

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

27 januari 2016

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

**tot verdere elektrificatie van de
NMBS-lijn 19, Mol-Hamont**

(ingediend door de heren David Geerts en
Peter Vanvelthoven)

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

27 janvier 2016

PROPOSITION DE RÉSOLUTION

**relative à la poursuite de l'électrification de la
ligne 19, Mol-Hamont, de la SNCB**

(déposée par MM. David Geerts et
Peter Vanvelthoven)

N-VA	:	Nieuw-Vlaamse Alliantie
PS	:	Parti Socialiste
MR	:	Mouvement Réformateur
CD&V	:	Christen-Democratisch en Vlaams
Open Vld	:	Open Vlaamse liberalen en democraten
sp.a	:	socialistische partij anders
Ecolo-Groen	:	Ecologistes Confédérés pour l'organisation de luttes originales – Groen
cdH	:	centre démocrate Humaniste
VB	:	Vlaams Belang
PTB-GOI	:	Parti du Travail de Belgique – Gauche d'Ouverture
DéFI	:	Démocrate Fédéraliste Indépendant
PP	:	Parti Populaire

Afkortingen bij de nummering van de publicaties:

DOC 54 0000/000: Parlementair document van de 54^e zittingsperiode + basisnummer en volgnummer
 QRVA: Schriftelijke Vragen en Antwoorden
 CRIV: Voorlopige versie van het Integraal Verslag
 CRABV: Beknopt Verslag
 CRIV: Integraal Verslag, met links het definitieve integraal verslag en rechts het vertaald beknopt verslag van de toespraken (met de bijlagen)

PLEN: Plenum
 COM: Commissievergadering
 MOT: Moties tot besluit van interpellaties (beigekleurig papier)

Abréviations dans la numérotation des publications:

DOC 54 0000/000: Document parlementaire de la 54^e législature, suivi du n° de base et du n° consécutif
 QRVA: Questions et Réponses écrites
 CRIV: Version Provisoire du Compte Rendu intégral
 CRABV: Compte Rendu Analytique
 CRIV: Compte Rendu Intégral, avec, à gauche, le compte rendu intégral et, à droite, le compte rendu analytique traduit des interventions (avec les annexes)

PLEN: Séance plénière
 COM: Réunion de commission
 MOT: Motions déposées en conclusion d'interpellations (papier beige)

Officiële publicaties, uitgegeven door de Kamer van volksvertegenwoordigers

Bestellingen:
 Natieplein 2
 1008 Brussel
 Tel.: 02/ 549 81 60
 Fax: 02/549 82 74
 www.dekamer.be
 e-mail: publicaties@dekamer.be

De publicaties worden uitsluitend gedrukt op FSC gecertificeerd papier

Publications officielles éditées par la Chambre des représentants

Commandes:
 Place de la Nation 2
 1008 Bruxelles
 Tél.: 02/ 549 81 60
 Fax: 02/549 82 74
 www.lachambre.be
 courriel: publications@lachambre.be

Les publications sont imprimées exclusivement sur du papier certifié FSC

TOELICHTING

DAMES EN HEREN,

Sinds 9 december 2015 is de NMBS-lijn 15 Herentals-Mol geëlektrificeerd en rijdt er tijdens de ochtend- en avondspits een extra rechtstreekse trein tussen Mol en Brussel, waardoor pendelaars uit Olen, Geel en Mol niet meer moeten overstappen in Herentals of Lier. Hierdoor missen ze bij vertragingen hun aansluiting niet meer, wat een enorme verbetering is van het comfort en de dienstverlening.

In de vorige regeerperiode werd er extra druk gezet op de elektrificatie met een resolutie van David Geerts, Peter Vanvelthoven, Jef Van Den Bergh en Liesbeth Van Der Auwera (DOC 53 2067/001). Daarna werd er dan ook werk gemaakt van de elektrificatie van het eerste gedeelte Herentals-Mol.

De inhuldiging van dit stuk vond plaats met tal van gestelde lichamen, zowel van Infrabel, de NMBS, als van politici. Deze laatsten hadden allemaal maar één boodschap: nu de spoorlijn Herentals-Mol is geëlektrificeerd, is de volgende logische stap de verdere elektrificatie van de lijn tot in Hamont. De ceo van de NMBS, Jo Cornu, is alvast voorstander van meer investeringen in de regio maar hij zei in zijn speech in Mol in december 2015 ook duidelijk dat door de budgettaire krapte, opgelegd door de federale regering, de NMBS geen duidelijk antwoord kan geven op verdere elektrificatie.

De elektrificatie van de lijn Herentals-Hamont staat al sinds 1981 op de agenda. Sedert enkele decennia bestaan er plannen om lijn 15 die verder loopt in lijn 19, met name de lijn Herentals-Mol-Lommel-Neerpelt, te elektrificeren. In 1985 was er al een motie van het Economisch Comité voor de Kempen die aandrong op elektrificatie. Verder werden er in 1993 en in 1996 beslissingen genomen om over te gaan tot elektrificatie. Na meer dan 35 jaar kwam er eindelijk een doorbraak. Op 13 oktober 2011 nam de raad van bestuur van Infrabel de beslissing om de elektrificatiewerken van lijn 15 te gunnen aan een aannemer. De werkzaamheden moesten starten in 2012 en eindigen in 2014. In eerste instantie zou het stuk Herentals-Mol geëlektrificeerd worden. Tegelijkertijd zou de studie worden aangevat om het resterende deel tot Hamont te elektrificeren.

DÉVELOPPEMENTS

MESDAMES, MESSIEURS,

Depuis le 9 décembre 2015, la ligne 15 de la SNCB, Herentals-Mol, est électrifiée et, durant l'heure de pointe du matin et du soir, un train direct supplémentaire circule entre Mol et Bruxelles, si bien que les navetteurs de Olen, Geel et Mol ne doivent plus prendre une correspondance à Herentals ou à Lier. Ils ne risquent donc plus de rater leur correspondance à cause des retards, ce qui améliore énormément le confort et le service.

Au cours de la législature précédente, MM. David Geerts, Peter Vanvelthoven, Jef Van Den Bergh et Mme Liesbeth Van Der Auwera ont déposé une résolution soulignant la nécessité d'une électrification (DOC 53 2067/001), à la suite de laquelle les travaux d'électrification du premier tronçon, Herentals-Mol, ont donc été entamés.

L'inauguration de ce tronçon a eu lieu en présence de nombreux corps constitués, tant d'Infrabel que de la SNCB, et de responsables politiques. Le message de ces derniers était unanime: maintenant que la ligne de chemin de fer Herentals-Mol est électrifiée, la prochaine étape logique est de poursuivre l'électrification jusqu'à Hamont. Le CEO de la SNCB, Jo Cornu, est certainement favorable à de nouveaux investissements dans la région, mais il a aussi clairement fait savoir, dans l'allocution prononcée à Mol en décembre 2015, qu'en raison des restrictions budgétaires imposées par le gouvernement fédéral, la SNCB ne pouvait se prononcer avec certitude quant à la poursuite de l'électrification.

L'électrification de la ligne Herentals-Hamont est à l'ordre du jour depuis 1981 déjà. Cela fait plusieurs décennies maintenant que l'on envisage d'électrifier la ligne 15, qui se prolonge par la ligne 19, à savoir la ligne Herentals-Mol-Lommel-Neerpelt. En 1985, une motion de l'*Economisch Comité voor de Kempen* (Comité économique pour la Campine) réclamait déjà l'électrification. Par la suite, des décisions ont été prises en 1993 et en 1996 pour procéder à ces travaux. Il aura fallu attendre plus de 35 ans pour que les choses bougent enfin. Le 13 octobre 2011, le conseil d'administration d'Infrabel a décidé d'attribuer à un entrepreneur les travaux d'électrification de la ligne 15. Le chantier devait débuter en 2012 pour se terminer en 2014. Dans un premier temps, c'est le tronçon Herentals-Mol qui devait être électrifié. L'étude relative à l'électrification de la partie restante devait débuter en parallèle.

Uiteindelijk zijn de werken van het eerste deel dan toch met succes afgewerkt en werd de vernieuwde lijn eind 2015 in dienst genomen.

Voor de verdere ontsluiting van de Kempen en Noord-Limburg is de elektrificatie van de spoorlijn Mol-Hamont cruciaal. In het gebied wonen 230 000 mensen en er stappen per dag gemiddeld 3 125 reizigers op de trein. Een petitie van de VTV (Vereniging Treinreizigersvervoer) heeft in minder dan drie weken maar liefst 5 147 handtekeningen verzameld, wat aangeeft dat het draagvlak onder de bevolking groot is en het reizigerspotentieel enorm. Op 16 december 2015 werd deze petitie overhandigd aan de minister van Mobiliteit, Jacqueline Galant.

Zolang de elektrificatie er niet komt rijden er op die lijn verouderde dieseltreinen, die vaak defect zijn en totaal niet wervend zijn. Limburg is achtergesteld op gebied van spoorinfrastructuur en telt nog de allerlaatste lijnen die niet zijn geëlektrificeerd. Op maar liefst de helft van de spoorlijnen in Limburg, 75 km, rijden nog dieseltreinen. Dit elektrificatieproject maakt deel uit van het SALK-plan (Strategisch Actieplan Limburg in het Kwadraat) van de provincie Limburg. Ook de Vlaamse regering was van oordeel dat er in Limburg een inhaalbeweging nodig was en schoof in het prioriteitenrapport drie projecten naar voor: elektrificatie lijn 19 Mol-Hamont, een dubbel spoor voor lijn 15 Mol-Hasselt en het opnieuw in gebruik nemen van de lijn 18 Hasselt-Neerpelt.

Op een vraag van David Geerts in de commissie Infrastructuur, het Verkeer en de Overheidsbedrijven (vaag nr. 6072, Integraal Verslag, CRIV 54 COM 232, blz.1), antwoordde minister Galant dat de kostprijs voor een verlenging van de elektrificatie 38 miljoen euro bedraagt, terwijl volgens de bijhorende tabel het om 35 miljoen euro zou gaan. Daarbij zou de lijn op een dubbel spoor worden gebracht.

Elektrisch rijden betekent een aanzienlijke besparing van de exploitatiekosten ten opzichte van een trein die rijdt op dieselolie. Dieselmotoren zijn vaker onderhevig aan incidenten. Bovendien hebben ze een grotere CO₂-uitstoot, niet onbelangrijk in tijden waar men van iedereen een extra inspanning vraagt om het klimaat te redden. Ook kan met de elektrificatie de tankinstallatie in Mol vervallen.

Niet elektrificeren betekent dat de lijn Hamont-Antwerpen in twee delen rijdt: elektrisch en diesel, wat betekent dat je van Noord-Limburg naar Antwerpen twee keer en naar Brussel zelfs drie keer moet overstappen.

Finalement, les travaux du premier tronçon se sont tout de même achevés avec succès, et la ligne 15 rénovée a été mise en service fin 2015.

Pour poursuivre le désenclavement de la Campine et du Nord-Limbourg, l'électrification de la ligne ferroviaire Mol-Hamont est cruciale. Deux cent trente mille personnes vivent dans la région et 3 125 voyageurs en moyenne y prennent le train chaque jour. Une pétition de la VTV (*Vereniging Treinreizigersvervoer*) a récolté pas moins de 5 147 signatures en moins de trois semaines, ce qui témoigne de la grande adhésion de la population et de l'énorme potentiel en termes de voyageurs. Le 16 décembre 2015, cette pétition a été remise à la ministre de la Mobilité, Jacqueline Galant.

Tant que la ligne ne sera pas électrifiée, elle ne sera empruntée que par des trains diesel vétustes, qui tombent souvent en panne et ne sont pas du tout engageants. En matière d'infrastructure ferroviaire, le Limbourg est à la traîne et la province compte encore les toutes dernières lignes non électrifiées. Pas moins de la moitié des lignes de chemin de fer du Limbourg, soit 75 km, fonctionnent encore avec des motrices au diesel. Ce projet d'électrification s'inscrit dans le plan SALK (*Strategisch Actieplan Limburg in het Kwadraat*) de la province du Limbourg. Le gouvernement flamand considèrerait lui aussi que le Limbourg avait du retard à rattraper et il a mis en avant trois projets dans le rapport sur les priorités: l'électrification de la ligne 19 Mol-Hamont, le dédoublement des voies de la ligne 15 Mol-Hasselt et la remise en service de la ligne 18 Hasselt-Neerpelt.

En réponse à une question posée par M. David Geerts en commission de l'Infrastructure, des Communications et des Entreprises publiques (question n° 6072, Compte rendu intégral, CRIV 54 COM 232, p. 1), la ministre Galant a affirmé que le coût d'une poursuite de l'électrification s'élevait à 38 millions d'euros, alors que, selon le tableau correspondant, il s'agirait de 35 millions. Les voies de la ligne seraient ainsi dédoublées.

L'électrification de la ligne permettrait de réaliser des économies substantielles sur les coûts d'exploitation par rapport à un train roulant au diesel. Les automotrices diesel sont souvent sujettes à des incidents. Leurs émissions de CO₂ sont en outre plus importantes, ce qui n'est pas à dédaigner à une époque où l'on demande à tout le monde de faire un effort supplémentaire pour préserver le climat. L'électrification permettrait également de démanteler la station de remplissage située à Mol.

Ne pas électrifier la ligne reviendrait à scinder la ligne Hamont-Antwerpen en deux parties: l'une, électrique et l'autre, diesel, ce qui signifie qu'à partir du Nord-Limbourg il faudra changer deux fois de train pour se

Verplaatsingstijden lopen hierdoor makkelijk op tot meer dan vier uur waardoor mensen uit deze regio vaak niet meer in Brussel willen solliciteren. Het spreekt voor zich dat deze lange verplaatsingstijden ook een impact hebben op het gezinsleven van de pendelaars van de Kempen en Noord-Limburg. Bovendien worden door de slechte stiptheid vaak aansluitingen gemist. Voor een regio die de laatste decennia een sterke bevolkingsgroei heeft gekend, is een betere dienstverlening essentieel.

Besparingen

De federale regering heeft beslist om 2,1 miljard euro te besparen bij de Belgische spoorwegen. Dit heeft een impact op de investeringen. Het meerjaren-investeringsplan 2013-2025 ter waarde van 26 miljard euro wordt herschreven. Een investeringscel waarin de verschillende gewesten zitting hebben werd belast met de opmaak van een nieuw en kleinschaliger meerjareninvesteringsplan 2015-2019. Er wordt ook werk gemaakt van een multicriteria-analyse waarin een vijftigtal projectvoorstellen onder de loep zullen worden genomen. De elektrificatie van de lijn Mol-Hamont is daar alvast één van.

David GEERTS (sp.a)
Peter VANVELTHOVEN (sp.a)

rendre à Anvers et même trois fois pour aller à Bruxelles. Ce faisant, la durée des trajets va facilement dépasser quatre heures, dissuadant ainsi souvent les habitants de cette région de postuler à Bruxelles. Il est évident que la durée de ces trajets a également un impact sur la vie familiale des navetteurs de Campine et du Nord-Limbourg. En outre, les correspondances sont souvent ratées en raison du manque de ponctualité. Pour une région qui a connu une forte croissance démographique au cours des dernières décennies, il est essentiel d'améliorer le service.

Économies

Le gouvernement fédéral a décidé de réaliser 2,1 milliards d'euros d'économies dans les chemins de fer belges. Cette décision a une incidence sur les investissements. Le plan pluriannuel d'investissement 2013-2025, d'un montant de 26 milliards d'euros, est remis en cause. Une cellule d'investissement, dans laquelle siègent les régions, a été chargée d'élaborer un nouveau plan pluriannuel d'investissement 2015-2019, aux ambitions plus modestes. Il est également procédé à une analyse multicritère dans le cadre de laquelle une cinquantaine de propositions de projet seront examinées. L'électrification de la ligne Mol-Hamont est l'une d'elles.

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

DE KAMER VAN VOLKSVERTEGENWOORDIGERS,

A. stelt vast dat de elektrificatie van het eerste gedeelte van de lijn Herentals-Mol succesvol werd afgerond op 9 december 2015;

B. stelt vast dat er de laatste decennia onvoldoende werd geïnvesteerd in de spoorontwikkeling van de Kempen en Noord-Limburg;

C. constateert dat er op de helft van de Limburgse spoorlijnen, 75 km, nog dieseltreinen rijden;

D. verwijst naar de petitie van de VTV (Vereniging Treinreizigersvervoer) en het grote reizigerspotentieel in een regio met 230 000 inwoners;

E. benadrukt dat de elektrificatie van de lijn Mol-Hamont één van de vijftig projectvoorstellen is die door de investeringscel werd onderworpen aan een multicriteria-analyse;

F. attendeert erop dat het nieuw MIP 2015-2019 prioritair moet inzetten op projecten die de reiziger stipte, veilige en comfortabele treinen biedt, met kortere reistijden;

G. benadrukt dat de verdere elektrificatie de CO₂-uitstoot doet dalen en ook de reistijd voor de pendelaars verkort en de stiptheid verbetert;

H. stelt vast de kostprijs van een verdere, dubbelsporige elektrificatie van de lijn Mol-Hamont 35 miljoen euro bedraagt;

VRAAGT DE FEDERALE REGERING:

— rekening te houden met deze verschillende argumenten om prioriteit te verlenen aan de verdere elektrificatie van de lijn Mol-Hamont en dit project in te schrijven in het nieuwe MIP 2015-2019.

21 januari 2016

David GEERTS (sp.a)
Peter VANVELTHOVEN (sp.a)

PROPOSITION DE RÉSOLUTION

LA CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS,

A. constatant que l'électrification du premier tronçon de la ligne Herentals-Mol a été menée à bien le 9 décembre 2015;

B. constatant que l'on n'a pas suffisamment investi, ces dernières décennies, dans le développement de la Campine et du Nord du Limbourg;

C. constatant que des trains diesel circulent encore sur la moitié des lignes ferroviaires limbourgeoises, sur une longueur de 75 km;

D. renvoyant à la pétition de l'association de voyageurs VTV (*Vereniging Treinreizigersvervoer*) et au potentiel de voyageurs considérable d'une région comptant 230 000 habitants;

E. soulignant que l'électrification de la ligne Mol-Hamont est une des cinquante propositions de projet qui ont été soumises à une analyse multicritères par la cellule d'investissement;

F. considérant que le nouveau PPI 2015-2019 doit miser prioritairement sur des projets qui offrent aux voyageurs des trains ponctuels, sûrs et confortables, avec des temps de parcours plus courts;

G. soulignant que la poursuite de l'électrification a pour effet de réduire les émissions de CO₂, de raccourcir le temps de parcours des navetteurs et d'améliorer la ponctualité;

H. constatant que la poursuite de l'électrification à double voie de la ligne Mol-Hamont a un coût de 35 millions d'euros;

DEMANDE AU GOUVERNEMENT FÉDÉRAL:

— de prendre en compte ces différents arguments pour accorder la priorité à la poursuite de l'électrification de la ligne Mol-Hamont et d'inscrire ce projet dans le nouveau PPI 2015-2019.

21 janvier 2016