

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

COMMISSIE VOOR MOBILITEIT,
OVERHEIDSBEDRIJVEN EN
FEDERALE INSTELLINGEN

du

van

MARDI 14 AVRIL 2020

DINSDAG 14 APRIL 2020

Après-midi

Namiddag

La réunion publique de commission est ouverte à 14 h 16 et présidée par M. Jean-Marc Delizée.
De openbare commissievergadering wordt geopend om 14.16 uur en voorgezeten door de heer Jean-Marc Delizée.

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

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

01 Débat d'actualité concernant les secteurs aérien et routier subissant l'effet de la crise du coronavirus. Questions jointes de

- Séverine de Laveleye à Nathalie Muylle (Emploi, Économie et Consommateurs) sur "Les vols d'avions vides" (55004025C)

- Sarah Schlitz à Marie-Christine Marghem (Énergie, Environnement et Développement durable) sur "Le scandale des vols vides mis à jour par la crise du coronavirus" (55004033C)

- Sarah Schlitz à François Bellot (Mobilité) sur "Le scandale des vols vides mis à jour par la crise du coronavirus" (55004034C)

- Malik Ben Achour à François Bellot (Mobilité) sur "Les vols à vide en Europe" (55004056C)

- Anneleen Van Bossuyt à François Bellot (Mobilité) sur "Le remboursement en cas d'annulation d'un vol à l'initiative de la compagnie aérienne" (55004265C)

- Anneleen Van Bossuyt à Nathalie Muylle (Emploi, Économie et Consommateurs) sur "Le remboursement en cas d'annulation d'un vol à l'initiative de la compagnie aérienne" (55004269C)

- Anneleen Van Bossuyt à François Bellot (Mobilité) sur "L'élargissement des règles de garantie aux bons remis pour les vols annulés à cause du coronavirus" (55004383C)

- Anneleen Van Bossuyt à Nathalie Muylle (Emploi, Économie et Consommateurs) sur "L'élargissement des règles de garantie aux bons remis pour les vols annulés à cause du coronavirus" (55004384C)

- Leen Dierick à François Bellot (Mobilité) sur "Le remboursement de billets d'avion en raison de la crise du coronavirus" (55004439C)

- Anneleen Van Bossuyt à François Bellot (Mobilité) sur "L'élargissement des règles de garantie aux bons remis pour les vols annulés à cause du coronavirus" (55004545C)

- Anneleen Van Bossuyt à Nathalie Muylle (Emploi, Économie et Consommateurs) sur "L'élargissement des règles de garantie aux bons remis pour les vols annulés à cause du coronavirus" (55004546C)

- Emmanuel Burton à François Bellot (Mobilité) sur "Les mesures prises pour les permis provisoires dans le contexte du COVID-19" (55004703C)

- Maria Vindevoghel à François Bellot (Mobilité) sur "La crise du coronavirus chez skeyes" (55004712C)

- Jef Van den Bergh à François Bellot (Mobilité) sur "L'incidence de la crise du coronavirus sur les épreuves de réintégration" (55004739C)

- Jef Van den Bergh à François Bellot (Mobilité) sur "skeyes et le coronavirus" (55004741C)

- Marianne Verhaert à François Bellot (Mobilité) sur "La situation financière de skeyes" (55004767C)

01 Actualiteitsdebat betreffende de luchtvaartsector en het wegvervoer tijdens de huidige crisis van het coronavirus. Toegevoegde vragen van

- Séverine de Laveleye à Nathalie Muylle (Werk, Economie en Consumenten) over "De zogenaamde spookvluchten" (55004025C)

- Sarah Schlitz à Marie-Christine Marghem (Energie, Leefmilieu en Duurzame Ontwikkeling) over "Het

door de coronaviruscrisis blootgelegde schandaal van de zogenaamde spookvluchten" (55004033C)

- Sarah Schlitz aan François Bellot (Mobiliteit) over "Het door de coronaviruscrisis blootgelegde schandaal van de zogenaamde spookvluchten" (55004034C)

- Malik Ben Achour aan François Bellot (Mobiliteit) over "De zogenaamde spookvluchten in Europa" (55004056C)

- Anneleen Van Bossuyt aan François Bellot (Mobiliteit) over "De terugbetaling bij annulatie van een vlucht op initiatief van de vliegtuigmaatschappij" (55004265C)

- Anneleen Van Bossuyt aan Nathalie Muylle (Werk, Economie en Consumenten) over "De terugbetaling bij annulatie van een vlucht op initiatief van de vliegtuigmaatschappij" (55004269C)

- Anneleen Van Bossuyt aan François Bellot (Mobiliteit) over "De uitbreiding van de garantieregeling tot de coronavouchers voor geannuleerde vluchten" (55004383C)

- Anneleen Van Bossuyt aan Nathalie Muylle (Werk, Economie en Consumenten) over "De uitbreiding van de garantieregeling tot de coronavouchers voor geannuleerde vluchten" (55004384C)

- Leen Dierick aan François Bellot (Mobiliteit) over "Het terugbetalen van vliegtuigtickets door de coronacrisis" (55004439C)

- Anneleen Van Bossuyt aan François Bellot (Mobiliteit) over "De uitbreiding van de garantieregeling tot de coronavouchers voor geannuleerde vluchten" (55004545C)

- Anneleen Van Bossuyt aan Nathalie Muylle (Werk, Economie en Consumenten) over "De uitbreiding van de garantieregeling tot de coronavouchers voor geannuleerde vluchten" (55004546C)

- Emmanuel Burton aan François Bellot (Mobiliteit) over "De maatregelen inzake de voorlopige rijbewijzen in het licht van de COVID-19-crisis" (55004703C)

- Maria Vindevoghel aan François Bellot (Mobiliteit) over "De coronacrisis bij skeyes" (55004712C)

- Jef Van den Bergh aan François Bellot (Mobiliteit) over "De impact van de coronacrisis op de herstelproeven" (55004739C)

- Jef Van den Bergh aan François Bellot (Mobiliteit) over "skeyes en het coronavirus" (55004741C)

- Marianne Verhaert aan François Bellot (Mobiliteit) over "De financiële toestand van skeyes" (55004767C)

Le **président**: Chers collègues, comme pour d'autres commissions, nous inaugurons aujourd'hui notre première réunion en vidéoconférence.

En premier lieu, je voudrais former mes vœux de bonne santé – ou de prompt rétablissement si certains collègues ont connu des difficultés – à l'intention de toutes et tous.

Ik wens u en uw naasten een goede gezondheid.

Je remercie les services qui se sont mobilisés pour que nous puissions tenir ce débat d'actualité, ainsi que M. le ministre, qui est présent pour répondre à vos questions.

Dans un premier temps, nous avons regroupé les questions concernant le transport aérien et routier – ainsi que l'entreprise skeyes. Dans un second temps, nous avons réuni toutes celles qui se rapportent au secteur ferroviaire. Nous aurons donc deux débats d'actualité. Je précise que les groupes qui n'ont pas inscrit d'orateur auront néanmoins l'occasion de s'exprimer après les questions.

Il faut essayer d'organiser le temps de parole de la manière la plus optimale possible. Pour le Parlement, il importe surtout d'obtenir des réponses de M. le ministre à nos interrogations. Chaque député interviendra dans l'ordre d'inscription.

Chers collègues, vous avez le choix: ou bien vous prenez la parole pendant deux minutes pour poser votre question ou bien vous pouvez simplement vous référer à sa version écrite telle qu'elle a été déposée, auquel cas votre texte sera repris intégralement dans le compte rendu de cette réunion de commission. Aux collègues qui ont introduit plus d'une question par débat, nous proposons qu'ils se livrent à une synthèse n'excédant pas trois minutes.

De collega's die meerdere vragen hebben, hebben de keuze: ofwel verwijzen zij naar de oorspronkelijke tekst van hun vragen, ofwel geven zij er een samenvatting van binnen drie minuten.

Ensuite, le ministre prendra le temps de répondre à toutes les questions. Les parlementaires pourront alors avoir le dernier mot, comme le veut le Règlement.

Nous allons commencer par le premier débat d'actualité, qui concerne le transport aérien et routier.

01.01 Séverine de Laveleye (Ecolo-Groen): Monsieur le ministre, ma question concerne les vols d'avions à vide. La règle européenne sur l'allocation de créneaux de décollage et d'atterrissage, règle dite des 80-20, stipule que les compagnies qui ne rendent pas effectifs au moins 80 % de leurs vols risquent de perdre leurs créneaux au profit d'autres compagnies, selon le principe du "*Use it or lose it*". Dans le contexte actuel du coronavirus, cette règle a amené les compagnies aériennes à faire voler des avions quasiment ou totalement vides. C'est évidemment un non-sens aux points de vue économique, environnemental et climatique. La Commission a pu trouver une solution pour suspendre ce mécanisme. Il s'agit cependant d'une solution temporaire.

Monsieur le ministre, d'après vous, le contexte actuel est-il une opportunité pour restructurer le secteur aérien? Plus spécifiquement, êtes-vous favorable à la mise sur pied d'un nouveau mécanisme encourageant les compagnies aériennes à la parcimonie, en mettant notamment le nombre de vols davantage en adéquation avec la demande? Êtes-vous favorable à la rationalisation des vols, dont ceux de moins de 1 000 kilomètres pour lesquels des alternatives peuvent être facilement trouvées, par exemple via le réseau ferroviaire?

01.02 Malik Ben Achour (PS): Monsieur le ministre, ma question concerne les vols à vide qui ont été constatés pendant le mois de mars et qui visaient à se conformer à la règle que ma collègue a très bien expliquée. Cette règle a été suspendue par le Parlement européen le 26 mars dernier.

Parmi les trois mesures urgentes votées ce jour-là dans le cadre de la lutte contre le coronavirus, figurait la suspension temporaire des règles de l'Union européenne sur les créneaux horaires dans les aéroports, dont le fameux principe du "*Use it or lose it*" qui consiste à devoir utiliser ses créneaux de décollage et d'atterrissage sous peine de perte définitive.

Monsieur le ministre, je voudrais connaître votre point de vue sur l'opportunité de restructurer ces règles qui tendent à densifier le trafic aérien, parfois au détriment de toute logique économique et surtout climatique. Quelle a été l'ampleur de ces pratiques dans notre pays? Quels étaient les aéroports et les compagnies concernés?

Cette crise du coronavirus nous offre vraiment l'occasion de repenser fondamentalement toute une série de fonctionnements à la base de notre société. Je crois qu'en aucun cas et à aucun prix, on ne doit manquer cette occasion d'une réflexion fondamentale. Le secteur du transport aérien a un impact colossal sur nos émissions carbone et je crois que la réflexion politique doit s'engager sur ce sujet-là. Cette règle du "*Use it or lose it*" nous donne l'occasion de le faire.

Le **président**: Madame Schlitz, je vous présente mes excuses. Vous deviez prendre la parole avant M. Ben Achour.

01.03 Sarah Schlitz (Ecolo-Groen): *En raison du Corona Virus, les compagnies aériennes constatent que jusqu'à 50% des passagers prévus ne se présentent pas au départ de leurs vols. Malgré cela, des compagnies aériennes font le choix de faire voler leurs avions vides ou à moitié vides, de peur de perdre leurs droits d'atterrissage dans les aéroports concernés.*

En cause ? Une règle européenne sur l'allocation des créneaux de décollage et d'atterrissage, règle dite du 80/20, qui stipule que les compagnies qui ne rendent pas effectifs au moins 80 % de leurs vols risquent de perdre leurs créneaux au profit d'autres compagnies.

La crise sanitaire met une nouvelle fois en lumière le non sens de certains mécanismes d'un autre siècle, guidés uniquement par des logiques économiques aux antipodes de celles que nous devrions prendre dans le contexte d'urgence climatique.

En Europe, les émissions de gaz à effet de serre du secteur aérien ont doublé depuis 1990 et pourraient tripler d'ici à 2050 sans action politique d'envergure.

Madame la Ministre,

Qu'allez-vous mettre en place pour mettre fin à ces pratiques ?

Allez-vous intervenir auprès de la Commission européenne et l'organisation internationale des compagnies aériennes (IATA) pour mettre fin définitivement à ce mécanisme ?

Êtes-vous partisane de la mise sur pied d'un nouveau mécanisme encourageant les compagnies aériennes à la parcimonie, plus flexible et mettant le nombre de vols davantage en adéquation avec la demande ?

En raison du Corona Virus, les compagnies aériennes constatent que jusqu'à 50% des passagers prévus ne se présentent pas au départ de leurs vols. Malgré cela, des compagnies aériennes font le choix de faire voler leurs avions vides ou à moitié vides, de peur de perdre leurs droits d'atterrissage dans les aéroports concernés.

En cause ? Une règle européenne sur l'allocation des créneaux de décollage et d'atterrissage, règle dite du 80/20, qui stipule que les compagnies qui ne rendent pas effectifs au moins 80 % de leurs vols risquent de perdre leurs créneaux au profit d'autres compagnies.

La crise sanitaire met une nouvelle fois en lumière le non sens de certains mécanismes d'un autre siècle, guidés uniquement par des logiques économiques aux antipodes de celles que nous devrions prendre dans le contexte d'urgence climatique.

Certains de vos homologues au niveau européen ont entamé des démarches auprès de la Commission européenne pour revoir ce mécanisme.

Monsieur le Ministre, allez-vous à votre tour intervenir auprès de la Commission européenne et l'organisation internationale des compagnies aériennes (IATA) pour mettre fin immédiatement à cette absurdité ?

01.04 Leen Dierick (CD&V): Consumenten die een pakketreis hebben geboekt en niet op reis kunnen vertrekken door de coronacrisis zullen volgens de nieuwe regeling van de Minister van Economie een voucher krijgen die een jaar geldig is. De reiziger kan ook na 12 maanden een terugbetaling van zijn reis vragen. In Frankrijk geldt dit systeem ook.

Echter krijgen wij veel vragen binnen van consumenten die enkel een vliegtuigticket hebben geboekt en dus geen pakketreis. Volgens Test-Aankoop dwingen Air France en KLM hun klanten om een waardebon aan te nemen. Andere maatschappijen zoals Brussels Airlines laten dan weer na om hun klanten te wijzen op de mogelijkheid tot terugbetaling.

Mijn vragen aan de Minister zijn:

1.Kunnen Belgen die rechtstreeks een vliegtuigticket hebben geboekt bijvoorbeeld bij Air France of Brussels Airlines of TUI Fly een terugbetaling van hun ticket vragen of zijn zij verplicht om ook een waardebon te aanvaarden?

2.Kunnen Belgen die een vliegtuigticket hebben geboekt via een website (bv. cheaptickets) een terugbetaling van hun ticket vragen of moeten zij een waardebon aanvaarden?

3.Het zou de grootste crisis ooit worden voor de luchtvaart. Er wordt gevreesd voor faillissementen. Is de consument beschermd bij faillissement van zijn luchtvaartmaatschappij? Welke stappen dient hij dan te nemen?

4.Brussels Airlines vraagt 200 miljoen euro steun aan de federale regering. Ook andere luchtvaartmaatschappijen zoals Air France KLM vragen steun aan de respectievelijke Franse en Nederlandse regering. Hoe gaan andere Europese lidstaten om met deze vraag naar steun? Wat is uw standpunt met betrekking tot de vraag van Brussels Airlines?

5.Wordt er op Europees niveau gewerkt aan een gemeenschappelijke regeling voor de luchtvaart in kader van de coronacrisis? Zo ja, hoe zal die regeling eruit zien? Wat is de timing? Zo nee, zal u aandringen op een gemeenschappelijke regeling?

01.05 Emmanuel Burton (MR): Monsieur le président, monsieur le ministre, il apparaît que les centres d'examen Permis de conduire n'ont toujours pas rouvert à ce jour.

Malheureusement, pendant cette période, un certain nombre de permis provisoires vont arriver à échéance. Les personnes concernées n'auront donc pas la possibilité de passer leur examen pratique en vue d'obtenir leur permis définitif. Il est impensable que ces personnes doivent repasser leur examen théorique à cause d'une décision dont elles sont les victimes.

Les chauffeurs professionnels ne peuvent plus non plus passer leurs examens en lien avec la formation continue obligatoire. Cette situation pourrait donc également avoir des conséquences pour les transporteurs routiers dont le rôle est d'autant plus crucial, aujourd'hui, pour l'approvisionnement de nos magasins alimentaires.

Au vu de la situation, monsieur le ministre, quelles mesures avez-vous prises pour éviter que ces personnes se retrouvent sans permis valable?

Le **président**: Avant de donner la parole à l'orateur suivant, et vous sachant atteint par le coronavirus, permettez-moi, monsieur Burton, de vous souhaitez un prompt rétablissement.

01.06 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Mijnheer de minister, ik wil het even hebben over skeyes.

We moeten er geen tekening bij maken, het luchtverkeer is ingestort. Tot 90 % van de voorziene volumes werd stilgelegd. Dit is nooit gezien in de luchtvaartsector. De luchtverkeersleiders krijgen zo goed als geen vergoedingen meer van de luchtvaartmaatschappijen. Voor skeyes betekent dit een groot gebrek aan inkomsten, het loopt meer dan 100 miljoen euro aan inkomsten mis.

De EUROCONTROL-lidstaten zijn akkoord gegaan met een steunpakket waardoor de luchtvaartmaatschappijen in de komende maanden de betaling van maximaal 1,1 miljard euro aan de luchtverkeersleiders (...) kosten kunnen uitstellen. Dat moet wat financiële ademruimte bieden aan de maatschappijen. Maar het blijft toch een heel precarie situatie.

Airlines for Europe, de belangenorganisatie van grote Europese luchtvaartmaatschappijen zegt in een reactie blij te zijn met dit besluit, maar hoopt op meer en vraagt of de ATC-gelden voor het volledige jaar zouden worden kwijtescholden.

Daarover heb ik enkele vragen.

Mijnheer de minister, zal de federale overheid de verloren inkomsten van skeyes pre-financieren? Zal de federale overheid uitstel van betaling van sociale lasten toekennen aan skeyes? Kunt u de volledige tewerkstelling en het inkomen van de werknemers van skeyes garanderen voor de komende maanden? Wat is uw standpunt over de ATC-gelden? Kunnen deze voor een volledig jaar worden kwijtescholden?

Nog geen jaar geleden pleitte u er zelf voor om af te stappen van de monopoliepositie van skeyes. Staat u in de huidige context nog steeds achter dit standpunt? Vindt u dat er nu slechts één speler mag zijn?

Meer algemeen, is er een plan van aanpak voor de hele luchtvaartsector? Helpen we elk bedrijf in nood door hun schulden zonder meer te dempen? Of zullen we zaken in ruil vragen? Komen er nationalisering aan in de luchtvaartsector? Wat is de rol van skeyes hierin? Is de MR nog steeds een voorstander van het werken met regionale luchtverkeersleiders?

01.07 Jef Van den Bergh (CD&V): *Omwillen van de Covid 19-problematiek kunnen er momenteel geen medische, psychologische, theoretische of praktische proeven afgenomen worden. Dat maakt dat bestuurders die een verval opgelegd kregen waarvan het herstel afhankelijk is van het slagen van een of meer van deze proeven momenteel hun rijbewijs niet terug kunnen krijgen.*

Die maatregel zal nog zeker tot 19 april, en mogelijk nog langer van kracht blijven. Dat maakt dat sommige bestuurders in de praktijk een langer verval zullen hebben dan door de rechter opgelegd.

Hierover volgende vragen:

Hoeveel bestuurders zijn er momenteel wachtende om hun medische herstelproef af te leggen? Hoeveel bestuurders zijn er wachtende om hun psychologische herstelproef af te leggen?

Hoe ziet de minister dit de komende weken en maanden evolueren? Zouden gedupeerden vb. juridische procedures kunnen aanspannen omwille van hun langer durend verval?

Hoeveel zaken inzake verkeersmisdrijven werden tot nu toe uitgesteld in de politierechtbanken? Hoeveel zaken konden sinds 16 maart toch nog doorgaan, ofwel via beperkte fysieke aanwezigheid ofwel via videostreaming?

Welke andere impact hebben de maatregelen op strafoplegging en strafuitvoering? Hoe ziet de minister dat de komende weken en maanden evolueren?

Door de reisbeperkingen en vliegverboden hebben de meeste luchtvaartmaatschappijen hun aanbod stilgelegd. Dit heeft grote impact op Skeyes.

Hierover wens ik de volgende vragen aan de minister te stellen:

Wat was het initieel geraamde aantal vliegbewegingen en passagiers voor respectievelijk 2020 en 2021?

Wat zijn de verwachtingen voor 2020 en 2021 gelet op de impact van het coronavirus?

Wat bedroeg het aantal vliegbewegingen en passagiers in respectievelijk februari, maart en april in vergelijking met vorig jaar?

Hoeveel luchtverkeersleiders zouden er nodig zijn in 2021 door het ander verplaatsingsgedrag?

Wat is de geraamde financiële impact in respectievelijk 2020 en 2021?

Welke vormen van ondersteuning door de federale overheid worden onderzocht?

Le président: Nous n'avons aucune nouvelle de Mme Verhaert. D'autres collègues que ceux qui avaient déposé des questions souhaitent-ils intervenir?

01.08 Joris Vandenbroucke (sp.a): Mijnheer de voorzitter, Mijnheer de minister ik wil kort even ingaan op twee punten, die hier al zijn aangehaald.

Ten eerste, is er de perversiteit van de lege vluchten, wat vanuit economisch en ecologisch oogpunt natuurlijk complete waanzin is. Op welke manier denkt u een bijdrage te kunnen leveren aan de hervorming van het systeem van de landingsrechten om die situatie in de toekomst te vermijden?

Ten tweede is er de zorgwekkende financiële toestand van skeyes. Er zijn al maatregelen genomen, maar ik had ook graag vernomen of men nadenkt over een manier om de toestand op langere termijn te stabiliseren.

01.09 Sophie Rohonyi (DéFI): Monsieur le président, je voulais réagir sur la question des avions vides. Cela nous a tous heurtés. Fort heureusement, comme évoqué par mes collègues, une décision a pu intervenir au niveau de l'Union européenne pour suspendre la fameuse règle qui obligeait les compagnies aériennes à utiliser au moins 80 % de leurs créneaux horaires de décollage et d'atterrissage pour pouvoir les conserver l'année suivante. Mais cette décision a poussé les compagnies aériennes à revoir leur politique. Soit la compagnie suspend totalement ses vols; c'est notamment le cas de Brussels Airlines. Soit elle affecte ses avions au fret; c'est notamment le cas de Lufthansa et de Qatar Airways.

La loi permet des exemptions pour les vols de secours ainsi que les vols humanitaires, mais pas pour les vols cargo qui transportent des produits commerciaux à moins qu'il ne s'agisse, dans le cadre de la crise que nous vivons aujourd'hui, de transporter du matériel médical ou des produits essentiels comme ceux relatifs à l'alimentation.

Monsieur le ministre, comment les dérogations sont-elles accordées aujourd'hui à ces vols par l'État fédéral? S'agit-il uniquement de vols sanitaires ou considérés comme tels? Comment le respect de ces dérogations est-il vérifié? Je me pose également la question de la proportion d'avions qui assurent aujourd'hui du transport de marchandises au départ et à l'arrivée de Bruxelles-National? Quelle est leur fréquence? De quel type de marchandises s'agit-il, en précisant la proportion pour chaque type de marchandises? Je suis consciente qu'il s'agit de données chiffrées. Par conséquent, si vous n'avez pas la possibilité de me répondre aujourd'hui, je veillerai à vous adresser une question écrite.

Le **président**: Madame Rohonyi, je vous remercie. D'autres collègues souhaitent-ils encore intervenir? (*Non*) Je rappelle que vous pouvez demander la parole par voie électronique, en appuyant sur la touche adéquate. Dans ce cas, le secrétariat verra que vous demandez la parole. Vous pouvez aussi lever la main, faire un petit geste ou des grimaces; normalement, je devrais le voir.

01.10 François Bellot, ministre: Monsieur le président, chers collègues, bonjour à toutes et à tous.

Veillez bien sur vous et sur vos proches. La manière dont nous organisons nos travaux aujourd'hui en est la preuve: il faudra peut-être en tirer la leçon et ne pas toujours dire que le télétravail, c'est pour les autres. Peut-être faudra-t-il aussi réfléchir, à l'intérieur de notre Parlement, à la manière de le faire. Si nous suggérons à d'autres de faire du télétravail, peut-être devrions-nous être les premiers à montrer l'exemple. Dans tous les cas, c'est un exemple aujourd'hui.

En ce qui concerne les questions relatives aux vols à vide et à la règle des *slots* au départ d'aéroports belges, pour information, lorsqu'on parle de la règle 80-20, on évoque précisément le règlement (CEE) n° 95/93 du Conseil du 18 janvier 1993 fixant des règles communes en ce qui concerne l'attribution des créneaux horaires dans les aéroports de la Communauté. En résumant pour les questions qui nous intéressent, lorsqu'un transporteur aérien ne peut atteindre le taux d'utilisation de 80 % des créneaux horaires demandés, le coordinateur – ce qu'on appelle le *slot coordinator* – peut, après avoir entendu le transporteur aérien concerné sur les raisons que ce transporteur peut évoquer pour expliquer une utilisation inférieure à 80 %, décider de maintenir les créneaux pour ce dernier si les raisons évoquées sont recevables, ou de retirer la série de créneaux horaires à ce transporteur aérien pour le reste de la période de planification horaire et de les placer dans un pot commun si le *slot coordinator* estime que les raisons évoquées sont litigieuses ou abusives. La notion de pot commun signifie que le slot peut être demandé par et attribué à une autre compagnie.

Dès le 9 mars 2020, l'EUACA – l'association européenne des gestionnaires de créneaux aéroportuaires de décollage et d'atterrissage – a plaidé auprès de la Commission européenne pour une exemption temporaire

de la règle des 80-20. Nous avons d'ailleurs été sollicités dès avant cette date pour soutenir la suspension de l'application de cette règle puisque les compagnies faisaient voler des avions à vide pour avoir la certitude de garder leurs *slots* à la fin de la crise, ce qui aurait été inacceptable. Cette position a également été soutenue par l'IATA.

Le lendemain, le 10 mars, la présidente de la Commission a communiqué sa volonté d'assouplir temporairement la réglementation sur les créneaux horaires, à la lumière de la pandémie du COVID-19. La Commission a dès lors suspendu les effets dudit règlement jusqu'au 30 juin 2020 initialement, avec une possibilité de proroger l'exemption temporaire.

La Commission a entre-temps présenté une proposition législative pour réviser le règlement (CE) n° 95/93, dans le but de permettre aux transporteurs aériens de suspendre leurs liaisons sans perdre leurs droits sur leurs futurs créneaux horaires dans les aéroports, et d'adapter ce règlement aux réalités de notre époque. Les discussions entre les 27 États membres sont toujours en cours.

Si l'impact du COVID-19 sur le secteur de l'aviation persiste, le texte prévoit que la Commission peut prolonger les dérogations prévues au moyen d'actes délégués.

Certains collègues m'interrogent sur la manière dont sera organisé le monde de l'aviation demain. Le monde de l'aviation sera organisé demain comme il l'était avant la crise, sauf si d'autres décisions sont prises et si une autre distribution internationale de l'activité économique et de celle des passagers est instaurée. Le tout est de voir comment notre monde sera après la crise du coronavirus. Il y aura sans doute un après coronavirus, qui sera différent de l'avant coronavirus. Nous verrons comment l'envisager.

Les avions cargos ne sont pas organisés par catégorie de matériel, ce n'est pas comme ça que cela fonctionne. C'est un peu comme un facteur, qui a dans sa camionnette des enveloppes avec des recommandés, des factures d'électricité ou de gaz, une carte postale et un petit colis. Lorsque l'avion démarre de son point de départ, le transporteur ne connaît pas l'ensemble du matériel qui se trouve à bord. Il peut dire qu'une partie vient de telle entreprise médicale ou pharmaceutique, que ce sont des légumes ou de l'équipement industriel. Mais il n'y a pas un avion médical, un avion ceci ou cela: tout est mélangé dans un avion. Organiser cela autrement nécessiterait une réorganisation internationale, sachant que du matériel médical de première urgence – comme un colis urgent de médicaments pesant dix à vingt kilos – peut être placé dans un avion à côté d'autres marchandises. J'ai vécu cela en tant que ministre. J'ai parfois vu des avions décoller en dehors des créneaux horaires prévus la nuit. Nous voulions les verbaliser mais ils produisaient une attestation de l'OMS ou d'une autre organisation internationale indiquant l'urgence de certaines choses, comme des poches de sang. Bref, la variété des marchandises dans un avion est très grande. Il est donc impossible de dire aujourd'hui à Bruxelles qu'il y a les avions médicaux et les autres.

Tout récemment, l'OMS a choisi une série d'aéroports dans le monde, stratégiques sur le plan médical. S'il ne devait plus y avoir d'activité aéroportuaire du tout, ces aéroports devraient obtenir toutes les aides techniques, technologiques, militaires et autres pour pouvoir fonctionner. Se trouve sur cette liste, l'aéroport de Liège.

Je ne peux pas vous dire exactement combien d'avions atterrissent à Bruxelles par jour mais, à mon avis, il doit s'agir d'environ 60 ou 70 mouvements d'avions de fret par jour.

Concernant les questions relatives au droit des passagers en matière d'annulation de vols dans le contexte de pandémie de coronavirus, la crise a eu comme conséquence l'arrêt quasiment complet des déplacements internationaux, dont le transport de passagers par avion. Le droit des passagers aériens est fixé dans le règlement (CE) n° 261/2004 du Parlement européen et du Conseil. Il s'agit donc d'un dossier qui est géré au niveau européen et pas du tout au niveau national. Une réponse commune aux 27 États membres devra être trouvée.

Actuellement, le secteur aéronautique est gravement affecté par la crise, avec au premier rang les compagnies aériennes, qui se trouvent dans des situations financières extrêmement difficiles. Les entreprises sont confrontées aujourd'hui à un grand problème de cash, car elles ont de grandes charges de location d'avions, des charges fixes, etc. Pour les payer, il leur faut du cash. Deuxièmement, dans les semaines ou jours qui viennent se posera le problème de la solvabilité. Quand elles font leur compte d'exploitation, elles constatent que leurs pertes actuelles dépassent leurs réserves et leur capital si bien qu'elles sont virtuellement en cessation de paiement et que la confiance vis-à-vis des créanciers est

ébranlée.

En Belgique, c'est l'article 663 des lois coordonnées sur les pratiques commerciales qui imposerait au conseil d'administration de se présenter devant le juge du tribunal du commerce pour déposer le bilan.

Il faut donc bien distinguer le cash et la solvabilité. En effet, des entreprises peuvent être privées de cash, mais disposer d'une bonne solvabilité. D'autres peuvent être privées de cash et être appelées à rencontrer de gros problèmes de solvabilité. Dans le secteur aérien, toutes les compagnies à travers le monde, à l'exception de celles du Moyen-Orient qui sont hypercapitalisées, seront confrontées à un problème de cash et de solvabilité.

J'en reviens aux personnes qui avaient réservé un voyage. Elles sont aussi victimes de cette situation. Il est donc normal qu'elles soient protégées en cas d'annulation ou de la probable annulation du vol qu'elles ont réservé.

Le règlement européen (CE) n° 261/2004 définit les règles qui régissent les conditions et les différents mécanismes pour apporter une compensation aux passagers en cas d'annulation des vols. Cependant, dans la situation actuelle où un très grand nombre de vols sont annulés et où l'activité est presque à l'arrêt, la trésorerie des compagnies aériennes est soumise à une forte pression. Pour certaines d'entre elles, la menace de dépôt de bilan existe, si aucune action n'est entreprise. La question se pose alors de savoir comment assurer un équilibre entre la juste compensation des clients et la sauvegarde des compagnies aériennes.

Plusieurs États membres ont déjà sollicité officiellement la commissaire Vălean afin que des modifications interviennent au niveau du règlement européen. La proposition qui est faite par ces pays vise à permettre aux compagnies aériennes européennes de proposer, dans un premier temps, le remboursement des vols annulés via un bon à valoir permettant aux clients de choisir un vol d'une valeur similaire. Si, après un délai déterminé, le client n'a pas utilisé son bon, le remboursement en espèces pourra être effectué. Nous analysons actuellement cette proposition.

Quoi qu'il en soit, la solution qui devra être trouvée devra garantir l'équilibre entre toutes les parties prenantes à ce dossier: les droits à assurer pour les uns et la pérennité pour les autres.

Sans entrer dans les détails, je signale que les billets Flex sont automatiquement remboursés par les compagnies car il s'agit d'un produit particulier. Il existe une grande diversité des offres en matière de billets d'avion. Certains relèvent des conditions générales, d'autres de conditions particulières, comme c'est le cas pour les billets Flex qui ont déjà été remboursés.

Chez skeyes, la pandémie de coronavirus a eu comme conséquence l'arrêt quasi complet de déplacements internationaux, dont les vols passagers par avion. Nous sommes actuellement au cœur de la crise et nous ne savons pas encore jusqu'à quand celle-ci durera. Plus la crise sera longue, plus son impact sur le futur de l'aviation sera important. Ce n'est d'ailleurs pas uniquement le cas de l'aviation.

De luchtverkeersleiding is een onmisbare dienst om de bevoorrading van het land te verzekeren, inclusief leveringen van medische uitrusting.

L'organisation de ces services est définie par des règlements européens dans le cadre du programme de ciel unique européen. Par conséquent, au-delà du plan national, les décisions doivent être prises au niveau européen.

Actuellement, l'activité de tous les acteurs du secteur aéronautique est très fortement réduite. Les revenus ont dès lors très fortement baissé, ce qui entraîne des situations financières difficiles pour l'ensemble des acteurs.

Cette situation est, bien entendu, sans équivalent dans l'histoire de l'aviation. En effet, avant la crise, EUROCONTROL prévoyait 1 349 000 mouvements dans l'espace aérien belge pour l'année 2020 et 1 394 000 mouvements en 2021, soit une croissance annuelle de respectivement 2,8 % et 1,5 % par rapport à 2019.

À la suite de la crise du coronavirus, EUROCONTROL estime actuellement que le trafic aérien devrait

diminuer de 53 % en 2020 par rapport au niveau de trafic de 2019. Vous allez me dire qu'il n'y en a presque plus aujourd'hui, mais il faut savoir que des avions ont volé jusque fin mars en nombre quasiment équivalent aux années précédentes.

Ce sont 88 000 mouvements qui ont été enregistrés dans l'espace aérien belge en janvier, 84 000 en février et 53 000 en mars. Depuis la fin mars, le trafic aérien s'est stabilisé à 10 % du niveau enregistré en 2019.

De gevolgen van de crisis zullen naar verwachting nog enkele jaren voelbaar zijn. Toch kan niemand met zekerheid voorspellen dat de crisis een blijvende verandering in het gebruikersgedrag teweeg zal brengen. Skeyes moet dus voldoende verkeersleiders operationeel houden om de veiligheid van de luchtvaart te kunnen garanderen wanneer het luchtverkeer weer op gang komt.

Les tarifs des services de navigation aérienne sont établis en fonction des prévisions de trafic. Considérant la diminution soudaine et brutale du trafic aérien, skeyes estime que la perte de revenus s'élèvera à 150 millions d'euros en 2020 et à 50 millions d'euros en 2021, si l'on prend comme base les prévisions de l'International Air Transport Association (IATA) relative à une reprise à la fin de l'année. Selon la réglementation européenne en vigueur, cette perte de revenus doit être en partie supportée par skeyes (4,4 %), tandis que le reste doit être compensé par des tarifs plus élevés pour les compagnies aériennes au cours de la seule année 2022.

Les États européens travaillent de concert à la détermination de solutions coordonnées permettant aux acteurs du secteur – y compris, l'Air Navigation Service Provider (ANSP) – de résister à la crise engendrée par le COVID-19. De nombreuses options sont actuellement à l'étude. Les activités de skeyes, quel que soit le nombre de vols par mois, doivent se poursuivre pour des raisons de sécurité évidentes. L'espace aérien belge ne peut en effet pas être privé de contrôle aérien, puisque plusieurs avions nationaux et internationaux continuent de survoler notre pays.

S'agissant du dossier routier, dès l'annonce du confinement, et tenant compte des fermetures des centres d'examen régionaux, j'ai fait préparer un projet d'arrêté royal modificatif visant à régler certains problèmes de prolongation de la validité de documents relatifs au permis de conduire. Ce texte est actuellement soumis à la procédure officielle de demande d'avis des gouvernements régionaux. Cette demande fait suite à de nombreux contacts préalables entre différents cabinets. Dès que ceux-ci auront donné leur accord, le projet d'arrêté royal pourra être publié rapidement. Les mesures qu'il contient entraineront rétroactivement en vigueur au 16 mars 2020. Il y est notamment prévu que les permis de conduire – y compris provisoires – qui expireraient après le 15 mars 2020 sont automatiquement prolongés jusqu'au 30 septembre prochain.

Les Régions sont compétentes pour les centres d'examen, mais elles le sont aussi pour décider d'une modification temporaire des conditions d'accès à l'examen pratique, parmi lesquelles l'obligation d'être titulaire d'un examen théorique en cours de validité.

À l'échelle fédérale, l'arrêté prévoit que les demandes de permis de conduire – y compris provisoires – qui dans des circonstances normales doivent être introduites dans les trois ans qui suivent la réussite de l'examen pratique ou théorique, pourront l'être jusqu'au 30 septembre 2020 inclus, si l'un des deux examens était réussi avant le 16 mars.

Wat het probleem van de medische en psychologische herstelonderzoeken betreft, wil ik in de eerste plaats duidelijk maken dat de FOD Mobiliteit en Vervoer als enige verantwoordelijk is voor het toezicht op de naleving van de erkenningsvoorwaarden van de psycho-medisch-sociale centra, overeenkomstig artikel 73 van het koninklijk besluit van 23 maart 1998 betreffende het rijbewijs.

De vragen over het aantal zaken dat is uitgesteld en over de strafuitvoering en de impact van deze maatregelen op de strafoplegging en -uitvoering dient u te stellen aan mijn collega-minister van Justitie.

In het ministerieel besluit van 23 maart 2020 houdende dringende maatregelen om de verspreiding van het coronavirus COVID-19 te beperken, laatst gewijzigd bij ministerieel besluit van 3 april 2020, worden in de bijlage de psycho-medisch-sociale centra voor het herstellen in het recht tot sturen expliciet uitgezonderd van de essentiële diensten. De niet-essentiële bedrijven die in de onmogelijkheid zijn om de maatregelen telewerk en social distancing te respecteren moeten sluiten. Aangezien deze centra die medische en psychologische herstelonderzoeken organiseren, gesloten zijn kunnen wij geen cijfers opvragen van het aantal bestuurders dat momenteel deze herstelonderzoeken moeten afleggen. De FOD Mobiliteit en Vervoer

zal erover waken dat bij de heropstart van deze centra de meest urgente dossiers worden behandeld.

In het koninklijk besluit zal via overgangsmaatregelen worden voorzien in de verlenging van de geldigheid van de tijdelijke rijbewijzen.

Voilà les différents éléments que je pouvais fournir en réponse à vos questions.

Le **président**: Merci beaucoup, monsieur le ministre, pour vos réponses. Je reviens vers les collègues dans l'ordre de leur demande d'inscription.

01.11 **Malik Ben Achour** (PS): Monsieur le ministre, je vous remercie pour vos réponses très complètes. J'ai entendu votre souci partagé au sujet de ces vols à vide qui scandalisent tout le monde et que personne ne comprend.

Je vous ai entendu dire aussi que le monde changera après la crise. C'est ce que nous souhaitons. Plus précisément, dans un effort commun, nous souhaitons qu'il change de manière plus durable, plus juste et plus sociale. Nous serons évidemment très attentifs au fait que les réglementations européennes actuellement suspendues puissent être modifiées de manière structurelle et de manière plus permanente.

01.12 **Leen Dierick** (CD&V): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, het zijn inderdaad financieel extreme tijden, zowel voor de luchtvaartmaatschappijen als voor de consumenten. Minister Muylle heeft reeds heel wat regelingen getroffen voor consumenten die pakketreizen hebben geboekt, maar consumenten die alleen een vliegtuigticket hebben geboekt, vallen voorlopig nog steeds uit de boot. Daarom wil ik erop aandringen dat er op Europees niveau wordt gezocht naar een oplossing, zowel wat betreft de terugbetaling van tickets als wat betreft de bescherming van de consument wanneer een luchtvaartmaatschappij zou failliet gaan. Ook dan moet er toch bescherming zijn voor de consument. Er moet een evenwicht gezocht worden tussen de bescherming van de luchtvaartmaatschappijen en de consumentenbescherming. Mogelijk kan een systeem van vouchers een mooie oplossing zijn. Ik kijk uit naar de oplossing. Ik hoop dat deze er vrij snel komt en dat eens er een oplossing is, deze heel duidelijk wordt gecommuniceerd naar de consumenten, want die zitten daar toch wel op te wachten. Ik dank u in elk geval voor uw uitvoerige uitleg en ik kijk uit naar de oplossing.

01.13 **Emmanuel Burton** (MR): Merci, monsieur le ministre, pour vos réponses. Je pense que les mesures dont vous avez parlé permettront de réguler la situation. Votre action répond à de nombreuses interrogations au sein de la population qui est concernée par ces problèmes. Cette action était indispensable. Prenez tous soin de vous!

01.14 **Jef Van den Bergh** (CD&V): Mijnheer de voorzitter, ik dank de minister voor zijn antwoord en heb verder geen commentaar.

01.15 **Marianne Verhaert** (Open Vld): Mijnheer de voorzitter, doordat ik nog in een college zat, had ik enige vertraging.

Mijnheer de minister, de luchtvaartsector heeft dezer dagen haar belang aangetoond, onder andere in de levering van medisch materiaal. Het blijkt dat het om een keten gaat die, als er één schakel tussenuit gehaald wordt, helemaal verstoord raakt. Het blijft dan ook belangrijk om het dossier van skeyes zeer concreet op te volgen.

01.16 **Joris Vandenbroucke** (sp.a): Mijnheer de minister, bedankt voor uw uitgebreid antwoord, waarop ik niet veel commentaar zal geven, behalve dan dat wij momenteel in het duister tasten over de mogelijke duurtijd van deze crisis, op welke wijze en wanneer de economische activiteiten met onder andere de luchtvaartsector zullen hernemen en hoelang de negatieve effecten van vandaag zullen doorwerken in de toekomst. Daar is dan ook heel wat internationale samenwerking mee gemoeid. Ik hoop dat ons land zich op dat vlak constructief zal opstellen.

Inzake de luchtvaart moeten er mogelijk wijzigingen worden aangebracht in de regelgeving, onder andere over de landingsrechten. Ik hoop dat wij erover zullen nadenken hoe dat op een duurzamere manier kan worden ingevuld dan vandaag het geval is.

01.17 **Maria Vindevoghel** (PVDA-PTB): Mijnheer de minister, ik ben wat ontgoocheld door de weinige

antwoorden op mijn vragen. Ik dring erop aan dat u alsnog schriftelijk antwoordt op de vragen waarop u nog niet hebt geantwoord.

Twee dingen zijn nog heel belangrijk voor het personeel van zowel skeyes als het geheel van de luchthavengemeenschap.

Ten eerste, ik dring aan op coördinatie inzake gezondheid en veiligheid van de werknemers op de luchthaven. Daaraan ontbreekt het vandaag en de mensen zijn heel bang dat bij de heropstart onvoldoende de veiligheid en de gezondheid van personeel en passagiers verzekerd is. Ik heb hier al eens naar gevraagd en kan u verzekeren dat ik dagelijks mails krijg van mensen die erover klagen dat de veiligheid van de werknemers op de luchthaven nog steeds niet wordt gerespecteerd..

Ten tweede, zijn de werknemers heel erg bezorgd over hun jobs. Ik hoop dat u er alles aan zult doen om de jobs te behouden. Veel mensen zijn nu technisch werkloos, dikwijls vanuit precaire statuten. Ik hoop dat u er alles aan zult doen opdat zij zowel hun job als hun loon behouden.

01.18 Sophie Rohonyi (DéFI): Monsieur le ministre, je vous remercie pour vos réponses.

J'entends les difficultés qu'il existe de contrôler les dérogations qui ont été accordées aux avions cargos, étant donné que ces avions transportent une multitude de marchandises de toute nature. Il faut veiller à ce que ne soient pas utilisées des attestations médicales, qui proviendraient de l'OMS ou autre, pour justifier le transport de marchandises en dehors des vols sanitaires ou humanitaires et pour lesquels des dérogations ont été accordées. Les contrôles effectués me semblent insuffisants, d'autant plus qu'à l'aéroport de Bruxelles-National, cela pose un réel problème pour les riverains en particulier lorsqu'il s'agit de déroger aux quotas des vols de nuit.

01.19 Gilles Vanden Burre (Ecolo-Groen): Monsieur le ministre, je vous remercie. J'espère que tout le monde se porte au mieux. Vous avez déclaré que le monde ne sera plus le même après la crise du COVID-19. C'est une évidence, dans tous les secteurs d'ailleurs et dans le secteur aérien en particulier.

De nombreuses entreprises aériennes font déjà appel à l'aide dans des pays voisins – en Allemagne, en France, etc – et en Belgique aussi. Il faudra y apporter une réponse européenne forte, ainsi que de la part de différents États. Pour nous, écologistes, c'est l'occasion de mener une réflexion profonde sur une transformation du secteur et une transition vers un autre modèle – l'actuel, à nos yeux, n'étant ni tenable ni durable.

Nous aimerions que vous puissiez relayer ces préoccupations, que ce soit en termes de fiscalité – la taxe kérosène devrait être mise en place au plus vite au niveau européen –, de régulation des vols de moins de 1000 kilomètres au niveau intra-européen, de diminution des émissions de CO₂ et enfin de qualité de vie des citoyens qui vivent autour des aéroports. Nous vous demandons que ces éléments, très importants, puissent être mis en avant dans la refonte profonde du secteur qui va certainement arriver dans les prochaines semaines.

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

02 Actualiteitsdebat betreffende het spoor tijdens de huidige crisis van het coronavirus. Toegevoegde vragen van

- Maria Vindevoghel aan François Bellot (Mobiliteit) over "De noodmaatregelen met betrekking tot het coronavirus" (55004047C)
- Tomas Roggeman aan François Bellot (Mobiliteit) over "De richtlijnen en maatregelen inzake het coronavirus" (55004078C)
- Frank Troosters aan François Bellot (Mobiliteit) over "De veiligheidsmaatregelen naar aanleiding van de coronacrisis" (55004100C)
- Frank Troosters aan François Bellot (Mobiliteit) over "De afschaffing van piekurtreinen" (55004101C)
- Pieter De Spiegeleer aan François Bellot (Mobiliteit) over "De invloed van het coronavirus op de samenwerking van Infrabel met diverse vrachtoperatoren" (55004102C)
- Frank Troosters aan François Bellot (Mobiliteit) over "Coronabesmettingen bij het NMBS-personeel" (55004110C)
- Pieter De Spiegeleer aan François Bellot (Mobiliteit) over "De invloed van het coronavirus op het

personeel en de werking van Infrabel" (55004128C)

- Tomas Roggeman aan François Bellot (Mobiliteit) over "De Treindienst van Nationaal Belang" (55004182C)
- Pieter De Spiegeleer aan François Bellot (Mobiliteit) over "De vraag om aanpassingen op financieel vlak voor het vrachtvervoer per spoor" (55004245C)
- Pieter De Spiegeleer aan François Bellot (Mobiliteit) over "De vraag om aanpassingen op reglementair vlak voor het vrachtvervoer per spoor" (55004248C)
- Reccino Van Lommel aan Nathalie Muylle (Werk, Economie en Consumenten) over "De goederentoevoer aan bedrijven en consumenten ten gevolge van de coronacrisis" (55004259C)
- Kim Buyst aan François Bellot (Mobiliteit) over "Het afschaffen van assistentie voor personen met beperkte mobiliteit tijdens de coronacrisis" (55004299C)
- Sarah Schlitz aan François Bellot (Mobiliteit) over "De coronacrisis en de verlengde geldigheid van de NMBS-abonnementen" (55004317C)
- Sarah Schlitz aan François Bellot (Mobiliteit) over "De toegankelijkheid van de treinen voor personen met een handicap en met beperkte mobiliteit" (55004318C)
- Frank Troosters aan François Bellot (Mobiliteit) over "De NMBS-abonnementen en -treinkaarten" (55004350C)
- Pieter De Spiegeleer aan François Bellot (Mobiliteit) over "De Treindienst van Nationaal Belang" (55004396C)
- Georges Dallemagne aan Philippe Goffin (Buitenlandse Zaken en Defensie) over "Het goederenvervoer binnen de EU" (55004471C)
- Pieter De Spiegeleer aan François Bellot (Mobiliteit) over "De betaalparkings van de NMBS" (55004558C)
- Mélissa Hanus aan François Bellot (Mobiliteit) over "Het coronavirus en de bescherming van het personeel van Infrabel en de NMBS" (55004596C)
- Mélissa Hanus aan François Bellot (Mobiliteit) over "Het coronavirus en het niet-gebruik van de NMBS-abonnementen" (55004597C)
- Laurence Zanchetta aan François Bellot (Mobiliteit) over "Het coronavirus en het openhouden van de loketten" (55004598C)
- Mélissa Hanus aan François Bellot (Mobiliteit) over "Het coronavirus en het werk in de NMBS-werkplaatsen" (55004599C)
- Kim Buyst aan François Bellot (Mobiliteit) over "De steunmaatregelen voor het goederenvervoer per spoor" (55004699C)
- Kim Buyst aan François Bellot (Mobiliteit) over "Het verlengen van de Rail Passen en Go Passen tijdens de coronacrisis" (55004700C)
- Jef Van den Bergh aan François Bellot (Mobiliteit) over "Compensaties voor gebruikers van het openbaar vervoer wegens de coronacrisis" (55004704C)
- Kim Buyst aan François Bellot (Mobiliteit) over "Vroege en late treinen tijdens de Treindienst van Nationaal Belang" (55004705C)
- Tomas Roggeman aan François Bellot (Mobiliteit) over "De hygiëne van de aircosystemen in het rollend materieel van de NMBS" (55004706C)
- Frank Troosters aan François Bellot (Mobiliteit) over "Het versoepelen van de maatregelen met betrekking tot de coronacrisis" (55004708C)
- Maria Vindevoghel aan François Bellot (Mobiliteit) over "De coronacrisis bij de NMBS" (55004713C)
- Maria Vindevoghel aan François Bellot (Mobiliteit) over "De terugbetaling van NMBS-abonnementen met betrekking tot de coronacrisis" (55004714C)
- Tomas Roggeman aan François Bellot (Mobiliteit) over "De gevolgen van de coronacrisis voor de huurders van handelsruimtes bij stations van de NMBS" (55004715C)
- Tomas Roggeman aan François Bellot (Mobiliteit) over "De financiële impact van de coronacrisis op Infrabel" (55004717C)
- Tomas Roggeman aan François Bellot (Mobiliteit) over "Hygiëne bij de NMBS" (55004718C)
- Tomas Roggeman aan François Bellot (Mobiliteit) over "De financiële impact van de coronacrisis op de NMBS" (55004720C)
- Tomas Roggeman aan François Bellot (Mobiliteit) over "Het HR-beleid bij de NMBS tijdens de coronacrisis" (55004721C)
- Tomas Roggeman aan François Bellot (Mobiliteit) over "Het gecombineerd en verspreid vervoer" (55004722C)
- Tomas Roggeman aan François Bellot (Mobiliteit) over "De inzet van het medisch personeel van HR Rail in de strijd tegen het coronavirus" (55004723C)
- Joris Vandenbroucke aan François Bellot (Mobiliteit) over "De impact van de coronacrisis op de

inkomsten van Infrabel en de NMBS en de compensatieregeling" (55004728C)

- Jef Van den Bergh aan François Bellot (Mobilité) over "Brussels Airlines en de coronacrisis" (55004737C)
- Jef Van den Bergh aan François Bellot (Mobilité) over "De financiële impact van de coronacrisis op de spoorwegen" (55004738C)
- Jef Van den Bergh aan François Bellot (Mobilité) over "De impact van de coronacrisis op de spoorwerken" (55004740C)
- Sophie Rohonyi aan François Bellot (Mobilité) over "Het ontsmettingsproces in de treinen tijdens de COVID-19-gezondheids crisis" (55004745C)
- Marianne Verhaert aan François Bellot (Mobilité) over "De dienstverlening voor reizigers met een beperkte mobiliteit" (55004765C)
- Marianne Verhaert aan François Bellot (Mobilité) over "De treindienst van nationaal belang" (55004766C)
- Tomas Roggeman aan François Bellot (Mobilité) over "De veiligheid van de agenten van Securail tijdens de coronacrisis" (55004780C)
- Laurence Zanchetta aan François Bellot (Mobilité) over "De financiële impact van COVID-19 op de NMBS" (55004786C)
- Vincent Scourneau aan François Bellot (Mobilité) over "De toestand bij de NMBS en Infrabel naar aanleiding van de coronacrisis" (55004798C)
- Sarah Schlitz aan François Bellot (Mobilité) over "De steun voor de sector van het goederenvervoer per spoor tijdens de coronacrisis" (55004869C)
- Sarah Schlitz aan François Bellot (Mobilité) over "Het treinongeval op de RFC Rijn-Alpen" (55004870C)

02 Questions jointes de

- Maria Vindevoghel à François Bellot (Mobilité) sur "Les mesures d'urgence dans le cadre du coronavirus" (55004047C)
- Tomas Roggeman à François Bellot (Mobilité) sur "Les directives et mesures relatives au coronavirus" (55004078C)
- Frank Troosters à François Bellot (Mobilité) sur "Les mesures de sécurité liées à la crise du coronavirus" (55004100C)
- Frank Troosters à François Bellot (Mobilité) sur "La suppression des trains de pointe" (55004101C)
- Pieter De Spiegeleer à François Bellot (Mobilité) sur "L'incidence du coronavirus sur la collaboration entre Infrabel et divers opérateurs de fret" (55004102C)
- Frank Troosters à François Bellot (Mobilité) sur "Les cas de coronavirus parmi le personnel de la SNCB" (55004110C)
- Pieter De Spiegeleer à François Bellot (Mobilité) sur "L'incidence du coronavirus sur le personnel et le fonctionnement d'Infrabel" (55004128C)
- Tomas Roggeman à (François Bellot) (Mobilité) sur "Le Service de Trains d'Intérêt National" (55004182C)
- Pieter De Spiegeleer à François Bellot (Mobilité) sur "La demande d'adaptations au niveau financier pour le transport de marchandises par rail" (55004245C)
- Pieter De Spiegeleer à François Bellot (Mobilité) sur "La demande d'adaptations sur le plan réglementaire pour le transport de marchandises par rail" (55004248C)
- Reccino Van Lommel à Nathalie Muylle (Emploi, Économie et Consommateurs) sur "L'approvisionnement en marchandises des entreprises et consommateurs vu la crise du coronavirus" (55004259C)
- Kim Buyst à François Bellot (Mobilité) sur "La suppression de l'assistance aux personnes à mobilité réduite pendant la crise du coronavirus" (55004299C)
- Sarah Schlitz à François Bellot (Mobilité) sur "La crise du coronavirus et la validité prolongée des abonnements SNCB" (55004317C)
- Sarah Schlitz à François Bellot (Mobilité) sur "L'accessibilité des trains pour les personnes en situation de handicap et à mobilité réduite" (55004318C)
- Frank Troosters à François Bellot (Mobilité) sur "Les abonnements et les cartes-train de la SNCB" (55004350C)
- Pieter De Spiegeleer à François Bellot (Mobilité) sur "Le Service de Trains d'Intérêt National" (55004396C)
- Georges Dallemagne à Philippe Goffin (Affaires étrangères et Défense) sur "Le transport interne des marchandises de l'UE" (55004471C)
- Pieter De Spiegeleer à François Bellot (Mobilité) sur "Les parkings payants de la SNCB" (55004558C)
- Mélissa Hanus à François Bellot (Mobilité) sur "Le coronavirus et la protection du personnel d'Infrabel"

et de la SNCB" (55004596C)

- Mélissa Hanus à François Bellot (Mobilité) sur "Le coronavirus et le non-usage des abonnements SNCB" (55004597C)
- Laurence Zanchetta à François Bellot (Mobilité) sur "Le coronavirus et le maintien des guichets" (55004598C)
- Mélissa Hanus à François Bellot (Mobilité) sur "Le coronavirus et le travail dans les ateliers de la SNCB" (55004599C)
- Kim Buyst à François Bellot (Mobilité) sur "Les mesures de soutien au transport ferroviaire de marchandises" (55004699C)
- Kim Buyst à François Bellot (Mobilité) sur "La prolongation des Rail Pass et Go Pass pendant la crise du coronavirus" (55004700C)
- Jef Van den Bergh à François Bellot (Mobilité) sur "Des compensations pour les usagers des transports en commun en raison de la crise du coronavirus" (55004704C)
- Kim Buyst à François Bellot (Mobilité) sur "Les trains tôt le matin et tard le soir pendant le Service de Trains d'Intérêt National" (55004705C)
- Tomas Roggeman à François Bellot (Mobilité) sur "L'hygiène des systèmes de climatisation du matériel roulant de la SNCB" (55004706C)
- Frank Troosters à François Bellot (Mobilité) sur "L'assouplissement des mesures prises dans le cadre de la crise du coronavirus" (55004708C)
- Maria Vindevoghel à François Bellot (Mobilité) sur "La crise du coronavirus à la SNCB" (55004713C)
- Maria Vindevoghel à François Bellot (Mobilité) sur "Le remboursement des abonnements de la SNCB en raison de la crise du coronavirus" (55004714C)
- Tomas Roggeman à François Bellot (Mobilité) sur "Les conséquences du coronavirus pour les locataires d'espaces commerciaux dans les gares SNCB" (55004715C)
- Tomas Roggeman à François Bellot (Mobilité) sur "L'incidence financière de la crise du coronavirus sur Infrabel" (55004717C)
- Tomas Roggeman à François Bellot (Mobilité) sur "L'hygiène à la SNCB" (55004718C)
- Tomas Roggeman à François Bellot (Mobilité) sur "L'incidence financière de la crise du coronavirus sur la SNCB" (55004720C)
- Tomas Roggeman à François Bellot (Mobilité) sur "La politique en matière de ressources humaines à la SNCB pendant la crise du coronavirus" (55004721C)
- Tomas Roggeman à François Bellot (Mobilité) sur "Le transport combiné et le trafic diffus" (55004722C)
- Tomas Roggeman à François Bellot (Mobilité) sur "Le recours au personnel médical de HR Rail dans la lutte contre le coronavirus" (55004723C)
- Joris Vandenbroucke à François Bellot (Mobilité) sur "L'incidence de la crise du coronavirus sur les revenus d'Infrabel/SNCB et les règles de compensation" (55004728C)
- Jef Van den Bergh à François Bellot (Mobilité) sur "Brussels Airlines et la crise du coronavirus" (55004737C)
- Jef Van den Bergh à François Bellot (Mobilité) sur "L'incidence financière de la crise du coronavirus sur les chemins de fer" (55004738C)
- Jef Van den Bergh à François Bellot (Mobilité) sur "L'incidence de la crise du coronavirus sur les travaux ferroviaires" (55004740C)
- Sophie Rohonyi à François Bellot (Mobilité) sur "Le processus de désinfection dans les trains durant la crise sanitaire COVID-19" (55004745C)
- Marianne Verhaert à François Bellot (Mobilité) sur "Le service aux voyageurs à mobilité réduite" (55004765C)
- Marianne Verhaert à François Bellot (Mobilité) sur "Le service ferroviaire d'intérêt national" (55004766C)
- Tomas Roggeman à François Bellot (Mobilité) sur "La sécurité des agents de Securail durant la crise du coronavirus" (55004780C)
- Laurence Zanchetta à François Bellot (Mobilité) sur "L'impact financier du COVID-19 sur la SNCB" (55004786C)
- Vincent Scourneau à François Bellot (Mobilité) sur "L'état des lieux à la SNCB et à Infrabel suite au COVID-19" (55004798C)
- Sarah Schlitz à François Bellot (Mobilité) sur "Le soutien au secteur du transport de marchandises par rail pendant la crise du coronavirus" (55004869C)
- Sarah Schlitz à François Bellot (Mobilité) sur "L'accident ferroviaire sur le RFC Rhin-Alpes" (55004870C)

De **voorzitter**: Vraag nr. 55004259C van de heer Van Lommel wordt omgezet in een schriftelijke vraag.

02.01 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Mijnheer de minister, met mijn eerste vraag, die al van februari dateert, toen de crisis nog niet volledig was losgebarsten, wou ik vernemen of de NMBS een gezondheidsplan had. Dat onderwerp komt ook aan bod in de tweede vraag, waarop ik mij vooral zal focussen.

De spoorwegen spelen een cruciale rol in de strijd tegen de verspreiding van het virus. Voor de NMBS en Infrabel wil dat zeggen dat alle niet-essentiële activiteiten die niet rechtstreeks verbonden zijn met het laten rijden van noodzakelijke treinen, moeten stoppen. Op vraag van de vakbonden is er daarom sinds eind maart een aangepast vervoersplan van toepassing. Ik wil al het personeel bedanken, dat zich ongelofelijk inzet in deze moeilijke periode: met het vervoersplan zorgen zij ervoor dat de mensen die moeten werken, op hun werk raken. Dat is heel belangrijk voor het openbaar vervoer.

Wij krijgen echter heel wat opmerkingen en getuigenissen van spoorwegpersoneel, zowel uit Vlaanderen, Wallonië als Brussel, dat zich heel veel zorgen maakt over het personeel en de reizigers.

Vandaar de volgende vragen.

Enkel personen met een geldig motief moeten de trein kunnen nemen. Het gaat daarbij om essentiële verplaatsingen. Is het dan niet aan de spoorwegpolitie om hierop toe te zien? Om te vermijden dat de conducteurs dat moeten doen op de trein, zou dat beter vooraf gebeuren door de spoorwegpolitie, die erop kan toezien dat de reizigers die de trein gebruiken, dat effectief doen om naar hun werk te gaan of andere essentiële verplaatsingen te doen. Vindt u dat ook? Hoe denkt u dat op te lossen?

Een trein zou enkel mogen rijden wanneer die schoongemaakt en gedesinfecteerd is. Dat is een kwestie van volksgezondheid. Wij krijgen heel veel meldingen van conducteurs dat hun stuurhut niet dagelijks wordt geïnspecteerd. Wat wordt daaromtrent gedaan?

Een tijdelijke opschorting van de ticketverkoop moet toelaten om meer loketten te kunnen sluiten. Hoe staat u hier tegenover? Moeten alle loketbedienden aan de slag blijven?

Het rijdend personeel staat permanent buiten reeks, dat wil zeggen dat zij letterlijk van dag tot dag leven en pas op het laatste moment weten of zij wel of niet moeten werken en welke uren. Dat geeft nogal wat problemen voor de combinatie arbeid en gezin.

Mijn laatste vraag is eigenlijk ook al in mijn vorige vraag gesteld. Is er een draaiboek bij de NMBS voor een dergelijke gezondheidscrisis? Was dat draaiboek er al bij het begin van de crisis?

Ik heb ook nog een vraag over de abonnementen.

Zal de NMBS de vervaldatum van de Go Pass en Rail Pass met minstens een maand of langer verlengen? Zullen door de consumenten betaalde abonnementen, zoals een abonnement voor woon-werkverkeer, schoolabonnementen of campuskaarten, worden terugbetaald?

Zal u in uw hoedanigheid van minister van Mobiliteit erop aandringen de consumenten schadeloos te stellen? Zal u met de Gewesten overleg plegen over de problematiek? Wat zal uw standpunt ter zake zijn?

02.02 Tomas Roggeman (N-VA): *Mijnheer de Minister, op 4 maart rapporteerde u aan de commissie Mobiliteit dat er diezelfde dag een transportoverlegwerkgroep zou plaatsvinden met onder andere alle aanbieders van openbaar vervoer en de federale administraties Volksgezondheid en Mobiliteit en de gewestelijke overheden, in voorbereiding van het interministerieel overleg. Dit in het kader van de ongerustheid rond het Coronavirus.*

Daarover de volgende vragen:

Wat is de algemene stand van zaken van de preventiemaatregelen en wat werd er op het transportoverleg van 4 maart besloten met betrekking tot de te nemen maatregelen inzake mobiliteit voor de spoorbedrijven? Werden de richtlijnen aangepast na de beslissingen van de Nationale Veiligheidsraad van donderdagavond 12 maart? In welke zin?

In uw antwoord op de vragen van 4 maart zei u dat de NMBS de maatregelen opgelegd door de bevoegde instanties van het ministerie van Volksgezondheid zou opvolgen, maar specificeerde u niet welke

maatregelen dit dan wel zijn. Welke preventieve maatregelen worden er genomen voor zowel de reizigers als de treinbegeleiders? Is er sprake van een fasering naarmate het aantal besmettingen in ons land uitbreidt? Zal er (eventueel in een latere fase) gewerkt worden met een maximum aantal reizigers per wagon/trein of zullen er treinen afgeschaft worden? Zullen er desinfecterende gels uitgedeeld worden voor passagiers en personeel? Worden de wagons vaker gekuist of gedesinfecteerd sinds de uitbraak van het Coronavirus? Welke richtlijnen zijn van toepassing voor het treinpersoneel en voor de passagiers?

Welke preventieve maatregelen worden er genomen voor het personeel van de spoorbedrijven, die normaliter op kantoor of in een besloten ruimte met meerdere collega's werken? Hoe zit het met de bezettingsgraad en hoeveel VT-equivalenten die geen mogelijkheid hebben tot thuiswerk zijn er momenteel nog aan de slag bij de spoorbedrijven? Deze cijfers graag per spoorbedrijf.

Zijn er reeds gerapporteerde besmettingen van het Coronavirus bij de personeelsleden van de spoorbedrijven? Zo ja, over hoeveel personen gaat het en in welke mate hebben zij contact gehad met collega's of reizigers?

Alvast dank voor uw antwoord.

Mijnheer de Minister,

NMBS en Infrabel voerden sinds maandag 23 maart een "treindienst van nationaal belang" in tot minstens 5 april, waarbij het treinaanbod afgebouwd werd. De spoorbedrijven waarschuwden dat er vanaf 23 maart vooral 's avonds weinig treinen zullen rijden.

Daarover de volgende vragen:

Hoe wordt deze nieuwe basisdienst samengesteld? Wat is het percentage waarmee het aanbod verminderd wordt ten opzichte van de normale regeling?

In welke mate wijkt deze nieuwe basisdienst af van de normale regeling? Werden er extra treinen ingezet op bepaalde lijnen of werden er extra haltes ingelast ter compensatie van de afschaffing van de meeste P-treinen en (sommige) L- en S-treinen?

Op welke basis werd de nieuwe treinregeling opgesteld? Hoe werd bepaald welke treinen mochten blijven rijden, welke afgeschaft werden en welke haltes nog aangedaan zouden worden?

Wat is de beoogde kostendekkingsgraad? Hoeveel moet dit besparen?

Hoeveel personeel werkt door deze basisdienst minder en in welke functies? Zit hier een reserve op of wordt dit verder ingekrompen bij verder ziekteverzuim? Wat is de buffer/robuustheid?

Wordt er een alternatief geboden aan mensen in cruciale (zorg)beroepen die afhankelijk waren van het treinvervoer en wiens verbinding nu geschrapt wordt?

Hoe verzoent u dit met de beslissing m.b.t. social distancing in het openbaar vervoer zoals beslist op de Nationale Veiligheidsraad van 17 maart?

Alvast dank voor uw antwoord.

Ongeveer de helft van het rollend materieel van de NMBS is uitgerust met een aircosysteem. Dit maakt dat twee derde van de reizigers kan genieten van airco tijdens het reizen met de trein.

In het bijzonder de filters van de aircosystemen kunnen mogelijk uitgroeien tot broeihaarden van ziektekiemen.

In het kader van de coronapandemie, maar eveneens voor het verzekeren van de algemene hygiëne, is het belangrijk dat deze systemen regelmatig nagekeken, gereinigd en indien nodig vervangen worden. Op deze manier wordt er voldoende filtering van de lucht voorzien in de treinstellen.

Bij deze mijn volgende vragen:

1. Hoe vaak per jaar worden de aircosystemen op het rollend materiaal van de NMBS aan een nazicht onderworpen?

2. Hoeveel van deze systemen werden in 2019 vervangen, al dan niet ten gevolge van een defect?

3. Hoe vaak worden de volgende onderdelen van aircosystemen vervast of vervangen: de filter, de behuizing, de verdampers?

Indien mogelijk graag een overzicht van deze gegevens op jaarbasis per lijn of per type treinstel.

4. Welk budget voorziet de NMBS op jaarbasis voor de reiniging van de aircosystemen in hun rollend materieel?

Ingevolge de oproep van heel wat ondernemersorganisaties en ook aan aantal politieke gezagsdragers aan verhuurders van handelsruimtes om een maand huur te willen kwijtschelden aan huurders die hun economische activiteiten dienden stop te zetten ingevolge de coronamaatregelen, zitten veel huurders van commerciële ruimtes in/aan onze treinstations met de vraag of NMBS en haar dochterbedrijven ook dergelijke kwijtschelding zouden kunnen toestaan. NMBS liet in een brief aan een aantal huurders in het Centraal Station van Antwerpen reeds weten voorlopig niet op die vraag te kunnen ingaan, omdat de NMBS gezien het prille begin van deze maatregelen nog geen zicht zou hebben op de volledige impact evenmin als

op de nog toekomstige maatregelen en beslissingen die de bevoegde regeringen zullen nemen. De NMBS liet voorts weten pas een standpunt te willen innemen na een analyse van de verschillende maatregelen en het totale effect dat deze crisis heeft op de commerciële uitbating van de stations. NMBS voegde daar wel aan toe er uiteraard alles aan te zullen doen om de zaken in de stations te ondersteunen.

Het spreekt voor zich dat het ook in het belang van de NMBS zelf is dat haar huurders niet in een dermate slechte financiële positie komen dat sowieso geen huurgelden meer kunnen worden betaald en/of handelspanden leeg komen te staan.

Hierbij heb ik twee vragen voor u:

1. Hoe staat u als bevoegd minister tegenover de vraag naar kwijtschelding van huurgeld vanwege huurders van commerciële ruimten in of aan onze treinstations die dienden te sluiten omwille van de coronamaatregelen? Bent u eventueel bereid om bijvoorbeeld te bepleiten om de helft van de huurgelden kwijt te schelden voor zo lang de treindienst nationaal belang duurt?
2. Los van het antwoord op voormelde vraag, kan u zich vinden in het bepleiten van uitstel van betaling van huurgelden zolang deze huurders hun economische activiteiten dienen stop te zetten, en desgevallend een soepele afbetalingsregeling voor eventuele achterstallige huurgelden die betrekking hebben op de periode van de coronamaatregelen? Hoeveel uitstel zou u desgevallend graag zien toegestaan? Tot twee maand na het einde van de treindienst van nationaal belang bijvoorbeeld?

De coronacrisis beheerst het dagelijkse leven en laat zich ook sterk voelen in het publiek transport. Zo nemen heel wat minder mensen de trein, omdat niet-essentiële verplaatsingen verboden zijn en vele werknemers technisch werkloos zijn. Het treinaanbod zelf is ingeperkt. Hierdoor verwerft Infrabel minder inkomsten uit infrastructuurvergoedingen.

Op basis hiervan heb ik enkele vragen voor u:

1. Hoeveel aanvragen voor rijpaden mocht Infrabel in maart 2020 ontvangen? Wat is het verschil met maart 2019? Wat zijn hiervan de cijfers uitgesplitst in goederenvervoer enerzijds en personenvervoer anderzijds?
2. Is er een merkbare impact voor onze economie op basis van de aanvragen voor de rijpaden voor goederenvervoer? Hoe stelt Infrabel haar prognoses bij voor de komende maanden?
3. Wat is het geschatte inkomensverlies voor Infrabel ten gevolge van de terugval in rijpaden, graag opgesplitst per Gewest?
4. Op welke manier zal Infrabel de financiële gevolgen van de coronaepidemie opvangen? Zijn hier reeds maatregelen voor uitgewerkt? Zo ja, welke? Ervaart Infrabel ook een daling inzake uitgaven ingevolge de coronacrisis (personeelskosten, exploitatiekosten, toelevering,...)? Zo ja, wat is de inschatting daarvan, graag opgesplitst per categorie en per Gewest.

De coronacrisis doet de vraag rijzen naar reiniging van publieke plaatsen en publiek materieel, - van - groot belang om verspreiding van bacteriën en/of virussen ook in de toekomst te kunnen blijven tegengaan. Deze vraag gaat vanzelfsprekend ook op voor de infrastructuur en het materieel van de NMBS.

Daarover de volgende vragen:

1. Hoe vaak worden de treinen gereinigd? Worden hierbij de hendels, drukknoppen om de deuren te openen, trapleuningen in de treinen, enzovoort extra gereinigd? Met welke frequentie gebeurt dit? Wat is het beleid van de NMBS inzake de reiniging het interieur van het rollend materieel?
2. Hoe vaak per jaar worden de loketten van de NMBS gereinigd? Wat is het beleid van de NMBS terzake?
3. Hoe vaak worden de touchscreens van de ticketautomaten aan een reiniging onderworpen? Wordt elk automaat van elk station en elke stopplaats dagelijks gereinigd? Wat is het beleid van de NMBS terzake? Hoe vaak worden de schermen gereinigd in grote stations, in kleine stations en in stopplaatsen?
4. Hoe vaak per jaar worden de trap- en roltrapleuningen van de stations aan een reiniging onderworpen? Wat is het beleid van de NMBS terzake?
5. Overweegt de NMBS om standaard alcoholische ontsmettingsgel ter beschikking te stellen aan de reizigers, bijvoorbeeld door dit aan te brengen in de wagons, in de buurt van alle buitendeuren?

De coronacrisis beheerst het dagelijkse leven en laat zich ook sterk voelen in het openbaar vervoer. Zo nemen heel wat minder mensen de trein, omdat niet-essentiële verplaatsingen verboden zijn en vele werknemers technisch werkloos zijn.

Ook de NMBS ontsnapt niet aan deze negatieve gevolgen, aangezien de ticketverkoop stilvalt. Ook de inperking van het aanbod heeft financiële consequenties.

In het kader van deze problematiek heb ik enkele vragen voor u:

1. Hoe is de verkoop van tickets en abonnementen in maart 2020 gedaald ten opzichte van maart 2019? Wat is de terugval per product en welk bedrag vertegenwoordigt dit? Cijfers graag opgesplitst per Gewest.
2. Wat is de kostprijs voor de maatregelen die de NMBS neemt inzake de coronapandemie?
3. Hoeveel bedraagt het geschatte totale financiële verlies voor de NMBS door de gevolgen van de uitbraak

van het coronavirus?

4. Op welke manier zal NMBS de financiële gevolgen van de coronaepidemie opvangen? Zijn hier reeds maatregelen voor uitgewerkt? Zo ja, welke?

5. Ervaart NMBS ook een daling inzake uitgaven ingevolge de coronacrisis (personeelskosten, exploitatiekosten, toelevering,...)? Zo ja, wat is de inschatting daarvan, graag opgesplitst per categorie en per Gewest. In hoeverre compenseren deze het inkomstenverlies?

De uitbraak van het coronavirus raakt alle domeinen van onze maatschappij. Het strooit ook roet in het eten bij onder andere aanwervingen door ondernemingen en zo ook bij onze spoorbedrijven.

Onze spoorbedrijven kampen met een vergrijsd personeelsbestand en dienen dit jaar ook heel wat vervangingen door te voeren. De voorgenoemde gevolgen vanwege de coronacrisis hebben hier mogelijks een invloed op, aangezien sollicitatiegesprekken, testen, en dergelijke mogelijk niet kunnen doorgaan en de procedures voor de aanwervingen zodoende eventueel vertraging oplopen.

Ik heb omwille van deze situatie enkele vragen voor u:

Hoe verloopt het aanwervingsbeleid van HR-Rail tijdens de coronapandemie?

Gaan de sollicitatiegesprekken nog door? Zo ja, op welke manier verlopen deze?

Voor hoeveel vacante functies ligt de aanwervingsprocedure tijdelijk stil? Kunt u mij de cijfers per beroepscategorie verschaffen die opgesplitst zijn naar enerzijds NMBS en anderzijds Infrabel en per taalrol?

In hoeverre wordt de daling van het personeelsbestand ondervangen door een daling in de mate van dienstverlening? Hoe nijpend is het personeelstekort op het terrein?

Hoe wil HR-Rail een eventuele achterstand inzake aanwervingen inhalen na de versoepeling van de maatregelen in het kader van de bestrijding van de coronapandemie?

Twee maanden geleden, in de commissie van 12 februari 2020, ondervroeg ik u reeds over de verlenging van de steun aan gecombineerd vervoer, voor de periode van 2017-2020, en de verlengde steun aan verspreid vervoer, eveneens voor de periode 2017-2020.

U antwoorde toen dat er een consultant in opdracht van de FOD Mobiliteit en Vervoer bezig is met een evaluatie van deze steunmaatregelen.

Mijn vragen zijn dan ook als volgt:

1. Wat is het geschatte volume dat zonder deze steun terecht zou komen bij het wegtransport?

2. Hoever staat de aangestelde consultant met de evaluatie?

3. Aangezien het overheidssteun betreft, is natuurlijk een goedkeuring vanwege de Europese instanties noodzakelijk. Zijn er in dat verband al contacten geweest vanwege de FOD Mobiliteit of vanuit uw kabinet met het oog op een eventuele goedkeuring van een verlenging van deze steunmechanismen? Tot wat hebben deze besprekingen geleid?

In december 2018 hebben de CEO's van Infrabel en de NMBS beslist in de raad van bestuur van HR Rail om de activiteiten van CPS (Corporate Prevention Services), de externe dienst preventie en bescherming op het werk die binnen HR Rail de medische onderzoeken verricht voor NMBS en Infrabel, te externaliseren. Vanaf 1/1/2020 heeft HR Rail een contract met Idewe als dienstverlener externe preventie en bescherming op het werk. Enkele personeelsleden, een kleine minderheid, zijn ingestapt in dit systeem van detachering. Het overige medisch personeel wordt doorbetaald door HR Rail en zoekt een nieuwe functie bij NMBS en Infrabel.

In deze tijd waar hoge nood is aan medische hulp in ziekenhuizen en woonzorgcentra zouden deze personeelsleden tijdelijk ingeschakeld kunnen worden in het veld. Hun loon wordt toch nog volledig betaald door HR Rail die op haar beurt volledig gefinancierd wordt door de staat. Gezien de hoge nood in het bredere zorgveld dient zich hier een opportuniteit aan.

Hoeveel verplegers, artsen en ander medisch personeel worden momenteel door HR Rail betaald, uitgedrukt in absolute aantallen en in FTE's? Voor hoeveel van hen heeft men nog geen nieuwe standplaats of jobinvulling gevonden?

Is het mogelijk om dit beschikbare medisch personeel in te zetten in ziekenhuizen of woonzorgcentra in de strijd tegen het coronavirus?

Wat zijn de juridische of arbeidsrechtelijke bezwaren?

Hoe kunnen deze bezwaren opgelost worden?

Zal u HR Rail op korte termijn de opdracht geven om deze mensen in te schakelen in het zorgveld?

In tijden van corona blijft de algemene veiligheid in stations en op treinen garanderen ook van uiterst groot belang. Deze taak wordt grotendeels vervuld door de agenten van Securail.

Ondanks de verminderde dienstverlening bestaat de kans nog steeds dat dient te worden tussengekomen

De veiligheid van de werknemers van Securail verzekeren, is eveneens zeer belangrijk.

Dit brengt mij tot het stellen van volgende vragen:

- 1. Dienen de agenten van Securail ook tijdens de periode van de lockdownregeling patrouilles uit te voeren op de treinen? Welke aangepaste dienst wordt voorzien? Op welke manier verstoort de coronacrisis de normale taakvervulling van de agenten van Securail?*
- 2. Welke beschermingsmiddelen krijgen deze agenten voorhanden vanuit de organisatie zelf? Hoeveel mondmaskers zijn er ter beschikking? Over welk type mondmaskers gaat dit? Hoeveel gelaatsschermen zijn er ter beschikking? Wat zijn de regels omtrent gebruik van de beschermingsmiddelen?*
- 3. Mogen deze agenten, indien nodig, zelf extra beschermingsmaatregelen treffen om zich te wapenen tegen het coronavirus? Zo ja, welke?*
- 4. Welk percentage van de werknemers van Securail is technisch werkloos door de coronacrisis?*

02.03 Frank Troosters (VB): Het Corona-virus verspreidt zich steeds meer in alle geledingen van onze maatschappij. Om verdere verspreiding te beperken zijn alle publieke evenementen in de sport, cultuur of andere sectoren geannuleerd. Ook de NMBS-stations en treinen zijn potentiële risicoplatsen voor de verdere verspreiding van het levensbedreigende virus.

Welke maatregelen hebben de raad van bestuur en/of de directieraden van de NMBS genomen om de veiligheid van haar personeel en de reizigers in de stations en in de treinen te garanderen? Is er sprake van een Corona-veiligheidsplan en wat behelst dit plan?

Ingevolge de Corona-crisis beslisten de NMBS en Infrabel om vanaf 16/03/2020 95 piekuurtreinen af te schaffen. Het gaat om 48 ritten in de ochtendspits en 47 ritten in de avondspits. Deze beslissing zou genomen zijn in overleg met de regering.

Viroloog Marc Van Ranst die de regering adviseert bestempelde de genomen beslissing als ronduit dom.

Werd voor het nemen van de beslissing tot afschaffing van de 95 piekuurtreinen advies gevraagd aan of overleg gepleegd met medische experts zoals Marc Van Ranst? Zo ja, welk was het advies dat men ontving? Zo neen, waarom niet?

Beschikte de regering en/of de NMBS en Infrabel over cijfermatige gegevens die een beeld gaven over het aantal reguliere treinreizigers die ingevolge de Corona-crisis de trein niet meer zouden nemen? Zo ja, welke waren die cijfers en waar vonden ze hun oorsprong? Zo neen, welk was dan de beslissingsbasis tot het afschaffen van de 95 piekuurtreinen?

De NMBS en Infrabel maken zich sterk dat treinreizigers niet op elkaar gepakt – op sociaal veilige afstand – zouden kunnen reizen. Welke actie zal ondernomen worden wanneer blijkt dat de reizigers in de trein toch (te) dicht bij elkaar moeten zitten?

Het Corona-virus verspreidt zich steeds meer onder onze bevolking. Werknemers van de NMBS met een publieke functie, die m.a.w. in direct contact staan met de klanten, lopen een verhoogd risico op besmetting.

Welke maatregelen zijn van kracht indien een NMBS-medewerker last heeft van tekenen die kunnen wijzen op een besmetting met het Corona-virus (hoesten, niezen, koorts...)?

Is er beschermend materiaal voorzien voor de NMBS-medewerkers die in contact staan met de reizigers? Zo ja, welk materiaal? Mondmaskers? Zo neen, waarom niet? Zal dit nog gebeuren?

Vielen er reeds besmettingen te noteren onder het NMBS-personeel? Zo ja, hoeveel en welke maatregelen werden genomen naar andere personen die in contact kwamen met de besmette persoon?

Valt er ingevolge het Corona-virus een verhoogde uitval te noteren onder het NMBS-personeel? Zo ja, hoeveel/significant? Kan de normale werking en service aan de treinreizigers gegarandeerd worden?

Ingevolge de Covid-19 crisis zijn heel wat werknemers die normaal de trein gebruiken voor hun woon-werk verplaatsingen technisch werkloos of zijn ze verplicht om thuis te werken. Noodgedwongen kunnen hierdoor heel wat houders van een abonnement bij de NMBS geen gebruik maken van de diensten van de NMBS. Derhalve schakelde de NMBS ook over op een zogenaamde treindienst van nationaal belang.

Lijkt een verlenging van de geldigheidsduur van de abonnementen gelijk aan de duur van de Covid-19 crisis geen geschikte compensatie voor de abonneenthouders en bij uitbreiding de bezitters van een Go-pass en Rail-pass? Zo neen, waarom niet?

Zal de NMBS desgevallend een andere compensatie voorzien voor de houders van een abonnement? Zo neen, waarom niet? Zo ja, wat zal die compensatie inhouden?

Als eerste land versoepelde Oostenrijk de opgelegde maatregelen inzake de Covid 19 crisis. Ook in België zullen de door de overheid genomen maatregelen ter bestrijding van de Covid 19 crisis op zeker ogenblik afgebouwd worden en zal het openbare leven terug op gang komen.

Heeft de NMBS een plan van aanpak voor wanneer het openbaar leven terug op gang zal komen en het treinreizigersvervoer terug zal toenemen?

Wat behelst dit plan? Betreft het een gefaseerd stappenplan? Welke zijn de verschillende stappen? Hoe zal de veiligheid van het NMBS-personeel en de treinreizigers inzake onderlinge besmetting gegarandeerd worden? (beschermend materiaal, desinfecterende gels, social distancing, andere...) Met welke instanties pleegt/pleegde de NMBS overleg voor de opmaak van hun plan van aanpak?

02.04 Pieter De Spiegeleer (VB): *Het Corona-virus verspreidt overal, ook op de werkvloer. Werknemers van Infrabel lopen uiteraard ook risico op besmetting (seinhuisen, burelen, vergaderruimtes, ...)*

Welke maatregelen zijn van kracht indien een Infrabel-medewerker last heeft van tekenen die kunnen wijzen op een besmetting met het Corona virus.

- 1. Welke preventieve maatregelen zijn van kracht voor het Infrabel-personeel? Mondmaskers? Ontsmettingsproducten? Speciale procedure om de arbeidsgeneesheer 'in spoed' in te roepen?*
- 2. Vielen er reeds besmettingen te noteren onder het Infrabel-personeel? Zo ja, hoeveel? Welke maatregelen werden genomen naar andere personen die in contact kwamen met de besmette persoon?*
- 3. Valt er ingevolge het Corona-virus een verhoogde uitval te noteren onder het Infrabel-personeel? Zo ja, zijn er exacte cijfers beschikbaar? Is er ook een 'tijdslijn' beschikbaar in het aantal besmettingen?*

De Coronacrisis leidde ertoe dat het aantal treinreizigers een flinke duik nam. De NMBS en INFRABEL namen maatregelen door het aanbod aan te passen, om dit aanbod te optimaliseren. Een begrijpelijke ingreep. De keuzes in het snoeien van het aanbod roepen echter vragen op. Vele reizigers stellen zich vragen bij de opmaak van die nieuwe dienstregeling. Vooral het feit dat de eerste en de laatste treinen uit dienst genomen worden roept vragen op. Mensen in ploegenwerk (ook mensen uit de zorgsector én zelfs mensen die in de werkplaats van de NMBS zelf werken - in Mechelen) geraken niet meer met de trein op het werk of terug van het werk naar huis.

Een van de meest getroffen regio's is Zuid-Oost-Vlaanderen. De laatste treinen vanuit Brussel naar Denderleeuw, Aalst, Zottegem en Oudenaarde vertrekken respectievelijk om 20u41 (idem voor Aalst) en 20u16 (idem voor Oudenaarde). Voor Ninove is het nog opmerkelijker: de laatste trein vanuit Brussel-Centraal naar Ninove vertrekt om 18u46 (!).

- 1. Welke actoren werden betrokken bij het opstellen van deze tijdelijke uitzonderlijke maatregelen?*
- 2. Is er een tussentijdse evaluatie gebeurd of staat deze gepland?*
- 3. Worden aanpassingen overwogen, temeer aangezien de Coronacrisis en de bijhorende maatregelen nog niet ten einde is/zijn?*
- 4. Zo ja, welke actoren zullen betrokken worden bij het opstellen van deze tijdelijke maatregelen?*

Als gevolg van de Coronacrisis zijn heel wat werknemers die normaliter de trein - en dikwijls dus ook de betaalparkings - gebruiken inzake woon-werkverkeer gedwongen om te telewerken of zijn deze zelfs technisch werkloos.

Bijgevolg staan de stationparkings zo goed als leeg. Echter zijn vele van deze parkeerplaatsen wel betaald in de vorm van een abonnement.

Dit lijkt mij voor de abonnee een nodeloze kost, en zet aan tot nadenken.

Overweegt de NMBS een tegemoetkoming voorzien voor de houders van een parkingabonnement?

Zo neen: waarom niet?

Zo ja: wat zal die compensatie inhouden?

Mijnheer de minister, in tegenstelling tot de passagierstreinen, die zo goed als leeg rijden sinds de coronamaatregelen, zijn de goederentreinen nog altijd zo goed als volledig of zo veel mogelijk gevuld. Goederentreinen zijn van groot belang in de modal shift en de bevoorrading van essentiële sectoren, minder essentiële sectoren en zelfs zeer essentiële sectoren. De situatie in het goederenvervoer was al precair voor de coronacrisis. Ik denk daarbij onder meer aan het opbreken van lijn 26a in Schaarbeek Vorming, de werken aan cruciale bruggen in de haven van Antwerpen en de staking bij de Franse spoorwegen. De coronacrisis heeft die zwaktes nog meer blootgelegd. De vragen van de sector zijn zo nog dringender geworden.

Mijn vragen betreffen zowel het reglementaire kader als de financiële aspecten.

Wordt er momenteel werk van gemaakt om het beroep van treinbestuurder als cruciaal en essentieel te erkennen? Zo ja, wanneer zou dat gebeuren? Zo neen, bent u van plan daar werk van te maken?

Is er een mogelijkheid om werk te maken van flexibelere werk- en rusturen voor treinbestuurders? Het gaat namelijk om een zeer specifieke sector en het is zeer moeilijk om binnen strakke tijdspannes te werken. Zo ja, wanneer zal dat gebeuren? Zo neen, bent u van plan daar werk van te maken?

Vervolgens heb ik enkele vragen over het financieel aspect. Wordt er momenteel werk van gemaakt om de rijpadvergoedingen tijdelijk op te schorten, aangezien het water de sector aan de lippen staat? Kan deze tijdelijke opschorting in voege treden? Zo neen, bent u van plan daarvan werk te maken?

Ten slotte, hoe maakt u samen met de FOD werk van uitstel voor de NMBS inzake de betalingen voor het onderhoud van de locomotieven?

02.05 Kim Buyst (Ecolo-Groen): Mijnheer de voorzitter, het is duidelijk dat we in bijzondere tijden leven. Dat toont deze videoconferentie aan. Onze fractie is verheugd dat we de parlementaire werkzaamheden op deze manier kunnen voortzetten. We spreken dan ook de hoop uit dat we dit wekelijks kunnen herhalen zodat we de ministers toch regelmatig kunnen ondervragen.

Terwijl het grootste gedeelte van de bevolking braaf in zijn kot blijft zoals dat moet, zijn er ook heel wat mensen die werkzaam zijn in cruciale sectoren die ons land overeind houden. Denk maar aan het zorgpersoneel, maar ook aan treinbestuurders, mensen die in de supermarkt werken enzovoort. Dat zijn vaak beroepen die niet van 9 tot 5 aan de slag zijn maar die vroege of late shifts of zelfs nachts shifts hebben.

Wij vragen ons af of de treindienst van nationaal belang meer kan inspelen op de noden van de mensen die op dit moment echt de trein nodig hebben.

De NMBS stelt dat het door de social-distancingregels niet meer mogelijk is om mensen met een beperking de trein op te helpen. Daarom werd op 23 maart beslist om de assistentieregeling stop te zetten. Onze fractie heeft natuurlijk begrip voor deze uitzonderlijke situatie, maar we denken toch dat er gepaste maatregelen nodig zijn, zoals wij ook vroegen in ons vijftigpuntenplan dat wij aan de regering-Wilmès hebben voorgelegd.

Daarom stellen wij ons toch de vraag, als opvolging van deze situatie, of er geen andere mogelijkheden of maatregelen mogelijk waren geweest en of deze maatregelen volgens de minister geen inbreuk zijn op de Europese verordening betreffende de rechten van de passagiers?

Naast passagiersvervoer zijn er ook vragen over het goederenvervoer per spoor. Dit is immers een cruciale pijler in onze economie, zeker in deze tijden waarin een logistieke keten niet kan stilvallen. De sector heeft het moeilijk. De verschillende spoorvrachtbedrijven werken sterk samen in het Belgian Rail Freight Forum. Ze hebben vragen over het opschorten of het verlagen van rijpadvergoedingen of het verlengen van de steunmaatregelen tot eind 2021, die normaal zouden aflopen eind 2020.

Welke maatregelen zal de regering nemen om het goederenverkeer te steunen?

Tot slot durven wij als fractie ook al even kijken naar postcoronamaatregelen. Heel wat sectoren verlengen nu de einddatum van een langlopende dienstverlening aan de consument. Wij schoven dan ook het verlengen van de einddatum van de Rail Pass en de Go Pass naar voren in het vijftigpuntenplan dat we voorlegden aan de regering. De NMBS lijkt echter niet op die vraag te willen ingaan.

Welke argumenten haalt de NMBS aan om deze maatregelen niet in te voeren? Vindt u als minister bevoegd voor de NMBS deze argumenten valabel?

02.06 Sarah Schlitz (Ecolo-Groen): *En raison de la crise sanitaire, les citoyens sont tenus de rester un maximum à la maison. Les trajets domicile-travail ont drastiquement diminué. Les abonnés n'ont donc pas usage de leurs abonnements de train durant cette période. La SNCB a elle-même réduit le nombre de trains en circulation.*

Monsieur le Ministre,

Comment la SNCB envisage-t-elle de gérer le suivi des abonnements ?

La période de validité pourrait-elle être prolongée au prorata du nombre de jours de confinement ?

La période de validité des abonnements sera-t-elle prolongée pour les personnes qui se retrouvent au chômage ou travaillent désormais à domicile et dont l'abonnement n'est pas payé par l'employeur ?

Quant aux Go-pass et aux Rail-pass, la SNCB envisage-t-elle une extension de validité ?

La SNCB a suspendu son service d'assistance aux personnes en situation de handicap ou à mobilité réduite depuis le samedi 21 mars 2020. Les clients se trouvant dans cette situation n'ont pas été prévenus

personnellement, à l'exception de ceux qui avaient une demande active en cours pour les jours suivants. Les associations ont été prévenues via le Collectif Accessibilité Wallonie Bruxelles.

La raison donnée est que, dans le cadre de cette prise en charge, le personnel de la SNCB ne saura respecter les gestes barrières, et notamment le maintien d'une distance suffisante.

Or cette assistance est essentielle pour les personnes à mobilité réduite qui doivent se déplacer en train, malgré la crise sanitaire. La suppression totale de ce service complique la situation de personnes déjà en difficultés.

Monsieur le Ministre, cette assistance peut-elle être de nouveau proposée aux personnes handicapées ou à mobilité réduite pendant le service de train d'intérêt national, avec des modalités temporairement adaptées (par exemple des périodes de réservation plus longues, des masques pour le personnel accompagnant, etc.) ?

Néanmoins, si cette suppression est maintenue, la SNCB pourra-t-elle prévenir personnellement toutes les personnes en situation de handicap ou à mobilité réduite qui ont déjà sollicité l'assistance par le passé ?

Le transport de marchandise par rail est l'épine dorsale de la chaîne d'approvisionnement belge. Il joue un rôle essentiel pendant la crise du Corona en maintenant la chaîne logistique. Et il le sera d'autant plus pour relancer durablement notre économie une fois le COVID-19 derrière nous. Ce moyen de transport durable est un levier essentiel pour relever un autre défi crucial pour l'avenir de l'humanité: la lutte contre les changements climatiques. Pourtant, la situation du fret ferroviaire en Belgique était difficile bien avant le déclenchement de COVID-19, et aujourd'hui sa situation s'est encore aggravée. Le secteur du fret ferroviaire réclame un soutien structurel urgent de la part de votre gouvernement.

Monsieur le Ministre, quelle est votre position par rapport à ces demandes :

- Annulation des redevances des sillons en 2020 en compensation des pertes de revenus et des coûts supplémentaires, et les réduire d'au moins 50 % à partir de l'année prochaine. Cette mesure a été prise dans les pays voisins, comme aux Pays-Bas et en Allemagne avec un impact positif avéré. D'autres pays, comme la France, étudient également cette mesure en ce moment.

- Prolonger le régime des mesures de soutien au transport durable des wagons et des conteneurs au-delà de 2020.

- Mettre tout en œuvre pour ne pas que la ligne 26A soit démantelée au 31 décembre 2020. A ce sujet, êtes-vous encore en contact avec Infrabel sur ce dossier ? Un délai supplémentaire peut-il être obtenu pour trouver une solution acceptable pour toutes les parties ? L'arrêté royal du 31/12/2004 peut-il être modifié ?

Un grave accident est survenu le 3 avril dernier sur le corridor de fret ferroviaire Rhin-Alpes, le plus fréquenté d'Europe (Rhin-Alpes), qui dessert notamment Zeebrugge, Gand, Anvers puis Allemagne, Suisse et Italie...

Monsieur le Ministre,

- Êtes-vous en contact avec vos homologues européens sur ce dossier ?

- Quel impact cet accident aura-t-il sur le transport de marchandises en cette période déjà tendue au niveau logistique ?

- Quel impact économique aura-t-il sur le secteur ?

- La déclaration de Leipzig avait-elle été suivie d'effet ?

02.07 Méliissa Hanus (PS): Monsieur le président, monsieur le ministre, je vous remercie de prendre le temps de répondre à nos questions. Je vais en poser trois en tentant de respecter au mieux le temps de parole qui m'est imparti.

Ma première question concerne le service d'intérêt général à la SNCB. Face à l'épidémie de coronavirus, la SNCB a mis en place un service d'intérêt national. Concrètement, cela représenterait une offre de 75 % des places assises habituellement mises à disposition sur le réseau. Ce service doit permettre aux personnes dont l'activité professionnelle est indispensable pour faire face à la crise du COVID-19 de se rendre sur leur lieu de travail, tout en bénéficiant d'une distanciation sociale suffisante. De fait, le taux de remplissage annoncé de 5 % permet à ceux qui n'ont pas le choix de se déplacer en gardant une distance suffisante des autres voyageurs.

Monsieur le ministre, concernant ce service d'intérêt national, quelles sont les mesures prises pour que les cheminots travaillent de façon sereine dans un environnement où les risques de contamination sont réduits au maximum? Combien de travailleurs de la SNCB et d'Infrabel sont-ils ainsi appelés à travailler en dehors de chez eux?

Enfin, les entreprises ferroviaires ont-elles constaté une augmentation du nombre de congés maladie?

Certains corps de métier sont-ils plus touchés que d'autres? On pense notamment aux accompagnateurs de train en contact constant avec les navetteurs.

J'en viens à ma deuxième question. Celle-ci concerne le non-usage des abonnements SNCB.

Avec le déploiement de la crise du COVID-19, nombre de voyageurs n'utilisent effectivement pas les abonnements conclus souvent pour une année entière ou les titres de transport de type "gopass" valables pour une durée limitée dans le temps.

Monsieur le ministre, est-il envisageable de reporter la validité des titres de transport en fonction de leur non-utilisation pendant la période de confinement? Quel coût cela représenterait-il pour la SNCB si la période de confinement devait durer un, deux ou trois mois?

Ma troisième question concerne le personnel de la SNCB. Monsieur le ministre, le personnel de la SNCB s'est adapté aux mesures de sécurité, en ce compris les ouvriers œuvrant dans ses ateliers. Concernant ces derniers, des rotations avaient été organisées, une des équipes demeurant en disponibilité pendant que la seconde travaillait.

Il me revient toutefois que, depuis le jeudi 2 avril 2020, l'entièreté du personnel des ateliers aurait été rappelée. La quantité de travail n'a pourtant pas augmenté puisque les trains circulent moins. Qui plus est, les tâches effectuées rendent difficile l'application des règles de distanciation sociale.

Monsieur le ministre, pour quelles raisons le personnel des ateliers de la SNCB travaille-t-il à nouveau en effectif complet? Les trains sont-ils nettoyés avant leur arrivée en atelier et après leur sortie afin de préserver la santé des travailleurs et des usagers?

Le **président**: Madame Hanus, je vous remercie d'avoir respecté le temps imparti pour votre synthèse.

02.08 Laurence Zanchetta (PS): Monsieur le président, je remercie les services de la Chambre car ils se décarcassent vraiment pour que nous puissions participer à ces vidéoconférences.

Monsieur le ministre, dans le cadre de la lutte contre le coronavirus, la SNCB a adopté un service d'intérêt national qui vise à réduire l'offre de transport. La SNCB et Infrabel, comme toutes les entreprises, cherchent aussi à réduire les risques pour leurs propres travailleurs. Toutefois, contrairement à ce qui a été décidé en France par la SNCF, la SNCB n'a pas fermé tous ses guichets. À ce jour, elle en a fermé 65 et vient d'adapter l'accessibilité de 35 autres.

Monsieur le ministre, qu'est-ce qui justifie le maintien de l'ouverture des guichets dans le réseau SNCB? Quelle est leur utilité dans le cadre de la lutte contre le coronavirus? Comment expliquez-vous que la SNCF ait fait un choix inverse?

S'agissant de l'offre de trains, elle a été revue à la baisse à 75 % selon les chiffres communiqués par la CEO Sophie Dutordoir à la presse. La société de transport ne compte actuellement que 10 % des passagers habituels pour un taux d'occupation des trains de 4 à 5 %.

Mais qui dit offre de trains réduite et taux d'occupation moindre dit pertes financières. En effet, avec le confinement, la SNCB a vu ses recettes fondre comme neige au soleil. La société de transport perd 70 millions d'euros de recettes commerciales par mois en tickets et en abonnements. C'est énorme!

Monsieur le ministre, une intervention du gouvernement est-elle envisageable pour aider la société de transport à surmonter ces pertes financières? Qu'en est-il de l'impact financier de la crise pour Infrabel?

La SNCB a-t-elle réfléchi à des moyens de rattraper ces pertes? Doit-on s'attendre à une augmentation du prix des billets et abonnements?

02.09 Jef Van den Bergh (CD&V): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, ik wil van dit actualiteitsdebat gebruikmaken om mijn becommernis uit te drukken over twee onderwerpen die niet gevat zijn in mijn vragen, namelijk het afschaffen van assistentie voor mensen met beperkte mobiliteit en het goederenvervoer per spoor. Ik sluit mij ter zake graag aan bij de vragen die de collega's reeds hebben gesteld.

Zelf heb ik een vraag over de abonnementen bij de NMBS. Kunnen de abonneementhouders een compensatie verwachten voor de periode dat zij hun abonnement niet hebben kunnen gebruiken? Zal de duurtijd van multipassen, zoals de Go Pass en de Rail Pass, aangepast worden en verlengd worden met de duurtijd dat deze passen niet konden worden gebruikt?

Als wij kijken naar compensatie, moeten wij natuurlijk ook kijken naar de inkomsten van de spoorbedrijven, zowel de NMBS als Infrabel. Ik heb vragen ingediend over de financiële impact van de coronacrisis op zowel de NMBS als Infrabel. Wat is de impact op de financiële gezondheid van beide bedrijven? In hoeverre is de overheid in overleg met de spoorbedrijven om tot aangepaste ondernemingsplannen te komen?

Ten slotte heb ik een vraag over de infrastructuurwerken. Men heeft in Vlaanderen het initiatief genomen om de wegenwerken te intensifiëren, omdat het nu rustig is op de wegen. Deze periode is eigenlijk uitermate geschikt om meer wegenwerken te kunnen realiseren, in zoverre ze natuurlijk op een verantwoorde manier kunnen gerealiseerd worden, met respect voor social-distancingregels.

Is dergelijk initiatief ook mogelijk voor de geplande infrastructuurwerken op het spoor? Wat is momenteel de stand van zaken met betrekking tot de lopende werken? Worden die verder uitgevoerd of liggen deze stil? Kan men eventueel bepaalde werken nu wel realiseren, omdat er minder treinen rijden?

Mijnheer de voorzitter, tot zover een korte samenvatting van de drie vragen die ik had ingediend.

02.10 Joris Vandenbroucke (sp.a): Door de corona-crisis en de maatregelen die de regering terecht heeft opgelegd aan de bevolking zit er nu veel minder volk op de treinen. Mensen worden verplicht om thuis te werken, tenzij het niet anders kan en vrijetijdsuitstapjes zijn verboden.

De NMBS heeft sinds 23 maart een aangepaste dienstregeling 'van nationaal belang' uitgewerkt in samenspraak met Infrabel en de regering. Hierdoor wordt er vooral gefocust op een aanbod tijdens de spits en rijden er minder treinen in de daluren en het weekend.

Aangenomen mag worden dat de inkomsten uit de verkoop van vervoersbewijzen fors afnemen, maar bijvoorbeeld ook de inkomsten uit de parkings.

Volgens de financiële kerncijfers van het bedrijf in 2018 kon de NMBS nog rekenen op 841,9 miljoen € inkomsten (o.a. ticketing) en betaalde men aan Infrabel 689,7 miljoen € aan rijpadvergoeding.

VRAGEN:

Gezien niet-essentiële verplaatsingen verboden zijn nog tot zeker 19 april en mogelijks tot 3 mei. Hoeveel minder inkomsten heeft de NMBS uit ticketing in vergelijking met de maanden maart en april 2019? Zijn hier al berekeningen over gemaakt?

Hoeveel minder inkomsten heeft de NMBS bij zijn andere inkomstenbronnen? (bv. B-parkings)

Voorziet de NMBS op een of andere manier compensaties voor reizigers die houder zijn van een (woonwerk)abonnement of ander vervoerbewijs waarvan men tijdelijk niet gebruik kan maken? Zo ja, hoeveel middelen voorziet men hiervoor?

Moet de NMBS de gereserveerde rijpaden betalen aan Infrabel, ook al rijden er nu minder treinen? Hoeveel zou de rijpadvergoeding bedragen voor infrabel in maart en april 2020, hoeveel bedroeg deze in dezelfde periode vorig jaar?

Zijn er afspraken tussen NMBS en Infrabel gemaakt over een aanpassing van de rijpadvergoedingen? Hoe zit dat voor andere (goederen)operatoren?

Is er al zicht op de impact van de Coronacrisis op de inkomsten van Infrabel?

02.11 Sophie Rohonyi (DéFI): Monsieur le président, je souhaite poser ma question, étant donné que de nouveaux éléments sont apparus à partir du moment où j'ai introduit ma question.

Le président: Je vous en prie. C'est votre choix.

02.12 Sophie Rohonyi (DéFI): Monsieur le ministre, comme on le sait, l'offre de trains a été adaptée suite aux mesures de confinement. Le taux d'occupation des trains aujourd'hui est de 4 %. Ceux qui continuent à rouler doivent le faire dans des conditions d'hygiène optimales pour les navetteurs qui continuent malgré tout à prendre le train, souvent parce qu'ils n'ont pas d'autre choix. Ceci m'amène à poser la question des modalités de désinfection des trains, mais aussi celle du matériel de protection mis à la disposition du personnel roulant et des accompagnateurs de train, tant aujourd'hui en cette période de confinement que lors de la période de déconfinement vers laquelle nous nous dirigeons, au plus vite, je l'espère.

À ce sujet, le porte-parole de la SNCB a expliqué récemment que le nettoyage des trains avait lieu chaque jour, avec une attention particulière pour les tablettes, les poignées etc, que par conséquent, la SNCB suivait les recommandations qui lui avaient été adressées par le SPF Santé publique. Si un train, pour une raison quelconque, ne peut pas être nettoyé selon les conditions requises, il ne part tout simplement pas le lendemain.

De son côté, le porte-parole du Conseil supérieur de la Santé a annoncé que des directives étaient en cours de réalisation avec des hygiénistes du Centre de Crise fédéral pour voir jusqu'où on devrait aller dans les mesures générales qui sont déjà d'application.

Monsieur le ministre, ces directives ont-elles pu être données? Préconisez-vous l'inscription dans la loi de l'obligation de désinfecter tous les jours les véhicules de transport en commun, en tout cas durant la crise, comme l'a fait la France par exemple? Le personnel roulant et les accompagnateurs de train bénéficient-ils de manière générale de gels hydroalcooliques et de masques de protection? Cela a été évoqué par les collègues mais cela me semble essentiel. Cette question a-t-elle été évoquée au sein de la Conseil supérieur de prévention et de protection au travail? Confirmez-vous que la désinfection des trains a bien lieu chaque jour? Cette décision a-t-elle été prise à votre initiative ou à celle de la SNCB, de son propre chef? Quelle société est-elle chargée de cette désinfection? Comment a-t-elle été désignée? Pouvez-vous nous garantir que cette désinfection des trains continuera à être assurée lors du déconfinement?

02.13 **Marianne Verhaert** (Open Vld): *In het kader van de gezondheids crisis veroorzaakt door COVID-19 en met het oog op de toepassing van de instructies van de overheid inzake hygiëne en social distancing, moet NMBS u helaas mededelen dat ze vanaf zaterdag 21 maart 2020 geen assistentie meer kan aanbieden aan personen met een handicap of beperkte mobiliteit."*

Met deze mededeling op haar website communiceerde de NMBS duidelijk dat het onmogelijk zou zijn om tijdens de coronacrisis de dienstverlening voor reizigers met een beperkte mobiliteit te kunnen garanderen.

Bij de Vlaamse Vervoersmaatschappij De Lijn is een heel ander geluid te horen. Met een aantal beperkte aanpassingen wordt de toegankelijkheid van de bussen en trams ook tijdens de coronacrisis gegarandeerd. Bij de Nederlandse spoorwegen wordt de assistentie voor reizigers met een beperkte mobiliteit ook gegarandeerd. Aanrakingen tussen het personeel en de reiziger met assistentie worden wel vermeden. Blinden en slechthzienden worden enkel met visuele aanwijzingen begeleid. Reizigers met een rolstoel moeten zelfstandig de helling of lift naar de trein oprijden. Aan reizigers die zonder deze fysieke assistentie geen gebruik kunnen maken van de trein, wordt gevraagd een alternatief te zoeken.

Hoe staat de minister ten opzichte van de beslissing van de NMBS om de assistentie voor reizigers met een beperkte mobiliteit volledig op te schorten tijdens de coronacrisis? Was een beperkte aangepaste dienstverlening zonder fysiek contact zoals in Nederland volgens de minister geen optie?

Op welke manier is de NMBS omgegaan met ingediende assistentievragen? Werden deze simpelweg geannuleerd of werd er samen met de betrokkene gezocht naar een passend alternatief?

Door de coronacrisis is reizigersaantal op het spoor stevig teruggelopen. De NMBS blijft echter wel een aanbod garanderen door middel van een treindienst van nationaal belang. Volgens de spoorwegmaatschappij voorziet deze treindienst in een aanbod dat overeenkomt met 75% van het aanbod tijdens een normale weekdag. Door dit aangepaste aanbod kan ingespeeld worden op de verminderde reizigersvraag, de uitval door ziekte van personeel en de noodzaak om per trein voldoende capaciteit te voorzien om de social distancing mogelijk te maken.

Het valt wel op dat de inperkingen van het aanbod niet overal even drastisch zijn. Vanuit het station Turnhout vertrekken er op dit moment op een weekdag 12 treinen, terwijl dat er op een normale weekdag 34 zijn. Slechts 35% van het aanbod dus. Op andere verbindingen is de inperking van het aanbod veel beperkter.

Hoe evalueert de minister de treindienst van nationaal belang? Kunnen de dienstregeling en de noodzakelijke capaciteit om social distancing mogelijk te maken steeds gegarandeerd worden?

Volgens welke criteria is deze dienstregeling van nationaal belang opgesteld? Hoe valt het te verklaren dat het aanbod vertrekkende vanuit een centrumstad terugvalt tot 35% van het normaal voorziene treinaanbod

02.14 **Vincent Scourneau** (MR): Monsieur le président, monsieur le ministre, à la demande du gouvernement, la SNCB preste actuellement un service de trains d'intérêt national.

Avant toute chose, je souhaite, au nom de mon groupe MR, souligner et mettre en avant le travail réalisé par l'ensemble du personnel actif dans le secteur ferroviaire belge. Leur travail est fondamental dans le contexte global de lutte contre la pandémie du coronavirus. En effet, la SNCB doit assurer un service efficace et

adapté malgré une réduction drastique de ses passagers habituels: entre 90 000 et 100 000 personnes par jour transitent, pour un taux d'occupation de 4 à 5 %. Cette situation impose des adaptations cruciales de l'offre en tenant compte en plus d'une diminution du personnel disponible.

En outre, selon les déclarations de Mme Durtordoir, la SNCB annonce au minimum des pertes de 70 millions d'euros par mois. Ce montant constitue – semble-t-il – une estimation qui ne tient pas compte des propositions de remboursements évoquées par certains groupes.

Selon les chiffres de 2018, la SNCB pouvait encore compter sur plus de 800 millions d'euros de recettes et a versé à Infrabel plus de 680 millions d'euros.

Monsieur le ministre, confirmez-vous les données fournies par Mme Durtordoir? Combien de dépenses complémentaires, la SNCB a-t-elle dû engager jusqu'à présent? Une estimation plus complète est-elle déjà possible? Infrabel s'est peu exprimée sur le sujet, mais dispose-t-on de chiffres la concernant? Peut-on considérer que l'impact est similaire? Envisagez-vous déjà des mesures pour limiter l'impact pour ces entreprises publiques qui assurent, à perte, un service essentiel pour la société? Comment les discussions au sein du gouvernement se déroulent-elles avec les entreprises concernées? Enfin, comment évaluez-vous le fonctionnement du service de trains d'intérêt national ?

02.15 François Bellot, ministre: Monsieur le président, face à ces nombreuses questions, je vais essayer d'être le plus complet possible, sachant que la situation évolue de jour en jour. J'ai entendu un collègue demander: "Vers quoi va-t-on?". On ne le sait pas encore. On va attendre les propositions du groupe des dix et voir quels seront les scénarios de déconfinement. En fonction de cela, nous envisagerons, au niveau des sociétés, la manière dont nous devons agir sur la base des recommandations.

Je voudrais aussi vous dire que nous sommes sans doute la société de transport ferroviaire qui, aujourd'hui, garantit le plus de trains en comparaison des pays voisins et de nombreux pays européens dont la plupart ont réduit de 40, 50, 60 voire 75 % l'offre de trains. Le système qui a été mis en place, le service de trains d'intérêt national, est robuste et tient le coup. Il a été ajusté à la demande d'un certain nombre d'acteurs de soins importants, d'hôpitaux. Il a donc fait l'objet de quelques ajustements pour répondre aux besoins de transport de nombreux personnels soignants qui souhaitaient malgré tout pouvoir toujours disposer de trains.

Je tiens d'emblée à saluer ce travail effectué sur l'initiative de la SNCB et d'Infrabel et celui des cheminots. Ces derniers ont toujours été au rendez-vous dans des moments comme ceux-ci. Des dispositions ont bien entendu été prises à l'intérieur de l'entreprise dans un certain nombre de départements. Je vais vous donner quelques explications mais je tiens d'abord à rendre hommage à tous ces gens qui, au quotidien, sont toujours au travail et assurent le bon fonctionnement du transport ferroviaire. Demain, on verra de quoi il sera fait et comment on devra l'organiser en fonction des recommandations du déconfinement.

J'en viens maintenant aux mesures d'hygiène et de protection des voyageurs et du personnel mises en place dans le cadre de la lutte contre le coronavirus au sein de la SNCB, d'Infrabel et de HR Rail.

Zowel de veiligheid van het spoorvervoer als de veiligheid van de klanten en de personeelsleden zijn en blijven absolute prioriteiten voor de NMBS, Infrabel en HR Rail. Binnen de spoorwegen wordt de situatie dagelijks beheerd door een sturingcomité, door de federale voorschriften en de aanbevelingen van de FOD Volksgezondheid nauwgezet op te volgen.

De nombreuses mesures ont été mises en œuvre pour protéger les collaborateurs tout en assurant la continuité du service au public. Ainsi, l'organisation du travail a été adaptée aux circonstances particulières que nous connaissons, que ce soit via le recours au télétravail lorsque ce dernier est possible ou dans le respect des mesures de distanciation sociale pour les personnes présentes à leur poste de travail.

Voor sommige functies werden ook beschermingsmaatregelen opgenomen; daar kom ik nog op terug.

Het personeel wordt constant geïnformeerd via de mededelingen op de intranetsite door hun hiërarchie en door hun vakbondsorganisaties. Klanten worden geïnformeerd via de website en de applicaties van de NMBS en andere kanalen, zoals mededelingen in de stations of op de schermen in de treinen.

Les mesures prises concernant le personnel en contact avec la clientèle sont les suivantes. À l'heure

actuelle, le contrôle des titres de transport se fait visuellement. La vente de tickets à bord des trains n'est plus proposée. Les clients sont invités à payer de manière électronique. Il est demandé au personnel d'éviter tout contact physique et d'appliquer les consignes en matière de distanciation sociale édictées par les autorités.

De schoonmaakprocedures voor de voorzieningen voor de medewerkers die in eerste lijn in contact staan met onze klanten, zoals de agenten van Securail, worden rigoreus gevolgd. Er wordt ook in handgels voorzien voor alle beroepscategorieën van de eerste lijn.

Les mesures prises concernant le nettoyage et l'hygiène sont les suivantes. Tout d'abord, la présence d'eau et de savon à bord est requise. Par ailleurs, tous les postes de conduite des trains sont nettoyés quotidiennement avec du détergent. De plus, le conducteur dispose d'un spray de détergent destiné à renettoyer le poste de conduite, s'il le désire. L'intérieur de tous les trains est également nettoyé tous les jours de la même manière. À ce titre, une attention particulière est accordée aux tablettes, poignées et boutons de porte, poubelles, toilettes, etc. – bref, autant d'objets que l'on touche souvent. S'agissant de la propreté des compartiments, le vidage des poubelles et le nettoyage des sols sont assurés.

Tous les bâtiments administratifs et opérationnels sont nettoyés chaque jour, avec une attention particulière accordée aux espaces communs. Les gares sont nettoyées quotidiennement – et même plusieurs fois par jour là où l'affluence est plus grande. Une attention est particulièrement réservée aux rampes, automates et toilettes. Du gel pour les mains est prévu pour toutes les catégories de personnel en première ligne. L'achat de produits de nettoyage, de gel pour les mains, etc., fait l'objet d'un suivi bien précis.

De luchtdistributiesystemen in de voertuigen van de NMBS zijn ontworpen volgens de gedeelde Europese normeringen teneinde een optimale balans te bereiken tussen enerzijds het energieverbruik van het systeem en anderzijds de ergonomie, het welzijn en de gezondheid van haar reizigers.

De opvolging van de luchtbehandelingsystemen, de vervanging van de filterelementen, en de herstelling van de technische defecten worden volgens de onderhoudsregels uitgevoerd, wat het welzijn en de gezondheid van de reizigers en het personeel aan boord van de treinen van de NMBS garandeert.

Wat de ateliers betreft, bij sommige werken in de ateliers kan de social distancing gemakkelijk gerespecteerd worden. Bij andere technische interventies is dat niet het geval. Voor deze werkzaamheden werden specifieke richtlijnen uitgevaardigd waar dat mogelijk is en, voor zover zij beschikbaar zijn, worden gelaatschermen gebruikt als bescherming.

En ce qui concerne les guichets, la décision relative à la fermeture temporaire et exceptionnelle de guichets tient compte à la fois de la baisse importante de la fréquentation des gares et des trains, d'un taux d'absentéisme élevé pour cause de maladie chez les membres du personnel et de ses sous-traitants, et du service de trains d'intérêt national, d'application depuis le 23 mars 2020, mais aussi et surtout de la santé de tous les clients et du personnel.

Les guichets restent ouverts dans 70 gares réparties géographiquement sur tout le territoire. Certains guichets sont temporairement fermés. Cela concerne au total les guichets de 65 gares. Les gares où les guichets sont d'habitude ouverts jusqu'à une heure plus tardive ferment à 19 h 00.

La SNCB rappelle tous les autres modes d'achat possibles des titres de transport: les automates de vente, son site internet ou l'application SNCB.

Gelet op de ernst van de situatie en op de preventieve maatregelen die onder meer door de medische diensten worden genomen, werd er inderdaad een aanzienlijke toename van het ziekteverzuim vastgesteld bij de spoorbedrijven, zoals trouwens bij alle ondernemingen in België.

Volledig in samenspraak met de federale overheid heeft dit onder meer geleid tot het invoeren van een treindienst van algemeen belang, teneinde de ploegen die nog beschikbaar blijven minder te belasten en tevens rekening te houden met de afgenomen vraag naar vervoer ten gevolge van de lockdown.

Het aantal coronabesmettingen bij de spoorwegen zijn confidentiële gegevens die onder het medisch geheim vallen. Bij vermoeden van besmetting wordt de betrokken dienst ingelicht teneinde gevolg te kunnen geven aan de instructies van een overheidsinstantie.

La présence d'agents Securail sur le terrain, notamment dans les gares, est maintenue, pour continuer à veiller à la sécurité de tous.

Enfin, Infrabel a aussi pris la décision de mettre progressivement en veille tous ses chantiers, à l'exception des travaux essentiels à l'accomplissement de ses missions. En effet, la plupart des fournisseurs, les centrales à béton, etc, sont fermés dans le pays. Dès qu'il s'agit de chantiers de génie civil importants, les matériaux nécessaires à la poursuite du chantier n'étaient plus trouvables.

Les travaux essentiels sont, d'une part, l'entretien du réseau ferroviaire et les travaux de renouvellement urgents à l'infrastructure ferroviaire et, d'autre part, le déploiement sur le terrain d'équipes mobiles d'intervention pour procéder à d'éventuelles réparations là où c'est nécessaire et indispensable.

Om de klanten in het hele land een treinaanbod te garanderen en een antwoord te bieden op het ziekteverzuim bij het spoorwegpersoneel en de toeleveranciers, passen de NMBS en Infrabel sinds 23 maart in overleg met de regering een treindienst van nationaal belang toe.

Dat betekent dat met het oog op de naleving van de regels inzake volksgezondheid de treinen maximaal samengesteld worden, waardoor het aantal aangeboden plaatsen tweemaal de gevraagde capaciteit biedt, en dat alle treinen worden schoongemaakt vooraleer ze weer dienst doen. Zo kunnen de reizigers voor essentiële verplaatsingen de trein nemen in de veiligste omstandigheden inzake de volksgezondheid en met inachtneming van de aanbevolen fysieke afstand tussen hen. Het plan voorziet erin dat het treinaanbod overeenkomt met ongeveer 75 % van het aantal beschikbare plaatsen op een normale weekdag. Zo wordt er ruimschoots tegemoetgekomen aan de vraag. De gemiddelde bezettingsgraad bedraagt momenteel ongeveer 5 %. De klant blijft centraal staan, want de treindienst van nationaal belang vermijdt het realtime en onaangekondigd schrappen van treinen en zodoende overbezetting van de treinen die wel rijden. Dit is de belangrijkste reden voor het plan, namelijk een voorspelbaar en robuust aanbod overal in het land. De genomen beslissing ligt in lijn met die van andere Europese spoorwegmaatschappijen.

De NMBS heeft contact opgenomen met al haar business-to-businessklanten die houder zijn van een groot aantal abonnementen, waarvan er een aantal actief zijn in essentiële sectoren, om hen op de hoogte te brengen van de treindienst van algemeen belang. Op basis daarvan en mits een kritieke massa van reizigers om bijkomende treinen te laten rijden, werd beslist om aanpassingen door te voeren en de avonddienst uit te breiden voor wie in shiften werkt in de distributie- en de gezondheidssector.

Alle verzoeken in dat verband via welke weg ook worden onderzocht. Aan enkele lijnen en voor enkele klanten werden al wijzigingen aangebracht, waar dat technisch en operationeel mogelijk was. De pendelaarsverenigingen TreinTramBus en Navetteurs.be werden vooraf door de NMBS op de hoogte gebracht van de treindienst van algemeen belang.

Wat de invloed van het coronavirus op de samenwerking tussen Infrabel en diverse vrachtoperatoren betreft, Infrabel heeft van bij het begin van de crisis een conferencecall georganiseerd met de volledige sector, waaronder het vrachtvervoer, het hogesnelheidsvervoer, de NMBS, de FOD Mobiliteit en de dienst Regulering, om samen de evolutie van het ziekteverzuim en de verkeersvoorzichten voor de daaropvolgende weken te bespreken. Nadien werd er ook individueel overleg gepleegd met elke vrachtoperator.

Je vais passer aux questions relatives au transport de fret par rail.

Inzake de continuïteit van het goederenvervoer per spoor wordt al het nodige gedaan om ervoor te zorgen dat het spoorvervoer operationeel kan blijven. De noodzakelijke maatregelen zullen worden genomen door middel van een wetsvoorstel.

Ik ondersteun de verlenging van de geldigheid van certificaten en vergunningen van treinbestuurders en veiligheidspersoneel. Op vraag van de sector wordt ook gekeken naar de mogelijkheden van tijdelijke rustvoorziening buiten de woonplaats. Dat vergt overleg met de sociale partners. Het Parlement zal zich binnenkort buigen over die aanpassing. Treinbestuurders werden al ingedeeld bij de vitale beroepen door middel van het ministerieel besluit van 18 maart 2020 houdende dringende maatregelen.

Een gecoördineerd beheer op Europees niveau is essentieel. Daaraan herinneren wij regelmatig in onze

contacten met onze collega's en de Europese Commissie.

Ook het verkeersmanagement verdient onze aandacht om de vlotte doorgang van nationale en internationale goederentreinen te verzekeren. Infrabel van zijn kant stelt alles in het werk om de doorstroming van alle soorten vervoer te verzekeren.

La première urgence consiste à s'assurer du maintien de la validité des licences et des autorisations du personnel de sécurité, des conducteurs et des accompagnateurs de train notamment, qui viendraient à échéance et qui ne peuvent être renouvelées pour le moment, vu la suspension de la formation et des examens. Sans action rapide, ce sont environ 100 conducteurs par mois qui perdraient leur licence. Dans un tel scénario, c'est l'ensemble du rail belge, fret et voyageurs, qui se retrouverait très rapidement à l'arrêt. Nous devons donc nous écarter temporairement des différentes législations afin de maintenir la validité des licences et des autorisations du personnel de sécurité.

La seconde urgence est de garantir la fluidité des opérations de transport de fret avec les pays voisins qui connaissent actuellement des perturbations. C'est la raison pour laquelle le transport de marchandises pourra devenir prioritaire par rapport aux autres trafics, afin d'assurer une circulation fluide aux frontières et au-delà pour le transport international. Ces dispositions sont vitales en vue de conserver nos capacités d'approvisionnement sanitaire et alimentaire. Des garde-fous sont prévus pour préserver les droits de circulation des trains de voyageurs. Il sera loisible aux entreprises et aux syndicats de conclure un accord social permettant le découpage deux jours de suite – au lieu d'un, actuellement – dans le cas de circulations internationales. Cette mesure autorisée par le droit européen, appliquée en Allemagne et aux Pays-Bas, n'est pas encore permise en Belgique. Cette disposition temporaire doit être fermement liée au principe de la concertation sociale préalable.

En outre, au vu de l'urgence sanitaire et de la nécessité de faire respecter les mesures de distanciation sociale, une dérogation provisoire à la loi sur l'emploi des langues est également prévue dans les limites temporelles de la crise du COVID-19. Elle vise à ce que la SNCB puisse communiquer dans les trois langues nationales, mais également en anglais, afin d'assurer une information efficace dans l'intérêt de tous les usagers, mais aussi de garantir la sécurité du personnel ferroviaire.

Wat betreft de subsidies aan gecombineerd en verspreid vervoer, ben ik voorstander van een verlenging van de bestaande steunmaatregelen in 2021, in afwachting van de invoering van nieuwe steunmaatregelen die momenteel nog bestudeerd worden.

Le secteur du transport de fret risque d'être durablement touché par la baisse des activités économiques. Il subit déjà actuellement des pertes importantes suite à l'annulation du trafic, avec l'arrêt de différentes industries. Le secteur devra faire face aux conséquences du contre-coup économique et risque, dans le même temps, de se voir privé de subsides dont il bénéficiait. Cette activité est essentielle au redémarrage des autres activités et donc de l'emploi dans nos ports maritimes et dans nos grands secteurs industriels nationaux, comme l'industrie chimique ou le secteur automobile.

Le système d'aide actuel se termine à la fin de cette année. Vu que les moyens des administrations publiques ont été centrés ces dernières semaines sur la gestion de la crise du COVID-19, le risque est grand qu'un nouveau système d'aide, au-delà de 2020, ne puisse être mis en place, au moment où le secteur en aura le plus besoin. C'est la raison pour laquelle il vous sera proposé, au travers d'une proposition de loi, de prolonger d'un an le mécanisme d'aide actuel. Cette prolongation donnera au secteur des garanties de stabilité et une visibilité sur les ressources financières à moyen terme. Le secteur doit être capable de négocier rapidement avec ses bailleurs de fonds, avec les aides comme garanties.

Wat de procedure met de Europese Commissie betreft, zal de FOD Mobiliteit en Vervoer de nodige contacten leggen met de diensten van de Europese Commissie zodra er een beslissing is genomen op Belgisch niveau.

Cependant, nous devons garder à l'esprit que la mise en œuvre de cette prolongation dépendra d'une décision préalable des services de la concurrence de la Commission européenne. Compte tenu du fonctionnement ralenti des institutions publiques, en ce compris les institutions européennes, il est primordial que nous prenions une décision sans tarder, au risque de dépasser l'échéance du 31 décembre sans nouveau régime.

Er werden voor het gecombineerd vervoer 165.966 intermodale transporteenheden gesubsidieerd in 2019, wat overeenkomt met het aantal vermeden vrachtwagens op de weg. Er werden voor het verspreid vervoer 112.139 wagons of ongeveer zes miljoen ton gesubsidieerd in 2019. Dit komt neer op ongeveer 200.000 vrachtwagens op onze wegen.

Wat de vragen betreft over de rijpadvergoeding analyseert Infrabel de financiële impact van de actuele crisis die alle domeinen van activiteiten en ondernemingen treft. Verschillende scenario's voor de vergoeding zullen ook in deze analyse worden geïntegreerd. Een beslissing hieromtrent, kan enkel globaal zijn in het kader van de maatregelen die verband houden met het beëindigen van de crisis om zodoende een evenwicht op lange termijn in de sector te waarborgen.

En lineaire verlaging van de infrastructuurheffing wordt gezien als staatssteun. Voorafgaande toestemming van de Europese Commissie is daarom noodzakelijk.

Wat betreft de vragen over de algemene steunmaatregelen voor de sector heeft de regering economische en fiscale maatregelen getroffen om de lasten van vervoersbedrijven te verlichten door uitstel van betaling of versnelde terugbetaling.

Wat de vraag betreft over de goederentoevoer aan bedrijven en consumenten ten gevolge van de coronacrisis, zullen de ondernemingen in het wegvervoer gebruik kunnen maken van algemene maatregelen op federaal niveau. Sinds de zesde staatshervorming is de toegang tot het beroep en tot de markt van het goederenvervoer een gewestelijke bevoegdheid. Deze onderneming moet zich bij voorrang tot de Gewesten richten voor specifieke maatregelen.

En ce qui concerne l'assistance PMR en période de crise de coronavirus, outre la mesure imposée par les autorités de rester autant que possible chez soi et de se déplacer uniquement pour des besoins essentiels, une autre mesure primordiale à respecter est la distanciation sociale de 1,5 mètre entre les personnes ne vivant pas sous le même toit. Comme vous le savez, cette mesure est indispensable pour tenter de limiter au maximum la propagation du coronavirus et éviter que les hôpitaux ne se retrouvent dans une situation critique.

Daarom heeft de NMBS beslist om geen assistentie meer aan te bieden aan personen met een handicap of beperkte mobiliteit. Die maatregel wordt genomen in het belang van zowel de klanten als het personeel. De NMBS-medewerkers kunnen zich tijdens het verlenen van assistentie namelijk onvoldoende beschermen. Ze kunnen, in het bijzonder, onvoldoende afstand houden.

La SNCB a informé les associations de voyageurs et autres associations avec lesquelles elle entretient des contacts réguliers dans le cadre de la problématique de l'accessibilité des personnes à mobilité réduite afin de préciser les tenants et aboutissants de cette décision qui est dictée par la situation actuelle.

Le service d'assistance sera réactivé, dès que le contexte COVID-19 le permettra. À l'instar de la Belgique, la plupart des pays européens prennent d'ailleurs des mesures similaires pour ce qui concerne le service offert en temps normal aux personnes présentant une déficience en termes de mobilité.

Les clients qui avaient déjà réservé une assistance ont été contactés personnellement pour les informer de la suspension de l'assistance. Ils se sont, en général, montrés très compréhensifs. La plupart d'entre eux se sont également dits reconnaissants d'avoir été informés personnellement.

De NMBS laat mij nog weten dat het aantal aanvragen van assistentie snel enorm is gedaald. De algemene tendens is dat de klanten met een beperkte mobiliteit, net als alle andere klanten, hebben moeten afzien van hun reis in het kader van de door de overheid voorgeschreven veiligheidsmaatregelen. De NMBS heeft op dit moment geen nieuwe reservaties.

La SNCB reçoit néanmoins encore un certain nombre de questions et explique les mesures prises à chacun de ses interlocuteurs, qui se montrent compréhensifs.

En ce qui concerne les questions relatives à la validité des abonnements et autres *pass*, la SNCB m'informe que les tickets de trains et les abonnements peuvent être remboursés selon les conditions de vente habituelles et via le formulaire de demande de remboursement sur le site web de la SNCB. Les clients disposent donc déjà d'importantes possibilités.

Dit geldt eveneens voor de drie andere openbaarvervoermaatschappijen, met name De Lijn, de MIVB en de TEC, waarmee de NMBS nauw samenwerkt, ook in deze periode.

De NMBS is zich bewust van de verschillende vragen die rijzen en die een antwoord zullen moeten krijgen in het kader van de socio-economische maatregelen.

Si des mesures devaient être décidées, elles devraient l'être en totale collaboration avec les autres entreprises de transport en commun et à l'issue de la période de crise.

Wat de gevolgen van het coronavirus voor de huurders van de handelsruimtes in de stations van de NMBS betreft, de uitbating van deze handelsruimtes behoort tot de commerciële autonomie van de NMBS. De NMBS laat mij weten dat zij in de mate van haar mogelijkheden alles in het werk stelt om de concessiehouders te ondersteunen in deze moeilijke tijden.

Zo heeft ze bijvoorbeeld beslist om de facturatie van de provisie voor het energieverbruik, zoals water en elektriciteit, op te schorten. Deze opschorting is op 1 april ingegaan. Te gepasten tijde zal dan de eindafrekening worden gefactureerd.

Daarnaast moet worden opgemerkt dat de federale overheid socio-economische maatregelen heeft genomen ter ondersteuning van de bedrijven die te lijden hebben onder de crisis.

En ce qui concerne l'impact financier de la crise sur la SNCB et Infrabel, tout comme l'ensemble des secteurs, le transport public est très fortement touché par la crise liée à la pandémie. À l'heure actuelle, Infrabel réalise les diverses analyses nécessaires afin de chiffrer l'impact financier de cette crise.

De NMBS laat mij weten dat ze in de huidige omstandigheden, volgens een eerste schatting, ongeveer 70 miljoen euro per maand aan commerciële inkomsten misloopt. Gedetailleerdere cijfers zijn nog niet beschikbaar.

Il est d'ores et déjà évident, au regard de la réduction du trafic sur le réseau, et de la nécessité de mettre à l'arrêt de nombreux chantiers, que le prix à payer par le secteur ferroviaire sera important. D'une part, le manque à gagner est déjà substantiel pour le gestionnaire d'infrastructure, et d'autre part, le redémarrage progressif de l'activité dans un contexte incertain entraînera inévitablement des surcoûts. Ce redémarrage s'effectuera en outre dans un système économique fragilisé, ce qui aura un double impact sur le secteur des transports.

Les analyses des conséquences financières ne pourront, en tout état de cause, déboucher que sur des données temporaires, puisque nous savons tous que la crise actuelle est malheureusement appelée à durer et à faire sentir ses effets très négatifs encore au cours des mois à venir.

En ce qui concerne les impacts économiques sur le trafic voyageurs national, les conséquences de la crise actuelle sur la demande de sillons dépendront directement des décisions du gouvernement en matière de déconfinement, et plus particulièrement de la date à laquelle le service normal de trains sera remis en application, pour autant que les taux d'absentéisme au sein d'Infrabel et de la SNCB soient stabilisés à un niveau permettant ce trafic.

En ce qui concerne le trafic des marchandises et le nombre de trains, on voit que le trafic actuel se situe aux alentours de 80 à 85 % du trafic en temps normal. C'est un bon niveau de maintien du trafic des marchandises, si l'on compare avec ce qui se passe dans d'autres pays importants en Europe. Le secteur ferroviaire remplit donc son rôle central dans l'approvisionnement et l'économie du pays. Un retour à des trafics plus élevés dépendra également des mesures de déconfinement et de la reprise des différents secteurs de l'économie en Belgique et dans les autres pays.

Je vous informe par exemple que les ports d'Anvers, de Gand et de Zeebrugge voient leur capacité de stockage remplie. En effet, les entreprises belges qui continuent à fonctionner y acheminent des marchandises qui doivent partir à l'étranger. En outre, il y a également des marchandises qui ont quitté l'étranger et qui doivent venir chez nous, mais pour être dirigées vers des industries qui sont à l'arrêt. Donc les capacités de stockage ont atteint leur niveau critique dans les ports belges. Gérer cela ne ressort pas de ma compétence, mais avec Infrabel, nous essayons de trouver des parcelles disponibles d'Infrabel le long

des voies, afin que les ports puissent en disposer.

J'en viens aux engagements de HR Rail au sein des sociétés de chemin de fer, et à l'implication du personnel médical de HR Rail dans la lutte contre le coronavirus.

HR Rail laat me weten dat de selectie en de aanwerving van nieuwe medewerkers volledig digitaal verlopen. Alle selectiestappen, met uitzondering van het medisch onderzoek, verlopen digitaal. De sollicitatiegesprekken worden telefonisch en met video-interviews georganiseerd. Voor een twintigtal specifieke en niet-prioritaire jobs liggen de selectieprocedure en de aanwerving tijdelijk stil. De operationele beroepen zijn niet getroffen. De selectie en aanwerving van technici, treinbestuurders, treinbegeleiders, stationspersoneel, sporenploegen, personeel in de seinhuizen worden gewoon voortgezet. Door de omschakeling naar de digitale selectie en aanwerving werd er een vertraging van een tweetal weken opgelopen.

De NMBS laat mij weten dat er momenteel geen personeelstekorten op het terrein zijn, veroorzaakt door het effect van het coronavirus op de aanwerving.

De NMBS-diensten werken voort, weliswaar met beperkte aanwezigheid van de medewerkers wegens ziekte en de verminderde vraag, met respect voor de regels van sociale afstand en beschermingsmiddelen.

HR Rail laat mij weten dat ze momenteel 34 verplegers, artsen of ander medisch personeel in dienst heeft. De artsen en verpleegkundigen werd gevraagd of zij zich op vrijwillige basis willen inzetten in de strijd tegen het coronavirus; 17% van de artsen en 67% van de verpleegkundigen doen dat al op vrijwillige basis. Het contractueel personeel van HR Rail dat op missie gaat om op vrijwillige basis en met toestemming te helpen in het kader van COVID-19, is gedekt voor arbeidsongevallen. Als het verplegend personeel de ziekte echter oploopt, wordt het teruggenomen in het kader van de door Fedris aangekondigde beroepsziekten.

Wat de impact van corona op de spoorwerken betreft, Infrabel laat mij weten dat het overgrote deel van de spoorwerken momenteel is stilgelegd. De nieuwe verplichtingen inzake sociale afstand maken het inderdaad niet mogelijk om die werken uit te voeren. Bovendien legt de crisis druk op de toeleveringskanalen, waardoor een aantal materialen onbeschikbaar werden. Tot slot, blijven vele ondernemers in gebreke om hun verplichtingen na te komen.

Gelet op het aantal werken dat door de infrastructuurbeheerder wordt uitgevoerd, en op de omvang ervan, hangt er uiteraard een aanzienlijk kostenplaatje vast aan de stopzetting. Die werken zijn echter noodzakelijk, of ze nu betrekking hebben op onderhoud, uitbreiding of vernieuwing. Ze zullen hoe dan ook in de toekomst moeten worden voltooid. Het heropstarten ervan zal opnieuw meer kosten betekenen voor Infrabel. Het is genoegzaam bekend dat de versnippering van de uitvoering van de werven veel meer kost dan wanneer de verschillende fases ervan zonder uitstel worden uitgevoerd. Indien bepaalde werken dan toch voortgang kunnen vinden, omdat ze dringend zijn en van essentieel belang voor de vervulling van de opdrachten als infrastructuurbeheerder, dan hangt ook hier een hoger en zelfs veel hoger kostenplaatje aan vast, onder meer als gevolg van de nieuwe verplichtingen die van kracht zijn, en de schaarste van bepaalde materialen.

De elementen waarover Infrabel momenteel beschikt, maken het vooralsnog niet mogelijk om een goed beeld te krijgen van de impact van de crisis op de uitvoering van de spoorinvesteringen, maar zeker is wel dat daarvoor een hogere prijs zal moeten worden betaald. Zodra er een start wordt gemaakt met de afbouw van de beperkende maatregelen, zal Infrabel alles in het werk stellen om zo snel mogelijk, en indien mogelijk nog in 2020, een nieuwe planning te maken van de werken die noodgedwongen werden uitgesteld. Dan pas zal men een duidelijk beeld kunnen hebben van de impact van de crisis op de investeringswerken die door Infrabel worden uitgevoerd.

Monsieur le président, j'ai été long. J'ai essayé de répondre à toutes les questions. Je suis à la disposition de nos collègues pour la suite.

Le président: Monsieur le ministre, je vous remercie pour vos réponses. J'imagine que les collègues se joignent à moi et l'exprimeront aussi. Je ne trouve pas que vous ayez été particulièrement long. Je m'attendais à davantage. C'était assez raisonnable, vu le nombre de questions et la diversité des sujets abordés.

Chers collègues, les répliques sont en principe d'une minute. J'ai constaté que chacun était bien discipliné. Il

n'y a pas eu de problème jusqu'à présent.

02.16 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Mijnheer de minister, bedankt voor uw antwoorden. Ik wil wel nog twee dingen onderstrepen.

Ten eerste, kunt u er samen met Securail op toezien dat de controles aan de bron worden aangepakt, zodat mensen die niet moeten reizen en die niet op de trein horen, niet opstappen? Ik hoor dat er al incidenten geweest zijn op de trein. De veiligheid voor het personeel is verminderd, en doordat er minder mensen in de trein zitten is ook de sociale controle minder goed. Daarom zouden de controles beter vooraf gebeuren, vooraleer mensen de trein opstappen. De trein is nu alleen voor de mensen die de trein moeten nemen, vooral om te werken en voor noodzakelijke verplaatsingen,

Ten tweede, kunt u erop toezien dat de diensten die geen essentieel werk doen, niet moeten werken? Ik vang op dat in ateliers mensen jobs uitvoeren die niet nodig zijn, waardoor social distancing daar niet gerespecteerd wordt. Op alle diensten waar gewerkt wordt, moeten de mensen goed beschermd zijn opdat het virus goed kan worden bestreden.

02.17 Tomas Roggeman (N-VA): Mijnheer de minister, ik dank u voor uw omstandige antwoorden op de talrijke vragen.

Het doet mij plezier te horen dat de NMBS, Infrabel, HR Rail en alle andere spoorinstanties zich inspinnen om deze crisis met man en macht de baas te kunnen.

Ik noteer bijkomende inspanningen op het vlak van personeelsbeleid, hygiëne, de werking in de stations en zo meer.

Ondanks uw omstandige antwoord werden sommige vragen niet beantwoord, onder andere vragen over hygiëne. Ik zal ze hernemen via schriftelijke vragen. Dat lijkt mij het meest functioneel.

De enige vraag die ik nu nog heb voor u, mijnheer de minister, is tot wanneer de treindienst van algemeen belang gepland is? Staan er nog verlengingen gepland? Zo ja, tot wanneer?

02.18 Frank Troosters (VB): Mijnheer de minister, ik heb heel veel goede dingen gehoord in uw uitgebreide antwoord, er is echt wel het een en ander gebeurd. Ik blijf echter toch een beetje op mijn honger zitten wat betreft het mogelijke scenario bij een heropstart van het treingebeuren. Ik wil niet te ver vooruitlopen op de situatie, maar ik wil toch oproepen om zeker niet alleen maar achterover te leunen en te luisteren naar de adviezen van hogere overheden en experts. De NMBS moet ook zelf hard aan de slag gaan om dit voor te bereiden, wat ze ongetwijfeld wel zal doen.

Ik wil één punt concreet uitlichten. Het gaat over iets dat op het terrein een grote bezorgdheid is, vooral bij treinbegeleiders, aangezien social distancing in de trein niet altijd vanzelfsprekend is. De grote zorg van de treinbegeleiders is dat ervoor gezorgd wordt dat ze voldoende bescherming krijgen, handschoenen en mondmaskers. Ik weet dat het thema mondmaskers een moeilijk thema betreft en dat heel veel beroepscategorieën mondmaskers willen en nodig hebben.

Kan de NMBS echter druk uitoefenen of de nodige stappen zetten om tegen de heropstart in mondmaskers te kunnen voorzien voor de treinbegeleiders, want die zijn echt vragende partij?

02.19 Pieter De Spiegeleer (VB): Mijnheer de minister, ik heb in uw uitgebreid antwoord veel goede dingen gehoord omtrent zaken die reeds gerealiseerd zijn en overleg dat er reeds geweest is tussen de verschillende betrokkenen. Er zijn dus reeds positieve zaken gerealiseerd, maar het zal belangrijk zijn dat de zaken die in de pijplijn zitten of zouden moeten zitten vrij snel tot zeer snel aangepakt worden. Ik moet u immers niet vertellen dat het een bijzondere situatie is. Het is vijf voor twaalf. In het postcoronacrisistijdperk zullen nog veel van deze vragen uit de sector van het goederenvervoer actueel blijven.

02.20 Kim Buyst (Ecolo-Groen): Mijnheer de minister, het is duidelijk dat wij het de mensen die ons land nu draaiende houden, zo gemakkelijk mogelijk moeten maken. In dezen betekent dit vlot openbaar vervoer op momenten die voor hen zinvol zijn. Daarom was ik heel blij te horen dat de treindienst van nationaal belang heeft geprobeerd om net in te spelen op hun noden.

Ten tweede, de Europese verordening betreffende de rechten van passagiers stelt dat personen met een beperkte mobiliteit dezelfde rechten hebben als alle andere burgers. Ondanks het begrip voor de genomen beslissing, vraag ik mij toch af of de NMBS niet kan kijken naar andere maatregelen om ervoor te zorgen dat mensen met een beperkte mobiliteit alsnog de trein kunnen nemen, bijvoorbeeld het verlengen van de reserveringstermijn of het voorzien in beschermende kledij voor de medewerkers van de dienst PBM.

Het is belangrijk dat spoorvrachtbedrijven opnieuw perspectief zien – dat hebt u ook bevestigd in uw antwoord – nu zij steeds meer bestellingen geannuleerd zien en voor extra kosten komen te staan. Daarom ben ik heel verheugd te vernemen dat er verschillende maatregelen zullen worden genomen om de sector te ondersteunen, zoals de verlenging van de steunmaatregelen, en dat hiervoor een wetsvoorstel wordt klaargemaakt.

Tot slot, het verlengen van de einddatum van de meerrittenpassen is voor onze fractie eigenlijk de logica zelf. Het zal er volgens ons voor zorgen dat mensen na een lange periode binnen zitten uiteindelijk opnieuw uitstappen kunnen ondernemen in hun eigen land. Daarom ben ik blij dat de NMBS in gesprek zal blijven gaan met de andere entiteiten die het openbaar vervoer aanbieden in ons land en zij er toch over wil nadenken om de einddatum te verlengen.

02.21 Méliissa Hanus (PS): Monsieur le ministre, je vous remercie pour ces réponses. Bien sûr, notre groupe adresse un message d'encouragement et de respect à tous ces cheminots qui permettent de maintenir des services pour nos chemins de fer.

Je suis également heureuse de pouvoir rassurer les navetteurs quant au remboursement de leurs abonnements.

Si nous attendons tous le chemin vers un déconfinement serein et judicieux, je vous invite, monsieur le ministre, à apporter une attention particulière à la sécurité des cheminots qui seront toujours en première ligne lors du processus de déconfinement après-COVID.

Je vous remercie et vous souhaite à tous une bonne fin de journée. Prenez soin de vous!

Le **président:** Merci beaucoup, madame Hanus, pour votre message qui est bien entendu partagé par tout le monde.

02.22 Laurence Zanchetta (PS): Monsieur le ministre, je vous remercie pour vos réponses. J'attendais peut-être un peu plus de détails. Mais il faut reconnaître que la situation est délicate et inédite. Nous sommes finalement amenés à être novateurs. Nous devons concilier la protection des travailleurs et continuer à assurer un service public. C'est cela qui fait probablement la difficulté de la crise que nous traversons.

02.23 Jef Van den Bergh (CD&V): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, ik dank u voor uw lange toelichting.

Ik moet bekennen dat ik niet helemaal tevreden ben met het antwoord dat ik heb gekregen. Er wordt immers heel sterk gefocust op de antwoorden die van de NMBS en Infrabel komen, waarbij de antwoorden worden ingeleid met de woorden: "De NMBS laat weten dat..." of "Infrabel laat weten dat...". Nochtans mag op veel punten een engagement van de minister, de overheid en de regering worden verwacht.

Bijvoorbeeld voor de compensatie van de reizigers of het verlengen van multipassen kan deels naar de openbaarvervoermaatschappijen worden gekeken. Die vervoermaatschappijen zijn daarover ook samen in onderhandeling. Het blijven echter ook overheidsbedrijven met een ondernemingsplan, dat door de regering wordt of werd goedgekeurd. De openbaarvervoermaatschappijen worden nu met een overmachtsituatie geconfronteerd alsook met een pak financiële verliezen, die mede het gevolg zijn van de noodzakelijke maatregelen die de regering treft.

Ik verwacht op een dergelijk moment echter ook dat een minister en voogdijminister samen met het openbaarvervoerbedrijf gaat samenzitten, om te bekijken hoe een en ander zal worden aangepakt. Wat is de impact ervan op het ondernemingsplan? Wat is de impact op de reiziger? Op welke manier kan daarvoor een compensatie worden uitgewerkt? Het is wat gemakkelijk om daarvoor enkel naar de openbaarvervoermaatschappijen zelf te kijken. De overheid en de openbaarvervoermaatschappijen moeten

daarvoor samen bepaalde voorstellen en compenserende maatregelen uitwerken. Op dat vlak mag nog een groter engagement worden verwacht. Daarvoor kijken wij uit naar bijkomende maatregelen de komende weken.

02.24 Joris Vandenbroucke (sp.a): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, ik dank u voor het erg uitgebreide antwoord op de vele vragen van de andere leden.

Ik ben alleszins tevreden dat de NMBS is kunnen blijven instaan voor een basisdienstverlening met maximumbescherming van de eigen werknemers. Het is nu inderdaad uitkijken naar de manier waarop onze openbaarvervoermaatschappij, die de ruggengraat van het alternatief voor de wagen is, zich zal inschakelen in de exitstrategie, waarop wij hopelijk binnenkort een zicht zullen krijgen.

Daarom heeft de heer Van den Bergh terecht een punt gemaakt dat wij of minstens de regering een aantal antwoorden op financieel vlak zullen moeten bieden. Het nieuwe vervoerplan is goedgekeurd. Ik ben benieuwd hoe wij dat in de huidige financiële context zullen uitrollen. Er is ook de compensatie van de goede klanten van de NMBS, die hun abonnementen of andere vervoerbewijzen door de overmachtsituatie niet ten volle hebben kunnen benutten.

Mijnheer de voorzitter, het debat wordt dus zeker nog vervolgd.

02.25 Sophie Rohonyi (DéFI): Monsieur le ministre, je vous remercie pour vos réponses très détaillées, comme à l'accoutumée.

Je vous remercie d'autant plus qu'elles sont particulièrement rassurantes tant pour le personnel de la SNCB – que je remercie également et dont je salue le dévouement et le professionnalisme en ces temps si difficiles – que pour les navetteurs qui ont besoin que l'on fasse preuve de transparence quant aux mesures mises en place en matière de nettoyage des trains et visant à offrir du matériel de protection au personnel en vue de protéger ce dernier, mais aussi les clients.

En revanche, je ne vous ai pas entendu au sujet de la désinfection des trains une fois le déconfinement entamé. J'entends que cette stratégie pourrait être revue en fonction du scénario de déconfinement qui aura été choisi. On sait qu'un groupe d'experts est en train de plancher sur la question.

Toujours est-il que vous avez insisté sur le fait que la désinfection des trains avait pour but d'assurer la sécurité des navetteurs. J'ose espérer que ce nettoyage aura toujours lieu lorsque le confinement ne sera plus de rigueur, d'autant plus qu'il faudra alors vivre avec ce virus dans tous les espaces publics, en ce compris dans les transports en commun et donc dans les trains. En conséquence, je vous appelle, monsieur le ministre, à poursuivre vos efforts en la matière lorsque le déconfinement aura été décidé.

02.26 Marianne Verhaert (Open Vld): Mijnheer de minister, bedankt voor uw uitgebreid antwoord.

Het is duidelijk dat zowel de NMBS als Infrabel heel wat inspanningen leveren in deze crisistijd, waarvoor uiteraard dank.

Ik heb er begrip voor dat er vanwege de coronacrisis maatregelen worden genomen, maar de volledige stopzetting van de dienstverlening voor personen met een handicap of een beperking lijkt mij een dramatische maatregel, zeker in vergelijking met de oplossingen die De Lijn, de NS en de Duitse vervoersmaatschappijen zochten, waarbij er voor personen met een beperking toch nog dienstverlening kon worden aangeboden. Ik vind het belangrijk om daaruit lessen te trekken voor de toekomst.

Uit uw antwoord kan ik ook concluderen dat heel wat werken vertraging hebben opgelopen. In dat verband wil ik mijn bezorgdheid uiten over de impact van vertraging op de elektrificatie van de spoorlijn Mol-Hamont. De timing om het vervoersplan-2020 te halen was al heel scherp en ik vraag mij af in hoeverre die timing nog haalbaar is.

02.27 Vincent Scourneau (MR): Monsieur le ministre, je vous remercie pour vos réponses. La stabilité des entreprises ferroviaires sera donc un point d'attention essentiel pour le gouvernement. Je suis persuadé qu'avec vos collègues, vous mènerez les actions nécessaires pour amortir l'impact de cette crise. Je vous souhaite tout le courage nécessaire pour pouvoir l'aborder.

02.28 François Bellot, ministre: Monsieur le président, je souhaite encore répondre à deux questions qui m'ont été posées.

S'agissant du déconfinement, il se passera en fonction de ce que le groupe des dix va nous suggérer. Il y a plusieurs modèles. Dans certains pays, on rouvre les écoles, dans d'autres, on rouvre tout. Nous voulons faire confiance aux experts pour la voie à suivre et si nous suivons cette voie, chaque acteur devra mettre en œuvre les mesures indispensables dans son secteur.

Il y a plusieurs scénarios de déconfinement possibles et, en fonction du scénario validé, il faudra envisager les mesures dans chacun des secteurs, dont la SNCB et Infrabel. Le transport est un élément essentiel et, je le rappelle, nous avons maintenu le nombre de sièges le plus important par rapport aux pays voisins.

En ce qui concerne la compensation, les quatre sociétés de transport en commun ont décidé de travailler ensemble sur la manière de faire les choses. Par exemple, pour les abonnements domicile-travail, 80 à 90 % d'entre eux sont pris en charge par les employeurs. Dans un modèle de concertation, vous me permettrez de discuter avec les employeurs pour savoir comment ils envisagent les choses. Il faut laisser un peu de temps pour que les gens se parlent et envisagent la meilleure solution. Il y aura une intervention, certes, mais il faut savoir que ceux qui veulent se faire rembourser les abonnements annuels peuvent déjà le faire, au regard des conditions générales. Il y a des abonnements mensuels, trimestriels, annuels, scolaires, toute une série de produits. Il faut laisser le temps à chaque entreprise de transport en commun d'étudier la situation et ensuite d'agir ensemble.

La décision doit être globale de sorte que, celles et ceux qui prennent un bus, un métro, un train, bénéficient du même dispositif, quelle que soit la société de transport. C'est peut-être un peu complexe, mais laissez un peu le temps. Les premières mesures étaient différentes de celles-là. Des demandes sont faites, elles sont étudiées. Voilà les deux commentaires que je souhaitais ajouter.

Dans ma réponse, vous avez aussi entendu qu'une proposition de loi allait arriver sur les bancs du Parlement. J'espère qu'elle sera prise en considération demain. J'invite chacun à faire la part des choses entre l'urgence et les choses moins urgentes. Ce qui est urgent, c'est qu'aujourd'hui, il y a 100 conducteurs de train en moins par mois si nous ne prenons pas rapidement une mesure qui suspend les délais.

Quant au transport de fret, il faut impérativement donner la garantie que pour le budget 2021, il puisse bénéficier de la même règle que celle qui était d'application en 2017, 2019 et 2020, parce que nous n'aurons pas le temps, cette année, d'établir un nouveau modèle.

Je vous rends attentifs, et je compte sur tout un chacun, d'apporter son adhésion au texte. Vous le verrez, c'est purement technique, c'est des allongements de délai, c'est le permis de conduire provisoire, etc.

Il y a urgence, et j'ose espérer que nous pourrions avancer très vite, monsieur le président et chers membres de la commission. D'autres textes viendront plus tard. Des propositions seront faites. Nous en avons abordées. Mais elles ont un caractère moins urgent. Mais ce qui va arriver sur les bancs du Parlement, je vous demande de pouvoir les approuver le plus vite possible dans l'intérêt du maintien du trafic ferroviaire dans les prochains mois.

Le président: Monsieur le ministre, je suis évidemment tout à fait disponible pour réunir la commission dès que cela sera nécessaire.

02.29 Tomas Roggeman (N-VA): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, wat betreft de looptijd van de treindienst van nationaal belang, zegt u de adviezen van de experts ter zake te volgen en zelf nog geen timing voorop te stellen.

Ik heb begrip voor die houding, maar voor de inrichting van die treindienst van nationaal belang zelf moet u zich veel minder door experts laten leiden. Ik denk dat het belangrijk is dat wij dit systeem continu blijven evalueren. Het is natuurlijk een ad-hocoplossing, een pragmatische oplossing waarmee de NMBS deze bijzondere situatie probeert aan te pakken, maar men ziet dat het aanbod niet altijd en overal op de noden is afgestemd. Er zijn lijnen waar men behoorlijk drastisch heeft afgebouwd, wat soms voor krapte en moeilijkheden zorgt. U hebt daarnet zelf verwezen naar de verminderde mobiliteit, ook voor mensen die in shifts werken, zoals in de zorg, maar daarnaast ziet men ook net het omgekeerde, met lijnen waar er nog capaciteit over is. Laten wij hopen dat de situatie zo snel mogelijk normaliseert, maar zolang dit systeem van

kracht blijft, is het volgens mij belangrijk om dit de komende weken en maanden te blijven evalueren en op zoek te blijven gaan naar verbeteringen.

Dit geldt ook voor de aangepaste dienstverlening voor mensen met een beperkte mobiliteit. U spreekt terecht over de risico's op besmetting en de noodzaak aan social distancing, maar wellicht zijn er ook daar pragmatische oplossingen te vinden die de rolstoelpatiënten kunnen helpen en de toegang tot deze essentiële dienstverlening kunnen waarborgen, zonder daarmee de medewerkers van de NMBS aan gevaar bloot te stellen.

Verder wil ik van de gelegenheid gebruikmaken om alle medewerkers van de NMBS, Infrabel en HR Rail te bedanken voor hun onverdroten inzet.

02.30 Jef Van den Bergh (CD&V): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, ik sluit mij aan bij de laatste woorden van collega Roggeman en wil iedereen bedanken die op het terrein actief is.

Ik wil mij ook aansluiten bij de woorden van dank die daarnet al werden uitgesproken ten aanzien van de diensten van de Kamer die het mogelijk maken om op deze manier te werken. Het is heel goed dat wij op deze manier onze controlerende functie kunnen opnemen.

Tot slot, wat betreft de toevoegingen van de minister, ik dank hem voor het engagement dat hij aangaat om de komende tijd, in overleg met de andere openbaarvervoermaatschappijen, tot voorstellen en oplossingen te komen. Ik denk dat dit een belangrijk signaal is.

Le président: Monsieur le ministre, je me joins évidemment à l'hommage qui est rendu par tous nos collègues et par vous-même à l'ensemble des travailleurs des deux entreprises publiques dont nous avons parlé cet après-midi. Ici, on est dans le débat sur le ferroviaire, sur les cheminots et sur tous les métiers que cela inclut. Je pense qu'ils rendent une mission importante à la population parce qu'ils transportent notamment le personnel infirmier et tous les travailleurs qui rendent des services dits essentiels à la population. En effet, il faut bien alimenter les commerces et les services essentiels et également transporter tous les autres travailleurs.

Je pense que ce qui est important, c'est que les services adaptés, tel que vous en avez parlé, fassent l'objet d'une concertation avec les représentants des travailleurs eux-mêmes parce que finalement, ils ne travaillent pas sans risque. Leur travail est indispensable au bon fonctionnement de la société. Aucune personne ne devrait prendre de risque pour sa santé, voire pour sa vie, en allant travailler. On sait qu'il existe un certain risque dans l'intérêt collectif mais il faut qu'il soit vraiment reconnu en tant que tel. C'est ce que chaque collègue a exprimé ici en prenant un maximum de précautions, bien entendu, telles qu'elles peuvent être prises.

Je m'associe aussi à vos remerciements à l'égard de tous les services visibles et non visibles de la Chambre. Il y a ceux qui sont ici dans la salle ou derrière les vitres (traduction, service technique, secrétariat, etc.) et ceux qui ne sont pas visibles mais qui nous permettent quand même de nous réunir. Pour une première vidéoconférence, je trouve que cela a bien fonctionné. Il n'y a pas vraiment eu de problèmes et j'en remercie encore tous les membres des services.

Enfin, monsieur le ministre, je vous remercie de vous être rendu disponible pour répondre aux questions. Le plus important aujourd'hui est que les collègues repartent avec des réponses dans l'état où vous pouvez les donner, bien entendu. Nous serons toutes et tous attentifs à la suite des événements.

Reprenant la formule consacrée, prenez soin de vous et de vos proches!

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

La réunion publique de commission est levée à 16 h 55.

De openbare commissievergadering wordt gesloten om 16.55 uur.