

COMMISSION DE LA MOBILITÉ,  
DES ENTREPRISES PUBLIQUES  
ET DES INSTITUTIONS  
FÉDÉRALES

du

MERCREDI 1 JUILLET 2020

Après-midi

---

COMMISSIE VOOR MOBILITEIT,  
OVERHEIDSBEDRIJVEN EN  
FEDERALE INSTELLINGEN

van

WOENSDAG 1 JULI 2020

Namiddag

---

De openbare commissievergadering wordt geopend om 14.19 uur en voorgezeten door mevrouw Maria Vindevoghel.

La réunion publique de commission est ouverte à 14 h 19 et présidée par Mme Maria Vindevoghel.

*Les textes repris en italique dans le Compte rendu intégral n'ont pas été prononcés et sont la reproduction exacte des textes remis par les auteurs.*

*De teksten die in cursief zijn opgenomen in het Integraal Verslag werden niet uitgesproken en steunen uitsluitend op de tekst die de spreker heeft ingediend.*

**01** **Vraag van Joris Vandenbroucke aan François Bellot (Mobiliteit) over "Het invoeren van stiltewagons" (55006293C)**

**01** **Question de Joris Vandenbroucke à François Bellot (Mobilité) sur "L'instauration de wagons silencieux" (55006293C)**

**01.01** **Joris Vandenbroucke** (sp.a): Mijnheer de minister, de coronacrisis heeft, alles in acht genomen, toch een aantal positieve zaken in gang gezet. Iedereen heeft ervan genoten dat er geen files waren en dat het veel rustiger was op de weg. Er was letterlijk veel meer stilte. Dat was ook het geval voor het openbaar vervoer. Zelfs nu nog merkt men dat het op de trein zeer rustig is, ook al beginnen alsmar meer mensen, gelukkig, de trein te nemen.

Heel wat mensen appreciëren dat erg en hopen dat het zo kan blijven. Volgens mij zou dat effectief mogelijk zijn, mochten wij in België, zoals in Nederland, stiltewagons invoeren. Het concept van de stiltecoupé of de stiltewagon bestaat al sinds 2003 in Nederland. Er wordt gevraagd daar geen luidruchtige gesprekken te voeren, zodat iedereen rustig kan werken, lezen of eventueel zelfs een dutje doen.

Dat blijkt goed te zijn voor het mentale welzijn. Dat kost ook helemaal geen geld. En in Nederland werkt dat blijkbaar vrij goed, op basis van sociale controle.

Mijnheer de minister, wat is het standpunt van u en van de NMBS ter zake? Vindt u de invoering van stiltewagons een goed idee? Waarom wel of waarom niet?

Bent u bereid hierover een marktbevraging te doen bij de treinreizigers, zoals in Nederland gebeurde voor de invoering van de stiltecoupés?

**01.02** **Minister François Bellot**: Beste collega, de NMBS laat mij weten dat zij voorlopig geen plannen heeft om stiltecoupés in haar treinen in te richten. Het klopt dat marktonderzoek aantoont dat sommige reizigers zich storen aan geluidsoverlast van andere reizigers. Met haar hoffelijkheidscampagnes, via onder meer stickers in de trein, doet de NMBS aan bewustwording en verzoekt zij haar reizigers hoffelijk te blijven en respect te tonen.

De inrichting van stille wagens is praktisch ook niet zo eenvoudig. Er komt meer bij kijken dan het aanbrengen van stickers of markeringen. De NMBS moet er immers voor zorgen dat er voldoende zitplaatsen zijn in de treinen die zij inlegt. Indien wij van de NMBS zouden verlangen dat zij een deel van haar zitplaatsen voorbehoudt voor stiltecoupés, is de eerste vraag om hoeveel zitplaatsen het zou moeten

gaan. Wanneer een trein vertrekt en er alleen in het stilterijtuig nog vrije plaatsen zijn, mag de NMBS dan aan haar reizigers vragen om stil te zijn in dat rijtuig? Die vragen verdienen een uitgebreide reflectie en tonen aan dat de vraag tot de invoering van stiltcoupés moeilijker is dan op het eerste gezicht lijkt.

**01.03 Joris Vandenbroucke** (sp.a): Dank u voor uw antwoord, mijnheer de minister. Ik moedig de NMBS zeker aan om eventueel een uitgebreide reflectie te wijden aan de invoering van stiltewagons. Ik ben er absoluut van overtuigd dat, net als in Nederland, ook in België de reiziger die zou kunnen appreciëren en dat de aantrekkelijkheid van de trein daardoor alleen kan verhogen.

*Président: Jef Van den Bergh.*

*Voorzitter: Jef Van den Bergh.*

*Het incident is gesloten.*

*L'incident est clos.*

De **voorzitter**: De samengevoegde vragen nrs. 55006381C en 55007174C van de dames Rohonyi en Buyst worden ingetrokken.

## **02 Samengevoegde vragen van**

- **Jef Van den Bergh aan François Bellot (Mobiliteit) over "Compensatie bij de NMBS" (55006417C)**

- **Kim Buyst aan François Bellot (Mobiliteit) over "De financiële situatie van de NMBS" (55006445C)**

- **Maria Vindevoghel aan François Bellot (Mobiliteit) over "De financiering van de coronaverliezen bij de NMBS" (55006456C)**

## **02 Questions jointes de**

- **Jef Van den Bergh à François Bellot (Mobilité) sur "Les compensations à la SNCB" (55006417C)**

- **Kim Buyst à François Bellot (Mobilité) sur "La situation financière de la SNCB" (55006445C)**

- **Maria Vindevoghel à François Bellot (Mobilité) sur "Le financement des pertes subies par la SNCB en raison de la crise du coronavirus" (55006456C)**

**02.01 Maria Vindevoghel** (PVDA-PTB): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, het is al gezegd: de coronacrisis hakt heel zwaar in op de economie. Ook bij de NMBS zien we dat de verliezen oplopen door de gederfde inkomsten uit de ticketverkoop. Mevrouw Dutordoir liet eerder al het cijfer vallen van 70 miljoen euro verlies per maand. Ondertussen heeft de Duitse overheid reeds een plan klaar om de Deutsche Bahn door de crisis te loodsen door te voorzien in extra financiering. Ze hebben daar een financieel steunpakket klaarliggen van 8 miljard. Het aantal treinreizigers van voor de coronacrisis kan wellicht slechts opnieuw worden bereikt in 2022, volgens diezelfde Duitse spoorwegmaatschappij.

Mijnheer de minister, hebt u als minister van Mobiliteit al een zicht op de verliezen, geleden door de NMBS sinds de coronacrisis? Kunnen we al een prognose opmaken voor heel 2020 inzake financiële verliezen bij de NMBS?

De federale overheid zal in extra middelen moeten voorzien om de goede werking van de NMBS te kunnen waarborgen in de toekomst. Hebt u al, zoals de Duitse overheid, een plan klaarliggen om de verliezen aan te pakken?

Zullen er personeelsleden van NMBS en Infrabel worden ontslagen omwille van deze crisis? Zullen de NMBS en Infrabel besparen op de loonkosten?

Zullen de NMBS of Infrabel investeringsprojecten uitstellen door de onzekere situatie?

Kunnen de directieleden van de NMBS en Infrabel de komende jaren nog bonussen ontvangen, rekening houdend met deze precaire situatie?

**02.02 Jef Van den Bergh** (CD&V): Mijnheer de minister, ik sluit mij aan bij de vragen van mevrouw Vindevoghel, maar ik moet er wel bij zeggen dat mijn vraag reeds dateert van 25 mei en dus zeker en vast voor een deel al achterhaald is. Ik stelde bijvoorbeeld een vraag over de concessiehouders, maar ik heb ondertussen begrepen dat de NMBS een inspanning heeft gedaan voor hen, wat ook geapprecieerd mag worden.

Wat de financiële gevolgen voor en de financiële compensatie van de NMBS voor de geleden verliezen

betreft, wil ik toch graag uw standpunt kennen, mijnheer de minister. Hebt u nieuws over de onderhandelingen daaromtrent? In onze buurlanden zijn op dat vlak al stappen ondernomen: mevrouw Vindevoghel verwees naar Duitsland, maar ook in Nederland heeft de overheid een budget van bijna 1 miljard euro vrijgemaakt om de verliezen van de openbaarvervoermaatschappijen te compenseren. In Nederland is er sprake van een beschikbaarheidsvergoeding om het verplicht laten rijden van een minimale dienst tijdens de coronacrisis, die op dat moment van nationaal belang werd geacht, voor een deel te compenseren.

Ik heb ook een vraag over de compensatie van de abonnees. De abonnees die betaald hebben om bijvoorbeeld een jaar of een half jaar de trein te gebruiken, hebben gedurende een bepaalde periode de trein niet mogen gebruiken. In hoeverre zullen zij hiervoor worden gecompenseerd? U hebt eerder verwezen naar onderhandelingen die daarover lopen met andere vervoermaatschappijen. Wat is de stand van zaken hieromtrent? Is daarover nieuws te melden?

Het debat ten gronde zullen wij volgende week voeren samen met de NMBS en Infrabel, want het gaat natuurlijk om een enorme impact. Cijfers van 400 à 450 miljoen euro circuleren. Dat zijn natuurlijk bijzonder imposante bedragen. Ik kan mij voorstellen dat dit een serieuze impact heeft op de ondernemingsplannen van de NMBS en Infrabel, dus ik kijk uit naar dat debat en naar een stand van zaken door u, mijnheer de minister.

De **voorzitter**: Aangezien mevrouw Buyst niet aanwezig is om haar vraag te stellen, krijgt u het woord voor uw antwoord, mijnheer de minister.

**02.03** Minister **François Bellot**: Mijnheer de voorzitter, mevrouw Vindevoghel, de NMBS heeft zwaar te lijden onder de coronacrisis. Volgens de NMBS zal de recurrente EBIDTA 2020, die op +108 miljoen euro was begroot, op basis van de meest recente vooruitzichten uitkomen op een bedrag van ongeveer – 290 miljoen euro, wat neerkomt op een exploitatieverschil van –398 miljoen euro.

Dit omvangrijk tekort vindt zijn oorsprong in de inkomstenverliezen van de NMBS: –28 % op jaarbasis voor het binnenlands verkeer en –17 % voor alle inkomsten samen, die amper gecompenseerd worden door de lastenverminderingen, namelijk –2 %.

Wegens de hoofdzakelijk vaste kostenstructuur van de NMBS heeft de invoering van de treindienst van nationaal belang tussen 23 maart en 3 mei 2020 de lasten maar weinig doen verminderen. Bovendien heeft de aanpak van de sanitaire situatie geleid tot aanzienlijke conjuncturele meerkosten, die wellicht structurele meerkosten zullen worden, vermits de gezondheids crisis aanleiding dreigt te geven tot belangrijke wijzigingen in de operationele verplichtingen.

Bovendien dreigt er ook voor de inkomsten van de NMBS een structurele impact als gevolg van een gewijzigde houding van de klanten, onder meer wat het telewerk betreft.

Op 4 mei 2020 heeft de NMBS opnieuw een zo goed als normaal vervoersplan ingevoerd, maar het herstel van het aanbod heeft niet geleid tot een aanzienlijke stijging van de inkomsten. De bezetting van de treinen en de daaraan verbonden verkoop van vervoersbewijzen neemt maar langzaam opnieuw toe, ook al omdat veel reizigers momenteel weigerachtig staan tegenover het nemen van de trein en de voorkeur geven aan individuele vervoersmodi of aan telewerkoplossingen.

Als gevolg daarvan gaat de NMBS ervan uit dat de exploitatieverliezen ook in de komende maanden zullen aanhouden, zij het geleidelijk aan steeds minder, en dat een terugkeer naar de normale toestand zeker niet op korte termijn aan de orde zal zijn, wellicht zelfs niet voor 2023.

De NMBS heeft een aantal alternatieven overwogen om het exploitatietekort op te vangen en het hoofd te bieden aan de toekomstige impact van de sanitaire en economische crisis in de komende maanden of zelfs jaren.

In het licht van die verschillende opties en van de uitzonderlijke aard van de crisis blijkt dat de NMBS zich genoodzaakt ziet om een tussenkomst te vragen waarmee zij het hoofd kan bieden aan de financiële en economische gevolgen van de huidige crisis, die zowel van conjuncturele als van structurele aard zijn, voor haar operationele activiteiten en voor haar toekomstige investeringen.

**02.04 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB):** Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, ik wil eraan toevoegen dat het voor ons duidelijk is dat wij hopen dat niet moet worden bespaard bij het personeel en dat de NMBS vooral moet blijven inzetten op een goed openbaar treintransport.

Ik heb een voorstel. Misschien zou het goed zijn dat er al een verlenging voor de NMBS voor de komende tien jaar gebeurt. Dat kan zekerheid bieden, wat voor de toekomst belangrijk is. Niet zoveel privébedrijven zullen nu geïnteresseerd zijn om een aanbod te doen aan de spoorwegmaatschappij. Onze fractie is voorstander van het vragen van een verlenging voor tien jaar.

**02.05 Jef Van den Bergh (CD&V):** Mijnheer de minister, ook ik dank u voor uw antwoord waarin heel wat cijfers en gegevens zijn meegedeeld die ik graag nog even rustig nalees. Volgende week zullen we het debat hierover ten gronde kunnen voeren.

De minister verwees naar het zeer langzaam terugkeren van de reizigers. Het is echter mijn ervaring dat het sinds deze week opnieuw erg druk wordt op de treinen. Ik heb de indruk dat het effect van corona stilaan wegebt wat het gebruik van het openbaar vervoer betreft, maar dat kan ook een heel persoonlijke en tijdelijke indruk zijn.

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

De **voorzitter**: De heer Roggeman en mevrouw Buyst zijn niet aanwezig, mevrouw Jiroflée tracht in te bellen. Vraag nr. 55006763C van de heer Vandenbroucke wordt omgezet in een schriftelijke vraag.

**03 Vraag van Pieter De Spiegeleer aan François Bellot (Mobiliteit) over "De NMBS en de koninklijke halte te Laken" (55006770C)**

**03 Question de Pieter De Spiegeleer à François Bellot (Mobilité) sur "La SNCB et la halte royale à Laeken" (55006770C)**

**03.01 Pieter De Spiegeleer (VB):** Mijnheer de minister, het is een beetje vreemd dat ik moet vervolgen na vragen over de impact van de coronacrisis, waar de NMBS erg onder te lijden heeft. Dat is zeer actueel, maar in mijn vraag gaat het over een halte, gecreëerd door een persoon die nog actueler is, het station Koninklijke Halte, een publiek station bestemd voor de koninklijke familie. Dat station werd in 1877 aangelegd op vraag van koning Leopold II, de man die de voorbije weken meer bekendheid geniet dan in de tijd waarin hij leefde – ondertussen is hij al 111 jaar overleden.

In 2001 werd het station buiten gebruik gesteld naar aanleiding van de 75<sup>e</sup> verjaardag van de NMBS, die werd gevierd door het vorstenpaar, koning Albert II en koningin *dolce* Paola, die er toen de trein namen. Sinds september 1996 is het station van het koninklijk domein een beschermd monument. Het staat leeg, maar er zijn zeer veel onduidelijkheden over de bevoegdheden en de verantwoordelijkheden inzake het beheer van het gebouw.

Ik heb hierover enkele vragen, mijnheer de minister.

Wie was tot 1996 eigenaar van het gebouw? Wie was tussen 1996 en 2001 eigenaar van het gebouw, dus de verantwoordelijke beheerder? Wie is vandaag eigenaar van het gebouw?

Onder aanvoeren van toenmalig minister-president van Brussel, Charles Picqué, kreeg het station de status van beschermd monument en volgens onze bronnen geniet het die status vandaag nog steeds. Wie is momenteel de eigenaar, wie is verantwoordelijk voor het onderhoud aan de buitenkant en wie is verantwoordelijk voor de binnenkant van het gebouw?

Aangezien het een publiek gebouw zou zijn, is het station dan ook toegankelijk voor het ruime publiek? Zo ja, is die toegang gratis? Indien neen, welke tarifiering is er geldend?

Ten slotte, en misschien is deze vraag nog actueler, gelet op de mobiliteitsproblematiek en de middelen die worden gehanteerd om zichzelf te verplaatsen: staat er voor het station nog een bestemming gepland in het kader van de ceremoniële mobiliteit van de koninklijke familie in de nabije of de verre toekomst?

**03.02 Minister François Bellot:** Mijnheer de voorzitter, de NMBS laat me weten dat ze nooit eigenaar is

geweest van de betrokken infrastructuur en bijgevolg ook nooit middelen heeft uitgegeven voor de bouw of het onderhoud ervan. Het onder het kasteel van Laken gelegen station, dat trouwens nooit echt een station is geweest, bevindt zich in een kelder van het kasteel van Laken, dat deel uitmaakt van het koninklijk domein.

Voor een antwoord op uw vragen kunt u zich best richten tot de minister bevoegd voor de Regie der Gebouwen.

**03.03 Pieter De Spiegeleer (VB):** Mijnheer de minister, bedankt voor uw antwoord, maar eigenlijk is het geen antwoord op mijn vraag. De Koninklijke Halte is in twee gesplitst. Het is inderdaad zo dat de NMBS nooit eigenaar is geweest van de ondergrondse halte die nooit in gebruik is geweest. Mijn vraag evenwel betreft het stationsgebouw, zoals we dit nu zien en dat ooit werkelijk in gebruik is geweest en wel degelijk overgedragen is door de NMBS, blijkbaar via de Koninklijke Schenking en beheerd is door de Regie der Gebouwen.

Dit is alweer een zeer warrige situatie, een belgicistische constructie waarbij de hete aardappel altijd wordt doorgeschoven tussen het koningshuis, de Koninklijke Schenking en de Regie der Gebouwen. Uw antwoord betreft het ondergrondse station waarvan wijlen koning Albert I afstand heeft genomen of de werken heeft stilgelegd, maar het betreft niet de Koninklijke Halte als dusdanig tussen Jette en Laken, die nog steeds bestaat. Die halte is tot op heden nog eigendom van ofwel de Regie der Gebouwen, ofwel van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Het betreft in ieder geval een beschermd monument.

Ik zal een vervolgvraag moeten stellen over wie de eigenaar en verantwoordelijke is voor dit gebouw, het bovengronds gebouw, tussen het station van Bockstael en Laken. De belastingbetaler betaalt hier zeker voor, maar niemand durft te zeggen wie daarvoor via welk mechanisme betaalt, zeker niet in deze tijden waarin koning Leopold II gecontesteerd is. Ik wil dat aanklagen en ik zal op die nagel blijven kloppen.

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

De **voorzitter**: De samengevoegde vragen nrs. 55006688C en 55006913C van de heer Roggeman en mevrouw Buyst worden uitgesteld op hun verzoek.

**04 Vraag van Karin Jiroflée aan François Bellot (Mobiliteit) over "Leuven Rechtdoor" (55006742C)**  
**04 Question de Karin Jiroflée à François Bellot (Mobilité) sur "Louvain tout droit" (55006742C)**

**04.01 Karin Jiroflée (sp.a):** Mijnheer de minister, ik kom voor de zoveelste keer terug op mijn stokpaardje. In een vonnis van 30 mei 2018 heeft de Nederlandstalige rechtbank van eerste aanleg in Brussel beslist dat onder andere de vliegroute Leuven Rechtdoor, de 07, die ingevoerd is op 6 maart 2014, moet afgebouwd worden, binnen de 90 weken.

De Belgische Staat ging tegen dat vonnis, dat ging over een heel pakket, niet in beroep. De periode waarin Leuven Rechtdoor moest afgebouwd worden lag op 90 weken. Intussen zijn we twee jaar en vijf weken later. Daarom heb ik een aantal vragen.

Wanneer liep de termijn van 90 weken precies af? Wat hebt u tussen mei 2018 en nu aan die problematiek gedaan? Zijn er verdere stappen genomen voor de totstandkoming van een vliegwet, zoals aangekondigd in het regeerakkoord van 2014? Ik weet dat er hier nu wellicht geen beslissing over genomen zal worden. Maar welke stappen zijn er al ondernomen? In het regeerakkoord werd eveneens overleg aangekondigd (...)

Dank u voor uw antwoorden, mijnheer de minister.

De **voorzitter**: U was op het einde zeer slecht verstaanbaar, mevrouw Jiroflée. Ik neem aan dat u de vragen heeft gesteld zoals ze ook schriftelijk zijn doorgegeven, zodat de minister hierop perfect kan antwoorden.

**04.02 Minister François Bellot:** Mevrouw Jiroflée, het vonnis van de Nederlandstalige rechtbank van eerste aanleg te Brussel van 30 mei 2018 heeft de Belgische Staat veroordeeld tot het staken van de zeven fasen van de wijzigingen van de vliegprocedures die werden uitgevoerd door de instructies van 15 maart 2012 en van 21 juni 2012, in toepassing van het luchthavenakkoord van 19 december 2008, en dit binnen een termijn van 90 weken na de betekening van het vonnis. Dit vonnis werd op 14 juni 2018 betekend aan de Belgische

Staat, waardoor de termijn van 90 weken is verstreken op 27 februari 2020.

Met het oog op een duurzame en structurele oplossing moet dit dossier in een globaal kader worden behandeld. Ik had het studiebureau Envisa aangeduid om een onafhankelijke, technische en wetenschappelijke effectenstudie uit te voeren over de lawaaihinder van de luchthaven van Brussel-Nationaal, overeenkomstig de voorschriften van de Franstalige rechtbank van eerste aanleg te Brussel van 19 juli 2017.

Het verslag van het studiebureau dat op 3 juni 2019 bekend werd gemaakt, benadrukt dat een gemeenschappelijk beleid inzake lawaai een voorafgaande voorwaarde is voor elke operationele oplossing. Ik deel die analyse.

De gemeenten uit de Noordrand zijn niet de enige die worden overvlogen door vliegtuigen die landen of opstijgen op de luchthaven van Brussel-Nationaal.

De problematiek van de lawaaihinder moet door al de verschillende beleidsniveaus op een globale manier worden aangepakt en kan niet beperkt zijn tot de zienswijze van een van de partijen.

De uitvoering van de beslissing van 30 mei 2018 mag niet tot gevolg hebben dat de hinder wordt verplaatst en dat andere gerechtelijke beslissingen worden overtreden.

Onze analyses leiden evenwel tot die conclusie.

Bovendien hebben vier gemeenten uit de provincie Vlaams-Brabant een vordering tot staking van het gebruik van de vliegroute Leuven Rechtdoor ingeleid. Die procedure resulteerde op 6 april 2016 in een vonnis ten voordele van de Belgische Staat. Tegen die beschikking werd evenwel hoger beroep aangetekend. De zaak is nog steeds hangende.

Bovendien heeft ons land een lange regeerperiode in lopende zaken gekend, waardoor het actieveld van de minister van Mobiliteit werd beperkt. De regering heeft op 19 maart 2020 weliswaar het vertrouwen gekregen van de Kamer voor de sanitaire aanpak van de coronacrisis en het treffen van sociaal-economische maatregelen om de impact van de crisis enigszins op te vangen. Zij heeft evenwel geen mandaat gekregen om een gemeenschappelijk beleid inzake lawaai te arbitreran.

**04.03 Karin Jiroflée** (sp.a): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord. U hebt exact de antwoorden gegeven die ik ook had verwacht.

U hebt het, ten eerste, over het studiebureau gehad, maar dat hebt u mij allemaal al eens uitgelegd.

U had het, ten tweede, ook over de verschillende beleidsniveaus die voor het dossier verantwoordelijk zijn. Iemand moet echter de coördinatie op zich nemen. Dat was uw taak. Om die reden hebt u ook die studies besteld.

Ten derde, mijnheer de minister, u antwoordt nu dat u al die tijd al in lopende zaken bent geweest. Uiteraard kan nu op dat vlak geen beslissing worden genomen, wat ik ook heb aangegeven. U hebt helaas ook niets aan het dossier gedaan vóór die periode.

Ik heb het probleem al verschillende keren aangekaart en ik zal het blijven aanklagen.

*Het incident is gesloten.*

*L'incident est clos.*

#### **05** **Samengevoegde vragen van**

- **Nathalie Dewulf aan François Bellot (Mobiliteit) over "De kankerverwekkende stoffen die vrijkomen bij het ontmantelen van treinstellen" (55006809C)**

- **Joris Vandenbroucke aan François Bellot (Mobiliteit) over "De uitspraak van de correctionele rechtbank inzake chroom 6" (55007205C)**

#### **05** **Questions jointes de**

- **Nathalie Dewulf à François Bellot (Mobilité) sur "Les substances cancérigènes libérées lors du démantèlement de matériel ferroviaire" (55006809C)**

**- Joris Vandenbroucke à François Bellot (Mobilité) sur "Le jugement du tribunal correctionnel concernant le chrome 6" (55007205C)**

**05.01** **Nathalie Dewulf** (VB): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, bij een ontmanteling van oude MR-75-treinstellen kwamen de arbeiders in aanraking met chroom-6. Die stof is, net als asbest, niet schadelijk in vaste vorm, maar kan als stof wel via de longen, via inslikken of via opname door de huid nefaste gevolgen hebben, zoals kanker. Ongeveer 60 werknemers zouden aan de stof blootgesteld zijn. De NMBS was van het probleem al op de hoogte sinds 2008, jaren voor de start van de werken, maar liet desondanks na om maatregelen te nemen of een risicoanalyse uit te voeren. De arbeiders krijgen geen burgerrechtelijke schadevergoeding, want de werkgevers genieten immunititeit door een technisch detail.

Mijnheer de minister, zijn er onder de arbeiders die werden blootgesteld aan chroom-6 al arbeiders met klachten? Waarom kregen die werknemers geen schadevergoeding? Als de arbeiders eventueel later kanker krijgen, kunnen zij dan nog een schadevergoeding vragen? Waarom nam de NMBS geen beschermende maatregelen, aangezien de NMBS al van in 2008 op de hoogte was van de problematiek?

**05.02** Minister **François Bellot**: Mevrouw Dewulf, in deze zaak werd, zoals u weet, zeer recent een vonnis uitgesproken door de correctionele rechtbank te Gent. Uit respect voor de rechtsgang en de belangen van al de partijen, laat de NMBS weten dat het momenteel nog niet aangewezen noch opportuun is om op de vragen te antwoorden.

**05.03** **Nathalie Dewulf** (VB): Mijnheer de minister, bedankt voor uw antwoord.

De **voorzitter**: Ook dit zal ongetwijfeld nog worden vervolgd.

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

De samengevoegde vragen nr. 55006962C van mevrouw Buyst en nr. 55006977C van de heer Delizée worden uitgesteld. Vraag nr. 55007351C van de heer Roggeman wordt uitgesteld.

**06** **Vraag van Nathalie Dewulf aan François Bellot (Mobiliteit) over "De veranderingen in het dienstrooster van het spoorwegpersoneel" (55007380C)**

**06** **Question de Nathalie Dewulf à François Bellot (Mobilité) sur "Les changements apportés à l'horaire de travail des cheminots" (55007380C)**

**06.01** **Nathalie Dewulf** (VB): Mijnheer de minister, ik citeer: "Elke wijziging van de dienstroosters en de rustpauzen wordt ten minste vierentwintig uren vooraf ter kennis van de belanghebbenden gebracht door middel van een bericht dat in dezelfde omstandigheden wordt opgehangen.

De prestaties van het rijdend personeel moeten aanvangen en eindigen op het uur dat bij de beurtregeling vastgesteld is. Er mag enkel van die regel worden afgeweken indien de hoofdsporen van de bereden lijn gesperd zijn of om ten hoogste 30 minuten te wachten op de laatste reizigerstrein of -boot van de dag of op door naburige spoorwegen met vertraging overgegeven internationale reizigerstreinen. In de hiervoor genoemde gevallen moet het treinpersoneel behoorlijk ingelicht worden en moeten alle gepaste maatregelen getroffen worden."

Is het juist dat bij een wijziging van een dienst, men verwittigd moet worden 24 uur vóór de nieuwe dienst aanvat, ook voor het personeel dat buiten dienst staat? Zo ja, waarom gebeurt dat niet?

**06.02** Minister **François Bellot**: Mijnheer de voorzitter, beste collega, wanneer de NMBS wijzigingen in het dienstrooster van haar treinpersoneel wenst aan te brengen, doet ze die wijziging, zoals u zelf aangaf, meer dan 24 uur vóór de aanvang van de prestatie.

Er zijn bepaalde dringende of ongeplande gevallen waarbij daarvan kan afgeweken worden. Die zijn beschreven in het reglement. Het kan daarbij gaan om overmacht of wegens een noodgeval in het treinverkeer.

**06.03** **Nathalie Dewulf** (VB): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, spijtig genoeg is het op papier

steeds beter dan in de werkelijkheid. Het gebeurt niet altijd op die manier. De mensen worden vaak niet op tijd verwittigd.

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

**07** Vraag van Marianne Verhaert aan François Bellot (Mobiliteit) over "De bezettingsgraad van de treinen tijdens de coronacrisis" (55007227C)

**07** Question de Marianne Verhaert à François Bellot (Mobilité) sur "Le taux d'occupation des trains pendant la crise du coronavirus" (55007227C)

**07.01** **Marianne Verhaert** (Open Vld): Mijnheer de minister, uit nieuwe cijfers van de NMBS blijkt dat nu gemiddeld zo'n 254.000 reizigers per werkdag de trein nemen. Het gaat hierbij om slechts 27 % van de passagiersaantallen van voor de coronacrisis, maar de bezetting ligt wel weer een stukje hoger dan in de eerste week van de coronamaatregelen, toen op een gemiddelde werkdag maar 90.000 reizigers op de trein stapten. Eind mei werden er gemiddeld 181.000 pendelaars geteld. De bezettingsgraad van de treinen tijdens de spitsuren ligt nu rond 13 % tegenover 5 % bij het begin van de coronacrisis.

We zien dus dat de trein geleidelijk aan opnieuw drukker wordt, al zijn we nog ver van de precoronabezettingsgraad. Daarin kan echter snel verandering komen, want de filecijfers op de weg nemen dag na dag sterk toe en de beslissing van de superkern om elke Belg 12 gratis ritten te geven kan reizigers opnieuw naar de trein lokken.

Hierbij komt het grootste pijnpunt voor de NMBS bovendien, namelijk overbezetting op de trein vermijden. Uit een studie die de VUB uitvoerde viel op dat de meeste gebruikers het belangrijk vinden om de bezettingsgraad van het openbaar vervoer te kennen. Zij vinden dat zelfs belangrijker dan het dragen van mondmaskers. In sommige buurlanden wordt er gewerkt met druktemelders en worden er zitplaatsen aangeduid die reizigers mogen gebruiken.

Mijnheer de minister, ik heb hierover een aantal vragen. Wat is de maximale bezettingsgraad van een trein waarmee reizigers nog veilig vervoerd kunnen worden? Hoe zal men de reizigers duidelijk maken dat een trein te sterk bezet is en dat het eventueel beter is om op een volgende trein te wachten?

Hoe wordt erover gewaakt dat de maximale bezettingsgraad van een trein niet wordt overschreden? Welke maatregelen worden er genomen indien de bezettingsgraad van een trein toch te hoog wordt?

In Nederland werkt men met een druktemelder in de NS-app waarbij de reiziger gemakkelijk zelf kan aangeven dat er een grote drukte is op de trein waarop hij of zij zit. Is zoiets in de NMBS-app ook mogelijk op korte termijn? Welke stappen worden daarvoor gezet? Zal dit onderzocht worden?

Ook de fiets zou gratis meegenomen mogen worden. In welke mate kan dit de capaciteit van de treinen verminderen? Hoe zal erop worden toegezien dat het meenemen van fietsen de capaciteit voor de reizigers niet beperkt?

**07.02** Minister **François Bellot**: Mevrouw Verhaert, in de context van de huidige gezondheidscrisis is de maximale bezetting op de trein bereikt wanneer alle zitplaatsen ingenomen zijn. Wanneer die maximale bezetting is bereikt, neemt de treinbegeleider contact op met de reizigersdispatching die op zijn beurt de volgende stations op het traject zal informeren. Zo kunnen er in die stations snel alternatieven worden gezocht en kan dit ook aan de reizigers worden gecommuniceerd.

Het personeel van de NMBS zal in deze stations dan ook een actieve rol spelen in het kanaliseren van de reizigers naar andere treinen. In de trein zorgen de treinbegeleiders dan weer voor een maximale spreiding van de reizigers over de verschillende rijtuigen.

De treinbegeleiders geven dagelijks per trein het aantal aanwezige reizigers door. Zij geven dan ook de eerste signalen door over de bezettingsgraad van een trein. Dit laat de NMBS toe operationele maatregelen te nemen die nodig zijn wanneer de bezettingsgraad te hoog wordt.

Momenteel ontwikkelt de NMBS een app die een zicht moet geven op de bezettingsgraad van de trein. Het is de bedoeling om de app in het laatste kwartaal van 2020 aan de klanten te kunnen voorstellen.



De NMBS aanvaardt het vervoer van fietsen voor zover er plaatsen beschikbaar zijn waar de fietsen correct kunnen worden gestald. Een fiets mag nooit de reizigers of het treinpersoneel hinderen of onveilige situaties veroorzaken.

Het meenemen van groepen met gewone fietsen wordt ook vermeden omdat het een impact op de stiptheid van de trein kan hebben.

Niet alle treinen hebben evenwel plaatsen om fietsen te stallen. In sommige stations zoals in Brussel-Centraal is het al helemaal onmogelijk om een gewone fiets op de trein mee te nemen. Reizigers met een fiets moeten zich bij de treinbegeleider melden. Wanneer een treinbegeleider oordeelt dat er in zijn trein geen mogelijkheid is om een fiets of extra fietsen mee te nemen, zal hij met de reizigersdispatching oplossingen zoeken voor de betrokken reizigers.

**07.03** **Marianne Verhaert** (Open Vld): Mijnheer de minister, ik vind het alvast zeer positief dat de NMBS werk maakt van zo'n drukte-app. In Nederland kunnen de reizigers ook de drukte melden. Dat is misschien ook wel iets om mee te nemen. Daar werkt dat in ieder geval goed. Ik hoop dat die app er spoedig komt. Het is duidelijk dat de mensen met een gerust hart de trein willen nemen. Dit zou een bijkomend comfort geven aan de treinreizigers, zodat ze iets vroeger kunnen zien of ze op de trein kunnen stappen of niet.

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

**08** **Vraag van Marianne Verhaert aan François Bellot (Mobiliteit) over "De verplichting tot het dragen van mondklappers op de trein" (55007230C)**

**08** **Question de Marianne Verhaert à François Bellot (Mobilité) sur "L'obligation du port du masque de protection dans les trains" (55007230C)**

**08.01** **Marianne Verhaert** (Open Vld): *Voor de correctionele rechtbank in Leuven zijn afgelopen donderdag voor de tweede keer strafzaken behandeld over inbreuken op de coronamaatregelen tijdens de voorbije maanden. Het openbaar ministerie heeft er effectieve celstraffen gevorderd. Zo ook voor het dragen van geen mondklapper op het openbaar vervoer.*

*Zo spraken veiligheidsagenten van Securail, de veiligheidsdienst van de NMBS, een reiziger in het station van Leuven aan op het niet dragen van een mondklapper. Het mondde uit in een knokpartij. De procureur vorderde vier maanden cel en 600 euro boete. Jammer genoeg is het geen alleenstaand geval. Ook onder passagiers raken de gemoederen snel verhit bij het niet gebruik van een mondklapper. Daarom enkele vragen aan de minister:*

*Hoe verloopt de controle op het dragen van mondklappers? Wie voert deze controles uit? Verloop de samenwerking met andere betrokkenen (politie) goed?*

*Hoeveel reizigers werden er de afgelopen tijd gecontroleerd? Wordt het dragen van het mondklappers goed opgevolgd? Kan de minister hierover cijfers geven? Acht de minister het nodig om de reiziger nog beter te informeren omtrent de verplichting van het dragen van een mondklapper op de trein?*

*Hoeveel boetes werden er reeds opgelegd? En wordt er steeds overgegaan tot een boete of is dit eerder uitzonderlijk?*

*Geweld t.a.v. veiligheidsagenten of treinpersoneel is nooit geoorloofd: Zien we tijdens de afgelopen corona-periode meer gevallen van geweld t.a.v. personeel en veiligheidsagenten op de trein tov pré-corona? Kan de minister hier meer gedetailleerde cijfers over meedelen? Wat zijn de stappen die gezet worden om dit geweld te voorkomen?*

*Ook tussen passagiers lijken de gemoederen snel verhit te geraken. Kan de minister hier cijfers over geven? Zien we een toename van het aantal incidenten waar personeel moet tussenkomen?*

**08.02** **Minister François Bellot**: Mijnheer de voorzitter, mevrouw Verhaert, de controle op de naleving van de COVID-19-maatregelen is een taak die in de eerste plaats aan de politie is toevertrouwd. Niettemin werd ook aan de agenten van Securail opgedragen om erop toe te zien dat de reizigers de maatregelen in acht nemen binnen de NMBS-infrastructuur. Ze mogen processen-verbaal opmaken voor wie weigert zich naar de regels te schikken door bijvoorbeeld een mond-neusbescherming te dragen. De samenwerking tussen de politiediensten en Securail verloopt goed. De federale spoorwegpolitie heeft zelfs een verbindingsofficier bij het Security Operations Center van de NMBS om de situatie nog beter te beheersen in real time.

De Corporate Security Service van de NMBS voert een dagelijkse monitoring uit van de naleving van de

maatregelen. Sinds 13 maart waren er 3.800 COVID-19-oproepen, waarvan er 2.086 aanleiding hebben gegeven tot een optreden van Securail, en 1.156 tot een optreden van de politiediensten. Mogelijk is de politie ook buiten die oproepen opgetreden. 1.989 oproepen waren specifiek gelinkt aan het niet-dragen van een mond- en neusbescherming door de reizigers.

De NMBS heeft sterk geïnvesteerd in haar communicatie over de sanitaire maatregelen, bijvoorbeeld met een duidelijke en goed zichtbare signalisatie in stations en treinen en met boodschappen die veelvuldig worden herhaald aan de reizigers via de omroepsystemen of door de mensen die de klanten te woord staan.

Het dragen van een mondmasker wordt over het algemeen goed nageleefd. Sinds 4 mei heeft de NMBS haar herstellingspersoneel, stewards, perronpersoneel en veiligheidsagenten van Securail ingezet om de klanten in te lichten en te sensibiliseren. Securailagenten hebben tot vandaag meer dan 85.000 reizigers aangesproken om de mond- en neusbescherming aan te brengen.

Zowel bij Securail als bij de politie werd er naargelang de opeenvolgende fases overgeschakeld van sensibilisering op een meer repressieve aanpak.

De NMBS beschikt niet over de cijfers van de boetes die werden opgelegd als gevolg van controles die door de politiediensten werden uitgevoerd. Securail heeft tot vandaag 399 processen-verbaal opgesteld voor personen die zich niet aan de sociale afstand hielden of de mondmaskerverplichting negeerden. Als we dat cijfer vergelijken met het aantal keren dat Securailagenten reizigers hebben aangesproken is dit aantal marginaal. Het is nog te vroeg om cijfers te verstrekken over de administratieve boetes, want de procedures lopen nog.

Om te voorkomen dat de agressie tegen treinbegeleiders toeneemt, werd de verkoop van vervoersbewijzen op de trein tijdelijk opgeschort en werd Securail gevraagd om het aantal patrouilles op te voeren. De Securailagenten werden er bovendien op gewezen dat ze steeds een goede risicoanalyse moeten uitvoeren, zowel voor hun veiligheid als voor hun gezondheid, voor ze optreden. De politie moet worden opgeroepen van zodra er een escalatierisico aanwezig is. Er wordt ook een nauwgezette monitoring uitgevoerd van recurrente feiten, zodat gerichte en herhaalde tussenkomsten van de politie en van Securail in het vooruitzicht kunnen worden gesteld.

De NMBS stelde een daling vast van het aantal agressiegevallen tussen 13 maart en eind april, die te verklaren valt door de vermindering van het spoorverkeer en bijgevolg van het aantal aanwezige reizigers in de treinen en stations. Met de hervatting van het verkeer in mei stelde de NMBS een kleine verhoging vast, maar de cijfers blijven duidelijk onder die van het aantal agressiegevallen die vóór de zogenaamde coronaperiode werden opgetekend. In april werden 31 agressiemeldingen genoteerd en in mei 67. Die cijfers zijn duidelijk lager dan de cijfers in januari, 218, en februari, 154.

Tussen midden maart en 4 mei was er veel minder treinverkeer en waren er bijgevolg ook minder tussenkomsten voor agressiegevallen. Het SOC kreeg in de maand januari 46 oproepen met betrekking tot agressie tussen derden, in februari 60 en in maart 53. Zowel in april als in mei waren er slechts 24 oproepen. Voor de oproepen naar de politiediensten verwijs ik naar de minister van Binnenlandse Zaken.

De **voorzitter**: U stelde een korte vraag, mevrouw Verhaert, maar u kreeg een uitgebreid antwoord. Hebt u nog een repliek?

**08.03** **Marianne Verhaert** (Open Vld): Dank u voor het inderdaad zeer uitgebreide antwoord, mijnheer de minister. Het is positief dat het aantal agressiemeldingen daalt. We zien soms een escalatie als het over het dragen van een mondmasker gaat. Het blijft dan ook belangrijk om mensen die een masker weigeren te dragen of agressie vertonen tegenover de treinbegeleider hard aan te pakken. Het is in het belang van ieders gezondheid dat die maskers nog steeds worden gedragen.

*Het incident is gesloten.*

*L'incident est clos.*

**09** **Vraag van Kris Verduyck aan François Bellot (Mobiliteit) over "De capaciteit en de tariefafspraken inzake elektriciteit bij de NMBS" (55007043C)**

**09** **Question de Kris Verduyck à François Bellot (Mobilité) sur "La capacité et les accords tarifaires en matière d'électricité à la SNCB" (55007043C)**

**09.01 Kris Verduyckt** (sp.a): Mijnheer de minister, op dit moment vindt er in dit Parlement een bespreking plaats over het CRM. Dat is het toekomstige veilingmechanisme dat ervoor zal zorgen dat we energiezekerheid hebben, ook na de sluiting van de kerncentrales. Een van de punten die daar op tafel liggen, gaat over de keuze tussen een betaling op vermogen of op verbruik. Dat is niet zonder gevolgen. Dat wil immers zeggen dat in de toekomst vooral het piekverbruik van verbruikers heel belangrijk zal worden. Aangezien de NMBS één van de grootste verbruikers is van elektriciteit in ons land, ben ik natuurlijk erg geïnteresseerd om te weten hoe het zit met het piekverbruik.

We spreken over piekurtreinen, dus ga ik er ook van uit dat op dat moment het verbruik het hoogste is. Dat zal dus zijn gevolgen hebben, als we inzake het CRM ervoor kiezen om meer op vermogen te belasten. Daarom heb ik een aantal vragen ingediend bij de minister over het elektriciteitsverbruik van de NMBS. Ik ga ze niet meer overlopen omdat hij ze wellicht schriftelijk ontvangen heeft.

**09.02** Minister **François Bellot**: Infrabel heeft het statuut van beheerder van het tractienet spoor. Infrabel is toegangshouder van de toegangspunten met het Elianet. Dit betekent ook dat de toegangskosten gefactureerd worden door Elia aan Infrabel, die vervolgens doorgerekend worden aan de spoorwegoperatoren. De spoorwegoperatoren kunnen een eigen leverancier kiezen. Tot op heden heeft niemand van dit recht gebruikgemaakt. Alle spoorwegoperatoren hebben aan Infrabel een mandaat gegeven om gemeenschappelijke elektriciteit aan te kopen.

Het is correct dat de spoorwegsector een zeer specifiek afnameprofiel heeft, met een lage afname tijdens de nacht en een hoge afname tijdens de ochtend- en avondpiek. De afname is ook temperatuurgevoelig. De gemiddelde afname tijdens de nachtelijke uren schommelt rond de 75 megawatt. Tijdens de ochtendpiek loopt dit op tot 300 megawatt. Daarna daalt dit tot 200 megawatt, om in de vooravond opnieuw te stijgen naar 300 megawatt.

Deze ochtend- en avondpiek is enkel merkbaar tijdens werkdagen. In het weekend wordt overdag een redelijk constant vermogen van 150 megawatt afgenomen.

Als we naar het verbruik kijken, is dit op jaarbasis relatief constant. Het gezamenlijk verbruik van de spoorwegsector schommelt rond de 1,5 terawattuur. Zestig procent wordt afgenomen tijdens de piekuren en veertig procent tijdens de daluren. Het verbruik tijdens de wintermaanden bedraagt gemiddeld 130 gigawattuur. Tijdens de zomermaanden is dit 110 gigawattuur.

De ontwikkeling van hernieuwbare energie is volgens Infrabel geen oplossing om de kosten van de toeslagen te beperken.

Op dit ogenblik voeren Infrabel en de NMBS een actief beleid om de gebouwen uit te rusten met PV-installaties. Het ontwikkelde vermogen blijft echter beperkt, op dit ogenblik ongeveer 11 megawatt.

De ontwikkelde energie dient in de eerste plaats voor het verbruik van de gebouwen en de werkplaatsen. Tevens heeft de productie op basis van zon en wind het nadeel dat ze de afnamepiek niet beïnvloed.

**09.03 Kris Verduyckt** (sp.a): Mijnheer de minister, ik dank u voor het antwoord. Ik zal de cijfers bekijken, maar die zijn toch gigantisch. Wij gebruiken tijdens de piekuren 300 megawatt. Dat is meer dan een halve oude kerncentrale of bijna de helft van wat vandaag op zee door de wind wordt geproduceerd. Dat is niet niets.

Bij die verschuiving van verbruik naar vermogen blijft het interessant om te bekijken wat de gevolgen voor onze nationale spoorwegen zijn.

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

**10** **Vraag van Wouter Raskin aan François Bellot (Mobiliteit) over "Het drielandenoverleg over de IJzeren Rijn" (55007279C)**

**10** **Question de Wouter Raskin à François Bellot (Mobilité) sur "La concertation entre trois pays sur le Rhin de fer" (55007279C)**

**10.01 Wouter Raskin** (N-VA): Mijnheer de minister, als gevolg van de coronacrisis werd het drielandenoverleg over de heropening van de IJzeren Rijn dat begin 2020 zou plaatsvinden, geannuleerd. Dat had u mij al eerder gezegd. Een nieuwe afspraak was vastgelegd op vrijdag 12 juni via een conferencecall. Heeft dat uitgestelde overleg kunnen plaatsvinden? Welke resultaten heeft het opgeleverd?

Indien het overleg niet is doorgegaan, waarom is het dan geannuleerd en is er eventueel al een nieuwe datum geprikt?

**10.02 Minister François Bellot:** Mijnheer Raskin, ik kan u inderdaad bevestigen dat de derde internationale werkgroep over het 3RX-project heeft plaatsgevonden op 12 juni via videoconferentie. Tijdens het overleg werd er op ambtelijk niveau een akkoord bereikt over de *terms of reference* (TOR) inzake het mandaat van de internationale werkgroep.

Op vraag van Nederland hebben de drie landen ook een akkoord bereikt over het uitvoeren van een actualisatie van de maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA). De actualisatie omvat zowel een update van de vervoersprognoses in de drie landen als de opname van de elementen die in de vorige haalbaarheidsstudie inzake 3RX niet meegenomen waren, zoals het potentieel voor reizigersvervoer, de militaire mobiliteit, de verzadiging van het knooppunt Aachen en de impact van de European Green Deal.

De verschillende partijen hebben aangegeven akkoord te gaan met het voorstel van België om deze bijkomende studie te trekken. In die zin zal de FOD Mobiliteit en Vervoer het bestek in de markt plaatsen, in samenwerking met het Vlaamse departement Mobiliteit en Openbare Werken. Concreet zal er een subgroep worden opgericht om de technische specificaties van de bestektekst op punt te stellen en om meer inzicht te geven in de kostprijs van de actualisatieoefening. De drie landen zijn het intussen eens geraakt over het feit dat elk land een derde van de totale kostprijs van de actualisatieoefening voor zijn rekening zal nemen.

Tot slot kan ik u nog meegeven dat een vierde vergadering van de internationale werkgroep normaliter plaats zal vinden begin 2021 in Berlijn.

**10.03 Wouter Raskin** (N-VA): Mijnheer de minister, *work in progress*. Ik ben blij dat de draad weer opgepikt is. U hebt duidelijk aangegeven wat er concreet zal gebeuren de komende maanden. Samen met u kijk ik uit naar het verdere verloop en naar januari 2021.

*Het incident is gesloten.*

*L'incident est clos.*

#### **11** **Samengevoegde vragen van**

- **Wouter Raskin aan François Bellot (Mobiliteit) over "Het nieuwe vervoersplan van de NMBS en de gevolgen voor de Limburgse treinreiziger" (55007441C)**

- **Kris Verduyckt aan François Bellot (Mobiliteit) over "De verlenging van de P-trein Brussel-Mol tot Neerpelt in het vervoersplan 2020-2023" (55007453C)**

#### **11** **Questions jointes de**

- **Wouter Raskin à François Bellot (Mobilité) sur "Le nouveau plan de transport de la SNCB et ses conséquences pour les voyageurs limbourgeois" (55007441C)**

- **Kris Verduyckt à François Bellot (Mobilité) sur "La prolongation du train P Bruxelles-Mol jusqu'à Neerpelt dans le plan de transport 2020-2030" (55007453C)**

**11.01 Wouter Raskin** (N-VA): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, vorige week hebben wij een hoorzitting gehouden over het nieuw vervoersplan, dat eind dit jaar in werking treedt. In dat plan zitten er ook enkele veranderingen voor de Limburgse treinreizigers.

Mijnheer de minister, er zal een rechtstreekse IC-verbinding worden ingelegd tussen Hasselt en Antwerpen, zonder omweg via Brussels Airport, waardoor de reistijd van Hasselt naar Antwerpen een stukje korter wordt. Dit is een goede zaak. Kunt u garanderen dat die belangrijke verbinding vanuit Antwerpen ook goed zal aansluiten op de vervolgtrajecten naar het noorden en het zuiden van mijn provincie?

Midden 2021 zal de piekurtrein Brussel-Mol worden verlengd tot Neerpelt en op lange termijn denkt de NMBS aan een verdere verlenging tot Hamont, maar daartoe is eerst een aanpassing van het station vereist, omdat de huidige perrons te kort zijn en er ook te weinig sporen zijn. Kunt u die plannen, indien mogelijk, al concreter toelichten en wat is daarover inzake timing al gekend?

**11.02 Kris Verduyckt** (sp.a): Net als collega Raskin verwijs ik graag naar de voorgestelde plannen van de NMBS en vooral naar een actualiteitsdebat dat in deze commissie gevoerd is. Toen zei u, mijnheer de minister, dat het aantal haltes op de lijn van Mol naar Neerpelt een van de zaken is die moeten verbeteren voor de verlenging van die lijn. Er zijn vandaag nogal wat extra haltes in de Kempen. Ik moet daarover toch eens spreken met de burgemeesters.

Er wordt nu gezegd dat de verlenging er zal komen. Ik vraag mij dus af wat dat betekent voor deze haltes, onder andere de halte Overpelt, waarvan ik mij kan voorstellen dat die bekeken wordt? Over het station van Hamont lees ik dat het perron te kort zou zijn. Goed, dat merk ik van andere perrons ook. Ik vraag mij af wat daar de stand van zaken is.

**11.03 Minister François Bellot:** Mijnheer de voorzitter, de NMBS wenst vooreerst op te merken dat zij de impact van de coronacrisis op haar nieuwe vervoersplan tot een minimum heeft kunnen beperken. Van de 49 geplande projecten voor dit jaar zijn er 44 bevestigd, en het blijft haar ambitie tegen 2023 het treinaanbod met 4,7 % uit te breiden. Het was sowieso haar bedoeling dit plan gefaseerd te doen verlopen omdat zij rekening moet houden met de beschikbare infrastructuur, treinmaterieel en personeel. Een aantal projecten zal wel een nieuwe timing krijgen, maar het uiteindelijke doel, tegen 2023, blijft onveranderd.

Ook voor Limburg is er een belangrijk aantal projecten gepland. Initieel was het de bedoeling al vanaf december van dit jaar de twee P-treinen tussen Brussel en Mol te verlengen tot Neerpelt. Doordat de elektrificatiewerken van Infrabel op die lijn vertraging hebben opgelopen, wordt dat project verplaatst naar midden volgend jaar. Waarom de treinen niet verlengd worden tot Hamont heeft te maken met het feit dat het station van Hamont daar nog niet voor aangepast is. De perrons zijn te kort voor deze lange treinen, en er zijn te weinig sporen. Met de nodige aanpassingen wil de NMBS op termijn deze treinen ook in Hamont laten stoppen.

De IC-trein tussen Hasselt en Antwerpen is één van de projecten die de NMBS tegen 2023 wil uitvoeren.

Initieel was dit gepland voor december 2021. Dat zal nog niet voor dit jaar zijn omdat de NMBS haar vervoersplan gefaseerd zal uitvoeren, rekening houdend met onder meer het beschikbaar treinmaterieel. Een nieuwe IC-verbinding zoals deze vraagt bijkomende treinen. De levering van nieuwe M7-dubbeldekstreinen is aan de gang.

De trein zal tijdens de werkweek elk uur rijden en zal stoppen in Hasselt, Heist-op-den-Berg, Lier, Antwerpen-Berchem en Antwerpen-Centraal. Dat is hetzelfde traject als voor de huidige P-trein die door deze IC-trein zal worden vervangen.

Tot slot wil de NMBS de IC-trein van Hasselt naar Brussels Airport en Antwerpen ook op zondag elk uur laten rijden in plaats van om de twee uur nu. Ook dit project stond gepland voor december 2021, maar krijgt begin volgend jaar misschien een nieuwe timing na analyse van de financiële situatie van de NMBS en een eventueel nieuwe beslissing van de ministerraad.

Er zijn geen stations die door het nieuwe vervoersplan geen bediening meer zullen krijgen.

**11.04 Wouter Raskin** (N-VA): Mijnheer de minister, die rechtstreekse IC-verbinding Hasselt-Antwerpen is een goede zaak. Het is echt een probleem dat die er nu niet is.

Op mijn vraag over een verbinding naar het noorden en het zuiden van de provincie heb ik niet echt een antwoord gekregen. Ik zal dit wel opvolgen omdat men die absoluut nodig heeft om de strategische verbinding tussen Hasselt en Antwerpen echt optimaal te kunnen gebruiken.

Wat Hamont betreft, ik wil van de gelegenheid gebruikmaken om te zeggen dat die verlenging naar Hamont echt nodig is. Vandaag werkt Nederland aan een internationale spoorlijn van Randstad via Brabant en Limburg naar Aken. Die lijn passeert in Weert, net over de grens met Belgisch Limburg. Het station van Weert is relatief gemakkelijk aan te sluiten op het station van Hamont. Dit is een grensoverschrijdende spoorverbinding die wij vanuit Belgisch Limburg moeten realiseren om op die manier vanuit Hamont en Weert door te sporen naar Nederland en Duitsland.

We moeten dat zeker doen nadat Infrabel de historische fout heeft gemaakt om de grensoverschrijdende

lijn 20 van Hasselt naar Maastricht op te geven. Limburg ligt in het hart van de Euregio en wij moeten vanuit onze provincie absoluut de grens over kunnen sporen naar Nederland.

**11.05 Kris Verduyckt** (sp.a): Mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord. Ik wil nog drie zaken meegeven.

Ten eerste, het is een goede zaak dat de rechtstreekse verbinding van Noord-Limburg naar Brussel er komt. Wij hebben tijdens de vorige commissievergadering al onze hoop uitgedrukt dat het treinmateriaal zoals vroeger niet aan het einde van de rit zit, maar dat wij deftig materiaal krijgen.

Ten tweede, ik kan de oproep van de heer Raskin over Hamont enkel maar ondersteunen.

Ten derde, mijnheer de minister, uit uw antwoord hoor ik dat geen enkel station wordt afgeschaft, wat in tegenspraak is met wat u toen in de commissie hebt verklaard. Ik ben benieuwd. Wij zitten immers een hele tijd op de trein en iedere stop zorgt natuurlijk voor extra tijd.

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

**12 Vraag van Wouter Raskin aan François Bellot (Mobiliteit) over "De afschaffing van overwegen in Bilzen" (55007288C)**

**12 Question de Wouter Raskin à François Bellot (Mobilité) sur "La suppression de passages à niveau à Bilzen" (55007288C)**

**12.01 Wouter Raskin** (N-VA): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, in het kader van de realisatie van het sneltramproject Spartacus van De Lijn bestudeert Infrabel de afschaffing van vier overwegen in Bilzen. De overwegen zouden vervangen worden door een tunnel. De start van de werken is gepland in het najaar 2021.

Om welke vier overwegen gaat het precies?

U heeft mij al laten weten dat Infrabel in de nodige budgetten zal voorzien voor het spoorweggedeelte van de ondertunneling. Hoeveel bedragen die budgetten?

**12.02 Minister François Bellot:** Mijnheer de voorzitter, beste collega, Infrabel laat mij weten dat zij momenteel inderdaad de afschaffing van de overwegen te Bilzen bestudeert in het kader van het Spartacusproject van De Lijn. Daarbij gaat het specifiek over de volgende overwegen: overweg 47 in de Molenstraat, overweg 46 in de Nijverheidsstraat, overweg 45A in de Laarstraat, overweg 45 in de Boomstraat, overweg 44C in Hooi, overweg 44B in de Laakstraat en overweg 44A in de Hasseltsestraat.

De vier eerste overwegen liggen op het traject van sneltramlijn 1 van het Spartacusproject. Voor de overweg 44A wordt een tunnel voor alle verkeer gepland onder de spoorlijn 34. De gemeenschappelijke overwegen zullen via het overblijvend saldo van de SPV Zwankendamme betaald worden. De kosten worden geraamd op ongeveer 8 miljoen euro.

Voor de niet-gekoppelde overwegen zal Infrabel in de nodige budgetten voorzien voor het gedeelte ten laste van Infrabel.

**12.03 Wouter Raskin** (N-VA): Dat was heel duidelijk. Dank u.

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

**13 Vraag van Pieter De Spiegeleer aan François Bellot (Mobiliteit) over "De veiligheidsvoorschriften n.a.v. de treinpanne in het station Burst" (55007402C)**

**13 Question de Pieter De Spiegeleer à François Bellot (Mobilité) sur "Les règles de sécurité à la suite de la panne de train à la gare de Burst" (55007402C)**

**13.01 Pieter De Spiegeleer** (VB): Mijnheer de minister, ik stel deze vraag over de veiligheidsvoorschriften

naar aanleiding van de treinpanne in het station van Burst. Het lijkt lokaal, maar ik hoor toch van overal zure opmerkingen.

Op vrijdagavond 19 juni zorgde een defecte trein in het station van Burst ervoor dat de treinen van lijn 82 Aalst-Burst volledig geannuleerd werden. De grote, drukke pendellijn Brussel-Denderleeuw-Zottegem kreeg te maken met vertragingen tot dertig minuten. De grootste hinder die deze panne uitlokte, was dat de slagbomen in de omgeving van het station van Burst gesloten bleven. Vermoedelijk is dat gebonden aan een standaardveiligheidsprocedure. Het klassieke verkeer, maar ook de lijnbussen, autobussen, fietsers en voetgangers moesten rechtsomkeer maken of wachten. Zulke situaties leiden tot heel wat onvrede en onbegrip. Ze stellen de kracht en het gezag van de slagboom, en bij uitbreiding het belsignaal en dergelijke in vraag. De treinen bleven voor alle duidelijkheid rijden, weliswaar met vertraging en gereduceerd van twee sporen naar één.

Hoelang zijn de slagbomen in de omgeving van het station van Burst gesloten gebleven?

Waarom konden die slagbomen niet op een normale manier verder werken, waarbij de slagbomen dichtgaan als er een trein voorbijrijdt? Dat was hier niet het geval, hoewel dit de essentiële werking van een slagboom en signalisatie is.

Is het mogelijk dat dergelijke maatregelen herbekeken worden waarbij één defecte trein zorgt voor langdurig gesloten slagbomen en dus het hele verkeer hindert, los van de treinen en pendelaars per trein zelf.

**13.02** Minister **François Bellot**: Mijnheer De Spiegeleer, Infrabel laat mij weten dat de overwegen 25 en 26 van spoorlijn 89 gesloten waren van 16.55 uur tot 18 uur en dat overweg 27 gesloten was van 16.55 uur tot 19.10 uur.

Wanneer een trein op een bepaald stuk spoor rijdt, wordt de overweg waarlangs hij kort nadien zal passeren, gesloten. De overweg blijft vervolgens gesloten tot dat bepaald stuk spoor weer vrij is. In dit geval stonden meerdere treinen op het spoor aan te schuiven, waardoor het spoor niet vrij kwam te staan. Overwegen zijn ontworpen om de veiligheid van alle weggebruikers steeds te laten primeren en dus om de slagbomen dicht te laten, ook bij een defecte trein. Dat blijft zo tot wanneer de veiligheid van de weggebruikers absoluut kan worden gegarandeerd.

**13.03** **Pieter De Spiegeleer** (VB): Mijnheer de minister, laat er vooral geen twijfel over bestaan dat de veiligheid primeert, voor iedereen hier aanwezig en voor alle fracties in het Parlement. Zoals ik al aanhaalde, vrees ik echter dat zulke procedures en voorvallen niet alleen frustraties opwekken, maar dat het gezag van de slagboom zo ook een beetje verdwijnt.

Het doel van een slagboom en de bijbehorende signalisatie is immers de mensen aan te manen tot voorzichtigheid omdat er een trein voorbijkomt, maar in veiligheidsprocedures als deze is dat niet zo. In dit geval denken de mensen dat er een trein voorbij zou kunnen komen en dat – ik heb het met mijn eigen ogen gezien – zorgt voor de foute reactie, die ik voor alle duidelijkheid verwerpelijk vind, dat de mensen het toch riskeren om zich een weg te banen langs de slagbomen. Zo – en in ruimere zin bij een defecte trein – wordt eigenlijk de essentiële doelstelling van een slagboom niet gehaald.

Daarom stel ik voor om na te gaan of het technisch mogelijk is dat één defecte trein er niet voor zorgt dat een slagboom anderhalf uur gesloten blijft. Ik betreur dat het technisch niet mogelijk is om de vervolghinder voor het algemeen vervoer door één defecte trein te reduceren, want zo'n gesloten slagboom heeft net het omgekeerde effect. Ik vrees dat wij daar in de toekomst nog voorbeelden van zullen krijgen.

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

#### **14** Questions jointes de

- **Vanessa Matz à François Bellot (Mobilité) sur "La présentation du plan de transport de la SNCB" (55007439C)**

- **Mélissa Hanus à François Bellot (Mobilité) sur "Les lignes 162 et 43" (55007586C)**

- **Mélissa Hanus à François Bellot (Mobilité) sur "Les trains supplémentaires pour les Luxembourgeois qui étudient à Liège" (55007589C)**

- **Mélissa Hanus à François Bellot (Mobilité) sur "La ligne 42" (55007590C)**

#### **14** **Samengevoegde vragen van**

- **Vanessa Matz** aan **François Bellot (Mobilité)** over "**De voorstelling van het vervoersplan van de NMBS**" (55007439C)
- **Mélissa Hanus** aan **François Bellot (Mobilité)** over "**De lijnen 162 en 43**" (55007586C)
- **Mélissa Hanus** aan **François Bellot (Mobilité)** over "**De bijkomende treinen voor de Luxemburgers die in Luik studeren**" (55007589C)
- **Mélissa Hanus** aan **François Bellot (Mobilité)** over "**Lijn 42**" (55007590C)

**14.01** **Vanessa Matz** (cdH): Monsieur le ministre, la SNCB a présenté son plan de transport la semaine passée en commission. Lors de cette présentation, la SNCB a annoncé le report de quatre projets, dont trois en Flandre et un en Wallonie, relatif à la ligne 42. La fréquence des trains sur cette ligne devait passer en décembre 2020 à un train par heure et dans chaque sens, ce qui aurait été particulièrement confortable pour les navetteurs de l'Ourthe-Ambève et de la province du Luxembourg.

Le plan de transport a été approuvé par le conseil d'administration en décembre 2019, mais également par le gouvernement en avril 2020. La SNCB a apparemment décidé seule du report de ces projets. C'est regrettable. Si nous avons entendu lors des questions précédentes l'état des pertes engrangées par la SNCB en raison de la crise, il n'en reste pas moins vrai que sacrifier quatre projets essentiels, dont des lignes rurales, sur l'autel des données budgétaires me semble un peu léger.

Avez-vous été officiellement saisi de cette demande, puisque le gouvernement a approuvé un plan de transport? Je vous sais personnellement attentif à la question des lignes rurales, mais je sais aussi que, si la SNCB sollicite des moyens complémentaires pour la mise en application pleine et entière du plan de transport, elle devra passer par vous et vous par le gouvernement fédéral. C'est en tout cas ce que j'ai entendu lors d'une précédente réponse que vous avez donnée, à savoir qu'il faudrait une nouvelle décision du conseil des ministres. Si c'est le cas, je voudrais que vous me le confirmiez. J'entends bien votre volonté de mettre en œuvre ce plan, mais vraisemblablement ce n'est pas la seule décision intervenant dans ce dossier.

Vous avez annoncé dans la presse que cela se ferait plutôt à l'automne. Si le gouvernement valide à ce moment un nouveau plan de transport avec de nouveaux moyens, la SNCB ne se retranchera-t-elle pas derrière le temps qu'il reste – deux ou trois mois à ce moment-là – pour mettre en œuvre de manière pleine et entière ce plan de transport?

Je voudrais des réponses très claires car nos navetteurs sont baladés entre la volonté politique, qui semble exister, et les contraintes budgétaires auxquelles la SNCB doit faire face. Pour ce faire, il semble que le gouvernement fédéral devra reprendre une décision. Pouvez-vous rassurer nos navetteurs quant au fait que vous obtiendrez ces budgets complémentaires pour la SNCB et pour les navetteurs des régions rurales?

**14.02** **François Bellot**, ministre: Chers collègues, comme vous avez pu le constater lors de l'audition au Parlement, et ce, malgré l'actuelle crise sanitaire, la SNCB a réussi à limiter au minimum l'impact sur son nouveau plan de transport. Le plan détaillé et adapté de la SNCB a été remis à la Chambre et est consultable par chacun d'entre vous. En effet, la crise a impacté la livraison de son matériel M7. Certains travaux ont été retardés. Et comme toutes les autres entreprises, la SNCB a dû gérer l'absentéisme et a subi un impact financier colossal. J'ai déjà répondu à une question à ce propos tout à l'heure.

La SNCB confirme clairement son intention finale d'augmenter son offre de trains de 4,7 % d'ici 2023. Elle demande aussi une certaine flexibilité pour atteindre ses objectifs afin de lui permettre d'intégrer toutes les réalités des prochains mois. Celui-ci tiendra, entre autres, compte de l'arrivée progressive et indispensable des trains à double étage M7 qui a pris du retard à cause de la crise sanitaire. La SNCB confirme déjà aujourd'hui l'implémentation de 44 projets sur les 49 planifiés pour la fin de l'année 2020. Parmi les cinq projets à confirmer, l'un d'entre eux sera postposé au milieu de l'année prochaine étant donné le retard compréhensible des travaux d'électrification ces derniers mois opérés par Infrabel à Hamont et à Mol. Le timing des quatre autres projets dont celui de la ligne 42 sera examiné en septembre 2020 selon la SNCB après analyse.

C'est aussi à cette époque que la SNCB fera son *road show* dans les différentes provinces. Les uns et les autres auront tout le loisir d'exprimer leurs avis à ce moment-là.

S'il y avait des changements proposés par la SNCB, il n'en reste pas moins que c'est au gouvernement de



décider puisqu'il avait déjà marqué son accord sur le projet de plan de transport 2020-2023. Tout changement devrait faire l'objet d'une modification de la délibération du Conseil des ministres, ce qui n'est pas à l'ordre du jour. Pour les projets prévus en 2021 et 2022, la SNCB proposera le planning actualisé en fonction de l'évolution de la situation au cours du premier trimestre 2021.

Madame Matz, je vous indique ce que le gouvernement a décidé jusqu'à présent, sauf raison impérative et d'ordre technique, ce qui serait compréhensible. Pour le reste, je n'ai pas entendu dire que le gouvernement avait l'intention de revoir sa position dans l'état actuel des choses.

**14.03 Vanessa Matz** (cdH): Monsieur le président, monsieur le ministre, je vous remercie pour ces réponses. J'entends bien que le gouvernement fédéral ne souhaite pas revoir sa copie - et fort heureusement! - par rapport à ce qu'il a décidé, il y a quelques semaines. Cependant, la SNCB a exercé une sorte de pression sur ce gouvernement en disant: "Nous n'avons pas les moyens de mettre en œuvre tous les projets". Cela impliquera forcément des moyens complémentaires, si le gouvernement - ce dont je suis à peu près sûre - souhaite confirmer un déploiement plein et entier tel que prévu par lui en avril.

Vous ne répondez pas quant à savoir si le gouvernement accordera des moyens complémentaires pour que le plan de transport puisse, de manière pleine et entière, produire ses effets, en décembre 2020, en tout cas pour les projets que la SNCB entend reporter, non pour des raisons techniques, de travaux, mais uniquement pour des raisons budgétaires.

Aussi, j'espère que lorsque le gouvernement devra ou non confirmer ses reports et, éventuellement, passer à la caisse, il ne sera pas trop tard et que la SNCB ne dira pas: "On a misé sur un report et nous sommes en retard par rapport à l'échéancier pour mettre en œuvre un train par heure et dans chaque sens sur la ligne 42".

**14.04 François Bellot**, ministre: Madame Matz, je vous invite à relire la réponse donnée à une question posée tout à l'heure. Il faut bien séparer les compensations corona, pour lesquelles un dossier de l'ordre de 390 millions d'euros est en cours d'analyse, de tout ce qui aurait été mis en œuvre hormis corona. Le financement du plan de transport était bien prévu. Par ailleurs, l'impact de la crise corona fera l'objet d'une autre décision pour compenser les pertes. Si on fait abstraction de la perte corona, le plan de transport était financé et finançable par la SNCB.

**14.05 Vanessa Matz** (cdH): Évidemment, je suppose qu'il s'agit bien d'enveloppes différentes et que le transport initial avait reçu le financement nécessaire. C'était d'ailleurs l'objet de la décision du Conseil des ministres d'avril dernier.

Cependant, la SNCB dit: "Nous n'avons pas suffisamment de moyens pour le faire". Clairement, des budgets complémentaires s'avéreront nécessaires, hormis l'enveloppe corona. Il importera d'éclaircir ce point rapidement avec la SNCB, parce que là, on est dans une partie de ping-pong, qui n'est pas saine pour nos navetteurs.

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

**15 Vraag van Joris Vandenbroucke aan François Bellot (Mobiliteit) over "De hinder voor de omwonenden van de werkplaats Melle" (55007473C)**

**15 Question de Joris Vandenbroucke à François Bellot (Mobilité) sur "Les nuisances dont sont victimes les riverains de l'atelier de Melle" (55007473C)**

*Voorzitter: Laurence Zanchetta.  
Présidente: Laurence Zanchetta.*

**15.01 Joris Vandenbroucke** (sp.a): *Mijnheer de Minister, buurtbewoners van de polyvalente werkplaats van de NMBS in Melle - gebouwd in 2014 - uiten hun ongenoegen over de lawaai-, licht- en trillingshinder van diesellocomotieven die daar 's nachts uren staan te draaien. De klachten slepen al jaren aan. NMBS heeft enkele acties ondernomen die ontoereikend zijn, zoals bijvoorbeeld de aanleg van een aarden wal. Die is te laag om het aanhoudende geluid van draaiende dieseltreinen en treinstellen betekenisvol te milderen.*

*Is voor de bouw van de werkplaats in Melle een milieu-effectenrapport uitgevoerd?*

*Welke activiteiten worden er precies uitgevoerd in de werkplaats van Melle? Hoeveel diesellocomotieven staan daar 's nachts te draaien en waarom? Zijn er geluidsstudies uitgevoerd? Wat waren de resultaten? Worden deze studies regelmatig herhaald? Neemt de NMBS maatregelen om de geluids-, licht- en trillingshinder voor de buurtbewoners zoveel mogelijk te beperken? Is het een optie om sommige werkzaamheden niet meer 's nachts uit te voeren? Erkent de NMBS dat de aarden wallen de geluidshinder onvoldoende dempen? Is het een optie om deze te verhogen? Is de NMBS bereid om structureel overleg te plegen met omwonenden over de veroorzaakte hinder en*

*Alvast bedankt voor de verstrekte antwoorden.*

**15.02** Minister **François Bellot**: De NMBS laat mij weten dat de basisvergunning voor de werkplaats in Melle op 11 april 2013 werd afgeleverd. Op 3 augustus 2018 werd een geactualiseerde vergunning afgeleverd.

De NMBS beslist vrijwillig om een ontheffingsdossier in te dienen bij de dienst MER. In het ontheffingsdossier werden de effecten van het project op geluid, water, mobiliteit, bodem, fauna, flora, landschap en mensen onderzocht. Alle daarin voorgestelde maatregelen om de hinder voor de omwonenden zo klein mogelijk te houden, werden nadien opgelegd in de bestekken voor de bouw in de omgevingsvergunning en dus bij de exploitatie van de werkplaats.

De omgevingsvergunning heeft betrekking op de verschillende inrichtingen, waaronder een stelplaats, werkplaats, een wasplaats en een brandstofverdeelinstallatie.

Het aantal draaiende diesellocomotieven is geen vast gegeven. Het aantal wordt volgens de NMBS tot een minimum beperkt, zowel in aantal als duur naargelang van de noodzakelijke onderhoudswerkzaamheden.

Conform de bijzondere voorwaarden in de vergunningen wordt thans het postmonitoringsprogramma "Geluid" uitgevoerd. Het eindverslag is nog niet afgerond. Op vraag van het departement Omgeving wordt nog een bijkomend onderzoek uitgevoerd.

Bij de bouw en uitbating van de inrichting werden volgens de NMBS al milderende maatregelen genomen. Het personeel van de werkplaats is gesensibiliseerd om geluids-, licht- en trillingshinder zoveel als mogelijk te beperken. Het moderne treinonderhoud is erop gericht om de beschikbaarheid van het materieel voor de reguliere treindiensten overdag te verhogen. Dat betekent onvermijdelijk dat ook 's nachts treinen moeten worden onderhouden. De vergunningsplichtige activiteiten worden maximaal binnen de gebouwen uitgevoerd, zodat de eventuele hinder ook maximaal wordt beperkt. De NMBS laat ten slotte weten dat er al overleg plaatsvond met de omwonenden en dat ze steeds bereid is tot een constructief overleg.

**15.03** **Joris Vandenbroucke** (sp.a): Dank u wel voor uw antwoord, mijnheer de minister.

*Het incident is gesloten.*

*L'incident est clos.*

**16** **Vraag van Frank Troosters aan François Bellot (Mobiliteit) over "De stopzetting van de spoorlijn Lanaken – Maastricht" (55007452C)**

**16** **Question de Frank Troosters à François Bellot (Mobilité) sur "La mise hors service de la ligne Lanaken - Maastricht" (55007452C)**

**16.01** **Frank Troosters** (VB): *Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, het antwoord dat ik mocht ontvangen op mijn schriftelijke vraag over het definitief uit exploitatie nemen van spoorlijn 20 Lanaken – Maastricht roept enkele bijkomende vragen bij me op.*

*'De voorzichtige interesse die er langs Belgische kant nog was, bleek onvoldoende gefundeerd om tot werkelijke trafieken te leiden'.*

*Over welke voorzichtige interesse heeft men het? Wie was (weliswaar blijkbaar voorzichtig) geïnteresseerd?*

*Welke elementen hebben ertoe geleid dat die betoonde interesse als 'onvoldoende gefundeerd om tot werkelijke trafieken te leiden' werd bestempeld?*

*Welke stakeholders werden door Infrabel bevraagd tijdens hun onderzoek over een eventuele reactivering van lijn 20 Lanaken – Maastricht?*

**16.02** Minister **François Bellot**: Beste collega, Infrabel laat mij weten dat er sinds 2017 actief gepeild werd naar een mogelijke toekomstige interesse van bedrijven en vervoerders om goederen via spoorlijn L20 te vervoeren, dit in overleg met de betrokken partijen, zoals de gemeente Lanaken, de FOD Mobiliteit en Vervoer, ProRail, de Belgische en Nederlandse provincies Limburg, de gemeente Maastricht en het Nederlandse ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. Ondanks intenties van vervoerders actief in goederenvervoer per spoor werd er nooit een concrete vraag tot herneming ontvangen.

Na de beslissing van het Nederlands ministerie van Infrastructuur en Waterstaat om de spoorlijn 20 op Nederlands grondgebied, die fungeert als enige ontsluiting van het Belgische tracé van lijn 20, te onttrekken aan het Nederlandse hoofdspoorlijnnet en over te dragen aan de gemeente Maastricht met het oog op de omvorming ervan tot een voorstedelijke tramlijn, heeft het in dienst houden van dit baanvak van anderhalve kilometer op Belgisch grondgebied geen nut meer.

**16.03** **Frank Troosters** (VB): Mijnheer de minister, bedankt voor uw antwoord. Ik ben een beetje verbaasd, in die zin dat er bedrijven en vervoerders zouden gecontacteerd zijn sinds 2017 en dat het blijkbaar niet nuttig geacht werd om die spoorlijn terug te activeren. Ik vind dat heel vreemd, want daaraan is nochtans een zeer grote nood in Limburg.

In tegenstelling tot mijn collega's Verduyckt en Raskin, ben ik helemaal niet tevreden met de antwoorden die wij hier ontvangen als wij op regelmatige basis vragen stellen over de Limburgse spoor situatie. Limburg ligt bijna helemaal geïsoleerd. Het heeft geen enkele ontsluiting naar het oosten, niet naar Nederland en niet naar het economisch belangrijke Duitse hinterland. Wij hebben geen enkele verbinding.

Het ging daarnet nog even over het 3RX-project, het traject Hamont-Weert. Alles lijkt daar gewoon vast te zitten. Het is vandaag 1 juli en er is een nieuwe vergadering gepland voor begin 2021. Wij hebben jarenlang gewacht op een belangrijke en dure 3RX-studie. Nu moet er een update komen, en moet er een nieuwe studie komen. Daar moet eerst nog een bestek voor gemaakt worden. Iemand die zo werkt in een privébedrijf, vliegt gewoon buiten, die krijgt zijn C4.

Wat Lanaken-Maastricht betreft, dat is het enige spoor dat er nog lag dat effectief had kunnen worden gebruikt om de regio te ontsluiten. Van pure ellende hebben de – bijna domme – Limburgse politici er een sneltram gelegd, die geen station in Hasselt of Maastricht bereikt en waarmee zij de enige nog bruikbare bedding hebben dichtgelegd.

Tot overmaat van ramp gaat Infrabel het stuk van die lijn 20 uit exploitatie nemen. Nederlands Limburg maakt dan de bedenking dat ze in dat geval ook evengoed de Maasbrug kunnen afbreken, want dat er toch geen trein meer doorkomt, waardoor Limburg helemaal geïsoleerd zal zijn.

Ik hoop dat er meer geestdrift komt, dat de hand aan de ploeg wordt geslagen en dat er eindelijk gedreven werk wordt gemaakt van een ontsluiting van Limburg.

*Het incident is gesloten.*

*L'incident est clos.*

**17** **Vraag van Frank Troosters aan François Bellot (Mobiliteit) over "De ingebrekestelling van de NMBS" (55007559C)**

**17** **Question de Frank Troosters à François Bellot (Mobilité) sur "La mise en demeure de la SNCB" (55007559C)**

**17.01** **Frank Troosters** (VB): Mijnheer de minister, ik werd opgeschrikt door een artikel in *Het Laatste Nieuws* over de stad Knokke-Heist, die een waterdicht protocol van de NMBS eist over de aanpak van de zomerperiode. De aanleiding daarvoor was het weekend van 27 en 28 juni met, volgens de burgemeester van Knokke-Heist, een ongecontroleerde toevloed van bezoekers, waarvan velen per trein kwamen.

De burgemeester sprak van tientallen bomvolle treinen met daarin veel reizigers zonder mondkapje en een gebrek aan controle door de NMBS. Hij dreigt de NMBS in gebreke te zullen stellen voor het exporteren van het coronavirus naar zijn stad.

Kloppen de feiten die burgemeester Lippens van Knokke-Heist heeft aangehaald, namelijk bomvolle treinen, passagiers zonder mondkmasker en een gebrek aan controle?

In welke maatregelen heeft de NMBS voorzien om grote aantallen treinreizigers op een veilige manier te kunnen vervoeren naar populaire bestemmingen, zoals de kust?

Bestaan daarover afspraken met bepaalde steden en gemeenten en andere stakeholders, zoals de politie, of zal daarover nog overleg gepleegd worden?

**17.02** Minister **François Bellot**: Beste collega, de NMBS laat mij weten dat er elke dag 250 treinen van en naar de kust rijden, inclusief de bijkomende toeristische treinen, die ook, zoals in het afgelopen weekend, tijdens de maanden juli en augustus blijven rijden.

Tijdens het afgelopen weekend had 90 % van die treinen een bezettingsgraad tussen 10 en 60 %. Slechts twee treinen waren bij terugkeer van de kust volledig bezet. De NMBS staat in permanent contact met de lokale kustautoriteiten. In dit stadium werd geen enkel probleem gesignaleerd. Ook met de gouverneur van West-Vlaanderen werd regelmatig overlegd, zo meldt men mij.

Des personnes qui étaient à Knokke ce week-end ont vu énormément de voitures garées partout. Les trams qui venaient de La Panne vers Knokke étaient aussi bondés. Il ne faut donc pas faire un procès à la SNCB, vu les taux de remplissage qui n'étaient pas très élevés.

In het kader van een akkoord met de regering en de federale politie communiceert de NMBS in real time de bezettingsgraad van de treinen naar de kust aan het provinciaal coördinatiecentrum. De NMBS herinnert er ook aan dat sinds 4 mei het dragen van een mondkmasker of een alternatief dat de neus en de mond bedekt verplicht is in de stations, op de perrons en in de treinen. Zij doet een beroep op de collectieve verantwoordelijkheid van eenieder om die maatregel te blijven respecteren in het belang van iedereen. De NMBS blijft haar reizigers via al haar communicatiekanalen ook wijzen op de gezondheidsregels die in voege zijn. De NMBS zal ook op haar website een link plaatsen naar de druktebarometer van Westtoer om een massa aan zee te vermijden tijdens de zomermaanden.

Bien entendu, le ferroviaire n'est qu'un mode de transport, sans doute bien minoritaire par rapport aux autres.

**17.03** **Frank Troosters** (VB): Dank u voor uw verhelderend antwoord, mijnheer de minister.

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

**18** **Vraag van Yoleen Van Camp aan François Bellot (Mobiliteit) over "De hitte op treinen van en naar de Kempen" (55007552C)**

**18** **Question de Yoleen Van Camp à François Bellot (Mobilité) sur "La chaleur dans les trains desservant la Campine" (55007552C)**

**18.01** **Yoleen Van Camp** (N-VA): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, de zomerse temperaturen zijn voor iedereen zeer welkom, behalve voor de Kempische pendelaars. Sinds de Desiro's op de Kempische trajecten zijn weggehaald, rijden er bijna geen treinen met airco meer op onze trajecten, afgezien van de M6, die enkel één keer 's ochtends en één keer 's avonds rijdt. Dat is erg oncomfortabel, zeker nu de reizigers verplicht een mondkmasker moeten dragen.

We hadden hiervoor zeer duidelijk gewaarschuwd. Bij de renovatie van de varkensneuzen, die totaal mislukt is, hebben wij aan het begin van de rit meegegeven dat de verluchting onvoldoende zou zijn om aangename temperaturen in het stel te garanderen. U heeft dat toen afgedaan als een onterechte vrees. Welnu, in de praktijk blijkt nu duidelijk dat we het hier bij het rechte eind hadden. We hadden u ook gewaarschuwd voor de stiptheid die op het traject Turnhout – Brussel – Binche totaal teloor zou gaan met de aantakking op Binche. Toen wilde u ook niet luisteren. De cijfers geven ons nu duidelijk gelijk.

Ik ben hier vandaag omdat ik graag met u tijdelijke oplossingen wil zoeken voor dit probleem. Hebt u al eens temperatuurmetingen gedaan op deze treinen? Ze zijn echt onleefbaar, niet enkel voor uw personeel, maar

zeker ook voor de Kempische reizigers. Wat kunt u intussen doen om hiervoor oplossingen te bedenken? U had ons verzekerd dat de temperatuur in orde zou zijn in deze treinen. Dat blijkt niet het geval. Ik neem aan dat u hiervoor dan ook de verantwoordelijkheid neemt en oplossingen wilt aanreiken.

Waarom werd er niet gekozen voor airco in de nieuwe treinen? Wij waren al niet te vinden voor de renovatie van de varkensneuzen. U hebt ons met een kluitje in het riet gestuurd door te zeggen dat met de verbetering van de lucht ook de temperatuur beter bewaakt zou kunnen worden. Dit blijkt in de praktijk totaal niet het geval te zijn. Hebt u zelf als minister al eens een dergelijke trein genomen bij zomerse temperaturen? Het is dan echt onleefbaar. De reizigers nemen hun mondmasker af omdat ze haast niet meer kunnen ademen.

Wanneer komt de definitieve oplossing op lange termijn en worden die mislukte gerenoveerde varkensneuzen nu eindelijk van onze netten gehaald en krijgen we in de Kempen ook modern spoomaterieel?

**18.02** Minister **François Bellot**: Mevrouw de voorzitter, mevrouw Van Camp, de NMBS is goed op de hoogte van de vraag vanuit de Kempen naar het meest moderne treinmaterieel.

De NMBS wijst er wel op dat zij nu al zes treinen op de verbinding Turnhout-Binche met M6-dubbeldeksmaterieel met airco inzet. De drukst bezette treinen tussen Turnhout en Brussel rijden dan ook wel met airco. Op middellange termijn – horizon 2021-2022 – is het de bedoeling ook de drukbezette trein 3428 met vertrek in Turnhout om 06.04 uur met M6-materieel te laten rijden.

Zoals de NMBS al eerder liet weten, heeft zij inderdaad bekeken of de installatie van een airco bij de renovatie van de vierledige stellen mogelijk was. Dat bleek technisch niet mogelijk. Het bestaande verluchtingssysteem werd dan ook volledig gereviseerd. De NMBS meent dat het systeem bij gemiddelde temperaturen voldoet. Wanneer het echter meer dan 30 graden wordt en de temperatuur aanhoudt, kan het inderdaad onaangenaam warm worden, net zoals in elke ruimte zonder airco.

**18.03** **Yoleen Van Camp** (N-VA): Mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord.

Wij kijken er samen met u naar uit dat vanaf 2021-2022 meer van die moderne dubbeldekkers op onze lijn Turnhout-Brussel-Binche komen. Hopelijk komt daarbij ook een oplossing voor de vertragingproblemen.

Wij hadden er duidelijk voor gewaarschuwd dat het verluchtingssysteem onvoldoende zou zijn. U spreekt van temperaturen boven 30 graden. U moet echter zelf die trein in de Kempen eens nemen. U bent erg welkom bij ons. Al vanaf temperaturen boven 25 graden is het in die trein gewoon totaal onleefbaar. U zou eens temperatuurmetingen moeten doen.

Het is echt onverantwoord om uw personeel maar ook de Kempische reiziger met die treinen te laten sporen.

Met de verzadigde E313- en E34-verbindingen zijn wij echt wel aangewezen op het spoorvervoer.

Wij stelden een vraag naar tijdelijke oplossingen. Kan u niets met een mobiele installatie doen? Het zou fijn zijn, mocht u die vraag onderzoeken, zodat wij niet moeten wachten op 2021-2022 om nog eens een lichte verbetering op ons traject te verkrijgen.

Misschien kan u ook eens bekijken of nu op korte termijn, bijvoorbeeld met mobiele installaties, al iets aan de onleefbare temperaturen op die treinen kan worden gedaan.

Wij hopen, tot slot, dat u na de waarschuwing voor de stiptheid bij uw plannen en de waarschuwing voor het gebrek aan comfort in die gerenoveerde varkensneuzen ook de volgende waarschuwingen van ons, Kempenaars, echt ernstig zal nemen en niet langer uw zin zal doen. Wanneer wij waarschuwen dat iets een totale mislukking zal zijn, hopen wij dat u daarnaar ook zal handelen, zodat u kan vermijden dat u hier met gefrustreerde en boze Parlementsleden wordt geconfronteerd, die namens de Kempische pendelaars spreken.

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

La **présidente**: Chers collègues, nous arrivons à la question n° 55007583C de M. Daniel Senesael, mais ce dernier n'est pas présent. Les questions n° 55007584C et n° 55007588C de Mme Mélissa Hanus ont été transformées en questions écrites.

**19** **Vraag van Karin Jiroflée aan François Bellot (Mobilité) over "Het station van Tienen" (55007593C)**

**19** **Question de Karin Jiroflée à François Bellot (Mobilité) sur "La gare de Tirlemont" (55007593C)**

**19.01** **Karin Jiroflée** (sp.a): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, tijdens de vorige vergadering heb ik u een vraag gesteld over het station van Tienen. Op het allerbelangrijkste gedeelte van die vraag hebt u toen geen antwoord gegeven. Ik heb toen ook onmiddellijk aangekondigd dat ik daarop zou terugkomen. Mijn vraag gaat meer bepaald over de renovatie van het station van Tienen, die al heel lang beloofd wordt en alleen figuurlijk in de steigers staat, want in de realiteit zien wij er helaas nog altijd niets van.

Wat is de stand van zaken? Wanneer wordt die renovatie ingepland? Volgens de eerste planning zou de renovatie in 2020 al achter de rug zijn. Men spreekt nu van 2023, maar een echte planning zien we niet. Wanneer zal de renovatie plaatsvinden en wat is het budget dat ervoor is uitgetrokken?

**19.02** **Minister François Bellot**: Mevrouw Jiroflée, de NMBS heeft reeds aangegeven dat de toegankelijkheid van haar stations en het comfort van haar reizigers alle prioriteit krijgt. In het station van Tienen heeft zij eerst de perrons aangepakt. Het station zelf zal volgens de plannen van de NMBS vanaf 2023 worden aangepakt. Het is aan de volgende regering om de investeringsplannen daarvoor goed te keuren.

**19.03** **Karin Jiroflée** (sp.a): Mevrouw de voorzitter, ik stel vast dat de minister mij een tweede keer geen antwoord geeft.

Ik ben blij dat u bevestigt dat het 2023 zal zijn. Dat is toch al iets. Als ik het echter goed begrijp, is daarover niks opgenomen in een meerjarenplanning en staat er nog niks over vast. We komen daarop in ieder geval terug.

*L'incident est clos.*

*Het incident is gesloten.*

**20** **Question de Sarah Schlitz à François Bellot (Mobilité) sur "Le paiement par carte dans les gares" (55007600C)**

**20** **Vraag van Sarah Schlitz aan François Bellot (Mobilité) over "Het elektronisch betalen in de stations" (55007600C)**

**20.01** **Sarah Schlitz** (Ecolo-Groen): Madame la présidente, monsieur le ministre, à en croire certains voyageurs, depuis la crise du coronavirus, il n'est plus possible d'acheter en cash son billet dans certaines gares.

J'ai pu observer qu'à la gare de Bruxelles-Central, un monnayeur permet de transformer les billets en pièces, mais ce n'est visiblement pas le cas partout – comme à la gare de Gembloux, par exemple. Ceci est particulièrement problématique pour les personnes qui n'ont pas de carte bancaire.

Monsieur le ministre, pouvez-vous me confirmer cette information? L'interdiction de payer en cash est-elle légale? Pourriez-vous vous assurer qu'un retour à la normale pourra avoir lieu le plus rapidement possible?

**20.02** **François Bellot**, ministre: Madame la présidente, chère collègue, le Conseil national de sécurité encourage les paiements électroniques parce qu'ils permettent notamment de respecter les mesures de distanciation sociale ainsi que la non-perception dans les mains de pièces de monnaie qui se baladent de poche en poche.

La SNCB suit cette recommandation par souci de précaution et de protection de ses clients et de ses travailleurs. Elle rappelle qu'il est toujours possible d'acheter un titre de transport via son site internet, l'application ou encore l'automate de vente en gare. Une liste des gares où les guichets restent ouverts est également disponible sur son site. Toutefois, durant la période de crise sanitaire, seuls les paiements par carte bancaire sont acceptés. Par ailleurs, elle s'est organisée afin que ses terminaux de vente soient

régulièrement nettoyés et/ou désinfectés.

Enfin, de nombreux automates de vente acceptent, aujourd'hui, les paiements en cash. Cette fonctionnalité est restée valable durant la crise. Le retour de l'acceptation du cash aux guichets est prévu dans les prochains jours.

**20.03 Sarah Schlitz** (Ecolo-Groen): Monsieur le ministre, tout est une question de proportionnalité. Le Conseil national de sécurité recommande effectivement de limiter les paiements en cash et de privilégier les paiements par carte bancaire. Cependant, quand des personnes n'ont d'autre choix que de payer en cash, il est vraiment important de leur permettre de pouvoir se déplacer.

Je me réjouis donc d'apprendre que la situation sera rétablie rapidement. Mais je ne voudrais pas que le choix de favoriser l'usage des moyens électroniques de paiement participe, une nouvelle fois, à la diminution de l'accès aux guichets. En effet, me trouvant à la gare de Bruxelles-Central à une heure de pointe, j'ai pu observer que certaines personnes qui ne prennent sans doute pas très souvent le train étaient complètement déboussolées. Il appartient aux stewards qui sont débordés de les accompagner d'un guichet à l'autre pour gérer les automates à leur place. Je ne suis donc pas persuadée que cette façon de faire constitue un gain de temps ou de productivité ou permette de limiter la pandémie.

*L'incident est clos.*

*Het incident is gesloten.*

**21 Question de Sarah Schlitz à François Bellot (Mobilité) sur "Le plan de transport 2020-2023" (55007602C)**

**21 Vraag van Sarah Schlitz aan François Bellot (Mobiliteit) over "Het vervoersplan 2020-2023" (55007602C)**

**21.01 Sarah Schlitz** (Ecolo-Groen): Monsieur le ministre, la SNCB a présenté le contenu de son plan de transport 2020-2023 en commission la semaine dernière. Les orientations générales en faveur de plus d'amplitude et de fréquence vont dans le bon sens et touchent de façon équilibrée les gares de l'ensemble du pays.

Seul bémol, sur les six gares perdantes dans ce plan de transport, cinq sont liégeoises: Liège-Carré, Liège-Saint-Lambert, Milmort, Herstal et Liers. C'est une mauvaise nouvelle pour la mobilité liégeoise, déjà engluée dans les embouteillages et qui subit également les conséquences des travaux du tram, et ce pour des années encore.

On peut lire entre les lignes de ce plan de transport que la réalisation d'un véritable réseau express liégeois ne fait pas partie de la stratégie de la SNCB sur le long terme. Les réseaux urbains en général - Bruxelles est concernée de la même manière - ne sont pas une option privilégiée par la SNCB, alors que ce sont des réseaux qui existent déjà et ne demandent qu'à être valorisés pour favoriser une mobilité durable dans les centres-villes.

Monsieur le ministre, quels messages ont-ils été envoyés par les autorités communales liégeoises et herstalliennes dans le cadre de la consultation sur ce plan de transport? Quelle est la vision de la SNCB en matière de réseaux urbains?

**21.02 François Bellot**, ministre: Chère collègue, comme vous l'indiquez dans votre question, la SNCB a présenté son plan de transport en commission de la Mobilité lors de son audition du 24 juin dernier. Nous pouvons tout de même nous réjouir de l'augmentation du nombre de voyageurs en 2019, ainsi que de la dynamique positive de la ponctualité qui fait également une forte progression par rapport à 2018 avec plus 3,2 %.

Je dois vous dire que je ne partage pas votre point de vue sur ce qu'il s'est passé à la SNCB. Je rappelle qu'en 2016, on a ajouté 72 trains dans et autour de la couronne bruxelloise. En 2017, le plan de transport 2017-2020 a été réalisé sur la base des rencontres avec les *stakeholders*. Le pourcentage de progression établi par le Bureau du Plan, toutes choses étant égales par ailleurs, sur la base des données antérieures, prévoyait 1 % d'augmentation de voyageurs par an. Par ailleurs, avec la nouvelle dynamique et la nouvelle façon d'approcher l'établissement du plan de transport, et ce, avant les marches sur le climat, nous étions déjà à des augmentations annuelles de 3 %.

Je rappelle aussi qu'on a mis en place l'offre S sur Anvers, Liège, Charleroi et Gand. Rien que pour la région liégeoise, je pense qu'on a ajouté quelque chose comme 15 ou 16 trains qui font de l'offre purement sous-locale en communauté liégeoise plutôt que d'offrir des trains à longue distance. La SNCB a tout de même adapté son offre à la réalité et bien d'autres projets.

En ce qui concerne le plan de transport lui-même, la sélection des projets s'est basée sur:

1. la vision stratégique du gouvernement tenant compte des critères tels que la robustesse, l'*input* des *stakeholders* et le fait de veiller à ce que les projets sélectionnés n'aient pas d'effet négatif sur la ponctualité notamment;
2. la prise en considération de manière centrale des besoins des clients;
3. les moyens financiers disponibles;
4. les possibilités opérationnelles à disposition.

La présentation du plan que je ne vais pas refaire était, je pense, suffisamment claire et largement détaillée. Il est à noter que vu les incertitudes temporaires dues à la crise sanitaire que nous traversons depuis mars, la SNCB veut maintenir l'ensemble des projets prévus sur la période tels que validés, mais indique avoir besoin d'un minimum de flexibilité au niveau du timing d'implémentation de certains projets.

Pour rappel et comme elle l'a annoncé lors de son audition, 44 des 49 projets et sous-projets sont déjà confirmés pour décembre 2020.

Il y a dix projets d'arrêts supplémentaires sur des relations existantes, sept projets d'extension, 27 projets d'extension d'amplitude, d'études SNCB et *road shows* - c'est fortement demandé par les clients. Il y a quatre projets nécessitant des moyens de production supplémentaire.

Le timing sera donné en septembre par la SNCB, après son analyse de la situation. Mais quoi qu'il en soit, la SNCB peut examiner et formuler des propositions, mais tout changement au plan de transport tel qu'il a déjà été avalisé par le gouvernement devrait faire l'objet d'une révision de la décision gouvernementale, ce qui n'est pas à l'ordre du jour.

Un projet sera de toute façon reporté, celui d'infrastructure entre Mol et Hamont, retardé de six mois pour des raisons évidentes puisque le sillon n'est pas disponible.

Le timing concret pour l'implémentation des projets de décembre 2021 à décembre 2022, sur la même période, intégrant tous les impacts de la crise, sera réactualisé et présenté lors du premier trimestre 2021.

Dans le courant du mois d'octobre 2020, la SNCB organisera un second tour de *road shows* dans chaque province du pays. À cette occasion, la SNCB expliquera le futur plan de transport et les réflexions menées pour chaque province.

Pourquoi le mois de septembre est-il un mois important? C'est le dernier mois au cours duquel des modifications peuvent être apportées à la mise en place du plan de transport en décembre 2020. Si des décisions sont prises plus tard, il n'est plus possible d'en tenir compte dans le plan de transport 2020.

Si la SNCB a l'intention de revoir un certain nombre de projets, elle ne pourrait le faire qu'en formulant une proposition au gouvernement qui sera en place à ce moment. Je peux vous dire que je ne sais pas quels arguments nous pourrions avancer.

Si ce sont des arguments financiers, cela ne représente quasiment rien à côté de l'impact du COVID-19. J'ai répondu à une question tout à l'heure. Nous en sommes à peu près à 400 millions d'euros d'impact du COVID-19. Reporter un projet, c'est quelques centaines de milliers d'euros peut-être, mais de toute façon, la SNCB indique vouloir reporter de quelques mois. Reporter de quelques mois, je ne sais pas si c'est la solution.

Je n'ai pas l'intention, en tout cas dans l'état actuel des choses, pour d'autres projets que pour celui qui n'est pas possible techniquement, de formuler des propositions de report s'il n'y a pas de raisons techniques empêchant la mise en œuvre.

**21.03 Sarah Schlitz** (Ecolo-Groen): Monsieur le ministre, je vous remercie de votre réponse complète.



Je ne vous demandais pas de modifier le plan de transport à Liège, car je suis bien consciente que nous sommes en train d'aboutir à des décisions quasi définitives. Elles seront peut-être assorties de changements à la marge, à la suite du *road show*. De toute façon, je n'entretenais pas vraiment d'espoir de ce côté-là.

En revanche, je m'interroge un peu quant à la manière dont les *stakeholders*, comme vous dites, ont exprimé leur demande locale auprès de la SNCB. On pourrait, de prime abord, estimer que la desserte dans le centre-ville liégeois est parfaite, parce qu'entre trois et six trains par heure y circulent. Or la cadence n'est pas bonne. Cela signifie qu'on peut avoir deux trains en cinq minutes, mais qu'on peut aussi attendre dans la gare trente minutes en raison d'un retard. Cela pose donc un véritable problème d'efficacité. En effet, la gare des Guillemins est excentrée et la desserte vers le centre-ville passe par cette ligne.

Doubler la ligne Gouvy-Liers et la limiter en gare des Guillemins va causer des difficultés aux étudiants qui logent dans le Carré ou près de la place Saint-Lambert. Ce sera aussi un problème pour les navetteurs et les touristes qui doivent rejoindre le centre-ville. En outre, les travaux du tram provoquent des engorgements, tandis que la desserte de bus est saturée.

Bref, la période 2020-2023, avant l'entrée en service du tram, sera critique pour la mobilité liégeoise. Dès lors, un train par heure en moins va entraîner un impact négatif.

Je ne vous jette pas la pierre, monsieur le ministre. J'aimerais seulement savoir dans quelle mesure les Liégeois ont fait valoir leurs intérêts dans ce dossier, tant je reste effarée par le résultat. Certes, la période 2017-2020 a représenté un progrès pour Liège. Je pense au doublement de la cadence à Ans, qui est une très bonne nouvelle pour les navetteurs concernés. Reste que le problème subsiste dans le centre-ville.

En tout cas, je vous remercie de votre réponse, qui me rassure quant à votre volonté d'avancer rapidement dans la mise en œuvre du plan de transport. Si des reports devaient avoir lieu pour des raisons techniques, ce serait compréhensible. Pour le reste, nous en discuterons en temps voulu.

*L'incident est clos.*

*Het incident is gesloten.*

*La réunion publique de commission est levée à 16 h 26.*

*De openbare commissievergadering wordt gesloten om 16.26 uur.*