



CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

COMPTE RENDU ANALYTIQUE

BEKNOPT VERSLAG

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

COMMISSIE VOOR MOBILITEIT,
OVERHEIDSBEDRIJVEN EN FEDERALE
INSTELLINGEN

Mercredi

01-07-2020

Après-midi

Woensdag

01-07-2020

Namiddag

N-VA	Nieuw-Vlaamse Alliantie
Ecolo-Groen	Ecologistes Confédérés pour l'organisation de lutttes originales – Groen
PS	Parti Socialiste
VB	Vlaams Belang
MR	Mouvement réformateur
CD&V	Christen-Democratisch en Vlaams
PVDA-PTB	Partij van de Arbeid – Parti du Travail de Belgique
Open Vld	Open Vlaamse Liberalen en Democraten
sp.a	socialistische partij anders
cdH	centre démocrate Humaniste
DéFI	Démocrate Fédéraliste Indépendant
INDEP-ONAFH	Indépendant - Onafhankelijk

Abréviations dans la numérotation des publications :		Afkortingen bij de nummering van de publicaties :	
DOC 55 0000/000	Document parlementaire de la 55 ^e législature, suivi du n° de base et du n° consécutif	DOC 55 0000/000	Parlementair stuk van de 55 ^e zittingsperiode + basisnummer en volgnummer
QRVA	Questions et Réponses écrites	QRVA	Schriftelijke Vragen en Antwoorden
CRIV	Version provisoire du Compte Rendu Intégral	CRIV	Voorlopige versie van het Integraal Verslag
CRABV	Compte Rendu Analytique	CRABV	Beknopt Verslag
CRIV	Compte Rendu Intégral, avec, à gauche, le compte rendu intégral définitif et, à droite, le compte rendu analytique traduit des interventions (avec les annexes)	CRIV	Integraal Verslag, met links het definitieve integraal verslag en rechts het vertaalde beknopt verslag van de toespraken (met de bijlagen)
PLEN	Séance plénière	PLEN	Plenum
COM	Réunion de commission	COM	Commissievergadering
MOT	Motions déposées en conclusion d'interpellations (papier beige)	MOT	Moties tot besluit van interpellaties (op beigekleurig papier)

Publications officielles éditées par la Chambre des représentants	Officiële publicaties, uitgegeven door de Kamer van volksvertegenwoordigers
Commandes :	Bestellingen :
Place de la Nation 2	Natieplein 2
1008 Bruxelles	1008 Brussel
Tél. : 02/ 549 81 60	Tel. : 02/ 549 81 60
Fax : 02/549 82 74	Fax : 02/549 82 74
www.lachambre.be	www.dekamer.be
e-mail : publications@lachambre.be	e-mail : publicaties@dekamer.be

SOMMAIRE

Question de Joris Vandenbroucke à François Bellot (Mobilité) sur "L'instauration de wagons silencieux" (55006293C)	1
<i>Orateurs: Joris Vandenbroucke, François Bellot</i> , ministre de la Mobilité, chargé de skeyes et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges	
Questions jointes de	2
- Jef Van den Bergh à François Bellot (Mobilité) sur "Les compensations à la SNCB" (55006417C)	2
- Kim Buyst à François Bellot (Mobilité) sur "La situation financière de la SNCB" (55006445C)	2
- Maria Vindevoghel à François Bellot (Mobilité) sur "Le financement des pertes subies par la SNCB en raison de la crise du coronavirus" (55006456C)	2
<i>Orateurs: Maria Vindevoghel, Jef Van den Bergh, François Bellot</i> , ministre de la Mobilité, chargé de skeyes et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges	
Question de Pieter De Spiegeleer à François Bellot (Mobilité) sur "La SNCB et la halte royale à Laeken" (55006770C)	4
<i>Orateurs: Pieter De Spiegeleer, François Bellot</i> , ministre de la Mobilité, chargé de skeyes et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges	
Question de Karin Jiroflée à François Bellot (Mobilité) sur "Louvain tout droit" (55006742C)	4
<i>Orateurs: Karin Jiroflée, François Bellot</i> , ministre de la Mobilité, chargé de skeyes et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges	
Questions jointes de	6
- Nathalie Dewulf à François Bellot (Mobilité) sur "Les substances cancérigènes libérées lors du démantèlement de matériel ferroviaire" (55006809C)	6
- Joris Vandenbroucke à François Bellot (Mobilité) sur "Le jugement du tribunal correctionnel concernant le chrome 6" (55007205C)	6
<i>Orateurs: Nathalie Dewulf, François Bellot</i> , ministre de la Mobilité, chargé de skeyes et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges	

INHOUD

Vraag van Joris Vandenbroucke aan François Bellot (Mobiliteit) over "Het invoeren van stiltewagons" (55006293C)	1
<i>Sprekers: Joris Vandenbroucke, François Bellot</i> , minister van Mobiliteit, belast met skeyes en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen	
Samengevoegde vragen van	2
- Jef Van den Bergh aan François Bellot (Mobiliteit) over "Compensatie bij de NMBS" (55006417C)	2
- Kim Buyst aan François Bellot (Mobiliteit) over "De financiële situatie van de NMBS" (55006445C)	2
- Maria Vindevoghel aan François Bellot (Mobiliteit) over "De financiering van de coronaverliezen bij de NMBS" (55006456C)	2
<i>Sprekers: Maria Vindevoghel, Jef Van den Bergh, François Bellot</i> , minister van Mobiliteit, belast met skeyes en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen	
Vraag van Pieter De Spiegeleer aan François Bellot (Mobiliteit) over "De NMBS en de koninklijke halte te Laken" (55006770C)	4
<i>Sprekers: Pieter De Spiegeleer, François Bellot</i> , minister van Mobiliteit, belast met skeyes en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen	
Vraag van Karin Jiroflée aan François Bellot (Mobiliteit) over "Leuven Rechtdoor" (55006742C)	4
<i>Sprekers: Karin Jiroflée, François Bellot</i> , minister van Mobiliteit, belast met skeyes en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen	
Samengevoegde vragen van	6
- Nathalie Dewulf aan François Bellot (Mobiliteit) over "De kankerverwekkende stoffen die vrijkomen bij het ontmantelen van treinstellen" (55006809C)	6
- Joris Vandenbroucke aan François Bellot (Mobiliteit) over "De uitspraak van de correctionele rechtbank inzake chroom 6" (55007205C)	6
<i>Sprekers: Nathalie Dewulf, François Bellot</i> , minister van Mobiliteit, belast met skeyes en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen	

Question de Nathalie Dewulf à François Bellot (Mobilité) sur "Les changements apportés à l'horaire de travail des cheminots" (55007380C)	6	Vraag van Nathalie Dewulf aan François Bellot (Mobiliteit) over "De veranderingen in het dienstrooster van het spoorwegpersoneel" (55007380C)	6
<i>Orateurs:</i> Nathalie Dewulf, François Bellot , ministre de la Mobilité, chargé de skeyes et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges		<i>Sprekers:</i> Nathalie Dewulf, François Bellot , minister van Mobiliteit, belast met skeyes en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen	
Question de Marianne Verhaert à François Bellot (Mobilité) sur "Le taux d'occupation des trains pendant la crise du coronavirus" (55007227C)	7	Vraag van Marianne Verhaert aan François Bellot (Mobiliteit) over "De bezettingsgraad van de treinen tijdens de coronacrisis" (55007227C)	7
<i>Orateurs:</i> Marianne Verhaert, François Bellot , ministre de la Mobilité, chargé de skeyes et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges		<i>Sprekers:</i> Marianne Verhaert, François Bellot , minister van Mobiliteit, belast met skeyes en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen	
Question de Marianne Verhaert à François Bellot (Mobilité) sur "L'obligation du port du masque de protection dans les trains" (55007230C)	8	Vraag van Marianne Verhaert aan François Bellot (Mobiliteit) over "De verplichting tot het dragen van mondklappers op de trein" (55007230C)	8
<i>Orateurs:</i> Marianne Verhaert, François Bellot , ministre de la Mobilité, chargé de skeyes et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges		<i>Sprekers:</i> Marianne Verhaert, François Bellot , minister van Mobiliteit, belast met skeyes en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen	
Question de Kris Verduyck à François Bellot (Mobilité) sur "La capacité et les accords tarifaires en matière d'électricité à la SNCB" (55007043C)	10	Vraag van Kris Verduyck aan François Bellot (Mobiliteit) over "De capaciteit en de tariefafspraken inzake elektriciteit bij de NMBS" (55007043C)	10
<i>Orateurs:</i> Kris Verduyck, François Bellot , ministre de la Mobilité, chargé de skeyes et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges		<i>Sprekers:</i> Kris Verduyck, François Bellot , minister van Mobiliteit, belast met skeyes en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen	
Question de Wouter Raskin à François Bellot (Mobilité) sur "La concertation entre trois pays sur le Rhin de fer" (55007279C)	11	Vraag van Wouter Raskin aan François Bellot (Mobiliteit) over "Het drielandenoverleg over de IJzeren Rijn" (55007279C)	11
<i>Orateurs:</i> Wouter Raskin, François Bellot , ministre de la Mobilité, chargé de skeyes et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges		<i>Sprekers:</i> Wouter Raskin, François Bellot , minister van Mobiliteit, belast met skeyes en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen	
Questions jointes de	12	Samengevoegde vragen van	12
- Wouter Raskin à François Bellot (Mobilité) sur "Le nouveau plan de transport de la SNCB et ses conséquences pour les voyageurs limbourgeois" (55007441C)	12	- Wouter Raskin aan François Bellot (Mobiliteit) over "Het nieuwe vervoersplan van de NMBS en de gevolgen voor de Limburgse treinreiziger" (55007441C)	12
- Kris Verduyck à François Bellot (Mobilité) sur "La prolongation du train P Bruxelles-Mol jusqu'à Neerpelt dans le plan de transport 2020-2030" (55007453C)	12	- Kris Verduyck aan François Bellot (Mobiliteit) over "De verlenging van de P-trein Brussel-Mol tot Neerpelt in het vervoersplan 2020-2023" (55007453C)	12
<i>Orateurs:</i> Wouter Raskin, Kris Verduyck, François Bellot , ministre de la Mobilité, chargé de skeyes et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges		<i>Sprekers:</i> Wouter Raskin, Kris Verduyck, François Bellot , minister van Mobiliteit, belast met skeyes en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen	
Question de Wouter Raskin à François Bellot (Mobilité) sur "La suppression de passages à niveau à Bilzen" (55007288C)	14	Vraag van Wouter Raskin aan François Bellot (Mobiliteit) over "De afschaffing van overwegen in Bilzen" (55007288C)	14
<i>Orateurs:</i> Wouter Raskin, François Bellot ,		<i>Sprekers:</i> Wouter Raskin, François Bellot ,	

ministre de la Mobilité, chargé de skeyes et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges

minister van Mobiliteit, belast met skeyes en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen

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)	14	Vraag van Pieter De Spiegeleer aan François Bellot (Mobiliteit) over "De veiligheidsvoorschriften n.a.v. de treinpanne in het station Burst" (55007402C)	14
<i>Orateurs:</i> Pieter De Spiegeleer, François Bellot , ministre de la Mobilité, chargé de skeyes et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges		<i>Spreekers:</i> Pieter De Spiegeleer, François Bellot , minister van Mobiliteit, belast met skeyes en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen	
Questions jointes de	15	Samengevoegde vragen van	15
- Vanessa Matz à François Bellot (Mobilité) sur "La présentation du plan de transport de la SNCB" (55007439C)	15	- Vanessa Matz aan François Bellot (Mobiliteit) over "De voorstelling van het vervoersplan van de NMBS" (55007439C)	15
- Mélissa Hanus à François Bellot (Mobilité) sur "Les lignes 162 et 43" (55007586C)	15	- Mélissa Hanus aan François Bellot (Mobiliteit) over "De lijnen 162 en 43" (55007586C)	15
- Mélissa Hanus à François Bellot (Mobilité) sur "Les trains supplémentaires pour les Luxembourgeois qui étudient à Liège" (55007589C)	15	- Mélissa Hanus aan François Bellot (Mobiliteit) over "De bijkomende treinen voor de Luxemburgers die in Luik studeren" (55007589C)	15
- Mélissa Hanus à François Bellot (Mobilité) sur "La ligne 42" (55007590C)	15	- Mélissa Hanus aan François Bellot (Mobiliteit) over "Lijn 42" (55007590C)	15
<i>Orateurs:</i> Vanessa Matz, François Bellot , ministre de la Mobilité, chargé de skeyes et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges		<i>Spreekers:</i> Vanessa Matz, François Bellot , minister van Mobiliteit, belast met skeyes en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen	
Question de Joris Vandenbroucke à François Bellot (Mobilité) sur "Les nuisances dont sont victimes les riverains de l'atelier de Melle" (55007473C)	17	Vraag van Joris Vandenbroucke aan François Bellot (Mobiliteit) over "De hinder voor de omwonenden van de werkplaats Melle" (55007473C)	17
<i>Orateurs:</i> Joris Vandenbroucke, François Bellot , ministre de la Mobilité, chargé de skeyes et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges		<i>Spreekers:</i> Joris Vandenbroucke, François Bellot , minister van Mobiliteit, belast met skeyes en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen	
Question de Frank Troosters à François Bellot (Mobilité) sur "La mise hors service de la ligne Lanaken - Maastricht" (55007452C)	18	Vraag van Frank Troosters aan François Bellot (Mobiliteit) over "De stopzetting van de spoorlijn Lanaken – Maastricht" (55007452C)	18
<i>Orateurs:</i> Frank Troosters, François Bellot , ministre de la Mobilité, chargé de skeyes et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges		<i>Spreekers:</i> Frank Troosters, François Bellot , minister van Mobiliteit, belast met skeyes en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen	
Question de Frank Troosters à François Bellot (Mobilité) sur "La mise en demeure de la SNCB" (55007559C)	18	Vraag van Frank Troosters aan François Bellot (Mobiliteit) over "De ingebrekestelling van de NMBS" (55007559C)	18
<i>Orateurs:</i> Frank Troosters, François Bellot , ministre de la Mobilité, chargé de skeyes et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges		<i>Spreekers:</i> Frank Troosters, François Bellot , minister van Mobiliteit, belast met skeyes en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen	
Question de Yoleen Van Camp à François Bellot (Mobilité) sur "La chaleur dans les trains desservant la Campine" (55007552C)	19	Vraag van Yoleen Van Camp aan François Bellot (Mobiliteit) over "De hitte op treinen van en naar de Kempen" (55007552C)	19

Orateurs: Yoleen Van Camp, François Bellot, ministre de la Mobilité, chargé de skeyes et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges

Sprekers: Yoleen Van Camp, François Bellot, minister van Mobiliteit, belast met skeyes en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen

Question de Karin Jiroflée à François Bellot (Mobilité) sur "La gare de Tirlemont" (55007593C) 20

Vraag van Karin Jiroflée aan François Bellot (Mobiliteit) over "Het station van Tienen" (55007593C) 20

Orateurs: Karin Jiroflée, François Bellot, ministre de la Mobilité, chargé de skeyes et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges

Sprekers: Karin Jiroflée, François Bellot, minister van Mobiliteit, belast met skeyes en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen

Question de Sarah Schlitz à François Bellot (Mobilité) sur "Le paiement par carte dans les gares" (55007600C) 21

Vraag van Sarah Schlitz aan François Bellot (Mobiliteit) over "Het elektronisch betalen in de stations" (55007600C) 21

Orateurs: Sarah Schlitz, François Bellot, ministre de la Mobilité, chargé de skeyes et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges

Sprekers: Sarah Schlitz, François Bellot, minister van Mobiliteit, belast met skeyes en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen

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

Orateurs: Sarah Schlitz, François Bellot, ministre de la Mobilité, chargé de skeyes et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges

Sprekers: Sarah Schlitz, François Bellot, minister van Mobiliteit, belast met skeyes en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen

COMMISSION DE LA MOBILITE,
DES ENTREPRISES PUBLIQUES
ET DES INSTITUTIONS
FEDERALES

du

MERCREDI 01 JUILLET 2020

Après-midi

COMMISSIE VOOR MOBILITEIT,
OVERHEIDSBEDRIJVEN EN
FEDERALE INSTELLINGEN

van

WOENSDAG 01 JULI 2020

Namiddag

La réunion publique de commission est ouverte à 14 h 19 sous la présidence de Mme Maria Vindevoghel.

Le texte en italique est un résumé de la question préalablement déposée.

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

01.01 Joris Vandenbroucke (sp.a): Après la crise du coronavirus, le train retrouve les faveurs de voyageurs toujours plus nombreux, qui apprécient son calme et sa tranquillité. En 2003, les Pays-Bas ont mis en circulation des compartiments silencieux, où l'on est prié de s'abstenir de conversations bruyantes afin que chacun puisse être au calme pour travailler, lire, voire même somnoler. C'est tout bénéfique pour la santé mentale, sans entraîner le moindre surcoût. Le système, qui s'appuie sur le contrôle social, fonctionne assez bien aux Pays-Bas.

Le ministre et la SNCB estiment-ils que l'instauration de wagons silencieux serait une piste à creuser? Le ministre serait-il disposé à réaliser une étude de marché auprès des voyageurs sur le sujet, ainsi que l'ont fait nos voisins néerlandais avant d'instaurer de tels wagons?

01.02 François Bellot, ministre (*en néerlandais*): La SNCB n'envisage pas, à ce stade, l'aménagement de wagons silencieux. Une étude de marché démontre cependant que certains voyageurs sont dérangés par les nuisances sonores causées par d'autres voyageurs. Grâce aux campagnes de courtoisie, menées notamment par

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

De cursieve tekst is een samenvatting van de tekst die de vraagsteller vooraf heeft ingediend.

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

01.01 Joris Vandenbroucke (sp.a): Meer en meer mensen beginnen na de coronacrisis de trein te nemen. Het is er rustig en stil en mensen appreciëren dat. Sinds 2003 bestaan er in Nederland stiltcoupés. Er wordt gevraagd om daar geen luidruchtige gesprekken te voeren, zodat iedereen rustig kan werken, lezen of eventueel zelfs een dutje doen. Het is goed voor het mentale welzijn en het kost geen geld. In Nederland werkt het vrij goed, op basis van sociale controle.

Vinden de minister en de NMBS het invoeren van stiltewagons bij ons een goed idee? Is hij bereid hierover een marktbevraging te doen bij de treinreizigers, zoals in Nederland gebeurde voorafgaand aan de invoering?

01.02 Minister François Bellot (*Nederlands*): De NMBS heeft voorlopig geen plannen voor stiltcoupés. Marktonderzoek toont wel aan dat sommige reizigers zich storen aan geluidsoverlast van andere reizigers. Met de hoffelijkheidscampagnes, via onder meer stickers in de trein, doet de NMBS aan bewustwording op dat

le biais d'autocollants apposés dans le train, la SNCB tâche de conscientiser les usagers à cet égard.

L'introduction de wagons silencieux n'est pas simple à réaliser dans la pratique. Une telle opération implique davantage que l'apposition d'autocollants ou de marquages. La SNCB doit en effet veiller à ce que des places assises soient disponibles en quantité suffisante. Si nous attendons de la SNCB qu'elle réserve une partie de ses places assises à des wagons silencieux, la première question consiste à savoir de combien de places assises il doit s'agir. S'il apparaît, au moment du départ, que seul le wagon silencieux dispose encore de places libres, la SNCB peut-elle demander aux voyageurs d'être silencieux dans ce wagon? Ces questions méritent une large réflexion.

01.03 Joris Vandenbroucke (sp.a): J'encourage certainement la SNCB à consacrer une large réflexion à l'éventuelle introduction de tels wagons silencieux. Comme c'est le cas aux Pays-Bas, le voyageur pourrait, en Belgique aussi, apprécier cette mesure, qui ne peut qu'augmenter l'attrait du train.

L'incident est clos.

La **présidente**: Les questions jointes n^{os} 55006383C de Mme Rohonyi et 55007174C de Mme Buyst sont retirées.

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): La crise du coronavirus pèse lourdement sur notre économie et la SNCB n'échappe pas à la règle.

Le ministre dispose-t-il déjà d'informations quant à l'ampleur des pertes? L'État va-t-il injecter des moyens supplémentaires dans la SNCB? Y aura-t-il des licenciements? Certains projets d'investissement seront-ils reportés? Les membres de la direction continueront-ils à recevoir des bonus au cours des prochaines années?

02.02 Jef Van den Bergh (CD&V): Quelle est la

vlak. Het invoeren van stiltewagons is in de praktijk niet eenvoudig te realiseren. Het gaat verder dan het aanbrengen van stickers of markeringen. De NMBS moet er immers voor zorgen dat er voldoende zitplaatsen zijn. Indien wij van de NMBS zouden verlangen dat zij een deel van haar zitplaatsen voorbehoudt voor stiltecoupes, dan is de eerste vraag om hoeveel zitplaatsen het zou moeten gaan. Wanneer bij vertrek 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.

01.03 Joris Vandenbroucke (sp.a): Ik moedig de NMBS zeker aan om een uitgebreide reflectie te wijden aan de mogelijke invoering. Net als in Nederland, zou ook in België de reiziger dit kunnen appreciëren en het kan de aantrekkelijkheid van de trein enkel verhogen.

Het incident is gesloten.

De **voorzitter**: De samengevoegde vragen nrs. 55006383C van mevrouw Rohonyi en 55007174C van mevrouw Buyst worden ingetrokken.

02 Samengevoegde vragen van

- Jef Van den Bergh aan François Bellot (Mobilititeit) over "Compensatie bij de NMBS" (55006417C)
- Kim Buyst aan François Bellot (Mobilititeit) over "De financiële situatie van de NMBS" (55006445C)
- Maria Vindevoghel aan François Bellot (Mobilititeit) over "De financiering van de coronaverliezen bij de NMBS" (55006456C)

02.01 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): De coronacrisis hakt zwaar in op onze economie, ook bij de NMBS.

Heeft de minister al zicht op de omvang van de verliezen? Zal de overheid in extra middelen voorzien voor de NMBS? Zullen er ontslagen vallen? Zullen bepaalde investeringsprojecten worden uitgesteld? Zullen de directieleden de komende jaren bonussen blijven ontvangen?

02.02 Jef Van den Bergh (CD&V): Wat is het

position du ministre concernant l'incidence des pertes financières résultant de la crise du coronavirus sur la SNCB et les éventuelles compensations? Les Pays-Bas et l'Allemagne prévoient des budgets pour leurs entreprises ferroviaires. Où en sont les négociations? Quelles compensations seront mises en place pour les abonnés?

standpunt van de minister over de impact van financiële verliezen bij de NMBS ten gevolge van de coronacrisis en over de mogelijke compensaties? Nederland en Duitsland maken budgetten vrij voor hun spoorwegbedrijven. Wat is de stand van zaken van de onderhandelingen? Welke compensaties komen er voor de abonnees?

02.03 François Bellot, ministre (*en néerlandais*): L'EBITDA ou BAIIA récurrent (bénéfice avant intérêts, impôts et amortissements), qui était budgétisé à hauteur de +180 millions d'euros pour 2020, se chiffrera en définitive à -290 millions d'euros. Cette année, la SNCB enregistrera une baisse de 28 % de ses recettes tirées du trafic intérieur et de 17 % pour l'ensemble de ses revenus.

02.03 Minister François Bellot (*Nederlands*): De recurrenente Earnings Before Interest, Taxes, Depreciation and Amortization of EBIDTA, die voor 2020 waren begroot op +180 miljoen euro, zullen uiteindelijk uitkomen op -290 miljoen euro. De NMBS zal dit jaar 28 % minder inkomsten halen uit het binnenlands verkeer en -17 % voor alle inkomsten samen.

Eu égard à la structure de coûts fixe de la SNCB, l'instauration du service de trains d'intérêt national entre le 23 mars et le 3 mai n'a pu réduire que très légèrement les charges. Les modifications exigées en matière d'obligations opérationnelles à la suite de la crise du coronavirus entraîneront, en outre, des coûts supplémentaires. Une incidence structurelle menace aussi de se faire ressentir à la suite du développement du télétravail. Le 4 mai, un plan de transport pratiquement normal a été instauré alors que l'occupation des trains n'augmente que très lentement. L'on s'attend à ce que les déficits d'exploitation se maintiennent et que le retour à la normale n'intervienne qu'en 2023.

Gezien de vaste kostenstructuur van de NMBS kon de invoering van de treindienst van nationaal belang tussen 23 maart en 3 mei de lasten maar een klein beetje doen dalen. Extra kosten zijn er bovendien door de wijzigingen in de operationele verplichtingen als gevolg van de coronacrisis. Ook dreigt er een structurele impact door de toename van het telewerk. Op 4 mei werd een zo goed als normaal vervoersplan ingevoerd, maar de bezetting van de treinen stijgt slechts langzaam. Verwacht wordt dat de exploitatieverliezen zullen aanhouden en dat de toestand pas tegen 2023 weer normaal zal zijn.

La SNCB a envisagé un certain nombre d'alternatives pour combler le déficit d'exploitation. L'entreprise ferroviaire se voit contrainte de demander une intervention pour assurer ses activités opérationnelles et futurs investissements.

De NMBS heeft een aantal alternatieven overwogen om het exploitatietekort op te vangen. Het spoorbedrijf ziet zich genooddacht een tussenkomst te vragen om de operationele activiteiten en de toekomstige investeringen veilig te stellen.

02.04 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Nous espérons en tout cas que la SNCB ne devra pas réaliser d'économies et que nous pourrions continuer à investir dans un transport ferroviaire public de qualité.

02.04 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Wij hopen alleszins dat de NMBS niet zal moeten besparen en dat we kunnen blijven inzetten op een goed openbaar vervoer met de trein.

02.05 Jef Van den Bergh (CD&V): Le ministre dit que les voyageurs ne reviennent que lentement, mais j'ai l'impression que depuis cette semaine le taux d'occupation des trains est reparti à la hausse.

02.05 Jef Van den Bergh (CD&V): De minister zegt dat de reizigers maar langzaam terugkeren, maar het is mijn indruk dat het sinds deze week toch weer behoorlijk druk is geworden op de treinen.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

La **présidente**: La question n° 55006763C de M. Vandembroucke est transformée en question écrite.

De **voorzitter**: Vraag nr. 55006763C van de heer Vandembroucke wordt omgezet in een schriftelijke vraag.

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): La halte royale a été construite en 1877 pour la famille royale à la demande du roi Léopold II. Elle a été mise hors service en 2001 lors du 75^{ème} anniversaire de la SNCB célébré par le roi Albert II et la reine Paola qui, pour l'occasion, sont montés à bord d'un train. La halte est un monument classé depuis septembre 1996. Elle est vide, mais il est difficile de déterminer qui doit en assurer la gestion.

Jusqu'en 1996 et entre 1996 et 2001 qui était propriétaire du bâtiment? Et aujourd'hui? À qui incombe respectivement la gestion intérieure et extérieure? La halte est-elle accessible au public? L'entrée est-elle gratuite? Est-elle encore appelée à jouer un rôle dans les déplacements officiels de la famille royale?

03.02 François Bellot, ministre (en néerlandais): La SNCB affirme n'avoir jamais été propriétaire de cette infrastructure et n'avoir donc jamais dépensé d'argent pour celle-ci. Elle fait partie du domaine royal.

Pour les autres questions, je renvoie au ministre compétent pour la Régie des Bâtiments.

03.03 Pieter De Spiegeleer (VB): Le bâtiment de la gare a été cédé par la SNCB et il est géré par la Régie des Bâtiments. Il s'agit d'une construction typiquement belge où la Maison royale, la Donation royale et la Régie se renvoient mutuellement la patate chaude. La halte royale entre Jette et Laeken reste encore propriété soit de la Régie soit de la Région bruxelloise. Il s'agit d'un monument classé pour lequel le contribuable paie.

L'incident est clos.

La **présidente:** Les questions jointes n^{os} 55006688C et 55006913C de M. Roggeman et Mme Buyst sont reportées.

04 Question de Karin Jiroflée à François Bellot (Mobilité) sur "Louvain tout droit" (55006742C)

04.01 Karin Jiroflée (sp.a): Dans un arrêt du 30 mai 2018, le tribunal de première instance néerlandophone de Bruxelles a décidé que la trajectoire aérienne 07 "Louvain tout droit", opérationnelle depuis le 6 mars 2014, devait être

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

03.01 Pieter De Spiegeleer (VB): Het station Koninklijke Halte werd in 1877 aangelegd voor de koninklijke familie op vraag van koning Leopold II. In 2001 werd het station buiten gebruik gesteld naar aanleiding van de 75^e verjaardag van de NMBS, die werd gevierd door koning Albert II en koningin Paola, die er toen de trein namen. Sinds september 1996 is het station een beschermd monument. Het staat leeg, maar wie het moet beheren is niet duidelijk.

Wie was er tot 1996 en tussen 1996 en 2001 eigenaar van het gebouw? Wie is er vandaag eigenaar van het gebouw? Wie moet de binnenkant beheren en wie de buitenkant? Is het station toegankelijk voor het publiek? Is de toegang gratis? Zal dit station ooit nog een rol spelen in de ceremoniële mobiliteit van de koninklijke familie?

03.02 Minister François Bellot (Nederlands): De NMBS stelt nooit eigenaar geweest te zijn van deze infrastructuur en er dus ook nooit middelen aan te hebben uitgegeven. Het maakt deel uit van het koninklijk domein.

Voor alle andere vragen verwijs ik naar de minister bevoegd voor de Regie der Gebouwen.

03.03 Pieter De Spiegeleer (VB): Het stationsgebouw is overgedragen door de NMBS en wordt beheerd door de Regie der Gebouwen. Dit is een typische Belgische constructie waarbij de hete aardappel wordt doorgeschoven tussen het koningshuis, de Koninklijke Schenking en de Regie. De Koninklijke Halte tussen Jette en Laken is nog steeds eigendom van ofwel de Regie ofwel het Brussels Gewest. Het is een beschermd monument waarvoor de belastingbetaler betaalt.

Het incident is gesloten.

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

04 Vraag van Karin Jiroflée aan François Bellot (Mobiliteit) over "Leuven Rechtdoor" (55006742C)

04.01 Karin Jiroflée (sp.a): 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 is ingevoerd op 6 maart 2014, moet worden

démantelée dans les 90 semaines. L'État belge a interjeté appel contre ce jugement dans son ensemble.

Quand se terminaient exactement ces 90 semaines? Quelles actions a entreprises le ministre depuis le jugement? D'autres initiatives ont-elles été prises en vue de la confection d'une loi sur les procédures de vol, telle qu'elle figure dans l'accord de gouvernement de 2014?

04.02 François Bellot, ministre (*en néerlandais*): Dans un jugement rendu le 30 mai 2018, le tribunal de première instance néerlandophone de Bruxelles condamne l'État belge à mettre fin, dans les 90 semaines suivant la signification du jugement, à la modification des procédures de vol en sept phases. Le délai a pris cours le 14 juin 2018 et a donc expiré le 27 février 2020. Ce dossier doit être résolu structurellement et durablement dans son ensemble.

Une étude que j'avais commandée auprès du bureau d'étude Envisa souligne qu'une politique commune en matière de bruit constitue un préalable à toute solution opérationnelle. Je partage cette analyse. Le problème des nuisances sonores de Bruxelles-National doit être abordé dans sa globalité par l'ensemble des niveaux de pouvoir et ne peut se limiter au point de vue d'une des parties. L'exécution du jugement ne doit pas entraîner un déplacement des nuisances ni la violation d'autres décisions judiciaires.

Nos analyses mènent toutefois à cette conclusion et quatre communes du Brabant flamand ont en outre intenté une action en cessation de l'utilisation de la route aérienne "Louvain tout droit". En l'espèce, un jugement a été prononcé en faveur de l'État belge, mais cette décision fait actuellement l'objet d'une procédure en appel. La formule d'affaires courantes ayant de surcroît limité le champ d'action du ministre de la Mobilité, nous ne disposons pas d'un mandat pour arbitrer une politique commune en matière de bruit.

04.03 Karin Jiroflée (sp.a): J'obtiens exactement les réponses que j'ai déjà entendues ou auxquelles je m'attendais. Et même s'il est exact que de telles décisions ne peuvent pas être prises en période d'affaires courantes, je dois constater, à mon grand regret, qu'auparavant non plus, le ministre n'a jamais rien entrepris dans ce dossier. Je continuerai à dénoncer ce problème et à insister pour qu'il soit résolu.

L'incident est clos.

afgebouwd binnen de 90 weken. De Belgische Staat ging in beroep tegen het vonnis in zijn geheel.

Wanneer liepen die 90 weken precies af? Wat heeft de minister sinds het vonnis ondernomen? Zijn er verdere stappen genomen voor de totstandkoming van een vliegwet, zoals vermeld in het regeerakkoord van 2014?

04.02 Minister François Bellot (*Nederlands*): 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 zevenfasenwijziging van de vliegprocedures binnen 90 weken na de betekening van het vonnis, in casu vanaf 14 juni 2018, zodat de 90 weken waren verstreken op 27 februari 2020. Dit dossier moet in zijn geheel structureel en duurzaam worden opgelost.

Een studie die ik had besteld bij studiebureau Envisa, benadrukt dat een gemeenschappelijk beleid inzake lawaai een voorafgaande voorwaarde is voor elke operationele oplossing. Ik deel die analyse. De problematiek van de lawaaihinder van Brussel-Nationaal moet door alle beleidsniveaus in zijn geheel worden aangepakt en kan niet worden beperkt tot de zienswijze van een van de partijen. De uitvoering van het vonnis mag niet tot gevolg hebben dat de hinder wordt verplaatst en dat andere gerechtelijke beslissingen worden geschonden.

Onze analyses leiden echter tot die conclusie en bovendien hebben vier gemeenten uit Vlaams-Brabant een vordering ingeleid tot staking van het gebruik van de vliegroute Leuven Rechtdoor. Daarin werd een vonnis uitgesproken ten voordele van de Belgische Staat, maar tegen die beschikking loopt nu een hoger beroep. Bovendien heeft de formule van lopende zaken het actieveld van de minister van Mobiliteit beperkt, waardoor er geen mandaat is om een gemeenschappelijk beleid inzake lawaai te arbitreran.

04.03 Karin Jiroflée (sp.a): Ik krijg exact de antwoorden die ik al eerder heb gehoord of had verwacht. En al klopt het dat in lopende zaken dergelijke beslissingen niet kunnen worden genomen, dan moet ik tot mijn spijt vaststellen dat de minister ook voordien nooit iets heeft ondernomen in dit dossier. Ik zal dit probleem blijven aanklagen en erop blijven hameren.

Het incident is gesloten.

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): Lors du démantèlement d'anciennes rames MR-75, quelque 60 travailleurs de la SNCB auraient été exposés au chrome 6, une substance cancérigène. Depuis 2008, bien avant ces travaux, l'entreprise ferroviaire était informée du problème, mais elle a omis de prendre des mesures. En raison d'un détail technique, les ouvriers ne recevront aucune réparation civile.

Des ouvriers souffrent-ils déjà de plaintes physiques? Pourquoi les intéressés n'ont-ils obtenu aucune indemnité? Une telle réparation pourrait-elle encore leur être accordée plus tard en cas d'éventuels problèmes? Pourquoi la SNCB n'a-t-elle pas pris de mesures de protection?

05.02 François Bellot, ministre (en néerlandais): Le jugement du tribunal correctionnel de Gand est tombé récemment dans cette affaire. Par respect à l'égard de la procédure et dans l'intérêt des différentes parties, la SNCB m'informe qu'il n'est pas encore opportun de répondre à ces questions.

L'incident est clos.

La **présidente:** Les questions jointes n^{os} 55006962C de Mme Buyst, 55006977C de M. Delizée et 55007351C de M. Roggeman sont reportées.

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): À la SNCB, il existe des dispositions réglementaires claires pour tout changement d'horaire.

Est-il exact qu'en cas de changement d'horaire dans un service, le personnel doit être prévenu 24 h avant l'entrée en vigueur du nouveau service, y compris le personnel qui n'est pas en service? Dans l'affirmative, pourquoi cette procédure n'est-elle pas respectée?

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)

05.01 Nathalie Dewulf (VB): Bij een ontmanteling van oude MR-75-treinstellen zouden zowat 60 werknemers van de NMBS zijn blootgesteld aan chroom 6, een stof die kanker kan veroorzaken. De NMBS had nog voor de werken, al sinds 2008, weet van het probleem, maar heeft nagelaten om maatregelen te nemen. De arbeiders krijgen geen burgerrechtelijke schadevergoeding ten gevolge van een technisch detail.

Zijn er al arbeiders die fysieke klachten hebben? Waarom kregen de betrokkenen geen schadevergoeding? Is dat bij eventuele problemen later alsnog mogelijk? Waarom nam de NMBS geen beschermende maatregelen?

05.02 Minister François Bellot (Nederlands): In deze zaak heeft de correctionele rechtbank van Gent zeer recent een vonnis uitgesproken. Uit respect voor de rechtsgang en de belangen van al de partijen, laat de NMBS weten dat het nog niet opportuun is om te antwoorden op deze vragen.

Het incident is gesloten.

De **voorzitter:** De samengevoegde vragen nrs. 55006962C van mevrouw Buyst, 55006977C van de heer Delizée en 55007351C van de heer Roggeman worden uitgesteld.

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

06.01 Nathalie Dewulf (VB): Er zijn bij de NMBS duidelijke reglementaire bepalingen over elke wijziging van de dienstroosters.

Klopt het dat, als er een wijziging van een dienst is, men 24 uur voor de nieuwe dienst aanvat verwittigd moet worden, ook het personeel dat buiten dienst staat? Zo ja, waarom gebeurt dat dan niet?

06.02 François Bellot, ministre (*en néerlandais*): Lorsque la SNCB veut modifier l'horaire du personnel de ses trains, elle procède à cette modification plus de 24 h avant le début de la prestation. Il existe des cas urgents ou imprévisibles dans lesquels il peut être dérogé à cette règle. Ces cas sont décrits dans le règlement: force majeure ou cas d'urgence lié au trafic ferroviaire.

06.03 Nathalie Dewulf (VB): Malheureusement, la théorie est toujours plus belle que la réalité. Il arrive souvent que le personnel ne soit pas averti à temps.

L'incident est clos.

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): Actuellement, ce sont en moyenne, par jour ouvrable, quelque 254 000 voyageurs qui prennent le train. Ces chiffres correspondent à 27 % de ce qu'était la fréquentation des lignes de chemin de fer avant la crise du coronavirus. Aux heures de pointe, les taux d'occupation des trains tournent autour de 13 %, contre 5 % au début de la crise. Lentement mais sûrement, le train retrouve donc de sa popularité. La SNCB doit pourtant veiller à éviter les suroccupations.

Quel serait le taux d'occupation maximal d'un train, tout en garantissant toujours la sécurité des voyageurs? Comment informer clairement les voyageurs qu'un train a atteint son occupation maximale et qu'ils devraient donc attendre le suivant? Comment éviter les dépassements du taux d'occupation maximal? Que se passerait-il si une suroccupation devait malgré tout survenir? Serait-il possible d'inclure dans l'application de la SNCB un indicateur du taux d'occupation des trains, à l'instar des Pays-Bas? Quelles mesures vont-elles être prises en ce sens? Dans ces circonstances, qu'en est-il de la possibilité de transporter gratuitement son vélo à bord du train?

07.02 François Bellot, ministre (*en néerlandais*): Dans le contexte sanitaire actuel, le train atteint son occupation maximale lorsque toutes les places assises sont occupées. L'accompagnateur de train en informera le dispatching des voyageurs, lequel, à son tour, avertira les gares suivantes dans un souci de communication et de recherche d'éventuelles solutions de rechange. Le personnel local de la SNCB orientera les voyageurs vers d'autres trains.

06.02 Minister François Bellot (*Nederlands*): Wanneer de NMBS wijzigingen in het dienstrooster van haar treinpersoneel wil aanbrengen, doet ze die wijziging meer dan 24 uur voor de aanvang van de prestatie. Er zijn bepaalde dringende of ongeplande gevallen waarbij daarvan kan worden afgeweken. Die zijn beschreven in het reglement: overmacht of een noodgeval in het treinverkeer.

06.03 Nathalie Dewulf (VB): Spijtig genoeg verloopt het op papier altijd beter dan in de werkelijkheid. Mensen worden vaak niet op tijd verwittigd.

Het incident is gesloten.

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

07.01 Marianne Verhaert (Open Vld): Gemiddeld nemen nu zowat 254.000 reizigers per werkdag de trein, hetzij 27 % van de aantallen van voor de coronacrisis. De bezettingsgraad van de treinen tijdens de spitsuren ligt nu rond 13 % tegenover 5 % bij het begin van de coronacrisis. Het wordt duidelijk stilaan weer wat drukker op de trein. De NMBS moet echter overbezetting vermijden.

Wat is de maximale bezettingsgraad van een trein waarmee de reizigers nog veilig kunnen worden vervoerd? Hoe zal men reizigers duidelijk maken dat een trein te druk bezet is en dat ze beter wachten op een volgende? Hoe voorkomt men een overschrijding van de bezettingsgraad? Wat doet men als dat toch gebeurt? Kan men een druktemeter integreren in de NMBS-app, zoals in Nederland? Wat wordt daartoe ondernomen? Hoe zal men in deze specifieke omstandigheden omgaan met het gratis meenemen van een fiets op de trein?

07.02 Minister François Bellot (*Nederlands*): In de huidige gezondheidscrisis is de maximale bezetting op de trein bereikt als alle zitplaatsen zijn ingenomen. De treinbegeleider waarschuwt dan de reizigersdispatching die op haar beurt de volgende stations zal verwittigen met het oog op communicatie en mogelijke alternatieven. Het plaatselijke NMBS-personeel zal de reizigers verwijzen naar andere treinen. In de trein zelf

À bord du train lui-même, les accompagnateurs de train veillent à une répartition maximale des voyageurs dans les différentes voitures. Ils communiquent quotidiennement le nombre de voyageurs présents, afin que la SNCB puisse prendre des mesures opérationnelles en cas de trop forte hausse du taux d'occupation.

L'entreprise ferroviaire développe actuellement une application mobile indiquant le taux d'occupation du train qu'elle souhaite proposer à ses clients au dernier trimestre de 2020.

La SNCB accepte les vélos pour autant qu'ils puissent être rangés correctement sans provoquer de gêne ni de risques. Elle évite de transporter des groupes accompagnés de vélos ordinaires. Dans certaines gares, telles que Bruxelles-Central, par exemple, il n'est pas possible d'embarquer simplement un vélo ordinaire à bord du train. Le voyageur doit préalablement se signaler à l'accompagnateur de train qui devra, le cas échéant, chercher une autre solution.

07.03 Marianne Verhaert (Open Vld): Je me réjouis en tout cas d'entendre que la SNCB met actuellement au point une telle application pour donner le taux d'occupation des trains. Aux Pays-Bas, les voyageurs peuvent par ailleurs signaler les trains bondés. Voilà peut-être une idée à suivre.

L'incident est clos.

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): Jeudi dernier, le tribunal correctionnel de Louvain a examiné pour la deuxième fois des dossiers relatifs à des infractions aux mesures contre le coronavirus constatées lors de voyages en train.

Comment le contrôle relatif au port des masques buccaux se déroule-t-il? Qui effectue ces contrôles? La coopération avec la police est-elle efficace? Combien de voyageurs ont-ils été contrôlés ces derniers temps? Le port du masque est-il correctement respecté? Le ministre possède-t-il des chiffres à cet égard? S'indique-t-il d'informer encore mieux les voyageurs à cet égard? Combien d'amendes ont-elles déjà été infligées? Qu'en est-il des violences à l'égard des agents de sécurité ou du personnel de bord? Et qu'en est-il des incidents entre les voyageurs?

08.02 François Bellot, ministre (en néerlandais):

zorgen de treinbegeleiders voor een maximale spreiding van de reizigers over de rijtuigen. De treinbegeleiders geven dagelijks per trein het aantal aanwezige reizigers door, zodat de NMBS operationeel kan ingrijpen als de bezettingsgraad te hoog wordt.

Momenteel ontwikkelt de NMBS een app voor de bezettingsgraad van de trein, die men in het laatste kwartaal van 2020 aan de klanten wil voorstellen.

De NMBS aanvaardt fietsen voor zover er plaatsen zijn voor een correcte stalling, zonder hinder of gevaar. Het meenemen van groepen met gewone fietsen wordt vermeden. In sommige stations zoals bijvoorbeeld Brussel-Centraal kan men niet zomaar een gewone fiets op de trein meenemen. Daartoe moet men zich melden bij de treinbegeleider die desgevallend een andere oplossing moet zoeken.

07.03 Marianne Verhaert (Open Vld): Het is alvast goed dat de NMBS werk maakt van een drukte-app. In Nederland kunnen de reizigers trouwens ook drukte melden. Dat is misschien iets om mee te nemen.

Het incident is gesloten.

08 Vraag van Marianne Verhaert aan François Bellot (Mobilité) over "De verplichting tot het dragen van mondklappers op de trein" (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 bij het reizen met de trein.

Hoe verloopt de controle op de mondklappers? Wie voert die controles uit? Verloopt de samenwerking met de politie goed? Hoeveel reizigers werden er de afgelopen tijd gecontroleerd? Wordt het dragen van het mondklapper goed opgevolgd? Kan de minister hierover cijfers geven? Moet de reiziger daarover nog beter worden geïnformeerd? Hoeveel boetes werden al opgelegd? Wat met het geweld ten aanzien van veiligheidsagenten of treinpersoneel? En wat met incidenten tussen treinreizigers onderling?

08.02 Minister François Bellot (Nederlands): De

La police doit contrôler le respect des mesures liées au COVID-19 mais au sein des infrastructures de la SNCB, Securail doit également y veiller. Les agents de Securail peuvent dresser des procès-verbaux à l'encontre de personnes qui, par exemple, ne portent pas de masque. La collaboration avec la police est bonne. La Police fédérale des chemins de fer dispose d'un officier de liaison auprès du Security Operations Center de la SNCB, qui effectue un monitoring quotidien du respect des mesures. Depuis le 13 mars, 3 800 appels liés au COVID-19 ont été enregistrés. Securail est intervenu dans 2 086 cas et la police dans 1 156 cas au moins; 1 989 appels étaient spécifiquement liés au non-port du masque.

La SNCB a beaucoup investi dans sa communication sur les mesures sanitaires: des messages clairs sont affichés dans les gares ainsi que dans les trains et des avis sont régulièrement diffusés par les systèmes d'annonce ou par le personnel en contact avec les clients.

En règle générale, le port d'un masque buccal est bien respecté, grâce notamment à la sensibilisation par le personnel de la SNCB et les agents de Securail, qui ont déjà interpellé plus de 85 000 voyageurs concernant le port d'un masque buccal. À ce jour, Securail a dressé 399 procès-verbaux pour des personnes qui ne respectaient pas les règles de distanciation sociale ou l'obligation de port d'un masque buccal. Il est trop tôt pour fournir les chiffres relatifs aux amendes administratives, car les procédures courent encore.

La vente de titres de transport dans le train a été temporairement suspendue pour éviter les agressions. Il a été demandé à Securail d'augmenter le nombre de patrouilles. Les agents de Securail doivent en outre procéder systématiquement à une analyse correcte des risques avant d'intervenir. La police doit être appelée dès qu'il existe un risque d'escalade. Les faits récurrents font l'objet d'un suivi attentif, de telle sorte que la police et Securail puissent agir de manière ciblée.

Entre le 13 mars et la fin avril, le nombre d'agressions a baissé à la suite de la réduction de l'intensité du trafic ferroviaire. Lors de la reprise au mois de mai, la SNCB a constaté une légère hausse, mais les chiffres sont restés nettement inférieurs à ceux enregistrés avant la période du coronavirus. Avec 31 signalements d'agressions en avril et 67 en mai, le niveau a été bien inférieur aux 218 cas observés en janvier et aux 154 notés en février. Entre la mi-mars et le 4 mai, le trafic a fortement baissé et le nombre d'interventions a suivi

politie moet de naleving van de COVID-19-maatregelen opvolgen, maar binnen de NMBS-infrastructuur moet ook Securail daarop toezien. Ze mogen pv's opstellen voor wie bijvoorbeeld geen mondmasker draagt. De samenwerking met de politie verloopt goed. De federale Spoorwegpolitie heeft een verbindingsofficier bij het Security Operations Center van de NMBS, dat een dagelijkse monitoring uitvoert van de naleving van de maatregelen. Sinds 13 maart waren er 3.800 COVID-19-oproepen. In 2.086 gevallen trad Securail op en in minstens 1.156 gevallen de politie; 1.989 oproepen waren specifiek gelinkt aan het niet-dragen van een mondmasker.

De NMBS heeft stevig geïnvesteerd in haar communicatie over de sanitaire maatregelen, met een duidelijke signalisatie in stations en treinen en regelmatige boodschappen via de omroepsystemen of door personeel dat de klanten te woord staat.

Het dragen van een mondmasker wordt over het algemeen goed nageleefd, mede dankzij de sensibilisering door het NMBS-personeel en de agenten van Securail, die al meer dan 85.000 reizigers hebben aangesproken op het dragen van een mondmasker. Securail heeft tot vandaag 399 pv's opgesteld voor personen die zich niet aan de sociale afstand of aan de mondmaskerverplichting hielden. Het is te vroeg om cijfers te geven over de administratieve boetes, want de procedures lopen nog.

De verkoop van vervoersbewijzen op de trein is tijdelijk opgeschort om agressie te vermijden. Securail werd gevraagd om het aantal patrouilles te verhogen. Bovendien moeten zij steeds een goede risicoanalyse uitvoeren voor ze optreden. De politie moet worden opgeroepen zodra er een risico is van escalatie. Recurrente feiten worden van nabij opgevolgd opdat de politie en Securail gericht kunnen optreden.

Het aantal agressiegevallen is gedaald tussen 13 maart en eind april ten gevolge van minder druk spoorverkeer. Met de hervatting in mei stelde de NMBS een kleine verhoging vast, maar de cijfers blijven duidelijk onder die van voor de coronaperiode. In april waren er 31 agressiemeldingen, in mei 67, beduidend lager dan de 218 gevallen in januari en de 154 meldingen in februari. Tussen midden maart en 4 mei was er veel minder treinverkeer en waren er dan ook minder tussenkomsten. In januari waren er

la même tendance. Le nombre d'appels pour des faits d'agression entre tiers s'est élevé à 46 en janvier, à 60 en février et à 53 en mars. Tant en avril qu'en mai, ce chiffre est tombé à seulement 24. En ce qui concerne les appels destinés aux services de police, je vous renvoie au ministre de l'Intérieur.

08.03 Marianne Verhaert (Open Vld): Il est heureux que le nombre de signalements d'actes d'agression baisse. On observe parfois une escalade lorsqu'il s'agit du port du masque. Dans ces cas, il s'indique de réagir avec fermeté.

L'incident est clos.

09 Question de Kris Verduyckt 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): Le mécanisme de rémunération de la capacité (CRM) permettra d'assurer à l'avenir l'approvisionnement en énergie, également après la fermeture des centrales nucléaires. Il faudra notamment choisir à cette occasion entre un paiement basé sur la puissance ou sur la consommation.

Quelle est l'actuelle consommation d'électricité d'Infrabel et de la SNCB? Qu'implique le CRM pour la consommation d'électricité de la SNCB?

09.02 François Bellot, ministre (*en néerlandais*): Infrabel est le gestionnaire du réseau de traction ferroviaire. Les frais d'accès sont facturés par Elia à Infrabel et sont ensuite répercutés vers les opérateurs ferroviaires. Ceux-ci peuvent choisir leur propre fournisseur, mais jusqu'à ce jour, tous les opérateurs ferroviaires ont confié un mandat à Infrabel pour acheter de l'électricité en commun.

Le secteur des chemins de fer a un profil de consommation très spécifique: un prélèvement faible pendant la nuit et un prélèvement élevé pendant les pics du matin et du soir. Le prélèvement dépend aussi de la température. Le prélèvement moyen pendant les heures nocturnes varie autour de 75 MW. Pendant le pic matinal, il s'envole jusqu'à 300 MW. Après cela, il diminue jusqu'à 200 MW pour grimper à nouveau en début de soirée jusqu'à 300 MW. Les pics du matin et du soir s'observent uniquement les jours ouvrables. Le samedi et le dimanche en journée, une puissance relativement constante de 150 MW est prélevée.

La consommation sur une base annuelle est

46 oproepen van agressie tussen derden, in februari 60 en in maart 53. Zowel in april als mei waren dat er slechts 24. Voor de oproepen naar de politiediensten verwijs ik naar de minister van Binnenlandse Zaken.

08.03 Marianne Verhaert (Open Vld): Het is positief dat het aantal agressiemeldingen daalt. We zien soms een escalatie als het over het dragen van een mondkapje gaat. Een harde aanpak blijft in dat geval aangewezen.

Het incident is gesloten.

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

09.01 Kris Verduyckt (sp.a): Het capaciteitsremuneratiemechanisme (CRM) zal er in de toekomst voor zorgen dat we energiezekerheid hebben, ook na de sluiting van de kerncentrales. Men zal hierbij onder meer moeten kiezen tussen een betaling op vermogen of op verbruik.

Wat is het huidige elektriciteitsverbruik van Infrabel en NMBS? Wat betekent het CRM voor het elektriciteitsverbruik van de NMBS?

09.02 Minister François Bellot (*Nederlands*): Infrabel is de beheerder van het tractienetspoor. De toegangskosten worden gefactureerd door Elia aan Infrabel en worden vervolgens doorgerekend aan de spoorwegoperatoren. Deze kunnen een eigen leverancier kiezen, maar tot op heden hebben alle spoorwegoperatoren aan Infrabel een mandaat gegeven om gemeenschappelijke elektriciteit aan te kopen.

De spoorwegsector heeft een zeer specifiek afnameprofiel: 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 MW. Tijdens de ochtendpiek loopt dit op tot 300 MW. Daarna daalt dit tot 200 MW, om in de vooravond opnieuw te stijgen naar 300 MW. De ochtend- en avondpiek is enkel merkbaar tijdens werkdagen. In het weekend wordt overdag een redelijk constant vermogen van 150 MW afgenomen.

Het verbruik op jaarbasis is relatief constant. Het

relativement constante. La consommation commune du secteur ferroviaire oscille autour de 1,5 TWh: 60 % durant les heures de pointe et 40 % durant les heures creuses. La consommation moyenne durant les mois d'hiver s'élève à 130 GWh et à 110 GWh durant les mois d'été.

Infrabel considère que le développement d'énergies renouvelables n'est pas une solution pour limiter les suppléments de coûts.

Infrabel et la SNCB mènent une politique active afin d'équiper les bâtiments d'installations photovoltaïques. La puissance produite demeure toutefois limitée et représente actuellement environ 11 MW. L'énergie produite est prioritairement affectée à la consommation des bâtiments et des ateliers. La production d'énergie solaire et éolienne présente, en outre, l'inconvénient de ne pas influencer sur les pointes de consommation.

09.03 Kris Verduyckt (sp.a): Les chiffres sont astronomiques: 300 MW aux heures de pointe représentent plus que la production d'une vieille centrale nucléaire ou quasi la moitié de la production actuelle d'énergie éolienne offshore. Il demeure intéressant d'analyser les conséquences pour le rail de ce glissement de la consommation vers la puissance.

L'incident est clos.

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): La concertation entre trois pays sur la réouverture du Rhin de fer, qui avait été postposée, a-t-elle pu finalement avoir lieu? Quels en ont été les résultats?

10.02 François Bellot, ministre (en néerlandais): Cette concertation s'est déroulée par vidéoconférence le 12 juin. Au niveau administratif, un accord est intervenu sur le mandat du groupe de travail international, ainsi que sur une mise à jour de l'analyse des coûts et des bénéfices. C'est notre pays qui mènera cette étude. Le SPF Mobilité placera le devis sur le marché, et un sous-groupe sera constitué pour préciser les spécifications du texte du devis. Chaque pays prendra à sa charge un tiers du coût.

La prochaine réunion aura lieu début 2021 à Berlin.

10.03 Wouter Raskin (N-VA): Je me réjouis d'apprendre que les travaux ont été repris.

gezaamenlijk verbruik van de spoorwegsector schommelt rond de 1,5 TWh: 60 % tijdens de piekuren en 40 % tijdens de daluren. Het verbruik tijdens de wintermaanden bedraagt gemiddeld 130 GWh, tijdens de zomermaanden 110 GWh.

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

Infrabel en NMBS voeren een actief beleid om de gebouwen uit te rusten met PV-installaties. Het ontwikkelde vermogen blijft echter beperkt, op dit ogenblik ongeveer 11 MW. De ontwikkelde energie dient in de eerste plaats voor het verbruik van de gebouwen en de werkplaatsen. De productie op basis van zon en wind heeft ook het nadeel dat ze de afnamepiek niet beïnvloedt.

09.03 Kris Verduyckt (sp.a): De cijfers zijn gigantisch: 300 MW tijdens de piekuren is meer dan een halve oude kerncentrale of bijna de helft van wat vandaag op zee door de wind wordt geproduceerd. Bij die verschuiving van verbruik naar vermogen blijft het interessant om te bekijken wat de gevolgen voor de spoorwegen zijn.

Het incident is gesloten.

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

10.01 Wouter Raskin (N-VA): Heeft het uitgestelde drielandenoverleg over de heropening van de IJzeren Rijn kunnen plaatsvinden? Wat waren de resultaten?

10.02 Minister François Bellot (Nederlands): Het overleg heeft plaatsgevonden via videoconferentie op 12 juni. Er werd op ambtelijk niveau een akkoord bereikt over het mandaat van de internationale werkgroep en over een actualisatie van de maatschappelijke kosten-batenanalyse. Ons land zal die studie trekken. De FOD Mobiliteit zal het bestek in de markt plaatsen en er zal een subgroep opgericht worden om de specificaties van de bestektekst op punt te stellen. Elk land zal een derde van de kostprijs betalen.

De volgende vergadering zal begin 2021 plaatsvinden in Berlijn.

10.03 Wouter Raskin (N-VA): Ik ben blij dat de draad weer is opgepikt.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

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 Samengevoegde vragen van

- **Wouter Raskin aan François Bellot (Mobilititeit) over "Het nieuwe vervoersplan van de NMBS en de gevolgen voor de Limburgse treinreiziger" (55007441C)**
- **Kris Verduyckt aan François Bellot (Mobilititeit) over "De verlenging van de P-trein Brussel-Mol tot Neerpelt in het vervoersplan 2020-2023" (55007453C)**

11.01 Wouter Raskin (N-VA): Un nouveau plan de transport entrera en vigueur à la fin de l'année. Une liaison IC directe sera ainsi aménagée entre Hasselt et Anvers, sans détour par Brussels Airport, ce qui raccourcira quelque peu la durée du trajet de Hasselt à Anvers. Le ministre garantit-il que cette liaison importante à partir d'Anvers sera également ajustée aux trajets de suivi vers le nord et le sud du Limbourg?

11.01 Wouter Raskin (N-VA): Eind dit jaar treedt een nieuw vervoersplan in werking. Zo 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. Garandeert de minister dat die belangrijke verbinding vanuit Antwerpen ook goed zal aansluiten op de vervolgtreinen naar het noorden en het zuiden van Limburg?

À la mi-2021, le train de pointe Bruxelles-Mol sera prolongé jusqu'à Neerpelt et la SNCB envisage, à long terme, une prolongation jusqu'à Hamont, mais une adaptation de la gare est préalablement requise à cet effet. Un calendrier a-t-il déjà été fixé?

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. Is er al een timing gekend?

11.02 Kris Verduyckt (sp.a): Au cours du débat d'actualité, le ministre a déclaré que le nombre de haltes sur la ligne Mol – Neerpelt constituait un des points à améliorer dans l'optique de l'allongement de la relation.

11.02 Kris Verduyckt (sp.a): Tijdens het actualiteitsdebat zei de minister dat het aantal haltes op de lijn van Mol naar Neerpelt een van de zaken is die moeten verbeteren bij de verlenging.

Qu'implique notamment cette stratégie pour le point d'arrêt d'Overpelt? Le quai de Hamont est semble-t-il trop court, mais ce problème se pose également ailleurs. Qu'en est-il de ces arrêts?

Wat betekent dat onder meer voor de halte Overpelt? Het perron van Hamont zou te kort zijn, maar dat is elders ook zo. Wat is daar de stand van zaken?

11.03 François Bellot, ministre (en néerlandais): La SNCB a pu réduire au maximum l'incidence de la crise du coronavirus sur son nouveau plan de transport. Sur les 49 projets prévus pour cette année, 44 ont été confirmés, et l'objectif consiste toujours à accroître l'offre ferroviaire de 4,7 % d'ici 2023. Il était de toute façon prévu de concrétiser ce plan en plusieurs phases. Le calendrier d'exécution de certains projets a été revu, mais le but final, à savoir un achèvement pour 2023, reste inchangé.

11.03 Minister François Bellot (Nederlands): De NMBS heeft de impact van de coronacrisis op haar nieuwe vervoersplan tot een minimum kunnen beperken. Van de 49 geplande projecten voor dit jaar zijn er 44 bevestigd, en het blijft de ambitie tegen 2023 het treinaanbod met 4,7 % uit te breiden. Het was sowieso de bedoeling dit plan gefaseerd te doen verlopen. Een aantal projecten krijgt een nieuwe timing, maar het uiteindelijke doel, tegen 2023, blijft onveranderd.

De nombreux projets sont également prévus dans le Limbourg. Initialement, les deux relations P entre Bruxelles et Mol devaient déjà être prolongées jusqu'à Neerpelt à partir de décembre 2020. Ce projet est reporté à la mi-2021 étant donné que les travaux d'électrification réalisés par Infrabel sur

Ook voor Limburg is een belangrijk aantal projecten gepland. Initieel wilde men al vanaf december 2020 de twee P-treinen tussen Brussel en Mol verlengen tot Neerpelt. Doordat de elektrificatiewerken van Infrabel op die lijn vertraging hebben opgelopen, wordt dat project verplaatst naar midden 2021. De

cette ligne ont pris du retard. La relation n'a pas été prolongée jusqu'à Hamont étant donné que les quais de cette halte sont trop courts pour ces longs trains et que le nombre de voies y est insuffisant. Après avoir réalisé les modifications requises, la SNCB envisage d'ajouter Hamont à la liste des arrêts desservis par ces trains.

Le train IC entre Hasselt et Anvers constitue un des projets que la SNCB entend réaliser d'ici 2023.

Une nouvelle liaison IC comme celle-ci requiert des trains supplémentaires. La livraison de nouvelles voitures M7 à double étage est en cours. Le train roulera toutes les heures pendant les jours ouvrables et fera arrêt à Hasselt, à Heist-op-den-Berg, à Lier, à Anvers-Berchem et à Anvers-Central. Il s'agit du même trajet que pour l'actuel train P.

La SNCB veut faire rouler le train IC depuis Hasselt jusqu'à Brussels Airport et Anvers le dimanche également toutes les heures au lieu de toutes les deux heures comme maintenant. Ce projet aussi était prévu pour décembre 2021, mais se verra attribuer, au début de l'année prochaine peut-être, un nouveau calendrier des travaux après analyse de la situation financière de la SNCB et une éventuelle nouvelle décision du Conseil des ministres.

Aucune gare ne sera privée de desserte en raison du nouveau plan de transport.

11.04 Wouter Raskin (N-VA): L'arrivée d'une liaison IC directe entre Hasselt et Anvers est une bonne chose. Ma question à propos d'une liaison vers le nord et le sud de la province n'a pas obtenu de réponse. La prolongation vers Hamont est vraiment nécessaire. Les Pays-Bas travaillent à une ligne ferroviaire internationale qui passe par Weert, juste de l'autre côté de la frontière. Il est relativement facile de relier la gare de Weert à celle de Hamont. Nous devons certainement le faire après l'erreur historique d'Infrabel d'abandonner la ligne 20 transfrontalière Hasselt-Maastricht. Le Limbourg se trouve au cœur de l'Eurorégion. Nous devons absolument pouvoir voyager en train au-delà de la frontière vers les Pays-Bas.

11.05 Kris Verduyckt (sp.a): Je me réjouis de la mise en place de la liaison directe du nord du Limbourg vers Bruxelles. Osons espérer que nous disposerons dorénavant de matériel décent. Je soutiens l'appel de M. Raskin concernant Hamont. Aucune gare ne sera donc supprimée, contrairement à ce que le ministre avait déclaré en commission.

niet-verlenging tot Hamont heeft te maken met het feit dat de perrons van Hamont te kort zijn voor deze lange treinen en er zijn te weinig sporen zijn. Met de nodige aanpassingen wil de NMBS op termijn deze treinen ook in Hamont laten stoppen.

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

Een nieuwe IC-verbinding zoals deze vraagt bijkomende treinen. De levering van nieuwe M7-dubbeldektreinen 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.

De NMBS wil 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.

Geen enkel station zal door het nieuwe vervoersplan geen bediening meer hebben.

11.04 Wouter Raskin (N-VA): De komst van een rechtstreekse IC-verbinding Hasselt-Antwerpen is een goede zaak. Mijn vraag over een verbinding naar het noorden en het zuiden van de provincie werd niet beantwoord. De verlenging naar Hamont is echt nodig. Nederland werkt aan een internationale spoorlijn die passeert in Weert, net over de grens. Het station van Weert is relatief gemakkelijk aan te sluiten op het station van Hamont. We moeten dat zeker doen na de historische fout van Infrabel om de grensoverschrijdende lijn 20 van Hasselt naar Maastricht op te geven. Limburg ligt in het hart van de Euregio. Wij moeten absoluut de grens over kunnen sporen naar Nederland.

11.05 Kris Verduyckt (sp.a): Het is goed dat de rechtstreekse verbinding van Noord-Limburg naar Brussel er komt. Hopelijk krijgen we vanaf nu wel deftig materiaal. Ik ondersteun de oproep van de heer Raskin over Hamont. Geen enkel station wordt afgeschaft. Dit is in tegenspraak met wat de minister in de commissie heeft verklaard.

L'incident est clos.

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): Dans le cadre du projet de tram rapide Spartacus lancé par De Lijn, Infrabel envisage la suppression de quatre passages à niveau à Bilzen. Ceux-ci seraient remplacés par un tunnel et les travaux devraient démarrer fin 2021.

De quels passages à niveau s'agit-il? Quel est le budget prévu pour la partie du passage sous voies à charge des chemins de fer?

12.02 François Bellot, ministre (en néerlandais): Infrabel est en train de mener cette étude. Les passages à niveau concernés sont le 47 de la Molenstraat, le 46 de la Nijverheidsstraat, le 45A de la Laarstraat, le 45 de la Boomstraat, le 44C à Hooi, le 44B de la Laakstraat et le 44A de la Hasselsestraat. Les quatre premiers passages à niveau se trouvent sur le trajet de la ligne 1 du tram rapide du projet Spartacus. Pour le passage à niveau 44A, il est prévu un tunnel pour la totalité du trafic sous la ligne ferroviaire 34. Les passages à niveau communs seront payés avec le solde restant de la SPV Zwankendamme. Les coûts sont estimés à quelque 8 millions d'euros. Pour les passages à niveau non couplés, Infrabel réservera les budgets nécessaires pour la partie à charge d'Infrabel.

L'incident est clos.

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): À la suite d'une panne de train en gare de Burst, le vendredi 19 juin en soirée, tous les trains de la ligne 82 Alost-Burst ont été supprimés et la ligne Bruxelles-Denderleeuw-Zottegem très fréquentée par les navetteurs a accusé des retards allant jusqu'à 30 minutes. En outre, les barrières à proximité de la gare de Burst sont restées fermées, probablement en raison d'une procédure de sécurité standard.

Combien de temps les barrières à la gare de Burst sont-elles demeurées baissées? Pourquoi n'ont-elles pas pu continuer à fonctionner normalement? Ce point peut-il être réexaminé?

13.02 François Bellot, ministre (en néerlandais):

Het incident is gesloten.

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

12.01 Wouter Raskin (N-VA): In het raam van het sneltramproject Spartacus van De Lijn bestudeert Infrabel de afschaffing van vier overwegen in Bilzen. Die zouden worden vervangen door een tunnel en de werken zouden starten eind 2021.

Welke overwegen zijn dat? Wat is het budget voor het spoorweginfrastructuurdeel van de ondertunneling?

12.02 Minister François Bellot (Nederlands): Infrabel voert die studie nu uit en het gaat om de overwegen 47 in de Molenstraat, 46 in de Nijverheidsstraat, 45A in de Laarstraat, 45 in de Boomstraat, 44C in Hooi, 44B in de Laakstraat en 44A in de Hasselsestraat. De vier eerste overwegen liggen op het traject van sneltramlijn 1 van het Spartacusproject. Voor 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 worden betaald. De kosten worden geraamd op zowat 8 miljoen euro. Voor de niet-gekoppelde overwegen zal Infrabel de nodige budgetten reserveren voor het gedeelte ten laste van Infrabel.

Het incident is gesloten.

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

13.01 Pieter De Spiegeleer (VB): Op vrijdagavond 19 juni zorgde een defecte trein in het station van Burst ervoor dat de treinen van lijn 82 Alost-Burst volledig werden afgeschaft, en de drukke pendellijn vanuit Brussel-Denderleeuw-Zottegem kreeg vertragingen tot 30 minuten te verwerken. Daarbij bleven de slagbomen in de omgeving van het station van Burst gesloten, vermoedelijk door een standaardveiligheidsprocedure.

Hoelang zijn de slagbomen aan het station van Burst gesloten gebleven? Waarom konden die niet normaal verder blijven functioneren? Kan dit worden herbekeken?

13.02 Minister François Bellot (Nederlands): De

Les passages à niveau 25 et 26 de la ligne 89 ont été fermés de 16 h 55 à 18 h, le passage à niveau 27 a été fermé de 16 h 55 à 19 h 10. Un passage à niveau reste fermé jusqu'à ce que le train ait quitté le tronçon de voie en question. Plusieurs trains faisant la file à ce moment-là, la voie n'a pas pu être libérée et il en a été ainsi jusqu'à ce que la sécurité des usagers de la route puisse de nouveau être garantie.

13.03 Pieter De Spiegeleer (VB): La sécurité prime absolument mais dans ce cas précis la situation n'a pas engendré que du mécontentement, elle entraîne également des comportements dangereux. Les barrières doivent prévenir les usagers de la route du passage d'un train mais ce n'est pas le cas lorsque des procédures de sécurité telles que celle-ci sont d'application. Dès lors qu'aucun train ne passe, certaines personnes tentent de se frayer malgré tout un chemin entre les barrières en dépit du danger que cela entraîne. L'objectif de sécurité des barrières est alors complètement raté. Je regrette, dès lors, qu'il ne soit pas techniquement possible de réduire les embarras dus à la présence sur la voie d'un train en panne.

L'incident est clos.

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)

14.01 Vanessa Matz (cdH): Parmi les quatre reports de projets annoncés par la SNCB, celui en Wallonie concerne la ligne 42. La fréquence devait y passer à un train par heure dans chaque sens. Malgré les difficultés financières liées à la crise sanitaire, sacrifier quatre lignes rurales me semble excessif.

Si la SNCB sollicite des moyens complémentaires pour l'application pleine et entière du plan de transport, cela devra passer par vous et par une nouvelle décision du Conseil des ministres. Si elle intervient à la rentrée, comme cela semble prévu, la SNCB pourrait-elle se retrancher derrière le manque de temps pour appliquer ce plan de transport dans sa totalité? Pouvez-vous rassurer les

overwegen 25 en 26 van spoorlijn 89 waren gesloten van 16.55 uur tot 18 uur, overweg 27 was gesloten van 16.55 uur tot 19.10 uur. Een overweg blijft gesloten tot de trein dat bepaalde stuk spoor weer heeft verlaten. Hier stonden meerdere treinen op het spoor aan te schuiven, waardoor het spoor niet vrijkwam en dat bleef zo tot de veiligheid van de weggebruikers weer kon worden gegarandeerd.

13.03 Pieter De Spiegeleer (VB): De veiligheid primeert absoluut, maar in dit geval was er niet enkel sprake van frustratie, deze situatie zet aan tot gevaarlijk gedrag. Slagbomen moeten de mensen net waarschuwen voor een voorbijrijdende trein, maar in veiligheidsprocedures als deze is dat niet zo. Als er geen trein voorbijkomt, trachten sommigen zich toch een weg te banen langs de slagbomen, hoe gevaarlijk dat ook is. Dan schiet de slagboom de veiligheidsdoelstelling net voorbij. Ik betreur daarom dat het technisch niet mogelijk is om de vervolghinder door één defecte trein voor het verkeer te reduceren.

Het incident is gesloten.

14 Samengevoegde vragen van

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

14.01 Vanessa Matz (cdH): De NMBS heeft aangekondigd dat ze vier projecten zou uitstellen. In Wallonië heeft dat uitstel betrekking op lijn 42. De frequentie zou op één trein per uur in elke richting gebracht worden. Ondanks de financiële problemen als gevolg van de gezondheidscrisis lijkt me het opofferen van vier plattelandslijnen een brug te ver.

Indien de NMBS bijkomende middelen voor de volledige uitvoering van het vervoersplan vraagt, zullen u en de ministerraad daarover een nieuwe beslissing moeten nemen. Als die beslissing, zoals gepland, in het begin van de herfst valt, zou de NMBS zich dan niet achter het gebrek aan tijd kunnen verschuilen om dat vervoersplan niet volledig toe te moeten passen? Kunt u de

navetteurs sur le fait que vous obtiendrez ces budgets complémentaires?

14.02 François Bellot, ministre (*en français*): La SNCB a limité au minimum l'impact de la crise sanitaire sur ses transports. Le plan adapté a été remis à la Chambre. Certains travaux ont été retardés, elle a dû gérer l'absentéisme et a subi un impact financier colossal.

La SNCB confirme son intention d'augmenter son offre de trains de 4,7 % d'ici 2023. Elle demande une certaine flexibilité afin de lui permettre d'intégrer toutes les réalités des prochains mois, en tenant compte de l'arrivée progressive et indispensable des trains à doubles étages M7, qui a pris du retard à cause de la crise sanitaire. Elle confirme l'implémentation de 44 projets sur les 49 planifiés pour la fin de l'année 2020. Parmi les cinq projets à confirmer, l'un sera postposé au milieu de l'année prochaine étant donné le retard compréhensible des travaux à Hamont et à Mol. Le timing des quatre autres projets (dont la ligne 42) sera examiné en septembre 2020, en même temps que le *road show* dans les différentes provinces.

Le gouvernement avait 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 au premier trimestre 2021.

Madame Matz, je n'ai pas entendu dire que le gouvernement avait l'intention de revoir sa position.

14.03 Vanessa Matz (cdH): Vous ne me dites pas si le gouvernement compte accorder des moyens complémentaires pour que le plan de transport puisse produire ses effets de manière pleine et entière en décembre 2020, pour les projets que la SNCB entend reporter non pour raisons techniques mais pour raisons budgétaires. Je crains que l'échéancier ne puisse pas être respecté en ce qui concerne la mise en place d'un train par heure dans chaque sens sur la ligne 42.

14.04 François Bellot, ministre (*en français*): Abstraction faite de la perte corona, le plan de transport était financé et finançable par la SNCB.

pendelaars geruststellen dat u die bijkomende budgetten zult verkrijgen?

14.02 Minister François Bellot (*Frans*): De NMBS heeft de impact van de gezondheidscrisis op het vervoersplan tot een minimum beperkt. Het aangepaste plan werd aan de Kamer voorgelegd. Sommige werkzaamheden werden uitgesteld. Het bedrijf heeft oplossingen moeten zoeken voor het ziekteverzuim en heeft een enorme financiële klap gekregen.

De NMBS bevestigt haar intentie om het treinaanbod tegen 2023 met 4,7 % uit te breiden. Ze vraagt een zekere flexibiliteit op het stuk van de doelstellingen, zodat de situatie van de volgende maanden erin meegenomen kan worden, rekening houdend met de geleidelijke en onontbeerlijke inbedrijfstelling van de M7-dubbeldekstreinen, die door de gezondheidscrisis vertraging opgelopen heeft. Het bedrijf bevestigt de implementatie van 44 van de 49 geplande projecten vóór eind 2020. Van de vijf te bevestigen projecten zal er één naar het midden van volgend jaar verschoven worden ten gevolge van de – begrijpelijke – vertraging van de werken tussen Hamont en Mol. Het tijdspad van de vier andere projecten (waaronder lijn 42) zal in september 2020 bekeken worden, tegelijk met de planning voor de roadshow in de verschillende provincies.

De regering heeft het ontwerp van het vervoersplan 2020-2023 goedgekeurd. Voor iedere wijziging zou de beslissing van de ministerraad herbekeken moeten worden, wat niet aan de orde is. Voor de projecten die voor 2021 en 2022 in de pijplijn zitten, zal de NMBS de geüpdatete planning in het eerste kwartaal van 2021 voorleggen.

Mevrouw Matz, ik heb niemand horen zeggen dat de regering de intentie heeft om haar standpunt te herzien.

14.03 Vanessa Matz (cdH): U verduidelijkt niet of de regering van plan is bijkomende middelen uit te trekken opdat het vervoersplan in december 2020 zijn volledige uitwerking zou hebben, met inbegrip van de projecten die de NMBS niet om technische, maar om budgettaire redenen wil uitstellen. Ik vrees dat het tijdschema dat uitgewerkt werd om op lijn 42 in beide richtingen een trein per uur te laten rijden, niet nageleefd zal kunnen worden.

14.04 Minister François Bellot (*Frans*): Zonder de verliezen door corona kon het vervoersplan gefinancierd worden door de NMBS en werd het dat ook.

14.05 Vanessa Matz (cdH): La SNCB dit manquer de moyens pour le faire: il faudra éclaircir ce point très rapidement, dans l'intérêt des navetteurs.

L'incident est clos.

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

Présidente: Laurence Zanchetta

15.01 Joris Vandenbroucke (sp.a): *Les riverains de l'atelier polyvalent de la SNCB à Melle se plaignent de nuisances liées au bruit, à la lumière et aux vibrations des locomotives diesel qui tournent pendant des heures la nuit.*

Un rapport sur les incidences environnementales a-t-il été réalisé avant la construction de cet atelier? Quelles activités s'y déroulent-elles précisément? Combien de locomotives diesel tournent-elles la nuit et pourquoi? Y a-t-il eu des études sur les nuisances sonores? Le ministre peut-il donner des explications à ce sujet? La SNCB prend-elle des mesures pour limiter au maximum ces nuisances? Qu'est-il encore envisagé? La SNCB est-elle prête à organiser des concertations structurelles avec les riverains?

15.02 François Bellot, ministre (en néerlandais): La licence de base pour l'atelier de Melle a été délivrée le 11 avril 2013 et une licence actualisée a suivi le 3 août 2018. La SNCB a décidé elle-même d'introduire un dossier d'exemption auprès du service *Milieueffectrapport* (MER). Dans ce dossier ont été examinés les effets du projet sur le bruit, l'eau, la mobilité, le sol, la faune, la flore, le paysage et les riverains. Toutes les mesures qui y étaient proposées ont ensuite été reprises dans les cahiers des charges pour la construction. Le permis d'environnement porte sur les différentes infrastructures, parmi lesquelles un dépôt, un atelier, une station de lavage, une installation de distribution d'hydrocarbures. Le nombre de locomotives diesel qui y tournent n'est pas fixe et selon la SNCB, il est limité au maximum. Les obligations de licence et les activités sont effectuées autant que possible dans les bâtiments, de manière à limiter au maximum les éventuelles nuisances.

Le programme de *post-monitoring* est actuellement mis en oeuvre mais le rapport final n'est pas encore prêt et une étude complémentaire est en cours de

14.05 Vanessa Matz (cdH): De NMBS zegt over onvoldoende middelen te beschikken om dat te doen: over dit punt moet er zeer snel duidelijkheid komen, in het belang van de reizigers.

Het incident is gesloten.

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

Voorzitter: Laurence Zanchetta

15.01 Joris Vandenbroucke (sp.a): *Buurtbewoners van de polyvalente werkplaats van de NMBS in Melle klagen over de lawaai-, licht- en trillingshinder van diesellocomotieven die daar 's nachts uren staan te draaien.*

Is voor de bouw van die werkplaats een milieu-effectenrapport uitgevoerd? Welke activiteiten worden daar precies uitgevoerd? Hoeveel diesellocomotieven staan daar 's nachts te draaien en waarom? Waren er geluidsstudies? Kan de minister die toelichten? Neemt de NMBS maatregelen om dergelijke overlast maximaal te beperken? Wat kan er nog gebeuren? Is de NMBS bereid om structureel te overleggen met de omwonenden?

15.02 Minister François Bellot (Nederlands): De basisvergunning voor de werkplaats in Melle is afgeleverd op 11 april 2013 en op 3 augustus 2018 volgde een geactualiseerde vergunning. De NMBS besliste zelf om een ontheffingsdossier in te dienen bij de dienst *Milieueffectrapport* (MER). In dat dossier werden de effecten van het project op geluid, water, mobiliteit, bodem, fauna, flora, landschap en mensen onderzocht. Alle daarin voorgestelde maatregelen werden nadien opgelegd in de bestekken voor de bouw. De omgevingsvergunning betreft de verschillende inrichtingen, waaronder een stelplaats, werkplaats, een wasplaats en een brandstofverdeelinstallatie. Het aantal draaiende diesellocomotieven ligt niet vast en wordt volgens de NMBS tot een minimum beperkt.

Momenteel wordt het postmonitorsprogramma Geluid uitgevoerd, maar het eindverslag is nog niet klaar en bijkomend onderzoek wordt uitgevoerd.

réalisation. Il a été demandé au personnel de l'atelier de limiter au maximum les nuisances liées au bruit, à la lumière et aux vibrations. Un entretien nocturne est toutefois inévitable. Les obligations de licence et les activités sont effectuées autant que possible dans les bâtiments, de manière à limiter autant que faire se peut les éventuelles nuisances. La SNCB a déjà rencontré les riverains et reste disposée à une concertation constructive.

L'incident est clos.

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): *Il ressort de la réponse à ma question écrite concernant la fin définitive de la ligne ferroviaire 20 Lanaken – Maastricht que l'intérêt prudent manifesté par la Belgique était insuffisant pour mener à des trafics. Le ministre peut-il fournir des précisions à cet égard?*

16.02 François Bellot, ministre (en néerlandais): Infrabel a sondé depuis 2017 l'intérêt des entreprises et des transporteurs pour le transport de marchandises par le biais de la ligne ferroviaire L20. Aucune demande concrète de reprise de la ligne n'a été reçue. Après la décision des Pays-Bas de transférer la ligne ferroviaire sur le territoire néerlandais à la commune de Maastricht pour en faire une ligne de tram suburbaine, le maintien en service du tronçon belge de 1,5 kilomètre n'a plus aucune utilité.

16.03 Frank Troosters (VB): Il est étrange qu'en dépit des besoins importants, les entreprises et les transporteurs ne jugent pas utile de réactiver cette ligne ferroviaire. Le Limbourg se retrouve presque complètement isolé: il n'y a pas de désenclavement vers l'est, ni vers les Pays-Bas, ni vers l'hinterland allemand qui présente un grand intérêt économique. Nous avons également entendu à l'instant que le projet 3RX – le trajet Hamont-Weert – est complètement bloqué. J'espère qu'il sera fait preuve d'un peu plus d'empressement et que l'on s'attellera enfin activement à désenclaver le Limbourg.

L'incident est clos.

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

17.01 Frank Troosters (VB): Dans un article paru dans *Het Laatste Nieuws*, le bourgmestre de Knokke-Heist se plaint de trains bondés, de

Het personeel van de werkplaats is gevraagd om de geluids-, licht- en trillingshinder zoveel mogelijk te beperken. Nachtelijk onderhoud is echter onvermijdelijk. De vergunningsplichten en activiteiten worden maximaal binnen de gebouwen uitgevoerd, zodat de eventuele hinder ook zoveel mogelijk wordt beperkt. De NMBS heeft al overlegd met de omwonenden en blijft bereid tot constructief overleg.

Het incident is gesloten.

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

16.01 Frank Troosters (VB): *Uit het antwoord op mijn schriftelijke vraag over de definitieve stopzetting van spoorlijn 20 Lanaken – Maastricht blijkt dat de voorzichtige Belgische interesse onvoldoende was om tot trafieken te leiden. Kan de minister dit toelichten?*

16.02 Minister François Bellot (Nederlands): Infrabel peilde sinds 2017 naar de interesse van bedrijven en vervoerders in het goederenvervoer via spoorlijn L20. Er werd nooit een concrete vraag tot herneming van de lijn ontvangen. Nadat Nederland besliste om de spoorlijn op Nederlands grondgebied over te dragen aan de gemeente Maastricht om er een voorstedelijke tramlijn van te maken, heeft het in dienst houden van het Belgische baanvak van 1,5 kilometer geen nut meer.

16.03 Frank Troosters (VB): Het is heel vreemd dat bedrijven en vervoerders de heractivering van die spoorlijn ondanks de grote nood niet nuttig vinden. Limburg komt bijna helemaal geïsoleerd te liggen: er is geen ontsluiting naar het oosten, niet naar Nederland en niet naar het economisch belangrijke Duitse hinterland. Daarnet bleek ook dat het 3RX-project – het traject Hamont-Weert – helemaal vastzit. Ik hoop dat er meer geestdrift komt en dat er eindelijk gedreven werk wordt gemaakt van de ontsluiting van Limburg.

Het incident is gesloten.

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

17.01 Frank Troosters (VB): In een artikel in *Het Laatste Nieuws* doet de burgemeester van Knokke-Heist zijn beklag over bomvolle treinen, passagiers

passagers sans masque et d'un manque de contrôle. Il menace de mettre en demeure la SNCB pour avoir exporté le coronavirus vers sa ville.

Ces faits sont-ils avérés? Quelles mesures la SNCB a-t-elle mises en place afin de transporter en toute sécurité de grands flux de voyageurs vers des destinations convoitées? Des accords ont-ils été conclus avec les villes et communes ainsi que la police ou des concertations seront-elles organisées à ce sujet?

17.02 François Bellot, ministre (*en néerlandais*): La SNCB m'informe qu'il y a 250 trains par jour à destination et en provenance de la Côte, y compris les trains touristiques supplémentaires. Le week-end dernier, le taux de fréquentation de 90 % de ces trains variait entre 10 et 60 %. Seuls deux trains étaient entièrement occupés au retour de la Côte. La SNCB est en contact permanent avec les autorités locales du littoral. Aucun problème n'a été signalé à ce stade. Des concertations régulières ont également eu lieu avec le gouverneur de Flandre occidentale.

(*En français*) Il ne faut pas faire un procès à la SNCB, il y avait beaucoup de voitures et de trams bondés allant vers Knokke.

(*En néerlandais*) La SNCB informe en temps réel la cellule de coordination provinciale du taux de fréquentation des trains vers la Côte. Elle rappelle que depuis le 4 mai, le port d'un masque buccal ou d'un autre moyen de protection est obligatoire dans les gares, sur les quais et dans les trains. Elle fait appel à la responsabilité collective des citoyens. Elle n'a cessé de sensibiliser ses clients, par le biais de tous ses canaux de communication, aux règles sanitaires en vigueur. Elle publiera sur son site internet un lien vers le baromètre de densité de Westtoer afin d'éviter la présence de trop grands flux de touristes au littoral durant les mois estivaux.

(*En français*) Le train est un mode de transport minoritaire.

L'incident est clos.

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): Les trains desservant la Campine ne sont presque jamais climatisés, ce qui les rend invivables les jours de forte chaleur.

A-t-on déjà procédé à des mesures de la

zonder mondmasker en een gebrek aan controle en dreigt hij de NMBS in gebreke te stellen voor het exporteren van het coronavirus naar zijn stad.

Kloppen die feiten? In welke maatregelen heeft de NMBS voorzien om grote aantallen treinreizigers op een veilige manier naar populaire bestemmingen te kunnen vervoeren? Bestaan daarover afspraken met de steden en gemeenten en de politie of zal daarover nog overleg gepleegd worden?

17.02 Minister François Bellot (Nederlands): De NMBS laat mij weten dat er elke dag 250 treinen van en naar de kust rijden, inclusief de bijkomende toeristische treinen. 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 probleemesignaleerd. Ook met de gouverneur van West-Vlaanderen werd regelmatig overlegd.

(*Frans*) Men moet de NMBS niet met de vinger wijzen. Er zijn ook veel wagens en volle trams naar Knokke gereden.

(*Nederlands*) De NMBS deelt de bezettingsgraad van de treinen naar de kust in realtime mee aan het provinciale coördinatiecentrum. De NMBS herinnert eraan dat sinds 4 mei het dragen van een mondmasker of een alternatief verplicht is in de stations, op de perrons en in de treinen. Zij doet een beroep op de collectieve verantwoordelijkheid van eenieder. De NMBS blijft haar reizigers via al haar communicatiekanalen wijzen op de geldende gezondheidsregels. Ze zal ze op haar website een link plaatsen naar de druktebarometer van Westtoer om tijdens de zomermaanden te grote massa's aan zee te vermijden.

(*Frans*) De trein is een vervoermiddel waarvan er in mindere mate wordt gebruikgemaakt.

Het incident is gesloten.

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

18.01 Yoleen Van Camp (N-VA): In de Kempen rijden er bijna geen treinen met airco, waardoor de treinen op warme dagen bijna onleefbaar worden.

Werden er al temperatuurmetingen gedaan? Welke

température? Quelles sont les solutions possibles? Pourquoi n'avoir pas équipé les nouveaux trains d'un système de climatisation? Pourquoi les rames "nez de cochon", dont la rénovation a été un échec, n'ont-elles pas été retirées du réseau et pourquoi les habitants de la Campine ne reçoivent-ils pas du matériel ferroviaire moderne?

18.02 François Bellot, ministre (*en néerlandais*): La SNCB fait savoir que six trains climatisés circulent entre Turnhout et Binche. D'ici 2022 au plus tard, un train supplémentaire avec air conditionné viendra compléter l'offre. Lorsque les rames quadruples ont été rénovées, il est apparu qu'il était techniquement impossible d'y installer l'air conditionné. Le système de ventilation existant a donc été amélioré. À des températures de plus de 30 degrés, la chaleur peut en effet être incommode dans ces trains.

18.03 Yoleen Van Camp (N-VA): Nous avons averti que le système de ventilation serait insuffisant. À partir de températures supérieures à 25 degrés déjà, l'atmosphère de ces trains est totalement irrespirable. Il est irresponsable de demander au personnel et aux passagers de voyager dans de telles conditions.

Ne pourrait-on pas trouver une solution provisoire à court terme, par exemple en prévoyant des installations mobiles? Avant les projets de rénovation, nous avons mis en garde contre les risques de retard et de chaleur suffocante dans les trains. Il aurait été préférable que l'on prête attention à nos avertissements.

L'incident est clos.

La **présidente**: Les questions n^{os} 55007584C et 55007588C de Mme Hanus sont transformées en questions écrites.

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

19.01 Karin Jiroflée (sp.a): Pour quand la rénovation de la gare de Tienen est-elle programmée? La rénovation était initialement prévue pour 2020, mais on parlerait entre-temps déjà de 2023. Je souhaiterais obtenir un état de la situation et un aperçu du budget.

19.02 François Bellot, ministre (*en néerlandais*): Dès lors que l'accessibilité de la gare et le confort des voyageurs prévalent, les quais ont été pris en main en premier lieu. La gare elle-même sera rénovée à partir de 2023. Il appartiendra au

oplossingen zijn er? Waarom werd er niet gekozen voor airco in de nieuwe treinen? Wanneer worden de mislukte gerenoveerde varkensneuzen van het net gehaald en krijgen we in de Kempen ook modern spoormaterieel?

18.02 Minister François Bellot (*Nederlands*): De NMBS laat weten dat er tussen Turnhout-Binche zes treinen met airco rijden. Tegen ten laatste 2022 zal daar nog een trein met airco bijkomen. Bij de renovatie van de vierledige stellen bleek de installatie van airco technisch niet mogelijk. Daarom werd het bestaande verluchtingssysteem gereviseerd. Bij temperaturen van meer dan 30 graden kan het inderdaad onaangenaam warm worden op deze treinen.

18.03 Yoleen Van Camp (N-VA): Wij hadden op voorhand gezegd dat het verluchtingssysteem onvoldoende zou zijn. Al vanaf temperaturen boven 25 graden is het in die treinen totaal onleefbaar. Het is onverantwoord om personeel en reizigers in die treinen te laten rijden.

Kan er geen tijdelijke oplossing komen op korte termijn, bijvoorbeeld met mobiele installaties? Voor de renovatieplannen waarschuwden wij voor vertragingen en oververhitte treinen. De minister had beter naar ons geluisterd.

Het incident is gesloten.

De **voorzitter**: Vragen nrs. 55007584C en 55007588C van mevrouw Hanus worden omgezet in schriftelijke vragen.

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

19.01 Karin Jiroflée (sp.a): Wanneer wordt de renovatie van het station van Tienen ingepland? Aanvankelijk was de renovatie voor 2020, ondertussen zou het al over 2023 gaan. Graag kreeg ik een stand van zaken en inzicht in het budget.

19.02 Minister François Bellot (*Nederlands*): Omdat de toegankelijkheid van het station en het comfort voor de reizigers vooropstaat, werden eerst de perrons aangepakt. Het station zelf wordt vanaf 2023 gerenoveerd. De volgende regering moet de

prochain gouvernement d'approuver les plans d'investissement.

19.03 Karin Jiroflée (sp.a): De nouveau, je n'ai pas reçu là de réelle réponse, comme à ma question précédente. Le plan pluriannuel n'est manifestement pas encore fixé. Je me réjouis toutefois que l'horizon 2023 soit confirmé.

L'incident est clos.

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

20.01 Sarah Schlitz (Ecolo-Groen): Dans certaines gares, il serait devenu pratiquement impossible de régler en espèces l'achat d'un billet de train.

Le confirmez-vous? Est-ce légal? À quand un retour à la normale?

20.02 François Bellot, ministre (*en français*): Le CNS encourage les paiements électroniques qui permettent la distanciation physique. La SNCB suit cette recommandation par souci de précaution et de protection de ses clients et de ses travailleurs. On peut acheter son billet en ligne ou à l'automate. Une liste des gares dont les guichets restent ouverts est disponible mais seuls les paiements par carte bancaire y sont acceptés. De nombreux automates acceptent les paiements en monnaie. Le retour du cash aux guichets est prévue dans les prochains jours.

20.03 Sarah Schlitz (Ecolo-Groen): Même si on ne peut pas se servir d'une carte bancaire, on a le droit de se déplacer. Je suis heureuse de voir que la situation va être rétablie mais je ne voudrais pas que cette crise serve de prétexte pour limiter une nouvelle fois l'accès aux guichets. Les stewards doivent sans cesse assister des voyageurs aux prises avec les automates, ce qui n'est ni un gain de temps ou de productivité ni une mesure très efficace de limitation de la contamination.

L'incident est clos.

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

21.01 Sarah Schlitz (Ecolo-Groen): Les orientations générales du plan de transport 2020–2023 de la SNCB sont positives: plus d'amplitude, fréquences augmentées de manière plutôt uniforme

investeringsplannen goedkeuren.

19.03 Karin Jiroflée (sp.a): Net als op mijn vorige vraag krijg ik opnieuw niet echt een antwoord. Er ligt blijkbaar nog niets vast in de meerjarenplanning, maar ik ben al tevreden dat de datum van 2023 wordt bevestigd.

Het incident is gesloten.

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

20.01 Sarah Schlitz (Ecolo-Groen): In sommige stations zou het bijna onmogelijk zijn treinkaartjes cash te betalen.

Kunt u dat bevestigen? Is dat wettelijk? Wanneer zal men naar de normale toestand terugkeren?

20.02 Minister François Bellot (*Frans*): De NVR stimuleert elektronische betalingen omdat die social distancing mogelijk maken. De NMBS volgt deze aanbeveling op uit voorzorg en ter bescherming van haar klanten en werknemers. Tickets kunnen online of aan de automaat gekocht worden. Er is een lijst van stations waarvan de loketten open blijven, maar enkel betalingen met een bankkaart worden er aanvaard. Veel automaten accepteren betalingen in contanten. De verwachting is dat er binnen enkele dagen opnieuw met cash aan het loket kan worden betaald.

20.03 Sarah Schlitz (Ecolo-Groen): Ook wanneer men niet met een bankkaart kan betalen, heeft men recht op mobiliteit. Het verheugt me dat alles weer normaal wordt maar ik zou niet willen dat die crisis als voorwendsel gebruikt wordt om de toegang tot de loketten nogmaals te beperken. De stewards moeten voortdurend reizigers helpen die problemen ondervinden bij het gebruik van de automaten. Zo wint men geen tijd en verbetert de productiviteit niet en het is evenmin een efficiënte maatregel om besmetting te beperken.

Het incident is gesloten.

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

21.01 Sarah Schlitz (Ecolo-Groen): De krachtlijnen van het vervoersplan 2020-2023 van de NMBS zijn positief: in het hele land zal de dienstregeling op vrijwel uniforme wijze worden

dans tout le pays. Hélas, sur les six gares qui y perdent, cinq sont liégeoises, ce qui ne va rien arranger à une mobilité déjà mal en point dans la région. Le réseau express urbain ne semble pas faire partie des priorités de la SNCB sur le long terme.

Qu'ont dit les autorités de Liège et de Herstal de ce plan de transport? Quelles sont les intentions de la SNCB concernant les réseaux urbains?

21.02 François Bellot, ministre (*en français*): En 2016, on a ajouté 72 trains dans la couronne bruxelloise. Le plan de transport 2017–2020 a permis une augmentation annuelle de voyageurs de 3 % plutôt que le 1 % prévu. L'offre S sur Liège, Gand et Charleroi a été renforcée. À Liège, une quinzaine de trains a été consacrée aux connexions locales.

Vu les incertitudes liées à la crise sanitaire, la SNCB veut maintenir tous les projets prévus mais demande une certaine souplesse sur les délais de mise en œuvre. Pour décembre 2020, 44 des 49 projets et sous-projets sont déjà confirmés.

Tout changement du plan de transport devrait faire l'objet d'une révision de la décision du gouvernement, ce qui n'est pas à l'ordre du jour. En octobre 2020, la SNCB organisera un second tour de *roadshows* et expliquera à cette occasion le futur plan de transport et les réflexions menées pour chaque province.

21.03 Sarah Schlitz (Ecolo-Groen): J'ai bien conscience que les décisions sont quasi-définitives, je n'avais pas vraiment d'espoir de ce côté-là mais je me demandais comment les parties prenantes ont formulé leurs demandes envers la SNCB. On pourrait se dire que la desserte du centre de Liège est parfaite vu le nombre de trains mais il n'y a pas de cadence: on a deux trains en cinq minutes, puis rien pendant près d'une demi-heure.

Entre 2020 et 2023, avant l'arrivée du tram, avec des bus saturés et un train par heure en moins, la période sera critique pour la mobilité liégeoise. Je me demandais comment les autorités avaient fait valoir leurs intérêts, vu le résultat surprenant.

L'incident est clos.

La réunion publique de commission est levée à

uitgebreid en zullen er meer treinen rijden. Helaas bevinden vijf van de zes stations die erop achteruitgaan zich in de regio Luik. Dat zal de toch al beroerde mobiliteit in de regio niet ten goede komen. De voorstadstreinen lijken op lange termijn geen prioriteit te zijn voor de NMBS.

Wat hebben de lokale besturen van Luik en Herstal over dat vervoersplan gezegd? Welke plannen heeft de NMBS met de voorstadsnetten?

21.02 Minister François Bellot (*Frans*): In 2016 werden er 72 treinen extra ingelegd in en rond Brussel. Met het vervoersplan 2017-2020 is het aantal reizigers jaarlijks met 3 % gestegen, dat is meer dan de vooropgestelde 1 %. Het S-aanbod rond Luik, Gent en Charleroi werd uitgebreid. In Luik werd een vijftiental treinen ingezet voor de lokale verbindingen.

De NMBS wil alle geplande projecten behouden, maar gelet op de onzekere situatie als gevolg van de gezondheidscrisis vraagt de spoorwegmaatschappij enige flexibiliteit op het stuk van de termijnen. Voor december 2020 werden 44 van de 49 projecten en subprojecten steeds bevestigd.

Voor iedere wijziging van het vervoersplan zou de beslissing van de regering herzien moeten worden, wat niet aan de orde is. In oktober 2020 zal de NMBS een tweede reeks van *roadshows* organiseren en bij die gelegenheid het toekomstige vervoersplan en de plannen voor iedere provincie uit de doeken doen.

21.03 Sarah Schlitz (Ecolo-Groen): Ik ben me ervan bewust dat de beslissingen nagenoeg definitief zijn en ik had dus nog weinig hoop op dat vlak, maar ik vroeg me af hoe de stakeholders hun verzoeken ten aanzien van de NMBS hebben geformuleerd. Men zou kunnen stellen dat het treinaanbod in het centrum van Luik perfect is omdat er voldoende treinen zijn, maar de spreiding ervan is niet goed: er zijn twee treinen in een tijdspanne van vijf minuten, maar nadien rijdt er bijna een half uur lang niets meer.

De periode 2020-2023 zal kritiek zijn voor de Luikse mobiliteit omdat er nog geen tram zal zijn, de bussen overvol zullen zitten en er één trein per uur minder zal rijden. Ik vroeg me af hoe de autoriteiten hun belangen hebben laten gelden, gelet op het verrassende resultaat.

Het incident is gesloten.

De openbare commissievergadering wordt gesloten

16 h 26.

om 16.26 uur.