



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

27-05-2020

Après-midi

Woensdag

27-05-2020

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 Hervé Rigot à François Bellot (Mobilité) sur "L'accessibilité des gares de Huy et Waremme pour les personnes à mobilité réduite" (55002743C) 1
Orateurs: **Hervé Rigot, François Bellot**, ministre de la Mobilité, chargé de skeyes et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges
- Question de Tomas Roggeman à François Bellot (Mobilité) sur "Les ponts ferroviaires de Termonde" (55003189C) 2
Orateurs: **Tomas Roggeman, François Bellot**, ministre de la Mobilité, chargé de skeyes et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges
- Question de Tomas Roggeman à François Bellot (Mobilité) sur "Les projets retardés" (55003190C) 3
Orateurs: **Tomas Roggeman, François Bellot**, ministre de la Mobilité, chargé de skeyes et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges
- Question de Tomas Roggeman à François Bellot (Mobilité) sur "L'EDC" (55003525C) 3
Orateurs: **Tomas Roggeman, François Bellot**, ministre de la Mobilité, chargé de skeyes et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges
- Question de Tomas Roggeman à François Bellot (Mobilité) sur "Le changement de nom de produits de la SNCB" (55003672C) 4
Orateurs: **Tomas Roggeman, François Bellot**, ministre de la Mobilité, chargé de skeyes et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges
- Question de Tomas Roggeman à François Bellot (Mobilité) sur "Les conséquences de la neige sur le trafic ferroviaire et les mesures prises par Infrabel" (55003674C) 5
Orateurs: **Tomas Roggeman, François Bellot**, ministre de la Mobilité, chargé de skeyes et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges
- Question de Tomas Roggeman à François Bellot (Mobilité) sur "Le nouveau siège de la SNCB" (55003680C) 6
Orateurs: **Tomas Roggeman, François Bellot**, ministre de la Mobilité, chargé de skeyes et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges
- Questions jointes de 7

INHOUD

- Vraag van Hervé Rigot aan François Bellot (Mobiliteit) over "De toegankelijkheid van de stations Hoei en Borgworm voor personen met beperkte mobiliteit" (55002743C) 1
Sprekers: **Hervé Rigot, François Bellot**, minister van Mobiliteit, belast met skeyes en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen
- Vraag van Tomas Roggeman aan François Bellot (Mobiliteit) over "De spoorwegbruggen in Dendermonde" (55003189C) 2
Sprekers: **Tomas Roggeman, François Bellot**, minister van Mobiliteit, belast met skeyes en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen
- Vraag van Tomas Roggeman aan François Bellot (Mobiliteit) over "De projecten met vertraging" (55003190C) 3
Sprekers: **Tomas Roggeman, François Bellot**, minister van Mobiliteit, belast met skeyes en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen
- Vraag van Tomas Roggeman aan François Bellot (Mobiliteit) over "De EDC" (55003525C) 3
Sprekers: **Tomas Roggeman, François Bellot**, minister van Mobiliteit, belast met skeyes en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen
- Vraag van Tomas Roggeman aan François Bellot (Mobiliteit) over "De naamswijziging van NMBS-producten" (55003672C) 4
Sprekers: **Tomas Roggeman, François Bellot**, minister van Mobiliteit, belast met skeyes en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen
- Vraag van Tomas Roggeman aan François Bellot (Mobiliteit) over "De gevolgen van de sneeuw op het spoorverkeer en de maatregelen getroffen door Infrabel" (55003674C) 5
Sprekers: **Tomas Roggeman, François Bellot**, minister van Mobiliteit, belast met skeyes en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen
- Vraag van Tomas Roggeman aan François Bellot (Mobiliteit) over "De nieuwe NMBS-hoofdzetel" (55003680C) 6
Sprekers: **Tomas Roggeman, François Bellot**, minister van Mobiliteit, belast met skeyes en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen
- Samengevoegde vragen van 7

- Emir Kir à François Bellot (Mobilité) sur "L'augmentation du phénomène de trespassing" (55003788C)	7	- Emir Kir aan François Bellot (Mobiliteit) over "De toename van het aantal gevallen van spoorlopen" (55003788C)	7
- Tomas Roggeman à François Bellot (Mobilité) sur "Les mesures prises par Infrabel afin de prévenir des intrusions sur les voies" (55005837C)	7	- Tomas Roggeman aan François Bellot (Mobiliteit) over "De maatregelen bij Infrabel ter voorkoming van spoorlopen" (55005837C)	7
- Tomas Roggeman à François Bellot (Mobilité) sur "Les accidents de personnes sur le rail" (55006262C) <i>Orateurs: Tomas Roggeman, François Bellot, ministre de la Mobilité, chargé de skeyes et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges</i>	7	- Tomas Roggeman aan François Bellot (Mobiliteit) over "Ongevallen met personen op het spoor" (55006262C) <i>Sprekers: Tomas Roggeman, François Bellot, minister van Mobiliteit, belast met skeyes en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen</i>	7
Question de Wouter Raskin à François Bellot (Mobilité) sur "Le pont ferroviaire de Hoelbeek, Bilzen" (55003812C) <i>Orateurs: Wouter Raskin, François Bellot, ministre de la Mobilité, chargé de skeyes et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges</i>	9	Vraag van Wouter Raskin aan François Bellot (Mobiliteit) over "De spoorwegbrug in Hoelbeek, Bilzen" (55003812C) <i>Sprekers: Wouter Raskin, François Bellot, minister van Mobiliteit, belast met skeyes en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen</i>	9
Question de Pieter De Spiegeleer à François Bellot (Mobilité) sur "La gare ferroviaire COOVI" (55003847C) <i>Orateurs: Pieter De Spiegeleer, François Bellot, ministre de la Mobilité, chargé de skeyes et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges</i>	11	Vraag van Pieter De Spiegeleer aan François Bellot (Mobiliteit) over "Het treinstation COOVI" (55003847C) <i>Sprekers: Pieter De Spiegeleer, François Bellot, minister van Mobiliteit, belast met skeyes en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen</i>	11
Question de Mélissa Hanus à François Bellot (Mobilité) sur "La gratuité des transports en commun au Grand-Duché de Luxembourg" (55003907C) <i>Orateurs: Mélissa Hanus, François Bellot, ministre de la Mobilité, chargé de skeyes et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges</i>	11	Vraag van Mélissa Hanus aan François Bellot (Mobiliteit) over "Het gratis openbaar vervoer in het Groothertogdom Luxemburg" (55003907C) <i>Sprekers: Mélissa Hanus, François Bellot, minister van Mobiliteit, belast met skeyes en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen</i>	11
Questions jointes de	13	Samengevoegde vragen van	13
- Mélissa Hanus à François Bellot (Mobilité) sur "L'augmentation du prix de la carte Campus" (55003908C)	13	- Mélissa Hanus aan François Bellot (Mobiliteit) over "De stijging van de prijs van de Campuskaart" (55003908C)	13
- Josy Arens à François Bellot (Mobilité) sur "L'augmentation du prix de la carte Campus" (55003982C) <i>Orateurs: Mélissa Hanus, François Bellot, ministre de la Mobilité, chargé de skeyes et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges</i>	13	- Josy Arens aan François Bellot (Mobiliteit) over "De stijging van de prijs van de Campuskaart" (55003982C) <i>Sprekers: Mélissa Hanus, François Bellot, minister van Mobiliteit, belast met skeyes en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen</i>	13
Question de Maria Vindevoghel à François Bellot (Mobilité) sur "La plainte de la Guilde des contrôleurs aériens contre la direction de skeyes" (55004011C) <i>Orateurs: Maria Vindevoghel, François</i>	15	Vraag van Maria Vindevoghel aan François Bellot (Mobiliteit) over "De klacht van de Gilde van Luchtverkeersleiders tegen de skeyes-directie" (55004011C) <i>Sprekers: Maria Vindevoghel, François</i>	15

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

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

Questions jointes de	16	Samengevoegde vragen van	16
- Kris Verduyckt à François Bellot (Mobilité) sur "L'électrification des lignes 15 et 19 et la combinaison avec une éventuelle double voie" (55004038C)	16	- Kris Verduyckt aan François Bellot (Mobiliteit) over "De elektrificatie van lijnen 15 en 19 en de combinatie met een eventueel dubbelspoor" (55004038C)	16
- Pieter De Spiegeleer à François Bellot (Mobilité) sur "L'électrification des lignes adaptées pour des locomotives diesel uniquement" (55006297C)	16	- Pieter De Spiegeleer aan François Bellot (Mobiliteit) over "De elektrificatie van diesellijnen" (55006297C)	16
- Servais Verherstraeten à François Bellot (Mobilité) sur "L'électrification de la ligne ferroviaire Mol-Hamont" (55006318C)	16	- Servais Verherstraeten aan François Bellot (Mobiliteit) over "De elektrificatie van de spoorlijn Mol-Hamont" (55006318C)	16
- Kris Verduyckt à François Bellot (Mobilité) sur "Les travaux d'électrification reportés sur la ligne 19" (55006334C)	16	- Kris Verduyckt aan François Bellot (Mobiliteit) over "De uitgestelde elektrificatiewerkzaamheden op lijn 19" (55006334C)	16
- Wouter Raskin à François Bellot (Mobilité) sur "Les travaux d'électrification de la ligne ferroviaire Mol-Hamont" (55006462C)	16	- Wouter Raskin aan François Bellot (Mobiliteit) over "De elektrificatiewerken op de spoorlijn Mol-Hamont" (55006462C)	16
- Marianne Verhaert à François Bellot (Mobilité) sur "Le retard des travaux d'électrification sur la ligne 19 et l'impact sur le nouveau plan de transport" (55006469C) <i>Orateurs: Kris Verduyckt, Pieter De Spiegeleer, Servais Verherstraeten, président du groupe CD&V, Wouter Raskin, Marianne Verhaert, François Bellot, ministre de la Mobilité, chargé de skeyes et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges</i>	16	- Marianne Verhaert aan François Bellot (Mobiliteit) over "De vertraging van de elektrificatiewerken op lijn 19 en de impact op het nieuwe vervoersplan" (55006469C) <i>Spreekers: Kris Verduyckt, Pieter De Spiegeleer, Servais Verherstraeten, voorzitter van de CD&V-fractie, Wouter Raskin, Marianne Verhaert, François Bellot, minister van Mobiliteit, belast met skeyes en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen</i>	16
Questions jointes de	19	Samengevoegde vragen van	19
- Sarah Schlitz à François Bellot (Mobilité) sur "La présence d'amiante dans les wagons de la SNCB" (55004039C)	19	- Sarah Schlitz aan François Bellot (Mobiliteit) over "De aanwezigheid van asbest in de NMBS-rijtuigen" (55004039C)	19
- Tomas Roggeman à François Bellot (Mobilité) sur "Le dégagement de chrome VI dans les ateliers de la SNCB" (55006069C) <i>Orateurs: Sarah Schlitz, Tomas Roggeman, François Bellot, ministre de la Mobilité, chargé de skeyes et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges</i>	19	- Tomas Roggeman aan François Bellot (Mobiliteit) over "Het vrijkomen van chroom VI in de werkplaatsen van de NMBS" (55006069C) <i>Spreekers: Sarah Schlitz, Tomas Roggeman, François Bellot, minister van Mobiliteit, belast met skeyes en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen</i>	19
Questions jointes de	20	Samengevoegde vragen van	20
- Mélissa Hanus à François Bellot (Mobilité) sur "La correspondance entre la ligne 162 et la ligne 43 dans le plan de transport de la SNCB 2020-2023" (55004055C)	20	- Mélissa Hanus aan François Bellot (Mobiliteit) over "De aansluitingen in het station Marloie op de lijnen 162 en 43 in het vervoersplan 2020-2023" (55004055C)	20
- Kim Buyst à François Bellot (Mobilité) sur "Le nouveau plan de transport de la SNCB 2020-	20	- Kim Buyst aan François Bellot (Mobiliteit) over "Het nieuwe vervoersplan van de NMBS 2020-	20

2023" (55005600C)		2023" (55005600C)	
- Joris Vandenbroucke à François Bellot (Mobilité) sur "L'offre de trains à Beernem" (55006397C)	21	- Joris Vandenbroucke aan François Bellot (Mobiliteit) over "Het treinaanbod in Beernem" (55006397C)	21
- Sarah Schlitz à François Bellot (Mobilité) sur "La présentation du plan de transport 2020-2023" (55006488C)	21	- Sarah Schlitz aan François Bellot (Mobiliteit) over "De voorstelling van het vervoersplan 2020-2023" (55006488C)	21
<i>Orateurs:</i> Mélissa Hanus, Kim Buyst, Joris Vandenbroucke, Sarah Schlitz, François Bellot , ministre de la Mobilité, chargé de skeyes et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges		<i>Sprekers:</i> Mélissa Hanus, Kim Buyst, Joris Vandenbroucke, Sarah Schlitz, François Bellot , minister van Mobiliteit, belast met skeyes en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen	
Question de Tomas Roggeman à François Bellot (Mobilité) sur "L'assimilation de la SNCB à l'État en ce qui concerne l'application des impôts" (55004080C)	25	Vraag van Tomas Roggeman aan François Bellot (Mobiliteit) over "De gelijkstelling van de NMBS met de Staat wat de toepassing van de belastingen betreft" (55004080C)	25
<i>Orateurs:</i> Tomas Roggeman, François Bellot , ministre de la Mobilité, chargé de skeyes et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges		<i>Sprekers:</i> Tomas Roggeman, François Bellot , minister van Mobiliteit, belast met skeyes en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen	
Question de Tomas Roggeman à François Bellot (Mobilité) sur "Le projet AnGeLiC" (55004157C)	26	Vraag van Tomas Roggeman aan François Bellot (Mobiliteit) over "Het AnGeLiC-project" (55004157C)	26
<i>Orateurs:</i> Tomas Roggeman, François Bellot , ministre de la Mobilité, chargé de skeyes et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges		<i>Sprekers:</i> Tomas Roggeman, François Bellot , minister van Mobiliteit, belast met skeyes en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen	
Question de Tomas Roggeman à François Bellot (Mobilité) sur "Les escalators de la gare de Lokeren" (55004098C)	26	Vraag van Tomas Roggeman aan François Bellot (Mobiliteit) over "De roltrappen in het station Lokeren" (55004098C)	26
<i>Orateurs:</i> Tomas Roggeman, François Bellot , ministre de la Mobilité, chargé de skeyes et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges		<i>Sprekers:</i> Tomas Roggeman, François Bellot , minister van Mobiliteit, belast met skeyes en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen	
Question de Tomas Roggeman à François Bellot (Mobilité) sur "Les locaux de la SNCB inoccupés à la gare de Bruxelles-Midi" (55004707C)	28	Vraag van Tomas Roggeman aan François Bellot (Mobiliteit) over "De leegstaande NMBS-panden in het Zuidstation" (55004707C)	28
<i>Orateurs:</i> Tomas Roggeman, François Bellot , ministre de la Mobilité, chargé de skeyes et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges		<i>Sprekers:</i> Tomas Roggeman, François Bellot , minister van Mobiliteit, belast met skeyes en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen	
Questions jointes de	29	Samengevoegde vragen van	29
- Melissa Depraetere à Nathalie Muylle (Emploi, Économie et Consommateurs) sur "L'information des consommateurs en cas d'annulation de voyages en avion" (55004883C)	29	- Melissa Depraetere aan Nathalie Muylle (Werk, Economie en Consumenten) over "De consumenteninformatie bij geannuleerde vliegtrips" (55004883C)	29
- Roberto D'Amico à Nathalie Muylle (Emploi, Économie et Consommateurs) sur "Le remboursement des vols de Ryanair" (55005578C)	29	- Roberto D'Amico aan Nathalie Muylle (Werk, Economie en Consumenten) over "De terugbetaling van Ryanairvluchten" (55005578C)	29
- Anneleen Van Bossuyt à François Bellot (Mobilité) sur "Les vouchers pour vols annulés"	29	- Anneleen Van Bossuyt aan François Bellot (Mobiliteit) over "Vlucht vouchers" (55005650C)	29

(55005650C)

- Anneleen Van Bossuyt à Nathalie Muylle (Emploi, Économie et Consommateurs) sur "Les vouchers pour vols annulés" (55005649C)	29	- Anneleen Van Bossuyt aan Nathalie Muylle (Werk, Economie en Consumenten) over "Vlucht vouchers" (55005649C)	29
- Joris Vandenbroucke à François Bellot (Mobilité) sur "La position du gouvernement belge en ce qui concerne le remboursement de billets d'avion" (55006092C)	29	- Joris Vandenbroucke aan François Bellot (Mobiliteit) over "Het standpunt van de Belgische regering m.b.t. de terugbetaling van vliegtuigtickets" (55006092C)	29
- Anneleen Van Bossuyt à François Bellot (Mobilité) sur "Les recommandations de l'UE concernant le système des bons à valoir et les garanties pour les vols" (55006134C)	29	- Anneleen Van Bossuyt aan François Bellot (Mobiliteit) over "De aanbevelingen van de EU over het vouchersysteem en het garantiesysteem voor vluchten" (55006134C)	29
- Leen Dierick à François Bellot (Mobilité) sur "Le remboursement de billets d'avion à la suite de la crise du coronavirus" (55006209C)	29	- Leen Dierick aan François Bellot (Mobiliteit) over "Het terugbetalen van vliegtuigtickets door de coronacrisis" (55006209C)	29
- Anneleen Van Bossuyt à François Bellot (Mobilité) sur "La crise du coronavirus et les vols non annulés malgré l'interdiction d'entrée sur le territoire" (55006443C)	29	- Anneleen Van Bossuyt aan François Bellot (Mobiliteit) over "De coronacrisis en de niet-geannuleerde vluchten ondanks een inreisverbod" (55006443C)	29
- Maria Vindevoghel à François Bellot (Mobilité) sur "Le remboursement des vols de Ryanair" (55006475C) <i>Orateurs: Melissa Depraetere, Anneleen Van Bossuyt, Joris Vandenbroucke, Leen Dierick, Maria Vindevoghel, François Bellot</i> , ministre de la Mobilité, chargé de skeyes et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges	29	- Maria Vindevoghel aan François Bellot (Mobiliteit) over "De terugbetaling van de vluchten van Ryanair" (55006475C) <i>Sprekers: Melissa Depraetere, Anneleen Van Bossuyt, Joris Vandenbroucke, Leen Dierick, Maria Vindevoghel, François Bellot</i> , minister van Mobiliteit, belast met skeyes en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen	29
Question de Tomas Roggeman à François Bellot (Mobilité) sur "Les règles de sécurité pour les agents de Securail pendant la crise du coronavirus" (55005065C) <i>Orateurs: Tomas Roggeman, François Bellot</i> , ministre de la Mobilité, chargé de skeyes et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges	33	Vraag van Tomas Roggeman aan François Bellot (Mobiliteit) over "De veiligheidsregeling voor de agenten van Securail tijdens de coronacrisis" (55005065C) <i>Sprekers: Tomas Roggeman, François Bellot</i> , minister van Mobiliteit, belast met skeyes en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen	33
Question de Tomas Roggeman à François Bellot (Mobilité) sur "L'application des règles d'entretien des systèmes de climatisation du matériel roulant de la SNCB" (55005066C) <i>Orateurs: Tomas Roggeman, François Bellot</i> , ministre de la Mobilité, chargé de skeyes et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges	33	Vraag van Tomas Roggeman aan François Bellot (Mobiliteit) over "De toepassing van de onderhoudsregels voor de aircosystemen in het rollend materieel van de NMBS" (55005066C) <i>Sprekers: Tomas Roggeman, François Bellot</i> , minister van Mobiliteit, belast met skeyes en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen	33
Question de Tomas Roggeman à François Bellot (Mobilité) sur "L'évaluation du service de trains d'intérêt national" (55005067C) <i>Orateurs: Tomas Roggeman, François Bellot</i> , ministre de la Mobilité, chargé de skeyes et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges	34	Vraag van Tomas Roggeman aan François Bellot (Mobiliteit) over "De evaluatie van de treindienst van nationaal belang" (55005067C) <i>Sprekers: Tomas Roggeman, François Bellot</i> , minister van Mobiliteit, belast met skeyes en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen	34
Questions jointes de	34	Samengevoegde vragen van	34

- Tomas Roggeman à François Bellot (Mobilité) sur "Les espaces commerciaux dans les gares de la SNCB pendant la crise du coronavirus" (55005083C)	34	- Tomas Roggeman aan François Bellot (Mobiliteit) over "De handelsruimtes bij stations van de NMBS tijdens de coronacrisis" (55005083C)	34
- Sarah Schlitz à François Bellot (Mobilité) sur "L'aide aux locataires des espaces commerciaux mis en location par la SNCB" (55005882C) <i>Orateurs: Tomas Roggeman, Sarah Schlitz, François Bellot</i> , ministre de la Mobilité, chargé de skeyes et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges	34	- Sarah Schlitz aan François Bellot (Mobiliteit) over "De steun voor de huurders van door de NMBS verhuurde handelsruimten" (55005882C) <i>Sprekers: Tomas Roggeman, Sarah Schlitz, François Bellot</i> , minister van Mobiliteit, belast met skeyes en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen	34
Questions jointes de	36	Samengevoegde vragen van	36
- Joris Vandenbroucke à François Bellot (Mobilité) sur "La stratégie de déconfinement à la SNCB" (55005126C)	36	- Joris Vandenbroucke aan François Bellot (Mobiliteit) over "De exitstrategie van de NMBS" (55005126C)	36
- Georges Gilkinet à François Bellot (Mobilité) sur "L'adaptation des horaires des trains à la suite de la crise du COVID-19" (55005344C)	36	- Georges Gilkinet aan François Bellot (Mobiliteit) over "De aanpassing van de dienstregeling van de treinen wegens de COVID-19-crisis" (55005344C)	36
- Jef Van den Bergh à François Bellot (Mobilité) sur "La stratégie de déconfinement dans les transports en commun" (55005541C)	36	- Jef Van den Bergh aan François Bellot (Mobiliteit) over "De exitstrategie in het openbaar vervoer" (55005541C)	36
- Kim Buyst à François Bellot (Mobilité) sur "La stratégie de déconfinement de la SNCB" (55005634C)	36	- Kim Buyst aan François Bellot (Mobiliteit) over "De exitstrategie van de NMBS" (55005634C)	36
- Tomas Roggeman à François Bellot (Mobilité) sur "La reprise des services de la SNCB" (55005667C)	36	- Tomas Roggeman aan François Bellot (Mobiliteit) over "De hervatting van de dienstverlening van de NMBS" (55005667C)	36
- Joris Vandenbroucke à François Bellot (Mobilité) sur "Le déroulement du redémarrage de la SNCB" (55006044C)	36	- Joris Vandenbroucke aan François Bellot (Mobiliteit) over "Het verloop van de heropstart van de NMBS" (55006044C)	36
- Marianne Verhaert à François Bellot (Mobilité) sur "La stratégie de déconfinement de la SNCB" (55006467C) <i>Orateurs: Joris Vandenbroucke, Jef Van den Bergh, Kim Buyst, Tomas Roggeman, Marianne Verhaert, François Bellot</i> , ministre de la Mobilité, chargé de skeyes et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges	37	- Marianne Verhaert aan François Bellot (Mobiliteit) over "De exitstrategie van de NMBS" (55006467C) <i>Sprekers: Joris Vandenbroucke, Jef Van den Bergh, Kim Buyst, Tomas Roggeman, Marianne Verhaert, François Bellot</i> , minister van Mobiliteit, belast met skeyes en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen	37

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

du

MERCREDI 27 MAI 2020

Après-midi

**COMMISSIE VOOR MOBILITEIT,
OVERHEIDSBEDRIJVEN EN
FEDERALE INSTELLINGEN**

van

WOENSDAG 27 MEI 2020

Namiddag

La réunion publique de commission est ouverte à 14 h 16 sous la présidence de Mme Kim Buyst.

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

01 Question de Hervé Rigot à François Bellot (Mobilité) sur "L'accessibilité des gares de Huy et Waremme pour les personnes à mobilité réduite" (55002743C)

01.01 **Hervé Rigot** (PS): Seules 21 gares sur 546 offrent aux PMR un accès aux quais et la montée dans le train sans assistance. D'autres proposent une assistance personnelle. Cependant, 361 gares ne proposent ni cette assistance ni l'accessibilité totale, comme les gares de Waremme et de Huy. C'est inacceptable! Un coordinateur "accessibilité" est entré en fonction à la SNCB. Votre cabinet suit-il ce dossier?

Selon le Collectif Accessibilité Wallonie-Bruxelles (CAWaB), pour qu'une gare soit entièrement accessible, il faut un ascenseur ou une rampe pour chaque quai, rehausser les quais à 76 cm, placer une ligne audiotactile et au moins un guichet ou automate pour personne en chaise roulante.

Des travaux de la sorte sont-ils prévus dans les gares de Huy et de Waremme? Si oui, quand?

01.02 **François Bellot**, ministre (*en français*): Le nombre de gares où l'on peut réserver une assistance trois heures à l'avance est passé de 18 à 41. Dans 132 autres gares, l'assistance PMR est

De openbare commissievergadering wordt geopend om 14.16 uur en voorgezeten door mevrouw Kim Buyst.

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

01 Vraag van Hervé Rigot aan François Bellot (Mobiliteit) over "De toegankelijkheid van de stations Hoei en Borgworm voor personen met beperkte mobiliteit" (55002743C)

01.01 **Hervé Rigot** (PS): Slechts in 21 van de 546 stations hebben personen met een beperkte mobiliteit zonder assistentie toegang tot het perron en de trein. In andere stations kunnen ze een beroep doen op persoonlijke assistentie. Niettemin is geen van beide mogelijk in 361 stations, zoals Borgworm en Hoei. Dat is onaanvaardbaar! De NMBS heeft nu een toegankelijkheidscoördinator in dienst. Volgt uw kabinet dat dossier op?

Volgens het Collectif Accessibilité Wallonie-Bruxelles (CAWaB) is een station pas volledig toegankelijk als aan de volgende voorwaarden voldaan is: elk perron is toegankelijk via een lift of hellend vlak, de perrons worden tot 76 cm opgehoogd, er wordt een tactiele lijn aangebracht en het station wordt voorzien van minstens één loket of automaat voor personen in een rolstoel.

Zijn er dergelijke werken gepland in de stations Hoei en Borgworm? Zo ja, wanneer?

01.02 Minister **François Bellot** (*Frans*): Het aantal stations waar men drie uur op voorhand assistentie kan reserveren ging van 18 naar 41. In 132 andere stations is de PBM-assistentie 24 uur na de

disponible moyennant un délai de 24 heures.

La SNCB travaillera d'arrache-pied pour répondre au défi immense que représente l'adaptation des gares. Elle annonce sa volonté de doubler les gares accessibles aux PMR. Elle prépare avec Infrabel un plan de rehaussement des quais pour 2020–2030, dont le financement sera négocié avec le futur gouvernement.

Les gares de Huy et de Waremme devraient être modifiées d'ici 2026 au plus tard.

01.03 Hervé Rigot (PS): Je suis heureux d'apprendre que les gares de Huy et de Waremme seront inscrites dès 2025 dans la proposition de plan de la SNCB pour l'accessibilité totale des PMR. Nous devons garantir cette accessibilité autonome malgré les difficultés financières.

L'incident est clos.

02 Question de Tomas Roggeman à François Bellot (Mobilité) sur "Les ponts ferroviaires de Termonde" (55003189C)

02.01 Tomas Roggeman (N-VA): Termonde possède deux ponts ferroviaires, tous deux aussi tristes et gris l'un que l'autre. Certaines communes ont décidé de travailler avec Infrabel à l'embellissement de ce type de structures. À Saint-Nicolas, par exemple, le viaduc qui traverse la ville a été agrémenté d'îlots de verdure.

À quelles conditions la société Infrabel autorise-t-elle les embellissements tels que les peintures ou les aménagements naturels?

02.02 François Bellot, ministre (en néerlandais): Infrabel est ouverte à toute discussion sur la valorisation du patrimoine ferroviaire.

Chaque projet fait l'objet d'une évaluation distincte. L'absence d'impact sur la sécurité ou les activités ferroviaires constitue l'élément essentiel. Les aménagements ne doivent ni affecter la structure du viaduc ni en empêcher l'inspection. La maintenance des aménagements doit être prise en charge par la commune ou la ville. Si les aménagements devaient perdre leur fonction ou leur plus-value ou si la ville refusait d'en poursuivre la maintenance, l'infrastructure devrait être remise dans son état d'origine. Il va de soi que le demandeur doit fournir les permis requis. Le cas échéant, Infrabel pourra enlever les aménagements, sans notification

aanvraag beschikbaar.

De aanpassing van de stations is een huzarenstuk, maar de NMBS stelt alles in het werk om die uitdaging aan te gaan. Ze is van plan het aantal stations die toegankelijk zijn voor PBM's te verdubbelen. Samen met Infrabel werkt ze aan een plan om in de periode 2020-2030 de perrons te verhogen. Over de financiering daarvan zal met de volgende regering onderhandeld worden.

De stations Hoei en Borgworm zouden ten laatste tegen 2026 aangepast moeten zijn.

01.03 Hervé Rigot (PS): Het verheugt me dat de stations Hoei en Borgworm vanaf 2025 zullen worden opgenomen in het ontwerpplan van de NMBS om de stations volledig toegankelijk te maken voor de PBM's. Ik weet dat er daar een prijskaartje aan hangt maar we moeten ervoor zorgen dat ze volledig zelfstandig de trein kunnen nemen.

Het incident is gesloten.

02 Vraag van Tomas Roggeman aan François Bellot (Mobilité) over "De spoorwegbruggen in Dendermonde" (55003189C)

02.01 Tomas Roggeman (N-VA): Dendermonde heeft twee spoorwegbruggen, allebei even saai en grijs. Enkele gemeenten hebben besloten om samen met Infrabel aan de verfraaiing van dit soort structuren te werken. In Sint-Niklaas bijvoorbeeld wordt het viaduct dat de stad doorkruist, vergroend.

Onder welke voorwaarden staat Infrabel verfraaiingen, zoals beschilderingen of vergroening, toe?

02.02 Minister François Bellot (Nederlands): Infrabel staat open voor elk gesprek over de opwaardering van het spoorpatrimonium.

Elk project wordt apart beoordeeld. Essentieel is dat het geen effect heeft op de veiligheid of de spooractiviteiten. De aanpassingen mogen de structuur van het viaduct niet aantasten en mogen de inspectie ervan niet belemmeren. De gemeente of stad moet het onderhoud van de aanpassingen op zich nemen. De infrastructuur moet in de oorspronkelijke staat worden hersteld als de aanpassingen hun functie of meerwaarde zouden verliezen of als de stad ze niet langer wil onderhouden. Uiteraard moet de aanvrager voor de nodige vergunningen zorgen. In geval van nood mag Infrabel de aanpassingen wegnemen zonder

préalable. Il existe des instruments de financement de ce type de projets qui passent par les autorités locales et régionales.

02.03 Tomas Roggeman (N-VA): Je me réjouis d'apprendre que la société Infrabel est ouverte à ce type de projets.

L'incident est clos.

03 Question de Tomas Roggeman à François Bellot (Mobilité) sur "Les projets retardés" (55003190C)

03.01 Tomas Roggeman (N-VA): Il y a quelques années, le ministre excluait un accord de coopération avec les autorités régionales au sujet de projets ferroviaires prioritaires. Entre-temps, presque chaque projet a souffert d'un retard.

Quelle en est la raison? Y a-t-il des projets pour lesquels le calendrier est respecté? Dans quelle mesure les Régions ont-elles leur mot à dire lorsque des travaux sont reprogrammés?

03.02 François Bellot, ministre (en néerlandais): Je transmets à M. Roggeman une annexe fournissant de plus amples informations sur les projets d'infrastructure prioritaires en Flandre. La finalisation des études, l'obtention des permis et l'accord avec les Régions et les communes sont les principales raisons des retards enregistrés.

En cas de différences significatives, des accords de coopération supplémentaires doivent être conclus avec les autorités régionales afin d'ajuster le calendrier et les budgets. Ceci est lié au suivi défini par la loi entre les Régions, l'État fédéral, la SNCB et Infrabel.

03.03 Tomas Roggeman (N-VA): Je conçois que les procédures d'autorisation puissent entraîner des retards mais je trouve étrange qu'il y ait également des retards dans la finalisation des études puisque ces études sont l'une des tâches principales d'Infrabel. Je serais surpris que l'intervention des Régions soit également source de retard. Ces projets ferroviaires ont une belle valeur ajoutée. Je compte donc sur une réalisation rapide.

L'incident est clos.

04 Question de Tomas Roggeman à François Bellot (Mobilité) sur "L'EDC" (55003525C)

04.01 Tomas Roggeman (N-VA): Sur l'initiative de

voorafgaande melding. Er zijn mogelijkheden om dergelijke projecten via de plaatselijke en gewestelijke autoriteiten te laten financieren.

02.03 Tomas Roggeman (N-VA): Ik ben blij dat Infrabel openstaat voor dit soort projecten.

Het incident is gesloten.

03 Vraag van Tomas Roggeman aan François Bellot (Mobiliteit) over "De projecten met vertraging" (55003190C)

03.01 Tomas Roggeman (N-VA): Enkele jaren geleden sloot de minister een samenwerkingsakkoord met de gewestelijke overheden over prioritaire spoorprojecten. Ondertussen heeft bijna elk project vertraging opgelopen.

Hoe komt dat? Zijn er projecten die wel op schema zitten? Welke inspraak hebben de Gewesten bij een herplanning van de werken?

03.02 Minister François Bellot (Nederlands): Ik bezorg de heer Roggeman een bijlage met bijkomende informatie over de Vlaamse prioritaire infrastructuurprojecten. De belangrijkste oorzaken van vertraging hebben te maken met de afronding van de studies, het verkrijgen van vergunningen en het afstemmen met de Gewesten en gemeenten.

In geval van significante afwijkingen moeten bijkomende uitvoerende samenwerkingsakkoorden worden gesloten met de gewestelijke overheden om de planning en de budgetten bij te sturen. Dit wordt gekoppeld aan de wettelijk bepaalde opvolging tussen de Gewesten, de federale Staat, de NMBS en Infrabel.

03.03 Tomas Roggeman (N-VA): Ik begrijp dat de vergunningsprocedures voor vertraging kunnen zorgen, maar ik vind het vreemd dat er ook vertragingen zijn bij de afronding van de studies, aangezien dat toch tot de kerntaken van Infrabel behoort. Dat ook de inspraak van de Gewesten een factor voor de vertragingen zou opleveren, zou mij verbazen. Deze spoorprojecten hebben een grote meerwaarde. Ik hoop dus op een vlotte realisatie.

Het incident is gesloten.

04 Vraag van Tomas Roggeman aan François Bellot (Mobiliteit) over "De EDC" (55003525C)

04.01 Tomas Roggeman (N-VA): Op initiatief van

mon parti, la carte européenne d'invalidité (European Disability Card ou EDC) a été introduite il y a quelques années. La carte est entre-temps en usage dans huit États membres. En dépit de la large acceptation ailleurs, la SNCB n'accepte pas la carte comme preuve d'un handicap pour bénéficier d'un tarif préférentiel.

Quels sont exactement les tarifs réduits proposés par la SNCB et comment sont-ils accordés? Pourquoi la carte EDC n'est-elle pas acceptée?

04.02 François Bellot, ministre (*en néerlandais*): Les réductions tarifaires et les modalités régissant la gratuité du transport figurent dans l'annexe 12 du contrat de gestion. L'EDC n'y est pas mentionnée et ne donne donc pas droit à une réduction. Cette carte n'est pas considérée comme la preuve que les conditions pour bénéficier de l'intervention majorée sont remplies. Les critères associés à l'octroi de l'EDC ne sont en effet pas nécessairement les mêmes que ceux liés à la délivrance de la carte d'intervention majorée. De plus, alors que le statut de l'intervention majorée est réglé à l'échelon national, l'EDC est une carte européenne. Les voyageurs étrangers disposant d'une EDC n'ont, par ailleurs, pas nécessairement droit à une intervention majorée. Je vous renvoie également à la réponse à la question n° 25853 de Mme Inez De Coninck.

04.03 Tomas Roggeman (N-VA): La carte a été introduite il y a deux ans à peine. Le contrat de gestion est arrivé à échéance en 2012. Il s'agit d'un argument supplémentaire en faveur de l'élaboration d'un nouveau contrat de gestion.

L'incident est clos.

05 Question de Tomas Roggeman à François Bellot (Mobilité) sur "Le changement de nom de produits de la SNCB" (55003672C)

05.01 Tomas Roggeman (N-VA): La SNCB a l'intention de revoir les appellations de son offre de produits dans un souci de clarté et de transparence. GoPass 10 devient Youth Multi, B-Excursion devient Discovery Combi, un billet standard se transforme en Standard Ticket, un billet week-end est rebaptisé Weekend Ticket, un billet groupe devient Group Ticket.

Quelles sont les raisons de cette décision de la SNCB? Quel en est le coût? Quelles en sont les implications pour de nouvelles initiatives en termes de promotion et de marketing? Pourquoi ne pas conserver les appellations dans les langues nationales?

mijn partij werd een aantal jaren geleden de European Disability Card (EDC) ingevoerd. Ondertussen is de kaart in gebruik in acht lidstaten. Ondanks de brede acceptatie elders, accepteert de NMBS de kaart niet als bewijs voor een handicap om een voordeeltarief te genieten.

Welke kortingstarieven zijn er precies bij de NMBS en hoe worden ze toegekend? Waarom wordt de EDC niet aanvaard?

04.02 Minister François Bellot (Nederlands): De tariefverminderingen en de modaliteiten voor kosteloos vervoer zijn opgenomen in bijlage 12 van het beheerscontract. De EDC is daar niet bij en geeft dus geen recht op korting. De EDC wordt niet beschouwd als bewijs dat is voldaan aan de criteria voor de toekenning van de verhoogde tegemoetkoming. De criteria voor de EDC zijn immers niet noodzakelijk dezelfde als die voor de kaart voor verhoogde tegemoetkoming. De EDC is bovendien een Europese kaart, terwijl het statuut van verhoogde tegemoetkoming nationaal is geregeld. Buitenlandse reizigers met een EDC hebben ook niet noodzakelijk recht op een verhoogde tegemoetkoming. Ik verwijs ook naar het antwoord op vraag nr. 25853 van mevrouw Inez De Coninck.

04.03 Tomas Roggeman (N-VA): De kaart is pas twee jaar geleden ingevoerd. Het beheerscontract is vervallen in 2012. Dit is een extra argument om werk te maken van een nieuw beheerscontract.

Het incident is gesloten.

05 Vraag van Tomas Roggeman aan François Bellot (Mobiliteit) over "De naamswijziging van NMBS-producten" (55003672C)

05.01 Tomas Roggeman (N-VA): De NMBS gaat de namen van haar productaanbod herzien om redenen van duidelijkheid en transparantie. Zo wordt de GoPass 10 nu de Youth Multi, de B-Dagtrip wordt de Discovery Combi, een standaardbiljet een Standard Ticket, een weekendbiljet een Weekend Ticket, een groepsbiljet een Group Ticket.

Waarom doet de NMBS dit? Wat kost dat? Wat impliceert dat voor nieuwe initiatieven qua promotie en marketing? Wat is er mis met namen in de landstalen?

05.02 François Bellot, ministre (*en néerlandais*): Une enquête menée auprès des voyageurs révèle que l'offre de produits gagnerait en transparence et cela explique donc les changements d'appellation. Les nouvelles appellations font référence aux caractéristiques du produit et le client peut dès lors procéder à un choix optimal selon ses besoins. La compréhension des nouveaux concepts dans les différentes langues nationales ne pose aucun problème. Des panels d'utilisateurs ont également été consultés pour le choix des appellations. Les conditions d'utilisation des produits ne changent pas et anciennes et nouvelles appellations coexisteront durant au moins six mois. Toutes les informations peuvent également être consultées sur le site internet de la SNCB.

05.03 Tomas Roggeman (N-VA): Les nouveaux noms me semblent justement moins reconnaissables. En effet, les formules de billets actuelles existent depuis longtemps et sont bien ancrées dans les esprits. Je n'ai pas eu de réponse à ma question sur les coûts.

L'incident est clos.

06 Question de Tomas Roggeman à François Bellot (Mobilité) sur "Les conséquences de la neige sur le trafic ferroviaire et les mesures prises par Infrabel" (55003674C)

La **présidente**: La neige n'est pas vraiment au programme en ce moment.

06.01 Tomas Roggeman (N-VA): J'ai déposé cette question il y a plusieurs mois. J'aurais aimé obtenir un aperçu des retards sur le rail dus aux conditions hivernales au cours des dernières années. Quelles mesures de prévention sont-elles prises?

06.02 François Bellot, ministre (*en néerlandais*): Le givre et la formation de glace sur les caténaires produisent un effet isolant et peuvent dès lors entraîner l'arrêt de l'automotrice. C'est pourquoi on utilise en fin de nuit des trains spéciaux équipés de pantographes antigivre en acier. Depuis l'hiver dernier, l'on utilise également un train de travaux équipé d'un pantographe sur lequel est monté un dispositif permettant d'enduire de gel les sections de caténaires qui sont touchées.

Les problèmes dus à une perte d'adhérence par forte humidité ou chute de feuilles sont évités en appliquant un gel sur les rails.

05.02 Minister François Bellot (*Nederlands*): Een studie bij de reizigers leert dat het productaanbod transparanter kan, vandaar de naamwijzigingen, waarbij de nieuwe namen verwijzen naar de productkenmerken, zodat de klant een optimale keuze kan maken in functie van zijn of haar behoeften. De nieuwe begrippen worden duidelijk begrepen in de verschillende landstalen. Voor de keuze van de namen werd ook een beroep gedaan op gebruikerspanels. De gebruiksvoorwaarden van de producten wijzigen niet en de oude en nieuwe benamingen zullen minstens zes maanden naast elkaar blijven bestaan. Alle informatie staat ook op de NMBS-website.

05.03 Tomas Roggeman (N-VA): De nieuwe namen lijken mij net minder herkenbaar, want de huidige ticketformules bestaan al lang en zijn ruim gekend. Over de kosten heb ik niets gehoord.

Het incident is gesloten.

06 Vraag van Tomas Roggeman aan François Bellot (Mobiliteit) over "De gevolgen van de sneeuw op het spoorverkeer en de maatregelen getroffen door Infrabel" (55003674C)

De **voorzitter**: Sneeuw is op dit moment niet meteen aan de orde.

06.01 Tomas Roggeman (N-VA): Ik diende deze vraag dan ook maanden geleden in. Graag kreeg ik een overzicht van de vertragingen op het spoor als gevolg van winterweer tijdens de voorbije jaren. Welke preventiemaatregelen worden er genomen?

06.02 Minister François Bellot (*Nederlands*): Rijpafzetting en ijsvorming op de bovenleidingen werkt isolerend, waardoor het motorstel kan uitvallen. Daarom worden op het einde van de nacht treinen met een stroomafnemer met een stalen sleepstuk ingezet, waarmee de ijzelaafzetting van de bovenleiding kan worden geschrapt. Sinds vorige winter wordt ook gebruikgemaakt van een werktrein met een stroomafnemer waarop een spuitstuk gemonteerd is, waarmee op de getroffen delen van de bovenleiding een gel wordt aangebracht.

Problemen als gevolg van adhesieverlies bij hoge vochtigheid en bij afgefallen bladeren worden voorkomen door boven op de rails een gel aan te brengen.

De plus, les talus le long des voies ont été taillés. Des trains remorqueurs "de secours" peuvent également être mobilisés et les conducteurs de train peuvent être sensibilisés à un style de conduite adapté.

Durant l'hiver 2017-2018, des conditions météorologiques exceptionnelles ont provoqué des retards à hauteur de 5 765 minutes et 294 trains ont été annulés. Durant l'hiver 2018-2019, les retards ont atteint 13 083 minutes et 221 trains ont été annulés. Au cours de l'hiver 2019-2020, les retards ont augmenté et atteint 40 812 minutes et 576 trains ont été annulés en raison de fortes tempêtes.

Infrabel adopte des mesures préventives, à savoir le contrôle du fonctionnement de l'infrastructure, avec une attention particulière pour le chauffage des aiguillages, la vérification des conditions de sécurité critiques et l'organisation des systèmes de dégivrage. Les mesures de gestion sont reprises dans le plan hiver chaque année.

Des mesures supplémentaires sont prises, si nécessaire, sur la base du bulletin météorologique. Les mesures de gestion sont incluses chaque année dans le plan Hiver. Outre Infrabel, la SNCB prend également des mesures de prévention et de gestion.

06.03 **Tomas Roggeman (N-VA):** J'espère que les mesures de prévention permettront d'éviter des problèmes.

L'incident est clos.

07 **Question de Tomas Roggeman à François Bellot (Mobilité) sur "Le nouveau siège de la SNCB" (55003680C)**

07.01 **Tomas Roggeman (N-VA):** Le 21 février 2020, le conseil d'administration de la SNCB a désigné le consortium Besix, CFE et Immobel pour la construction du nouveau siège de la SNCB et de HR Rail.

Quel est l'état actuel de la situation? Quel est le calendrier? Quel est le prix? Qu'advient-il des anciens sites?

07.02 **François Bellot, ministre (en néerlandais):** La SNCB a retenu le consortium Besix, CFE Real Estate et Immobel comme soumissionnaire préférentiel. Les négociations finales sont en cours actuellement, après quoi le consortium s'attellera à la préparation des demandes de permis. Une fois les permis obtenus, la SNCB attribuera le marché

Daarnaast werden de hellingen langs de sporen gesnoeid. Ook kunnen noodsleeptreinen worden ingezet en kan treinbestuurders worden geleerd hoe ze hun rijstijl kunnen aanpassen.

Tijdens de winter 2017-2018 veroorzaakten uitzonderlijke weersomstandigheden 5.765 minuten vertraging en werden 294 treinen afgeschaft. In de winter 2018-2019 ging het om 13.083 minuten vertraging en 221 afgeschafte treinen. Tijdens de winter 2019-2020 liep de vertraging op tot 40.812 minuten en werden 576 treinen afgeschaft, en dat was te wijten aan de uitzonderlijke stormen.

Infrabel neemt preventieve maatregelen, meer bepaald de controle van de werking van de infrastructuur, met bijzondere aandacht voor de wisselverwarming, het nazicht van de kritieke veiligheidsvoorwaarden en de organisatie van de ontijzingssystemen. De beheersmaatregelen worden elk jaar in het winterplan opgenomen.

Op basis van het weerbericht worden zo nodig extra maatregelen genomen. Naast Infrabel neemt ook de NMBS preventieve en beheersmaatregelen.

06.03 **Tomas Roggeman (N-VA):** Ik hoop dat de preventiemaatregelen problemen kunnen voorkomen.

Het incident is gesloten.

07 **Vraag van Tomas Roggeman aan François Bellot (Mobilititeit) over "De nieuwe NMBS-hoofdzetel" (55003680C)**

07.01 **Tomas Roggeman (N-VA):** Op 21 februari 2020 heeft de raad van bestuur van de NMBS de bouw van de nieuwe hoofdzetel voor de NMBS en HR Rail gegund aan een consortium van Besix, CFE en Immobel.

Wat is de stand van zaken? Wat is de planning? Wat is de prijs? Wat zal er gebeuren met de oude locaties?

07.02 **Minister François Bellot (Nederlands):** De NMBS heeft het consortium van Besix, CFE Real Estate en Immobel aangeduid als voorkeursbieder. Momenteel worden de eindonderhandelingen afgerond, waarna het consortium zijn vergunningsaanvragen moet voorbereiden. Pas wanneer dat is gebeurd, zal de NMBS de opdracht

au consortium et les travaux pourront commencer. Cela devrait se faire début 2022.

La SNCB prévoit un calendrier d'exécution de 33 mois. Toutes les directions actuellement éparpillées dans plusieurs bâtiments autour de la gare du Midi seront centralisées, pour le plus grand bien de la coopération transversale. Grâce au regroupement du personnel et à l'introduction de la nouvelle méthode de travail, les superficies de bureau pourront être considérablement réduites. De plus, d'un point de vue technique et en termes de prestations énergétiques, le nouveau bâtiment sera conforme aux normes les plus avancées, équipé de panneaux solaires, de pompes à chaleur et doté du certificat vert "excellent".

Les quatre anciens sites sont mis en vente dans le cadre du Masterplan Direction Bâtiments Bruxelles-Midi, dont fait également partie l'adjudication au consortium pour la construction et la rénovation du siège central de la SNCB à l'avenue Fonsny. Les recettes de la vente compenseront en partie les investissements. Les négociations finales n'étant pas encore terminées, je ne suis pas encore en mesure de donner une estimation financière.

07.03 Tomas Roggeman (N-VA): Je me réjouis d'apprendre que les sites anciens seront mis en vente. J'aurais aimé, du reste, en savoir davantage sur la question des coûts.

L'incident est clos.

La **présidente**: La question n° 55003735C de Mme Daems a été transformée en question écrite, tout comme les questions n°s 55003779C, 55003780C, 55003781C, 55003782C, 55003783C, 55003784C, 55003785C et 55003786C de M. Kir. Parmi les questions jointes mentionnées au point 17 de l'ordre du jour, la question n° 55003788C de M. Kir est supprimée.

08 Questions jointes de

- Emir Kir à François Bellot (Mobilité) sur "L'augmentation du phénomène de trespassing" (55003788C)
- Tomas Roggeman à François Bellot (Mobilité) sur "Les mesures prises par Infrabel afin de prévenir des intrusions sur les voies" (55005837C)
- Tomas Roggeman à François Bellot (Mobilité) sur "Les accidents de personnes sur le rail" (55006262C)

08.01 Tomas Roggeman (N-VA): J'ai noté dans le rapport de sécurité d'Infrabel quatre projets de prévention intéressants pour lutter contre les

aan het consortium gunnen en kunnen de werken aanvangen. Dat zou begin 2022 moeten gebeuren.

De NMBS voorziet in een uitvoeringstermijn van 33 maanden. Alle directies, die momenteel in verschillende gebouwen rond Brussel-Zuid zijn gehuisvest, worden gecentraliseerd. Dat zal de transversale samenwerking ten goede komen. Door het samenbrengen van de medewerkers en de introductie van *the new way of working* kan de kantoorruimte gevoelig worden verminderd. Ook op het vlak van technieken en energieprestaties zal het nieuwe gebouw *state of the art* zijn, met zonnepanelen, warmtepompen en het groene certificaat 'excellent'.

De vier oude sites worden verkocht in het kader van het Masterplan Directie Gebouwen Brussel-Zuid, waarvan ook de gunning aan het consortium voor de nieuwbouw en de renovatie van de NMBS-hoofdzetel aan de Fonsnylaan deel uitmaken. De opbrengsten uit de verkoop zullen de investeringen deels compenseren. Aangezien de eindonderhandelingen nog niet zijn afgerond, kan ik nog geen financiële raming geven.

07.03 Tomas Roggeman (N-VA): Het is goed dat de oude sites verkocht zullen worden. Verder had ik toch graag wat meer zicht gekregen op het kostenplaatje.

Het incident is gesloten.

De **voorzitter**: Vraag nr. 55003735C van mevrouw Daems werd omgezet in een schriftelijke vraag, net als de vragen nrs. 55003779C, 55003780C, 55003781C, 55003782C, 55003783C, 55003784C, 55003785C en 55003786C van de heer Kir. Van de samengevoegde vragen onder agendapunt 17 vervalt vraag nr. 55003788C van de heer Kir.

08 Samengevoegde vragen van

- Emir Kir aan François Bellot (Mobiliteit) over "De toename van het aantal gevallen van spoorlopen" (55003788C)
- Tomas Roggeman aan François Bellot (Mobiliteit) over "De maatregelen bij Infrabel ter voorkoming van spoorlopen" (55005837C)
- Tomas Roggeman aan François Bellot (Mobiliteit) over "Ongevallen met personen op het spoor" (55006262C)

08.01 Tomas Roggeman (N-VA): In het veiligheidsverslag van Infrabel zag ik vier interessante preventieprojecten van Infrabel tegen

intrusions sur les voies, en l'occurrence, les *blue lights*, les caméras intelligentes, les clôtures intelligentes et les tapis anti-intrusions. Comment ces différents projets seront-ils évalués? À quels endroits ont-ils déjà été déployés? Quel en est le coût?

Depuis le début de la crise sanitaire, le nombre d'accidents sur le rail semble augmenter. Il pourrait toutefois également s'agir de suicides. Cette hausse est-elle en effet inquiétante? S'agit-il de suicides?

08.02 François Bellot, ministre (*en français*): La sécurité est une priorité. Le nombre de cas de *trespassing* a augmenté entre 2011 et 2017, où 818 cas ont été recensés. En 2018, ils étaient 768 et en 2019, 705. Depuis, il diminue grâce à la sécurisation de l'infrastructure, la sensibilisation du public et la répression. Le *trespassing* a lieu sur tout le réseau.

Infrabel réalise tous les quatre ans une étude pour définir les points critiques du réseau. Celle de 2016 a mis en évidence 53 *hotspots*, 29 gares, 17 zones en pleine voie et 7 passages à niveau. Les *hotspots* représentent 55 % des cas sur 10 % du réseau. En 2020, une nouvelle étude devrait voir le jour. Elle sera peut-être un peu retardée.

Il y a plus de *hotspots* sur les lignes à l'entrée de et dans Bruxelles. La densité de population et de voies sont des facteurs de risque. La présence de tunnels engendre en hiver des intrusions de sans-abri. Les grandes gares et celles ayant des quais bas sont fort touchées.

Lancé en 2019, le plan national Respect prévoit une approche transversale avec les parties impliquées et repose sur trois piliers: sensibilisation, prévention, répression. Des campagnes de sensibilisation ont été menées. Une campagne de sécurisation des *hotspots* a été menée.

Une action de répression à grande échelle a été coordonnée par Infrabel et menée avec Securail, la Police des chemins de fer et les polices locales en septembre 2019. En 2020, des campagnes seront organisées en fin d'année pour verbaliser les contrevenants.

(*En néerlandais*) Pour les gares qui ont été équipées en premier de lumières bleues "anti-

spoorlopen, met name de blue lights, de intelligente camera's, de intelligente hekken en de struikelmatten. Hoe worden deze projecten geëvalueerd? Waar werden ze al uitgerold? Wat is de kostprijs?

Sinds het begin van de coronacrisis lijkt het aantal ongevallen op het spoor toe te nemen. Het zou echter ook om zelfdodingen kunnen gaan. Gaat het inderdaad om een zorgwekkende toename? Gaat het om zelfdodingen?

08.02 Minister François Bellot (Frans): Veiligheid is een prioriteit. Het aantal gevallen van *trespassing* steeg in de periode van 2011 tot 2017, toen er 818 gevallen werden geregistreerd. In 2018 waren het er 768 en in 2019 705. Sindsdien daalt het aantal dankzij de beveiliging van de infrastructuur, de sensibilisering van het publiek en de beteugeling. *Trespassing* doet zich op het hele spoorwegnet voor.

Om de vier jaar voert Infrabel een studie uit om de kritieke punten van het netwerk in kaart te brengen. Uit de studie van 2016 bleek dat er 53 *hotspots* waren: 29 stations, 17 zones in volle baan en 7 overwegen. De *hotspots* zijn verantwoordelijk voor 55 % van de gevallen op 10 % van het net. In 2020 zou er een nieuwe studie uitgevoerd moeten worden. Die zal misschien een beetje vertraging oplopen.

Er zijn meer *hotspots* op de toegangslijnen tot Brussel en op de baanvakken in Brussel zelf. Een hoge bevolkingsdichtheid en zones met veel sporen zijn risicofactoren. In de winter zoeken daklozen beschutting in de tunnels. De grote stations en de stations met lage perrons krijgen vaak met dit probleem te maken.

Het nationaal actieplan Respect, dat in 2019 gelanceerd werd, beoogt een transversale aanpak in samenwerking met de betrokken partijen en steunt op drie pijlers: sensibilisering, preventie, beteugeling. Er werden sensibiliseringscampagnes gevoerd, evenals een campagne ter beveiliging van de *hotspots*.

In september 2019 heeft er een door Infrabel gecoördineerde grootschalige repressieactie plaatsgevonden die uitgevoerd werd door Securail, de Spoorwepolitie en de lokale politie. Eind 2020 zullen er campagnes worden georganiseerd om de overtreders te verbaliseren.

(*Nederlands*) Voor de stations die het eerst werden uitgerust met blue lights, zal minstens tot 2023

suicide", il faudra attendre au moins jusqu'en 2023 pour avoir une idée précise de l'efficacité du système. Des lumières bleues ont été installées dans dix gares belges. Il est prévu d'équiper quatre autres gares de ce système dont le coût varie. Dans une petite station, huit luminaires en moyenne sont installés pour un coût de 10 000 euros.

Le projet de caméras intelligentes n'a pu être évalué qu'à un seul endroit. Sur deux autres sites, il est encore en phase de test. En 2019, on a enregistré des résultats positifs mais ceux-ci pourraient être le fruit d'un ensemble de mesures et non uniquement de la vidéosurveillance. Le coût du projet fluctue. À deux endroits où le système a été installé, le prix avoisine les 50 000 euros par site.

Un projet pilote mené à Jambes au moyen de clôtures intelligentes a permis de réduire d'un facteur dix le nombre de cas d'intrusions dans les voies. Infrabel envisage de placer le système à un point chaud situé aux alentours de la gare de Bruxelles-Chapelle. À Jambes, le projet a coûté 80 000 euros.

L'évaluation du projet mené au moyen de tapis anti-intrusions a démontré que ces tapis permettent de réduire de plus de 90 % le nombre de cas d'intrusions dans les voies. Le coût par passage à niveau s'élève à environ 15 000 euros. Infrabel a établi une liste de 68 passages à niveau considérés comme des points chauds, dont plus de 60 % ont déjà été équipés de tapis anti-intrusions.

En ce qui concerne les accidents survenus récemment, il s'agissait à Okegem d'un conducteur qui, aveuglé par le soleil, a foncé dans des barrières baissées. À Lendeledede et à Luttre, il est presque sûr qu'il s'agissait de suicides. À Lede, un motocycliste est tombé en traversant une ligne de chemin de fer fermée à la circulation.

L'Organisme d'Enquête sur les Accidents et Incidents Ferroviaires n'enquête que sur les accidents où on suspecte une défaillance du système ferroviaire. Ce n'était pas le cas ici. On ne sait pas avec certitude s'il appartient aux services ferroviaires de déterminer si l'affaire est un accident ou un suicide.

L'incident est clos.

La **présidente**: La question n° 55003789C de M. Kir est transformée en question écrite.

09 Question de Wouter Raskin à François Bellot (Mobilité) sur "Le pont ferroviaire de Hoelbeek,

doivent être gewacht om een duidelijk beeld te krijgen van de efficiëntie van het systeem. Er zijn blauw lights geïnstalleerd in tien Belgische stations. Er staan nog vier stations op de planning. De kostprijs varieert. In een klein station worden gemiddeld acht lampen geïnstalleerd tegen een kostprijs van 10.000 euro.

Het project rond de intelligente camera's kon nog maar op een plaats worden geëvalueerd. Op twee andere plaatsen zit het nog in de testfase. In 2019 leverde het project positieve resultaten op, maar dat kan ook te maken hebben met een geheel aan maatregelen en niet aan deze maatregel op zich. De kostprijs is variabel. Voor twee sites schommelt de prijs rond 50.000 euro per site.

Een proefproject met intelligente hekken in Jambes heeft geleid tot een tienvoudige vermindering van het aantal gevallen van spoorlopen. Infrabel overweegt om het systeem te plaatsen op een zeer gevoelige hotspot in de omgeving van Brussel-Kapellekerk. In Jambes heeft het project 80.000 euro gekost.

De evaluatie van het project met struikelmatten heeft uitgewezen dat ze zorgen voor een vermindering van het aantal gevallen van spoorlopen met meer dan 90 %. De kostprijs per overweg bedraagt ongeveer 15.000 euro. Infrabel heeft een lijst met 68 hotspotoverwegen opgesteld, waarvan meer dan 60 % reeds is uitgerust met struikelmatten.

Wat de recente ongevallen betreft, ging het in Okegem over een bestuurder die verblind door de zon door de gesloten slagbomen reed. In Lendeledede en Luttre waren het vrijwel zeker zelfdodingen. In Lede stak een bromfietser een afgesloten spoorweg over en kwam daarbij ten val.

Het onderzoeksorgaan Ongevallen en Incidenten op het Spoor voert enkel onderzoek naar voorvallen waarbij het spoorwegsysteem mogelijk heeft gefaald. Dat was bij deze voorvallen niet het geval. Het is onduidelijk of de spoordiensten bevoegd zijn om te bepalen of een gebeurtenis al dan niet een ongeval of een zelfdoding was.

Het incident is gesloten.

De **voorzitter**: Vraag nr. 55003789C van de heer Kir wordt omgezet in een schriftelijke vraag.

09 Vraag van Wouter Raskin aan François Bellot (Mobiliteit) over "De spoorwegbrug in Hoelbeek,

Bilzen" (55003812C)

09.01 Wouter Raskin (N-VA): Infrabel a barré l'accès à un pont en arc à Bilzen en raison de chutes de pierres. Sur ce pont courent la voie 20 et le futur tramway express Spartacus 1. Quels sont les résultats de l'étude de stabilité menée par Infrabel? Le pont peut-il encore être réparé?

Un autre pont, situé dans la commune fusionnée d'Eigenbilzen est également en mauvais état et va être démolé. Le trafic est entre-temps dévié par le biais d'un troisième pont ferroviaire situé au niveau de la Sint-Ursulastraat. Quels ont été les résultats de l'inspection de ce troisième pont? Quel rôle ces trois ponts joueront-ils dans le projet Spartacus? Les ponts existants seront-ils remplacés par de nouveaux ponts?

09.02 François Bellot, ministre (*en néerlandais*): Le pont de la ligne ferroviaire 20 n'étant actuellement soumis à aucune contrainte, aucun problème de stabilité ne se pose, selon Infrabel. La maçonnerie qui s'était détachée a immédiatement été retirée. Un filet va être fixé contre le pont afin d'empêcher la chute de débris. Dans le cadre du projet Spartacus, la société De Lijn prévoit d'apporter au pont les travaux d'adaptation nécessaires au passage de tramways express. Ces travaux seront intégrés dans la demande d'autorisation.

09.03 Wouter Raskin (N-VA): Je remercie le ministre pour sa réponse à mes questions sur le pont à Hoelbeek, mais je l'ai également interrogé à propos de deux autres ponts situés dans une autre commune.

09.04 François Bellot, ministre (*en néerlandais*): Infrabel ne m'a pas fourni de réponse à ce sujet. Je vous transmettrai une réponse au cours des prochains jours.

09.05 Wouter Raskin (N-VA): Ma question remonte au 1^{er} avril. Si à la fin du mois de mai, le gestionnaire du réseau ferroviaire n'a pas été capable d'y répondre, le droit de contrôle d'un parlementaire est raboté. J'insiste pour que la commission prenne une initiative officielle à l'égard d'Infrabel.

La **présidente**: J'en prends acte.

09.06 François Bellot, ministre (*en français*): Hoelbeek et Bilzen sont-ils deux ponts différents ou le même?

09.07 Wouter Raskin (N-VA): Il s'agit de ponts

Bilzen" (55003812C)

09.01 Wouter Raskin (N-VA): Infrabel sloop een boogbrug in Bilzen af wegens vallende stenen. Over die brug loopt spoorlijn 20 en de toekomstige Spartacussneltram 1. Wat is het resultaat van het stabiliteitsonderzoek door Infrabel? Kan de brug nog worden hersteld?

Ook een andere brug in deelgemeente Eigenbilzen is in slechte staat en zal worden afgebroken. Ondertussen wordt het verkeer omgeleid via een derde spoorwegbrug aan de Sint-Ursulastraat. Wat was het resultaat van de inspectie van die derde brug? Wat zal de rol van de drie bruggen zijn in het Spartacusproject? Worden de bestaande bruggen vervangen door nieuwe?

09.02 Minister François Bellot (*Nederlands*): De brug van spoorlijn 20 wordt momenteel niet belast en er is dus geen stabiliteitsprobleem volgens Infrabel. Het loszittende metselwerk werd onmiddellijk verwijderd. Er zal een net tegen de brug bevestigd worden om te voorkomen dat er brokstukken vallen. In het Spartacusproject voorziet De Lijn in de nodige aanpassingswerken aan de brug om het sneltramverkeer toe te laten. Ze zullen in de vergunningsaanvraag worden opgenomen.

09.03 Wouter Raskin (N-VA): Ik dank de minister voor zijn antwoord op mijn vragen over de brug in Hoelbeek, maar ik heb ook vragen gesteld over twee andere bruggen in een andere deelgemeente.

09.04 Minister François Bellot (*Nederlands*): Ik heb daarover geen antwoord van Infrabel gekregen. Ik zal in de komende dagen een antwoord bezorgen.

09.05 Wouter Raskin (N-VA): Mijn vraag dateert van 1 april. Als de spoorwegbeheerder niet in staat is om er tegen eind mei op te antwoorden, dan wordt het controlerecht van een parlementslid beknot. Ik sta erop dat er vanuit deze commissie een formeel initiatief wordt genomen naar Infrabel.

De **voorzitter**: Ik noteer dat.

09.06 Minister François Bellot (*Frans*): Zijn Hoelbeek en Bilzen twee verschillende bruggen of gaat het over eenzelfde brug?

09.07 Wouter Raskin (N-VA): Het gaat om

différents.

verschillende bruggen.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

10 Question de Pieter De Spiegeleer à François Bellot (Mobilité) sur "La gare ferroviaire COOVI" (55003847C)

10 Vraag van Pieter De Spiegeleer aan François Bellot (Mobiliteit) over "Het treinstation COOVI" (55003847C)

10.01 Pieter De Spiegeleer (VB): L'inauguration de la gare ferroviaire COOVI à Anderlecht est-elle toujours prévue pour 2020? Quels trains s'y arrêteront-ils et à quelle fréquence?

10.01 Pieter De Spiegeleer (VB): Zal het station COOVI in Anderlecht nog steeds openen in 2020? Welke treinen zullen er aan welke frequentie stoppen?

10.02 François Bellot, ministre (en néerlandais): À partir de décembre 2020, les trains S3 Zottegem-Termonde-Bruxelles embarqueront des voyageurs une fois par heure et par direction. Cette fréquence sera doublée à l'horizon 2021.

10.02 Minister François Bellot (Nederlands): Vanaf december 2020 zullen de S3-treinen Zottegem-Dendermonde-Brussel een keer per uur en per richting reizigers oppikken. In december 2021 zal dit verdubbelen.

10.03 Pieter De Spiegeleer (VB): Je me réjouis de l'ouverture de cette nouvelle gare et du respect des délais, tout en ne percevant pas l'utilité ni l'efficacité de ce point d'arrêt supplémentaire pour les navetteurs du sud-est de la Flandre déjà chichement desservi. J'observe, qu'une fois de plus, dans le cadre du RER, la Région de Bruxelles-Capitale sera desservie, alors que les améliorations dans les autres régions – principalement dans la Région flamande – sont systématiquement reportées.

10.03 Pieter De Spiegeleer (VB): Ik ben blij met het extra station en de gehandhaafde deadline, maar voor de al karig bediende Zuid-Oost-Vlaamse pendelaar is dit een extra stopplaats waarvan ik het nut en de efficiëntie niet zie. Het valt mij ook op dat in het kader van het Gewestelijk Expresnet opnieuw het Brussels Hoofdstedelijk Gewest wordt bediend, terwijl de verbeteringen in de andere gewesten – vooral in het Vlaams Gewest – steevast worden uitgesteld.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

11 Question de Mélissa Hanus à François Bellot (Mobilité) sur "La gratuité des transports en commun au Grand-Duché de Luxembourg" (55003907C)

11 Vraag van Mélissa Hanus aan François Bellot (Mobiliteit) over "Het gratis openbaar vervoer in het Groothertogdom Luxemburg" (55003907C)

11.01 Mélissa Hanus (PS): Le 1^{er} mars, le Luxembourg est devenu le premier pays au monde à rendre ses transports en commun gratuits. Je peux témoigner de l'engouement de nos voisins et des frontaliers belges pour cette avancée historique. La gratuité répond à la problématique des embouteillages et aux enjeux climatiques mais c'est également une mesure sociale importante qui représente 100 euros d'économie par an pour 40 % des ménages.

11.01 Mélissa Hanus (PS): Op 1 maart heeft Luxemburg als eerste land ter wereld het openbaar vervoer gratis gemaakt. Ik kan getuigen van het enthousiasme van onze burens en de Belgische grensbewoners voor die historische stap voorwaarts. Gratis openbaar vervoer biedt een antwoord op het fileprobleem en de klimaatverandering. Het is echter ook een belangrijke sociale maatregel die 40 % van de gezinnen in staat stelt 100 euro per jaar te besparen.

Cette mesure coûte 41 millions à l'État mais la diminution des recettes ne représente que 8 % des 500 millions d'euros du budget 2020 pour la mobilité. La gratuité a été précédée d'un investissement massif dans les infrastructures pour répondre à la hausse de fréquentation. Si les finances ne permettent pas une gratuité totale du chemin de fer, reconnaissez-vous la nécessité

Deze maatregel kost de overheid 41 miljoen euro, maar het verlies aan ontvangsten vertegenwoordigt slechts 8 % van de 500 miljoen euro van het mobiliteitsbudget voor 2020. Voordat het openbaar vervoer gratis werd, werd er massaal geïnvesteerd in de infrastructuur om de toename van het aantal reizigers op te kunnen vangen. De financiële toestand maakt het momenteel misschien niet

d'investir massivement dans la SNCB pour répondre aux besoins de mobilité?

mogelijk om het treinverkeer volledig gratis te maken, maar vindt u ook niet dat er massaal in de NMBS geïnvesteerd moet worden om aan de mobiliteitsbehoeften te voldoen?

À l'instar des mesures de gratuité progressives prévues par les gouvernements wallon et bruxellois, que préconisez-vous pour rendre le chemin de fer plus accessible?

De Waalse en Brusselse regeringen zijn van plan het openbaar vervoer geleidelijk gratis te maken. Kunt u uit dat voorbeeld geen inspiratie putten om de spoorwegen toegankelijker te maken en zo ja, aan welke maatregelen denkt u concreet?

Avez-vous eu des contacts avec votre homologue au sujet de la reconnaissance des gares frontalières grand-ducales? Seule la gare d'Athus permet aux Belges de bénéficier de la gratuité grand-ducale. Que pensez-vous de la proposition des Amis du Rail d'appliquer la gratuité aux gares frontalières dans un rayon de 20 kilomètres?

Hebt u contact gehad met uw ambtgenoot over de erkenning van de stations aan de grens met het Groothertogdom? Alleen de Belgen die in het station Athus de trein nemen kunnen gratis in het Groothertogdom reizen. Wat vindt u van het voorstel van de Amis du Rail om het gratis treinverkeer uit te breiden tot de stations in een straal van 20 kilometer rond de grens?

11.02 François Bellot, ministre (*en français*): La gare d'Athus, sur la frontière, a un statut mixte grand-ducal et belge. La gratuité y est opérante. Toutes les autres gares sont en territoire belge. Si nous décidions d'appliquer la gratuité dans toutes les premières gares à l'intérieur de nos frontières, il faudrait vérifier la légalité d'un dédoublement du tarif sur un même territoire national.

11.02 Minister François Bellot (Frans): Het station Athus, dat op de grens ligt, heeft een gemengd Luxemburgs-Belgisch statuut. Het openbaar vervoer is er gratis. Alle andere stations bevinden zich op Belgisch grondgebied. Als we beslissen om in alle grensstations binnen onze landsgrenzen gratis openbaar vervoer aan te bieden moeten we nagaan in hoeverre een opsplitsing van het tarief op hetzelfde grondgebied wettig is.

Je vous invite à vous intéresser à la manière dont la gratuité a été financée au Grand-Duché de Luxembourg. Les accises sur le carburant y ont augmenté et sont surtout payées par les conducteurs étrangers. Pour appliquer la gratuité en Belgique, nous devrions trouver 600 millions d'euros en plus des 2,8 milliards que l'État belge verse déjà chaque année aux deux entreprises.

Ik raad u aan om de financiering van het gratis openbaar vervoer in het Groothertogdom Luxemburg eens te bekijken. De accijnzen op brandstof zijn er verhoogd en worden vooral door buitenlandse chauffeurs betaald. Om in ons land gratis openbaar vervoer aan te bieden zouden we 600 miljoen euro moeten vinden boven op de 2,8 miljard euro per jaar die de Belgische Staat al stort aan de twee spoorbedrijven.

Concernant l'investissement dans la SNCB, le Plan national Énergie-Climat (PNEC) prévoit que le gouvernement apporte 35 milliards d'ici 2031.

Volgens het Nationaal Energie-Klimaatplan (NEKP) moet de regering tegen 2031 35 miljard euro investeren in de NMBS.

Ce montant se décompose en 30,5 milliards de dotation annuelle aux deux entreprises ferroviaires dont une bonne part pour l'investissement et 5 milliards pour le maintien et les extensions de capacités.

Van dat bedrag wordt 30,5 miljard euro besteed aan de jaarlijkse dotatie van beide spoorwegbedrijven, waarvan een aanzienlijk deel voor investeringen bestemd is, en 5 miljard euro aan het onderhoud en de uitbreiding van de capaciteit.

L'étude de l'Université de Lausanne montre que le réseau belge est dans un état d'entretien comparable à celui des États voisins mais, pour compenser le vieillissement du matériel, il faut faire du maintien de capacité.

Uit de studie van de universiteit van Lausanne blijkt dat het Belgische spoorwegnet qua onderhoud in een vergelijkbare toestand verkeert als dat van de buurlanden, maar om het verouderde materieel te compenseren, moet er werk gemaakt worden van capaciteitsbehoud.

En outre, il y a des extensions nécessaires pour

Voorts zijn er uitbreidingen nodig om het

accroître l'offre ferroviaire en rapport avec la demande. Aujourd'hui, avec la crise du coronavirus, on ignore de quoi demain sera fait. Il est difficile de déterminer quand et comment on retrouvera le niveau d'utilisation du train de 2019, année d'utilisation en forte croissance.

Quel sera l'impact futur du télétravail? Quelle sera l'appréhension du public à se déplacer en transport en commun? Quel sera l'impact sur l'emploi du coronavirus à l'avenir, sachant la corrélation entre les emplois occupés et le nombre d'usagers dans les trains?

Nous avons demandé à l'European Railway Association (ERA) de nous présenter les scénarios possibles.

Selon les experts allemands et français, le niveau de transport collectif de 2019 ne sera pas retrouvé avant 2023 ou 2024. C'est un défi – technique, budgétaire et d'investissement – colossal. Il faut poursuivre les investissements selon le rythme programmé car leurs effets visent le moyen et long termes alors que la crise sanitaire se joue sur du court terme.

La dotation par voyageur/km en Belgique est une des plus élevées d'Europe: 2,8 milliards de dotation pour 600 millions de recettes issues des voyageurs. Ceci protège un peu nos entreprises publiques même s'il y aura des pertes. Rien que pour avril, elles s'élèvent à 70 millions d'euros!

Les trains roulent, les charges sont là, les recettes n'y sont plus. Il faut assumer cette situation, nous n'avons pas le choix.

11.03 Méliissa Hanus (PS): L'investissement dans le rail ne doit pas être mis à mal par la pandémie et la question de l'accès ne doit pas être occultée. Par exemple, les augmentations tarifaires, notamment pour les étudiants, étaient déjà prévues avant la crise. En matière de tarifs accessibles, les mesures grand-ducales sont un exemple à suivre.

L'incident est clos.

12 Questions jointes de

- Méliissa Hanus à François Bellot (Mobilité) sur "L'augmentation du prix de la carte Campus" (55003908C)
- Josy Arens à François Bellot (Mobilité) sur

treinaanbod te verhogen teneinde aan de vraag te kunnen voldoen. Vandaag weet men als gevolg van de coronacrisis niet hoe de situatie er morgen zal uitzien. Het is moeilijk om te bepalen wanneer men weer op het niveau van het treingebruik van 2019 zal uitkomen – in dat jaar steeg het treingebruik fors – en hoe men dat kan bereiken.

Welke impact zal het thuiswerk in de toekomst hebben? Zullen mensen bang zijn om met het openbaar vervoer te reizen? Welke impact zal het coronavirus in de toekomst hebben op de werkgelegenheid? Er bestaat immers een correlatie tussen het aantal vervulde arbeidsplaatsen en het aantal treinreizigers.

We hebben de European Railway Association (ERA) gevraagd ons de mogelijke scenario's voor te leggen.

Volgens de Duitse en Franse deskundigen zal het niveau van het openbaar vervoer in 2019 pas in 2023 of 2024 opnieuw bereikt worden. Dit is een kolossale uitdaging – technisch en budgettair en ook op het vlak van de investeringen. De investeringen moeten volgens het geplande tempo worden voortgezet omdat de doelstellingen ervan op de middellange en lange termijn gericht zijn, terwijl de gezondheidscrisis van korte duur is.

De dotatie per reiziger/kilometer in België is een van de hoogste in Europa: 2,8 miljard euro voor 600 miljoen euro aan reizigersinkomsten. Dit biedt enige bescherming voor onze overheidsbedrijven, ook al zullen er verliezen zijn. Alleen al voor april bedragen ze 70 miljoen euro!

De treinen rijden, de kosten lopen door maar er zijn geen inkomsten meer. We moeten onze verantwoordelijkheid opnemen, we hebben geen keuze.

11.03 Méliissa Hanus (PS): De investeringen in het spoor mogen door de pandemie niet op de helling komen te staan, en de kwestie van de treintarieven mag niet onder het tapijt worden geveegd. Zo waren er al tariefverhogingen gepland vóór de crisis, onder andere voor de studenten. Op het stuk van het betaalbaar treinvervoer zou men het Luxemburgse voorbeeld moeten volgen.

Het incident is gesloten.

12 Samengevoegde vragen van

- Méliissa Hanus aan François Bellot (Mobilititeit) over "De stijging van de prijs van de Campuskaart" (55003908C)
- Josy Arens aan François Bellot (Mobilititeit) over

**"L'augmentation du prix de la carte Campus"
(55003982C)**

12.01 **Mélissa Hanus** (PS): Vous avez sûrement été sollicité par les députés luxembourgeois au sujet de l'augmentation du prix de la carte Campus. Les jeunes de la province du Luxembourg ont vu leur carte augmenter de 30 %. Pour étudier à plus de 100 kilomètres de son domicile, il faut être soutenu par les pouvoirs publics. Vous semblez oublier que se rendre à ses cours est un droit élémentaire. Cette mesure est d'autant plus aberrante au moment où le Grand-Duché de Luxembourg a, depuis le 1^{er} mars, rendu ses transports en commun gratuits. La Belgique est en retard sur la mobilité et l'accès tarifaire.

Que pensez-vous de cette augmentation? N'est-ce pas injuste pour les étudiants du Sud de la province du Luxembourg?

Alors que nous devons lutter contre le réchauffement climatique et favoriser les transports en commun, cette mesure maladroite et néfaste ne va-t-elle pas à l'encontre du développement durable? Que ferez-vous pour favoriser l'utilisation des transports en commun par les étudiants luxembourgeois?

12.02 **François Bellot**, ministre (*en français*): Le prix pour un trajet avec une carte Campus "Student Multi" est de 2,32 euros pour 150 kilomètres. C'est à peine plus qu'un ticket de métro ou de bus.

Là où un étudiant vivant à Arlon et étudiant à Louvain-la-Neuve payait anciennement, avec la Campus Card, 1,83 euros, il paie désormais 2,32 euros. Voyager en train à ce tarif reste très démocratique, sachant que ce tarif est de 56 à 89 % moins cher que le Go Pass, le Rail Pass ou le ticket standard.

Le système de tarification de la SNCB ne pénalise pas les longues distances, au contraire.

L'augmentation de 18,20 à 23,20 euros a été approuvée par le conseil d'administration de la SNCB, notamment par ses membres PS, cdH et des autres familles politiques.

La SNCB a aligné le prix de la carte Campus sur celui de tous les produits kilométriques plafonnés à 150 kilomètres. Les seules exceptions sont les billets de groupe plafonnés à 5,30 euros (pour ne pas concurrencer les prix Youth Multi et pour motiver les jeunes à prendre un billet de groupe), et le billet vers l'aéroport de Charleroi, qui comprend

**"De stijging van de prijs van de Campuskaart"
(55003982C)**

12.01 **Mélissa Hanus** (PS): De volksvertegenwoordigers uit de provincie Luxemburg hebben u ongetwijfeld vragen gesteld over de stijging van de prijs van de Campuskaart. Jongeren uit de provincie Luxemburg moeten 30 % meer betalen voor een Campuskaart. Wie op meer dan 100 kilometer afstand van zijn woonplaats studeert, moet steun krijgen van de overheid. U vergeet schijnbaar dat het een fundamenteel recht is om lessen te volgen. De maatregel is des te absurder, nu al het openbaar vervoer in het Groothertogdom Luxemburg sinds 1 maart gratis is. Ons land hinkt achterop wat mobiliteit en toegankelijke tarieven betreft.

Wat vindt u van die prijsstijging? Is die niet onrechtvaardig voor de studenten uit het zuiden van de provincie Luxemburg?

We moeten de strijd aangaan met de klimaatopwarming en het openbaar vervoer promoten. Staat deze ongelukkige en nefaste maatregel niet haaks op duurzame ontwikkeling? Wat zult u doen om het gebruik van het openbaar vervoer te stimuleren bij de Luxemburgse studenten?

12.02 Minister **François Bellot** (*Frans*): Een traject met de 'Student Multi'-Campuskaart kost 2,32 euro voor 150 kilometer. Dat is nauwelijks meer dan een metro- of busticket.

Terwijl een student die in Aarlen woont en in Louvain-la-Neuve studeert vroeger met de Campuskaart 1,83 euro betaalde, betaalt hij nu 2,32 euro. Met de trein tegen dat tarief reizen blijft zeer democratisch aangezien dat tarief 56 tot 89 % goedkoper is dan de Go Pass, de Rail Pass of het standaardticket.

Het tariefsysteem van de NMBS is niet nadelig voor wie lange afstanden aflegt, integendeel.

De prijsverhoging van 18,20 naar 23,20 euro werd goedgekeurd door de raad van bestuur van de NMBS, met name door de leden van de PS, het cdH en van de andere politieke families.

De NMBS heeft de prijs van de Campuskaart afgestemd op die van alle producten met een maximum van 150 kilometer. De enige uitzonderingen zijn de groepsbiljetten met een maximum van 5,30 euro (om niet te concurreren met de prijzen van Youth Multi en om jongeren ertoe aan te zetten een groepsbiljet te kopen) en

un supplément TEC de 6 euros plafonné à 106 kilomètres. Le précédent plafond kilométrique, datant d'avant 2006, n'a plus de raison d'être. L'alignement tarifaire répond au souhait de la SNCB de simplifier sa gamme de prix.

Le projet le plus coûteux qui a été mis en œuvre dans le plan de transport 2017 l'a été en province de Luxembourg! Je rappelle la mise en œuvre du train étudiant du dimanche soir, avec l'objectif d'en ajouter le vendredi. Il faut être de bon compte!

À un moment, les personnes doivent participer aussi. Ajouter 0,49 euro au prix d'un trajet de 150 kilomètres, c'est modéré. La SNCB simplifie son offre tarifaire. On essaie de faire correspondre la réalité tarifaire à celle des besoins de déplacement.

12.03 Méliissa Hanus (PS): L'augmentation de la carte Campus sans raison objective pour les étudiants est malvenue. En outre, les transports grand-ducaux voisins sont gratuits. Si vous considérez l'augmentation faible vu les kilomètres parcourus, les étudiants de ces zones rurales pour se rendre à leur kot font plus de 150 kilomètres. Votre politique augmentant les tarifs des grandes distances défavorise les étudiants du sud du Luxembourg.

L'incident est clos.

13 Question de Maria Vindevoghel à François Bellot (Mobilité) sur "La plainte de la Guilde des contrôleurs aériens contre la direction de skeyes" (55004011C)

13.01 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): La Guilde des contrôleurs aériens a déposé une plainte pour favoritisme contre la direction de skeyes après que cette dernière a invalidé un examen organisé dans le cadre de la formation des contrôleurs aériens et a donné une nouvelle chance à tous les candidats. Un des candidats ayant eu l'occasion de se représenter était en effet le fils de Mme Peggy Devestel, dirigeante de skeyes.

Le ministre peut-il nous donner des précisions sur cette plainte et sur les examens qui ont été organisés? Qui est le responsable final des examens chez skeyes? Des plaintes comparables ont-elles déjà été déposées dans le passé? La

het ticket naar de luchthaven te Charleroi, waarin er een TEC-toeslag van 6 euro met een maximum van 106 kilometer inbegrepen is. Het vorige kilometerplafond, dat dateert van vóór 2006, heeft geen bestaansreden meer. De tariefaanpassing komt tegemoet aan de wens van de NMBS om haar prijsklassen te vereenvoudigen.

Het duurste project uit het vervoersplan voor 2017 werd in de provincie Luxemburg uitgevoerd! Ik herinner u aan de invoering van de studententrein op zondagavond. Het is ook de bedoeling er 's vrijdags te laten rijden. Laten we eerlijk zijn!

Op een bepaald moment moeten de reizigers ook een duit in het zakje doen. Een prijsverhoging met 0,49 euro voor een traject van 150 km lijkt me toch niet overdreven. De NMBS vereenvoudigt zijn tariefaanbod en probeert de realiteit op het stuk van de tarieven af te stemmen op die van de verplaatsingsbehoeften.

12.03 Méliissa Hanus (PS): De prijsverhoging voor de Campuskaart zonder objectieve reden komt de studenten zeer slecht uit. Bovendien is het treinvervoer in het Groothertogdom Luxemburg gratis. Als u vindt dat dit maar een kleine prijsverhoging is in het licht van het aantal afgelegde treinkilometers, moet ik u zeggen dat de studenten die in landelijke gebieden wonen een traject van meer dan 150 km afleggen om naar hun kot te gaan. Uw beleid waarbij de tarieven worden verhoogd voor grote afstanden is in het nadeel van de studenten die in het zuiden van Luxemburg wonen.

Het incident is gesloten.

13 Vraag van Maria Vindevoghel aan François Bellot (Mobilité) over "De klacht van de Gilde van Luchtverkeersleiders tegen de skeyes-directie" (55004011C)

13.01 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Nadat de directie een examen in de opleiding tot luchtverkeersleider ongeldig had verklaard en alle kandidaten een nieuwe kans gaf, diende de Gilde van Luchtverkeersleiders een klacht in tegen de directie wegens favoritisme. Een van de kandidaten die een herkansing kreeg, was immers de zoon van skeyes-topvrouw Peggy Devestel.

Kan de minister uitleg geven over deze klacht en over de afgenomen examens? Wie is binnen skeyes de eindverantwoordelijke voor het afnemen van examens? Zijn er in het verleden al gelijkaardige klachten geweest? Lopen er

direction fait-elle l'objet de procédures juridiques? Combien de directeurs RH différents se sont déjà succédé chez skeyes au cours des cinq dernières années?

gerechtelijke procedures tegen de directie? Hoeveel verschillende HR-managers heeft skeyes al gehad de afgelopen vijf jaar?

13.02 François Bellot, ministre (*en néerlandais*): Nous avons en effet reçu une plainte du président de la Guilde des contrôleurs aériens concernant la sélection de nouveaux contrôleurs aériens chez skeyes. Je ne puis donner davantage de commentaires sur ce dossier étant donné que l'enquête est toujours en cours. J'ai cependant demandé que cette enquête puisse aboutir dans les meilleurs délais.

13.02 Minister François Bellot (*Nederlands*): Wij hebben inderdaad een klacht ontvangen van de voorzitter van de Gilde van Luchtverkeersleiders over de selectie van nieuwe verkeersleiders bij skeyes. Het onderzoek loopt nog, ik kan er dus geen verdere commentaar over geven. Ik heb wel gevraagd om een snelle afronding.

13.03 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): J'avais encore posé d'autres questions, par exemple sur l'organisation des examens et sur l'existence éventuelle d'autres plaintes.

13.03 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Ik had nog andere vragen gesteld, zoals over de organisatie van de examens en of er al vaker klachten zijn geweest.

13.04 François Bellot, ministre (*en français*): On n'a été saisi que d'une seule plainte.

13.04 Minister François Bellot (*Frans*): We hebben slechts één klacht ontvangen.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

14 Questions jointes de

- Kris Verduyckt à François Bellot (Mobilité) sur "L'électrification des lignes 15 et 19 et la combinaison avec une éventuelle double voie" (55004038C)
- Pieter De Spiegeleer à François Bellot (Mobilité) sur "L'électrification des lignes adaptées pour des locomotives diesel uniquement" (55006297C)
- Servais Verherstraeten à François Bellot (Mobilité) sur "L'électrification de la ligne ferroviaire Mol-Hamont" (55006318C)
- Kris Verduyckt à François Bellot (Mobilité) sur "Les travaux d'électrification reportés sur la ligne 19" (55006334C)
- Wouter Raskin à François Bellot (Mobilité) sur "Les travaux d'électrification de la ligne ferroviaire Mol-Hamont" (55006462C)
- Marianne Verhaert à François Bellot (Mobilité) sur "Le retard des travaux d'électrification sur la ligne 19 et l'impact sur le nouveau plan de transport" (55006469C)

14 Samengevoegde vragen van

- Kris Verduyckt aan François Bellot (Mobilititeit) over "De elektrificatie van lijnen 15 en 19 en de combinatie met een eventueel dubbelspoor" (55004038C)
- Pieter De Spiegeleer aan François Bellot (Mobilititeit) over "De elektrificatie van diesellijnen" (55006297C)
- Servais Verherstraeten aan François Bellot (Mobilititeit) over "De elektrificatie van de spoorlijn Mol-Hamont" (55006318C)
- Kris Verduyckt aan François Bellot (Mobilititeit) over "De uitgestelde elektrificatiewerkzaamheden op lijn 19" (55006334C)
- Wouter Raskin aan François Bellot (Mobilititeit) over "De elektrificatiewerken op de spoorlijn Mol-Hamont" (55006462C)
- Marianne Verhaert aan François Bellot (Mobilititeit) over "De vertraging van de elektrificatiewerken op lijn 19 en de impact op het nieuwe vervoersplan" (55006469C)

14.01 Kris Verduyckt (sp.a): Les travaux d'électrification de la ligne 19 ont été reportés de six mois. Je comprends parfaitement que la crise du coronavirus engendre des retards, mais tout de même pas de six mois?

14.01 Kris Verduyckt (sp.a): De elektrificatiewerken aan lijn 19 zijn een half jaar uitgesteld. Dat de coronacrisis tot een vertraging leidt, begrijp ik, maar toch geen half jaar?

Le ministre pourrait-il nous fournir des explications? Quel est l'état d'avancement des travaux? Le retard des travaux entraîne-t-il dans la foulée un retard dans l'introduction des demandes de sillon pour la liaison directe entre Neerpelt et Bruxelles? En cas

Kan de minister dit toelichten? Wat is de stand van zaken van de werken? Betekent de vertraging van de werken ook een vertraging van de aanvragen voor de rijpaden voor de rechtstreeks verbinding van Neerpelt naar Brussel? Als er een verdubbeling

de doublement des voies, faudra-t-il de nouveau adapter l'infrastructure actuellement installée?

van het spoor komt, zijn er dan opnieuw aanpassingen nodig aan de infrastructuur die nu geplaatst wordt?

14.02 Pieter De Spiegeleer (VB): De nombreux trains diesel circulent encore en Flandre orientale, comme sur les lignes Gand-Audenarde-Renaix, Gand-Zottegem-Grammont, Gand-Eeklo et Alost-Burst. Quel est le planning pour l'électrification de ces trajets?

14.02 Pieter De Spiegeleer (VB): In Oost-Vlaanderen rijden nog heel wat dieseltreinen, zoals op de lijn Gent-Oudenaarde-Ronse, Gent-Zottegem-Geraardsbergen, Gent-Eeklo en Aalst-Burst. Wat is de planning voor de elektrificatie van deze trajecten?

14.03 Servais Verherstraeten (CD&V): Le secteur de la construction a pu poursuivre ses activités moyennant le respect des règles de distance saine. Un report de deux mois me semble dès lors déjà énorme. Un report de pas moins de six mois est totalement incompréhensible, sans parler de ses conséquences. L'obtention des 11 millions d'euros de subvention de l'UE est, par exemple, conditionnée par la fin des travaux en décembre 2020. En attendant, des trains diesel continuent aussi à circuler sur la ligne. Cela génère un coût d'exploitation additionnel de 10 millions d'euros. Ne serait-il pas possible de combler le retard au cours des sept prochains mois?

14.03 Servais Verherstraeten (CD&V): Met respect voor de afstandsregels mocht de bouwsector doorwerken. Een uitstel van twee maanden vind ik dus al veel. Een uitstel van liefst zes maanden is helemaal moeilijk te verklaren en heeft bovendien de nodige consequenties. Zo is een van de voorwaarden voor de Europese subsidie van 11 miljoen euro dat de werken in december 2020 afgerond zijn. Ondertussen blijven er ook dieseltreinen op de lijn rijden. Dat zorgt voor een extra exploitatieprijs van 10 miljoen euro. Kan de vertraging niet worden ingehaald in de komende zeven maanden?

14.04 Wouter Raskin (N-VA): Il est assez étonnant qu'un retard de deux mois mène à un report de six mois.

14.04 Wouter Raskin (N-VA): Dat twee maanden vertraging tot een uitstel van zes maanden leidt, is redelijk opmerkelijk.

Pourquoi la date d'achèvement est-elle postposée de six mois? Ce report s'accompagne-t-il de frais supplémentaires? Les usagers subiront-ils, de fait, des nuisances supplémentaires? Quelles sont les conséquences pour l'instauration du nouveau plan de transport?

Waarom wordt de einddatum een half jaar opgeschoven? Gaat dit uitstel gepaard met extra kosten? Zullen de reizigers er extra hinder door ondervinden? Wat zijn de gevolgen voor de invoering van het nieuwe vervoersplan?

14.05 Marianne Verhaert (Open Vld): Quelle incidence le retard des travaux à la ligne 19 a-t-il sur le plan de transport 2020-2023? Quand la ligne ferroviaire P Mol-Bruxelles pourra-t-elle être prolongée jusqu'à Neerpelt? L'adaptation des plans de transport a toujours lieu au mois de décembre. Le plan de transport ne pourra-t-il, dans ce cas, produire ses effets qu'en décembre 2021, ou une entrée en vigueur antérieure est-elle possible? Le retard met-il en péril le financement venant de l'Europe? Les travaux d'électrification de la ligne 15 ont également été interrompus. Ces travaux ont-ils entre-temps été repris?

14.05 Marianne Verhaert (Open Vld): Welk effect heeft de vertraging van de werken aan lijn 19 voor het vervoersplan 2020-2023? Wanneer zal de P-treinverbinding Mol-Brussel kunnen worden verlengd tot Neerpelt? De aanpassingen van de vervoersplannen gebeurt steeds in de maand december. Zal het vervoersplan dan pas kunnen ingaan in december 2021 of kan het daarvoor al? Brengt de vertraging de financiering vanuit Europa in het gedrang? Ook de elektrificatiewerken aan lijn 15 werden onderbroken. Werden deze werken ondertussen hervat?

14.06 François Bellot, ministre (en néerlandais): Le calendrier étant très serré, le retard accumulé ne pourra pas être rattrapé cette année. Les travaux seront donc terminés en février ou mars 2021. Par an, il y a deux périodes où les services ferroviaires peuvent être adaptés: en juin et en décembre. Comme cela ne sera plus possible en décembre

14.06 Minister François Bellot (Nederlands): Omdat de planning zeer strikt was, kan de achterstand dit jaar niet meer worden ingehaald. De werken zullen daarom voltooid worden in februari of maart 2021. Er zijn twee periodes per jaar voor een aanpassing aan de treindiensten, in juni en in december. Omdat december 2020 niet meer

2020, le plan de transport sera adapté en juin 2021.

Le retard dû au COVID-19 est de plus de deux mois parce que la crise sanitaire a éclaté à un moment où avaient été planifiées des facilités de travail supplémentaires, à savoir du travail de week-end avec coupure totale de la ligne. Il n'a pas été possible de reprogrammer ces facilités pour l'automne. Le gros œuvre est en grande partie terminé mais des câbles doivent encore être tendus sur la moitié du parcours. Sous réserve de confirmation, le report n'entraînerait pas de frais supplémentaires. Bien entendu, tout dépendra également de l'évolution de la crise du coronavirus.

En ce qui concerne les subsides européens, nous devons négocier avec l'Europe. La commissaire Vălean a promis la flexibilité pour les projets en cours et a déclaré qu'aucun projet ne pouvait être désavantagé en raison d'un ralentissement dû à la pandémie. Nous avons donc bon espoir.

Les travaux à la ligne 15 ont été repris et le calendrier est maintenu. Tant sur la ligne 15 que 19, les poteaux de caténaire sont disposés d'une telle façon qu'ils peuvent s'accommoder d'une éventuelle deuxième voie.

Cette année, aucun moyen n'a été réservé pour investir dans l'électrification des lignes 58, 86, 122 et 204 en Flandre orientale. Il faudra étudier ce point dans le cadre d'un nouveau plan d'investissement pluriannuel après 2020.

14.07 Kris Verduyckt (sp.a): Je comprends que le retard est imputable à différents facteurs. Il est important de communiquer clairement à ce sujet. Je me félicite qu'on ait d'ores et déjà prévu une deuxième voie.

14.08 Pieter De Spiegeleer (VB): Je me réjouis pour mes collègues limbourgeois mais je déplore qu'en Flandre orientale, nous devions continuer encore un certain temps à rouler au diesel. La Région flamande a également demandé à plusieurs reprises que les lignes régionales soient modernisées.

14.09 Servais Verherstraeten (CD&V): La subvention européenne ne sera peut-être pas perdue, mais la perte d'exploitation annuelle due au retard représente un montant du même ordre.

Si le temps perdu ne peut pas être rattrapé, à quoi cela est-il dû? Quels travaux sont prioritaires? Je

gehaald wordt, zal het transportplan in juni 2021 worden aangepast.

De vertraging wegens COVID-19 bedraagt meer dan twee maanden omdat ze in een periode viel waarin extra werkfaciliteiten waren ingepland, namelijk weekendwerk met een totale lijnonderbreking. Het bleek niet mogelijk dit in het najaar opnieuw in te plannen. De ruwbouw is grotendeels afgewerkt, maar over de helft van het traject moeten nog kabels worden gespannen. Het uitstel brengt geen extra kosten met zich, al moet dit nog bevestigd worden. Alles hangt uiteraard ook af van het verdere verloop van de coronacrisis.

Over de Europese subsidies moeten we onderhandelen met Europa. Commissaris Vălean heeft flexibiliteit beloofd voor de lopende trajecten en heeft verklaard dat geen enkel project benadeeld mag worden wegens een vertraging door de pandemie. Wij hebben dus goede hoop.

De werken aan lijn 15 zijn hervat en de timing blijft behouden. Zowel bij spoorlijn 15 als aan lijn 19 zijn de bovenleidingpalen zo ingeplant dat ze compatibel zijn met een eventueel tweede spoor.

Er zijn dit jaar geen investeringsmiddelen uitgetrokken voor de elektrificatie van de lijnen 58, 86, 122 en 204 in Oost-Vlaanderen. Dit moet worden bestudeerd in het kader van een nieuw meerjareninvesteringsplan na 2020.

14.07 Kris Verduyckt (sp.a): Ik begrijp dat de vertraging het gevolg is van verschillende factoren. Het is belangrijk dat daarover goed gecommuniceerd wordt. Ik ben tevreden dat alvast is voorzien in de komst van een tweede spoor.

14.08 Pieter De Spiegeleer (VB): Ik gun het de Kempense collega's van harte, maar ik betreurt dat wij in Oost-Vlaanderen nog een tijdje moeten blijven dieselen. Het Vlaams Gewest heeft ook al meermaals gevraagd om de regionale lijnen te moderniseren.

14.09 Servais Verherstraeten (CD&V): De Europese subsidie gaat dan misschien niet verloren, maar het jaarlijkse exploitatieverlies door de vertraging staat voor een even groot bedrag als die subsidie.

Als de verloren tijd niet kan worden ingehaald, waaraan ligt dat dan? Bij welke werken ligt de

dirais qu'il faut accorder la priorité aux projets qui produisent le meilleur retour financier. J'espère dès lors que l'on peut encore faire machine arrière. On peut aussi rattraper le temps perdu en mettant en service sur cette ligne des M5 et des M6 au lieu de rames obsolètes. La suppression de certains arrêts à proximité de Bruxelles est en outre de nature à améliorer la ponctualité.

14.10 Wouter Raskin (N-VA): J'espère que l'homologation peut être obtenue à temps de sorte que nous puissions nous mettre au boulot dans les délais promis. De plus, les voyageurs attendent depuis longtemps une amélioration du confort. Cela ne serait pas mal si cet aspect pouvait d'ores et déjà être amélioré.

14.11 Marianne Verhaert (Open Vld): Je me réjouis en tout cas que l'on ne doive pas attendre jusque décembre 2021. La ministre pourrait-elle voir si le nouveau plan de transport ne peut pas entrer en vigueur avant juin 2021? Je demande en outre instamment de mettre le plus vite possible en service du nouveau matériel roulant sur ces lignes.

L'incident est clos.

15 Questions jointes de

- Sarah Schlitz à François Bellot (Mobilité) sur "La présence d'amiante dans les wagons de la SNCB" (55004039C)
- Tomas Roggeman à François Bellot (Mobilité) sur "Le dégagement de chrome VI dans les ateliers de la SNCB" (55006069C)

15.01 Sarah Schlitz (Ecolo-Groen): Il y aurait de l'amiante dans 1 152 voitures que la SNCB met en vente.

Quels sont les risques pour le personnel et les voyageurs? La SNCB a-t-elle trouvé acquéreur?

15.02 Tomas Roggeman (N-VA): Du chrome hexavalent ou chrome VI, un cancérigène certain, s'est dégagé ce mois lors du ponçage de la peinture de vieilles rames dans l'atelier de la SNCB à Gentbrugge.

Quelles sont les procédures suivies à la SNCB pour le traitement de vieilles rames? Comment peut-on empêcher que cela ne se reproduise?

15.03 François Bellot, ministre (en français): La SNCB réalise un suivi préventif de la présence d'amiante à bord du matériel roulant. Jusqu'à présent, les analyses n'ont pas démontré de fibres libérées dans l'air.

priorité? Ik zou denken bij die projecten waar men het meeste terugwint. Ik hoop dan ook dat de klok nog kan worden teruggedraaid. Een *wiedergutmachung* voor de verloren tijd is ook mogelijk door in plaats van verouderde treinstellen, M5- of M6-toestellen op deze lijn in te zetten. Het schrappen van een aantal stopplaatsen dicht bij Brussel kan bovendien tot meer stiptheid leiden.

14.10 Wouter Raskin (N-VA): Ik hoop dat de homologatie tijdig kan worden verkregen, zodat we binnen de beloofde termijn aan de slag kunnen gaan. De reizigers wachten bovendien al lang op wat extra comfort. Het zou mooi zijn als daar alvast iets aan kan worden gedaan.

14.11 Marianne Verhaert (Open Vld): Ik ben in elk geval blij dat men niet zal moeten wachten tot december 2021. Misschien kan de minister bekijken of het nieuwe transportplan toch niet eerder dan juni 2021 in werking kan treden? Ook dring ik erop aan dat er zo snel mogelijk nieuw materieel op deze lijnen moet komen.

Het incident is gesloten.

15 Samengevoegde vragen van

- Sarah Schlitz aan François Bellot (Mobilititeit) over "De aanwezigheid van asbest in de NMBS-rijtuigen" (55004039C)
- Tomas Roggeman aan François Bellot (Mobilititeit) over "Het vrijkomen van chroom VI in de werkplaatsen van de NMBS" (55006069C)

15.01 Sarah Schlitz (Ecolo-Groen): In 1.152 door de NMBS te koop gestelde wagons zou asbest zitten.

Wat zijn de risico's voor het personeel en de reizigers? Heeft de NMBS een koper gevonden?

15.02 Tomas Roggeman (N-VA): Deze maand is in de werkplaats van de NMBS te Gentbrugge de kankerverwekkende stof chroom VI vrijgekomen bij het afschuren van oude treinstellen.

Welke procedures worden bij de NMBS gevolgd bij de behandeling van oude treinstellen? Hoe zal voorkomen worden dat dit nog eens gebeurt?

15.03 Minister François Bellot (Frans): De NMBS voert preventieve controles uit op de aanwezigheid van asbest in het rollend materieel. Tot op heden hebben de analyses niet aangetoond dat er asbestvezels in de lucht vrijgekomen waren.

Pour le travail en atelier sur ces trains, toutes les mesures de protection sont prises: masques et vêtements spécialisés et utilisation d'aspirateurs à filtre absolu.

(En néerlandais) Du matériel ferroviaire datant d'avant 1990 circule toujours. Les rames en fin de vie sont mises en vente par le biais d'une procédure à l'échelon national ou européen. La présence éventuelle de chrome VI dans la peinture est toujours communiquée formellement. La SNCB possède un inventaire des éléments comportant de la peinture contenant du chrome.

Les opérations de décapage de peinture sur les rames ont lieu dans des zones spécialement équipées, à cet effet, d'un dispositif d'aspiration tant fixe que mobile. L'accès à cette zone s'effectue par le biais d'un sas où les membres du personnel changent de vêtements. De plus, ils portent des équipements de protection individuels. Tant les installations que les équipements de protection individuels sont entretenus et nettoyés régulièrement; les membres du personnel sont formés et font l'objet d'un suivi médical. Les procédures sont contrôlées en permanence. Le sujet fait l'objet de communications au sein des organes de concertation sociale ainsi que du comité de prévention et de protection au travail.

Les derniers contrôles des ateliers centraux à Malines n'ont pas révélé de problèmes.

Une interdiction générale de poncer d'anciennes couches de peinture est d'application dans les ateliers de traction où l'entretien à court terme du matériel roulant est effectué, si l'atelier n'est pas équipé d'une zone spécifique à cet effet.

[15.04] Tomas Roggeman (N-VA): Les procédures semblent correctes, mais ne suffisent cependant pas à éviter un incident tel que celui survenu le mois dernier. Profitons de l'occasion pour analyser encore une fois en détail les procédures en concertation avec les comités de prévention.

L'incident est clos.

[16] Questions jointes de

- Méliissa Hanus à François Bellot (Mobilité) sur "La correspondance entre la ligne 162 et la ligne 43 dans le plan de transport de la SNCB 2020-2023" (55004055C)
- Kim Buyst à François Bellot (Mobilité) sur "Le nouveau plan de transport de la SNCB 2020-2023" (55005600C)

Indien er in de werkplaats aan deze treinstellen wordt gewerkt, worden alle beschermingsmaatregelen genomen: speciale maskers en kledij en gebruik van stofzuigers met absoluutfilter.

(Nederlands) Er is nog treinmaterieel in dienst van voor 1990. Als treinstellen versleten zijn, dan worden ze te koop aangeboden op nationaal of op Europees vlak. De eventuele aanwezigheid van chroom VI in de verf wordt altijd formeel gecommuniceerd. De NMBS beschikt over een inventaris van de onderdelen met chromaathoudende verven.

Het afschuren van treinstellen gebeurt in speciaal daartoe uitgeruste zones, met zowel een vaste als mobiele afzuiginstallatie. De toegang tot die zone gebeurt via een sas waar van kledij gewisseld wordt. Daarnaast dragen de werknemers persoonlijke beschermingsmiddelen. Zowel de installaties als de persoonlijke beschermingsmiddelen worden tijdig onderhouden en gereinigd en alle medewerkers worden opgeleid en medisch opgevolgd. De procedures worden voortdurend gecontroleerd. In de sociale overlegorganen en het comité ter preventie en bescherming op het werk wordt er over die materie gecommuniceerd.

De laatste controles van de centrale werkplaatsen van Mechelen brachten geen problemen aan het licht.

Voor de tractiewerkplaatsen die het kortetermijnonderhoud van rollend materieel doen, geldt een algemeen verbod om op oude verflagen te schuren, indien de werkplaats niet is uitgerust met een bijzondere zone.

[15.04] Tomas Roggeman (N-VA): De procedures lijken goed, maar volstaan toch niet om een incident zoals dat van vorige maand te voorkomen. Laat het een aanleiding zijn om de procedures in overleg met de preventiecomités nog eens grondig tegen het licht te houden.

Het incident is gesloten.

[16] Samengevoegde vragen van

- Méliissa Hanus aan François Bellot (Mobiliteit) over "De aansluitingen in het station Marloie op de lijnen 162 en 43 in het vervoersplan 2020-2023" (55004055C)
- Kim Buyst aan François Bellot (Mobiliteit) over "Het nieuwe vervoersplan van de NMBS 2020-2023" (55005600C)

- Joris Vandenbroucke à François Bellot (Mobilité) sur "L'offre de trains à Beernem" (55006397C)
 - Sarah Schlitz à François Bellot (Mobilité) sur "La présentation du plan de transport 2020-2023" (55006488C)

- Joris Vandenbroucke aan François Bellot (Mobiliteit) over "Het treinaanbod in Beernem" (55006397C)
 - Sarah Schlitz aan François Bellot (Mobiliteit) over "De voorstelling van het vervoersplan 2020-2023" (55006488C)

16.01 Méliissa Hanus (PS): Fin 2020, le plan de transport 2020-2023 sera implémenté. La province de Luxembourg étant dépendante de l'infrastructure ferroviaire, il faut lui apporter une attention particulière.

16.01 Méliissa Hanus (PS): Eind 2020 zal het vervoersplan 2020-2023 in werking treden. De provincie Luxemburg is sterk afhankelijk van het spoor en daarom moet er bijzondere aandacht besteed worden aan die provincie.

Depuis plus d'un an, la correspondance en gare de Marloie, entre les trains IC de la ligne 162 Arlon-Namur avec les trains L de la ligne 43 Marloie-Liège est incohérente. Elle permet pourtant de ne pas surcharger la ligne 162 en redirigeant les personnes désirant aller vers Liège sans passer par Namur et garantit à tous un voyage plus rapide.

Al meer dan een jaar is er in het station Marloie geen goede aansluiting tussen de IC-treinen op lijn 162 Aarlen-Namen en de L-treinen op lijn 43 Marloie-Luik. Die aansluiting zorgt er nochtans voor dat de treinen op lijn 162 niet overvol zitten, omdat de reizigers richting Luik dankzij die overstapmogelijkheid niet via Namen moeten sporen, en dat de reizigers sneller hun bestemming bereiken.

En 2016, un trajet Arlon-Liège durait de 2 h 14. Aujourd'hui, la durée moyenne est de 2 h 59 en semaine et de 2 h 43 le weekend. C'est aussi le cas pour un trajet en sens inverse. La correspondance dépasse toujours les 10 minutes et très souvent au-delà de 30 minutes.

In 2016 nam het traject Aarlen-Luik 2.14 uur in beslag. Vandaag bedraagt de gemiddelde reisduur doordeweeks 2.59 uur en in het weekend 2.43 uur. Idem dito in omgekeerde richting. Men moet sowieso meer dan 10 minuten op de aansluiting wachten en meestal meer dan 30 minuten.

Est-il à l'ordre du jour de rétablir une correspondance cohérente et efficace? Outre un regain d'attractivité pour la ligne 43, cela soulagerait la ligne 162, surchargée et en rénovation.

Zal er weer in een goede en snelle aansluiting voorzien worden? Daardoor zou lijn 43 niet alleen weer aantrekkelijker worden, maar zou ook lijn 162 ontzien worden, die overbelast is en wordt gemoderniseerd.

Selon la présentation faites lors du *roadshow* en province du Luxembourg en 2019, il était question de faire circuler un train toutes les heures sur la ligne 43 durant les weekends. Qu'en est-il?

Tijdens de presentatie in het kader van de *roadshow* in de provincie Luxemburg in 2019 was er sprake van dat er op lijn 43 een trein per uur zou rijden in het weekend. Is dat nog altijd de bedoeling?

16.02 Kim Buyst (Ecolo-Groen): Le plan de transport 2020-2023 a eu une genèse difficile. Le premier projet a été présenté au printemps 2019 au cours de *roadshows* organisés dans toutes les provinces. Certaines décisions relatives à des trajets précis ont cependant commencé à paraître dans la presse dès décembre 2019. Le 11 avril 2020, les médias ont annoncé que le gouvernement avait approuvé le plan. Nul ne sait toutefois quels sont ces 25 nouveaux projets qui ont été annoncés.

16.02 Kim Buyst (Ecolo-Groen): Het vervoersplan 2020-2023 heeft al heel wat voeten in de aarde gehad. Het eerste ontwerp werd in het voorjaar van 2019 voorgesteld tijdens *roadshows* langs alle provincies. Vanaf december 2019 verschenen echter een aantal beslissingen over bepaalde treintrajecten in de pers. Op 11 april 2020 berichtte de pers dat de regering het plan had goedgekeurd. Men kondigde 25 nieuwe projecten aan, maar niemand weet welke dat zijn.

Quels sont donc ces 25 projets? Le ministre peut-il nous donner le calendrier du processus normal d'élaboration, de consultation et d'approbation du plan de transport? Cette procédure a-t-elle été suivie en l'espèce? Comment le ministre explique-t-

Welke zijn die 25 projecten dus? Kan de minister een timing geven van hoe het vervoersplan normaal moet worden opgesteld, geconsulteerd en goedgekeurd? Werd de procedure hier gevolgd? Hoe verklaart de minister de voortijdige

il que la presse ait fait prématurément état d'un plan de transport non approuvé? Pourquoi les voyageurs empruntant certaines lignes reçoivent-ils déjà des informations alors que les habitués d'autres lignes doivent attendre jusqu'au mois d'octobre? Dans quelle mesure pourra-t-on encore modifier le plan après le *roadshow* d'octobre, étant entendu qu'à l'heure qu'il est, la SNCB devrait déjà avoir demandé les sillons?

16.03 Joris Vandenbroucke (sp.a): Après Bruges et Blankenberge, Beernem est la plus grande gare de la région de Bruges. Dans cette région, il est demandé depuis longtemps que l'offre de trains soit augmentée à partir de Beernem. Il s'avère, par ailleurs, que les quatre trains P entre Beernem et Bruxelles ne circulent toujours pas.

Une offre de trains plus importante à partir de Beernem est-elle prévue dans le nouveau plan de transport? Dans l'affirmative, quelles sont les nouvelles liaisons? Dans la négative, pourquoi pas? A-t-on déjà une idée du calendrier de la reprise de l'offre complète des trains? Quand les trains P Beernem-Bruxelles circuleront-ils à nouveau?

16.04 Sarah Schlitz (Ecolo-Groen): En raison de la pandémie, la SNCB a annoncé le report au mois d'octobre des *roadshows* destinés à présenter aux communes le plan de transport. Cependant, plusieurs communes s'engagent pour créer une offre de mobilité cohérente sur leur territoire en coordonnant au mieux les différents moyens de transport. Elles ont besoin d'informations que la SNCB doit leur fournir avant octobre.

La SNCB prévoit-elle de communiquer les informations concrètes du plan de transport 2020-2023 avant les *roadshows*? Comment les communes peuvent-elles obtenir toutes les informations les concernant au plus vite? Les sociétés de transport régionales ont-elles été consultées ou informées des mesures liées au plan de transport 2020-2023?

16.05 François Bellot, ministre (*en néerlandais*): Le conseil d'administration de la SNCB a adopté le plan de transport 12/2020-2023 fin décembre 2019 et le Conseil des ministres lui a emboîté le pas le 11 avril 2020. Le plan s'articule autour d'une extension graduelle de l'offre de trains étalée sur trois ans, en fonction de la fin de différents travaux d'infrastructure et de la livraison des nouvelles voitures M7 à deux étages. À la suite de la crise sanitaire, la deuxième série de *roadshows*, prévue en mai 2020 pour la présentation détaillée du plan de transport a dû être supprimée. Si les

communicatie in de pers over een niet-goedgekeurd vervoersplan? Waarom krijgen passagiers van de ene lijn wel al nieuws en moeten de passagiers van andere lijnen tot oktober wachten? Welke ruimte is er nog voor aanpassingen na de *roadshow* in oktober, vermits de NMBS de rijpaden nu al moet hebben aangevraagd?

16.03 Joris Vandenbroucke (sp.a): Beernem is na Brugge en Blankenberge het grootste station in de regio Brugge. In die regio wordt al lang gevraagd om het treinaanbod vanuit Beernem te verhogen. Voorts blijken de vier P-treinen tussen Beernem en Brussel nog steeds niet te rijden.

Is er een groter treinaanbod vanuit Beernem in het nieuwe vervoersplan? Zo ja, wat zijn de nieuwe verbindingen? Zo nee, waarom niet? Is er al zicht op de timing van de herneming van het volledige treinaanbod? Wanneer zullen de P-treinen Beernem-Brussel opnieuw rijden?

16.04 Sarah Schlitz (Ecolo-Groen): De NMBS heeft laten weten dat ze de *roadshows*, waarbij het vervoersplan aan de gemeenten voorgesteld zou worden, door de pandemie tot de maand oktober zal uitstellen. Vele gemeenten willen op hun grondgebied echter een samenhangend mobiliteitsaanbod ontwikkelen door de verschillende vervoermiddelen zo goed mogelijk op elkaar af te stemmen. Daarvoor hebben ze informatie nodig die de NMBS hun vóór oktober zou moeten bezorgen.

Is de NMBS van plan de concrete informatie van het vervoersplan 2020-2030 vóór de *roadshows* mee te delen? Hoe kunnen de gemeenten zo snel mogelijk alle informatie krijgen die hun aanbelangt? Werden de gewestelijke vervoersmaatschappijen geraadpleegd over of op de hoogte gebracht van de maatregelen in verband met het vervoersplan 2020-2030?

16.05 Minister François Bellot (*Nederlands*): De raad van bestuur van de NMBS heeft het vervoersplan 12/2020-2023 eind december 2019 goedgekeurd, de ministerraad deed dat op 11 april 2020. Het plan gaat uit van een uitbreiding in fasen van het treinaanbod over drie jaar, in functie van het einde van een aantal infrastructuurwerken en de levering van nieuwe M7-dubbeldekrijtuigen. De tweede reeks *roadshows*, gepland voor mei 2020, waarop het vervoersplan gedetailleerder zou worden voorgesteld, moest worden afgeschaft wegens de

circonstances le permettent, la SNCB organisera ces réunions dans chaque province en septembre et octobre 2020 pour y livrer des détails spécifiques.

(En français) La SNCB et Infrabel viendront présenter le plan de transport 2020-2023 devant cette commission le 24 juin.

La SNCB et Infrabel sont les seules sociétés de transport public à consulter les autorités locales pour établir un plan de transport.

La SNCB est bien consciente du problème de correspondance en gare de Marloie mais l'adaptation des horaires est dépendante des services à voie unique mis en place en vue des travaux. Selon les travaux dont l'organisation a été programmée par Infrabel entre 2020 et 2027, la SNCB ne peut assurer d'adaptation de ses horaires sur la relation Liège-Marloie jusqu'à Rochefort-Jemelle car la zone impactée se situe entre Ciney et Neufchâteau. Une meilleure correspondance sera rétablie dans le futur, probablement avant 2027, de manière à revenir pratiquement à ce qu'on connaissait avant la dernière modification.

Les voyageurs de la ligne Liège-Marloie ont une correspondance avec l'omnibus Marloie-Libramont en moins de dix minutes. Peu de voyageurs empruntent cet itinéraire.

(En néerlandais) J'en arrive à la question sur l'offre de trains à Beernem. Avant le 4 mai, le taux d'occupation moyen était d'environ 10 %. La SNCB a donc transporté quelque 90 000 passagers au lieu des 900 000 habituels. Depuis le 4 mai, le nombre de passagers a légèrement augmenté. Lorsque le taux d'occupation des trains progressera et que les règles relatives à la distanciation sociale l'exigeront, l'offre de trains P sera reconsidérée.

16.06 Méliissa Hanus (PS): Votre réponse est celle du *statu quo*. Vous n'apaisez pas les inquiétudes des étudiants qui imaginent reprendre leur parcours scolaire en septembre prochain via le chemin de fer vers Liège.

16.07 Kim Buyst (Ecolo-Groen): Je me réjouis de l'échange de vues que nous aurons le 24 juin avec la SNCB et Infrabel au sujet du plan de transport. Nous devons cependant aussi évoquer la façon d'élaborer un tel plan. Je n'ai pas entendu la raison pour laquelle la presse publie certaines nouvelles et pas d'autres. Je me réjouis donc que le Parlement pourra enfin consulter ces plans dans un avenir

coronacrisis. Als de omstandigheden het toelaten, zal de NMBS die bijeenkomsten in elke provincie organiseren in september en oktober 2020 om concrete details te geven.

(Frans) De NMBS en Infrabel zullen het vervoersplan 2020-2023 tevens op 24 juni voor deze commissie komen presenteren.

Ze zijn de enige openbaarvervoerbedrijven die de lokale overheden raadplegen bij het opstellen van een vervoersplan.

De NMBS is zich terdege bewust van het probleem met de aansluitingen in het station Marloie, maar de aanpassing van de dienstregeling is afhankelijk van de treindiensten op enkel spoor die worden ingesteld in het vooruitzicht van werken. Uitgaande van de werken die tussen 2020 en 2027 zijn ingepland door Infrabel kan de NMBS haar dienstregeling niet aanpassen op de verbinding Luik-Marloie tot Rochefort-Jemelle omdat de zone die gemoderniseerd wordt tussen Ciney en Neufchâteau gelegen is. In de toekomst wordt er voor een betere aansluiting gezorgd, wellicht vóór 2027, zodat de situatie weer bijna hetzelfde zal zijn als vóór de laatste wijziging.

De reizigers die gebruikmaken van de lijn Luik-Marloie hebben een aansluiting met de stoptrein Marloie-Libramont binnen minder dan 10 minuten. Die mogelijkheid wordt slechts door weinig reizigers benut.

(Nederlands) Dan kom ik aan de vraag over het treinaanbod in Beernem. Voor 4 mei lag de gemiddelde bezetting rond 10 %. De NMBS vervoerde dus ongeveer 90.000 reizigers in plaats van de gebruikelijke 900.000. Sinds 4 mei is er een beperkte stijging van het aantal reizigers. Wanneer de bezetting van de treinen stijgt en de regels rond social distancing dit vragen, zal de inzet van de P-trein worden herbekeken.

16.06 Méliissa Hanus (PS): Uit uw antwoord leid ik af dat er eigenlijk niets verandert. U stelt de studenten niet gerust. Ze kijken ertegen op in september via de lijn naar Luik naar school te moeten reizen.

16.07 Kim Buyst (Ecolo-Groen): Ik ben blij dat we op 24 juni een gedachtewisseling zullen hebben met de NMBS en Infrabel over het vervoersplan. We moeten echter ook praten over de manier waarop zo'n plan tot stand komt. Ik heb niet gehoord hoe het komt dat bepaalde berichten wel in de pers komen en andere niet. Ik ben dan ook blij dat het Parlement binnenkort eindelijk inzage zal krijgen in

proche. Une vision à long terme de notre entreprise ferroviaire fait, à mon humble avis, défaut dans les plans de transport. Des éléments sont tantôt supprimés, tantôt ajoutés, ce qui donne une vue d'ensemble confuse de notre réseau ferroviaire.

16.08 Joris Vandenbroucke (sp.a): Je suis curieux de connaître les détails du nouveau plan de transport le 24 juin. Le ministre peut-il néanmoins déjà révéler quelque chose au sujet de l'offre supplémentaire depuis la gare de Beernem? La SNCB n'est d'ailleurs pas la seule société de transport qui consulte les autorités locales pour la confection de nouveaux plans, car De Lijn et la STIB le font aussi. Il est très positif que la SNCB consulte les autorités locales et j'espère surtout que des remarques susceptibles d'amener des corrections pourront encore être faites à l'automne.

16.09 Sarah Schlitz (Ecolo-Groen): Je salue la concertation organisée par la SNCB mais elle pourrait être affinée et renforcée, notamment avec les voyageurs et les habitants. Cependant, présenter le plan de transport aux communes en octobre alors que les informations seront disponibles le 24 juin a peu de sens sauf si l'on peut en débattre et intégrer des propositions. Il faudrait que tous soient informés formellement en juin.

16.10 François Bellot, ministre (*en français*): Ce gouvernement est le premier à avoir demandé à la SNCB de faire des *roadshows* dans les provinces pour établir son plan. Les sociétés régionales de transport y participent. Nous avons invité des administrateurs désignés par les Régions dans les CA de la SNCB alors que j'avais demandé, en vain, que le pouvoir fédéral puisse désigner des experts de la SNCB dans les CA du TEC, De Lijn et STIB.

Cela permettrait d'éviter des bêtises sur le plan des transports régionaux, comme des bus rapides parallèles aux voies de chemins de fer! Je ne cesse de le dire, en vain.

Dans la procédure pour établir un nouveau plan de transport, on consulte les comités d'usagers et on tient compte de leur avis, y compris sur l'augmentation tarifaire.

Les demandes locales sont nombreuses, ce qui est

die plannen. In de vervoersplannen mis ik de langetermijnvisie van ons spoorbedrijf. Men schraapt, voegt toe en krijgt zo een onoverzichtelijk spoornetwerk.

16.08 Joris Vandenbroucke (sp.a): Ik ben benieuwd naar meer details in het nieuwe vervoersplan op 24 juni. Kan de minister echter al iets kwijt over extra aanbod vanuit het station Beernem? Overigens is de NMBS niet de enige vervoersmaatschappij die de lokale besturen raadpleegt bij het opmaken van nieuwe plannen, want De Lijn en de MIVB doen dat ook. Het is zeer goed dat de NMBS de lokale besturen consulteert en ik hoop vooral dat er in het najaar nog opmerkingen kunnen worden gemaakt die mogelijk tot bijstellingen leiden.

16.09 Sarah Schlitz (Ecolo-Groen): Ik verheug me over het door de NMBS georganiseerde overleg, maar het zou nog gefinetuned en versterkt kunnen worden, met name door de reizigers en de inwoners erbij te betrekken. Het heeft echter weinig zin het vervoersplan in oktober aan de gemeenten voor te stellen wanneer de informatie op 24 juni beschikbaar is, behalve indien het plan nog besproken kan worden en er voorstellen in opgenomen kunnen worden. Alle stakeholders moeten in juni formeel op de hoogte worden gebracht.

16.10 Minister François Bellot (*Frans*): Deze regering is de eerste die de NMBS heeft gevraagd om roadshows in de provincies te organiseren teneinde haar plan uit de doeken te doen. De gewestelijke vervoersmaatschappijen nemen daaraan deel. Wij hebben door de Gewesten aangestelde bestuurders uitgenodigd voor vergaderingen van de raden van bestuur van de NMBS, maar op mijn verzoek om de federale overheid experts van de NMBS te laten afvaardigen naar vergaderingen van de raden van bestuur van de TEC, De Lijn en de MIVB, kreeg ik nul op het rekest.

Zo zou men blunders op het vlak van het regionaal openbaar vervoer kunnen voorkomen, zoals snelbussen die een spoorlijn volgen! Ik blijf dat herhalen, zonder resultaat.

In het kader van de procedure voor het opstellen van een nieuw vervoersplan worden de gebruikerscomités geraadpleegd en wordt er rekening gehouden met hun adviezen, ook over tariefverhogingen.

Op lokaal vlak zijn de verzoeken legio, wat normaal

normal. Parfois on y accède et on a un résultat de deux voyageurs quotidiens en plus. Il faut juger de la pertinence de ces demandes, ce que fait la SNCB sur la base de six critères objectifs. Parfois, on a plus de succès que prévu, comme autour de Bruxelles et, parfois, c'est le contraire.

Je crois au dialogue avec le terrain mais il faut objectiver les demandes, voir ce qui marche et apporter des corrections. Pour l'instant, la SNCB ne va pas sur le terrain mais elle va le refaire, comme en 2016 et 2017.

16.11 Joris Vandenbroucke (sp.a): Il est très positif que le ministre ait amené la SNCB à organiser les *roadshows* et à se concerter avec les administrations locales. De même, je comprends parfaitement l'obligation de procéder à une évaluation rationnelle et à veiller à ce que chaque investissement dans l'élargissement de l'offre de trains soit aussi rentable que possible.

16.12 Kim Buyst (Ecolo-Groen): L'organisation des *roadshows* est effectivement un élément positif. Nous devons nous efforcer de faire de notre entreprise ferroviaire une marque forte, de sorte que certaines lignes deviennent bel et bien rentables. Je suis tout à fait d'accord pour dire qu'il convient d'examiner après trois ou quatre ans si une ligne est rentable ou non. Les plans de transport ne comportent pas de vision pour l'avenir. J'aimerais discuter de ce point lors des auditions organisées en juin avec la SNCB et Infrabel.

L'incident est clos.

17 Question de Tomas Roggeman à François Bellot (Mobilité) sur "L'assimilation de la SNCB à l'État en ce qui concerne l'application des impôts" (55004080C)

17.01 Tomas Roggeman (N-VA): La loi de 1926 dispose que la SNCB "est assimilée à l'État pour l'application des lois sur les impôts directs ou indirects". Par conséquent, ni les communes, ni les provinces ne peuvent taxer la SNCB. À l'approche de la libéralisation du transport de personnes, exonérer une entreprise ferroviaire d'impôt mais pas l'autre n'est plus admissible.

Quel est le point de vue du ministre en la matière? Quel est son scénario préféré pour la mise en place de conditions de concurrence équitables?

17.02 François Bellot, ministre (*en néerlandais*): En matière d'exonération fiscale, la SNCB est

is. Soms wordt er op die vragen ingegaan, en het resultaat is twee bijkomende reizigers per dag. Men moet nagaan of die verzoeken relevant zijn, wat de NMBS doet aan de hand van zes objectieve criteria. Soms boekt men meer succes dan verwacht, zoals rond Brussel, en soms is het tegenovergestelde het geval.

Ik geloof in een dialoog met het veld, maar we moeten de verzoeken objectiveren, zien wat er werkt en zo nodig een en ander bijsturen. Momenteel gaat de NMBS niet de boer op, maar ze zal dat opnieuw doen, zoals in 2016 en 2017.

16.11 Joris Vandenbroucke (sp.a): Dat de minister de NMBS ertoe heeft gebracht om de *roadshows* te organiseren en te overleggen met lokale besturen, is zeer goed. Ook heb ik alle begrip voor de plicht om een rationele afweging te maken en elke investering in de uitbreiding van het treinaanbod maximaal te laten renderen.

16.12 Kim Buyst (Ecolo-Groen): De *roadshows* zijn inderdaad een goede zaak. Wel moeten we trachten om een sterk merk te maken van ons spoorbedrijf, zodat bepaalde lijnen wel rendabel worden. Ik ben het er helemaal mee eens dat na 3 of 4 jaar moet worden bekeken of een lijn al dan niet rendeert. Maar in de vervoersplannen ontbreekt waar we naartoe willen. Ik wil dit heel graag bespreken op de hoorzitting in juni met de NMBS en Infrabel.

Het incident is gesloten.

17 Vraag van Tomas Roggeman aan François Bellot (Mobiliteit) over "De gelijkstelling van de NMBS met de Staat wat de toepassing van de belastingen betreft" (55004080C)

17.01 Tomas Roggeman (N-VA): De wet van 1926 bepaalt dat de NMBS "met de Staat gelijkgesteld (wordt) voor de toepassing der wetten inzake directe of indirecte belastingen." Gemeenten en provincies kunnen de NMBS dus geen belastingen opleggen. Met de nakende liberalisering van het personenvervoer is het niet langer houdbaar één spoorbedrijf van belastingen vrij te stellen en een ander niet.

Wat is het standpunt van de minister? Welk scenario geniet zijn voorkeur voor de organisatie van een toekomstig level playing field?

17.02 Minister François Bellot (*Nederlands*): De NMBS wordt in de wet van 23 juli 1926, wat de

assimilée à l'État par la loi du 23 juillet 1926 dans le cadre d'un monopole d'État pour l'exécution d'un service public.

La décision d'ouvrir ou non l'adjudication de contrats de service public à d'autres opérateurs que la SNCB devra être prise par le prochain gouvernement, dans le cadre de la mise en œuvre du quatrième paquet ferroviaire. L'égalité de traitement de tous les soumissionnaires doit dans ce cas être garantie.

17.03 **Tomas Roggeman (N-VA):** Le ministre renvoie, pour une décision de principe, au prochain gouvernement, mais nous n'avons pas à attendre jusque-là. La SNCB possède actuellement plus de 300 bâtiments inoccupés qui, de ce fait, se délabrent et se salissent. Les communes ne peuvent toutefois pas imposer de taxes d'inoccupation à la SNCB. Il s'impose de remédier à cette situation.

L'incident est clos.

18 **Question de Tomas Roggeman à François Bellot (Mobilité) sur "Le projet AnGeLiC" (55004157C)**

18.01 **Tomas Roggeman (N-VA):** Dans l'accord du gouvernement de 2014, il a été convenu qu'outre Bruxelles, Anvers, Gand, Liège et Charleroi disposeraient également de réseaux ferroviaires suburbains. Depuis lors, seules quelques liaisons ferroviaires existantes ont été transformées en lignes S.

Le ministre considère-t-il que l'accord de gouvernement a ainsi été exécuté? Comment l'offre est-elle évaluée? Une expansion des services est-elle prévue à l'avenir?

18.02 **François Bellot, ministre (en néerlandais):** L'offre suburbaine est plus qu'un changement de nom. Elle se caractérise par une augmentation de la fréquence basée sur la demande, des équipements reconnaissables, des zones tarifaires et une collaboration avec les opérateurs de transport régionaux. L'évolution de l'offre suburbaine s'inscrira dans le cadre des futurs plans de transport, en fonction de la demande et en collaboration avec les régions de transport, les points nodaux de mobilité, les opérateurs régionaux et les Régions.

L'incident est clos.

19 **Question de Tomas Roggeman à François**

belastingvrijstelling betreft, gelijkgesteld met de Staat in het raam van een overheidsmonopolie voor de uitvoering van een openbare dienstverlening.

Het al dan niet openstellen van de gunning van openbaredienstcontracten voor andere operatoren dan de NMBS is een beslissing die door de volgende regering moet worden genomen in het kader van de uitvoering van het vierde spoorwegpakket. In dat geval moet een gelijke behandeling van alle inschrijvers worden gegarandeerd.

17.03 **Tomas Roggeman (N-VA):** De minister verwijst voor een principiële beslissing naar een volgende regering, maar daar hoeven we niet op te wachten. Momenteel bezit de NMBS meer dan 300 leegstaande gebouwen, met verkrotting en vervuiling tot gevolg. De gemeenten kunnen de NMBS echter geen leegstandsheffingen opleggen. Daar moet wat aan worden gedaan.

Het incident is gesloten.

18 **Vraag van Tomas Roggeman aan François Bellot (Mobiliteit) over "Het AnGeLiC-project" (55004157C)**

18.01 **Tomas Roggeman (N-VA):** In het regeerakkoord van 2014 werd afgesproken dat naast Brussel ook Antwerpen, Gent, Luik en Charleroi voorstadsnetten zouden krijgen op het spoor. Intussen werden enkel wat bestaande spoorverbindingen omgevormd tot S-lijnen.

Acht de minister dat het regeerakkoord hiermee uitgevoerd werd? Hoe wordt het aanbod geëvalueerd? Is er in de toekomst nog een uitbreiding van de dienstverlening gepland?

18.02 **Minister François Bellot (Nederlands):** Het voorstedelijk aanbod houdt meer in dan een naamsverandering. Er is een opgedreven frequentie in functie van de vraag, door herkenbaar materieel, tarifaire zones en samenwerking met de regionale vervoersoperatoren. De verdere evolutie van het voorstedelijk aanbod kadert in de toekomstige vervoersplannen in functie van de vraag en in samenwerking met de vervoersregio's, mobiliteitsknooppunten, de regionale operatoren en met de Gewesten.

Het incident is gesloten.

19 **Vraag van Tomas Roggeman aan François**

Bellot (Mobilité) sur "Les escalators de la gare de Lokeren" (55004098C)

19.01 **Tomas Roggeman** (N-VA): Cela fait des années que les escalators de la gare de Lokeren posent des problèmes. Ils n'ont plus obtenu de certification et leur remplacement est prévu dans un contrat-cadre couvrant la période 2020-2027. Il n'existe pas d'alternatives en ce moment.

La SNCB a-t-elle défini une politique de priorités en ce qui concerne l'entretien et le remplacement des escalators? Quelles initiatives concrètes la SNCB a-t-elle déjà prises pour la gare de Lokeren? Des mesures alternatives sont-elles prises entre-temps pour permettre aux voyageurs à mobilité réduite d'accéder aux quais de la gare de Lokeren? Tous les quais et les ascenseurs de la gare de Lokeren seront-ils rénovés?

19.02 **François Bellot**, ministre (*en néerlandais*): La SNCB va augmenter le nombre d'ascenseurs dans ses gares, de 250 en 2017 à 350 en 2022, ainsi que le nombre d'escaliers roulants, de 310 en 2017 à 385 en 2022.

Sur l'ensemble du pays, environ 30 escaliers roulants très anciens ont été mis hors service. Ils doivent être remplacés. C'est le cas à Lokeren. Il est de notre responsabilité à tous de veiller à ce que la SNCB dispose des budgets nécessaires pour pouvoir remplacer les escaliers roulants vieux de 40 ans. Pour adapter l'infrastructure ferroviaire aux normes d'accessibilité actuelles, des travaux d'envergure sont nécessaires, tels qu'un rehaussement des quais et la construction de rampes et d'ascenseurs. L'adaptation de toutes les installations nécessitera un certain nombre d'années.

L'adjudication pour le remplacement d'ascenseurs et d'escaliers roulants a été approuvée par le conseil d'administration du 20 décembre 2019. Le but est de remplacer la majeure partie du parc des machines, qui est vétuste, au cours des huit prochaines années. Les installations les plus vétustes et les moins fiables seront remplacées en premier lieu. Le renouvellement des ascenseurs et des escaliers roulants de Lokeren a reçu la priorité absolue, en raison des nombreux problèmes. Les travaux préparatoires débuteront en septembre.

En matière d'accessibilité, je renvoie à la réponse à la question n° 1152 de Mme Buyst du 23 octobre 2019. Les usagers moins valides bénéficient d'une assistance gratuite à Lokeren du premier au dernier train pour embarquer ou débarquer, s'ils la réservent au minimum trois heures à l'avance. Le

Bellot (Mobiliteit) over "De roltrappen in het station Lokeren" (55004098C)

19.01 **Tomas Roggeman** (N-VA): Sinds jaren zijn er problemen met de roltrappen in het station van Lokeren. Ze zijn op dit moment afgekeurd en zouden door nieuwe worden vervangen in het kader van een raamcontract dat loopt van 2020 tot 2027. Alternatieven zijn er op dit moment niet.

Heeft de NMBS een prioriteitenbeleid inzake onderhoud en vervanging van roltrappen? Welke concrete stappen heeft de NMBS al gezet voor Lokeren? Worden er intussen alternatieve maatregelen genomen om minder mobiele reizigers in Lokeren toegang te verschaffen tot de perrons? Zullen alle perrons en liften in het station van Lokeren worden vernieuwd?

19.02 Minister **François Bellot** (*Nederlands*): De NMBS zal het aantal liften in haar stations verhogen van 250 in 2017 naar 350 in 2022, en het aantal roltrappen van 310 in 2017 naar 385 in 2022.

Over het hele land zijn ongeveer 30 zeer oude roltrappen buiten dienst gesteld. Zij moeten worden vervangen. Zo ook in Lokeren. Het is een verantwoordelijkheid van ons allen dat de NMBS over de nodige budgetten beschikt om de roltrappen van 40 jaar oud te kunnen vervangen. Om de spoorinfrastructuur aan de huidige toegankelijkheidsnormen aan te passen, zijn er ingrijpende werkzaamheden nodig zoals de verhoging van de perrons en de bouw van hellingen en liften. Alle installaties aanpassen zal een aantal jaren tijd vragen.

De gunning voor het vervangen van liften en roltrappen werd goedgekeurd door de raad van bestuur van 20 december 2019. Het doel is om de komende acht jaar het grootste gedeelte van het verouderde machinepark te vervangen. De oudste en minst betrouwbare installaties worden eerst vervangen. De vernieuwing van de liften en de roltrappen van Lokeren kreeg de hoogste prioriteit, gezien de vele problemen. De voorbereidende werken starten in september.

Inzake de toegankelijkheid verwijs ik naar het antwoord op vraag nr. 1152 van mevrouw Buyst op 23 oktober 2019. In Lokeren krijgen minder mobiele reizigers gratis assistentie van de eerste tot de laatste trein bij het in- en uitstappen, met reservering tot drie uur vooraf. Tijdens de

renouvellement des escaliers roulants et des ascenseurs occasionnera des embarras pour les voyageurs, probablement pendant quatre mois. Les personnes à mobilité réduite seront informées des trajets alternatifs. Au terme des travaux, les ascenseurs pourront être utilisés par tous. Le rehaussement du quai est prévu pour l'instant en 2025.

19.03 Tomas Roggeman (N-VA): La mobilité est un droit, y compris pour les personnes moins-valides. Il faut espérer que tant les travaux préparatoires que ceux qui suivront seront exécutés promptement.

L'incident est clos.

La **présidente**: La question n° 55004226C de M. De Spiegeleer est transformée en question écrite.

20 Question de Tomas Roggeman à François Bellot (Mobilité) sur "Les locaux de la SNCB inoccupés à la gare de Bruxelles-Midi" (55004707C)

20.01 Tomas Roggeman (N-VA): La Région de Bruxelles-Capitale juge que les 22 000 m² inoccupés sous les voies de la gare du Midi pourraient être utilisés. En février 2020, la SNCB a confirmé qu'elle cherche un partenaire pour les exploiter. Où en est ce dossier?

20.02 François Bellot, ministre (en néerlandais): Il est vrai que dans le cadre du plan de relance du quartier du Midi, la SNCB souhaite donner une nouvelle affectation au "Quadrilatère". En dépit de difficultés techniques, les espaces conviennent particulièrement au développement de nouveaux projets. C'est pourquoi, la SNCB est à la recherche de partenaires publics et privés pour développer des projets à court terme. La SNCB publiera une demande d'information d'ici à l'été 2020. Les Régions et la commune de Saint-Gilles sont par ailleurs régulièrement consultées afin de veiller à ce que l'occupation s'inscrive dans le futur plan d'aménagement directeur et réponde aux besoins locaux.

20.03 Tomas Roggeman (N-VA): Il est surprenant que ces espaces, situés sur un site exceptionnel, soient restés si longtemps inutilisés. J'espère que cette superficie pourra être mise à profit à des fins commerciales.

L'incident est clos.

vernieuwing van de roltrappen en liften zal er hinder zijn voor de reizigers, vermoedelijk gedurende vier maanden. De personen met beperkte mobiliteit worden op de hoogte gebracht van de alternatieven. Na afloop van de werkzaamheden kunnen de liften door iedereen gebruikt worden. Momenteel is de verhoging van het perron gepland voor 2025.

19.03 Tomas Roggeman (N-VA): Mobiliteit is een recht, ook voor wie minder mobiel is. Het is maar te hopen dat niet enkel de voorbereidende werken, maar ook de verdere uitwerking vlot verlopen.

Het incident is gesloten.

De **voorzitter**: Vraag nr. 55004226C van de heer De Spiegeleer wordt omgezet in een schriftelijke vraag.

20 Vraag van Tomas Roggeman aan François Bellot (Mobilité) over "De leegstaande NMBS-panden in het Zuidstation" (55004707C)

20.01 Tomas Roggeman (N-VA): Het Brussels Gewest ziet potentieel in de onbenutte ruimte van 22.000 m² onder de sporen in het Brusselse Zuidstation. In februari 2020 bevestigde de NMBS dat ze op zoek gaat naar een partner om met de ruimte aan de slag te gaan. Wat is de stand van zaken?

20.02 Minister François Bellot (Nederlands): In het kader van het herstelplan voor de Zuidwijk wil de NMBS de zogenaamde Vierhoeken inderdaad een nieuwe bestemming geven. Ondanks technische moeilijkheden zijn de ruimtes bijzonder geschikt voor nieuwe projecten. De NMBS is hiervoor op korte termijn op zoek naar partners uit de publieke en privésector. Tegen de zomer van 2020 zal de NMBS een *request for information* publiceren. Er is ook regelmatig overleg met de Gewesten en de gemeente Sint-Gillis om ervoor te zorgen dat de bezetting zal passen in het toekomstige richtplan van aanleg en de plaatselijke behoeften.

20.03 Tomas Roggeman (N-VA): Het is verwonderlijk dat die ruimte op een bijzondere locatie zo lang onbenut is gebleven. Ik hoop dat ze vermarkt zal worden.

Het incident is gesloten.

La **présidente**: Les questions n^{os} 55004864C de M. Arens et 55004870C de Mme Schlitz sont transformées en questions écrites.

De **voorzitter**: Vraag nr. 55004864C van de heer Arens en vraag nr. 55004870C van mevrouw Schlitz worden omgezet in een schriftelijke vraag.

[21] Questions jointes de

- Melissa Depraetere à Nathalie Muylle (Emploi, Économie et Consommateurs) sur "L'information des consommateurs en cas d'annulation de voyages en avion" (55004883C)
- Roberto D'Amico à Nathalie Muylle (Emploi, Économie et Consommateurs) sur "Le remboursement des vols de Ryanair" (55005578C)
- Anneleen Van Bossuyt à François Bellot (Mobilité) sur "Les vouchers pour vols annulés" (55005650C)
- Anneleen Van Bossuyt à Nathalie Muylle (Emploi, Économie et Consommateurs) sur "Les vouchers pour vols annulés" (55005649C)
- Joris Vandenbroucke à François Bellot (Mobilité) sur "La position du gouvernement belge en ce qui concerne le remboursement de billets d'avion" (55006092C)
- Anneleen Van Bossuyt à François Bellot (Mobilité) sur "Les recommandations de l'UE concernant le système des bons à valoir et les garanties pour les vols" (55006134C)
- Leen Dierick à François Bellot (Mobilité) sur "Le remboursement de billets d'avion à la suite de la crise du coronavirus" (55006209C)
- Anneleen Van Bossuyt à François Bellot (Mobilité) sur "La crise du coronavirus et les vols non annulés malgré l'interdiction d'entrée sur le territoire" (55006443C)
- Maria Vindevoghel à François Bellot (Mobilité) sur "Le remboursement des vols de Ryanair" (55006475C)

[21.01] Melissa Depraetere (sp.a): Le ministre et sa collègue la ministre Muylle ont demandé à la Commission européenne d'approuver un système mis en place pour l'annulation de vols. Les consommateurs recevraient un bon à valoir qui, s'il n'est pas utilisé dans les douze mois, donnerait droit à un remboursement. En réalité, ce système est contraire aux règles européennes, lesquelles disposent que les consommateurs doivent toujours pouvoir opter pour un remboursement immédiat.

Les compagnies aériennes cultivent un certain flou en la matière et aucun lien à suivre pour obtenir un remboursement ne figure sur le site de certaines de ces compagnies. Brussels Airlines ne se réfère qu'au système de *vouchers* en la matière.

Le ministre est-il d'accord pour dire que Brussels Airlines se doit de communiquer correctement sur

[21] Samengevoegde vragen van

- Melissa Depraetere aan Nathalie Muylle (Werk, Economie en Consumenten) over "De consumenteninformatie bij geannuleerde vliegtrips" (55004883C)
- Roberto D'Amico aan Nathalie Muylle (Werk, Economie en Consumenten) over "De terugbetaling van Ryanairvluchten" (55005578C)
- Anneleen Van Bossuyt aan François Bellot (Mobilititeit) over "Vlucht vouchers" (55005650C)
- Anneleen Van Bossuyt aan Nathalie Muylle (Werk, Economie en Consumenten) over "Vlucht vouchers" (55005649C)
- Joris Vandenbroucke aan François Bellot (Mobilititeit) over "Het standpunt van de Belgische regering m.b.t. de terugbetaling van vlucht tickets" (55006092C)
- Anneleen Van Bossuyt aan François Bellot (Mobilititeit) over "De aanbevelingen van de EU over het vouchersysteem en het garantiesysteem voor vluchten" (55006134C)
- Leen Dierick aan François Bellot (Mobilititeit) over "Het terugbetalen van vlucht tickets door de coronacrisis" (55006209C)
- Anneleen Van Bossuyt aan François Bellot (Mobilititeit) over "De coronacrisis en de niet-geannuleerde vluchten ondanks een inreisverbod" (55006443C)
- Maria Vindevoghel aan François Bellot (Mobilititeit) over "De terugbetaling van de vluchten van Ryanair" (55006475C)

[21.01] Melissa Depraetere (sp.a): De minister heeft samen met minister Muylle aan de Europese Commissie gevraagd om een systeem goed te keuren voor geannuleerde vliegtrips. De consument zou een voucher krijgen die bij niet-gebruik na twaalf maanden recht zou geven op een terugbetaling. Dat systeem is eigenlijk in strijd met de Europese regels, die bepalen dat de consument altijd voor een onmiddellijke terugbetaling moet kunnen kiezen.

Luchtvaartmaatschappijen blijven nogal vaag en bij sommige is een link naar terugbetaling nergens op de website te vinden. Brussels Airlines verwijst alleen naar het vouchersysteem.

Is de minister het met mij eens dat Brussels Airlines correct moet communiceren? Heeft hij al overleg

ce point? S'est-il déjà concerté avec l'entreprise?

gevoerd met de maatschappij?

21.02 Anneleen Van Bossuyt (N-VA): *La Belgique et onze autres États membres européens ont demandé à la Commission européenne de modifier le Règlement européen sur le droit des passagers de sorte que les compagnies aériennes puissent donner un bon à valoir aux passagers plutôt que d'être tenues de les rembourser. Compte tenu de la crise actuelle, cette demande est compréhensible.*

21.02 Anneleen Van Bossuyt (N-VA): *Samen met elf andere Europese lidstaten heeft België de Europese Commissie gevraagd om de verordening over de rechten van luchtvaartpassagiers zo te wijzigen dat de luchtvaartmaatschappijen hun een voucher kunnen geven na annulering, in plaats van te moeten terugstorten. In de gegeven crisis is dat een begrijpelijke vraag.*

Il est important que ce bon à valoir puisse donner lieu à un remboursement si le passager ne l'utilise pas, et ce, même en cas de faillite de la compagnie aérienne en question.

Het is belangrijk dat de voucher terugbetaalbaar blijft als de passagier hem niet gebruikt, ook als de luchtvaartmaatschappij failliet gaat.

Quand la Commission modifiera-t-elle le règlement? Cette modification aura-t-elle un effet rétroactif? Comment la possibilité d'obtenir un remboursement sera-t-elle garantie? Comment les consommateurs seront-ils protégés contre les conséquences d'une faillite?

Wanneer zal de Commissie de verordening wijzigen? Zal ze retroactief toepasbaar zijn? Hoe zal de terugbetaalbaarheid gegarandeerd worden? Hoe zal de consument worden beschermd tegen de gevolgen van een faillissement?

Le 13 mai, la Commission a proposé un paquet de recommandations tendant à promouvoir les voyages en Europe et à sauver l'industrie du tourisme. La Commission européenne entend remédier aux problèmes de liquidités par le biais du régime des vouchers des compagnies aériennes et encourage les entreprises à rendre ce régime tellement attrayant que les consommateurs le préfèrent au remboursement immédiat. La Commission formule une série de recommandations concrètes à cet égard.

Op 13 mei stelde de Commissie een pakket aanbevelingen voor om reizen in Europa te bevorderen en de toeristenindustrie te redden. De EC wil via de voucherregeling de liquiditeitsproblemen van de luchtvaartmaatschappijen verzachten en stimuleert de bedrijven om de voucherregeling zo aantrekkelijk te maken dat de consument ze verkiest boven onmiddellijke terugbetaling. De Commissie doet daartoe een reeks concrete aanbevelingen.

Le ministre adhère-t-il aux recommandations européennes? Encouragera-t-il le secteur des voyages à les appliquer? S'attend-il à des réticences? Qu'advient-il des voyageurs dont le vol a bien été assuré, mais qui ne peuvent entrer dans le pays, ou seulement après une quarantaine obligatoire?

Is de minister het eens met de Europese aanbevelingen? Zal hij de reissector aanmoedigen om ze toe te passen? Verwacht hij tegenkanting? Wat zal er gebeuren met reizigers van wie de vlucht wordt uitgevoerd, maar die het land niet in mogen of alleen na een verplichte quarantaine?

21.03 Joris Vandenbroucke (sp.a): *Quelle est la position du gouvernement belge à l'égard du système de voucher? Est-il exact que le gouvernement entend offrir un voucher aux consommateurs si leur vol est annulé? Est-il exact que le ministre et la ministre Muylle veulent abandonner le système de remboursement obligatoire?*

21.03 Joris Vandenbroucke (sp.a): *Wat is het standpunt van de Belgische regering over het vouchersysteem? Klopt het dat de regering consumenten een voucher wil aanbieden als hun vlucht wordt geannuleerd? Klopt het dat de minister en minister Muylle willen afstappen van het systeem van verplichte terugbetaling?*

21.04 Leen Dierick (CD&V): *Selon la Commission européenne, le consommateur doit toujours pouvoir choisir entre un voucher et un remboursement. Le voucher doit être cessible à un tiers et doit constituer une alternative intéressante au remboursement. Un voucher doit éventuellement*

21.04 Leen Dierick (CD&V): *Volgens de Europese Commissie moet de consument altijd kunnen kiezen tussen een voucher en terugbetaling. De voucher moet overdraagbaar zijn aan iemand anders en moet een aantrekkelijk alternatief voor terugbetaling zijn. Een voucher moet eventueel een hogere*

avoir une valeur supérieure à celle du billet initial et il doit rester remboursable et ne pas être compromis par une faillite éventuelle.

Selon Test Achats, Air France et KLM obligent leurs clients à accepter un bon de valeur. D'autres compagnies, telles que Brussels Airlines, passent sous silence la possibilité de remboursement. Ryanair offre certes la possibilité d'un remboursement, mais rend celui-ci particulièrement difficile. Il est donc tout sauf évident d'obtenir un remboursement.

Que pense le ministre de la proposition de voucher de la Commission? Qu'advient-il si des compagnies aériennes font faillite?

21.05 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Les consommateurs conservent-ils le choix entre un remboursement et un *voucher*? Quelles démarches le ministre va-t-il entreprendre si des compagnies aériennes ne proposent pas de remboursement?

21.06 François Bellot, ministre (en néerlandais): Les négociations sur une modification du règlement européen 261/2004 sont toujours en cours. Je ne peux donc pas encore détailler le nouveau dispositif. Je renvoie aux réponses données par moi-même et Mme Muylle lors de réunions précédentes.

(En français) Concernant l'application du règlement 261/2004, les services de la DGTA confirment que les obligations légales ont été rappelées à Ryanair. Il lui a été demandé de donner aux passagers des moyens clairs de demander un remboursement. Même si le délai est plus long que normal, l'information est désormais correcte. L'annulation de milliers de vols représente des centaines de milliers de remboursements à traiter.

(En néerlandais) Après un contact avec la DGTA, Brussels Airlines a adapté sa communication. Les citoyens mécontents peuvent s'adresser à un spécialiste du SPF Économie. Actuellement, un dialogue me semble plus approprié que des procédures juridiques complexes.

En cas d'adaptation du règlement, le cadre juridique est en effet susceptible d'être modifié. Mme Muylle est chargée des négociations pour la Belgique auprès des instances européennes. Entre-temps, de nombreuses initiatives non coordonnées ont vu le jour dans différents États membres de l'UE. Un certain nombre d'entre eux, dont la Belgique,

waarde hebben dan het oorspronkelijke ticket en ze moeten terugbetaalbaar blijven en los staan van een eventueel faillissement.

Volgens Test Aankoop dwingen Air France en KLM hun klanten om een waardebon aan te nemen. Andere maatschappijen zoals Brussels Airlines verzwijgen de mogelijkheid tot terugbetaling. Ryanair biedt de mogelijkheid wel aan, maar maakt het bijzonder moeilijk. Terugbetaling krijgen is dus allesbehalve evident.

Wat vindt de minister van het vouchervoorstel van de Commissie? Wat gebeurt er als luchtvaartmaatschappijen failliet gaan?

21.05 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Behouden mensen de keuze tussen een terugbetaling en een voucher? Wat zal de minister ondernemen als luchtvaartmaatschappijen geen terugbetaling aanbieden?

21.06 Minister François Bellot (Nederlands): De onderhandelingen over Europese verordening 261/204 lopen nog. Ik kan de nieuwe regeling dus nog niet toelichten. Ik verwijst naar mijn antwoord en dat van minister Muylle in voorgaande vergaderingen.

(Frans) Wat de toepassing van verordening 261/2004 betreft, bevestigen de diensten van het DGLV dat Ryanair op de wettelijke verplichtingen gewezen werd. Er werd de maatschappij gevraagd de passagiers duidelijke middelen ter beschikking te stellen om een terugbetaling aan te vragen. Ook al is de terugbetalingstermijn langer dan normaal, de verstrekte informatie is nu wel duidelijk. Doordat er duizenden vluchten werden geannuleerd, moeten er honderdduizenden terugbetalingen worden afgehandeld.

(Nederlands) Na contact met het DGLV heeft Brussels Airlines zijn communicatie aangepast. Ontevreden burgers kunnen zich wenden tot een specialist van de FOD Economie. Momenteel lijkt een dialoog me meer aangewezen dan complexe juridische procedures.

Het juridische kader kan immers gewijzigd worden als de verordening wijzigt. Mevrouw Muylle onderhandelt voor België in Europa. Er zijn intussen een heleboel niet-gecoördineerde initiatieven ontstaan in verschillende EU-landen. Een aantal lidstaten, waaronder België, zijn van mening dat louter aanbevelingen niet kunnen volstaan voor een

estiment que des recommandations pures et simples ne pourront suffire dans un domaine sensible comme celui des droits des passagers. En général, un seul avion transporte des passagers de nationalités diverses, ce qui en soi est un argument convaincant pour œuvrer en faveur d'un cadre légal européen cohérent et harmonisé.

21.07 Melissa Depraetere (sp.a): Il est inexact d'affirmer que Brussels Airlines permet dans l'intervalle un remboursement. Selon le site internet de la compagnie, ce remboursement ne sera possible qu'ultérieurement. Cette position ne constitue pas un réel progrès pour le consommateur. Cette situation doit changer, surtout eu égard aux aides très importantes que cette entreprise va recevoir de l'État.

21.08 Anneleen Van Bossuyt (N-VA): Mme Muylle a déclaré aujourd'hui que les négociations avec l'Europe relevaient des compétences du ministre. Par ailleurs, aucun des deux ministres n'a répondu à mes questions concrètes.

21.09 Joris Vandenbroucke (sp.a): Je comprends bien sûr les problèmes auxquels sont confrontées les compagnies aériennes, mais les personnes pour lesquelles l'achat d'un billet d'avion représente une lourde dépense ne doivent pas faire les frais de cette situation. Je défends le sauvetage de Brussels Airlines, mais il convient également de veiller à ce que les consommateurs ne soient pas confrontés à un parcours du combattant. Actuellement, la compagnie n'hésite pas à envoyer à ses clients des courriels dans lesquels elle leur demande de prendre contact avec le Service Centre pour les données de vol, sans toutefois mentionner les coordonnées nécessaires à cet effet. Cette mauvaise volonté et cet amateurisme sont inacceptables.

21.10 Leen Dierick (CD&V): L'incertitude règne dans ce dossier pour les consommateurs. S'ils demandent des informations à une agence de voyage ou à une compagnie aérienne, ils se font envoyer de Caïphe à Pilate. Il serait utile qu'un questionnaire soit mis en ligne sur le site du SPF Économie.

21.11 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Ce qui est important, c'est que le voyageur ait le choix entre un remboursement ou un bon à valoir (*voucher*). La situation de Brussels Airlines n'est en effet pas facile, mais Ryanair a réalisé d'énormes bénéfices ces dernières années.

L'incident est clos.

gevoelige materie als passagiersrechten. Op een vliegtuig zitten doorgaans diverse nationaliteiten en een coherent en geharmoniseerd Europees wettelijk kader is alleen al daarom wenselijk.

21.07 Melissa Depraetere (sp.a): Het klopt niet dat Brussels Airlines ondertussen wel een terugbetaling mogelijk maakt. De website noemt het 'mogelijk maar niet nu'. Dat is niet echt een vooruitgang voor de consument. Dat moet veranderen, zeker omdat dit om een bedrijf gaat dat binnenkort heel veel overheidssteun zal krijgen.

21.08 Anneleen Van Bossuyt (N-VA): Mevrouw Muylle zei vandaag dat het de bevoegdheid van de minister is om te onderhandelen in Europa. Verder bleven beide ministers mij het antwoord schuldig op concrete vragen.

21.09 Joris Vandenbroucke (sp.a): Ik begrijp natuurlijk dat de luchtvaartmaatschappijen in de problemen zitten, maar dat mag niet ten koste van mensen gaan voor wie de aankoop van een vliegtuigticket zwaar weegt. Ik ben een voorstander van het behoud van Brussels Airlines, maar dat betekent niet dat consumenten van het kastje naar de muur mogen worden gestuurd. Momenteel gaat de maatschappij zover dat ze een mail stuurt dat het Service Centre kan worden gecontacteerd voor vluchtgegevens, zonder dat er contactgegevens bij staan. Onwil en amateurisme zijn allebei onaanvaardbaar.

21.10 Leen Dierick (CD&V): Er heerst veel onduidelijkheid bij de consumenten. Als zij informatie vragen bij een reisbureau of luchtvaartmaatschappij, dan worden zij van het kastje naar de muur gestuurd. Het zou goed zijn als er een vragenlijst op de website van de FOD Economie wordt geplaatst.

21.11 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Belangrijk is dat de reiziger de keuze heeft tussen een terugbetaling of een voucher. De situatie bij Brussels Airlines is inderdaad niet gemakkelijk, maar Ryanair heeft de voorbije jaren enorm veel winst gemaakt.

Het incident is gesloten.

22 Question de Tomas Roggeman à François Bellot (Mobilité) sur "Les règles de sécurité pour les agents de Securail pendant la crise du coronavirus" (55005065C)

22.01 Tomas Roggeman (N-VA): En quoi la crise du coronavirus perturbe-t-elle le travail normal des agents de Securail? De quels équipements de protection disposent-ils? Les absences pour cause de maladie sont-elles nombreuses? Securail a-t-il recours au chômage technique?

22.02 François Bellot, ministre (en néerlandais): En collaboration avec les services de police, Securail veille au respect de l'obligation de porter une protection couvrant la bouche et le nez dans les gares et dans le train.

La SNCB ne souhaite pas communiquer sur l'absentéisme d'une catégorie de personnel en particulier. Pour l'instant, les chiffres pour l'ensemble du personnel sont relativement normaux mais durant la période précédant le 4 mai, le taux d'absentéisme était plus élevé dans une catégorie de personnel que dans l'autre.

22.03 Tomas Roggeman (N-VA): Je m'étonne du refus persistant de la SNCB de publier certaines statistiques en matière d'absentéisme. Cela ne fait que susciter des questions.

L'incident est clos.

23 Question de Tomas Roggeman à François Bellot (Mobilité) sur "L'application des règles d'entretien des systèmes de climatisation du matériel roulant de la SNCB" (55005066C)

23.01 Tomas Roggeman (N-VA): Un bon entretien des systèmes de ventilation et d'air conditionné dans les trains est très important, certainement en période de pandémie.

En quoi consistent les règles d'entretien? À quelle fréquence de tels entretiens doivent-ils être effectués et à quelle fréquence le sont-ils effectivement? Combien d'installations ont-elles été remplacées l'année passée? À quelle fréquence le filtre, le boîtier et l'évaporateur sont-ils remplacés? Le ministre peut-il fournir ces données pour les dernières années? Un budget spécifique est-il affecté à l'entretien et au nettoyage? Ceux-ci sont-ils effectués en interne ou est-il fait appel à des prestataires de service externes?

23.02 François Bellot, ministre (en néerlandais): La SNCB me fait savoir que les systèmes de

22 Vraag van Tomas Roggeman aan François Bellot (Mobiliteit) over "De veiligheidsregeling voor de agenten van Securail tijdens de coronacrisis" (55005065C)

22.01 Tomas Roggeman (N-VA): Op welke manier verstoort de coronacrisis de normale taakvervulling van de agenten van Securail? Welke beschermingsmiddelen krijgen ze? Is er sprake van veel ziekteverzuim? Wordt er ook gewerkt met technische werkloosheid bij Securail?

22.02 Minister François Bellot (Nederlands): Samen met de politiediensten controleert Securail op het naleven van de verplichting om mondneusbedekking te dragen in de stations en op de trein.

De NMBS communiceert enkel over het absentéisme voor het geheel van haar personeel. Momenteel is dat vrij normaal, maar in de periode voor 4 mei lag de absentéismegraad bij de ene personeelscategorie hoger dan bij de andere.

22.03 Tomas Roggeman (N-VA): Ik vind het merkwaardig dat de NMBS blijft weigeren om specifieke absentéismecijfers vrij te geven. Dat roept alleen maar vragen op.

Het incident is gesloten.

23 Vraag van Tomas Roggeman aan François Bellot (Mobiliteit) over "De toepassing van de onderhoudsregels voor de aircosystemen in het rollend materieel van de NMBS" (55005066C)

23.01 Tomas Roggeman (N-VA): Een correct onderhoud van de ventilatie- en aircosystemen in de trein is zeker in coronatijden bijzonder belangrijk.

Wat houden de onderhoudsregels in? Hoe vaak moet een dergelijk onderhoud gebeuren en hoe vaak gebeurt het in de praktijk? Hoeveel systemen werden er vorig jaar vervangen? Hoe vaak worden de filter, de behuizing en de verdamper vervangen? Kan de minister die gegevens voor de voorbije jaren bezorgen? Wordt er een specifiek budget uitgetrokken voor het onderhoud en de reiniging? Gebeurt dit in eigen beheer of door externe dienstverleners?

23.02 Minister François Bellot (Nederlands): De NMBS laat mij weten dat de

distribution d'air ont été conçus sur la base des normes européennes. Les systèmes de ventilation et de traitement de l'air ne représentent pas un risque spécifique pour la diffusion du virus. Pour l'entretien et les autres opérations, les règles ordinaires sont appliquées.

23.03 **Tomas Roggeman** (N-VA): Je n'ai pas obtenu de réponse à mes questions spécifiques. Sur la base de cette réponse, je ne peux que conclure que la SNCB ne fournit aucun effort supplémentaire pour l'entretien des systèmes de ventilation de son matériel roulant.

L'incident est clos.

24 **Question de Tomas Roggeman à François Bellot (Mobilité) sur "L'évaluation du service de trains d'intérêt national" (55005067C)**

24.01 **Tomas Roggeman** (N-VA): Comment le service de trains d'intérêt national a-t-il été adapté? Comment les difficultés de groupes cibles particuliers ont-elles été détectées? Quelle a été la solution proposée pour compenser les trains matinaux et du soir qui n'ont temporairement plus circulé? Comment le dispositif a-t-il été évalué?

24.02 **François Bellot**, ministre (*en néerlandais*): Un service de trains d'intérêt national a été mis en place entre le 23 mars et le 4 mai. La SNCB a tout mis en œuvre pour garantir la mobilité en toute sécurité. À l'issue de contacts avec tous les clients business-to-business, des trains du soir supplémentaires ont été mis en service pour les personnes qui travaillent en équipe dans les secteurs de la distribution et de la santé. Toutes les demandes ont été examinées. L'offre de trains a été quasi totalement normalisée depuis le 4 mai. Nous pouvons considérer que le redémarrage s'est bien passé.

L'incident est clos.

25 **Questions jointes de**

- **Tomas Roggeman à François Bellot (Mobilité) sur "Les espaces commerciaux dans les gares de la SNCB pendant la crise du coronavirus" (55005083C)**
 - **Sarah Schlitz à François Bellot (Mobilité) sur "L'aide aux locataires des espaces commerciaux mis en location par la SNCB" (55005882C)**

25.01 **Tomas Roggeman** (N-VA): *Quel avantage les locataires de bâtiments de la SNCB tirent-ils de la dispense de paiement des frais de consommation pendant la période de la pandémie de coronavirus, sachant que leur consommation est quasi nulle?*

luchtdistributiesystemen ontworpen zijn volgens de Europese normeringen. Ventilatie- en luchtbehandelingsystemen vormen geen specifiek risico voor de verspreiding van het virus. Voor het onderhoud en dergelijke worden de gewone regels gevolgd.

23.03 **Tomas Roggeman** (N-VA): Ik kreeg geen antwoord op mijn specifieke vragen. Op basis van dit antwoord kan ik alleen maar besluiten dat de NMBS geen enkele bijkomende inspanning levert voor het onderhoud van de luchtverversingssystemen in haar rollend materieel.

Het incident is gesloten.

24 **Vraag van Tomas Roggeman aan François Bellot (Mobilité) over "De evaluatie van de treindienst van nationaal belang" (55005067C)**

24.01 **Tomas Roggeman** (N-VA): Hoe werd de treindienst van nationaal belang bijgestuurd? Hoe werden moeilijkheden voor bijzondere doelgroepen gedetecteerd? Hoe werd een oplossing gevonden voor sommige vroege of late treinen die tijdelijk net meer reden? Hoe werd een en ander geëvalueerd?

24.02 **Minister François Bellot** (*Nederlands*): Tussen 23 maart en 4 mei was er een treindienst van nationaal belang. De NMBS heeft alles in het werk gesteld om de mobiliteit te vrijwaren en dit in alle veiligheid. Na contacten met al de business-to-businessklanten werden bijkomende avondtreinen ingezet voor de mensen die in ploegen werken in de distributiesector en de gezondheidssector. Alle verzoeken werden onderzocht. Sinds 4 mei is het treinaanbod vrijwel volledig genormaliseerd. We kunnen terugblikken op een positieve doorstart.

Het incident is gesloten.

25 **Samengevoegde vragen van**

- **Tomas Roggeman aan François Bellot (Mobilité) over "De handelsruimtes bij stations van de NMBS tijdens de coronacrisis" (55005083C)**
 - **Sarah Schlitz aan François Bellot (Mobilité) over "De steun voor de huurders van door de NMBS verhuurde handelsruimten" (55005882C)**

25.01 **Tomas Roggeman** (N-VA): *Welk voordeel halen de huurders van panden van de NMBS uit het kwijtschelden van de verbruikskosten tijdens de coronaperiode, aangezien ze nagenoeg geen verbruik hebben? Welke inkomsten haalde de*

Quels revenus locatifs la SNCB a-t-elle perçus annuellement au cours de ces cinq dernières années, par province? Combien de bâtiments commerciaux ont été donnés en location et combien sont inoccupés, par province? De quels types d'activité commerciale s'agit-il, par province? À quoi a abouti la concertation éventuelle avec les locataires? Que pense le ministre d'une dispense ou d'un sursis de paiement pour les locataires?

NMBS de voorbije vijf jaar jaarlijks, per provincie, uit de verhuur? Hoeveel commerciële panden zijn er verhuurd en hoeveel staan er leeg per provincie? Om welke types commerciële activiteit gaat het per provincie? Wat leverde het eventuele overleg met de huurders op? Wat denkt de minister van een kwijtschelding of betalingsuitstel voor de huurders?

25.02 Sarah Schlitz (Ecolo-Groen): Pourriez-vous faire le point sur les mesures prises pour soutenir les 413 locataires des espaces commerciaux des gares SNCB? Y a-t-il eu des demandes de réduction ou de suspension de loyer pendant les mois de fermeture obligatoire? Certains commerçants ne sont-ils pas en mesure de payer leur loyer? Des cessations d'activités ont-elles lieu?

25.02 Sarah Schlitz (Ecolo-Groen): Kunt u ons een update geven over de maatregelen die getroffen werden om de 413 huurders van de handelsruimten in de NMBS-stations te steunen? Waren er verzoeken om de huur te verlagen of op te schorten tijdens de maanden van de verplichte sluiting? Zijn er handelaars die de huur niet kunnen betalen? Zijn er handelaars die hun activiteit hebben stopgezet?

25.03 François Bellot, ministre (*en français*): Le 11 mai, un tiers des 413 concessions étaient encore ouvertes. Les contacts ne se font pas par secteur mais individuellement. La SNCB n'a pas encore pris de décision concernant une réduction de loyers ou un plan de soutien. Les éléments sont en discussion et il faut identifier les pertes de revenus, etc.

25.03 Minister François Bellot (*Frans*): Op 11 mei was een derde van de 413 concessies nog open. De contacten vinden niet plaats per sector, maar individueel. De NMBS heeft nog geen beslissing genomen over een eventuele verlaging van de huur of een steunplan. Die zaken worden momenteel besproken en een aantal gegevens moeten nader bepaald worden, zoals het verlies aan inkomsten, enzovoort.

Je me fais régulièrement le relais de la SNCB dans votre commission mais étant donné le nombre de questions, vous pourriez convier la SNCB à venir vous expliquer certains éléments en direct. Bien entendu, ils sont aussi dans l'expectative sur de nombreux éléments.

Ik treed vaak op als doorgeefluik voor de antwoorden van de NMBS in deze commissie, maar gezien het grote aantal vragen zou u de NMBS kunnen uitnodigen om u rechtstreeks een aantal zaken te komen uitleggen. De maatschappij wacht zelf ook de verdere beslissingen af.

La SNCB ne pourra répondre à certaines questions que lorsque nous aurons une perspective de sortie.

Sommige vragen zal de NMBS pas kunnen beantwoorden wanneer het exitscenario duidelijk zal zijn.

Infrabel est moins concernée. Le programme des travaux a été suspendu; les entreprises n'étaient pas tenues de s'arrêter pendant le confinement mais les fournisseurs ne leur livraient plus les matériaux. C'est plus difficile à la SNCB car elle ignore l'attitude à venir des clients. Ne serait-il pas utile que la commission rencontre la SNCB?

Infrabel heeft hier minder last van. De geplande werken werden opgeschort. De bedrijven waren niet verplicht tijdens de lockdown het werk neer te leggen, maar ze kregen van de leveranciers geen materialen meer toegeleverd. Voor de NMBS ligt de zaak moeilijker, want het is vooralsnog onduidelijk hoe de reizigers in de toekomst zullen reageren. Zou het geen goed idee zijn dat de commissie in gesprek gaat met de NMBS?

25.04 Tomas Roggeman (N-VA): Je soutiens la proposition qui consiste à poser un certain nombre de questions directement à la SNCB ou à Infrabel.

25.04 Tomas Roggeman (N-VA): Ik sta achter het voorstel om een aantal vragen rechtstreeks aan de NMBS of Infrabel te stellen.

25.05 Sarah Schlitz (Ecolo-Groen): C'est une bonne idée de questionner directement la SNCB mais vous devriez pouvoir donner l'impulsion ou des

25.05 Sarah Schlitz (Ecolo-Groen): Het is een goed idee om de NMBS rechtstreeks te bevragen, maar u zou wel aanzetten of antwoorden moeten

réponses. Les commerçants souffrent de la crise, encore plus dans les gares. Je m'étonne du fond de votre réponse et de l'absence d'anticipation. La SNCF a suspendu les loyers commerciaux du 16 mars au 30 avril.

[25.06] François Bellot, ministre (*en français*): Il y a des discussions. Les situations divergent, certains commerces alimentaires ont pu rester ouverts. La SNCB est autonome. Son conseil d'administration décide. Il faut aussi saluer le fait que la SNCB est la seule société ferroviaire en Europe à refunctionaliser à 100 %.

Ne demandez pas aujourd'hui la réponse à toutes vos questions: nul ne sait combien de temps cette crise va durer. Je ne peux vous donner les détails des discussions entre la SNCB et les concessionnaires, qui relèvent des relations commerciales d'une entreprise publique autonome, soumise à une obligation de confidentialité contractuelle.

[25.07] Sarah Schlitz (Ecolo-Groen): Comme il n'y a pas d'écologiste dans le CA de la SNCB, nous n'avons pas forcément accès à toutes les informations utiles. Dans d'autres dossiers, vous avez donné des impulsions: nous savons que c'est possible.

Qu'il y ait des négociations par secteurs, soit. J'aurais voulu savoir alors ceux qui sont visés parce qu'on considère qu'ils s'en sont mieux tirés.

L'incident est clos.

La **présidente**: La question n° 55005108C de M. Cogolati est transformée en question écrite.

[26] Questions jointes de

- Joris Vandenbroucke à François Bellot (Mobilité) sur "La stratégie de déconfinement à la SNCB" (55005126C)
- Georges Gilkinet à François Bellot (Mobilité) sur "L'adaptation des horaires des trains à la suite de la crise du COVID-19" (55005344C)
- Jef Van den Bergh à François Bellot (Mobilité) sur "La stratégie de déconfinement dans les transports en commun" (55005541C)
- Kim Buyst à François Bellot (Mobilité) sur "La stratégie de déconfinement de la SNCB" (55005634C)
- Tomas Roggeman à François Bellot (Mobilité) sur "La reprise des services de la SNCB" (55005667C)
- Joris Vandenbroucke à François Bellot

kunnen geven. De handelaars lijden onder de crisis, vooral in de stations. Ik verbaas me over de inhoud van uw antwoord en het gebrek aan anticipatie. De SNCF heeft de handelshuren van 16 maart tot 30 april geschorst.

[25.06] Minister François Bellot (*Frans*): Er lopen gesprekken. De ene situatie is de andere niet. Sommige voedingszaken zijn open kunnen blijven. De NMBS handelt autonoom. Het is de raad van bestuur die beslist. We mogen er ook prat op gaan dat de NMBS de enige spoorwegmaatschappij in Europa is die weer 100 % operationeel is.

Verwacht vandaag geen antwoord op al uw vragen: niemand weet hoelang deze crisis zal duren. Ik kan u de details van de gesprekken tussen de NMBS en de concessiehouders niet geven, omdat het hier de handelsrelaties van een autonoom overheidsbedrijf betreft, dat contractueel gebonden is door de geheimhoudingsplicht.

[25.07] Sarah Schlitz (Ecolo-Groen): Vermits er in de raad van bestuur van de NMBS geen lid van Ecolo-Groen zetelt, hebben wij niet noodzakelijk inzage in alle nuttige informatie. In andere dossiers hebt u beleidsimpulsen gegeven: we weten dat het mogelijk is.

Dat er onderhandelingen per sector plaatsvinden, tot daar aan toe. Ik zou dan wel graag weten over welke sectoren het gaat, want men gaat ervan uit dat zij het er beter van af gebracht hebben.

Het incident is gesloten.

De **voorzitter**: Vraag nr. 55005108C van de heer Cogolati wordt omgezet in een schriftelijke vraag.

[26] Samengevoegde vragen van

- Joris Vandenbroucke aan François Bellot (Mobilititeit) over "De exitstrategie van de NMBS" (55005126C)
- Georges Gilkinet aan François Bellot (Mobilititeit) over "De aanpassing van de dienstregeling van de treinen wegens de COVID-19-crisis" (55005344C)
- Jef Van den Bergh aan François Bellot (Mobilititeit) over "De exitstrategie in het openbaar vervoer" (55005541C)
- Kim Buyst aan François Bellot (Mobilititeit) over "De exitstrategie van de NMBS" (55005634C)
- Tomas Roggeman aan François Bellot (Mobilititeit) over "De hervatting van de dienstverlening van de NMBS" (55005667C)
- Joris Vandenbroucke aan François Bellot

(Mobilité) sur "Le déroulement du redémarrage de la SNCB" (55006044C)

- Marianne Verhaert à François Bellot (Mobilité) sur "La stratégie de déconfinement de la SNCB" (55006467C)

26.01 Joris Vandenbroucke (sp.a): *Un groupe de travail Mobilité a été créé au sein du GEES. L'occasion me paraît parfaite pour réfléchir à l'avenir de la mobilité dans notre pays. Quelles sont les mesures proposées? Une réflexion est-elle également menée sur la manière de mieux coordonner les transports publics? Quelles ont été les mesures prises pour la SNCB? Les abonnements et les cartes multi-trajets seront-ils prolongés pour une durée équivalente à celle de la crise? Combien de navetteurs ont-ils demandé un remboursement? La SNCB assurera-t-elle la distribution de masques? Les voitures de première classe seront-elles déclassées, de sorte à assurer une meilleure répartition des voyageurs?*

Depuis le 4 mai, l'offre de trains est normalisée et le port du masque est rendu obligatoire. Tout le personnel disposait-il de suffisamment de matériel de protection? Quel a été le taux d'occupation durant les premières semaines de la reprise? Combien d'infractions contre le port d'une protection naso-buccale ont été constatées? Des amendes ont-elles été infligées? Le respect des règles de distanciation sociale a-t-il également été contrôlé?

26.02 Jef Van den Bergh (CD&V): *Le Conseil national de sécurité (CNS) a presque déconseillé d'utiliser les transports publics. Si nous incitons tous les usagers du train à prendre la voiture, nous serons confrontés à des problèmes sur notre réseau routier. Nous devons rassurer nos concitoyens en les convainquant que les transports publics sont sûrs.*

Quels avis les experts ont-ils rendus concernant les transports publics? Comment entend-on convaincre les navetteurs d'utiliser les transports publics plutôt que la voiture? Comment l'autorité publique veille-t-elle au respect des mesures relatives aux masques buccaux? Sur la base de quelle législation?

26.03 Kim Buyst (Ecolo-Groen): *J'ai été très surprise par l'avis du CNS, qui revient en fait à inciter les navetteurs à se réfugier dans le cocon sûr qu'est leur voiture.*

Deux ou trois semaines après la première réunion du CNS, notre groupe a déposé un plan contenant un certain nombre de propositions qui, bien qu'elles fonctionnent à l'étranger, n'ont suscité que très peu

(Mobiliteit) over "Het verloop van de heropstart van de NMBS" (55006044C)

- Marianne Verhaert aan François Bellot (Mobiliteit) over "De exitstrategie van de NMBS" (55006467C)

26.01 Joris Vandenbroucke (sp.a): *Binnen de GEES werd een werkgroep Mobiliteit opgericht. Dat lijkt mij een kans om samen na te denken over waar we naartoe willen met de mobiliteit in ons land. Welke maatregelen liggen er op tafel? Wordt er ook verder nagedacht hoe we ons openbaar vervoer beter kunnen afstemmen op elkaar? Welke maatregelen werden er beslist voor de NMBS? Worden de abonnements en rittenkaarten verlengd met de duurtijd van de crisis? Hoeveel pendelaars vroegen een terugbetaling? Zal de NMBS instaan voor de verdeling van mondmaskers? Zullen de eerste klasse-wagons gedeclasseerd worden om een betere spreiding van reizigers te garanderen?*

Sinds 4 mei is het treinaanbod genormaliseerd en werden mondmaskers verplicht. Was al het personeel in het bezit van voldoende beschermingsmateriaal? Hoeveel bedroeg de bezettingsgraad in de eerste weken van de heropstart? Hoeveel inbreuken werden er vastgesteld op het niet-dragen van neus-mondbescherming? Werden er boetes uitgedeeld? Werd er ook gecontroleerd op het naleven van de social distancing?

26.02 Jef Van den Bergh (CD&V): *De Nationale Veiligheidsraad (NVR) heeft bijna afgeraden om het openbaar vervoer te nemen. Als we alle treinreizigers richting de wagen sturen, dan zullen we problemen krijgen op ons wegennet. We moeten de mensen geruststellen dat het openbaar vervoer veilig is.*

Welke adviezen hebben de experten gegeven over het openbaar vervoer? Hoe wil men pendelaars overtuigen om het openbaar vervoer te nemen in plaats van de wagen? Hoe handhaaft de overheid de maatregelen inzake mondmaskers? Op basis van welke wetgeving?

26.03 Kim Buyst (Ecolo-Groen): *Ik was heel verbaasd over het advies van de NVR, dat mensen eigenlijk naar de veilige cocon van hun auto jaagt.*

Twee of drie weken nadat de NVR voor het eerst samenkwam, heeft onze fractie een plan ingediend met een aantal voorstellen die in het buitenland wel werkten, maar daar is heel weinig mee gebeurd

d'intérêt auprès de la SNCB et du groupe d'experts.

door de NMBS en de expertengroep.

Nous avons notamment proposé des tarifs davantage différenciés et aussi la mise en service d'un plus grand nombre de voitures. Ces propositions ont-elles été examinées?

Zo stelden wij onder meer gedifferentieerde tarieven en ook het inzetten van meer treinstellen voor. Zijn die voorstellen bekeken?

26.04 Tomas Roggeman (N-VA): Le nœud de la question, c'est la façon dont nous organiserons le trafic ferroviaire lorsque les navetteurs seront à nouveau tous dans les transports. Le spectacle était rarement réjouissant à l'heure de pointe à Bruxelles-Midi cette semaine déjà.

26.04 Tomas Roggeman (N-VA): De grond van de zaak is hoe wij het treinverkeer zullen organiseren wanneer het pendelverkeer opnieuw ten volle hervat. Deze week zag ik al weinig fraaie beelden van de avondspits in Brussel-Zuid.

Les Pays-Bas lancent des projets pilotes qui obligent l'usager à s'enregistrer avant d'utiliser le train. Des sièges sont recouverts et sélectionnés. Des écrans en plastique sont installés dans les wagons pour figurer quelque peu la distanciation sociale. La SNCF prévoit de donner du gel pour les mains aux voyageurs et surveillera aussi le nombre de voyageurs par train. La Deutsche Bahn en fait de même et installe en outre des caméras intelligentes afin de contrôler si le nombre de voyageurs qui embarquent dans chaque wagon n'est pas trop élevé.

Nederland rolt proefprojecten uit met voorafgaande registratie voor treingebruik. Zetels worden er afgedekt en geselecteerd. Plasticschermen worden in de wagons aangebracht, om de sociale afstand enigszins vorm te geven. De SNCF voorziet in handgel voor de reizigers en zal ook het aantal reizigers per trein monitoren. Deutsche Bahn doet hetzelfde en zet bovendien intelligente camera's in, om te controleren of niet te veel reizigers per wagon opstappen.

Plusieurs membres ont formulé des propositions allant dans ce sens. La SNCB n'a jusqu'à présent pas pris la moindre proposition en considération. Elle invoque le nettoyage accru, le masque obligatoire et le civisme.

Verschillende leden hebben voorstellen in die zin geformuleerd. Tot nu toe heeft de NMBS geen enkel voorstel weerhouden. Zij verwijst naar de toegenomen schoonmaak, de verplichte mondkmaskers en de burgerzin.

Dans le meilleur des cas, nous pourrions remédier à la pression jusqu'à la fin de l'été, mais en septembre 2020 nous n'aurons toujours pas de vaccin contre le coronavirus. Nous approchons dangereusement depuis des mois déjà d'une crise grave et la SNCB n'offre à ce jour encore aucune solution.

In het beste geval kunnen wij de drukte over de zomer tillen, maar ook in september 2020 zullen wij nog geen vaccin voor het coronavirus hebben. Wij stevenen al maanden op een prangend probleem af waarvoor de NMBS op dit moment geen oplossingen biedt.

Comment lors de la reprise complète du trafic des navetteurs, la SNCB compte-t-elle assurer, conformément à l'article 4 de l'arrêté ministériel du 18 mars, le respect de la distance saine à bord des trains de voyageurs?

Hoe zal de NMBS bij de volle hervatting van het pendelverkeer de verplichting om de sociale afstand in acht te nemen, overeenkomstig artikel 4 van het MB van 18 maart, handhaven voor het reizigersverkeer?

26.05 Marianne Verhaert (Open Vld): Dans des trains bondés, il est impossible de respecter la distance saine. Quelles seront les dispositions complémentaires prises par la SNCB pour garantir la sécurité et la santé de la population?

26.05 Marianne Verhaert (Open Vld): De social distancing kan in volle treinen niet worden gerespecteerd. Wat zal de NMBS bijkomend ondernemen om de veiligheid en gezondheid van onze burgers te garanderen?

Observe-t-on déjà une hausse du nombre de voyageurs à bord de certains trains aux heures de pointe? Le taux d'occupation de certains trains est-il d'ores et déjà trop élevé? Comment la SNCB surveille-t-elle le taux d'occupation dans chaque

Is er op bepaalde treinen in de spits reeds een toename in het aantal reizigers? Is de bezettingsgraad op bepaalde treinen reeds te hoog? Hoe wordt de drukte op elke trein door de NMBS gemonitord? Hoe raadt zij reizigers af om bepaalde

train? Comment dissuade-t-elle les voyageurs d'embarquer à bord de certains trains bondés? Un système de réservation est-il envisageable? Une extension de l'application mobile pourrait-elle être utile dans ce domaine? Quelles sont les dispositions prises lorsqu'un train est bondé? Un nombre maximum de voyageurs par train et par voiture a-t-il été défini pour garantir la sécurité? Comment les voyageurs en sont-ils informés? Qui contrôle le respect du port du masque obligatoire? Combien de contrôles ont-ils déjà été effectués? Combien de voyageurs ont-ils été pris en défaut? Combien ont-ils reçu une amende? Quels sont les résultats de l'enquête de la SNCB sur l'impact du COVID-19 sur les déplacements? Combien de voyageurs y ont-ils participé?

26.06 François Bellot, ministre (*en français*): Je répondrai également aux questions qui n'ont pas été formulées par écrit.

(*En néerlandais*) Depuis le 4 mai, l'offre de trains est quasi complète. Il a fallu d'énormes préparatifs, mais la reprise a été positive. Tous les moyens de protection nécessaires ont été livrés et distribués. Un vaste programme de nettoyage et de désinfection a également été mis en oeuvre.

(*En français*) La SNCB a lancé l'action #MoveSafe pour communiquer aux voyageurs les mesures et recommandations pour voyager en toute sécurité. Elles seront relayées sur les canaux de communication. Le personnel de première ligne doit sensibiliser les clients aux mesures de protection.

(*En néerlandais*) Alors que le taux d'occupation moyen était de 5 % environ avant le 4 mai, il a légèrement augmenté depuis lors. Grâce à l'offre de trains maximale et à la composition maximale des trains, les règles de distanciation sociale peuvent être respectées sans problème, mais si nécessaire, des trains P seront mis en service. La plupart des voyageurs respectent l'obligation de porter un masque.

(*En français*) Durant cette phase du déconfinement, tous les voyageurs à partir de 12 ans doivent avoir le nez et la bouche couverts en gare, sur les quais et dans les trains. Des contrôles seront effectués.

Le taux d'absentéisme dans un certain nombre de métiers était, à un certain moment, de 30 %. Nous avons frisé l'arrêt du transport par train. Nous avons donc mis en place le service de trains d'intérêt national. Deux experts du GEES, désignés pour l'aspect de la mobilité, ont demandé, sur base des rapports des épidémiologistes, qu'on remette le plus

drukke treinen te nemen? Is een reserveringssysteem mogelijk? Biedt een uitbreiding in de vervoersapp mogelijkheden? Welke maatregelen worden genomen als een trein vol zit? Is er een maximum aantal passagiers per trein en wagon om de veiligheid te waarborgen? Hoe wordt dit aangeduid? Wie houdt controle op de verplichte mondkmaskers? Hoeveel controles zijn er reeds gebeurd? Hoeveel personen werden 'betrapt'? Hoeveel kregen een boete? Wat zijn de resultaten van de NMBS-enquête over de impact van COVID-19 op de verplaatsingen? Hoeveel deelnemers namen eraan deel?

26.06 Minister François Bellot (*Frans*): Ik zal ook antwoorden op de vragen die niet schriftelijk ingediend werden.

(*Nederlands*) Sinds 4 mei is het treinaanbod vrijwel volledig. Het vergde enorme voorbereidingen, maar de doorstart was positief. Alle nodige beschermingsmiddelen werden geleverd en verdeeld. Er werd ook een intensief schoonmaak- en desinfectieprogramma ingevoerd.

(*Frans*) De NMBS heeft de actie #MoveSafe opgestart om de reizigers op de hoogte te brengen van de maatregelen en aanbevelingen die veilig reizen mogelijk maken. Ze zullen worden verspreid via de communicatiekanalen. Het personeel in de frontlinie moet de klanten voor de beschermingsmaatregelen sensibiliseren.

(*Nederlands*) Terwijl de gemiddelde bezetting voor 4 mei ongeveer 5 % bedroeg, is de bezetting sindsdien beperkt gestegen. Dankzij het maximale treinaanbod en de maximale treinsamenstelling kan de social distancing zonder probleem gerespecteerd worden, maar indien nodig zullen P-treinen worden ingezet. De meerderheid van de reizigers respecteert ook de verplichting om mondkmaskers te dragen.

(*Frans*) In deze fase van de exitstrategie moeten alle reizigers vanaf 12 jaar hun neus en mond bedekken in het station, op het perron en in de trein. Er zullen controles uitgevoerd worden.

Het absentisme bedroeg voor een aantal beroepen op een bepaald moment 30 %. Het spoorvervoer lag bijna stil. We hebben dan ook een treindienst van nationaal belang ingevoerd. Twee mobiliteitsexperts van de GEES vroegen op basis van rapporten van de epidemiologen om zo snel mogelijk opnieuw de volledige treindienst aan te

rapidement possible le service de train à 100 % sur l'ensemble du pays, mais aussi les autres modes de transport.

Les ministres de la Mobilité ont décidé, avant que le CNS ne le confirme, de reprendre tout le transport à partir du 4 mai. Il fallait en effet dix jours pour mettre en place tous les dispositifs internes dans le cadre de la négociation syndicale pour la protection du travail: fournir des masques, désinfecter les postes de travail, les trains, les gares, etc. Tout cela a été fait.

Seule la SNCB a repris à 100 % le 4 mai. Les trois autres entreprises ont connu des problèmes internes.

Nous avons repris le transport en sachant que le taux d'occupation à partir duquel la distance sociale ne peut plus être respectée dans un train est de 35 à 40 %.

Les experts du CNS proposent de conserver la distanciation sociale, ne sachant pas quand l'épidémie cessera. Certains épidémiologistes français disent qu'elle s'éteindra naturellement; après un rebond, elle ne reviendra pas comme auparavant. D'autres disent qu'elle reviendra à l'automne 2020 comme en mars. Les avis sont nombreux et peuvent diverger.

Le GEES dit qu'il ne faut utiliser le transport public que pour les voyages essentiels et pas pour le tourisme ou le shopping. Il précise qu'il faut favoriser le transport individuel et ne prendre le transport en commun qu'en dernier recours. Il recommande de poursuivre le télétravail là où c'est possible et d'éviter un retour massif au bureau.

Mais les psychologues du travail disent qu'il est nécessaire de retisser des liens sociaux pour prévenir les blessures psychologiques.

On a pensé désynchroniser les heures d'entrée des travailleurs chez les grands employeurs mais, en Belgique, la pointe ferroviaire du matin est très dense. Le Groupe des 10 prendra la décision.

De mémoire, plus de 50 % des trains ont un taux d'occupation de moins de 4 %; pour 2 % des trains, il est de 30 à 50 %. Nous avons demandé à la

bieden in het hele land, maar die vraag gold evenzeer voor de andere vervoersmiddelen.

De ministers van Mobiliteit beslisten, nog voor de Nationale Veiligheidsraad het bevestigd had, om het openbaar vervoer volledig te hervatten op 4 mei. Er waren inderdaad tien dagen nodig om alle interne maatregelen te nemen in het kader van de onderhandelingen met de vakbonden over de bescherming op het werk: iedereen moest van mondklappers voorzien worden; de werkposten, treinen en stations moeten ontsmet worden, enzovoort. Dat is allemaal gebeurd.

De NMBS heeft als enige al haar activiteiten hervat op 4 mei. De drie andere bedrijven kampten met interne problemen.

We hebben het vervoer opnieuw volledig opgestart in de wetenschap dat vanaf een bezettingsgraad van 35 % tot 40 % de sociale afstand in een trein niet meer kan worden nageleefd.

De experts van de Nationale Veiligheidsraad stellen voor om de sociale afstand in acht te nemen, want we weten niet wanneer de epidemie zal eindigen. Sommige Franse epidemiologen zeggen dat ze vanzelf zal uitdoven en dat ze na een eventuele kleine heropflakking niet meer zal terugkeren zoals voorheen. Anderen stellen dat de epidemie in het najaar van 2020 net zo hevig als in maart zal terugkeren. Er zijn dus talrijke en sterk uiteenlopende zienswijzen.

Volgens de GEES mag het openbaar vervoer alleen voor essentiële verplaatsingen worden gebruikt en dus niet voor toerisme of om te gaan winkelen. De expertengroep stelt dat de voorkeur moet uitgaan naar individueel vervoer en dat het openbaar vervoer alleen gebruikt mag worden als er geen alternatieven zijn. Ze adviseert om zo veel mogelijk te blijven telewerken en een massale terugkeer naar kantoor te vermijden.

Arbeidpsychologen wijzen er echter op dat het noodzakelijk is om de sociale banden te herstellen om geestelijke schade te vermijden.

Er werd aan gedacht de uren waarop de werknemers van grote werkgevers de dienst aanvangen te spreiden, want in België is de ochtendspits bij het spoor zeer druk. De Groep van Tien moet de knoop doorhakken.

Ik kan u uit het hoofd melden dat 50 % van de treinen een bezettingsgraad van minder dan 4 % heeft; voor 2 % van de treinen bedraagt de

SNCB d'y ajouter des voitures. Quand la fréquentation augmentera, on remettra des trains P. Le port du masque est obligatoire car il n'est pas toujours possible de respecter la distance dans les gares ou trains.

La première classe, ce sont 3 % des clients de la SNCB qui représentent 6,5 % de son chiffre d'affaires. Nombre d'entre eux ne prendraient plus le train si on supprimait la première.

D'après les contrôles de Securail, il y a deux semaines, 70 % des usagers n'avaient pas de titre de transport valide. Il faut comprendre que les rentrées de la SNCB, pour le moment, sont proches de zéro.

Nous répondons à toutes les demandes, nous sommes prêts à investir dans la protection de tous les travailleurs et nous ferons tout ce qu'il faudra pour accompagner la reprise, dans le respect des règles convenues.

26.07 Joris Vandenbroucke (sp.a): Je vous adresserai par écrit les questions qui sont restées sans réponse. Il me semble opportun d'examiner les mesures prises par d'autres pays pour rétablir la confiance des voyageurs dans les transports en commun. Je pense notamment à la possibilité de réserver des places à l'avance, à l'annonce de l'affluence prévue et à la présence de gel hydroalcoolique dans les trains.

26.08 Jef Van den Bergh (CD&V): La reprise de la vie sociale présuppose le rétablissement de la confiance dans les transports en commun. Aujourd'hui, le taux d'occupation des trains s'élève à 20 % de l'occupation normale et les recettes sont quasi nulles. La SNCB a consenti des efforts considérables pour redevenir opérationnelle et le personnel a également fait tout son possible, en suivant les recommandations des experts.

Pour inspirer la confiance, des efforts supplémentaires seront sans doute nécessaires.

L'impact financier de la crise devra être abordé ultérieurement.

26.09 Tomas Roggeman (N-VA): C'est sur les lignes les plus fréquentées que nous atteindrons le plus rapidement un taux d'occupation qui ne permettra plus de respecter la distance sûre.

Contrairement aux pays qui nous entourent, nous

bezettingsgraad 30 à 50 %. In die laatste gevallen hebben we de NMBS gevraagd rijtuigen toe te voegen. Zodra er meer reizigers de trein nemen, zullen we de P-treinen weer laten rijden. Het dragen van een mondmasker is verplicht omdat het in de stations en op de treinen niet steeds mogelijk is voldoende afstand te houden.

3 % van de klanten van de NMBS reist eerste klas. Ze vertegenwoordigen 6,5 % van de omzet. Velen van hen zouden de trein niet meer nemen als de eerste klas zou worden afgeschaft.

Volgens de controles van Securail twee weken geleden had 70 % van de gebruikers geen geldig vervoerbewijs. Dit betekent dat de inkomsten van de NMBS op dit moment dicht bij nul liggen.

We gaan in op alle vragen. We zijn bereid om te investeren in de bescherming van alle werknemers en we zullen alles doen wat nodig is om het herstel te begeleiden, met inachtneming van de overeengekomen regels.

26.07 Joris Vandenbroucke (sp.a): Ik zal mijn niet beantwoorde vragen schriftelijk opnieuw indienen. Het lijkt me nuttig te bekijken hoe men er in het buitenland voor zorgt dat de reizigers meer vertrouwen hebben in het openbaar vervoer. Ik denk dan aan reservatiemogelijkheid, aankondiging van de verwachte drukte, aanwezigheid van handgel in de trein.

26.08 Jef Van den Bergh (CD&V): Als we het maatschappelijk leven willen hervatten, moet het vertrouwen in het openbaar vervoer opnieuw opgebouwd worden. De bezetting van de treinen bedraagt nu 20 % van de normale bezetting en er zijn nauwelijks inkomsten. De NMBS heeft grote inspanningen gedaan om weer operationeel te worden en ook het personeel heeft gedaan wat het kon, en daarbij de aanbevelingen van de experts opgevolgd.

Om vertrouwen wekken, zijn wellicht extra inspanningen nodig.

De financiële gevolgen van de crisis zullen later aan bod komen.

26.09 Tomas Roggeman (N-VA): Op de drukste lijnen zullen we het snelst aan een bezettingsgraad zitten waarbij de veilige afstand niet langer kan worden nageleefd.

In tegenstelling tot de buurlanden nemen wij geen

ne prenons pas de mesures supplémentaires. La responsabilité est laissée aux voyageurs, qui sont invités à ne prendre le train que pour des déplacements essentiels, à télétravailler et à porter un masque. La SNCB elle-même ne se charge pas de mettre du gel hydroalcoolique à disposition, de procéder à un enregistrement préalable, de faire un monitoring du nombre de passagers, de fournir des moyens de protection supplémentaires, etc. Tout cela est constitutif d'une infraction à l'article 4 de l'AR du 23 mars.

En votre qualité de ministre de tutelle de la SNCB, je vous demande d'attirer l'attention de la SNCB sur ses devoirs et ses responsabilités.

26.10 Marianne Verhaert (Open Vld): Je pense moi aussi que nous devons être mieux préparés et qu'il est urgent d'élaborer un plan d'action.

26.11 Kim Buyst (Ecolo-Groen): J'estime que ce serait une bonne idée d'entamer le dialogue avec la SNCB sur les exemples à l'étranger qu'on pourrait suivre chez nous.

L'incident est clos.

La réunion publique de commission est levée à 18 h 20.

bijkomende maatregelen. De verantwoordelijkheid wordt bij de reizigers gelegd, aan wie wordt gevraagd de trein enkel voor essentiële verplaatsingen te nemen, te telewerken en een mondmasker te dragen. Zelf zorgt de NMBS niet voor handgel, een voorafgaande registratie, monitoring van de passagierscapaciteit, extra beschermingsmiddelen, enz. Dat is in strijd met artikel 4 van het KB van 23 maart.

Als voogdijminister van de NMBS vraag ik de minister de NMBS te wijzen op haar plichten en verantwoordelijkheden.

26.10 Marianne Verhaert (Open Vld): Ook ik denk dat we ons beter moeten voorbereiden en dat er dringend nood is aan een plan van aanpak.

26.11 Kim Buyst (Ecolo-Groen): Het lijkt me een goed idee om met de NMBS in gesprek te gaan over welke buitenlandse voorbeelden bij ons naleving kunnen vinden.

Het incident is gesloten.

De openbare commissievergadering wordt gesloten om 18.20 uur.