

**DIENST REGULERING VAN HET SPOORWEGVERVOER EN  
VAN DE EXPLOITATIE VAN DE LUCHTHAVEN BRUSSEL-NATIONAAL**

CCN  
Vooruitgangstraat 80 bus 5  
1030 BRUSSEL

**BESLISSING D-2009-03-S**

Beslissing nr. D-2009-03-S van 4 augustus 2009 betreffende de klacht ingediend door de  
spoorwegonderneming Crossrail Benelux NV aangaande discriminatie en ongelijke  
behandeling gelet op de onbeschikbaarheid van de spoorweginfrastructuur ten gevolge van de  
staking van B-Cargo op 9 en 10 april 2009

Inzake de naamloze vennootschap Crossrail Benelux n.v., met ondernemingsnummer 0471.783.353 en met maatschappelijke zetel te 2100 Antwerpen (Deurne), Luchthavenlei 7A, hierna Crossrail genoemd, handelend als klagster,

Tegen de naamloze vennootschap van publiek recht Infrabel, met ondernemingsnummer 0869.763.267 en met sociale zetel te 1070 Anderlecht, Barastraat 110, verweerster,

Gelet op artikel 17 van de wet van 18 juli 1966 op het gebruik van de talen in bestuurszaken;

Gelet op het koninklijk besluit van 25 oktober 2004 tot oprichting van de Dienst Regulering van het Spoorwegvervoer en van de Exploitatie van de Luchthaven Brussel-Nationaal, tot vaststelling van zijn samenstelling en het administratief en geldelijk statuut dat van toepassing is op zijn leden, zoals gewijzigd door het koninklijk besluit van 1 februari 2006;

Gelet op de artikelen 5, 6, 10, 62, 63, 64 en 65 van de wet van 4 december 2006 betreffende het gebruik van de spoorweginfrastructuur;

Gelet op de op 5 juni 2009 ontvangen aangetekende brief aan de Dienst Regulering waarin een klacht wordt ingediend namens de spoorwegonderneming Crossrail;

Gelet op de andere dossierstukken, en meer in het bijzonder

- de memorie en eerste conclusies van Infrabel d.d. 25 juni 2009 (ontvangen op 29 juni 2009)
- de memorie en conclusies van Crossrail d.d. 15 juli 2009 (ontvangen op 16 juli 2009)
- de memorie en conclusies van Infrabel d.d. 17 juli 2009 (ontvangen op 17 juli 2009)
- de memorie en ultieme conclusies van Infrabel d.d. 24 juli 2009 (ontvangen op 24 juli 2009)
- het proces-verbaal van hoorzitting van de heer Eddy Clement d.d. 16 juli 2009 (PV-2009-04-S)
- het proces-verbaal van hoorzitting van de heer Ronny Dillen en mevrouw Tessa Horemans d.d. 16 juli 2009 (PV-2009-05-S)
- het proces-verbaal van hoorzitting van de heer Jos (Jozef) Decelle d.d. 17 juli 2009 (PV-2009-06-S)
- het proces-verbaal van hoorzitting van de heer Enjo Meeus d.d. 29 juli 2009 (PV-2009-09-S)
- het proces-verbaal van een telefoongesprek met de heer Jean Warnants d.d. 31 juli 2009 (PV-209-11-S)
- de verklaring per fax van de Spoorwegpolitie van Luik d.d. 29 juli 2009

De Dienst Regulering van het Spoorwegvervoer en van de Exploitatie van de Luchthaven Brussel-Nationaal, hierna “Dienst Regulering” genoemd,

neemt de volgende beslissing.

## I. Procedure

Overwegende dat de procedure vastgesteld door artikel 65 van de wet van 4 december 2006 betreffende het gebruik van de spoorweginfrastructuur oplegt dat de betrokken partijen dienen gehoord te worden, heeft de Dienst Regulering beslist om de betrokken partijen te horen door middel van de uitwisseling van memories. Bijgevolg werd door de Dienst Regulering een kalender vastgesteld voor een tegensprekelijke procedure die aan Infrabel de mogelijkheid gaf om als laatste te antwoorden. Deze kalender werd door de partijen niet gecontesteerd.

Overwegende dat het nuttig was een administratief onderzoek te voeren, heeft de Dienst Regulering beslist om:

- een reeks hoorzittingen te organiseren met getuigen die direct of indirect betrokken waren bij de verstoringen van het spoorwegverkeer op 9 en 10 april 2009;
- inlichtingen in te winnen bij de politiediensten betreffende eventuele tussenkomsten tijdens de verstoringen van het spoorwegverkeer op 9 en 10 april 2009.

## II. Feiten en retroacta

Per aangetekende brief van 4 juni 2009 (ontvangen op 5 juni 2009) diende Crossrail een klacht in bij de Dienst Regulering aangaande discriminatie en ongelijke behandeling gelet op de onbeschikbaarheid van de spoorweginfrastructuur ten gevolge van de staking van B-Cargo op 9 en 10 april 2009.

Een stakingsaanzegging voor de divisie goederenvervoer van de NMBS (B-Cargo) werd door het gemeenschappelijk vakbondsfront van de erkende vakbonden ingediend bij de NMBS-Holding per brief van 27 maart 2009. Deze stakingsaanzegging werd in de daaropvolgende dagen ook vermeld in de landelijke pers.

Per brief van 3 april 2009 brengt Infrabel (Directie Toegang tot het Net) de spoorwegondernemingen op de hoogte van de aangekondigde vakbondsactie bij B-Cargo. Infrabel vermeldt in de brief dat “Deze staking zou normaal gezien geen verstoringen van het treinverkeer op het Belgische spoornet met zich moeten brengen. Toch zullen we zeker alles in het werk zetten om eventuele ongemakken die deze vakbondsactie mocht teweegbrengen tot een absoluut minimum te beperken.”

Op 9 april 2009 om 22h begint de staking bij B-Cargo. Dit leidt op verschillende plaatsen op het spoorwegnet tot hinder.

- Vanaf 22h is de vertakking Schijn geblokkeerd door een stakerspost waardoor de toegang van en naar de haven van Antwerpen is geblokkeerd. Deze blokkade wordt opgeheven omstreeks 00h50. Beperkte hinder (lichte vertragingen) voor het treinverkeer.
- Vanaf 22h staan er stakingsposten ter hoogte van Blok 1 in Gent-Zeehaven. Volgens de informatie van Infrabel is er geen treinverkeer mogelijk tot 10 april na 14h.
- Op 10 april om 8h30 wordt er een mobiel rood sein geplaatst ter hoogte van wissel 37B en wordt wissel 8 geblokkeerd in bundel A van Zeebrugge-Vorming. Het is niet duidelijk hoelang deze situatie heeft voortbestaan.
- In de regio Charleroi werden er spoorbezettingen gemeld in Roux op lijn 124a van 9 april 22h tot 10 april 5h55, in La Louvière Sud van 4h40 tot 5h40, in La Louvière Industrielle van 6h05 tot 6h40 (lijn 116); op lijn 118 werd melding gemaakt van voetzoekers.

- Op lijn 24 (Duitse grens-Montzen-Y Glons) worden er op 9 april om 23h05 mobiele stopsignalen geplaatst in de sporen ter hoogte van blok 5 (Visé); deze signalen worden verwijderd door een bediende van de permanentie Visé op 10 april om 21h30. Volgens een mededeling van Infrabel diende het tot niets om dit signaal eerder te verwijderen gelet op de beslissing van Traffic Control (TC) om het verkeer op lijn 24 op te schorten (zie verder). Volgens gegevens verstrekt door Crossrail zou TC op 10 april om 8h30 hebben laten weten dat de sporen in Visé niet meer geblokkeerd waren.

Op 10 april 2009 om 10h meldt het Commando van de Spoorwegpolitie (Cmdt SPC) van Luik dat manifestanten de treinen van privé-ondernemingen in het station van Montzen blokkeren. Een ploeg wordt ter plaatse gestuurd maar stelt vast dat er geen blokkade van de sporen is. Er worden wel enkele rode vlaggen vastgesteld. Uit de verklaringen van hoofdstationschef Warnants blijkt echter dat deze vlaggen geplaatst waren omwille van werken en zich niet op de hoofdsporen van lijn 24 bevonden en dat de lijn dus bijgevolg vrij was.

Op 10 april 2009 in de voormiddag zijn er diverse telefonische meldingen van TC aan Crossrail dat het verkeer in Montzen niet door mag omdat de stakers ermee bedreigd hebben om het reizigersverkeer (meer bepaald in Luik-Guillemins) te blokkeren.

Op 10 april 2009 om 11h30 laat Infrabel niettemin trein 41530 (Crossrail) vertrekken uit Aachen-West richting Hasselt. Om 11h52 dreigen de stakers er in een telefoongesprek met de heer Eddy Clement (Directeur-generaal Infrabel-Netwerk) mee om Luik-Guillemins te bezetten als er nog treinverkeer wordt georganiseerd op lijn 24.

Na overleg tussen de heer Eddy Clement en de heer Jozef Decelle (leiding dienst Traffic Control van Infrabel), en na consultatie van de heren Luc Lallemand (gedelegeerd bestuurder Infrabel) en Luc Vansteenkiste (Directeur-generaal Infrabel-Toegang tot het Net) die beide instemmen, wordt besloten het verkeer op lijn 24 tijdelijk op te schorten.

Op 10 april 2009 om 13h34 stuurt TC volgende fax aan Crossrail “Bij deze deel ik u mee dat tot nader order en dit in het belang van het nut van het algemeen het verkeer naar en van Montzen wordt opgeschort”

In een e-mail van 10 april 2009 om 14h41 bevestigt de heer De Brauwer van Infrabel aan de heer Oyen van Crossrail dat er geen goederenverkeer meer wordt toegelaten te Montzen ingevolge de dreiging door stakende vakbondsleden van B-Cargo om het treinverkeer in de omgeving van Luik stil te leggen.

Per fax van 10 april 2009 (zonder vermelding van uur) bestrijdt Crossrail de door Infrabel aangehaalde redenen om het verkeer op lijn 24 op te schorten en noemt de beslissing eenzijdig en discriminerend.

Op 10 april 2009 omstreeks 15h meldt TC aan Crossrail dat de treinen van deze laatste met voorrang zullen behandeld worden bij het toewijzen van treinpaden na het beëindigen van de staking om 22h. Crossrail begint met het omplannen van al hun geblokkeerde treinen.

Uit gegevens van Infrabel (TrackIn-systeem) blijkt dat op 10 april 2009 om 22h een eerste trein van B-Cargo (nr. 46404) door Montzen rijdt.

Per fax van 10 april 2009 om 22h12 meldt TC aan Crossrail “Bij deze deel ik u mee dat het verkeer van en naar Montzen terug mogelijk is”.

### **III. Ontvankelijkheid**

Overwegende dat klaagster de hoedanigheid heeft van spoorwegonderneming als omschreven in artikel 5 van de wet van 4 december 2006 betreffende het gebruik van de spoorweginfrastructuur, gelet op het feit dat klaagster titularis is van de vergunning L-002-4 van 18 augustus 2008,

Overwegende dat de kennisgeving van de klacht is gebeurd volgens de in artikel 62, § 5 van de wet van 4 december 2006 betreffende het gebruik van de spoorweginfrastructuur beschreven vorm,

Beschouwt de Dienst Regulering de klacht als ontvankelijk.

### **IV. Bevoegdheid**

Op grond van artikel 62, § 5 van de wet van 4 december 2006 betreffende het gebruik van de spoorweginfrastructuur is de Dienst Regulering bevoegd uitspraak te doen over klachten ingediend door spoorwegondernemingen, kandidaten en de spoorweginfrastructuurbeheerder wanneer zij denken het slachtoffer te zijn van een oneerlijke behandeling, van een discriminatie of van elk ander nadeel met betrekking tot:

- de netverklaring of de criteria die erin zijn opgenomen;
- de toewijzingsprocedure voor infrastructuurcapaciteit en haar resultaten;
- het tarifieringssysteem, de hoogte of de structuur van heffingen voor het spoorweginfrastructuurgebruik;
- de in het eerste hoofdstuk opgenomen bepalingen inzake toegang tot de spoorweginfrastructuur.

In dit bijzonder geval dient vastgesteld dat :

1. wat betreft de netverklaring of de criteria die erin zijn opgenomen, de bevoegdheid van de Dienst Regulering ook betrekking heeft op discriminatie, oneerlijke behandeling of elk ander nadeel die ondervonden wordt zowel bij de *uitwerking* van de netverklaring en de criteria die erin zijn opgenomen, als bij de *toepassing* in praktijk van de netverklaring en de erin opgenomen criteria;
2. wat betreft de toewijzingsprocedure voor infrastructuurcapaciteit en haar resultaten, de bevoegdheid van de Dienst Regulering niet enkel betrekking heeft op het geheel van de *procedure* voor de toewijzing van de spoorweginfrastructuurcapaciteit maar tevens op de *beslissing* tot toewijzing zelf en op de praktische en effectieve *toepassing* op niveau van het laten rijden van de treinen;
3. wat betreft de bepalingen inzake toegang tot de spoorweginfrastructuur, artikel 10 van de bovenvermelde wet van 4 december 2006 de diensten betreft die aan de spoorwegondernemingen moeten worden geleverd; in het bijzonder preciseert §2 van artikel 10 dat spoorwegondernemingen op een niet-discriminerende basis recht hebben

op het minimum toegangspakket bedoeld in punt 1 van de bijlage I, en meer bepaald het recht gebruik te maken van de toegewezen capaciteit.

Op deze gronden verklaart de Dienst Regulering zich bevoegd om de klacht van Crossrail te behandelen.

## V. Ten gronde

Overwegende dat punt 4.8 van de netverklaring 2009 de bijzondere maatregelen bij storing behandelt:

“De IB stelt alles in het werk om de frequentie, de omvang en de duur van de storingen die het treinverkeer beïnvloeden te beperken.

De toegewezen capaciteiten kunnen door de IB worden gewijzigd

- Ofwel naar aanleiding van noodzakelijke werken om de normale toestand te herstellen na een storing van het treinverkeer ingevolge een technisch defect of een ongeval op de spoorweginfrastructuur
- Ofwel naar aanleiding van een noodgeval, absolute noodzaak of overmacht

De IB brengt de houder van de betrokken capaciteiten daarvan binnen de vooropgestelde termijnen en zo snel mogelijk op de hoogte. Wanneer het treinverkeer afwijkt van het verkeer dat overeenstemt met de toegewezen capaciteiten, past de IB de capaciteitenverdeling aan opdat het gebruik van de capaciteiten zo snel mogelijk weer zou overeenstemmen met de toegewezen capaciteiten.

Hij werkt in de mate van het mogelijke de meest geschikte alternatieve oplossing uit. Hij brengt de houder van de betrokken treinpaden daarvan op de hoogte.

Wanneer de toegewezen capaciteiten volledig onbruikbaar zijn, en indien er geen enkele alternatieve oplossing kan worden uitgewerkt, kan de IB zonder voorafgaande kennisgeving de betrokken treinpaden schrappen gedurende de tijd die nodig is om de infrastructuur te herstellen. Hij brengt de houder van de betrokken treinpaden daarvan op de hoogte.

Zonder afbreuk te doen aan de bepalingen van de gebruiksovereenkomst voor spoorweginfrastructuur, geven de storingen die het verkeer beïnvloeden geen recht op enige vergoeding van de houder van de capaciteiten door de IB. Behalve in het geval van afschaffing van het verkeer, is de vergoeding verschuldigd voor de oorspronkelijk toegewezen capaciteit.”;

Overwegende dat het hier duidelijk niet om noodzakelijke werken na een technisch defect of een ongeval gaat;

Overwegende dat uit het relaas van de feiten dat door alle partijen, inclusief de Spoorwegpolitie, bevestigd wordt, blijkt dat er vanaf 10 april in de loop van de voormiddag geen bezettingen van de sporen meer werden vastgesteld op lijn 24;

Overwegende dat Infrabel op geen enkel moment de Spoorwegpolitie gevraagd heeft om de nodige vaststellingen te doen, laat staan om de sporen vrij te maken op het ogenblik dat deze nog wel bezet waren, en meer nog dat Infrabel dergelijke tussenkomst niet nuttig of zelfs contraproductief achtte;

Overwegende dat TC-Infrabel per fax van 10 april 2009 om 13h35 het verkeer op lijn 24 opschort met als argument het nut van het algemeen;

Overwegende dat deze bepaling geen deel uitmaakt van bovenvermelde wet van 4 december 2006, noch van de netverklaring 2009 en dus geen argument vormt om het verkeer op te schorten;

Overwegende dat Infrabel zelf besloot om het verkeer op lijn 24 op te schorten onder druk van bedreigingen geuit door stakers van B-Cargo;

Overwegende dat hiermee niet is aangetoond dat het hier om een noodgeval, absolute noodzaak of overmacht gaat;

Is de Dienst Regulering van mening dat Infrabel ten onrechte de bovenvermelde wet van 4 december 2006 en punt 4.8 van de netverklaring inroept om het verkeer op lijn 24 op te schorten en de betrokken treinpaden te schrappen en dat evenmin voldaan is aan de voorwaarden voor schorsing of intrekking van de capaciteit vermeld in de andere onderdelen van hoofdstuk 4 van de netverklaring 2009, zodat besloten moet worden dat de toegekende capaciteit niet kon geschrapt worden en dat Crossrail het recht had om de toegekende capaciteit te gebruiken;

Overwegende dat zowel uit de memorie van 17 juli 2009 van Infrabel als uit de verklaringen van de heren Clement (hoorzitting van 16 juli 2009) en Decelle (hoorzitting van 17 juli 2009) blijkt dat de beslissing tot opschorting van het treinverkeer op lijn 24 werd genomen om escalatie te voorkomen en te beletten dat het reizigersverkeer zou verstoord worden met het drukke Paasweekend voor de deur;

Is de Dienst Regulering van mening dat de beslissing van Infrabel van 10 april 2009 om het treinverkeer op lijn 24 op te schorten een discriminatie inhoudt van het goederenvervoer per spoor en in het bijzonder van Crossrail, ten voordele van het reizigersvervoer per spoor en meer bepaald van de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen.

Overwegende dat Crossrail als spoorwegonderneming op grond van artikel 6, 4° van de wet van 4 december 2006 betreffende het gebruik van de spoorweginfrastructuur toegang heeft tot de spoorweginfrastructuur;

Overwegende dat volgens artikel 10 §2 van wet van 4 december 2006 betreffende het gebruik van de spoorweginfrastructuur, spoorwegondernemingen op een niet-discriminerende basis recht hebben op het minimum toegangspakket bedoeld in punt 1 van de bijlage I van deze wet, en meer bepaald het recht gebruik te maken van de toegewezen capaciteit;

Is de Dienst Regulering van mening dat het recht van Crossrail om gebruik te maken van de toegewezen capaciteit geschonden is.

## **VI. Beslissing**

Op deze gronden,

Beslist de Dienst Regulering dat de klacht gegrond is;

Veroordeelt de Dienst Regulering Infrabel als verweerster op grond van artikel 64 van de wet van 4 december 2006 betreffende het gebruik van de spoorweginfrastructuur, tot een boete van 12.500 euro.

Gedaan te Brussel op 4 augustus 2009,

Voor de Dienst Regulering van het Spoorwegvervoer en van de Exploitatie van de Luchthaven Brussel-Nationaal,

Luc De Ryck,  
Directeur