandig zijn geweest. Als men namelijk tussenbeide komt in de productie bij een leverancier, krijgt men automatisch ook contractuele verantwoordelijkheden toegeschoven. Dat betekent concreet dat er een erosie ontstaat van de garantieprestaties. In het verleden heeft men dit ook meegemaakt met andere locomotieven.

Mijnheer Van den Bergh, u heeft gesproken over 2003 en over de heer Meerstadt. U heeft ook over de testen Brussel-Leuven gesproken. De meeste testen zijn uitgevoerd buiten de Benelux, onder meer in Tsjechië. Ook in windtunnels werden testen uitgevoerd. Van de testen die in de Benelux zijn uitgevoerd, werd ongeveer 80 % in Nederland uitgevoerd. Ten eerste is men in Nederland sneller tot een voorlopige certificatie overgegaan. Ten tweede wenste men in Nederland de treinen sneller te verkrijgen. Wij voelden echter aan dat er nog contractuele en andere problemen bestonden die niet opgelost geraakten. We stonden er vrij weigerachtig tegenover.

U citeert vermoedelijk uit de Nederlandse pers dat in 2003 collega Meerstadt al op de hoogte zou zijn geweest. Dat weet ik niet. Ik stel alleen vast dat Bert Meerstadt een zeer goede collega was. Hij had reeds in december 2012 aangegeven dat hij de NS zou verlaten. Hij heeft enkel op vraag van de raad van commissarissen, en omdat de voorzitter van de raad van commissarissen om statutaire redenen het bedrijf had verlaten, aanvaard om nog enkele maanden te blijven. Ik betreur dat hij nu met modder wordt besmeurd. De samenwerking met de Nederlandse collega's is altijd correct en collegiaal geweest. Uiteraard hebben beide partijen ook oog gehad voor de belangen van hun eigen vennootschap. Soms komt dat tot uiting in onderhandelingen, waarbij de ene succesvoller is dan de andere. Ik betreur dat Bert Meerstadt op dit moment op een dergelijke manier wordt gelinkt aan Fyra, terwijl hij uitstekende prestaties heeft geleverd en bovendien reeds in december had aangegeven dat hij de NS op eigen verzoek zou verlaten. Hij is dus enkel gebleven op vraag van zijn raad van bestuur.

AnsaldoBreda verwijt ons ook dat het een nieuw concept betrof. AnsaldoBreda heeft echter lang geleden

ingeschreven op het lastenboek en het bedrijf heeft door middel van referenties aangegeven dat het ging om *proven technology*. Het is heel duidelijk dat in het toenmalig lastenboek vragen werden gesteld om precies geen proefproject te krijgen maar *proven technology*. De vraag is of die *proven technology* voldoende getest was of alleen op het tekenbord bestond. Dat onderwerp wordt mee behandeld in het dossier dat Ernst & Young heeft opgesteld en dat nu aan het parket werd doorgespeeld.

Mijnheer Geerts, in elke vergadering die ik in het Parlement mag bijwonen, herinnert u mij aan mijn citaat over een vliegtuig zonder vleugels. Ik begrijp dat volkomen, maar het krijgt een andere betekenis. Het is bijna echt een vliegtuig zonder vleugels, want de Fyra vliegt niet, maar dat was niet zo bedoeld. Ik heb mij vanaf die eerste zondagnacht in december, toen wij de afspraak hebben gemaakt met de Nederlandse collega's, achter het project gezet in de hoop dat het project zou slagen en dat het de reiziger ten dienste zou zijn, volledig en loyaal in uitvoering van de afspraken die vanaf 2000 tot en met die zondagnacht in Roosendaal gemaakt zijn. Het heeft niet mogen zijn.

De eerste drie of vier weken had ik, dankzij de stijgende betrouwbaarheid, echt de hoop dat wij de trein aan de praat zouden krijgen. Wij hadden toen geen inzicht in de technische rapporten die wij nu hebben. Er waren wel problemen naar voren gekomen. Zo hebben wij onder meer vastgesteld dat een lat gewoon door de wind naar boven omhoog, dat deurtreden en deuren niet functioneerden, en vooral dat er tractieproblemen waren door softwareproblemen. Die elementen vonden wij toen al. De roestvorming en dergelijke werden pas later vastgesteld, bij de grondige inspecties aan de onderkant. Toen hebben wij de technische ingenieursbureaus losgelaten op de trein, met als bekend gevolg het stopzetten van die trein.

Ik heb de opdracht aan Ernst & Young niet op 22 januari maar op 22 februari gegeven. Daarnet werd de verkeerde datum geciteerd.

Monsieur Balcaen, je ne me réjouis pas de cet échec. Vous étiez également membre de la commission sur la sécurité du rail. Nous avons vécu des moments dramatiques après l'accident de Buizingen, comme beaucoup de personnes présentes ici. Je me suis juré que, en cas de doute concernant la sécurité d'un train, je ne prendrais pas de risque et arrêteraï le projet, quel qu'il soit.

Ici, il s'agit du train d'AnsaldoBreda. Nous commençons à avoir une idée des risques liés à ce train. Je suis content qu'on ait pu éviter l'incertitude et les risques futurs. Si, d'ici dix ou quinze ans, un accident mortel était arrivé avec un train Fyra, une autre commission sur la sécurité du rail m'aurait contacté, retiré de mes fonctions, avec raison ou pas, et m'aurait demandé pourquoi je n'avais pas arrêté le projet au moment où certains documents étaient à ma disposition.

Nos collègues néerlandais pensaient que ces trains pouvaient être réparés. Cela aurait pris deux ans ou plus. Mais j'avais des doutes à ce sujet également. J'ai donc plaidé contre, parce qu'en cas de doute on ne prend pas de risque. Mon père était menuisier et il m'a toujours appris que, si vous tapez sur un clou et qu'il se courbe, il ne faut pas essayer de retaper dessus pour le redresser, il faut le remplacer. C'est ce que nous avons fait. Nous n'avons pas voulu courir de risque.

J'ai été d'une grande loyauté vis-à-vis de la décision de 2003 de prendre ces trois trains. J'avais plaidé contre, mais il y avait une majorité à l'époque qui était pour, car des contrats avaient été passés avec les Néerlandais. J'ai essayé d'exécuter les accords en étroite collaboration avec l'État néerlandais et la société NS. Aujourd'hui, nous restons dans la transparence. Nous suivons la même logique. Ils prennent les mêmes décisions que nous, bien que les conséquences sont bien plus lourdes pour eux que pour nous. Nous continuons ensemble et travaillons bien ensemble.

Plusieurs questions ont été posées sur les conséquences financières pour la SNCB.

Aujourd'hui, nous essayons de gérer cette crise dans l'intérêt de la SNCB. Les conséquences financières possibles pour la SNCB sont de trois ordres.

Le contrat en question tourne autour de 62 ou 63 millions d'euros pour les trois rames. Aucun investissement n'a été réalisé dans les ateliers. Il faut savoir que, parfois, pour un matériel typique, des investissements s'avèrent également nécessaires dans les ateliers. En l'occurrence, cela n'a pas été le cas car les trois rames auraient été entretenues dans l'atelier de Watergraafsmeer. Aucun amortissement ne doit donc avoir lieu à ce niveau.

Nous avons payé une avance de 37 millions à AnsaldoBreda. Mais cette dernière et sa société-mère devaient nous fournir des garanties bancaires d'une banque AA (au minimum) pour nous garantir, si le contrat n'était pas exécuté, qu'à la première demande de la SNCB, la banque nous reverse ces 37 millions. Cette demande a été formulée et j'attends son exécution. C'est une bonne banque internationale qui effectuera ce paiement. Nous avons reçu la confirmation aujourd'hui que le dossier est en cours de traitement mais l'argent n'est pas encore sur le compte bancaire de la SNCB. Si ce paiement est exécuté, le plus grand problème financier de la SNCB sera évacué.

Le deuxième élément est de savoir quel est le dommage que nous avons subi.

Wat zijn de financiële gevolgen voor ons? Er zijn niet-gebeurde interesten op de 37 miljoen, die al verschillende jaren betaald zijn. Op die 37 miljoen moet men, over die periode, nog geen te hoge intrestvoet rekenen om al voorbij de 5 miljoen te gaan. Zijn dat reële kosten geweest? Nee, het waren niet-gebeurde interesten of te betalen interesten, aangezien er een schuld in de groep steekt. Dat zijn geen reële kosten, maar gederfde inkomsten.

Wij hebben expertenrapporten moeten bestellen. Die zijn niet gratis.

Comme Mme Musin l'a dit, tous ces experts ne sont pas gratuits. C'est une dépense de plusieurs centaines de milliers d'euros. Il y a, évidemment, tout le travail de nos équipes dans le système V250. Ce sont des coûts qui sont déjà derrière nous et que nous allons essayer de récupérer. Mais il n'y aura pas, demain, d'effets supplémentaires sur le compte de résultat de la SNCB.

Nous sommes en train d'établir les différentes tranches de coûts. Nous devons suivre le droit hollandais car les contrats ont été établis selon le droit néerlandais. Nous allons essayer de nous documenter au maximum afin que nos droits soient protégés devant la justice néerlandaise. Suis-je en mesure de vous communiquer maintenant leur dimension exacte et absolue? Non car nous sommes en pourparlers avec notre avocat hollandais pour établir les comptes et la potentielle *claim* vis-à-vis de AnsaldoBreda, conformément au droit néerlandais.

Monsieur Balcaen, vous avez notamment parlé du concept *low cost* du Fyra par rapport au Thalys, etc. Les fédérations de navetteurs reprochaient au Fyra d'être un Thalys bis (droit de réservation, niveau de prix). Il n'y avait pas de *catering* à bord, mais pour le reste, elles le comparaient au Thalys. Donc de deux choses l'une: ou bien c'était un train *low cost* par rapport aux trains classiques et au Thalys ou bien c'était un Thalys bis. Pour ma part, j'estime que la réaction des fédérations de voyageurs est très correcte puisqu'elles ont considéré qu'il y avait là une opportunité à saisir. Elles ont dit qu'il fallait prévoir des trains classiques et des trains à grande vitesse, et peu importe qui construisait ces derniers. Que ceux qui le souhaitent les prennent! C'est le libre marché. Prévoyons des trains classiques avec des arrêts supplémentaires comparativement au Thalys et au Fyra. Nous travaillons étroitement avec ces fédérations sur ce projet.

Madame Musin, vous avez parlé des fameux 1,8 million. Il est vrai qu'il s'agit d'un coût lié au suivi qualité. Ce montant figurait dans le budget de l'époque présenté alors au conseil d'administration de la SNCB. Je crois qu'il a été présenté en séance du Sénat ou de la Chambre. Ce montant de 1,8 million correspondait donc à un budget. Encore faut-il voir quelle partie de ce budget a été dépensée. Il y avait d'abord les investissements, les frais personnels, etc., et puis figurait ce montant de 1,8 million. Il portait sur plusieurs éléments, notamment le suivi qualité, les voyages, les avocats nécessaires pour établir les contrats, etc.

C'était donc une sorte de *melting pot* de plusieurs éléments dans le suivi "qualité", entre autres pour payer la facture de M. Richard de Leeuw, le *project manager* nommé par NSFSC en Irlande.

En ce qui concerne l'argent, j'ai tenté de vous décrire la façon dont nous allons essayer de le récupérer. Il y a des garanties bancaires. Le dossier a été initialisé. Vendredi dernier, un avocat italien a déjà introduit notre demande, après la décision de notre conseil d'administration. En effet, si la banque est internationale, c'est le bureau de Milan qui a donné les garanties bancaires. Nous travaillons donc en passant par les services d'un avocat italien. Tout était préparé et en ordre. J'ai demandé tant à mon service d'achats, à nos juristes internes qu'à notre juriste externe de vérifier à nouveau ces documents qui portent sur les garanties bancaires et les trois services différents m'ont rassuré à ce sujet. Il s'agit de garanties bancaires et si nous ne savons pas les récupérer, je serais extrêmement déçu, mais tous m'ont formellement assuré que nous récupérerions l'argent. Ce sera une bonne chose.

Pour ce qui est du rapport d'Ernst & Young, je vous ai cité la ligne du temps. Trois éléments ont été pris en considération. Je peux vous les livrer sans pour autant créer de problèmes sur le plan judiciaire.

Tout d'abord, ils ont analysé la fiabilité financière de AnsaldoBreda et de sa société-mère qui a donné des *parent company guarantees*. Ils ont constaté que, sur les dix dernières années, les résultats nets d'AnsaldoBreda – c'est la moyenne – s'élevaient à moins 148 millions d'euros de pertes par an sur un chiffre d'affaires qui, en 2011, était de 280 millions. Le *cash flow* était négatif et leur taux de solvabilité n'était pas brillant: avec 3 % en 2003, il est maintenant passé à moins 48 %, donc extrêmement pénible!

Le deuxième volet a trait à la moralité. Ernst & Young a constaté que le groupe Finmeccanica, dont le CEO vient de sortir de prison, mentionnait lui-même dans ses rapports annuels dix cas de corruption ou au moins des problèmes juridiques à ce propos.

Le troisième volet porte sur l'évolution de notre trajet d'achat. Certains éléments posent question. C'est pourquoi le rapport a été soumis au procureur du Roi.

Mijnheer Van Hecke, u bent zo vriendelijk geweest om mij te herinneren aan de belofte die ik u en uw vriendelijke echtgenote heb gedaan dat u nog met de trein naar Amsterdam zou kunnen. Ik heb de bijzonder goede mededeling dat u nu zelfs een dubbele keuze hebt: zowel de klassieke trein, waarvoor u pleit, als de Thalys, en meer Thalystreinen en meer klassieke treinen.

Uw volgende vraag is waarom wij die audit niet hebben gedaan over een andere periode dan 2000 tot 2004. Zoals ik zopas al heb gezegd in antwoord op de vraag van mevrouw Musin, ging de audit over het volledige aankoopproces, gedefinieerd van de eerste stap van de productspecificatie tot het ondertekenen van het contract. Zo is het gespecificeerd.

Ik begrijp dat u onderzoeken altijd voorbij de periode van 2000 tot 2004 wil tillen, want ik herinner mij ook dat wij het in dezelfde televisie-uitzending hebben gehad over de verantwoordelijkheden van de ene of de andere voorgedijminister.

Welke testen werden uitgevoerd? Wat is de stofkamtest, waarover u het hebt? De stofkamtest is een gangbaar procedé bij de Nederlandse Spoorwegen, waarbij een volledige trein op het minste detail wordt onderzocht. Men geeft een ranking, die gaat van 20, 10 en 5 punten tot 1 punt.

Twintig punten betekent een veiligheidsissue en een trein mag dan niet starten. Tien punten is een betrouwbaarheidsissue, dat moet worden bekeken. Vijf punten is een designissue en 1 punt is een comfortissue. Dat kan een scheve kleeherhanger of een gebarsten tafeltje zijn.

In die zin is het resultaat van de stofkamtest spectaculair, maar er werd wel een halve trein gescreend en dan komt men tot de bevinding dat er heel veel problemen waren, waaronder ook veiligheidsissues. Die test werd op twee treinen uitgevoerd. Dat is een standaardmethode.

De testen werden uitgevoerd door Lloyd's, een certificatiebureau in Nederland, zoals wij hier ook verschillende bureaus hebben...

(...): (...)

01.22 Marc Descheemaecker: Of andere die ook voor andere technische installaties instaan, zoals AIB-Vingotte, dat sterk vergelijkbaar is met Lloyd's. Het is duidelijk een uitstekend geschoold bureau, dat de nodige zekerheden heeft gegeven aan onze Nederlandse collega's.

Mevrouw Pas, ik meen dat ik via de antwoorden aan de collega's al heb geantwoord op uw vragen met betrekking tot de schade, de vorderingen en de inzet van de ingenieurs.

U vraagt de zestien Benelux-treinen terug. Ook andere collega's hebben daarvoor gepleit. Laten we even teruggaan in het verleden. Ik weet dat ik dat niet vaak mag doen.

Tot het verschijnen van de Thalys waren er zestien Benelux-treinen, die gesubsidieerd reden als een onderdeel van de publieke dienstverlening. Ze hebben tot 2008 gesubsidieerd gereden, omdat ze op Belgisch grondgebied verlieslatend waren.

De Benelux-trein heeft op Belgisch grondgebied tot 8 miljoen euro boekhoudkundig verlies veroorzaakt. Hij werd gesubsidieerd vanuit de filosofie dat de Benelux-trein ook werd ingezet tussen Brussel, Mechelen, Antwerpen en Roosendaal. Dat was een vrij fors verlies. De zestien treinen, die eigenlijk volgens een uurdienst reden, waren soms heel goed bezet, maar hadden soms ook slechts een bezetting van 10 of 15 %, vooral overdag.

Met de toestandbrenging van de acht nieuwe verbindingen hebben we voornamelijk een twee-uurdienst gebracht. Door nu van acht naar tien en van tien naar twaalf treinen te gaan, willen we vooral mikken op de periodes met een hoge bezettingsgraad. Vandaag rijden de acht treinen met een gemiddelde bezettingsgraad van ongeveer 60 %. Dat varieert tussen 15 en 100 %. Vooral dat gedeelte moeten we verlichten door een bijkomende dienstverlening aan te bieden. Dat is heel belangrijk.

Ik zou er persoonlijk veeleer voor pleiten om de inzet van treinen te verbreden in plaats van de oude Benelux-treinen opnieuw in te schakelen. We moeten naar de toekomst kijken en naar twaalf treinen gaan. We moeten de lijn doortrekken tot in Amsterdam en niet stoppen in Den Haag. Dan moeten we bekijken of we voor de reiziger geen bijkomend potentieel kunnen ontsluiten: Antwerpen-Breda, tot Eindhoven en daaraan verbonden de juiste frequentie van hogesnelheidstreinen. Dat is een verstandige keuze. Het is niet in het belang van de reiziger dat een trein met 10 % bezettingsgraad om elf uur of twaalf uur 's middags een verlies veroorzaakt in de boekhouding van de NMBS. We kunnen dan beter investeren in treinen die van Antwerpen naar Eindhoven gaan en een nieuw potentieel ontsluiten. Dat is interessanter voor onze steden en voor de reiziger.

Ik onderschrijf wat de voorzitter zei over artikel 29. Ik ben zo vrij geweest om afgelopen weekend enkele strafpleiters te raadplegen. Als het risico bestaat dat er in de aankoopprocedure onoorbare handelingen zouden zijn geweest, in de voorwaardelijke wijze, dan is het voor de vennootschap en voor de betrokken personen inderdaad veiliger om het dossier waardenutraal aan het parket over te leggen.

Mevrouw de voorzitter, u wenste een toelichting bij de zondagnachtelijke afspraken in Roosendaal en de claim die daar werd vermeden. Sinds de jaren negentig bestaat er een gigantisch misverstand tussen de Nederlandse en de Belgische staat over de rittijden die nodig zijn op Belgisch grondgebied. Oorspronkelijk was er een foutieve melding aan Belgische zijde, die maakte dat men bij de planning van de concessie in Nederland en de afbetalingsmodellen rekening hield met een kortere rittijd. Nederland was vragende partij om die rittijd toch te realiseren, maar dat was onmogelijk.

Dat was onmogelijk, maar de claim bleef. Men baseerde zich op het niet volledig kunnen realiseren van het financieel model door die te lange rittijd, om dan een financiële claim te kunnen indienen. Die claim was onderbouwd, hij werd politiek gedragen en hij werd door de toenmalige voogdijminister weg onderhandeld met de toezegging om dan toch een relatie tussen Den Haag en Brussel tot stand te brengen.

Indien de NMBS dit akkoord had moeten uitvoeren, was het natuurlijk een onderdeel van een publieke missie, want gevraagd door de overheid, en dan had de overheid ook financieel moeten tussenkomen. Het ging dan over een kapitaalinvestering van meer dan 20 miljoen euro en een exploitatiedeficit van ongeveer 15 miljoen euro per jaar, gedurende ten minste vijftien jaar, de duurtijd van de concessie afgesproken met Nederland.

De Staat heeft op geen enkel moment formeel, ondanks de vragen van de NMBS – en dat gaat ook reeds een paar jaar terug – deze budgetkredieten ingeschreven, ook al omdat die treinen er met grote vertraging kwamen en er dus geen noodzaak was om dat te doen.

Op een bepaald moment kwam dan alles samen. In 2012 heeft Nederland die claim opnieuw op tafel gelegd. Nederland had in zijn transportschema geen rekening meer gehouden met de klassieke Benelux-trein en zag zich dus geconfronteerd met het feit dat de Benelux-trein slechts tot Roosendaal kon rijden, niet meer verder, en dat de Fyra's dus moesten rijden. Wij hebben heel lang voet bij stuk gehouden en gevraagd om die Benelux-trein toch te laten rijden, wetende dat het eigenlijk niet meer ging. Dan heeft men aanvaard dat de claim wegviel en dat de Fyra's konden rijden.

Dat was naar mijn inschatting van toen en vandaag nog steeds de juiste beslissing in het belang van het land, zijn publieke financiën en uiteindelijk ook de reiziger, want de Benelux-trein kon toen niet meer rijden, niet omdat hij niet kon rijden op Belgisch grondgebied maar omdat hij op Nederlands grondgebied niet meer

kon rijden. En dus moest de Fyra rijden of Amsterdam bleef verstoken van een verbinding met Brussel, en Brussel van een verbinding met Amsterdam uiteraard. Dat is juist de doorbraak geweest, om 02 u 00, in Roosendaal. Men heeft toen gezegd dat men het engagement zou nemen om een lijn Breda-Antwerpen in te stellen, dat de Fyra's zouden rijden tussen Amsterdam en Brussel en dat Nederland de bestaande claim zou vergeten.

Twee maanden later hebben wij nieuwe afspraken gemaakt, omdat de Fyra niet meer haalbaar bleek door technische problemen en door kwaliteitsproblemen, en hebben wij een akkoord gemaakt om de tijdelijke klassieke trein in te stellen, aan acht treinen per dag. Dat hebben wij ook gedaan. Er zijn daarover afspraken gemaakt. Het zijn deze afspraken die wij nu moeten bestendigen, op een definitieve manier moeten nakomen en moeten uitbouwen.

Het is in dat kader dat het financieel voor de NMBS een correcte zaak zal zijn en dat het ook wordt gedragen. Er bestaat een zeker enthousiasme bij de reizigers, via hun reizigersverenigingen, van de Nederlandse staat en de Nederlandse Spoorwegen om daar een nieuw begin te maken.

Dat brengt mij bij de vraag over de verstandhouding met Nederland. Ik heb in de voorbije weken dagelijks contact gehad met de diensten van de staatssecretaris in Nederland en met mijn collega Bert Meerstadt. Ik denk trouwens dat ik een van de eersten was aan wie hij vertelde dat het nieuws publiek zou worden gemaakt dat hij opstapt, hoewel ik dat al een hele tijd wist, maar het mocht niet publiek worden gemaakt. Ook de samenwerking met zijn diensten, op het niveau van onze diensten, is heel goed. Er zijn dagelijks contacten. Wij zitten regelmatig samen. Wij komen tot dezelfde besluitvorming. Wij doen gemeenschappelijke studies. Wij zullen ook gemeenschappelijk optreden tegen AnsaldoBreda. Alleen moet worden vastgesteld dat de dimensie van het probleem in Nederland en de complexiteit ervan, gezien hun concessiestructuur, veel groter is dan in België.

Wat de schadeclaim betreft, wij werken onder Nederlands recht. Onze Nederlandse advocaat, die vrij gespecialiseerd is, heeft ons aangeraden om in eerste instantie een opzegbrief te sturen en pas in tweede instantie volgens de normen en de dimensie van het contract een onderbouwde schadeclaim in te dienen. Wij hebben uiteraard al een aanduiding gegeven in het eerste schrijven aan AnsaldoBreda.

De **voorzitter**: Ik weet niet of u al aan de vragen van de heer Vandeput bent gekomen?

01.23 Marc Descheemaeker: Neen, maar ik ga daar graag op in.

Het resultaatseffect voor de NMBS met de drie delen hebt u nog meegekregen.

De hogesnelheidslijn die is aangelegd, behoort inderdaad tot het patrimonium van Infrabel. Daarop bestaan uiteraard rijrechten.

De drie delen uit het rapport van Ernst & Young heb ik weergegeven, maar u zult aanvaarden – de heer Van Hecke heeft dat ook al aangegeven als jurist – dat ik mij inderdaad hierin niet wil verbergen. Ik geef alleen aan dat sinds gisteren, na de brief van mevrouw Bovy en na mijn brief, het rapport misschien een onderdeel is van een mogelijk gerechtelijk onderzoek. Dat is echter niet helemaal zeker, want er is geen klacht ingediend. Wij hebben gewoon het rapport aan de procureur des Konings ter kennis gegeven.

01.24 Jef Van den Bergh (CD&V): Mijnheer Descheemaeker, mijnheer de minister, dank u voor de reacties. Heel belangrijk is dat er zo spoedig mogelijk duidelijkheid komt over de financiële afwikkeling van de hele geschiedenis, al zal dat wel zijn tijd nodig hebben. Het beeld dat vandaag bestaat is dat hieraan een pak geld is verloren gegaan, terwijl dat zeker niet het geval hoeft te zijn, als wij alles goed hebben gehoord. Ik denk dat dit best zo goed mogelijk duidelijk wordt gemaakt.

Ik begrijp dat er een rapport van Ernst&Young is over de aanbestedingsprocedures. Ooit zal dat wellicht verder aan bod kunnen komen, mag ik hopen.

Ik blijf met vragen zitten over de hele procedure en de tijdsperiode tussen de aanbesteding en de indienststelling op de sporen, zij het dan louter van de Nederlandse treinen.

Ik heb er een dubbel gevoel bij. U verwijst naar het projectmanagement dat in handen was van de Nederlandse Spoorwegen. U verwijst naar de proefritten die grotendeels buiten ons land zijn gebeurd,

grotendeels maar niet allemaal. Wat de veiligheidsproblemen betreft, waren er geen grote risico's tijdens de commerciële ingebruikname van de treinen, terwijl tijdens de commerciële uitbating toch zaken werdenesignaleerd zoals deuren die niet opengingen. De stang die omhoog ging, was toch een risico, dat tijdens de commerciële exploitatie had kunnen gebeuren, bij die snelheden en 25 000 volt daarboven.

Het remsysteem was eigenlijk een opgewaardeerd systeem voor treinen van onder de zestig. Ik blijf daar grote vragen bij hebben.

Ik zit met een heel vervelend gevoel dat met het rapport van Ernst & Young voor het gerecht het nieuws voor vandaag is gemaakt. Een aantal pertinente vragen worden echter niet beantwoord. Ik vind dat een heel vervelend gevoel. De toekomst zal echter uitwijzen of dat gevoel al dan niet terecht is.

Ik heb nog een laatste punt, omdat het toch over gevoelens gaat. U stelde een paar keer dat de NMBS de treinen niet heeft willen aanvaarden wegens een slecht gevoel bij die treinen en wegens de zekerheid ervan. Ik denk dat er toch wel iets meer zal moeten zijn geweest dan louter een gevoel om de treinen te kunnen weigeren. Misschien kan daarover nog iets meer worden gezegd.

01.25 Steven Vandeput (N-VA): Ik dank de minister en de gedelegeerd bestuurder voor hun antwoorden. Ik noteer dat er nog wel wat werk zal zijn om de effectieve schade op te meten en te verhalen op derden. Mijnheer Descheemaekere, u spreekt over 37 miljoen waarop gedeelde interessen zijn. Dat zijn geen virtuele maar effectieve kosten, want zij zitten natuurlijk in de schuld van de NMBS. Op die schulden worden interessen betaald; het zijn dan ook reële kosten.

Ik noteer voorts dat u naar een aanbod gaat van twaalf gewone treinen Den Haag-Amsterdam en dat er wordt gekeken naar de mogelijkheid om uit te breiden richting Eindhoven. Als wij iets uit heel het debacle kunnen slepen, is het wel dat men op dat vlak blijkbaar toch bereid is de dienstverlening voor een stuk te verbeteren.

Het feit dat het fameuze rapport van Ernst & Young is ingediend bij het parket, neemt niet weg dat het Parlement ook zijn verantwoordelijkheid heeft. Naast de verantwoordelijkheid bij de NMBS-Groep, zijn er ook politiek een aantal personen die meer licht op de zaak kunnen werpen. Ik stel dus voor dat de commissie zich beraadt over de manier waarop de politieke verantwoordelijken voor het hele traject kunnen worden ontvangen. Ik zal mij vandaag niet beroepen op zwaardere procedures in de Kamer van volksvertegenwoordigers, maar ik stel wel voor om zeer binnenkort een hoorzitting op de agenda te plaatsen, met de bevoegde ministers van Overheidsbedrijven sinds de beslissing om over te gaan tot een hogesnelheidsverbinding.

01.26 Stefaan Van Hecke (Ecolo-Groen): Mevrouw de voorzitter, ik kom even terug op de aangifte bij het parket. Door die aangifte kan natuurlijk niet alles worden verteld wat erin staat. Ik heb hierbij dan wel nog een vraag. Werd de beslissing om het dossier te overhandigen aan het parket, omdat er minstens aanwijzingen zijn, overlegd met de Nederlandse collega's? Zullen de Nederlandse collega's een soortgelijke stap zetten of hebben de feiten specifiek betrekking op het Belgische luik en niet op het Nederlandse?

Het lijkt mij namelijk bizar, mocht er iets fout gelopen zijn in het proces van aanbesteding, dat het enkel om drie rijkswagens zou gaan en niet ook om de treinen van de Nederlandse component. Kunt u dat nog even verduidelijken?

Wat de audit aangaat, heb ik er helemaal geen problemen mee dat die werd gewijd aan de periode 2000-2004. Wel denk ik, zoals collega Van den Bergh ook suggereert, dat ook naar de periode nadien gekeken moet worden. Hoe is dat dossier verder opgevolgd? Daarover zijn veel vragen gesteld. Mij lijkt het evident dat ook die periode verder wordt onderzocht, al was het maar om er goede lessen uit te kunnen trekken, om te weten hoe een dergelijk dossier opgevolgd moet worden.

Dat brengt me bij het volgend punt, de cel opvolging. We weten nu dat het om één persoon ging, één aanspreekpunt in Nederland, die de communicatie moest doorgeven aan België. Blijkbaar hebben er geen technische werkbezoeken plaatsgevonden in Italië, maar wel veertig vergaderingen, eigenlijk designvergaderingen. Daarom vraag ik mij af hoe dat project technisch opgevolgd werd. Het zou toch nuttig zijn om dat via een interne audit grondiger te analyseren.

Inzake de bankgarantie hoop ik dat u gelijk hebt. Als ik van u echter hoor in welke financiële situatie

Ansaldobreda zich bevindt, dan vraag ik mij af of er nog een bank is die een dergelijke bankwaarborg aanhoudt. Vandaag is dat nog altijd het geval en u zegt dat drie mensen het u bevestigd hebben. Ik hoop dat het waar is, want ik kan niet begrijpen dat er nog een bank bereid is om dergelijke waarborgen te verlenen bij het zien van die cijfers. Ik hoop dat u gelijk zult hebben.

01.27 Marc Descheemaecker: Wij kennen de banken.

01.28 Stefaan Van Hecke (Ecolo-Groen): Mevrouw de voorzitter, in verband met het financieel aspect heb ik ook een vraag gesteld aan de minister, omdat ik denk dat ook het Rekenhof een nuttige rol kan spelen in de financiële analyse van het dossier. De minister of onze commissie kan aan het Rekenhof vragen om dat verder te analyseren. Daarop heb ik van de minister nog geen antwoord gekregen.

Mevrouw de voorzitter, ik heb ook gevraagd hoe wij nu voort zullen werken. In Nederland wordt een onderzoekscommissie opgestart. Daartoe heeft in Nederland een meerderheid beslist. Daar zal dus een heel grondige analyse volgen. Ik zeg niet dat wij vandaag een soortgelijke beslissing moeten nemen. Wel moeten wij ons beraden over de manier waarop wij te werk kunnen gaan. Misschien is het ook niet erg zinvol om twee onderzoekscommissies op te starten, maar er zou toch minstens een zeer goede uitwisseling van gegevens moeten zijn. Een deel van het Belgisch luik moeten wij namelijk grondig kunnen analyseren. Als alle diensten goed meewerken, dan zal dat misschien allemaal wel vlot verlopen. Het lijkt mij toch belangrijk dat wij dat in de eerstkomende dagen bekijken.

01.29 David Geerts (sp.a): Mevrouw de voorzitter, ik bedank de sprekers.

Mijnheer Descheemaecker, ik blijf met een pertinente vraag zitten in het kader van de begeleiding en de opvolging van dat dossier. U zegt dat er een zeer goede samenwerking was, en die is er nog steeds, met de Nederlanders, waarbij er één projectleider was aangesteld. Ik kan best begrijpen dat er één aanspreekpunt wordt aangesteld, maar er moet toch een team rond gewerkt hebben in het projectmanagement, dat eigenlijk ook feedback gegeven moet hebben aan de NMBS. Ik kan mij moeilijk voorstellen dat een bestelling als deze, waarbij er zich eigenlijk veel problemen voordeden, slechts door één persoon behandeld werd.

U zegt dat er wel dienstreizen plaatsgevonden hebben naar Italië, maar dat was voor het design. Enigszins populistisch zou ik kunnen stellen dat er voor de kleur van de zetels wel mensen naar Italië gestuurd werden, maar niet voor de controle op de veiligheid. Dat begrijp ik niet.

01.30 Ronny Balcaen (Ecolo-Groen): Madame la présidente, je remercie les intervenants pour les éléments qu'ils nous ont communiqués.

Monsieur Descheemaecker, la question n'est plus, aujourd'hui, de savoir s'il fallait mettre un terme au projet. J'ai dit que je ne me réjouissais pas de cet échec. Si chacun de nous reçoit les documents ad hoc, il sera alors possible de se faire sa propre religion.

Je relirai attentivement le compte rendu intégral, mais vous avez parlé essentiellement d'un problème de fiabilité pour justifier votre décision, sauf dans votre réponse à ma question où vous avez évoqué des doutes quant à la sécurité. Le discours tangué depuis un moment entre un refus d'admettre des problèmes de sécurité et l'expression de certains doutes à cet égard. Nous devons résoudre cela dans la suite de nos travaux; les documents nous y aideront, de même que l'audition de l'Autorité nationale de sécurité que nous avons sollicitée. Nous nous réjouissons donc de pouvoir en écouter les membres, même si, comme plusieurs collègues, je reste sur ma faim.

Quant à l'évolution de la communication relative au projet, vous avez évoqué le point de contact unique, qui constitue sans doute un premier élément d'explication, mais qui est loin d'être suffisant. Il est difficile de comprendre pourquoi un projet qui fut présenté avec beaucoup d'emphase en décembre est, à présent, complètement descendu en flammes après quelques mois. Je reste donc perplexe.

De **voorzitter**: Mijnheer Descheemaecker, kunt u nog kort antwoorden?

01.31 Marc Descheemaecker: Er werd onder meer gevraagd hoe het in Nederland zit met een eventueel auditonderzoek of een aangifte bij Justitie, die daaruit zou kunnen resulteren. Uiteraard moet die vraag worden gesteld aan de Nederlandse collega's. Ik ken de Nederlandse strafwetgeving niet. Indien ik de

Nederlandse collega's goed heb begrepen, denk ik dat zij inderdaad een *forensic audit* in beweging hebben gebracht. Wat daarvan de resultaten zijn, weet ik niet. Wel weet ik dat we daar dezelfde parallelle onderzoeksmethode hebben gevolgd, dat was toch de bedoeling. Verder waren er voornamelijk opmerkingen, geen vragen meer.

De **voorzitter**: Ik sluit deze gedachtewisseling hierbij af. Ik noteer dat een aantal documenten naar zeggen van de minister zal worden bezorgd.

Voor het aspect veiligheid gaat de commissie in op mijn voorstel om staatssecretaris Wathélet uit te nodigen in de commissie. Volgens onze agenda is de staatssecretaris volgende week dinsdag sowieso aanwezig om vragen te beantwoorden. Ik stel voor om die commissie te beginnen met een gedachtewisseling over het veiligheidsaspect, bijgewoond door de staatssecretaris. We vragen hem om de mensen van de DVIS mee te brengen.

Met de Nederlandse collega's is er permanent overleg en na vandaag zal nog met hen worden gecorrespondeerd. Volgende week spreken we dan de verdere stappen in dit dossier af. Met de gedachtewisseling werden ook de vragen onder agendapunt 7 afgewerkt.

De andere vragen komen tijdens een volgende vergadering aan bod. Ik dank iedereen.

*L'échange de vues est terminé.
De gedachtewisseling is gesloten.*

*La réunion publique de commission est levée à 16.54 heures.
De openbare commissievergadering wordt gesloten om 16.54 uur.*