CRIV 55 **COM 189**

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

# COMPTE RENDU INTÉGRAL

**AVEC**
**COMPTE RENDU ANALYTIQUE TRADUIT**
**DES INTERVENTIONS**

# INTEGRAAL VERSLAG

**MET**
**VERTAALD BEKNOPT VERSLAG**
**VAN DE TOESPRAKEN**

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

COMMISSIE VOOR MOBILITEIT,
OVERHEIDSBEDRIJVEN EN FEDERALE
INSTELLINGEN

**Mercredi**

**27-05-2020**

**Après-midi**

**Woensdag**

**27-05-2020**

**Namiddag**

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

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


*Publications officielles éditées par la Chambre des représentants*
*Commandes :*
*Place de la Nation 2*
*1008 Bruxelles*
*Tél. : 02/ 549 81 60*
*Fax : 02/549 82 74*
*www.lachambre.be*
*e-mail : publications@lachambre.be*

*Officiële publicaties, uitgegeven door de Kamer van volksvertegenwoordigers*
*Bestellingen :*
*Natieplein 2*
*1008 Brussel*
*Tel. : 02/ 549 81 60*
*Fax : 02/549 82 74*
*www.dekamer.be*
*e-mail : publicaties@dekamer.be*

SOMMAIRE

Question de Hervé Rigot à François Bellot (Mobilité) sur "L'accessibilité des gares de Huy et Waremme pour les personnes à mobilité réduite" (55002743C) 1
*Orateurs:* **Hervé Rigot, François Bellot**, ministre de la Mobilité, chargé de skeyes et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges

Question de Tomas Roggeman à François Bellot (Mobilité) sur "Les ponts ferroviaires de Termonde" (55003189C) 3
*Orateurs:* **Tomas Roggeman, François Bellot**, ministre de la Mobilité, chargé de skeyes et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges

Question de Tomas Roggeman à François Bellot (Mobilité) sur "Les projets retardés" (55003190C) 4
*Orateurs:* **Tomas Roggeman, François Bellot**, ministre de la Mobilité, chargé de skeyes et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges

Question de Tomas Roggeman à François Bellot (Mobilité) sur "L'EDC" (55003525C) 6
*Orateurs:* **Tomas Roggeman, François Bellot**, ministre de la Mobilité, chargé de skeyes et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges

Question de Tomas Roggeman à François Bellot (Mobilité) sur "Le changement de nom de produits de la SNCB" (55003672C) 7
*Orateurs:* **Tomas Roggeman, François Bellot**, ministre de la Mobilité, chargé de skeyes et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges

Question de Tomas Roggeman à François Bellot (Mobilité) sur "Les conséquences de la neige sur le trafic ferroviaire et les mesures prises par Infrabel" (55003674C) 8
*Orateurs:* **Tomas Roggeman, François Bellot**, ministre de la Mobilité, chargé de skeyes et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges

Question de Tomas Roggeman à François Bellot (Mobilité) sur "Le nouveau siège de la SNCB" (55003680C) 10
*Orateurs:* **Tomas Roggeman, François Bellot**, ministre de la Mobilité, chargé de skeyes et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges

Questions jointes de 12
- Emir Kir à François Bellot (Mobilité) sur "L'augmentation du phénomène de trespassing" 12

INHOUD

Vraag van Hervé Rigot aan François Bellot (Mobiliteit) over "De toegankelijkheid van de stations Hoei en Borgworm voor personen met beperkte mobiliteit" (55002743C) 1
*Sprekers:* **Hervé Rigot, François Bellot**, minister van Mobiliteit, belast met skeyes en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen

Vraag van Tomas Roggeman aan François Bellot (Mobiliteit) over "De spoorwegbruggen in Dendermonde" (55003189C) 3
*Sprekers:* **Tomas Roggeman, François Bellot**, minister van Mobiliteit, belast met skeyes en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen

Vraag van Tomas Roggeman aan François Bellot (Mobiliteit) over "De projecten met vertraging" (55003190C) 4
*Sprekers:* **Tomas Roggeman, François Bellot**, minister van Mobiliteit, belast met skeyes en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen

Vraag van Tomas Roggeman aan François Bellot (Mobiliteit) over "De EDC" (55003525C) 6
*Sprekers:* **Tomas Roggeman, François Bellot**, minister van Mobiliteit, belast met skeyes en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen

Vraag van Tomas Roggeman aan François Bellot (Mobiliteit) over "De naamswijziging van NMBS-producten" (55003672C) 7
*Sprekers:* **Tomas Roggeman, François Bellot**, minister van Mobiliteit, belast met skeyes en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen

Vraag van Tomas Roggeman aan François Bellot (Mobiliteit) over "De gevolgen van de sneeuw op het spoorverkeer en de maatregelen getroffen door Infrabel" (55003674C) 8
*Sprekers:* **Tomas Roggeman, François Bellot**, minister van Mobiliteit, belast met skeyes en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen

Vraag van Tomas Roggeman aan François Bellot (Mobiliteit) over "De nieuwe NMBS-hoofdzetel" (55003680C) 10
*Sprekers:* **Tomas Roggeman, François Bellot**, minister van Mobiliteit, belast met skeyes en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen

Samengevoegde vragen van 12
- Emir Kir aan François Bellot (Mobiliteit) over "De toename van het aantal gevallen van spoorlopen" 12

(55003788C)
- Tomas Roggeman à François Bellot (Mobilité) sur "Les mesures prises par Infrabel afin de prévenir des intrusions sur les voies" (55005837C) 12
- Tomas Roggeman à François Bellot (Mobilité) sur "Les accidents de personnes sur le rail" (55006262C) 12
*Orateurs:* **Tomas Roggeman, François Bellot**, ministre de la Mobilité, chargé de skeyes et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges

Question de Wouter Raskin à François Bellot (Mobilité) sur "Le pont ferroviaire de Hoelbeek, Bilzen" (55003812C) 15
*Orateurs:* **Wouter Raskin, François Bellot**, ministre de la Mobilité, chargé de skeyes et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges

Question de Pieter De Spiegeleer à François Bellot (Mobilité) sur "La gare ferroviaire COOVI" (55003847C) 17
*Orateurs:* **Pieter De Spiegeleer, François Bellot**, ministre de la Mobilité, chargé de skeyes et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges

Question de Mélissa Hanus à François Bellot (Mobilité) sur "La gratuité des transports en commun au Grand-Duché de Luxembourg" (55003907C) 18
*Orateurs:* **Mélissa Hanus, François Bellot**, ministre de la Mobilité, chargé de skeyes et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges

Questions jointes de 21
- Mélissa Hanus à François Bellot (Mobilité) sur "L'augmentation du prix de la carte Campus" (55003908C) 21
- Josy Arens à François Bellot (Mobilité) sur "L'augmentation du prix de la carte Campus" (55003982C) 21
*Orateurs:* **Mélissa Hanus, François Bellot**, ministre de la Mobilité, chargé de skeyes et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges

Question de Maria Vindevoghel à François Bellot (Mobilité) sur "La plainte de la Guilde des contrôleurs aériens contre la direction de skeyes" (55004011C) 24
*Orateurs:* **Maria Vindevoghel, François Bellot**, ministre de la Mobilité, chargé de skeyes et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges

Questions jointes de 25
- Kris Verduyckt à François Bellot (Mobilité) sur "L'électrification des lignes 15 et 19 et la combinaison avec une éventuelle double voie" 25

(55003788C)
- Tomas Roggeman aan François Bellot (Mobiliteit) over "De maatregelen bij Infrabel ter voorkoming van spoorlopen" (55005837C) 12
- Tomas Roggeman aan François Bellot (Mobiliteit) over "Ongevallen met personen op het spoor" (55006262C) 12
*Sprekers:* **Tomas Roggeman, François Bellot**, minister van Mobiliteit, belast met skeyes en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen

Vraag van Wouter Raskin aan François Bellot (Mobiliteit) over "De spoorwegbrug in Hoelbeek, Bilzen" (55003812C) 15
*Sprekers:* **Wouter Raskin, François Bellot**, minister van Mobiliteit, belast met skeyes en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen

Vraag van Pieter De Spiegeleer aan François Bellot (Mobiliteit) over "Het treinstation COOVI" (55003847C) 17
*Sprekers:* **Pieter De Spiegeleer, François Bellot**, minister van Mobiliteit, belast met skeyes en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen

Vraag van Mélissa Hanus aan François Bellot (Mobiliteit) over "Het gratis openbaar vervoer in het Groothertogdom Luxemburg" (55003907C) 18
*Sprekers:* **Mélissa Hanus, François Bellot**, minister van Mobiliteit, belast met skeyes en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen

Samengevoegde vragen van 21
- Mélissa Hanus aan François Bellot (Mobiliteit) over "De stijging van de prijs van de Campuskaart" (55003908C) 21
- Josy Arens aan François Bellot (Mobiliteit) over "De stijging van de prijs van de Campuskaart" (55003982C) 21
*Sprekers:* **Mélissa Hanus, François Bellot**, minister van Mobiliteit, belast met skeyes en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen

Vraag van Maria Vindevoghel aan François Bellot (Mobiliteit) over "De klacht van de Gilde van Luchtverkeersleiders tegen de skeyes-directie" (55004011C) 24
*Sprekers:* **Maria Vindevoghel, François Bellot**, minister van Mobiliteit, belast met skeyes en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen

Samengevoegde vragen van 25
- Kris Verduyckt aan François Bellot (Mobiliteit) over "De elektrificatie van lijnen 15 en 19 en de combinatie met een eventueel dubbelspoor" 25

(55004038C)
- Pieter De Spiegeleer à François Bellot (Mobilité) sur "L'électrification des lignes adaptées pour des locomotives diesel uniquement" (55006297C) 25
- Servais Verherstraeten à François Bellot (Mobilité) sur "L'électrification de la ligne ferroviaire Mol-Hamont" (55006318C) 25
- Kris Verduyckt à François Bellot (Mobilité) sur "Les travaux d'électrification reportés sur la ligne 19" (55006334C) 25
- Wouter Raskin à François Bellot (Mobilité) sur "Les travaux d'électrification de la ligne ferroviaire Mol-Hamont" (55006462C) 25
- Marianne Verhaert à François Bellot (Mobilité) sur "Le retard des travaux d'électrification sur la ligne 19 et l'impact sur le nouveau plan de transport" (55006469C) 25

*Orateurs:* **Kris Verduyckt, Pieter De Spiegeleer, Servais Verherstraeten**, président du groupe CD&V**, Wouter Raskin, Marianne Verhaert, François Bellot**, ministre de la Mobilité, chargé de skeyes et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges

Questions jointes de 30
- Sarah Schlitz à François Bellot (Mobilité) sur "La présence d'amiante dans les wagons de la SNCB" (55004039C) 30
- Tomas Roggeman à François Bellot (Mobilité) sur "Le dégagement de chrome VI dans les ateliers de la SNCB" (55006069C) 30

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

Questions jointes de 32
- Mélissa Hanus à François Bellot (Mobilité) sur "La correspondance entre la ligne 162 et la ligne 43 dans le plan de transport de la SNCB 2020-2023" (55004055C) 32
- Kim Buyst à François Bellot (Mobilité) sur "Le nouveau plan de transport de la SNCB 2020-2023" (55005600C) 32
- Joris Vandenbroucke à François Bellot (Mobilité) sur "L'offre de trains à Beernem" (55006397C) 32
- Sarah Schlitz à François Bellot (Mobilité) sur "La présentation du plan de transport 2020-2023" (55006488C) 32

*Orateurs:* **Mélissa Hanus, Kim Buyst, Joris Vandenbroucke, Sarah Schlitz, François Bellot**, ministre de la Mobilité, chargé de skeyes et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges

Question de Tomas Roggeman à François Bellot (Mobilité) sur "L'assimilation de la SNCB à l'État en ce qui concerne l'application des impôts" (55004080C) 40

*Orateurs:* **Tomas Roggeman, François Bellot**, ministre de la Mobilité, chargé de

(55004038C)
- Pieter De Spiegeleer aan François Bellot (Mobiliteit) over "De elektrificatie van diesellijnen" (55006297C) 25
- Servais Verherstraeten aan François Bellot (Mobiliteit) over "De elektrificatie van de spoorlijn Mol-Hamont" (55006318C) 25
- Kris Verduyckt aan François Bellot (Mobiliteit) over "De uitgestelde electrificatiewerkzaamheden op lijn 19" (55006334C) 25
- Wouter Raskin aan François Bellot (Mobiliteit) over "De elektrificatiewerken op de spoorlijn Mol-Hamont" (55006462C) 25
- Marianne Verhaert aan François Bellot (Mobiliteit) over "De vertraging van de elektrificatiewerken op lijn 19 en de impact op het nieuwe vervoersplan" (55006469C) 25

*Sprekers:* **Kris Verduyckt, Pieter De Spiegeleer, Servais Verherstraeten**, voorzitter van de CD&V-fractie**, Wouter Raskin, Marianne Verhaert, François Bellot**, minister van Mobiliteit, belast met skeyes en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen

Samengevoegde vragen van 30
- Sarah Schlitz aan François Bellot (Mobiliteit) over "De aanwezigheid van asbest in de NMBS-rijtuigen" (55004039C) 30
- Tomas Roggeman aan François Bellot (Mobiliteit) over "Het vrijkomen van chroom VI in de werkplaatsen van de NMBS" (55006069C) 31

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

Samengevoegde vragen van 33
- Mélissa Hanus aan François Bellot (Mobiliteit) over "De aansluitingen in het station Marloie op de lijnen 162 en 43 in het vervoersplan 2020-2023" (55004055C) 33
- Kim Buyst aan François Bellot (Mobiliteit) over "Het nieuwe vervoersplan van de NMBS 2020-2023" (55005600C) 33
- Joris Vandenbroucke aan François Bellot (Mobiliteit) over "Het treinaanbod in Beernem" (55006397C) 33
- Sarah Schlitz aan François Bellot (Mobiliteit) over "De voorstelling van het vervoersplan 2020-2023" (55006488C) 33

*Sprekers:* **Mélissa Hanus, Kim Buyst, Joris Vandenbroucke, Sarah Schlitz, François Bellot**, minister van Mobiliteit, belast met skeyes en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen

Vraag van Tomas Roggeman aan François Bellot (Mobiliteit) over "De gelijkstelling van de NMBS met de Staat wat de toepassing van de belastingen betreft" (55004080C) 40

*Sprekers:* **Tomas Roggeman, François Bellot**, minister van Mobiliteit, belast met

skeyes et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges

Question de Tomas Roggeman à François Bellot (Mobilité) sur "Le projet AnGeLiC" (55004157C) 42

*Orateurs:* **Tomas Roggeman, François Bellot**, ministre de la Mobilité, chargé de skeyes et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges

Question de Tomas Roggeman à François Bellot (Mobilité) sur "Les escalators de la gare de Lokeren" (55004098C) 42

*Orateurs:* **Tomas Roggeman, François Bellot**, ministre de la Mobilité, chargé de skeyes et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges

Question de Tomas Roggeman à François Bellot (Mobilité) sur "Les locaux de la SNCB inoccupés à la gare de Bruxelles-Midi" (55004707C) 44

*Orateurs:* **Tomas Roggeman, François Bellot**, ministre de la Mobilité, chargé de skeyes et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges

Questions jointes de 46

- Melissa Depraetere à Nathalie Muylle (Emploi, Économie et Consommateurs) sur "L'information des consommateurs en cas d'annulation de voyages en avion" (55004883C) 46
- Roberto D'Amico à Nathalie Muylle (Emploi, Économie et Consommateurs) sur "Le remboursement des vols de Ryanair" (55005578C) 46
- Anneleen Van Bossuyt à François Bellot (Mobilité) sur "Les vouchers pour vols annulés" (55005650C) 46
- Anneleen Van Bossuyt à Nathalie Muylle (Emploi, Économie et Consommateurs) sur "Les vouchers pour vols annulés" (55005649C) 46
- Joris Vandenbroucke à François Bellot (Mobilité) sur "La position du gouvernement belge en ce qui concerne le remboursement de billets d'avion" (55006092C) 46
- Anneleen Van Bossuyt à François Bellot (Mobilité) sur "Les recommandations de l'UE concernant le système des bons à valoir et les garanties pour les vols" (55006134C) 46
- Leen Dierick à François Bellot (Mobilité) sur "Le remboursement de billets d'avion à la suite de la crise du coronavirus" (55006209C) 46
- Anneleen Van Bossuyt à François Bellot (Mobilité) sur "La crise du coronavirus et les vols non annulés malgré l'interdiction d'entrée sur le territoire" (55006443C) 46
- Maria Vindevoghel à François Bellot (Mobilité) sur "Le remboursement des vols de Ryanair" (55006475C) 46

*Orateurs:* **Melissa Depraetere, Anneleen Van Bossuyt, Joris Vandenbroucke, Leen Dierick, Maria Vindevoghel, François**

skeyes en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen

Vraag van Tomas Roggeman aan François Bellot (Mobiliteit) over "Het AnGeLiC-project" (55004157C) 42

*Sprekers:* **Tomas Roggeman, François Bellot**, minister van Mobiliteit, belast met skeyes en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen

Vraag van Tomas Roggeman aan François Bellot (Mobiliteit) over "De roltrappen in het station Lokeren" (55004098C) 42

*Sprekers:* **Tomas Roggeman, François Bellot**, minister van Mobiliteit, belast met skeyes en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen

Vraag van Tomas Roggeman aan François Bellot (Mobiliteit) over "De leegstaande NMBS-panden in het Zuidstation" (55004707C) 44

*Sprekers:* **Tomas Roggeman, François Bellot**, minister van Mobiliteit, belast met skeyes en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen

Samengevoegde vragen van 46

- Melissa Depraetere aan Nathalie Muylle (Werk, Economie en Consumenten) over "De consumenteninformatie bij geannuleerde vliegreizen" (55004883C) 46
- Roberto D'Amico aan Nathalie Muylle (Werk, Economie en Consumenten) over "De terugbetaling van Ryanairvluchten" (55005578C) 46
- Anneleen Van Bossuyt aan François Bellot (Mobiliteit) over "Vluchtvouchers" (55005650C) 46
- Anneleen Van Bossuyt aan Nathalie Muylle (Werk, Economie en Consumenten) over "Vluchtvouchers" (55005649C) 46
- Joris Vandenbroucke aan François Bellot (Mobiliteit) over "Het standpunt van de Belgische regering m.b.t. de terugbetaling van vliegtuigtickets" (55006092C) 46
- Anneleen Van Bossuyt aan François Bellot (Mobiliteit) over "De aanbevelingen van de EU over het vouchersysteem en het garantiesysteem voor vluchten" (55006134C) 46
- Leen Dierick aan François Bellot (Mobiliteit) over "Het terugbetalen van vliegtuigtickets door de coronacrisis" (55006209C) 46
- Anneleen Van Bossuyt aan François Bellot (Mobiliteit) over "De coronacrisis en de niet-geannuleerde vluchten ondanks een inreisverbod" (55006443C) 46
- Maria Vindevoghel aan François Bellot (Mobiliteit) over "De terugbetaling van de vluchten van Ryanair" (55006475C) 46

*Sprekers:* **Melissa Depraetere, Anneleen Van Bossuyt, Joris Vandenbroucke, Leen Dierick, Maria Vindevoghel, François**

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

Question de Tomas Roggeman à François Bellot (Mobilité) sur "Les règles de sécurité pour les agents de Securail pendant la crise du coronavirus" (55005065C) 52
*Orateurs:* **Tomas Roggeman, François Bellot**, ministre de la Mobilité, chargé de skeyes et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges

Question de Tomas Roggeman à François Bellot (Mobilité) sur "L'application des règles d'entretien des systèmes de climatisation du matériel roulant de la SNCB" (55005066C) 53
*Orateurs:* **Tomas Roggeman, François Bellot**, ministre de la Mobilité, chargé de skeyes et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges

Question de Tomas Roggeman à François Bellot (Mobilité) sur "L'évaluation du service de trains d'intérêt national" (55005067C) 55
*Orateurs:* **Tomas Roggeman, François Bellot**, ministre de la Mobilité, chargé de skeyes et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges

Questions jointes de 56
- Tomas Roggeman à François Bellot (Mobilité) sur "Les espaces commerciaux dans les gares de la SNCB pendant la crise du coronavirus" (55005083C) 56
- Sarah Schlitz à François Bellot (Mobilité) sur "L'aide aux locataires des espaces commerciaux mis en location par la SNCB" (55005882C) 56
*Orateurs:* **Tomas Roggeman, Sarah Schlitz, François Bellot**, ministre de la Mobilité, chargé de skeyes et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges

Questions jointes de 59
- Joris Vandenbroucke à François Bellot (Mobilité) sur "La stratégie de déconfinement à la SNCB" (55005126C) 59
- Georges Gilkinet à François Bellot (Mobilité) sur "L'adaptation des horaires des trains à la suite de la crise du COVID-19" (55005344C) 59
- Jef Van den Bergh à François Bellot (Mobilité) sur "La stratégie de déconfinement dans les transports en commun" (55005541C) 60
- Kim Buyst à François Bellot (Mobilité) sur "La stratégie de déconfinement de la SNCB" (55005634C) 60
- Tomas Roggeman à François Bellot (Mobilité) sur "La reprise des services de la SNCB" (55005667C) 60
- Joris Vandenbroucke à François Bellot (Mobilité) sur "Le déroulement du redémarrrage de la SNCB" (55006044C) 60

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

Vraag van Tomas Roggeman aan François Bellot (Mobiliteit) over "De veiligheidsregeling voor de agenten van Securail tijdens de coronacrisis" (55005065C) 52
*Sprekers:* **Tomas Roggeman, François Bellot**, minister van Mobiliteit, belast met skeyes en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen

Vraag van Tomas Roggeman aan François Bellot (Mobiliteit) over "De toepassing van de onderhoudsregels voor de aircosystemen in het rollend materieel van de NMBS" (55005066C) 53
*Sprekers:* **Tomas Roggeman, François Bellot**, minister van Mobiliteit, belast met skeyes en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen

Vraag van Tomas Roggeman aan François Bellot (Mobiliteit) over "De evaluatie van de treindienst van nationaal belang" (55005067C) 55
*Sprekers:* **Tomas Roggeman, François Bellot**, minister van Mobiliteit, belast met skeyes en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen

Samengevoegde vragen van 56
- Tomas Roggeman aan François Bellot (Mobiliteit) over "De handelsruimtes bij stations van de NMBS tijdens de coronacrisis" (55005083C) 56
- Sarah Schlitz aan François Bellot (Mobiliteit) over "De steun voor de huurders van door de NMBS verhuurde handelsruimten" (55005882C) 56
*Sprekers:* **Tomas Roggeman, Sarah Schlitz, François Bellot**, minister van Mobiliteit, belast met skeyes en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen

Samengevoegde vragen van 59
- Joris Vandenbroucke aan François Bellot (Mobiliteit) over "De exitstrategie van de NMBS" (55005126C) 59
- Georges Gilkinet aan François Bellot (Mobiliteit) over "De aanpassing van de dienstregeling van de treinen wegens de COVID-19-crisis" (55005344C) 59
- Jef Van den Bergh aan François Bellot (Mobiliteit) over "De exitstrategie in het openbaar vervoer" (55005541C) 59
- Kim Buyst aan François Bellot (Mobiliteit) over "De exitstrategie van de NMBS" (55005634C) 59
- Tomas Roggeman aan François Bellot (Mobiliteit) over "De hervatting van de dienstverlening van de NMBS" (55005667C) 59
- Joris Vandenbroucke aan François Bellot (Mobiliteit) over "Het verloop van de heropstart van de NMBS" (55006044C) 59

- Marianne Verhaert à François Bellot (Mobilité) sur "La stratégie de déconfinement de la SNCB" (55006467C) 60

*Orateurs:* **Joris Vandenbroucke, Jef Van den Bergh, Kim Buyst, Tomas Roggeman, Marianne Verhaert, François Bellot**, ministre de la Mobilité, chargé de skeyes et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges

- Marianne Verhaert aan François Bellot (Mobiliteit) over "De exitstrategie van de NMBS" (55006467C) 59

*Sprekers:* **Joris Vandenbroucke, Jef Van den Bergh, Kim Buyst, Tomas Roggeman, Marianne Verhaert, François Bellot**, minister van Mobiliteit, belast met skeyes en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen

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

du

MERCREDI 27 MAI 2020

Après-midi

# COMMISSIE VOOR MOBILITEIT, OVERHEIDSBEDRIJVEN EN FEDERALE INSTELLINGEN

van

WOENSDAG 27 MEI 2020

Namiddag

De openbare commissievergadering wordt geopend om 14.16 uur en voorgezeten door mevrouw Kim Buyst.
La réunion publique de commission est ouverte à 14 h 16 et présidée par Mme Kim Buyst.

*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 Question de Hervé Rigot à François Bellot (Mobilité) sur "L'accessibilité des gares de Huy et Waremme pour les personnes à mobilité réduite" (55002743C)**
**01 Vraag van Hervé Rigot aan François Bellot (Mobiliteit) over "De toegankelijkheid van de stations Hoei en Borgworm voor personen met beperkte mobiliteit" (55002743C)**

01.01 **Hervé Rigot** (PS): Madame la présidente, monsieur le ministre, cette question a été introduite de longue date. Elle évoquait le fait que seulement 21 gares en Belgique, sur 546, permettent à chaque personne à mobilité réduite (PMR) de se rendre en toute autonomie sur le quai de la gare et de prendre le train librement sans assistance aucune - soit moins de 4 %.

Si ces 21 gares sont intégralement accessibles aux PMR et proposent aussi l'assistance du personnel envoyé sur place pour aider une PMR à monter dans le train - activer une rampe d'accès, par exemple, afin de lui permettre de monter dans celui-ci -, 94 gares ne sont pas d'accessibilité intégrale, mais proposent une assistance. Et 70 gares ont l'accessibilité intégrale, mais pas d'assistance personnelle. Dans 361 gares, malheureusement, on ne propose ni l'une ni l'autre.

Force est de constater que les gares de Waremme et de Huy, l'arrondissement d'où je viens, gares particulièrement fréquentées par les navetteurs, sont dépourvues de tout équipement - une situation anormale pour toutes les PMR en Belgique.

Monsieur le ministre, la SNCB s'est dotée, il y a quelque temps, d'un "coordinateur accessibilité" pour faciliter la vie des PMR. Il est entré en fonction. Pouvez-vous me confirmer que votre cabinet suit ce dossier afin de soutenir les voyageurs PMR de Wallonie, notamment?

Selon le Collectif Accessibilité Wallonie-Bruxelles, pour qu'une gare soit entièrement accessible, il faut un ascenseur ou une rampe pour

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

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

chaque quai; il faut rehausser les quais à 76 cm, placer des lignes de guidage tactiles; il faut au moins un guichet ou un automate accessible aux personnes en chaise roulante. Dans ce cadre, des travaux sont-ils prévus pour les gares de Huy et Waremme afin de les rendre accessibles aux PMR? Si oui, dans quel délai peut-on espérer les voir se concrétiser?

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

01.02 **François Bellot**, ministre: Chers collègues, comme évoqué dans ma réponse aux questions groupées n° 2538, n° 2624, n° 2630, n° 2631, n° 2684, n° 2689 et n° 2690 lors de la commission Mobilité du 21 janvier 2020, le nombre de gares où il existe une possibilité de réservation d'une assistance trois heures à l'avance a plus que doublé voici deux ans. Nous sommes passés de 18 à 41 gares. Il s'agit des gares les plus importantes, qui représentent deux tiers des voyageurs qui prennent le train en semaine dans une de ces gares. Dans 132 gares supplémentaires, l'assistance PMR est disponible moyennant un délai de réservation de 24 heures.

En ce qui concerne la politique de gestion des PMR de la SNCB, les obligations européennes sont claires. Les défis sont énormes. La SNCB va fournir un énorme travail en ce sens. Ce mardi encore dans la presse, la SNCB annonçait sa volonté de doubler le nombre de gares entièrement accessibles aux PMR.

Avec cette nouvelle fonction de "coordinateur accessibilité", la SNCB souhaite améliorer sa politique de gestion des PMR et assurer une approche plus cohérente pour l'ensemble des navetteurs PMR. Par ailleurs, la SNCB prépare, en collaboration avec Infrabel, un plan intégré pour le rehaussement des quais et l'accessibilité intégrale pour la période 2020-2030. Ce plan nécessite des investissements importants. Je les ai estimés à un milliard, mais la SNCB ne se prononce pas pour l'instant. Ce financement fera l'objet de négociations dans le plan pluriannuel d'investissements avec le futur gouvernement. Les gares de Huy et de Waremme sont inscrites dans la proposition de plan de la SNCB pour une réalisation au cours des années 2025 et 2026 au plus tard.

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

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

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

01.03 **Hervé Rigot** (PS): Monsieur le ministre, je vous remercie pour ces précisions.

Je suis heureux de constater qu'effectivement, les gares de Huy et Waremme seront inscrites dès 2025. Nous sommes bien conscients que les enjeux sont là, importants, et que les investissements sont lourds mais vous devez absolument les soutenir. En effet, nous devons plus que jamais garantir l'accessibilité des transports en commun à toutes et à tous, à l'heure où les difficultés financières sont présentes et risquent de l'être encore davantage demain.

Je ne manquerai pas de suivre ce dossier et de rappeler cette nécessité et cet engagement que vous avez pris de répondre en 2025 au plus tard au besoin urgent des PMR de pouvoir accéder en toute autonomie au transport ferroviaire car c'est cela aussi l'inclusion sociale. L'autonomie, c'est l'indépendance et c'est un besoin vital pour nos concitoyens.

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

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

**02 Vraag van Tomas Roggeman aan François Bellot (Mobiliteit) over "De spoorwegbruggen in Dendermonde" (55003189C)**
**02 Question de Tomas Roggeman à François Bellot (Mobilité) sur "Les ponts ferroviaires de Termonde" (55003189C)**

02.01 **Tomas Roggeman** (N-VA): Mijnheer de minister, bij Infrabel is het een geplogenheid om over kunstwerken te spreken wanneer er op een spoorlijn bruggen of tunnels aangebracht worden. Dat is een mooi woord voor infrastructuurwerken die er soms spijtig genoeg heel anders uitzien dan het woord laat uitschijnen. Ook in het geval van de twee spoorwegbruggen in Dendermonde op de spoorlijn 57 Dendermonde-Lokeren, die twee gewestwegen kruisen, gaat het over grijze, grauwe betonnen structuren die wel eens visueel onder handen genomen zouden mogen worden.

Recent heb ik vernomen dat enkele steden en gemeenten dat in goede samenwerking met Infrabel effectief zullen doen. De stad Sint-Niklaas bijvoorbeeld maakt werk van een vergroening van het viaduct dat de stad doorkruist.

Mijnheer de minister, staat Infrabel open voor dergelijke initiatieven voor visuele verfraaiing, bijvoorbeeld door het aanbrengen van kunstwerken, wel bedoeld in de letterlijke betekenis, zoals grafische beschildering, of eventueel vergroening? Onder welke voorwaarden is dat mogelijk?

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

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

02.02 Minister **François Bellot**: Beste collega, het gaat om interessante initiatieven. Infrabel staat open voor alle discussie en samenwerking op het gebied van de opwaardering van het spoorpatrimonium en de spoorarchitectuur, hoewel dat niet tot zijn prioriteiten en basistaken behoort.

Elk project moet evenwel geval per geval worden bekeken. Voor Infrabel is het van belang dat een dergelijk project geen enkele negatieve impact heeft op de veiligheid, noch op de spooractiviteiten.

Er moet dan ook een kader worden vastgelegd voor zulke initiatieven, met bijvoorbeeld de volgende richtsnoeren.

Ten eerste, de door de stad voorziene aanpassingen brengen geen schade teweeg aan de structuur van het viaduct en laten het vlot inspecteren van de structuur op gebreken en schadekenmerken toe.

Ten tweede, de stad is als wegbeheerder verantwoordelijk voor de veiligheid en neemt het toekomstig onderhoud op zich van alle voorgestelde aanpassingen.

Ten derde, de stad verklaart zich akkoord om het kunstwerk terug in zijn oorspronkelijke staat te herstellen indien de aangebrachte aanpassingen hun functie en/of meerwaarde zouden verliezen en de stad deze niet langer wenst te onderhouden.

Ten vierde, de aanvrager staat in voor het verkrijgen van alle wettelijk verplichte vergunningen nodig voor het project.

Ten slotte, in geval van nood behoudt Infrabel zich het recht voor om de aanpassing zonder voorafgaande melding weg te nemen, om onderdelen van haar installaties te kunnen schouwen en maatregelen

02.02 **François Bellot**, ministre: Infrabel est ouverte à toute discussion sur la valorisation du patrimoine ferroviaire.

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

te kunnen nemen.

Infrabel heeft geen kennis van de financiering van zulke projecten. Wel bestaan er mogelijkheden om ze via de plaatselijke en gewestelijke autoriteiten te laten financieren.

02.03 **Tomas Roggeman** (N-VA): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord.

Ik ben blij te vernemen dat Infrabel effectief openstaat voor dit soort van voorstellen. Natuurlijk ben ik het ermee eens dat dit niet tot de hoogste prioriteiten behoort en dat het zeker niet de kerntaken van Infrabel als infrastructuurbeheerder in de weg mag staan. Ik verneem dat Infrabel daarvoor een kader en een richting vraagt. Daarom is het nuttig dat wij daarover als parlementsfractie verder nadenken. Ik zal de boodschap zeker doorgeven aan de lokale overheid dat dit tot de mogelijkheden behoort.

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

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

**03 Vraag van Tomas Roggeman aan François Bellot (Mobiliteit) over "De projecten met vertraging" (55003190C)**
**03 Question de Tomas Roggeman à François Bellot (Mobilité) sur "Les projets retardés" (55003190C)**

03.01 **Tomas Roggeman** (N-VA): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, enkele jaren geleden sloot u een heel interessant samenwerkingsakkoord met de gewestelijke overheden in verband met prioritaire spoorprojecten, die door de gewestelijke overheden als belangrijk voor de toekomst worden aanzien en waaraan zij actief hun medewerking willen verlenen.

Ik heb u de voorbije maanden een aantal vragen gesteld over diverse bedoelde projecten. Uit uw antwoorden heb ik de merkwaardige vaststelling gemaakt dat bijna elk project vertraging oploopt. Nochtans kennen zij een relatief korte doorlooptijd sinds de opstart van het samenwerkingsakkoord.

Ik geef u enkele voorbeelden ter illustratie. Het project rond de goederenspoorlijn 204 heeft twee jaar vertraging. Het project op spoorlijn 57 heeft twee jaar vertraging. Ook het project voor spoorlijn 58 heeft twee jaar vertraging. Voor het project op spoorlijn 52 was de opstart gepland in 2019, maar ook daarvoor is nog niets gebeurd en is er wellicht minstens twee jaar vertraging.

Mijnheer de minister, dat is frappant. Het gaat immers om een stand van zaken daterend van vóór de coronacrisis, die er dus alvast niets mee te maken heeft. Waaraan zijn die vertragingen dan te wijten? Ze zijn net iets te recurrent, om toevallig te blijken. Waar ligt de oorzaak?

Zijn er projecten die effectief op schema zitten? Wat is gebeurd met het budget dat daarvoor in de meerjarenbeleidsplanning was ingeschreven? Welke inspraak verleent u aan de gewesten bij een eventuele herplanning van de geplande werken?

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

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

03.02 Minister **François Bellot**: Mijnheer Roggeman, alle projecten binnen het strategisch meerjareninvesteringsplan zijn opgestart met de minimale opmaak van een bestek voor haalbaarheidstudies en

03.02 **François Bellot**, ministre: Je transmets à M. Roggeman une annexe fournissant de plus amples

een maatschappelijke kosten-batenanalyse. Ik bezorg u een bijlage met daarin bijkomende informatie in verband met de Vlaamse prioritaire infrastructuurprojecten. De belangrijkste oorzaken van vertraging hebben te maken met de afronding van de studies, het verkrijgen van vergunningen en het afstemmen met de Gewesten en de gemeenten.

Wat de afronding van de technische studies betreft, wordt de omvang van de uit te voeren werkzaamheden herzien teneinde de oorspronkelijke scope te respecteren. Dit kan ertoe leiden dat bepaalde kosten hoger oplopen, zoals met het afschaffen van reizigersovergangen, of lager uitvallen, zoals voor de elektrificatie van spoorlijn 19.

Wat het verkrijgen van vergunningen en het afstemmen met de Gewesten en de gemeenten betreft, kan de planning worden beïnvloed door de benodigde tijd voor het verkrijgen van vergunningen en kunnen de in deze context gestelde eisen van grote invloed zijn op de omvang van de uit te voeren werkzaamheden. Dit heeft bijvoorbeeld een belangrijke impact op de werken van de Oude Landen. De budgettaire enveloppen die aan de prioritaire projecten van de Gewesten toegekend zijn, zijn voorbehouden voor die projecten.

De scope van de prioritaire projecten en hun bijbehorende budgettaire enveloppen zijn vastgelegd in de betrokken uitvoerende samenwerkingsakkoorden en hun bijlagen, met name de projectgebonden uitvoeringscontracten.

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

Het enige Waalse project waarvoor tot dusver een bijkomende financiering werd beslist, betreft het project Athus-Mont-Saint-Martin in Frankrijk.

informations sur les projets d'infrastructure prioritaires en Flandre. La finalisation des études, l'obtention des permis et l'accord avec les Régions et les communes sont les principales raisons des retards enregistrés.

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

03.03 **Tomas Roggeman** (N-VA): Mijnheer de minister, ik dank u voor de toelichting.

In dit land kennen vergunningsprocedures voor grote infrastructuurwerken vaak een heel lange doorlooptijd. Dat dit een factor voor vertraging is, kan ik goed begrijpen. Ik vind het echter wel vreemd dat u ook verwijst naar vertragingen bij afronding van de studies, aangezien dat toch tot de kerntaken en het vast takenpakket van Infrabel behoort sinds haar oprichting meer dan tien jaar geleden. Dat daarop bijkomende vertraging komt, vind ik verwonderlijk.

Hetzelfde geldt voor de inspraak en de betrokkenheid van de Gewesten. Dat dit een factor van vertraging zou opleveren, zou mij verbazen aangezien het net projecten betreft waarvoor de uitvoering initieel expliciet door de Gewesten werd gevraagd.

Ik zal mij verder verdiepen in deze materie en hoop in elk geval op een vlotte realisatie en herplanning van al die belangrijke spoorprojecten, die stuk voor stuk een grote meerwaarde hebben, zoals de

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

lokale bevoegde overheden aangeven. Ik kijk ook uit naar de bijlagen die u ter zake hebt vermeld.

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

**04 Vraag van Tomas Roggeman aan François Bellot (Mobiliteit) over "De EDC" (55003525C)**
**04 Question de Tomas Roggeman à François Bellot (Mobilité) sur "L'EDC" (55003525C)**

04.01 **Tomas Roggeman** (N-VA): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, de European Disability Card is een identiteitsbewijs waarmee andersvaliden, personen met een handicap, zich kenbaar kunnen maken, ook wanneer communicatie met derden moeilijk is. Het initiatief werd indertijd, meer dan tien jaar geleden, bedacht door een lid van mijn partij. Het werd opgepikt door toenmalig Europarlementslid Helga Stevens, die het naar het Europees Parlement gebracht heeft. De Europese Commissie is daarmee dan aan de slag gegaan en de kaart werd twee jaar geleden uitgerold door staatssecretaris Zuhal Demir. Intussen is de kaart in gebruik in maar liefst acht EU-lidstaten.

De toepassing van die kaart bij de NMBS is niet zo evident, ondanks de brede acceptatie elders, zelfs tot in het buitenland. De NMBS biedt volgens mijn informatie wel een voordeelkaart aan, namelijk de kaart verhoogde tegemoetkoming, voor reizigers met een beperkt beroepsinkomen of met een verhoogde tegemoetkoming in het kader van de gezondheidszorg, maar de European Disability Card wordt volgens mijn informatie door de NMBS niet erkend als afdoend bewijsmiddel voor het bestaan van de handicap in functie van het voordeeltarief.

Ik zou u dan ook de volgende vragen willen stellen over de huidige manier van werken bij de NMBS in verband met kortingen voor personen met een zichtbare of onzichtbare handicap.

Welke kortingstarieven zijn er? Voor wie zijn die van toepassing? Op welke manier worden zij toegekend?

Erkent de NMBS effectief de European Disability Card niet als afdoende bewijs voor dat voordeeltarief?

Welke toekomstplannen heeft de NMBS daaromtrent?

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

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

04.02 Minister **François Bellot**: Mijnheer Roggeman, de NMBS is ertoe gehouden het beheerscontract met de Staat na te leven. In bijlage 12 van het beheerscontract worden de door de Staat opgelegde tariefverminderingen en de modaliteiten voor kosteloos vervoer beschreven. De kaart voor verhoogde tegemoetkoming is daar een voorbeeld van.

De European Disability Card (EDC) daarentegen is niet opgenomen in het beheerscontract en geeft dus geen recht op een korting. De EDC kan niet worden beschouwd als bewijs dat is voldaan aan de criteria voor de toekenning van de verhoogde tegemoetkoming. De criteria voor de EDC enerzijds en de kaart voor verhoogde tegemoetkoming anderzijds zijn immers niet noodzakelijk dezelfde. Bovendien is de EDC een Europese kaart, terwijl het statuut van verhoogde tegemoetkoming nationaal geregeld is. Buitenlandse reizigers die in

04.02 **François Bellot**, ministre: Les réductions tarifaires et les modalités régissant la gratuité du transport figurent dans l'annexe 12 du contrat de gestion. L'EDC n'y est pas mentionnée et ne donne donc pas droit à une réduction. Cette carte n'est pas considérée comme la preuve que les conditions pour bénéficier de l'intervention majorée sont remplies. Les critères associés à l'octroi de l'EDC ne sont en effet pas nécessairement les mêmes que ceux liés à la délivrance de la carte d'in-

het bezit zijn van een EDC, zijn bijvoorbeeld niet noodzakelijk begunstigden van de verhoogde tegemoetkoming. In dit kader verwijs ik u ook naar het antwoord dat ik op 6 juni 2018 gaf aan mevrouw Inez De Coninck in antwoord op haar mondelinge vraag nr. 25853.

Ter illustratie, in 2019 heeft de NMBS bijna 3 miljoen treintickets met een korting wegens verhoogde tegemoetkoming verkocht.

tervention majorée. De plus, alors que le statut de l'intervention majorée est réglé à l'échelon national, l'EDC est une carte européenne. Les voyageurs étrangers disposant d'une EDC n'ont, par ailleurs, pas nécessairement droit à une intervention majorée. Je vous renvoie également à la réponse à la question n° 25853 de Mme Inez De Coninck.

04.03 **Tomas Roggeman** (N-VA): Mijnheer de minister, u geeft een duidelijke verklaring voor de afwezigheid van de erkenning. Die is niet opgenomen in het beheerscontract. Dat lijkt mij een perfect logische verklaring voor de situatie, want zoals wij allemaal weten, is het beheerscontract vervallen in 2012 en dateert dit initiatief pas van twee jaar geleden, tenminste voor ons grondgebied. Daar schuilt een extra argument in voor de vernieuwing van de beheerscontracten, voor wie tenminste nog extra argumenten daarvoor nodig had.

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

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

**05 Vraag van Tomas Roggeman aan François Bellot (Mobiliteit) over "De naamswijziging van NMBS-producten" (55003672C)**
**05 Question de Tomas Roggeman à François Bellot (Mobilité) sur "Le changement de nom de produits de la SNCB" (55003672C)**

05.01 **Tomas Roggeman** (N-VA): Enkele maanden geleden meldde de NMBS dat zij de namen van haar productaanbod ging herzien. Blijkbaar moest dat duidelijker en transparanter worden door middel van de invoering van nieuwe termen. Zo wordt de GoPass 10 hernoemd tot Youth Multi. De B-Dagtrip wordt de Discovery Combi. Een standaardbiljet wordt een Standard Ticket en een weekendbiljet een Weekend Ticket. Een groepsbiljet wordt een Group Ticket.

Ik vraag mij af welke de redenering van de NMBS is achter deze naamsveranderingen. Wat kost dit allemaal? Wat betekent dit voor nieuwe initiatieven qua promotie en marketing? Wat is er in vredesnaam mis met namen in de landstalen?

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

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

05.02 Minister **François Bellot**: Uit een studie bij haar reizigers leert de NMBS dat haar productaanbod transparanter kan. Daarom besliste de NMBS de namen van de meeste van haar producten te wijzigen om haar productgamma voor de klant nog duidelijker en transparanter te maken. De wijzigingen moeten ervoor zorgen dat de namen steeds verwijzen naar de productkenmerken. Dat moet er dan weer toe leiden dat de klant telkens het product aanschaft dat het meeste aangepast is aan zijn of haar behoeften.

05.02 **François Bellot**, ministre: Une enquête menée auprès des voyageurs révèle que l'offre de produits gagnerait en transparence et cela explique donc les changements d'appellation. Les nouvelles appellations font référence aux caractéristiques du produit et le

Er is gekozen voor begrippen die in de verschillende landstalen duidelijk begrepen worden.

Voor de keuze van de namen heeft de NMBS ook een beroep gedaan op gebruikerspanels.

De gebruiksvoorwaarden van de verschillende producten wijzigen niet. De oude en nieuwe benamingen zullen minstens zes maanden naast elkaar blijven bestaan om de klanten de tijd te geven om eraan te wennen.

De klant vindt alle informatie op de website van de NMBS.

client peut dès lors procéder à un choix optimal selon ses besoins. La compréhension des nouveaux concepts dans les différentes langues nationales ne pose aucun problème. Des panels d'utilisateurs ont également été consultés pour le choix des appellations. Les conditions d'utilisation des produits ne changent pas et anciennes et nouvelles appellations coexisteront durant au moins six mois. Toutes les informations peuvent également être consultées sur le site internet de la SNCB.

05.03 **Tomas Roggeman** (N-VA): Mijnheer de minister, ik dank u voor het antwoord.

U hebt het over de bevordering van transparantie en herkenbaarheid, maar ik denk dat dit net een van de nadelen van dit nieuwe systeem is. Een ticketformule zoals de B-Dagtrip bestaat al lang en is ruim gekend bij het publiek. Dat gaat ten koste van de herkenbaarheid.

Ik heb ook geen antwoord gekregen op mijn vraag wat de meerkosten zijn voor de bijkomende promotie van dit initiatief.

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

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

**06 Vraag van Tomas Roggeman aan François Bellot (Mobiliteit) over "De gevolgen van de sneeuw op het spoorverkeer en de maatregelen getroffen door Infrabel" (55003674C)**
**06 Question de Tomas Roggeman à François Bellot (Mobilité) sur "Les conséquences de la neige sur le trafic ferroviaire et les mesures prises par Infrabel" (55003674C)**

De **voorzitter**: Sneeuw is op dit moment niet aan de orde, denk ik, maar toch een vraag, mijnheer Roggeman.

06.01 **Tomas Roggeman** (N-VA): Mevrouw de voorzitter, dat klopt. Deze vraag werd enkele maanden geleden ingediend, maar de actualiteit stak er een stokje voor.

Het is vandaag een prachtige lentedag. Het zonnetje schijnt, de vogeltjes fluiten, maar na zonneschijn komt ook regen en mettertijd ook sneeuw, wat op onze spoorverbindingen onvermijdelijk leidt tot vertragingen, netstoringen en technische problemen.

Mijnheer de minister, kunt u een overzicht geven van de vertragingen ten gevolge van het winterweer in de voorbije jaren? Welke maatregelen ter preventie zijn er in de toekomst gepland?

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

06.02 Minister **François Bellot**: Mevrouw de voorzitter, beste collega, Infrabel laat mij het volgende weten. Rijpafzetting en soms zelfs ijsvorming op de bovenleidingen verstoort de stroomvoorziening van de treinmotor, waardoor de trein kan stilvallen. Die rijp- of ijslaag werkt inderdaad isolerend en verstoort de kwaliteit van de spanning die aan de machine wordt geleverd. Dit leidt soms tot het uitvallen van het motorstel, met zware gevolgen voor de stiptheid op de betrokken

06.02 **François Bellot**, ministre: Le givre et la formation de glace sur les caténaires produisent un effet isolant et peuvent dès lors entraîner l'arrêt de l'automotrice. C'est pourquoi on utilise en fin de nuit des trains spéciaux équipés

lijn.

Om deze hinder voor de klanten te beperken, legt Infrabel op het einde van de nacht en in overleg met de NMBS treinen in die uitgerust zijn met een sterkere stroomafnemer. Deze stroomafnemer bestaat uit een stalen sleepstuk in plaats van een sleepstuk uit koolstof, waarmee de ijzelafzetting van de bovenleiding kan worden geschraapt, zodat de volgende treinen vlotter door kunnen rijden.

Sedert voorbije winter legt Infrabel ook een werktrein in met een platte wagen waarop een stroomafnemer met daarop een spuitstuk gemonteerd is. Met behulp van een lasercamera wordt de exacte locatie van de bovenleiding bepaald en wordt een gel gespoten op de bovenleiding die ijzelvorming beperkt.

Een ander fenomeen dat de regelmaat en de veiligheid voor het treinverkeer kan beïnvloeden is adhesieverlies van de trein. Dit probleem treedt op als gevolg van de omgevingsvochtigheid en in heuvelachtige gebieden en wordt nog erger bij het vallen van de bladeren. Hiertegen wordt preventief opgetreden door een gel aan te brengen op de bovenkant van de rail, die opnieuw grip geeft aan de trein.

Daarnaast hebben de technische ploegen van Infrabel de hellingen langs de sporen gesnoeid. Dankzij de nauwe samenwerking met de spoorwegmaatschappijen kan Infrabel ook verschillende preventieve maatregelen nemen, zoals noodsleeptreinen, ingericht om treinbestuurders te leren hoe ze hun rijstijl kunnen aanpassen.

De uitzonderlijke weersomstandigheden tijdens de winter brengen inderdaad vertragingen en afschaffingen met zich mee. Ik kan hier niet uitweiden over de gedetailleerde informatie waarnaar u vraagt, maar kan u wel enkele globale cijfers meegeven.

Tijdens de winter 2017-2018 veroorzaakten de uitzonderlijke weersomstandigheden 5.765 minuten vertraging en 294 treinafschaffingen. Tijdens de winter 2018-2019 noteerde men 13.083 minuten vertraging en 221 treinafschaffingen. Tijdens de jongste winter 2019-2020 liepen de vertragingen en afschaffingen uitzonderlijk op tot respectievelijk 40.812 minuten vertraging en 576 treinafschaffingen. De gegevens voor 2019-2020 zijn uiteraard te verklaren door de uiterst zware impact van de opeenvolgende uitzonderlijke stormen en niet door de zeldzame wintertoestanden van deze winter.

Om vertragingen en afschaffingen door winterweer te vermijden of op te lossen, neemt Infrabel preventief maatregelen voor de winter en beheersmaatregelen tijdens het winterseizoen.

Voor de aanvang van de winterperiode gebeurt het volgende: het nazicht van de correcte werking van de infrastructuur, bijvoorbeeld van spoortoestellen, de installatie van de bovenleidingen en overwegen, enzovoort, met bijzondere aandacht voor de wisselverwarming.

Verder is er de verificatie van kritische veiligheidsvoorwaarden voor typische winterartikelen.

En tot slot is er het opstellen van de organisatie van ontijzings-

de pantographes antigivre en acier. Depuis l'hiver dernier, l'on utilise également un train de travaux équipé d'un pantographe sur lequel est monté un dispositif permettant d'enduire de gel les sections de caténaires qui sont touchées.

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

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

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

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

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

systemen om de bovenleidingen ijsvrij te houden.

De beheersmaatregelen tijdens het winterseizoen zijn opgenomen in het winterplan, dat jaarlijks bijgewerkt wordt.

De operationele diensten van Infrabel en de NMBS volgen het weerbericht op en evalueren of de weersvoorspellingen bepaalde grensvoorwaarden bereiken. Indien nodig worden bijkomende maatregelen uitgevoerd zoals een aanpassing van de reiswegen, het invoeren van een aangepaste dienstregeling bij zeer extreme sneeuwval, een snelheidsvermindering, het activeren van vriesdiensten, enzovoort.

Volledigheidshalve voeg ik er nog aan toe dat ook de NMBS ter zake preventieve maatregelen en beheersmaatregelen neemt.

06.03 **Tomas Roggeman** (N-VA): Mijnheer de minister, het is inderdaad een erg uitgebreid, omstandig en technisch onderbouwd antwoord.

Ik ben blij te horen dat Infrabel met het recurrente probleem aan de slag gaat. Uit de cijfers blijkt immers dat er in 2019 meer dan 40.000 minuten vertraging was, wat niet min is. Laat ons hopen dat tegen komende winter de preventiemaatregelen vruchten mogen afwerpen, zodat de hinder voor de reiziger beperkt blijft.

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

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

**07 Vraag van Tomas Roggeman aan François Bellot (Mobiliteit) over "De nieuwe NMBS-hoofdzetel" (55003680C)**
**07 Question de Tomas Roggeman à François Bellot (Mobilité) sur "Le nouveau siège de la SNCB" (55003680C)**

07.01 **Tomas Roggeman** (N-VA): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, in de raad van bestuur van de NMBS van 21 februari 2020 werd beslist tot gunning van de bouw van een nieuwe hoofdzetel van de NMBS en HR Rail aan een consortium van Besix, CFE en Immobel. Dat nieuw complex zal een oppervlakte van 75.000 vierkante meter kennen en moet leiden tot efficiëntiewinsten door middel van de centralisatie van verschillende directies en diensten.

Mijnheer de minister, wat is de stand van zaken en de planning van dit project? Wat is de kostprijs?

Wat staat er gebeuren met de locaties die buiten gebruik zullen komen ten gevolge van dat nieuwbouwproject?

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

Quel est l'état actuel de la situation? Quel est le calendrier? Quel est le prix? Qu'adviendra-t-il des anciens sites?

07.02 Minister **François Bellot**: Beste collega, op heden heeft de NMBS beslist om het consortium van Besix, CFE Real Estate en Immobel als voorkeursbieder aan te duiden. Concreet betekent dit dat nu de wachttermijn van 15 dagen standstill is verstreken, de eindonderhandelingen worden gefinaliseerd, waarna het consortium zijn vergunningsaanvragen dient voor te bereiden. Nadat de vergunning is verkregen, zal de NMBS de overheidsopdracht gunnen aan het consortium en kunnen de werken aanvangen. Rekening houdend met de termijnen voor het bekomen van een vergunning en ervan uitgaande dat die zonder betwistingen verleend kan worden, zouden

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

de werken begin 2022 aanvangen. De NMBS heeft in haar lastenboek een uitvoeringstermijn van 33 maanden voor de werken opgelegd.

Alle directies van de NMBS die momenteel gehuisvest zijn in verschillende gebouwen rond het station van Brussel-Zuid, zullen worden gecentraliseerd in de nieuwe hoofdzetel. Volgens de NMBS zal het samenbrengen van al deze medewerkers onder eenzelfde dak de transversale samenwerking bevorderen, waardoor productiviteits- en efficiëntiewinsten mogelijk worden, meer interactie, minder verplaatsingen tussen de verschillende gebouwen enzovoort.

De NMBS informeert mij dat deze centralisering in een nieuw hoofdkantoor ook tot een kostenbesparing leidt. Enerzijds kan door het samenbrengen van de medewerkers, gekoppeld aan de introductie van het nieuwe werken of *the new way of working*, de kantooroppervlakte gevoelig worden verminderd, anderzijds zal het nieuwe gebouw ook op het vlak van technieken en energieprestaties *state of the art* zijn, met onder meer zonnepanelen en warmtepompen en een *green certificate excellent*.

De huidige kantoorgebouwen van de NMBS die zij heeft ingenomen rond het station van Brussel-Zuid, zullen leeg komen te staan: het gebouw Delta gelegen in de Frankrijkstraat 56 te Sint-Gillis, het gebouw Zennewater gelegen in de Frankrijkstraat 52 en 54 te Sint-Gillis.

Het gebouwencomplex gelegen in de Frankrijkstraat nrs. 85, 87 en 89, de Parentéstraat nrs. 30 tot 38, de Onderwijsstraat nrs. 151, 157 en 159 en Barastraat nrs. 108, 110, 112 en 114, de site France Bara aan Barastraat nr. 144 en het gebouw Atrium, gelegen aan de Hallepoortlaan nr. 40 te Sint-Gillis zullen eveneens leeg komen te staan. De verkoop van deze gebouwen maakt deel uit van de overheidsopdracht voor het project van het Masterplan Directie Gebouwen Brussel-Zuid van de NMBS. Deze opdracht bestaat enerzijds uit de gebouwenrenovatie van de nieuwe hoofdzetel van de NMBS aan de Fonsnylaan en anderzijds uit de aankoop van de vermelde gebouwen door het consortium, waarvan de opdracht wordt gegund. De opbrengst uit de verkoop van de vier sites compenseert dus deels de investeringen die de ontwikkeling van dit gebouw waarvan de NMBS de eigenaar blijft en vermindert als dusdanig het totaal budget voor de NMBS. Gezien momenteel de fase van financiële finalisering van de eindonderhandelingen loopt, verkiest de NMBS momenteel om nog geen voorlopige cijfers bekend te maken.

07.03 **Tomas Roggeman** (N-VA): Dank u voor uw omstandig antwoord, mijnheer de minister.

Ik vind het jammer dat wij opnieuw geen financiële duidelijkheid krijgen, want dat is de hamvraag in zulke projecten. Het is alvast positief dat men effectief overgaat tot de verkoop van de bestaande sites en tot de centralisering van alle directies, anders zou er van efficiëntiewinsten weinig sprake geweest zijn.

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

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

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

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

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

De **voorzitter**: Vraag nr. 55003735C van mevrouw Daems wordt omgezet in een schriftelijke vraag. De vragen nrs. 55003779C, 55003780C, 55003781C, 55003782C, 55003783C, 55003784C, 55003785C en

55003786C van de heer Kir worden omgezet in schriftelijke vragen.

**08 Questions jointes de**
**- Emir Kir à François Bellot (Mobilité) sur "L'augmentation du phénomène de trespassing" (55003788C)**
**- Tomas Roggeman à François Bellot (Mobilité) sur "Les mesures prises par Infrabel afin de prévenir des intrusions sur les voies" (55005837C)**
**- Tomas Roggeman à François Bellot (Mobilité) sur "Les accidents de personnes sur le rail" (55006262C)**
**08 Samengevoegde vragen van**
**- Emir Kir aan François Bellot (Mobiliteit) over "De toename van het aantal gevallen van spoorlopen" (55003788C)**
**- Tomas Roggeman aan François Bellot (Mobiliteit) over "De maatregelen bij Infrabel ter voorkoming van spoorlopen" (55005837C)**
**- Tomas Roggeman aan François Bellot (Mobiliteit) over "Ongevallen met personen op het spoor" (55006262C)**

Vraag nr. 55003788C van de heer Kir is zonder voorwerp.

08.01 **Tomas Roggeman** (N-VA): Mijnheer de minister, spoorlopen is een gekend probleem bij Infrabel. Men heeft daar sinds jaar en dag verschillende projecten voor lopen. Ik ben de stand van zaken van een aantal van die projecten gaan nakijken in het veiligheidsverslag van Infrabel en mijn oog viel op vier interessante preventieprojecten die in volle uitrol zijn. Het gaat meer bepaald om het project van de *blue lights*, de intelligente camera's, de intelligente hekken en de struikelmatten.

Ik heb eigenlijk dezelfde vragen voor elk van deze vier initiatieven. Hoe wordt dit geëvalueerd? Waar werd het al uitgerold? Waar zal het nog uitgerold worden? Wat is de kostprijs van het project?

Mijn andere vraag gaat niet helemaal over hetzelfde thema.

Het viel mij op in de recente actualiteit dat sinds het begin van de coronacrisis het aantal tragische ongevallen op het spoor spijtig genoeg lijkt toe te nemen. In de kranten is er de voorbije weken sprake geweest van ongevallen aan een overweg in Okegem, een ongeval in Lendelede waarbij een persoon tragisch om het leven kwam, net zoals bij het station van Luttre. Een bromfietser in Lede is ten val gekomen en aan de dood ontsnapt. Eergisteren is er nog een tragisch ongeval gebeurd in Jambes.

Er kan geen staat worden gemaakt op dit soort ongevallen, tenzij er sprake is van poging tot zelfdoding. Infrabel communiceert niet graag omtrent deze cijfers, volledig terecht. Dat is natuurlijk een gevoelige problematiek waarover omzichtig moet worden gecommuniceerd. Ik heb enkele jaren geleden een persoonlijke vriend verloren aan zelfdoding, dus ik heb daar alle begrip voor. Als het echter een andere problematiek betreft en het blijkt een structureel probleem te zijn van een andere orde, dan is het toch aan ons als bestuurders om daarop een antwoord te formuleren. Daarom kies ik ervoor deze vraag toch te stellen.

In hoeverre is die recente schijnbare toename van ongevallen ook daadwerkelijk een zorgwekkende toename?

In hoeverre betreft het hier ongevallen waarbij er toch een vermoeden

08.01 **Tomas Roggeman** (N-VA): J'ai noté dans le rapport de sécurité d'Infrabel quatre projets de prévention intéressants pour lutter contre les intrusions sur les voies, en l'occurrence, les *blue lights*, les caméras intelligentes, les clôtures intelligentes et les tapis anti-intrusions. Comment ces différents projets seront-ils évalués? À quels endroits ont-ils déjà été déployés? Quel en est le coût?

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

is van een factor van intentionaliteit vanwege het slachtoffer?

08.02 **François Bellot**, ministre: Madame la présidente, chers collègues, l'amélioration de la sécurité est une priorité. Le phénomène de *trespassing* a augmenté de manière continue entre 2011 et 2017, pour connaître son apogée en 2017, avec 818 cas recensés. En 2018, on en a recensé 768 et en 2019, 705. Depuis ces deux dernières années, on note une diminution du phénomène qui peut s'expliquer notamment par des mesures prises par Infrabel en termes de sécurisation de l'infrastructure, de sensibilisation du grand public et de répression. Le *trespassing* a lieu sur l'ensemble du réseau. Il n'y a pas de lignes en subissant plus spécialement l'impact. On parle plutôt d'endroits spécifiques, de *hot spots*.

Infrabel réalise tous les quatre ans une étude en vue de définir les points critiques sur son réseau. L'étude réalisée en 2016 a mis en évidence 53 *hot spots*, 29 gares, 17 zones en pleine voie et 7 passages à niveau. Au total, ces *hot spots* représentent 55 % de l'ensemble des cas de *trespassing* sur 10 % du réseau. En 2020, une nouvelle étude *hot spots* verra le jour et pourra être analysée dans la foulée de celle réalisée en 2016. Cette étude sera peut-être postposée à cause de la diminution de l'activité au sens large. La retarder quelque peu aurait peut-être du sens.

On note un nombre plus important de *hot spots* sur les lignes situées à l'entrée de Bruxelles et dans celle-ci. La forte densité de population et de voies ferrées sont des facteurs principaux de risque. De plus, la présence de nombreux tunnels à Bruxelles engendre aussi des intrusions en hiver par des personnes sans abri. Les grandes gares sont aussi fort touchées, ainsi que les gares présentant des quais bas ou moyens.

Afin de faire face au phénomène, le plan national Respect a été lancé début 2019. Le plan prévoit une approche transversale avec toutes les parties concernées: police fédérale et locale, Securail, Infrabel, procureurs. Il repose sur trois piliers: sensibilisation, prévention, répression. Diverses campagnes de sensibilisation ont été menées dans les médias et sur les réseaux sociaux, ou encore dans les écoles.

En termes de prévention, une campagne de sécurisation des *hot spots* recensés a été menée (pose de clôtures, pose de panneaux d'interdiction, clôtures connectées, caméras de détection, pose de tapis anti-intrusion etc.).

Enfin, en termes de répression, une action de répression à grande échelle a été menée en septembre 2019. Cette action coordonnée par Infrabel a été menée en collaboration avec Securail, la police des chemins de fer et les polices locales. En 2020, des campagnes nationales et locales seront encore organisées en fin d'année sur le même mode afin de verbaliser les contrevenants.

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

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

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

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

In september 2019 heeft er een door Infrabel gecoördineerde grootschalige repressieactie plaatsgevonden die uitgevoerd werd door Securail, de Spoorwegpolitie en de lokale politie. Eind 2020 zullen er campagnes worden

Met betrekking tot een aantal specifieke maatregelen die werden uitgerold om het spoorlopen tegen te gaan, kan ik het volgende meedelen.

De evaluatie van het project *Blue Lights* bestaat erin het aantal gevallen voor en na de installatie van de lampen te analyseren. Voor de stations die het eerst werden uitgerust, zoals Dave-Saint-Martin en Kortenberg, zal minstens tot 2023 moeten worden gewacht om een duidelijk beeld te krijgen van de efficiëntie van het systeem en om een representatieve evaluatie van de maatregel te kunnen maken.

Er zijn Blue Lights geïnstalleerd in 10 Belgische stations, met name Dave-Saint-Martin, Kortenberg, Ieper, Peruwelz, Boechout, Mortsel-Oude God, Mortsel-Deurnesteenweg, Mortsel-Liersesteenweg, Mortsel en Jemeppe-sur-Meuse.

In 2020 is het de beurt aan het station van Namen om ermee uitgerust te worden, als de coronacrisis niet voor uitstel zorgt. In 2021 staat de installatie gepland in de stations van Beernem, Aalter en Maria-Aalter.

De kostprijs varieert naargelang het aantal lampen dat wordt geïnstalleerd in de stations. In een klein station met twee perrons worden gemiddeld acht lampen geïnstalleerd voor een kostprijs van 10.000 euro, lampen en installatie inbegrepen.

Wat de intelligente camera's betreft, is tot nu toe enkel de site van Duffel aan een evaluatie onderworpen. Op de site van Brugge-Sint-Pieters loopt de testfase nog. Verder wordt ook nog een project uitgevoerd in Ieper, maar daar gebeurt dat langs de sporen.

In 2019 kon een aanzienlijke vermindering van het aantal gevallen worden vastgesteld in vergelijking met de voorgaande jaren. De positieve resultaten hebben dus te maken met een geheel van maatregelen en niet met één maatregel op zich.

Op dit ogenblik staat er geen enkele nieuwe site op de planning. Men wil eerst de drie pilootsites afwerken alvorens de beveiliging van nieuwe sites te overwegen.

De kostprijs varieert in functie van verschillende elementen. Voor de sites van Duffel en Brugge-Sint-Pieters komt men uit op ongeveer 50.000 euro per site.

Inzake de efficiëntie van het proefproject met intelligente hekkens, in Jambes telde men voordien meer dan 50 gevallen van spoorlopen ter jaar ter hoogte van de hotspot. Het systeem dat geïnstalleerd werd heeft gezorgd voor een drastische tienvoudige vermindering van het aantal gevallen van spoorlopen op die site.

Infrabel overweegt om in 2020-2021 een zeer gevoelige hotspot op het Belgische spoorwegnet, met name de omgeving van het station Brussel-Kapellekerk, te beveiligen om de toegang tot de sporen en de tunnel van de Noord-Zuidverbinding te verhinderen. De installatie van het systeem op lijn 155 in Jambes heeft alles samen 80.000 euro gekost.

georganiseerd om de overtreders te verbaliseren.

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

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

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

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

En ce qui concerne les accidents survenus récemment, il s'agissait à Okegem d'un conducteur qui, aveuglé par le soleil, a foncé dans

Wat de efficiëntie van de struikelmatten betreft, uit de uitgevoerde evaluatie is gebleken dat ze zorgen voor een vermindering van het aantal gevallen van spoorlopen met meer dan 90 %. De kostprijs per overweg bedraagt ongeveer 15.000 euro. Infrabel heeft een lijst van 68 hotspotoverwegen opgesteld. Momenteel heeft Infrabel 42 overwegen uitgerust met dit systeem, reeds meer dan 60 % dus.

Met betrekking tot de aangehaalde ongevallen met personen, kan ik het volgende meedelen. In Okegem werd de bestuurder van het wegvoertuig verblind door de zon en reed door de gesloten slagbomen. In Lendelede betrof het vrijwel zeker een zelfdoding. In Luttre ging het om een zelfdoding. In Lede stak de bestuurder van een bromfiets overweg 12 op spoorlijn 50 over, hoewel die was afgesloten voor het wegverkeer ten gevolge van werken, en kwam hierbij ten val.

Daarbij dient wel te worden opgemerkt dat het onduidelijk is of de spoordiensten bevoegd zijn om te bepalen of een gebeurtenis al dan niet een ongeval, een zelfdoding of een zelfdodingspoging is. Het onderzoeksorgaan Ongevallen en Incidenten op het Spoor voert enkel onderzoek naar voorvallen waarbij het spoorwegsysteem mogelijk gefaald heeft. Bij deze voorvallen was dit niet het geval. De goede werking van de overwegen wordt steeds getest naar aanleiding van een ongeval. In deze gevallen werkten de overwegen zoals het hoort. Het onderzoek wordt dus gevoerd door het parket.

des barrières baissées. À Lendelede et à Luttre, il est presque sûr qu'il s'agissait de suicides. À Lede, un motocycliste est tombé en traversant une ligne de chemin de fer fermée à la circulation.

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

08.03 **Tomas Roggeman** (N-VA): Dank u wel, mijnheer de minister.

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

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

**09 Vraag van Wouter Raskin aan François Bellot (Mobiliteit) over "De spoorwegbrug in Hoelbeek, Bilzen" (55003812C)**
**09 Question de Wouter Raskin à François Bellot (Mobilité) sur "Le pont ferroviaire de Hoelbeek, Bilzen" (55003812C)**

09.01 **Wouter Raskin** (N-VA): Mijnheer de minister, deze vraag dateert al van een tijd geleden, maar ik hoop van u toch nog wat interessante elementen dienaangaande te horen.

Eind maart of begin april werd melding gemaakt van vallende stenen, afkomstig uit het gewelf van de boogbrug in een van de deelgemeenten van mijn stad Bilzen. Over die brug lopen de rails van spoorlijn 20 en de toekomstige Spartacussneltram 1. De doorgang werd meteen afgesloten door de spoornetbeheerder, die een onderzoek zou voeren naar de stabiliteit van de brug.

Wat is het resultaat van het stabiliteitsonderzoek door Infrabel?

Wat betekent dat resultaat voor de toekomst van de brug? Kan de brug nog worden hersteld of moet ze op termijn worden afgebroken?

De boogbrug in de desbetreffende deelgemeente is niet de enige spoorwegbrug in Bilzen, welke zich in een slechte toestand bevindt. Afgelopen zomer deden zich ook problemen voor aan een spoorwegbrug in een andere deelgemeente, met name Eigenbilzen.

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

Un autre pont, situé dans la commune fusionnée d'Eigenbilzen est également en mauvais état et va être démoli. Le trafic est entretemps dévié par le biais d'un troisième pont ferroviaire situé au niveau de la Sint-Ursulastraat. Quels ont été les résultats de l'inspection de ce troisième pont? Quel rôle ces trois ponts joueront-

Die brug zal worden afgebroken. Het verkeer werd op dat moment al omgeleid via een derde spoorwegbrug aan de Sint-Ursulastraat. Wat was het resultaat van de inspectie van die derde brug?

Bestaat er al meer duidelijkheid over de toekomst van de drie bruggen in het kader van het Spartacusproject? Worden de bestaande bruggen op termijn vervangen door nieuwe exemplaren?

ils dans le projet Spartacus? Les ponts existants seront-ils remplacés par de nouveaux ponts?

09.02 Minister **François Bellot**: Beste collega, aangezien de brug momenteel niet belast wordt, is er volgens Infrabel totaal geen stabiliteitsprobleem. Het loszittende metselwerk werd onmiddellijk verwijderd. Er zal bijkomend een net tegen de brug bevestigd worden om het vallen van brokstukken te voorkomen.

In het Spartacusproject voorziet De Lijn in de nodige aanpassingswerken aan die brug om sneltramverkeer toe te laten. De Lijn zal over de nodige aanpassingswerken beslissen en de voorstellen opnemen in de vergunningsaanvraag.

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

09.03 **Wouter Raskin** (N-VA): Mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord op mijn vragen over de brug in Hoelbeek, maar ik heb ook vragen gesteld over een tweede en een derde brug, in een andere deelgemeente. Daarover hebt u niets verteld. Ik neem aan dat u dat niet uit het hoofd kunt doen.

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

09.04 Minister **François Bellot**: Ik heb de vraag gesteld aan Infrabel, maar ik heb geen antwoord gekregen. Ik zal u in de loop van de volgende dagen een antwoord bezorgen.

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

09.05 **Wouter Raskin** (N-VA): Mijnheer de minister, dat is heel vriendelijk. Ik neem het u persoonlijk niet kwalijk, maar globaal gezien wil ik toch wel het volgende stellen.

Mevrouw de voorzitter, misschien kunt u initiatief hieromtrent nemen. Mijn vraag dateert van 1 april. Als de spoorwegbeheerder niet in staat is om tegen einde mei een concreet antwoord te geven op een vraag, hebben wij een probleem. Dan kunnen wij niet serieus werken. Dan wordt onze controlefunctie als parlementslid serieus beknot. Ik sta erop dat er een formeel initiatief genomen wordt vanuit de commissie ten opzichte van Infrabel. Ik begrijp dat het soms druk kan zijn en dat het een en ander op de lange baan wordt geschoven, maar dit vind ik erover. Ik kijk even rond naar de collega's. Ik denk niet dat ik overdrijf.

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

De **voorzitter**: Ik noteer het, neem het mee en zal ervoor zorgen dat wij vanuit de commissie een opmerking maken aan Infrabel.

09.06 **François Bellot**, ministre: Pour mon information, Hoelbeek et Bilzen sont-ils des ponts différents?

09.06 Minister **François Bellot**: Zijn Hoelbeek en Bilzen twee ver-

schillende bruggen of gaat het over eenzelfde brug?

09.07 **Wouter Raskin** (N-VA): Het gaat inderdaad om verschillende bruggen.

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

Nogmaals, ik neem u niets kwalijk, mijnheer de minister, maar ik vind dat Infrabel hier echt tekortschiet. Ik heb begrepen dat daar een formele melding van gemaakt wordt. Ik vind niet dat wij dit als volksvertegenwoordigers moeten pikken.

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

**10 Vraag van Pieter De Spiegeleer aan François Bellot (Mobiliteit) over "Het treinstation COOVI" (55003847C)**
**10 Question de Pieter De Spiegeleer à François Bellot (Mobilité) sur "La gare ferroviaire COOVI" (55003847C)**

10.01 **Pieter De Spiegeleer** (VB): Mijnheer de minister, het station COOVI, een ietwat ongelukkige naam in deze tijden, te Anderlecht zou in het kader van het Gewestelijk ExpresNet in 2020 worden geopend. Is dat nog altijd zo? Wat is de streefdatum voor de opening?

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

Het station COOVI ligt aan het begin van de drukke flessenhals Brussel en de Noord-Zuidverbinding. Het is belangrijk te weten welke treinen er zullen stoppen, vanuit welke richtingen, welke lijnen enzovoort.

Wanneer is de opening gepland? Welke treinen zullen er met welke frequentie stoppen?

10.02 Minister **François Bellot**: DE NMBS laat weten dat ze het station in Anderlecht met treinen zal bedienen vanaf december 2020. De S3-treinen Zottegem-Dendermonde-Brussel zullen één keer per uur en per richting reizigers oppikken.

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

In december 2021 zal dit aanbod verdubbelen. Vanaf dan zullen er twee treinen per richting en per uur halt houden.

10.03 **Pieter De Spiegeleer** (VB): Mijnheer de minister, ik dank u voor het antwoord. We zijn uiteraard blij met een extra station in december 2020. De deadline die vooropgesteld werd, blijft dus gehandhaafd.

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

Dit is natuurlijk wel weer een extra stopplaats voor de pendelaars van Zuid-Oost-Vlaanderen, vanuit Zottegem en Denderleeuw naar Brussel. Het is al een trein die niet uitblinkt in snelheid en efficiëntie. Ik stel mij vragen bij het nut en de efficiëntie van een extra stopplaats in Anderlecht-COOVI. Die extra halte maakt dat de rit voor de pendelaar nog wat trager zal verlopen.

Het valt mij ook op dat met het station Anderlecht-COOVI in het Gewestelijk ExpresNet alweer het Brussels Hoofdstedelijk Gewest wordt bediend, terwijl de opening van stations, de aanleg van stations, de dubbelsporen in de andere Gewesten, vooral in het Vlaams Gewest, steevast worden uitgesteld.

Dat zullen wij met argusogen blijven opvolgen.

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

**11 Question de Mélissa Hanus à François Bellot (Mobilité) sur "La gratuité des transports en commun au Grand-Duché de Luxembourg" (55003907C)**
**11 Vraag van Mélissa Hanus aan François Bellot (Mobiliteit) over "Het gratis openbaar vervoer in het Groothertogdom Luxemburg" (55003907C)**

11.01 **Mélissa Hanus** (PS): Madame la présidente, monsieur le ministre, en date du 1er mars 2020, le Grand-Duché de Luxembourg est devenu le premier pays au monde à rendre ses transports en commun gratuits. Je peux témoigner de l'engouement de nos voisins grands-ducaux et de celui des frontaliers belges face à cette avancée historique pour leur mobilité.

Cette gratuité répond à la fois à la problématique des embouteillages à la frontière et à l'intérieur du pays, ainsi qu'aux enjeux climatiques. Mais il s'agit en réalité avant tout d'une mesure sociale importante qui concerne 40 % des ménages luxembourgeois et représente environ 100 euros d'économie par foyer et par an.

Pour l'État luxembourgeois, cette mesure coûte 41 millions d'euros. Mais cette baisse des recettes ne représente en réalité que 8 % du budget 2020 pour la mobilité, soit 500 millions d'euros.

Cette gratuité a été précédée d'un investissement massif du gouvernement grand-ducal dans les infrastructures afin de répondre à la hausse de fréquentation des usagers du fait de la fin du "tout à la voiture".

Monsieur le ministre, j'aimerais tout d'abord connaître votre position sur cette innovation en matière de mobilité. Certes, les finances de l'État belge ne permettent sans doute pas une gratuité totale du chemin de fer à l'heure actuelle. Mais reconnaissez-vous la nécessité d'investir massivement dans la SNCB afin de répondre aux besoins de mobilité de nos concitoyens?

À l'instar des mesures de gratuité progressives prévues par les gouvernements wallon et bruxellois pour les transports en commun régionaux, que préconiseriez-vous pour rendre le chemin de fer accessible à ceux qui ont le moins dans les prochaines années?

Enfin, j'aurais souhaité savoir si vous avez eu des contacts avec le ministre grand-ducal en charge de la Mobilité au sujet de la reconnaissance des gares grand-ducales CFL aux bords des frontières. Actuellement, seule la gare d'Athus dispose de cette reconnaissance qui permet aux citoyens belges qui traversent la frontière via le train de bénéficier de la gratuité grand-ducale mise en application depuis mars. Cette semaine, les Amis du Rail proposaient de soutenir la gratuité des gares frontalières dans un rayon de 20 kilomètres à partir de la frontière. Quelle est votre position à cet égard?

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

Deze maatregel kost de overheid 41 miljoen euro, maar het verlies aan ontvangsten vertegenwoordigt slechts 8 % van de 500 miljoen euro van het mobiliteitsbudget voor 2020. Voordat het openbaar vervoer gratis werd, werd er massaal geïnvesteerd in de infrastructuur om de toename van het aantal reizigers op te kunnen vangen. De financiële toestand maakt het momenteel misschien niet mogelijk om het treinverkeer volledig gratis te maken, maar vindt u ook niet dat er massaal in de NMBS geïnvesteerd moet worden om aan de mobiliteitsbehoeften te voldoen?

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

Hebt u contact gehad met uw ambtgenoot over de erkenning van de stations aan de grens met het Groothertogdom? Alleen de Belgen die in het station Athus de

trein nemen kunnen gratis in het Groothertogdom reizen. Wat vindt u van het voorstel van de Amis du Rail om het gratis treinverkeer uit te breiden tot de stations in een straal van 20 kilometer rond de grens?

11.02 **François Bellot**, ministre: Madame Hanus, votre question comporte deux volets. J'ai déjà répondu au second à l'occasion d'une question posée en commission par Mme Goffinet.

Pour répondre synthétiquement, je vous rappelle que la gare d'Athus relève d'un statut mixte spécial depuis la fin du XIXe siècle. Du reste, c'est la seule gare dans ce cas, dans la mesure où elle se trouve exactement à la frontière qui sépare les deux pays – d'où son double statut grand-ducal et belge. La gratuité devient opérante à partir d'Athus, toutes les autres gares se trouvant en territoire belge. Le gouvernement et le Parlement n'en ont pas décidé autrement et n'ont donc pas choisi d'appliquer la gratuité dans les premières gares à l'intérieur de nos frontières. Si nous devions le faire, il faudrait alors examiner toutes les gares frontalières et contrôler la légalité d'un recours à deux tarifs sur le même territoire national. Au regard de la réglementation européenne, je ne suis pas certain qu'une telle disposition soit autorisée.

S'agissant de la gratuité au Grand-Duché de Luxembourg, je connais le projet pour en avoir discuté à plusieurs reprises. Je vous inviterais simplement, madame Hanus, à vous intéresser à la manière dont cela a été financé, ainsi qu'aux contributeurs et aux modalités de financement. Je suppose que l'augmentation des accises sur le carburant ne vous aura pas échappé. Il faut savoir que celui qui est consommé au Grand-Duché l'est proportionnellement plus par les conducteurs étrangers que luxembourgeois. Autrement dit, les recettes apportées par les accises en question sont plus élevées en étant générées par les conducteurs étrangers. C'est ainsi que la gratuité du transport luxembourgeois a été financée en grande partie.

Si nous devions appliquer la gratuité, nous devrions trouver 600 millions d'euros – parce que rien n'est gratuit, en réalité – à ajouter aux 2,8 milliards d'euros que l'État belge verse déjà chaque année aux deux entreprises.

Pour l'investissement dans la SNCB, je vais tout de même rappeler les chiffres. Le Plan national Énergie-Climat (PNEC) prévoit que le gouvernement s'engage à apporter 35 milliards d'euros d'ici 2031.

Comment se décomposent les 35 milliards? Il y a 30,5 milliards de dotation annuelle aux deux entreprises ferroviaires, dont une part non négligeable réservée en matière d'investissements. Il y a du Capex et de l'Opex. Le Capex, c'est de l'investissement. Vous vous rappelez l'aventure du milliard vertueux? Ce n'est plus 1 milliard qui est prévu, mais 5 milliards, à la fois pour le maintien de capacité et les extensions de capacité.

L'étude faite par l'Université de Lausanne, voici quelques mois je pense, démontre que le réseau belge est, par rapport à l'entretien normal des réseaux dans un État, comparable voire mieux que dans

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

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

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

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

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

un certain nombre d'États voisins, en termes d'entretien. Mais chaque année, le matériel se dégrade. Il faut donc faire du maintien de capacité certainement au départ. On n'ajoute pas une véranda à sa maison quand le toit est troué. Je prends souvent cet exemple. Il faut d'abord bien entretenir ce qui existe avant de procéder à des extensions.

À côté de cela, des extensions importantes sont nécessaires pour accroître l'offre ferroviaire de manière à correspondre à l'accroissement de la demande. Je dois bien vous dire qu'aujourd'hui, avec la crise du coronavirus, nous ne savons pas de quoi demain sera fait. La responsabilité est d'abord chez les prévisionnistes. Mais au sein de la SNCB et d'Infrabel, l'exercice sera compliqué de déterminer quand et comment nous retrouverons le niveau d'usage du train que nous avons connu en 2019. En 2019, il y a eu 11 % d'usagers en plus qu'au début de 2017, avec une croissance significativement plus forte que les dix années précédentes.

J'entends beaucoup de discours sur l'intérêt que le télétravail a suscité chez de nombreux travailleurs, et même dans des entreprises. Quel en sera l'impact futur? Il y a aussi l'appréhension des gens qui se déplacent par rapport aux transports collectifs. C'est une question. J'ai lu la presse hier: en Allemagne et en France, la question est posée de savoir comment les usagers vont reprendre le train, les transports en commun, et dans quel délai ils auront retrouvé les habitudes de 2018 et 2019.

Enfin, quel impact sur l'emploi le coronavirus aura-t-il dans les prochaines années? Nous espérons qu'il n'y aura pas trop de destruction d'emplois, mais il faut savoir qu'il y a tout de même une corrélation entre le nombre d'emplois occupés et le nombre d'usagers dans les trains. Toutes ces questions sont très ouvertes.

Différents scénarios existent. Nous avons demandé, au niveau des compagnies nationales, à l'ERA (European Railway Association), de se pencher sur la question de savoir comment elle voit les choses, un peu comme l'IASA et l'IATA le font pour l'aérien même si cela n'a pas abouti. L'idée est de voir quels sont les scénarios envisagés.

Selon les experts allemands et les experts français, le niveau de transport collectif que nous avons connu en 2019 ne sera pas retrouvé avant 2023 ou 2024, ce qui constitue un défi colossal en termes techniques, financiers, budgétaires et en termes d'investissement. Je pense que les investissements doivent être poursuivis au rythme auquel ils avaient été programmés. On sait que ce sont des investissements lourds qui ont des effets à moyen et long terme, la crise actuelle étant, espérons-le, une crise dite de court terme - entre six mois et deux ans avant qu'elle ne se termine mais je ne suis pas épidémiologiste. Je suis par contre un peu statisticien et je suis aussi un peu comptable. Je connais les chiffres des pertes de recettes que les entreprises ferroviaires belges enregistrent pour l'instant par rapport au chiffre global.

Il y a peut-être une note positive dans la comparaison avec les pays étrangers. La dotation par voyageur/km en Belgique est parmi les plus élevées d'Europe. On répète souvent qu'il faut investir. L'ERA le démontre dans ses rapports. En fait, la part de la dotation fédérale dans les recettes de la SNCB est plus importante que la part des

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

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

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

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

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

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

recettes des voyageurs. Vous devez comparer 2,8 milliards de dotation à 600 millions de recettes "voyageurs". Dans des pays comme l'Allemagne, un peu moins en France, la part des recettes "voyageurs", comme le prix du ticket et des abonnements est beaucoup plus élevé qu'en Belgique, est plus importante que les dotations publiques. Quelque part, cela met un peu nos entreprises publiques à l'abri mais pas complètement parce que des pertes, il y en aura. La perte du seul mois d'avril s'élève ainsi à environ 70 millions d'euros.

Si vous faites cela pendant dix mois, cela fait 700 millions d'euros. C'est l'équivalent des recettes "voyageurs" d'un an. Les charges sont là, puisque les trains roulent à 100 %. Il a été demandé de faire rouler les trains pour assurer une meilleure offre et garantir la distanciation sociale. Les trains sont tous là, toutes les charges aussi, mais les recettes ne sont plus là. Ce sera un véritable défi. Je plaide pour poursuivre les investissements. C'est un accident dans l'histoire, qui est pénible et très dur, et que nous assumerons tous, durant des années. Mais on ne peut pas faire autrement.

ben geen keuze.

11.03 **Mélissa Hanus** (PS): Monsieur le ministre, je vous remercie pour ces éléments de réponse, qui ont été très denses. Ma question a effectivement été introduite avant la crise du coronavirus, comme beaucoup d'autres questions de collègues. Cependant, je dois tout de même dire que l'investissement dans le ferroviaire ne doit pas être mis à mal par la crise due au coronavirus, et l'accessibilité du service pour les usagers et les navetteurs encore moins.

On s'entend bien sûr sur la question des investissements nécessaires aux performances de notre service public ferroviaire. Mais son accessibilité ne doit pas être écartée du débat. On y reviendra tout à l'heure. L'augmentation tarifaire des abonnements Campus des étudiants était également déjà prévue avant la crise du coronavirus. Il ne faut pas nier notre responsabilité vis-à-vis de la SNCB et de nos concitoyens, et il faut faire en sorte que la SNCB soit accessible, sur le plan tarifaire, au plus grand nombre. Le grand projet mis en place sur la question du handicap doit rester un exemple à suivre.

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

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

**12 Questions jointes de**
**- Mélissa Hanus à François Bellot (Mobilité) sur "L'augmentation du prix de la carte Campus" (55003908C)**
**- Josy Arens à François Bellot (Mobilité) sur "L'augmentation du prix de la carte Campus" (55003982C)**
**12 Samengevoegde vragen van**
**- Mélissa Hanus aan François Bellot (Mobiliteit) over "De stijging van de prijs van de Campuskaart" (55003908C)**
**- Josy Arens aan François Bellot (Mobiliteit) over "De stijging van de prijs van de Campuskaart" (55003982C)**

12.01 **Mélissa Hanus** (PS): Monsieur le ministre, vous avez sans doute été sollicité de part et d'autre par les députés luxembourgeois sur cette question de l'augmentation du prix de la carte Campus pour les étudiants qui prennent le train pour rejoindre leur kot.

Je tiens à vous manifester la large déception des jeunes du sud du Luxembourg qui ont vu le prix de leur carte Campus, soit leur ticket

12.01 **Mélissa Hanus** (PS): De volksvertegenwoordigers uit de provincie Luxemburg hebben u ongetwijfeld vragen gesteld over de stijging van de prijs van de Campuskaart. Jongeren uit de provincie Luxemburg moeten 30 % meer

SNCB vers leur établissement d'enseignement supérieur, augmenter de 30 % ces derniers jours. À titre d'exemple, le trajet Virton-Liège était de 18,30 euros pour dix trajets. Il est maintenant de 23,30 euros.

Étudier, lorsque l'on habite à plus de 100 kilomètres de son école, nécessite d'être soutenu par les pouvoirs publics. Pouvoir se rendre à ses cours est une question de droit élémentaire à la mobilité, et votre politique semble malheureusement l'oublier.

Il s'agit d'une mesure d'autant plus aberrante que le Grand-Duché de Luxembourg a, depuis le 1er mars 2020, rendu ses transports en commun gratuits. Cela signifie, pour les étudiants du sud du Luxembourg, qu'ils voient leur carte augmenter alors que quelques kilomètres plus loin d'autres étudiants se rendent à l'université avec un transport gratuit! Même si vos compétences s'arrêtent évidemment à la frontière belge, il va sans dire que le timing était plutôt mal choisi et que nous sommes, en Belgique, bien en retard sur les questions de mobilité et d'accès tarifaire.

Monsieur le ministre, que pensez-vous de cette nouvelle augmentation du prix de la carte Campus? N'y voyez-vous pas là une mesure injuste à l'égard des étudiants du sud du Luxembourg?

Alors qu'aujourd'hui nous devons lutter plus que jamais contre le réchauffement climatique et favoriser l'utilisation des transports en commun, ne trouvez-vous pas qu'il s'agit, une fois de plus, d'une mesure maladroite et néfaste, allant à l'encontre d'un développement durable en Belgique?

Cette augmentation du prix de la carte Campus ne favorisera évidemment pas l'utilisation des transports en commun de la part des étudiants luxembourgeois. Quelles mesures allez-vous dès lors mettre en place pour favoriser cette utilisation?

betalen voor een Campuskaart. Wie op meer dan 100 kilometer afstand van zijn woonplaats studeert, moet steun krijgen van de overheid. U vergeet schijnbaar dat het een fundamenteel recht is om lessen te volgen. De maatregel is des te absurder, nu al het openbaar vervoer in het Groothertogdom Luxemburg sinds 1 maart gratis is. Ons land hinkt achterop wat mobiliteit en toegankelijke tarieven betreft.

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

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

12.02 **François Bellot**, ministre: Chère madame, le prix pour un seul trajet avec une carte Campus "Student Multi" est de 2,32 euros pour 150 kilomètres. Ce prix est à peine plus élevé que celui d'un ticket de métro à Bruxelles ou d'un ticket de bus des TEC ou de De Lijn pour parcourir un kilomètre!

À titre de comparaison, là où un étudiant qui vit à Arlon et étudie à Louvain-la-Neuve payait avec la Campus Card 1,83 euros, il paye désormais 2,32 euros pour le même trajet. Il s'agit d'une augmentation de 0,49 euros par trajet. C'est une augmentation dont l'impact peut être qualifié d'assez faible et limité. Voyager en train à ce tarif reste en effet extrêmement démocratique pour un étudiant, sachant que ce tarif est de 56 à 89 % moins cher pour ce trajet que des produits tels que le Go Pass, le Go Pass 1, le Rail Pass ou le ticket standard. Je ne pense pas qu'il y ait d'autres modes de transport aussi avantageux.

Il faut souligner que le système de tarification de la SNCB ne pénalise pas les longues distances. Au contraire, le coût par kilomètre est décroissant. Nous allons vous remettre un tableau qui nous a été communiqué par la SNCB

Par ailleurs, l'augmentation de 18,20 à 23,20 à toujours été clairement mentionnée dans la présentation faite de la nouvelle grille tarifaire au

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

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

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

De prijsverhoging van 18,20 naar 23,20 euro werd goedgekeurd door de raad van bestuur van de

conseil d'administration de la SNCB, qui l'a approuvée. Les membres du conseil d'administration du PS, du cdH et des autres familles politiques ont approuvé.

La SNCB a aligné le prix de la carte Campus sur celui de tous les produits kilométriques qui sont plafonnés à 150 kilomètres: le ticket étudiant, le ticket week-end, le Half-Time, l'abonnement, l'abonnement scolaire, le Campus Student Multi. Les billets de groupe, qui sont plafonnés à 5,30 euros, sont la seule exception, pour ne pas concurrencer les prix Youth Multi et pour motiver les jeunes – notamment les scouts – à prendre un billet de groupe qui a pour avantage de pouvoir prévoir un accueil ad hoc – puisque sur réservation – et le billet vers l'aéroport de Charleroi, qui comprend un supplément TEC de 6 euros et qui est plafonné à 106 kilomètres car, à ce plafond kilométrique, le prix est un rien supérieur au prix maximum du billet étudiant.

Le précédent plafond kilométrique datait d'avant 2006, quand la carte Campus était un produit beaucoup plus cher et plafonné au prix du Go Pass 10. Depuis 2006, ce plafond n'a plus de raison d'être. De plus, cet alignement tarifaire répond parfaitement au souhait de la SNCB de simplifier sa gamme de prix et semble mieux correspondre à la logique de sa gamme tarifaire.

De plus, le projet le plus coûteux qui a été mis en œuvre dans le plan de transport 2017 l'a été en province de Luxembourg! On peut voir les choses d'un côté mais il faut aussi admettre qu'on y réalise pas mal d'investissements. Je rappelle la mise en œuvre du train étudiant du dimanche soir, avec l'objectif d'en ajouter le vendredi. Il faut être de bon compte!

Il y a des investissements mais à un moment donné, les personnes doivent quand même participer modérément. Ajouter 0,49 euro au prix d'un trajet de 150 kilomètres, c'est modéré. La volonté de la SNCB est de simplifier son offre tarifaire parce qu'aujourd'hui, il y a près de vingt tarifs différents. Les choses doivent être simplifiées et on essaie de faire correspondre la réalité tarifaire à la réalité des besoins des gens qui se déplacent.

12.03 **Mélissa Hanus** (PS): Monsieur le ministre, les investissements consentis par le passé en province de Luxembourg sont évidemment à applaudir. Cependant, l'augmentation tarifaire de la carte Campus sans raison objective pour les étudiants, ça me semble malvenu. Par ailleurs, comme je l'ai dit, l'agenda est particulier ici dans le sud du pays puisque les transports grand-ducaux juste à côté étaient gratuits. Il n'en reste pas moins que si vous considérez que l'augmentation tarifaire est faible ou à mettre en perspective avec les kilomètres parcourus, je vous répondrais que la quasi-totalité des trajets parcourus par les étudiants pour se rendre à leur kot font d'office plus de 150 kilomètres. Étant donné qu'on vient d'un territoire rural, plus éloigné des grandes villes estudiantines, ce sont des trajets de longue distance. Votre politique visant à augmenter les tarifs des

NMBS, met name door de leden van de PS, het cdH en van de andere politieke families.

De NMBS heeft de prijs van de Campuskaart afgestemd op die van alle producten met een maximum van 150 kilometer. De enige uitzonderingen zijn de groepsbiljetten met een maximum van 5,30 euro (om niet te concurreren met de prijzen van Youth Multi en om jongeren ertoe aan te zetten een groepsbiljet te kopen) en het ticket naar de luchthaven te Charleroi, waarin er een TEC-toeslag van 6 euro met een maximum van 106 kilometer inbegrepen is. Het vorige kilometerplafond, dat dateert van vóór 2006, heeft geen bestaansreden meer. De tariefaanpassing komt tegemoet aan de wens van de NMBS om haar prijsklassen te vereenvoudigen.

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

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

12.03 **Mélissa Hanus** (PS): De prijsverhoging voor de Campuskaart zonder objectieve reden komt de studenten zeer slecht uit. Bovendien is het treinvervoer in het Groothertogdom Luxemburg gratis. Als u vindt dat dit maar een kleine prijsverhoging is in het licht van het aantal afgelegde treinkilometers, moet ik u zeggen dat de studenten die in landelijke gebieden wonen een traject van meer dan 150 km afleggen om naar hun

trajets de grande distance, vous défavoriserez toujours les étudiants venant du sud de la province de Luxembourg. Je vous remercie.

kot te gaan. Uw beleid waarbij de tarieven worden verhoogd voor grote afstanden is in het nadeel van de studenten die in het zuiden van Luxemburg wonen.

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

**13 Vraag van Maria Vindevoghel aan François Bellot (Mobiliteit) over "De klacht van de Gilde van Luchtverkeersleiders tegen de skeyes-directie" (55004011C)**
**13 Question de Maria Vindevoghel à François Bellot (Mobilité) sur "La plainte de la Guilde des contrôleurs aériens contre la direction de skeyes" (55004011C)**

13.01 **Maria Vindevoghel** (PVDA-PTB): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, in november vorig jaar zijn een dertigtal personen aan een twee jaar durende opleiding tot luchtverkeersleider begonnen. Zestien ervan zouden bij skeyes als burgerluchtverkeersleider aan de slag gaan. Om te slagen voor de eerste basismodule moesten zij op hun mondeling examen 75 % halen. Bij de herkansing was 65 % voldoende. Zes van hen haalden die drempel niet, waardoor hun opleiding er in principe vroegtijdig opzat, maar kort nadien liet skeyes weten dat het examen ongeldig was en dat alle kandidaten een nieuwe kans kregen. Daarbij slaagde slechts één kandidaat niet.

De Gilde van Luchtverkeersleiders diende daarop een klacht in tegen de directie van skeyes. De Gilde beschuldigt namelijk de directie van favoritisme, aangezien de zoon van mevrouw Peggy Devestel, topvrouw van skeyes, een van de kandidaten geweest zou zijn die een herkansing kregen.

Ik heb hierover enkele vragen, mijnheer de minister.

Klopt het dat u of uw kabinet een klacht hebt ontvangen van de Gilde van Luchtverkeersleiders? Zo ja, wanneer was dat precies en hoe ver staat dat onderzoek?

Kunt u verklaren waarom het mondeling examen dat werd afgenomen na de eerste basismodule, een tweede maal is afgenomen? Was dat dan hetzelfde examen, met dezelfde vragen? Hoeveel tijd zat er tussen de twee examens?

Wie is er binnen skeyes de eindverantwoordelijke voor het afnemen van examens? Is dat de HR-manager? Hoeveel verschillende HR-managers heeft skeyes al gehad de voorbije vijf jaar?

Hebt u in het verleden al gelijkaardige klachten ontvangen in verband met skeyes?

Lopen er momenteel gerechtelijke procedures van werknemers van skeyes tegen de directie? Zo ja, waarop hebben die betrekking?

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

Le ministre peut-il nous donner des précisions sur cette plainte et sur les examens qui ont été organisés? Qui est le responsable final des examens chez skeyes? Des plaintes comparables ont-elles déjà été déposées dans le passé? La direction fait-elle l'objet de procédures juridiques? Combien de directeurs RH différents se sont déjà succédé chez skeyes au cours des cinq dernières années?

13.02 Minister **François Bellot**: Mevrouw Vindevoghel, ik kan u bevestigen dat wij een klacht hebben ontvangen van de voorzitter van de Gilde van Luchtverkeersleiders met betrekking tot een bepaalde selectie van nieuwe verkeersleiders bij skeyes. De klacht werd bezorgd aan de bevoegde dienst en het onderzoek loopt. Ik heb

13.02 **François Bellot**, ministre: Nous avons en effet reçu une plainte du président de la Guilde des contrôleurs aériens concernant la sélection de nouveaux con-

gevraagd het onderzoek snel af te ronden. Het is maar normaal dat de basisprincipes hierbij worden nageleefd, zo ook het vermoeden van onschuld en de discretie over het onderzoek. Ik zal dus geen verdere commentaar geven.

trôleurs aériens chez skeyes. Je ne puis donner davantage de commentaires sur ce dossier étant donné que l'enquête est toujours en cours. J'ai cependant demandé que cette enquête puisse aboutir dans les meilleurs délais.

13.03 **Maria Vindevoghel** (PVDA-PTB): Mijnheer de minister, u hebt de overige vragen niet beantwoord. Ik vroeg ook of er nog andere klachten waren en ik vroeg naar andere situaties in de onderneming. Mijn vraag over de examenprocedure hebt u ook niet beantwoord.

U hebt alleen gereageerd op de klacht. Het is goed te vernemen dat het onderzoek verder gaat, aangezien die vraag ook aan ons werd gesteld. De overige vragen, onder meer over andere klachten en het verloop van de examenprocedure, hebt u echter niet beantwoord.

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

De **voorzitter**: Mijnheer de minister, wilt u nog reageren?

13.04 **François Bellot** , ministre: Nous n'avons été saisis que d'une plainte. Je n'ai pas entendu parler d'autre chose.

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

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

**14 Samengevoegde vragen van**
**- Kris Verduyckt aan François Bellot (Mobiliteit) over "De elektrificatie van lijnen 15 en 19 en de combinatie met een eventueel dubbelspoor" (55004038C)**
**- Pieter De Spiegeleer aan François Bellot (Mobiliteit) over "De elektrificatie van diesellijnen" (55006297C)**
**- Servais Verherstraeten aan François Bellot (Mobiliteit) over "De elektrificatie van de spoorlijn Mol-Hamont" (55006318C)**
**- Kris Verduyckt aan François Bellot (Mobiliteit) over "De uitgestelde electrificatiewerkzaamheden op lijn 19" (55006334C)**
**- Wouter Raskin aan François Bellot (Mobiliteit) over "De elektrificatiewerken op de spoorlijn Mol-Hamont" (55006462C)**
**- Marianne Verhaert aan François Bellot (Mobiliteit) over "De vertraging van de elektrificatiewerken op lijn 19 en de impact op het nieuwe vervoersplan" (55006469C)**
**14 Questions jointes de**
**- Kris Verduyckt à François Bellot (Mobilité) sur "L'électrification des lignes 15 et 19 et la combinaison avec une éventuelle double voie" (55004038C)**
**- Pieter De Spiegeleer à François Bellot (Mobilité) sur "L'électrification des lignes adaptées pour des locomotives diesel uniquement" (55006297C)**
**- Servais Verherstraeten à François Bellot (Mobilité) sur "L'électrification de la ligne ferroviaire Mol-Hamont" (55006318C)**
**- Kris Verduyckt à François Bellot (Mobilité) sur "Les travaux d'électrification reportés sur la ligne 19" (55006334C)**
**- Wouter Raskin à François Bellot (Mobilité) sur "Les travaux d'électrification de la ligne ferroviaire Mol-Hamont" (55006462C)**
**- Marianne Verhaert à François Bellot (Mobilité) sur "Le retard des travaux d'électrification sur la ligne 19 et l'impact sur le nouveau plan de transport" (55006469C)**

14.01 **Kris Verduyckt** (sp.a): Mijnheer de minister, wij hebben eerder in deze commissie al over deze lijn gesproken. Toen ging het over de elektrificatie en de werken die daar bezig zijn.

14.01 **Kris Verduyckt** (sp.a): Les travaux d'électrification de la ligne 19 ont été reportés de six mois. Je comprends parfaitement que la

Mijn eerste vaststelling is dat wij nu de melding krijgen dat door de coronacrisis de afwerking van de werken uitgesteld is. Goed, daar kan ik nog inkomen. Alleen gaat het ineens over een uitstel van een halfjaar, terwijl de werken als ik goed tel slechts twee maanden stilgelegen hebben.

Ik vraag mij dus af hoe de vertraging opeens een halfjaar bedraagt. Zat er al een vertraging in het dossier? Wat is nu de stand van zaken van de elektrificatiewerken?

Mijn tweede vraag is een heel technische vraag.

De werken zijn nu volop bezig. Wij hebben in een vorige commissievergadering gesproken over een verdubbeling van het spoor op zowel lijn 15 als lijn 19. Stel dat die verdubbeling van het spoor er ooit komt, is er dan ook een aanpassing nodig aan al de infrastructuur die nu geplaatst wordt? Dat is mij niet helemaal duidelijk.

Mijn derde vraag stel ik naar aanleiding van wat u in een van de vorige commissievergaderingen tegen mij gezegd hebt. U zei dat er gekoppeld aan deze werken rijpaden zijn aangevraagd voor een rechtstreekse verbinding van Neerpelt naar Brussel.

De werken zijn nu vertraagd. Geldt dat ook voor het aanvragen van die rijpaden en dus voor de toekomstige dienstregeling op die lijnen?

crise du coronavirus engendre des retards, mais tout de même pas de six mois?

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

14.02 **Pieter De Spiegeleer** (VB): Mijnheer de minister, in aansluiting op de vraag van mijn Kempische collega, de heer Verduyckt, wil ik u een vraag stellen over de elektrificatie van de diesellijnen. Op dat vlak blijft mijn provincie, Oost-Vlaanderen, uitblinken. Wij zijn met Gent-Oudenaarde-Ronse, Gent-Zottegem-Geraardsbergen, Gent-Eeklo, en Aalst-Burst kampioen wat het aantal diesellijnen betreft.

In 2020 lijkt ons dat wat gedateerd. Vooral, delen van die trajecten zijn in de spoorwegstrategie opgenomen om te elektrificeren. Tot heden is daar echter nog niets van te merken.

Mijn vraag is dus: staat dat nog gepland? Zo ja, voor wanneer? Is die elektrificatie geannuleerd? Uitgesteld? Wat kunnen wij in Oost-Vlaanderen op dat vlak verwachten?

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

14.03 **Servais Verherstraeten** (CD&V): Mijnheer de minister, de COVID-19-maatregelen inzake de bouw hebben maximaal twee maanden geduurd.

Het is trouwens nooit verplicht geweest de bouw stop te zetten. De bouwsector heeft continu mogen doorwerken, weliswaar met respect voor de afstandsregels. Voor de repercussies van deze regels op de timing hoort iedereen begrip op te brengen. Twee maanden uitstel lijkt mij echter erg veel. Bovendien hebben we geen verklaring voor de vaststelling dat twee maanden uitstel tot zes maanden uitstel aanleiding moet geven.

Mijnheer de minister, dat is, naar ik vrees, niet zonder consequenties.

Ten eerste, op het project rust een Europese subsidie met als voorwaarde dat het tegen december 2020 moet zijn gefinaliseerd. Het ging om een subsidie van elf miljoen euro.

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

Ten tweede, hoe langer het duurt, hoe langer uiteraard op het traject zowel elektrische treinen als dieseltreinen rijden, waarbij de elektrische treinen weliswaar vanaf Mol vertrekken. Ook dat betekent een bijkomende exploitatiekostprijs van ongeveer tien miljoen euro per jaar.

Mijnheer de minister, mijn vraag is de volgende.

Kan het beperkte uitstel ingevolge COVID-19, dat mijns inziens maximaal twee maanden kan zijn, in de resterende zeven maanden niet worden opgehaald, zodat wij de subsidie niet mislopen en de exploitatiekosten vanaf de indienstneming van december 2020 kunnen reduceren?

10 millions d'euros. Ne serait-il pas possible de combler le retard au cours des sept prochains mois?

14.04 **Wouter Raskin** (N-VA): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, u weet net zoals mijn goede collega Verherstraeten dat wij u de vorige legislatuur constant met het project hebben lastiggevallen. Het gaat ons immers erg na aan het hart, niet alleen ons twee maar ook een andere Limburgse collega.

Twee maanden vertraging leiden tot een half jaar uitstel, wat opmerkelijk is. De heer Verherstraeten schetste al het belang van de deadline in het kader van de Europese subsidie.

Daarom heb ik de hiernavolgende concrete vragen; ik zal ze gewoon opsommen.

Waarom wordt de einddatum met een halfjaar verschoven? Gaat dat uitstel gepaard met bijkomende kosten?

De vragen zijn uiteraard gelijkaardig.

Zal het uitstel gepaard gaan met bijkomende hinder, ook voor de reiziger?

Ten slotte, wat zijn de gevolgen van het uitstel voor de invoering van het nieuwe vervoerplan van de NMBS dat normaal in december 2020 in voege gaat?

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

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

14.05 **Marianne Verhaert** (Open Vld): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, zoals u merkt, gaat het om een project dat ons, Kempenaars en Limburgers, heel na aan het hart ligt. Het project is ook belangrijk voor de Kempen. Het betreft een van de drie projecten voor de Kempen in het recent goedgekeurde vervoerplan.

Ook ik heb een aantal vragen over de vertraging door de coronacrisis.

Ten eerste, wat is het effect van de vertraging van de elektrificatiewerken aan spoorlijn 19 op het vervoersplan 2020-2023? Wanneer zal de P-treinverbinding Mol-Brussel verlengd kunnen worden tot het station Neerpelt?

Ten tweede, in het nieuwe vervoersplan worden wijzigingen steeds in december van 2020, 2021 en 2022 doorgevoerd. Indien de werken in juni afgerond kunnen worden, zoals het er nu naar uitziet, is het dan wachten tot december 2021 om extra dienstverlening te krijgen? Of kan dat al voor december 2021?

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

Ten derde, de werken worden gefinancierd via Europese middelen. Komt door de vertraging de financiering in het gedrang?

Ten vierde, op spoorlijn 15 richting Hasselt werden de elektrificatiewerken ook enige tijd onderbroken. Het project zou evenwel geen vertraging hebben opgelopen, omdat het pas eind 2022 afgerond zou zijn. Blijft die timing aangehouden? Zijn de werken ondertussen hervat?

14.06 Minister **François Bellot**: Collega's, de werf werd wegens de coronacrisis stilgelegd. De planning was reeds zeer strikt, inclusief weekendwerk. Bij herplanning en heropstart bleek dat de achterstand dit jaar niet meer niet zou kunnen ingehaald worden. De werken zullen voltooid zijn in februari of maart 2021. Er moet echter ook nog rekening gehouden worden met een nieuwe homologatie. De aanpassing van het transportplan kan dan in juni 2021 gebeuren.

De vertraging heeft te maken met de volgende elementen.

Er zijn twee periodes per jaar voor een aanpassing aan de treindiensten, in juni en in december. De indienststelling was gepland voor december 2020. Door het stilleggen van de werven ten gevolge van COVID-19 zal december 2020 niet gehaald worden en zal een indienststelling pas mogelijk zijn bij een volgende wijziging van de treindienst in juni 2021. De vertraging wegens COVID-19 bedraagt bovendien meer dan twee maanden, aangezien ze in een periode viel waarin extra werkfaciliteiten, met name weekends met een totale lijnonderbreking, waren ingepland. Die zomaar herinplannen in het najaar bleek niet mogelijk gelet op andere werken op het net.

Infrabel laat mij weten dat de ruwbouw grotendeels afgewerkt is, maar dat de kabels nog over ongeveer de helft van het traject moeten worden gespannen. Het uitstel brengt geen specifieke bijkomende kosten met zich mee. Dat moet echter nog bevestigd worden en zal eveneens afhangen van het feit of de coronacrisis de komende maanden blijft duren.

Wat de Europese subsidies betreft, daar zal met de Europese administratie over onderhandeld moeten worden. In haar speech voor de TRAN-commissie van het Europees Parlement op 6 mei 2020 heeft Commissaris Valean verklaard dat de Connecting Europe Facility een sleutelrol zal spelen en dat de Commissie klaar is voor een snelle toekenning van alle resterende middelen voor de huidige periode. Tevens verklaarde ze dat er flexibiliteit aan de dag zal worden gelegd voor de lopende projecten en dat ze geen enkel project benadeeld wil zien door vertraging ten gevolge van de pandemie. We hopen dus op de nodige flexibiliteit van Europa voor de toekenning van de subsidies na vertraging door de impact van de coronacrisis. We zijn in afwachting van bevestiging daarvan.

Voor spoorlijn 15 zijn de werken hervat en de vooropgestelde timing blijft van toepassing. Zowel op spoorlijn 19, waar er een dubbel spoor tussen Balen Werkplaats en Neerpelt komt via een financiering in het strategisch meerjarig investeringsplan, als op de spoorlijn 15 werd tijdens de bovenleidingstudies reeds rekening gehouden met een tweede spoor. De bovenleidingspalen werden zo ingeplant dat ze compatibel zijn met een later tweede spoor.

temps été repris?

14.06 **François Bellot**, ministre: Le calendrier étant très serré, le retard accumulé ne pourra pas être rattrapé cette année. Les travaux seront donc terminés en février ou mars 2021. Par an, il y a deux périodes où les services ferroviaires peuvent être adaptés: en juin et en décembre. Comme cela ne sera plus possible en décembre 2020, le plan de transport sera adapté en juin 2021.

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

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

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

Voorts zijn er in 2020 geen investeringsmiddelen uitgetrokken voor elektrificatiewerken op lijn 58 Gent-Eeklo-Maldegem, lijn 86 Gent-Oudenaarde-Ronse, lijn 122 Gent-Zottegem-Geraardsbergen en lijn 204 Gent-Zelzate.

Dat zal moeten worden bestudeerd in het kader van de opmaak van een nieuw meerjareninvesteringsplan van Infrabel na 2020.

elle deuxième voie.

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

14.07 **Kris Verduyckt** (sp.a): Ik bedank de minister voor zijn antwoord.

Ik begrijp hieruit dat de oorzaak te vinden is in een combinatie van de vertraging van de werken en de vaste introductiedata van nieuwe vervoersregelingen. Communiceer daar duidelijk over; de mensen in de regio hebben daar recht op. Er is hier vandaag terecht veel aandacht voor die spoorlijnen. Ze liggen misschien ver van Brussel, maar dat wil niet zeggen dat er geen aandacht voor moet zijn. Ik ben heel blij met uw antwoorden.

Ik ben ook gerustgesteld over het tweede spoor, waarover ik toch wel ietwat bezorgd was. Het is goed dat in materiaal is voorzien, want dat zullen we in de toekomst op die spoorlijn zeker nodig hebben.

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

14.08 **Pieter De Spiegeleer** (VB): Mijnheer de minister, dank u voor uw antwoord. Uw antwoord aan de Kempische collega's was iets uitgebreider. Ze zijn ook numerieker in aantal, dus dat begrijp ik.

Ik heb uit uw antwoord alvast begrepen dat wij in Oost-Vlaanderen nog wel even zullen blijven dieselen, zoals dat helaas heet, ook al gun ik onze collega's uit Hamont en omstreken hun bovenleiding meer dan van harte. Ik vind het toch jammer en betreur het ten zeerste. Immers, ook vanuit het Vlaams Gewest werd de vraag meermaals gesteld om aan de regionale lijnen, misschien veraf van Brussel zoals collega Verduyckt zegt, de nodige aandacht te schenken om ze up-to-date te maken. Het is al wel 2020.

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

14.09 **Servais Verherstraeten** (CD&V): Mijnheer de minister, u zegt dat de werken in februari of maart zullen zijn voltooid en dat er dan nog wat tijd nodig is voor de homologatie, waardoor de dienstregeling pas ingang kan vinden in juni 2021. Ik herinner er wel aan dat, toen werd beloofd dat de werken einde 2020 rond zouden zijn – u of uw voorgangers hebben in die zin afspraken gemaakt met de NMBS – dat inclusief de homologatie was. Men had inderdaad in het vooruitzicht gesteld dat dan de nieuwe elektrische treinen zouden bollen. Aangezien dat twee maanden tijd in beslag neemt, kan men de verloren tijd ook inhalen.

Collega Verduyckt, in tegenstelling tot u ben ik dus niet gelukkig met het antwoord. Ik kan best geloven dat met de onderhandelingen bij de Europese Commissie de subsidie niet verloren zal gaan, maar het jaarlijkse exploitatieverlies dat men lijdt door de vertragingen op heel het investeringstraject van elektrificatie, is ongeveer gelijk aan de subsidie. Dat is niet niks.

Mijnheer de minister, ik heb goed naar u geluisterd. Wanneer u erop wijst dat de tijd niet kan worden ingehaald door andere werken op het

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

Si le temps perdu ne peut pas être rattrapé, à quoi cela est-il dû? Quels travaux sont prioritaires? Je dirais qu'il faut accorder la priorité aux projets qui produisent le meilleur retour financier. J'espère dès lors que l'on peut encore faire machine arrière. On peut aussi rattraper le temps perdu en mettant en service sur cette ligne des M5 et des M6 au lieu de rames obsolètes. La suppression de certains arrêts à proximité de Bruxelles est

net, wat krijgt dan de prioriteit? De prioriteit moet toch liggen waar men het meeste terugwint en dat zou bij dat project zijn. Ik kan dat alleen maar betreuren en hoop dat de klok nog kan worden teruggedraaid. In die zin dring ik bij u aan, mijnheer de minister, om er alsnog werk van te maken.

Mijnheer de minister, u kunt het feit dat wij nog een half jaar meer geduld moeten hebben *wiedergutmachen*. Als daar elektrische treinen worden ingezet, kunt u in plaats van verouderde toestellen in te zetten, M5-toestellen of M6-toestellen inzetten. Ik vraag dus geen M7-toestellen.

Over het volgende werd reeds gesproken door de NMBS. U kunt ook een aantal stopplaatsen schrappen dicht bij Brussel, waar er treinen genoeg zijn, waardoor er minder stopplaatsen zijn en waardoor de treinen stipter zouden kunnen zijn.

Ik dring er dus toch wel op aan om in te halen of om iets extra te doen.

en outre de nature à améliorer la ponctualité.

14.10 **Wouter Raskin** (N-VA): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, u hebt het reeds begrepen, wij zullen het dossier blijven opvolgen. Daarom is het belangrijk om eens na te kijken of het niet alsnog mogelijk is om die homologatie toch tijdig te verkrijgen, zodat wij in de beloofde termijn aan de slag kunnen.

Collega Verherstraeten heeft de exploitatiekost reeds aangehaald, maar ik wil het ook hebben over het comfort van de reizigers. Wij wachten daar nu reeds heel lang op, het zou mooi zijn mocht daar toch nog iets mogelijk zijn.

Verder ben ik blij van u te kunnen vernemen dat de Europese commissaris coulant wil zijn en zich flexibel wil opstellen, om die Europese subsidie niet in gedrang te brengen.

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

14.11 **Marianne Verhaert** (Open Vld): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, ik haalde het daarnet ook reeds aan, dit is echt een belangrijk project voor de Kempische reizigers. Ik ben alvast blij te horen dat men niet zal moeten wachten tot eind 2021. Ik wil echter ook vragen of het niet mogelijk is om toch te bekijken of het wat sneller kan en dit iets vroeger dan juni 2021 kan worden aangepast.

Verder wil ik ook erop aandringen om zo snel mogelijk in nieuw materieel en bijkomende capaciteit te voorzien voor deze lijnen.

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

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

**15 Questions jointes de**
**- Sarah Schlitz à François Bellot (Mobilité) sur "La présence d'amiante dans les wagons de la SNCB" (55004039C)**
**- Tomas Roggeman à François Bellot (Mobilité) sur "Le dégagement de chrome VI dans les ateliers de la SNCB" (55006069C)**
**15 Samengevoegde vragen van**
**- Sarah Schlitz aan François Bellot (Mobiliteit) over "De aanwezigheid van asbest in de NMBS-rijtuigen" (55004039C)**

**- Tomas Roggeman aan François Bellot (Mobiliteit) over "Het vrijkomen van chroom VI in de werkplaatsen van de NMBS" (55006069C)**

15.01 **Sarah Schlitz** (Ecolo-Groen): Monsieur le ministre, cette question date d'il y a près de trois mois. Je vous interrogeais sur la présence d'amiante avérée dans 1 152 voitures que la SNCB met en vente actuellement. J'aurais voulu avoir des informations sur les risques sanitaires pour le personnel et pour les voyageurs. La SNCB a-t-elle trouvé acquéreur pour ces voitures?

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

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

15.02 **Tomas Roggeman** (N-VA): Mijnheer de minister, begin deze maand is in de werkplaats van de NMBS te Gentbrugge de kankerwekkende stof chroom VI vrijgekomen bij het afschuren van oude treinstellen.

Welke procedures worden bij de NMBS gevolgd bij de behandeling van oude treinstellen? Hoe gebeurt de ontmanteling?

Wat is de procedure bij het afschuren? In welke veiligheidsmaatregelen wordt voorzien om de herhaling van zulke fenomenen in de toekomst te voorkomen?

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

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

15.03 **François Bellot**, ministre: Madame la présidente, chers collègues, comme expliqué dans ma réponse à la question orale n° 55000716C de Mme Hanus lors de la commission du 23 octobre 2019, la SNCB réalise un programme de suivi préventif concernant la présence d'amiante à bord du matériel roulant. Des contrôles préventifs sur la présence éventuelle de fibres dans l'air sont effectués. Jusqu'à présent, les rapports des analyses réalisées n'ont pas démontré la présence de fibres libérées.

Concernant la sécurité de son personnel qui travaille en atelier sur ces trains, dès qu'il s'agit de travaux à risques, toutes les mesures de protection nécessaires sont prises: masques et vêtements spécialisés, utilisation d'aspirateurs à filtre absolu qui permettent d'assurer un travail en toute sécurité et d'éviter toute dispersion.

Er is nog wel treinmaterieel in dienst daterend van vóór 1990.

Wanneer treinstellen einde levensduur zijn, worden zij verkocht. Afhankelijk van de omvang van de verkoop gebeurt die verkoop via de publicatie op nationaal respectievelijk Europees niveau. Bij verkoop wordt een eventuele aanwezigheid van chroom VI in verven waarmee de treinstellen geschilderd zijn formeel gecommuniceerd. De NMBS beschikt daartoe over een inventaris van de onderdelen met chromaathoudende verven. Er geldt geen verbod op de verkoop van treinstellen die chroom VI bevatten in de verf. De NMBS gaat niet over tot de verwijdering van die verf voorafgaand aan de verkoop.

Het afschuren van verflagen van treinstellen tijdens revisie en/of modernisatie van het rollend materieel in de centrale werkplaatsen gebeurt in speciaal daartoe uitgeruste gecompartimenteerde zones die zijn uitgerust met zowel een vaste als mobiele afzuiginstallaties. De toegang tot die zone gebeurt via een sas waar van kledij

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

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

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

Les opérations de décapage de peinture sur les rames ont lieu dans des zones spécialement équipées, à cet effet, d'un dispositif d'aspiration tant fixe que

gewisseld wordt. Daarnaast dragen de werknemers persoonlijke beschermingsmiddelen, waaronder ademhalingsmaskers met aangeblazen lucht. Zowel de installaties als de persoonlijke beschermingsmiddelen worden tijdig onderhouden en gereinigd.

Al de medewerkers die in dergelijke zones werken, worden medisch opgevolgd op blootstelling aan zware metalen, waaronder chroom VI, zoals wettelijk voorzien. Er werd en wordt geïnvesteerd in opleiding en herhalingsopleidingen om de installaties en persoonlijke beschermingsmiddelen op een correcte manier te gebruiken. Er worden controles uitgeoefend op het correct gebruik van de installaties en persoonlijke beschermingsmiddelen. Op de sociale overlegorganen en het comité ter preventie en bescherming op het werk wordt er over die materie gecommuniceerd.

In oktober 2016 en februari 2017 heeft de FOD Toezicht Welzijn op het Werk de centrale werkplaats van Mechelen bezocht om de genomen maatregelen en veiligheidsvoorzieningen ter bescherming tegen mogelijke blootstelling aan chroom VI te bekijken en te evalueren.

Een mondelinge evaluatie gaf aan dat de lopende maatregelen en veiligheidsvoorzieningen volstonden en dat geen bijkomende acties werden gevraagd.

Voor de tractiewerkplaatsen die voor het kortermijnonderhoud van rollend materieel instaan, geldt een algemeen verbod om op oude verflagen te schuren, indien de werkplaats niet is uitgerust om die werkzaamheden in een gecompartimenteerde zone te doen.

mobile. L'accès à cette zone s'effectue par le biais d'un sas où les membres du personnel changent de vêtements. De plus, ils portent des équipements de protection individuels. Tant les installations que les équipements de protection individuels sont entretenus et nettoyés régulièrement; les membres du personnel sont formés et font l'objet d'un suivi médical. Les procédures sont contrôlées en permanence. Le sujet fait l'objet de communications au sein des organes de concertation sociale ainsi que du comité de prévention et de protection au travail.

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

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

15.04 **Sarah Schlitz** (Ecolo-Groen): Monsieur le ministre, je vous remercie pour vos réponses précises.

15.05 **Tomas Roggeman** (N-VA): Dank u voor de toelichting van de situatie, mijnheer de minister.

U verwijst naar de uitvoerige procedures die sinds enkele jaren van toepassing zijn. Ik stel evenwel vast dat die procedures niet sluitend genoeg zijn om dat soort voorvallen te voorkomen, getuige daarvan is de gebeurtenis eerder deze maand. Laat dat dan ook een aanleiding zijn om de procedures door de NMBS grondig te laten doornemen, in overleg met de comités voor de bescherming en preventie op het werk, want het kan natuurlijk niet de bedoeling zijn dat onze medewerkers moeten vrezen voor hun veiligheid en gezondheid door blootstelling aan giftige stoffen op de werkvloer.

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

*[NL]Het incident is gesloten.*
*[FR]L'incident est clos.*

**16 Questions jointes de**
**- Mélissa Hanus à François Bellot (Mobilité) sur "La correspondance entre la ligne 162 et la ligne 43 dans le plan de transport de la SNCB 2020-2023" (55004055C)**
**- Kim Buyst à François Bellot (Mobilité) sur "Le nouveau plan de transport de la SNCB 2020-2023" (55005600C)**
**- Joris Vandenbroucke à François Bellot (Mobilité) sur "L'offre de trains à Beernem" (55006397C)**
**- Sarah Schlitz à François Bellot (Mobilité) sur "La présentation du plan de transport 2020-2023" (55006488C)**

**16 Samengevoegde vragen van**
**- Mélissa Hanus aan François Bellot (Mobiliteit) over "De aansluitingen in het station Marloie op de lijnen 162 en 43 in het vervoersplan 2020-2023" (55004055C)**
**- Kim Buyst aan François Bellot (Mobiliteit) over "Het nieuwe vervoersplan van de NMBS 2020-2023" (55005600C)**
**- Joris Vandenbroucke aan François Bellot (Mobiliteit) over "Het treinaanbod in Beernem" (55006397C)**
**- Sarah Schlitz aan François Bellot (Mobiliteit) over "De voorstelling van het vervoersplan 2020-2023" (55006488C)**

16.01 **Mélissa Hanus** (PS): Madame la présidente, monsieur le ministre, à la fin de l'année 2020, interviendra le plan de transport 2020-2023. Ce plan vise à réorganiser toute la politique du rail à travers l'ajout de nouvelles dessertes ou de l'augmentation de l'amplitude horaire. La province de Luxembourg étant largement dépendante de l'infrastructure ferroviaire, il est primordial d'y porter une attention toute particulière.

Depuis déjà plus d'une année, la correspondance en gare de Marloie, entre les trains IC de la ligne 162 Arlon-Namur avec les trains L de la ligne 43 Marloie-Liège, est malheureusement inefficace et incohérente.

Or, cette correspondance est vitale. Elle permet surtout d'éviter de surcharger la ligne 162, en redirigeant toutes les personnes désirant se rendre vers Liège et ses environs de manière directe, sans passer par Namur. C'est notamment le cas des étudiants luxembourgeois se rendant aux nombreuses hautes écoles de la ville de Liège ou à leur université.

Garantir cette correspondance, c'est d'abord garantir un voyage plus rapide pour tout le monde. En 2016, au moment où la correspondance était encore organisée de façon cohérente, un trajet Arlon-Liège avait une durée de 2 h 14. Aujourd'hui, en dehors des trains d'heures de pointe qui permettent occasionnellement d'effectuer le trajet en 2 h 39, la durée moyenne de voyage est de 2 h 59 en semaine et de 2 h 43 le week-end, soit une perte de temps de 30 à 45 minutes par trajet.

La même démonstration pour un trajet en sens inverse peut être faite avec un temps de trajet allant de 2 h 40 à 3 h variant entre la semaine et le week-end. Il est préoccupant de remarquer que la correspondance dépasse toujours les 10 minutes, avec très souvent des temps d'attente allant au-delà de 30 minutes.

Monsieur le ministre, est-il à l'ordre du jour de rétablir cette correspondance de manière cohérente et efficace? La rétablir serait un regain d'attractivité pour cette ligne 43 mais aussi un soulagement pour la ligne 162 qui est, comme vous le savez, surchargée en temps normal et aussi en pleine rénovation.

Aussi, selon la présentation faite au *roadshow* de la province de Luxembourg en 2019 visant à présenter le plan de transport 2020-2023, il était question de faire circuler un train toutes les heures sur la ligne 43 durant les week-ends. Qu'en est-il?

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

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

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

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

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

16.02 **Kim Buyst** (Ecolo-Groen): Mijnheer de minister, het vervoersplan 2020-2023 heeft al heel wat voeten in de aarde gehad. Het is mij nog steeds niet helemaal duidelijk welke stappen moeten

16.02 **Kim Buyst** (Ecolo-Groen): Le plan de transport 2020-2023 a eu une genèse difficile. Le premier

worden gezet om tot dat vervoersplan te komen. Het eerste ontwerp werd in het voorjaar van 2019 voorgesteld op een aantal roadshows langs alle provincies. Ik herinner het mij nog goed. Het was net na de verkiezingen. Lokale besturen konden feedback aan de NMBS geven.

Daarna wordt de procedure echter wat vreemd. Reeds in december zien we de communicatie van de MBS over beslissingen in het nieuwe vervoersplan: de rechtstreekse trein Haacht-Brussel komt niet terug, de stad Brugge krijgt haar zin met in het weekend een trein om het uur tussen Brugge en Zeebrugge, en Beernem krijgt geen halfuurdienst naar Gent en Brugge. Deze berichten konden we in de pers lezen.

De goedkeuring van het plan door de regering was er volgens een persbericht op 11 april. Men kondigde aan dat er 25 nieuwe projecten zijn. Welke dat zijn, daar heeft iedereen het raden naar.

Ik heb in deze commissie dan gevraagd om een gedachtewisseling te organiseren met de NMBS en Infrabel over dit vervoersplan. Wij hebben gisteren vernomen dat dit nu inderdaad werd ingepland, maar dat het plan nog niet definitief is en dat er nog een roadshow in oktober wordt gepland – wij hebben daarvoor een uitnodiging gekregen – waar plaatselijke besturen opnieuw input kunnen geven.

Opnieuw lazen we echter al een aantal beslissingen in de kranten: tussen het station Noorderkempen en Antwerpen-Centraal zal er nu om het half uur een trein rijden, de lijn Brussel-Mol wordt verlengd naar Neerpelt en ga zo maar door.

Mijnheer de minister, wat zijn die 25 nieuwe projecten die u aankondigde? Kunt u een tijdslijn geven van hoe het vervoersplan normaal moet worden opgesteld, geconsulteerd en goedgekeurd? Werd de hele procedure hier juist gevolgd? Hoe verklaart u de voortijdige communicatie in de pers over een niet-goedgekeurd vervoersplan? Waarom krijgen de passagiers van de ene lijn wel al nieuws en moeten de passagiers van andere lijnen tot oktober wachten? Mijn allerbelangrijkste vraag, welke ruimte is er nog voor aanpassingen na de roadshow in oktober, als we weten dat de NMBS de rijpaden nu al bij Infrabel moet hebben aangevraagd?

projet a été présenté au printemps 2019 au cours de *roadshows* organisés dans toutes les provinces. Certaines décisions relatives à des trajets précis ont cependant commencé à paraître dans la presse dès décembre 2019. Le 11 avril 2020, les médias ont annoncé que le gouvernement avait approuvé le plan. Nul ne sait toutefois quels sont ces 25 nouveaux projets qui ont été annoncés.

Quels sont donc ces 25 projets? Le ministre peut-il nous donner le calendrier du processus normal d'élaboration, de consultation et d'approbation du plan de transport? Cette procédure a-t-elle été suivie en l'espèce? Comment le ministre explique-t-il que la presse ait fait prématurément état d'un plan de transport non approuvé? Pourquoi les voyageurs empruntant certaines lignes reçoivent-ils déjà des informations alors que les habitués d'autres lignes doivent attendre jusqu'au mois d'octobre? Dans quelle mesure pourra-t-on encore modifier le plan après le *roadshow* d'octobre, étant entendu qu'à l'heure qu'il est, la SNCB devrait déjà avoir demandé les sillons?

16.03 **Joris Vandenbroucke** (sp.a): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, ik wil even de aandacht vestigen op het treinaanbod vanuit het station Beernem. Dit station is na Brugge en Blankenberge het grootste station in de regio Brugge.

In de regio is er al lang een vraag om het treinaanbod vanuit het station Beernem te verhogen. Er is daarover in januari een brief geschreven naar de NMBS. Er is een antwoord gekomen dat niet erg concreet was. Er werd enkel verwezen naar de roadshows over het nieuwe, inmiddels door de federale regering goedgekeurde vervoersplan. Deze roadshows zijn trouwens afgelast door de coronacrisis, maar zouden alsnog doorgaan in het najaar.

Daarnaast blijkt dat de vier P-treinen tussen Beernem en Brussel nog steeds niet rijden, terwijl er toch een toenemende vraag naar verbindingen met de hoofdstad bestaat, gelet op de hernemende economische activiteiten.

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

Une offre de trains plus importante à partir de Beernem est-elle prévue dans le nouveau plan de transport? Dans l'affirmative, quelles sont les nouvelles liaisons? Dans la négative, pourquoi pas?

Mijn vragen zijn de volgende, mijnheer de minister.

Voorziet het nieuwe vervoersplan in een groter treinaanbod vanuit het station Beernem? Zo ja, welke nieuwe verbindingen komen er? Zo neen, waarom niet? Is er al zicht op de timing van de herneming van het volledige treinaanbod, inclusief alle P-treinen? Specifiek voor het station Beernem: wanneer zullen de P-treinen Beernem-Brussel opnieuw rijden?

A-t-on déjà une idée du calendrier de la reprise de l'offre complète des trains? Quand les trains P Beernem-Bruxelles circuleront-ils à nouveau?

16.04 **Sarah Schlitz** (Ecolo-Groen): Monsieur le ministre, je parlerai toujours du même sujet.

Le 8 mai dernier, les *stakeholders*, dont les autorités communales du pays, ont reçu un mail de la SNCB annonçant le report des *road shows* provinciaux au mois d'octobre en raison de la pandémie. Ceux-ci étaient destinés à présenter aux communes les projets spécifiques et les choix posés concernant le plan de transport. Si ce report formel est évidemment compréhensible, il n'est, pour moi, pas normal que les *stakeholders* ne puissent pas avoir d'informations sur les modifications apportées par ce plan avant octobre.

Plusieurs communes s'engagent un maximum pour créer une offre de mobilité cohérente et organisée à l'échelle de leur territoire, en travaillant avec De Lijn, la STIB, l'OTW (opérateur de transport de Wallonie). Celles-ci s'assurent de coordonner au mieux les différents moyens de transport, parfois même dans une optique d'intégration forte à l'image des nœuds de correspondance. Elles doivent pour cela bénéficier d'un niveau d'information parfait, ce qui n'est pas le cas aujourd'hui. Les demandes d'informations de plusieurs communes restent à ce jour sans réponse. Cette situation doit être corrigée au plus vite et la SNCB doit s'engager plus encore à l'avenir qu'aujourd'hui dans une optique de concertation autour de ses plans de transport.

Monsieur le ministre, la SNCB prévoit-elle de communiquer les informations concrètes du plan de transport 2020-2023 aux entités concernées avant les *road shows*? Le cas échéant, comment les communes peuvent-elles s'assurer d'avoir toutes les informations les concernant, au plus vite? Les sociétés de transport régionales ont-elles été consultées ou informées des mesures liées au plan de transport 2020-2023? Je vous remercie.

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

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

16.05 Minister **François Bellot**: Mevrouw de voorzitter, het vervoerplan 12/2020-2023 werd eind december 2019 door de raad van bestuur van de NMBS goedgekeurd. Recent, op 11 april 2020, gaf ook de ministerraad zijn goedkeuring aan het plan.

Het plan gaat uit van een gefaseerde uitbreiding van het treinaanbod over een periode van drie jaar naargelang Infrabel een aantal infrastructuurwerken kan voltooien en er met de levering van nieuwe M7-dubbeldekrijtuigen nieuw rollend materieel beschikbaar komt. Die twee bouwstenen zullen evenwel door de COVID-19-pandemie worden geïmpacteerd.

Tijdens de roadshow van juni-juli 2019 werd aangekondigd dat een tweede reeks roadshows in de maand mei 2020 zou plaatsvinden, waarop het vervoerplan 12/2020-2023 uitgebreid zou worden voorgesteld en meer in detail op de specifieke projecten en de

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

gemaakte afwegingen zou worden ingegaan. Helaas moest de NMBS wegens de huidige crisis die roadshows in mei 2020 afschaffen. Indien de omstandigheden het toelaten, zal de NMBS die bijeenkomsten in elke provincie organiseren tijdens de maanden september-oktober 2020, teneinde nadere concrete toelichtingen te verschaffen.

La SNCB et Infrabel viendront également présenter le plan de transport 2020-2023 devant cette commission, le 24 juin à 10 h 15, m'indique-t-on.

Il s'agit d'une nouveauté puisque la SNCB et Infrabel sont les seules sociétés de transport public à consulter – me semble-t-il – les autorités locales pour établir un plan de transport et à présenter ce dernier. Les autres sociétés de ce genre ne réalisent, en effet, pas cet exercice de proximité à destination notamment des bourgmestres.

Pour ce qui concerne les questions sur la gare de Marloie que je connais particulièrement bien, la SNCB m'informe qu'elle est bien consciente du problème de correspondance en gare de Marloie tant vers Bruxelles que vers Liège ainsi que des répercussions que cela a sur l'axe Rochefort-Jemelle-Virton. Nous avons déjà discuté de cette question dans cette commission le 27 novembre. Malheureusement, l'adaptation des horaires en gare de Marloie est dépendante des services à voie unique mis en place en raison des travaux organisés par Infrabel.

Selon les travaux de modernisation programmés par Infrabel en 2020 et en 2027, la SNCB ne peut assurer d'adaptation de ses horaires sur la relation Liège-Marloie jusque Rochefort-Jemelle car la zone impactée par la modernisation se situe entre Ciney et Neufchâteau.

Comme je l'ai déjà indiqué, une meilleure correspondance sera rétablie dans le futur. Je ne pense pas qu'il faudra attendre 2027 pour ce faire. Quoi qu'il en soit, une meilleure correspondance qu'aujourd'hui devrait être rétablie de manière à revenir pratiquement à ce qu'on connaissait avant la dernière modification.

Par ailleurs, la SNCB précise qu'actuellement, les voyageurs de la ligne Liège-Marloie ont une correspondance avec l'omnibus circulant entre Marloie et Libramont en moins de dix minutes et que, au regard des ventes, peu de voyageurs empruntent cet itinéraire. Cela concerne évidemment les voyageurs qui descendent entre Rochefort-Jemelle et Libramont.

Dan kom ik aan de vraag over het treinaanbod in Beernem.

In de periode voor 4 mei lag de gemiddelde bezetting rond 10 %. De NMBS vervoerde dus ongeveer 90.000 reizigers in plaats van de gebruikelijke 900.000. Sinds 4 mei ziet de NMBS een beperkte stijging van het aantal reizigers. Dankzij het maximale treinaanbod en de maximale treinsamenstelling kan de social distancing zonder probleem gerespecteerd worden. Wanneer de bezetting van de treinen in die mate stijgt en de regels rond social distancing dit vragen, zal de NMBS de inzet van de P-trein opnieuw bekijken.

transport a dû être supprimée. Si les circonstances le permettent, la SNCB organisera ces réunions dans chaque province en septembre et octobre 2020 pour y livrer des détails spécifiques.

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

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

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

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

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

tion sociale l'exigeront, l'offre de trains P sera reconsidérée.

16.06 **Mélissa Hanus** (PS): Monsieur le ministre, votre réponse à cette question est celle du *statu quo*. Si je peux entendre la pratique de travaux qui retardent des projets et qui rallongent des délais jusqu'à 2027, je remarque que la réponse que vous donnez n'apaise pas les inquiétudes des étudiants qui imaginent reprendre leur parcours scolaire en septembre prochain via le chemin de fer vers Liège. Le retour que je vais devoir leur donner n'est pas positif et j'en suis désolée.

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

16.07 **Kim Buyst** (Ecolo-Groen): Mijnheer de minister, het verheugt mij dat we op 24 juni een gedachtewisseling zullen hebben met de NMBS en Infrabel over het vervoersplan. Volgens mij moeten we echter ook de discussie durven voeren over de manier waarop zo'n plan tot stand komt. In uw antwoord kwam dit gedeeltelijk aan bod. Eerst heeft de raad van bestuur het goedgekeurd en daarna heeft de ministerraad dat ook gedaan.

Ik heb geen antwoord gekregen op de vraag hoe het komt dat bepaalde berichten wel in de pers komen en andere niet. Volgens mij is dat niet normaal. Zo vind ik het niet normaal dat de NMBS communiceert als het haar goed uitkomt en dat bepaalde passagiers in het ongewisse worden gelaten over de toekomst van hun spoorlijn. Ik ben dan ook blij dat het Parlement binnenkort eindelijk inzage zal krijgen in die plannen.

Ik heb een aantal vervoersplannen opnieuw bekeken, dus niet alleen die van 2020 en 2023, en wat ik daarin mis is de langetermijnvisie van ons spoorbedrijf. Ik zie in het buitenland heel wat spoorbedrijven met een duidelijk visie, bedrijven die goed weten waar ze heen willen. Hier zie ik de NMBS een lijn afschaffen, een andere lijn aanleggen en er dan weer eentje schrappen. Zo krijgt men een onoverzichtelijk spoornetwerk waarbij het heel moeilijk is om vlotte overstappen te maken. Dat is echt een voorbeeld van Belgische koterij. We moeten moeilijke knopen doorhakken en durven nadenken over de toekomst van ons spoornet. We moeten daar op een progressieve manier mee durven omgaan zodat mensen kiezen voor de trein omdat het de makkelijkste oplossing is.

16.07 **Kim Buyst** (Ecolo-Groen): Je me réjouis de l'échange de vues que nous aurons le 24 juin avec la SNCB et Infrabel au sujet du plan de transport. Nous devons cependant aussi évoquer la façon d'élaborer un tel plan. Je n'ai pas entendu la raison pour laquelle la presse publie certaines nouvelles et pas d'autres. Je me réjouis donc que le Parlement pourra enfin consulter ces plans dans un avenir proche. Une vision à long terme de notre entreprise ferroviaire fait, à mon humble avis, défaut dans les plans de transport. Des éléments sont tantôt supprimés, tantôt ajoutés, ce qui donne une vue d'ensemble confuse de notre réseau ferroviaire.

16.08 **Joris Vandenbroucke** (sp.a): Mijnheer de minister, ik ben benieuwd om meer te vernemen over het nieuwe vervoersplan op 24 juni. Ik had wel gevraagd of het nieuwe plan in bijkomend treinaanbod voorziet vanuit het station Beernem, los van die P-treinen. Wordt er in de toekomst in extra aanbod voorzien vanuit het station Beernem? Kunt u daar al iets over zeggen of niet?

U zegt dat de NMBS de enige vervoersmaatschappij is die de lokale besturen consulteert bij het opmaken van nieuwe plannen. Dat is niet juist want gisteren hebben we in de Gentse gemeenteraad nog gediscussieerd over het opmaken van een nieuw openbaarvervoersplan van De Lijn voor de vervoersregio Gent. Ook dat wordt voorgelegd aan de gemeenteraden. Verder is de MIVB twee jaar van wijk tot wijk getrokken alvorens een nieuw busplan uit te rollen. Ik vind het echter zeer goed dat de NMBS de lokale besturen consulteert en ik hoop vooral dat er in het najaar, als de roadshow kan doorgaan, nog opmerkingen kunnen worden gemaakt die mogelijk tot

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

bijsturingen kunnen leiden.

16.09 **Sarah Schlitz** (Ecolo-Groen): Monsieur le ministre, je vous remercie pour votre réponse.

Je rejoins M. Vandenbroucke. C'est une bonne chose que la SNCB organise une concertation. Elle n'est effectivement pas la seule, mais vu l'objet de sa mission, il serait inconcevable qu'elle ne concerte pas ses plans avec le terrain et les autorités locales pour évaluer la demande. Cela me paraît vraiment essentiel.

Je pense par ailleurs que le mécanisme de concertation pourrait encore être amélioré et renforcé notamment via une meilleure concertation des voyageurs ou même des habitants, afin de détecter les nouvelles offres qui pourraient être mises sur les rails. Ici, le mécanisme auquel on a droit a le mérite d'exister mais il est, selon moi, perfectible.

Je trouve toutefois qu'il commence à perdre de son intérêt dans le sens où le 24 juin, on va obtenir les informations que contient le plan de transport et le présenter en octobre aux communes qui, à ce moment-là, auront déjà eu les informations via d'autres canaux. J'espère que cette deuxième session de *road shows* sera un espace de débats et de discussions où certains amendements pourront être entendus et intégrés.

Néanmoins, je plaide vraiment pour que les différents *stakeholders* et les collectivités locales puissent, dès le mois de juin, être informés de façon officielle par la SNCB sur les éléments les concernant dans le plan de transport, et ce, afin que tout le monde soit sur un pied d'égalité. Comme dit Mme Buyst, il n'est pas juste que certains aient des informations et pas d'autres. Je pense que, dès maintenant et pour faciliter la tâche de tous, il faut faire ce travail de communication.

16.10 **François Bellot**, ministre: Je voudrais apporter un éclaircissement.

D'abord, c'est ce gouvernement qui a été le premier à charger la SNCB de faire des *road shows* dans les provinces afin d'établir son nouveau plan. Avant, cela ne se faisait jamais. C'est nous qui avons imposé cela.

Ensuite, les sociétés régionales de transport participent d'office aux *road shows* dans les provinces. La preuve qu'on veut les associer, c'est qu'on a fait venir des administrateurs désignés par les Régions dans les conseils d'administration de la SNCB. J'ai demandé moi-même à ce que le fédéral puisse désigner des experts de la SNCB dans les conseils d'administration du TEC, de De Lijn et de la STIB. Nous avons eu une fin de non-recevoir! On nous a dit: "Non, on ne vous veut pas!". Pourtant, dans l'autre sens, nous l'avons fait. Je ne comprends toujours pas. Il faudrait peut-être que chacun, dans nos formations politiques respectives, milite dans ce sens.

Cela permettrait d'éviter de faire des bêtises sur le plan des transports régionaux. Je m'excuse: quand des sociétés de transport régional mettent des bus rapides parallèles aux voies de chemin de fer, c'est un suicide à moyen terme soit de la ligne de chemin de fer, soit de la ligne de bus. Je ne cesse de le dire, mais c'est imperceptible et

être faites à l'automne.

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

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

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

inaudible.

Par ailleurs, les usagers ont été consultés. La procédure pour établir un nouveau plan de transport prévoit la consultation des comités des usagers. On leur demande leur avis, et on tient compte de leur avis, que ce soit à propos d'une augmentation tarifaire dont nous avons parlé tout à l'heure, sur laquelle ils ont d'ailleurs marqué leur accord, ou à propos du plan de transport.

Enfin, vous devez quand même savoir qu'il y a énormément de demandes. C'est normal. Les autorités locales traduisent des demandes. Il y a un endroit où nous avons accepté une demande, lors du plan de transport précédent. Résultat: deux voyageurs supplémentaires par jour en trois ans!

Il y a aussi une responsabilité. Pour tester les demandes, voir si elles sont pertinentes, la SNCB juge sur la base de six critères, qui vous seront présentés par ses représentants. Il faut voir cela de manière globale, avec un supplément d'offres dans les zones urbaines et un supplément d'offres dans les zones rurales.

Par exemple, quand on a ajouté les 72 trains dans et autour de Bruxelles, en trois ans, il y a eu 42 % d'augmentation du nombre de voyageurs. On estimait qu'il y aurait une augmentation de 20 %. Il y en a 42 %, fin 2019. Par contre, il y a des endroits où on a doublé le nombre de trains pour 7 à 8 % d'augmentation du nombre de voyageurs. Il y a non seulement l'offre, mais il faut analyser la conséquence de la nouvelle offre après trois ou quatre ans, pour voir pourquoi en certains endroits cela a mieux marché que prévu, et à d'autres endroits cela a moins bien marché que prévu.

Je vous rends vraiment attentifs à cela. C'est en collant le plus possible aux demandes, non seulement relayées, mais perçues, sur la base des six critères, que la SNCB a fait son plan de transport précédent et que nous avons obtenu les augmentations du nombre de voyageurs. Bien entendu, il y a eu les marches pour le climat fin 2018 et en 2019. Mais déjà en 2017 et 2018, il y avait une augmentation de l'ordre de 4 % du nombre de voyageurs.

Je crois en cette concertation, en ces contacts avec le terrain. Il faut objectiver les demandes, parce que chacun vient parfois avec des demandes qui sont plus émotionnelles que rationnelles. Et après, il faut que cela vive, que cela marche, et accepter que cela soit corrigé, dans les deux sens, si cela doit l'être.

Vous aurez tout le loisir de poser la question. Évidemment, le COVID-19 a empêché la SNCB d'aller sur le terrain, mais ils vont le faire comme ils l'ont fait en 2016 et en 2017. Je voulais ajouter cela concernant la procédure, plutôt que sur le fond des questions que vous avez posées.

16.11 **Joris Vandenbroucke** (sp.a): Mijnheer de minister, hulde voor het feit dat u erin geslaagd bent de NMBS ertoe te bewegen om de roadshows te doen en te overleggen met lokale besturen. Dat vind ik zeer goed en ik zou u willen aanmoedigen om vooral verder te gaan op die weg en nog meer transparantie te brengen in de procedure.

Uiteraard begrijp ik dat niet alle vragen positief beantwoord kunnen

resultaat.

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

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

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

16.11 **Joris Vandenbroucke** (sp.a): Il est très positif que le ministre ait amené la SNCB à organiser les *roadshows* et à se concerter avec les administrations locales. De même, je comprends parfaitement l'obligation de procé-

worden. U heeft inderdaad de plicht om een rationele afweging te maken en ervoor te zorgen dat elke eurocent die we investeren in de uitbreiding van het treinaanbod maximaal rendeert. Daar heb ik alle begrip voor.

der à une évaluation rationnelle et à veiller à ce que chaque investissement dans l'élargissement de l'offre de trains soit aussi rentable que possible.

16.12 **Kim Buyst** (Ecolo-Groen): Ik sluit me graag aan bij het commentaar van de heer Vandenbroucke over de roadshows. Het is inderdaad goed dat dit gebeurt. Persoonlijk heb ik wel een andere visie over de kip of het ei. Ik denk dat we moeten proberen om een sterk merk te maken van ons spoorbedrijf, zoals ÖBB dat is in Oostenrijk. Dat is volgens mij een manier om ervoor te zorgen dat bepaalde lijnen wel renderen en er wel voldoende passagiers zijn.

Ik ben het er helemaal mee eens dat na drie of vier jaar moet bekeken worden of een lijn al dan niet rendeert. Voor mij ontbreekt in de vervoersplannen zoals ze tot op heden zijn opgemaakt, vooral het antwoord op de vraag waar we naartoe willen. Wat is onze toekomstvisie? Dat ontbreekt. Ik wil dit heel graag met de NMBS en Infrabel bespreken tijdens de hoorzitting die we in juni zullen hebben.

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

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

De **voorzitter**: Het is een beetje vreemd om van op deze stoel ook deel te nemen aan het debat. Ik hoop dat ik daarmee geen regels overtreed. Laten we overgaan naar de volgende vraag.

**17 Vraag van Tomas Roggeman aan François Bellot (Mobiliteit) over "De gelijkstelling van de NMBS met de Staat wat de toepassing van de belastingen betreft" (55004080C)**
**17 Question de Tomas Roggeman à François Bellot (Mobilité) sur "L'assimilation de la SNCB à l'État en ce qui concerne l'application des impôts" (55004080C)**

17.01 **Tomas Roggeman** (N-VA): Ik wil even terugkeren in de tijd naar het jaar 1926, 94 jaar geleden. Toen werden de diverse spoormaatschappijen in België genationaliseerd. Ik zie de oogjes van mevrouw Vindevoghel al fonkelen bij het woord. Dit model is inderdaad al bijna honderd jaar in voege.

De wet van 1926 is tot op vandaag een van de juridische hoekstenen van de organisatie van het spoorwezen in België. In die wet staat beschreven dat de NMBS "met de Staat gelijkgesteld wordt voor de toepassing der wetten inzake directe of indirecte belastingen". Dat betekent dat geen enkele gemeente of provincie de mogelijkheid heeft om taksen of belastingen op te leggen aan de NMBS.

Nu zit België natuurlijk in een iets andere institutionele context, zeker vooruitkijkend naar de komende jaren. Wij staan, willen of niet, voor de liberalisering van het personenvervoer. Met dat vooruitzicht is dit systeem niet houdbaar. Als nieuwe spoorbedrijven zouden toetreden tot de markt, gaat het niet op om één spoorvervoerbedrijf vrij te stellen van belastingen en een ander niet. De lat moet dan gelijk gelegd worden, anders stellen we ons bloot aan diverse juridische procedures. Er zijn simpel gezegd twee pistes. De vrijstelling kan uitgebreid worden naar nieuwe, toekomstige, potentiële spelers ofwel trekken we de vrijstelling in voor de werking van de NMBS.

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

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

Mijnheer de minister, is deze wetgeving en de naleving ervan volgens u houdbaar in de komende jaren?

Welk scenario geniet uw voorkeur voor de organisatie van een *level playing field* in de toekomst?

17.02 Minister **François Bellot**: De bepaling van de wet van 23 juli 1926 betreffende de NMBS voorziet inderdaad in de fiscale vrijstelling ten gunste van de NMBS, vooral ten aanzien van de gemeenten en provincies. De NMBS wordt gelijkgesteld met de Staat in het raam van een overheidsmonopolie belast met de uitvoering van een openbaredienstverlening.

Indien de federale regering de openbaredienstcontracten zou willen openstellen voor mededinging, zal deze bepaling net als alle andere soortgelijke voordelen het voorwerp moeten uitmaken van een herbeoordeling. Als andere operatoren dan de NMBS zouden worden uitgenodigd om offertes in te dienen voor deze contracten, zal dat inderdaad noodzakelijk zijn om een gelijke behandeling van alle inschrijvers te kunnen garanderen.

Het al dan niet openstellen van de gunning van openbaredienstcontracten voor andere operatoren dan de NMBS is een beslissing die door de volgende regering moet worden genomen in het kader van de uitvoering van het vierde spoorwegpakket.

17.02 **François Bellot**, ministre: En matière d'exonération fiscale, la SNCB est assimilée à l'État par la loi du 23 juillet 1926 dans le cadre d'un monopole d'État pour l'exécution d'un service public.

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

17.03 **Tomas Roggeman** (N-VA): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord.

U bevestigt dat die principiële keuze inderdaad zal moeten worden gemaakt en u verwijst daarvoor naar de volgende regering. Ik denk echter dat wij daarover op kortere termijn ook al een aantal principiële keuzes kunnen maken. Daarom nog niet over elk aspect van die fiscale verplichting dan wel vrijstelling, maar er zijn er wel bij waarin we nu al gegrond kunnen oordelen over de voortzetting of afschaffing van die vrijstelling.

Ik geef u een voorbeeld dat ik intussen behoorlijk goed ken, namelijk de leegstandsheffingen. De leegstand van de NMBS is vrijgesteld van gemeentelijke leegstandsheffingen. Het resultaat daarvan zien we heel goed in het straatbeeld van diverse steden en gemeenten.

Uit cijfers die u mij zelf hebt gegeven, blijkt dat de NMBS meer dan 300 gebouwen bezit die leegstaan, waarvan 116 stations, en het gaat dan nog niet eens over Infrabel. Het afstootbeleid is inderdaad bezig, maar het verloopt heel traag. Aan het ritme waaraan dit vandaag verloopt, zullen wij binnen 20 jaar nog steeds met leegstaande NMBS-panden zitten, wat zorgt voor verkrotting en zichtbare vervuiling van het straatbeeld, en dat door een overheidsbedrijf.

Ik ben er dan ook van overtuigd dat de vrijstelling van lokale heffingen nu al achterhaald is en dat ze niet moet worden opgedoekt op het moment dat er nieuwe bedrijven toetreden, maar dat het beleid sneller moet kunnen schakelen.

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

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

**18 Vraag van Tomas Roggeman aan François Bellot (Mobiliteit) over "Het AnGeLiC-project" (55004157C)**
**18 Question de Tomas Roggeman à François Bellot (Mobilité) sur "Le projet AnGeLiC" (55004157C)**

18.01 **Tomas Roggeman** (N-VA): Mijnheer de minister, in het regeerakkoord van 2014 – een bijzonder goed regeerakkoord – werd afgesproken dat, naast Brussel, ook Antwerpen, Gent, Luik en Charleroi voorstadsnetten zouden krijgen op het spoor. Dat project kreeg de naam AnGeLiC.

Die steden kregen inderdaad een aantal S-lijnen, of beter, enkele bestaande spoorverbindingen kregen die terminologie opgekleefd. Heeft die naamswijziging ook geleid tot een frequenter gebruik van de lijnen en is het S-aanbod in deze zin, dus zonder bijkomend aanbod maar met een andere sticker erop gekleefd, geslaagd in zijn opzet, namelijk bijkomende alternatieve en duurzame vervoersmiddelen aanbieden? Wat is de evaluatie van het aanbod tot nu toe? Zijn er in de toekomst nog meer werven en uitbreidingen van de infrastructuur of de dienstverlening gepland?

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

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

18.02 Minister **François Bellot**: Mijnheer Roggeman, het voorstedelijk aanbod houdt meer in dan een naamsverandering. Net zoals het aanbod van S-Bahn in Duitsland en Zwitserland, wordt het voorstedelijk aanbod gekenmerkt door een opgedreven frequentie in functie van de vraag, door herkenbaar materieel, bijvoorbeeld Desiro-treinstellen, door tarifaire zones en geïntegreerde producten in samenwerking met de regionale vervoersoperatoren, door een eigen identiteit en door een duidelijke signalisatie.

Het voorstedelijk aanbod is geen alternatief voor het bestaande openbaarvervoersaanbod in de Gewesten. Beide vullen elkaar aan tot een geïntegreerd en kwaliteitsvol aanbod. Het voorstedelijk aanbod zorgt voor hogere groeicijfers dan op nationaal vlak, inzonderheid in steden zoals Antwerpen en Brussel, waar de verkeersoverlast het grootst is in België.

Wat de stiptheid betreft, wordt een aanzienlijke verbetering vastgesteld. Die is evenwel niet te danken aan een bepaald aanbod, maar aan de doorgedreven inspanningen van de NMBS en Infrabel, die de stiptheid als prioriteit hebben gesteld.

De verdere evolutie inzake het voorstedelijk aanbod zal kaderen in de toekomstige vervoersplannen in functie van de vraag en in samenwerking met de vervoersregio's, met de in het vooruitzicht gestelde mobiliteitsknooppunten in Wallonië, met de regionale vervoersoperatoren en met de Gewesten.

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

18.03 **Tomas Roggeman** (N-VA): Dank u voor uw antwoord, mijnheer de minister. Wij volgen het dossier verder op.

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

**19 Vraag van Tomas Roggeman aan François Bellot (Mobiliteit) over "De roltrappen in het station Lokeren" (55004098C)**
**19 Question de Tomas Roggeman à François Bellot (Mobilité) sur "Les escalators de la gare de Lokeren" (55004098C)**

19.01 **Tomas Roggeman** (N-VA): Mijnheer de minister, sinds verscheidene jaren zijn er problemen met de roltrappen in het stationsgebouw van Lokeren. De NMBS liet naar aanleiding van een recente klacht onlangs weten dat de roltrappen op dit moment afgekeurd zijn. Alle roltrappen in dit station zouden door nieuwe worden vervangen in het kader van een raamcontract dat loopt van 2020 tot 2027. Alternatieven zijn op dit moment, naar verluidt, niet voorhanden.

Ten eerste, heeft de NMBS een prioriteitenbeleid ontwikkeld inzake onderhoud en vervanging van roltrappen? Hoe ziet dat eruit?

Ten tweede, welke stappen heeft de NMBS al concreet gezet voor een vervanging van de trappen te Lokeren?

Ten derde, worden er intussen alternatieve maatregelen genomen om minder valide of minder mobiele reizigers in Lokeren toegang te verschaffen tot de perrons?

Ten vierde, is het nog steeds de bedoeling dat alle perrons en liften in het station van Lokeren worden vernieuwd? Wat is daarin de stand van zaken?

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

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

19.02 Minister **François Bellot**: Beste collega, toegankelijkheid is een prioritair aandachtspunt voor de NMBS. Om zoveel mogelijk reizigers toe te laten gemakkelijk de perrons te bereiken, zal de NMBS het aantal liften, van 250 in 2017 naar 350 in 2022, en het aantal roltrappen, van 310 in 2017 naar 385 in 2022, in haar stations verhogen.

Over het hele land verspreid zijn er ongeveer dertig zeer oude roltrappen die buiten dienst zijn gesteld en die moeten worden vervangen. Dat is ook in Lokeren het geval. De NMBS krijgt daar natuurlijk opmerkingen en vragen over van haar reizigers. Het is echter een verantwoordelijkheid van ons allemaal dat zij over de nodige budgetten beschikt om de roltrappen van veertig jaar oud te kunnen vervangen.

Om de spoorinfrastructuur aan de huidige toegankelijkheidsnormen van de PBM aan te passen, zijn er ingrijpende werkzaamheden nodig, zoals de verhoging van de perrons en de bouw van hellingen en liften, die bijgevolg heel wat studiewerk en investeringen vergen. Het zal dus een aantal jaren tijd vragen om alle installaties aan te passen.

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

Betreffende de toegankelijkheid van personen met beperkte mobiliteit in het algemeen, verwijs ik u naar het antwoord dat ik op 23 oktober

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

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

L'adjudication pour le remplacement d'ascenseurs et d'escaliers roulants a été approuvée par le conseil d'administration du 20 décembre 2019. Le but est de remplacer la majeure partie du parc des machines, qui est vétuste, au

2019 hier in de commissie gaf op de vraag nr. 1152 van mevrouw Buyst. In het station van Lokeren krijgen minder mobiele reizigers gratis assistentie van de eerste tot de laatste trein bij het in- en uitstappen met reservering tot drie uur vooraf. Tijdens de vernieuwing van de roltrappen en liften zal er hinder zijn voor de reizigers, vermoedelijk voor een periode van vier maanden. De reizigers worden hierover tijdig ingelicht en de PBM's worden op de hoogte gebracht van de alternatieven. Na afloop van de werkzaamheden kunnen de liften door iedereen gebruikt worden. Momenteel is de verhoging van het perron gepland voor 2025.

cours des huit prochaines années. Les installations les plus vétustes et les moins fiables seront remplacées en premier lieu. Le renouvellement des ascenseurs et des escaliers roulants de Lokeren a reçu la priorité absolue, en raison des nombreux problèmes. Les travaux préparatoires débuteront en septembre.

En matière d'accessibilité, je renvoie à la réponse à la question n° 1152 de Mme Buyst du 23 octobre 2019. Les usagers moins valides bénéficient d'une assistance gratuite à Lokeren du premier au dernier train pour embarquer ou débarquer, s'ils la réservent au minimum trois heures à l'avance. Le renouvellement des escaliers roulants et des ascenseurs occasionnera des embarras pour les voyageurs, probablement pendant quatre mois. Les personnes à mobilité réduite seront informées des trajets alternatifs. Au terme des travaux, les ascenseurs pourront être utilisés par tous. Le rehaussement du quai est prévu pour l'instant en 2025.

19.03 **Tomas Roggeman** (N-VA): Mijnheer de minister, mobiliteit is een recht, ook voor wie minder mobiel is. Ik ben blij te vernemen dat er tenminste al in Lokeren verbetering in het vooruitzicht is vanaf september 2020. Het is maar te hopen dat niet enkel de voorbereidende werken maar ook de verdere uitwerking vlot mogen verlopen.

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

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

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

**20 Vraag van Tomas Roggeman aan François Bellot (Mobiliteit) over "De leegstaande NMBS-panden in het Zuidstation" (55004707C)**
**20 Question de Tomas Roggeman à François Bellot (Mobilité) sur "Les locaux de la SNCB inoccupés à la gare de Bruxelles-Midi" (55004707C)**

20.01 **Tomas Roggeman** (N-VA): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, wanneer treinreizigers het station Brussel-Zuid verlaten, zien ze niet meteen een beeld dat men van een hoofdstad mag verwachten. Ik verwijs naar de onbenutte ruimtes onder de sporen langsheen de Europalaan en de Jamarlaan, die de aandacht trekken in negatieve zin. Het betreft een oppervlakte van 22.000 m² die reeds 40 jaar onbenut blijft.

20.01 **Tomas Roggeman** (N-VA): La Région de Bruxelles-Capitale juge que les 22 000 $m^2$ inoccupés sous les voies de la gare du Midi pourraient être utilisés. En février 2020, la SNCB a confirmé qu'elle cherche un partenaire pour les exploiter. Où en est ce dossier?

Het Brussels Gewest heeft reeds meerdere malen een vraag gesteld over de potentiële benutting van ruimtes voor horeca, winkels en dergelijke meer. In februari 2020 bevestigde NMBS dat ze inderdaad op zoek zou gaan naar een partner om hiermee aan de slag te gaan.

Mijnheer de minister, wat is de stand van zaken met betrekking tot die zoektocht van de NMBS? Zijn er plannen om deze ruimtes onder handen te nemen, in het kader van een project waarbij de NMBS haar diensten wil centraliseren op de site van het Zuidstation? Wij hebben daarnet gesproken over de bouw van een nieuwe hoofdzetel. Wellicht kan dat een aanleiding zijn om met deze ruimtes aan de slag te gaan.

Overweegt de NMBS deze locatie te herbestemming tot winkelruimtes of zijn daarvoor praktische bezwaren? Zo ja, welke bezwaren zijn er? Op welke alternatieve manier wenst de NMBS eventueel al dan niet tegemoet te komen aan de vraag van de Brusselse hoofdstedelijke regering?

20.02 Minister **François Bellot**: Mevrouw de voorzitter, mijnheer Roggeman, de NMBS laat mij weten dat ze een nieuwe bestemming wenst te geven aan de zogenaamde vierhoeken, waarvan ze eigenaar is, in totaal 22.000 m² onder de sporen, tussen het Zuidstation en de Kleine Ring. Dit project past in het herstelplan voor de Zuidwijk, waarvan de vierhoeken deel uitmaken.

De ruimtes van de vierhoeken zijn ondanks heel wat technische moeilijkheden, bijzonder geschikt voor nieuwe projecten, zoals de inrichting van een voedingshal, fietsstalling, winkels, horecazaken en andere uitrustingen.

De NMBS is dus op zoek naar partners uit de publieke en privésector om na te denken over een globaal en coherent bezettingsconcept en om op korte termijn te beginnen met de uitwerking van nieuwe projecten in deze ruimtes. In deze optiek zal tegen de zomer van 2020 een *request for information* worden gepubliceerd.

Er zijn regelmatig vergaderingen met het Gewest en de gemeente Sint-Gillis om te zorgen voor een bezetting die in dezelfde lijn ligt als het toekomstige richtplan van aanleg (RPA) en de plaatselijke behoeften. De grondontwikkeling van de vierhoeken houdt hier rekening mee.

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

20.03 **Tomas Roggeman** (N-VA): Mijnheer minister, dank u voor uw toelichting.

Ik heb begrepen dat de NMBS een nieuwe bestemming zoekt voor deze ruimte. Het is eigenlijk verwonderlijk dat zo'n enorme oppervlakte, op zo'n bijzondere locatie, gedurende decennia onbenut kan blijven. Maar goed, wij blijven optimistisch, wij kijken naar de toekomst. Laten wij hopen dat die oppervlakte vermarkt mag worden.

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

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

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

**21 Samengevoegde vragen van**

**- Melissa Depraetere aan Nathalie Muylle (Werk, Economie en Consumenten) over "De consumenten-informatie bij geannuleerde vliegreizen" (55004883C)**
**- Roberto D'Amico aan Nathalie Muylle (Werk, Economie en Consumenten) over "De terugbetaling van Ryanairvluchten" (55005578C)**
**- Anneleen Van Bossuyt aan François Bellot (Mobiliteit) over "Vluchtvouchers" (55005650C)**
**- Anneleen Van Bossuyt aan Nathalie Muylle (Werk, Economie en Consumenten) over "Vluchtvouchers" (55005649C)**
**- Joris Vandenbroucke aan François Bellot (Mobiliteit) over "Het standpunt van de Belgische regering m.b.t. de terugbetaling van vliegtuigtickets" (55006092C)**
**- Anneleen Van Bossuyt aan François Bellot (Mobiliteit) over "De aanbevelingen van de EU over het vouchersysteem en het garantiesysteem voor vluchten" (55006134C)**
**- Leen Dierick aan François Bellot (Mobiliteit) over "Het terugbetalen van vliegtuigtickets door de coronacrisis" (55006209C)**
**- Anneleen Van Bossuyt aan François Bellot (Mobiliteit) over "De coronacrisis en de niet-geannuleerde vluchten ondanks een inreisverbod" (55006443C)**
**- Maria Vindevoghel aan François Bellot (Mobiliteit) over "De terugbetaling van de vluchten van Ryanair" (55006475C)**
**21 Questions jointes de**
**- Melissa Depraetere à Nathalie Muylle (Emploi, Économie et Consommateurs) sur "L'information des consommateurs en cas d'annulation de voyages en avion" (55004883C)**
**- Roberto D'Amico à Nathalie Muylle (Emploi, Économie et Consommateurs) sur "Le remboursement des vols de Ryanair" (55005578C)**
**- Anneleen Van Bossuyt à François Bellot (Mobilité) sur "Les vouchers pour vols annulés" (55005650C)**
**- Anneleen Van Bossuyt à Nathalie Muylle (Emploi, Économie et Consommateurs) sur "Les vouchers pour vols annulés" (55005649C)**
**- Joris Vandenbroucke à François Bellot (Mobilité) sur "La position du gouvernement belge en ce qui concerne le remboursement de billets d'avion" (55006092C)**
**- Anneleen Van Bossuyt à François Bellot (Mobilité) sur "Les recommandations de l'UE concernant le système des bons à valoir et les garanties pour les vols" (55006134C)**
**- Leen Dierick à François Bellot (Mobilité) sur "Le remboursement de billets d'avion à la suite de la crise du coronavirus" (55006209C)**
**- Anneleen Van Bossuyt à François Bellot (Mobilité) sur "La crise du coronavirus et les vols non annulés malgré l'interdiction d'entrée sur le territoire" (55006443C)**
**- Maria Vindevoghel à François Bellot (Mobilité) sur "Le remboursement des vols de Ryanair" (55006475C)**

21.01 **Melissa Depraetere** (sp.a): Mijnheer de minister, wij hadden daarnet een discussie in de commissie voor Economie met minister Muylle over de vraag die u samen met haar aan de Europese Commissie hebt gericht over de geannuleerde vliegreizen. Minister Muylle heeft via een ministerieel besluit een systeem uitgewerkt waarbij de Belgische consument een beroep kan doen op een voucher. Als men die voucher niet of slechts gedeeltelijk gebruikt, kan die na 12 maanden omgezet worden in het uit te betalen bedrag. U hebt samen met minister Muylle aan de Europese Commissie een toelating voor dat systeem gevraagd, aangezien het in strijd is met de Europese regelgeving dat de consument altijd de keuze moet hebben om onmiddellijk terugbetaald te worden.

Bij heel wat luchtvaartmaatschappijen bestaat hierover weinig informatie. Test Aankoop kaartte dat ook al aan. Als men bijvoorbeeld de terugbetaling bij Ryanair vraagt, dan krijgt men onmiddellijk een mail met de melding dat de reis geannuleerd is. U kunt een voucher vragen of u kunt een terugbetaling vragen. Ik denk dat dat het goede voorbeeld is.

Bij Brussels Airlines is het echter onmogelijk om op de website een

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

Les compagnies aériennes cultivent un certain flou en la matière et aucun lien à suivre pour obtenir un remboursement ne figure sur le site de certaines de ces compa-

link naar de terugbetaling te vinden. Het enige wat men kan vinden, is informatie over de voucher. Als men dan toch ergens een document voor de terugbetaling vindt, blijkt het een terugverwijzing naar het vouchersysteem te zijn. Het is absoluut onmogelijk om daar zijn rechten als consument op te eisen.

Wat is uw mening, mijnheer de minister? Bent u het met mij eens dat een bedrijf als Brussels Airlines, dat binnenkort op gigantische steun van onze regering mag rekenen, op zijn minst correcte informatie op de website zou moeten geven? Bent u hierover al in overleg gegaan met Brussels Airlines?

21.02 **Anneleen Van Bossuyt** (N-VA): *Mijnheer de minister, België heeft tezamen met 11 andere Europese lidstaten een schrijven gericht aan de Europese Commissie waarin ze oproept om verordening 261/2004 over de rechten van luchtpassagiers aan te passen zodat luchtvaartmaatschappijen juridisch in recht zouden zijn om de consument een voucher aan te bieden in plaats van een cash terugbetaling bij annulatie van een vlucht ten gevolge van de coronacrisis.*

*Gezien de luchtvaartcrisis waartoe de coronapandemie reeds geleid heeft, is deze vraag naar het toegestane gebruik van vouchers te begrijpen.*

*Het is evenwel belangrijk dat terugbetaling mogelijk blijft indien de voucher niet gebruikt werd bij het verlopen van de termijn én dat de consument beschermd wordt in geval van faillissement van de luchtvaartmaatschappij zodat hij de waarde van zijn voucher niet kwijt is, zoals dit momenteel in België wordt geregeld voor pakketreizen.*

*Wanneer denkt de minister dat deze wijziging aan verordening 261/2004 over de rechten van luchtpassagiers zal doorgevoerd worden? Werd daar reeds een meerderheid voor gevonden?*

*Indien deze wijziging wordt doorgevoerd, zal deze dan ook retroactief toepasbaar zijn? Zal de consument die reeds een aanvraag voor terugbetaling indiende hier nog steeds recht op hebben of zal die enkel een voucher aangeboden krijgen?*

*Is de minister het ermee eens dat zolang niet aan de eerder omschreven voorwaarden wordt voldaan (mogelijkheid tot terugbetaling bij niet-gebruik van de voucher op het einde van de vouchertermijn en bescherming in geval van faillissement), er geen sprake kan zijn van wijzigingen aan de verordening?*

*Hoe ziet de minister de bescherming van de consument in geval van faillissement? Zal er een Europese garantieregeling voorzien worden voor reizigers die een voucher voor hun geannuleerde vlucht ontvangen of eerder een nationale garantieregeling per lidstaat? In het laatste geval, zal de minister dit doen voor alle Belgische reizigers, ongeacht de vlagstaat van vliegtuigmaatschappij die de voucher afleverde?*

*Op 13 mei stelde de Europese Commissie een pakket aanbevelingen voor om reizen in Europa te bevorderen en de toeristenindustrie te redden. Eén onderdeel focust op de voucherregeling die nu door vele vervoerders en reisorganisatoren wordt gehanteerd.*

gnies. Brussels Airlines ne se réfère qu'au système de *voucher*s en la matière.

Le ministre est-il d'accord pour dire que Brussels Airlines se doit de communiquer correctement sur ce point? S'est-il déjà concerté avec l'entreprise?

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

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

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

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

*Zoals de minister weet, heeft de consument onverminderd recht op een terugbetaling als zijn vlucht of pakketreis wordt geannuleerd. Daarover is geen discussie. Die plicht tot terugbetaling zorgt echter voor heel wat liquiditeitsproblemen bij vliegtuigmaatschappijen en reisorganisatoren en daarom verkiezen zij de consument een voucher aan te bieden in plaats van een onmiddellijke terugbetaling. Het is aan de consument om hierin een vrije keuze te maken.*
*De Commissie raadt lidstaten en de reisindustrie aan om vouchers aantrekkelijker te maken en hoopt zo de consument te overtuigen om voor de voucheroptie te kiezen. Specifiek schuift de Commissie onder andere volgende ingrepen voor.*
*De vouchers moeten beschermd worden tegen de insolventie van wie ze uitgaf, bijvoorbeeld door een garantiesysteem opgezet door de lidstaat, voldoende geldigheidsduur van de voucher (minimum één jaar), de transfereerbaarheid van vouchers en de toekenning van een hogere waarde dat de oorspronkelijk geboekte reisdienst*

*Is de minister het eens met alle aanbevelingen van de Europese Commissie in deze materie? Zal België deze aanbevelingen ook effectief toepassen?*

*De minister zette reeds een vouchergarantiesysteem voor pakketreizen op. Zal de minister een gelijkaardig systeem opzetten voor vluchtvouchers (en transport in het algemeen), zodat de consument die een voucher aanvaardt beschermd wordt in geval van faillissement van de vliegtuigmaatschappij?*

*Hoe zal de minister ervoor zorgen dat de andere aanbevelingen (geldigheidsperiode, transfereerbaarheid, waarde, …) worden toegepast? Zal zij hierover in gesprek gaan met de reissector, zowel voor pakketreisvouchers als vluchtvouchers? Voorziet zij problemen of tegenkanting bij de bespreking van deze voorstellen?*

*Nu het aantal nieuwe besmettingen met COVID-19 in de meeste landen daalt, worden veelal versoepelingen doorgevoerd en herneemt in beperkte mate het actieve en sociale leven. Reisadviezen worden aangepast, reizen in eigen land of zelfs in een bubbel van landen wordt opnieuw mogelijk. En ook diverse vliegtuigmaatschappijen kondigen aan hun commerciële vluchten te hervatten vanaf of in de loop van juni. Tegelijk hanteren echter nog heel wat landen een inreisverbod.*
*Hierdoor ontstaan situaties waarbij het de reiziger is toegestaan om op reis te vertrekken en waarbij hij de geboekte vlucht effectief kan nemen, maar waarbij het bestemmingsland de reiziger niet wil ontvangen of bijvoorbeeld enkel na een verplichte quarantaineperiode.*
*De reiziger kan geen terugbetaling vragen voor gemaakte reiskosten, want de vlucht gaat effectief door. Maar de reiziger kan evenmin zijn reis uitvoeren, want wordt toegang tot het land van bestemming ontzegd.*

*Is de minister zich bewust van deze problematiek?*

*Zullen er maatregelen worden genomen om deze categorie reizigers te ondersteunen? Zullen reisadviezen afgestemd worden op de inreisverboden in derde landen? Zo niet, zal de Belgische overheid een vorm van compensatie ontwikkelen voor reizigers die zich in deze situatie bevinden?*

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

21.03 **Joris Vandenbroucke** (sp.a): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, collega Depraetere heeft al veel gezegd, waarbij zij heeft verwezen naar het initiatief dat de ministers Muylle en uzelf hebben genomen ten aanzien van de Europese Commissie. Dat initiatief bestaat erin dat de Belgische regering erop aandringt af te stappen van de verplichte terugbetaling van vliegtuigtickets als een vlucht wegens de coronacrisis werd of wordt geschrapt. De getroffen passagiers zouden moeten kunnen worden gecompenseerd met een tegoedbon voor een latere vlucht.

Mijnheer de minister, wat is het standpunt van de Belgische regering ter zake? Klopt het dat de Belgische regering enkel een voucher wil aanbieden als compensatie voor de consument bij de annulatie van een vlucht? Klopt het dat u voor die periode het systeem van terugbetaling wilt loslaten? Welk initiatief hebt u samen met minister Muylle precies genomen? Doelt u, zoals wij in de pers lezen, met het aandringen bij de Europese Commissie op een schrapping van de verplichte terugbetaling?

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

21.04 **Leen Dierick** (CD&V): *De Europese Commissie zal per brief aandringen bij alle Europese lidstaten om de Europese regels inzake passagiersrechten en pakketreizen te respecteren. Reizigers moeten volgens de richtlijn de keuze krijgen tussen terugbetaling of een voucher en kunnen niet verplicht worden de voucher te aanvaarden. Ook dienen reizigers de mogelijkheid te hebben om de voucher over te dragen aan iemand anders. De Commissie raadt de luchtvaartmaatschappijen aan vouchers aantrekkelijker te maken om de consument te overtuigen om te kiezen voor een voucher. Dat kan eventueel door de waarde van de voucher te verhogen ten opzichte van de originele betaling. De vouchers moeten ook beschermd worden tegen faillissementen en terugbetaalbaar blijven als ze binnen de twaalf maanden toch niet worden opgenomen.*

*Wij krijgen echter veel vragen 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. Ryanair biedt de mogelijkheid van terugbetaling aan maar door de omslachtige en tegenwerkende administratieve procedures worden klanten bijna verplicht om de voucher te aanvaarden.*

*In de praktijk is het nog steeds niet evident om voor een geannuleerde vlucht een voucher of terugbetaling te ontvangen.*

*Mijn vragen aan de minister zijn de volgende.*

*Hoe verhoudt u zich tegenover de regeling van de Europese Commissie om terugbetaling te allen tijde mogelijk te maken en het vouchersysteem aan te moedigen bij de klant? Welke initiatieven zal u koppelen aan uw houding?*

*Hoe zullen reizigers worden gecompenseerd voor hun geannuleerde vlucht ten gevolge van de coronacrisis wanneer de luchtvaartmaatschappij failliet gaat ten gevolge van de coronacrisis?*

21.04 **Leen Dierick** (CD&V): *Selon la Commission européenne, le consommateur doit toujours pouvoir choisir entre un voucher et un remboursement. Le voucher doit être cessible à un tiers et doit constituer une alternative intéressante au remboursement. Un voucher doit éventuellement avoir une valeur supérieure à celle du billet initial et il doit rester remboursable et ne pas être compromis par une faillite éventuelle.*

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

*Que pense le ministre de la proposition de voucher de la Commission? Qu'adviendra-t-il si des compagnies aériennes font faillite?*

21.05 **Maria Vindevoghel** (PVDA-PTB): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, ik sluit mij aan bij de collega-vraagstellers, dus ik zal bij mijn vraag niet veel uitleg meer geven, aangezien mijn vragen in dezelfde lijn liggen.

Mijnheer de minister, zullen de mensen de keuze hebben tussen ofwel een terugbetaling, ofwel een voucher? Welk standpunt neemt u daaromtrent in? Zult u aan de luchtvaartmaatschappijen, bijvoorbeeld Ryanair, opleggen dat zij in de mogelijkheid van terugbetaling moeten voorzien? Welke maatregelen zult u nemen indien de mensen niet de keuze voorgelegd krijgen van ofwel een terugbetaling, ofwel een voucher?

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

21.06 Minister **François Bellot**: Mevrouw de voorzitter, de onderhandelingen voor een wijziging van de Europese verordening 261/2004 zijn nog steeds gaande op Europees niveau. Het zou bijgevolg voorbarig zijn om enige toelichting te geven over de details van de implementatie van eender welke maatregel die besproken wordt.

Ik verwijs naar het antwoord van mezelf en mevrouw Muylle tijdens voorgaande vergaderingen.

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

Au niveau du suivi de l'application du règlement 261/2004, j'ai interrogé les services de la DGTA. Ils me confirment que les obligations légales ont été rappelées à Ryanair et qu'il lui a été demandé de mettre à disposition des passagers des moyens clairs et fonctionnels pour effectuer une demande de remboursement. Sur son site web, on trouve dorénavant une information correcte sur les remboursements, même si le délai proposé est plus long que le délai normal. À sa décharge, et plus généralement pour toutes les compagnies européennes, ce sont des milliers de vols qui ont été annulés, avec plus d'une centaine de passagers par vol, ce qui conduit à des centaines de milliers de remboursements à traiter.

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

Het DGLV heeft ook contact opgenomen met Brussels Airlines. Het bedrijf heeft vervolgens zijn communicatie aangepast. In de praktijk kan vandaag de burger die geen vrede kan nemen met het antwoord van een luchtvaartmaatschappij, zich steeds wenden tot de FOD Mobiliteit, waar een specialist die aangelegenheid behandelt op het e-mailadres passenger.rights@mobilit.fgov.be. Deze periode is uitzonderlijk en leent zich niet echt tot het aanspannen van complexe juridische procedures. De dialoog lijkt mij meer aangewezen.

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

Er moet ook rekening worden gehouden met een mogelijke evolutie op wetgevend vlak, aangezien de mogelijkheid bestaat dat de Europese verordening 261/2004 binnenkort gewijzigd wordt. Zoals ik reeds gezegd heb, wordt dat nog steeds besproken op Europees niveau, zonder dat er vandaag zicht is op enig akkoord.

Op grond van de bevoegdheden die haar toevertrouwd zijn, treedt mevrouw Muylle op in de onderhandelingen in de Europese Commissie. We stellen evenwel vast dat er talrijke niet-

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

gecoördineerde initiatieven zijn ontstaan in verschillende EU-landen. Een aantal lidstaten, waaronder België, zijn de mening toegedaan dat louter aanbevelingen niet kunnen volstaan voor een gevoelige materie als die van passagiersrechten. Wanneer eenzelfde vliegtuig mogelijk passagiers van verschillende nationaliteiten vervoert, is het belangrijk dat elke potentiële tijdelijke aanpassing aan de Europese verordening 261/2004 wordt geregeld in een coherent en geharmoniseerd Europees wettelijk kader.

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

21.07 **Melissa Depraetere** (sp.a): Mijnheer de minister, u zegt dat de luchtvaartmaatschappijen intussen op de vingers werden getikt en hun websites hebben aangepast om de consument alle juiste informatie te verschaffen.

Ik heb de website van Brussels Airlines echter even bekeken en dat is toch niet echt het geval. Er staat wel dat terugbetaling mogelijk is, maar niet op dit moment en dat men het bedrijf beter later opnieuw contacteert. De consument is daarmee natuurlijk niet veel. Het zou beter zijn, mocht er effectief een formulier op de website staan, zeker voor een bedrijf dat binnenkort heel wat steun zal ontvangen van uw regering.

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

21.08 **Anneleen Van Bossuyt** (N-VA): Mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord.

U zei dat het minister Muylle is, die aan de Europese onderhandelingen deelneemt. Ik vind dat vreemd, want zopas antwoordde zij mij in de commissie voor Economie dat u ter zake bevoegd bent.

U zei ook dat het pakket waarmee de Europese Commissie vorige week is gekomen, enkel aanbevelingen bevat en dat het dus niet voldoende is voor u. Het gaat inderdaad om aanbevelingen en richtsnoeren. Op mijn vraag aan minister Muylle in hoeverre België het pakket zal volgen, heb ik ook geen antwoord gekregen. Ik denk dan bijvoorbeeld aan de transfereerbaarheid van de vouchers.

Ik blijf dus met heel wat vragen zitten.

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

21.09 **Joris Vandenbroucke** (sp.a): Mijnheer de minister, ik heb alle begrip voor de situatie waarin de luchtvaartmaatschappijen zich bevinden. Ze zitten natuurlijk niet op een berg cash om de consumenten terug te betalen, maar desalniettemin vind ik dat mensen te allen tijde het recht moeten hebben om terugbetaling te vragen.

De aankoop van een vliegtuigticket weegt wel vaker zwaar op sommige gezinsbudgetten. Sommige mensen hebben een jaar gespaard voor een vakantie en zij moeten de keuze krijgen tussen een terugbetaling of een voucher.

Ik sluit mij aan bij de uitspraak van collega Depraetere. Ik ben een absolute voorvechter van de redding van Brussels Airlines, maar hoe moeilijk de situatie daar ook is, de consument moet op een deftige manier worden geïnformeerd. Ik vind dat het niet kan dat een

21.09 **Joris Vandenbroucke** (sp.a): Je comprends bien sûr les problèmes auxquels sont confrontées les compagnies aériennes, mais les personnes pour lesquelles l'achat d'un billet d'avion représente une lourde dépense ne doivent pas faire les frais de cette situation. Je défends le sauvetage de Brussels Airlines, mais il convient également de veiller à ce que les consommateurs ne soient pas confrontés à un parcours du combattant. Actuellement, la compagnie n'hésite pas à envoyer à ses

consument die zoekt naar terugbetaling, van het kastje naar de muur wordt gestuurd.

Meer zelfs, eergisteren hebben mensen die vliegtuigtickets voor de komende maanden hebben gekocht, een mail gekregen van de CEO met het goede nieuws dat de vluchten worden heropgestart en dat men voor informatie het service centre kan contacteren, zonder dat de contactgegevens erbij vermeld staan. Dat is ofwel onwil of amateurisme en ik vind dat onaanvaardbaar.

clients des courriels dans lesquels elle leur demande de prendre contact avec le Service Centre pour les données de vol, sans toutefois mentionner les coordonnées nécessaires à cet effet. Cette mauvaise volonté et cet amateurisme sont inacceptables.

21.10 **Leen Dierick** (CD&V): Mijnheer de minister, ik dank u voor uw toelichting, hoewel ik nog met vragen blijf zitten. Ik heb de indruk dat wij van het kastje naar de muur worden gestuurd. Ook de consumenten zijn van oordeel dat er nog heel wat onduidelijkheid en verwarring over het dossier is.

Ik heb ook bij minister Muylle voor duidelijke info gepleit. Zij heeft een heel uitgebreid antwoord gegeven. Niettemin zou het nuttig zijn, mocht ook op de website van de FOD Mobiliteit of van de FOD Economie een duidelijke FAQ worden gepubliceerd. De consumenten stellen immers heel wat vragen. Wanneer zij bij de luchtvaartmaatschappij of bij de reisbureaus informeren, worden zij meestal wat heen en weer gestuurd.

Ik hoop dat u de suggestie meeneemt en duidelijkheid aan de consumenten verschaft.

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

21.11 **Maria Vindevoghel** (PVDA-PTB): Mijnheer de minister, het principe moet blijven dat consumenten het recht hebben om te kiezen.

Het is waar dat de situatie bij Brussels Airlines niet gemakkelijk is maar Ryanair bijvoorbeeld heeft de voorbije jaren enorm veel geld verdiend. Het is dan ook het recht van iedere consument om de keuze te maken tussen terugbetaling of voucher.

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

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

**22 Vraag van Tomas Roggeman aan François Bellot (Mobiliteit) over "De veiligheidsregeling voor de agenten van Securail tijdens de coronacrisis" (55005065C)**
**22 Question de Tomas Roggeman à François Bellot (Mobilité) sur "Les règles de sécurité pour les agents de Securail pendant la crise du coronavirus" (55005065C)**

22.01 **Tomas Roggeman** (N-VA): Mijnheer de minister, ook tijdens de coronacrisis is het bijzonder belangrijk dat wij zorg dragen voor het welzijn van onze medewerkers en voor de algemene veiligheid in de stations en op de treinen. Securail speelt daarbij een belangrijke rol.

In de vergadering van de commissie voor Mobiliteit van 14 april vertelde u dat u tijdens de periode van de verstrengde coronamaatregelen de agenten van Securail wilde behouden in de stations, maar enkele aspecten bleven daarbij onderbelicht, die ik nu graag herneem.

Op welke manier verstoort de coronacrisis de normale taakvervulling van de agenten van Securail?

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

Welke beschermingsmiddelen krijgen de medewerkers?

Is er sprake van ziekteverzuim bij Securail en hoeveel bedraagt dat dan?

Wordt er bij Securail ook gewerkt met technische werkloosheid en welke omvang neemt dat aan?

22.02 Minister **François Bellot**: Mijnheer Roggeman, gedurende de lockdownfase wordt aan reizigers boven 12 jaar de verplichting opgelegd om een mond-neusmasker of een andere mond-neusbedekking te dragen, zowel in het station als op het perron en op de trein. Daarop worden ter plaatse controles uitgevoerd door de politiediensten en door Securail. Er wordt door de politie een proces-verbaal opgesteld op basis van de reglementering inzake de gemeentelijke administratieve boetes, terwijl de agenten van Securail zich beroepen op de wet inzake de politie van de spoorwegen.

Ik liet u eerder weten dat de NMBS enkel wenst te communiceren over het absenteïsme voor het geheel van haar personeel. Dat ligt nu rond 5 % en is vrij normaal. De NMBS erkent wel dat in de periode vóór 4 mei de absenteïsmegraad bij de ene personeelscategorie hoger lag dan bij de andere. Gelet op de inhoud van de taken lijkt mij dat niet meer dan normaal.

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

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

22.03 **Tomas Roggeman** (N-VA): Mijnheer de minister, ik dank u voor de toelichting. Ik vind het wel merkwaardig dat de NMBS ook in coronatijden blijft weigeren om cijfers per beroepscategorie vrij te geven. Ik vraag mij af om welke reden men dat weigert want dit roept alleen meer vragen op. Het lijkt wel alsof de NMBS hier iets te verbergen heeft. Misschien kunt u daar een reden voor geven?

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

22.04 Minister **François Bellot**: Ik heb daarover geen verdere opmerkingen.

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

**23 Vraag van Tomas Roggeman aan François Bellot (Mobiliteit) over "De toepassing van de onderhoudsregels voor de aircosystemen in het rollend materieel van de NMBS" (55005066C)**
**23 Question de Tomas Roggeman à François Bellot (Mobilité) sur "L'application des règles d'entretien des systèmes de climatisation du matériel roulant de la SNCB" (55005066C)**

23.01 **Tomas Roggeman** (N-VA): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, bij een vorige bespreking had ik al enkele vragen gesteld over het onderhoud van de aircosystemen en luchtfilters op de treinen. Een correct onderhoud daarvan is in deze coronatijden zeker niet onbelangrijk, opdat die filters door gebrekkig onderhoud niet zouden ontstaan tot broeihaarden van ziektekiemen, wat nu toch wel compleet contraproductief zou zijn. Bij de vorige bespreking hebt u aangegeven dat dit onderhoud gebeurt "volgens de onderhoudsregels", waarmee ik u letterlijk citeer.

Mijnheer de minister, welke zijn die onderhoudsregels, wat houden die in? Wat schrijven ze voor inzake de frequentie van onderhoud van reiniging van de componenten van aircosystemen in het rollend

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

En quoi consistent les règles d'entretien? À quelle fréquence de tels entretiens doivent-ils être effectués et à quelle fréquence le sont-ils effectivement? Combien d'installations ont-elles été remplacées

materieel? Hoe vaak per jaar worden ze aan een toezicht onderworpen?

Hoeveel van die systemen werden in de loop van vorig jaar vervangen, al dan niet ten gevolge van een defect?

Hoe vaak worden de filter, de behuizing en de verdamper ververst of vervangen? Graag had ik een overzicht van die gegevens voor de voorbije jaren.

Voorziet de NMBS in een bijzonder budget voor het onderhoud en de reiniging van die luchtverversingsystemen? Gebeurt dat toezicht en onderhoud in eigen beheer, of doet de NMBS daartoe ook een beroep op externe dienstverleners?

l'année passée? À quelle fréquence le filtre, le boîtier et l'évaporateur sont-ils remplacés? Le ministre peut-il fournir ces données pour les dernières années? Un budget spécifique est-il affecté à l'entretien et au nettoyage? Ceux-ci sont-ils effectués en interne ou est-il fait appel à des prestataires de service externes?

23.02 Minister **François Bellot**: Beste collega, de NMBS laat mij weten dat de luchtdistributiesystemen in haar voertuigen ontworpen zijn volgens de geldende 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 onze reizigers.

In het kader van de huidige COVID-19-pandemie werd door de federatie van de Europese Vereniging voor verwarming, ventilatie en airconditioning reeds aangegeven dat er geen verhoogde kans bestaat voor de verspreiding van het virus via ventilatie- en luchtbehandelingsystemen. De voornaamste risico's voor de verspreiding van het virus liggen onder meer bij de uitwisseling via contactoppervlakten, kleine tot grote hoeveelheden vloeistoffen en dergelijke. Specifiek inzake de luchtbehandelingsystemen blijft het risico tot verspreiding zeer beperkt, aangezien de lucht systematisch door filters, verwarmingselementen en dergelijke wordt gestuurd ter zuivering en droging.

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

23.02 **François Bellot**, ministre: La SNCB me fait savoir que les systèmes de distribution d'air ont été conçus sur la base des normes européennes. Les systèmes de ventilation et de traitement de l'air ne représentent pas un risque spécifique pour la diffusion du virus. Pour l'entretien et les autres opérations, les règles ordinaires sont appliquées.

23.03 **Tomas Roggeman** (N-VA): Mijnheer de minister, ik ben toch enigszins teleurgesteld in uw antwoord. Ik heb namelijk mijn best gedaan om mijn vragen zo specifiek mogelijk te formuleren en ik stel deze vraag voor de tweede keer. Spijtig genoeg heb ik op geen enkele van mijn zeven concrete vragen een antwoord gehad.

U zegt dat er geen verhoogde kans is op verspreiding van het virus via die systemen. Dat kan goed zijn, maar ik had dan ook wel graag vernomen hoe het zit met het onderhoud, wat dat kost, welke regels daarin worden toegepast, welke budgetten daaraan worden vastgeknoopt. Ik heb op geen enkele vraag een antwoord gekregen en dat vind ik jammer. Dat is geen verwijt aan uw adres, want ik begrijp dat ook u natuurlijk maar de informatie krijgt van de NMBS. Op basis van dit antwoord kan ik niet anders dan concluderen dat de NMBS geen enkele bijkomende inspanning levert ten aanzien van het onderhoud van de luchtverversingssystemen in het rollend materieel.

*Het incident is gesloten.*

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

*L'incident est clos.*

**24 Vraag van Tomas Roggeman aan François Bellot (Mobiliteit) over "De evaluatie van de treindienst van nationaal belang" (55005067C)**
**24 Question de Tomas Roggeman à François Bellot (Mobilité) sur "L'évaluation du service de trains d'intérêt national" (55005067C)**

24.01 **Tomas Roggeman** (N-VA): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, de treindienst van nationaal belang is ondertussen al even in voege getreden. Ik vroeg mij af hoe dat ondertussen werd bijgestuurd. Welke aanpassingen werden gedaan sinds de invoering van het nieuwe systeem? Hoe detecteert men eventuele moeilijkheden van de bijgestuurde dienstverlening voor bijzondere doelgroepen? Hoe werd een oplossing gevonden voor sommige vroege of late treinen die tijdelijk niet meer hebben gereden? Op welke manier werd dat geëvalueerd?

Deze vraag dateert van enkele weken geleden en werd al grotendeels door de actualiteit achterhaald.

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

24.02 Minister **François Bellot**: In de periode van 23 maart tot 4 mei heeft de NMBS haar treindienst met het oog op het nationaal belang aangepast. Gedurende die periode heeft de NMBS alles in het werk gesteld om de mobiliteit te vrijwaren voor wie absoluut de trein moet nemen en dit in alle veiligheid en nauwgezetheid, volgens de voorwaarden die van kracht zijn inzake de volksgezondheid. Er wordt maximaal ingezet op het behoud van een robuust en stabiel treinaanbod in heel België.

De NMBS heeft contact opgenomen met al haar business-to-businessklanten waarvan de meesten een abonnement hebben en sommigen actief zijn in de sociale sector, om hen op de hoogte te brengen van de treindienst van algemeen belang. Op basis daarvan en mits een kritische massa van reizigers om bijkomende treinen te laten rijden, werd beslist om aanpassingen door te voeren en te voorzien in een uitbreiding van de avonddienst voor wie in shifts werkt in de distributie- en de gezondheidssector.

De verzoeken die langs die weg en langs andere wegen werden ontvangen, werden allemaal onderzocht. De NMBS kreeg voor de aanpassingen die ze aan de treindienst deed trouwens heel wat bedankingen van de reizigers.

Het treinaanbod van de NMBS is sinds 4 mei opnieuw vrijwel volledig. De voorbereidingen van de heropstart waren enorm, maar we kunnen positief terugblikken op de doorstart. Overal in het land waren NMBS-werknemers en treinen er klaar voor. Alle noodzakelijke beschermingsmiddelen die nodig waren voor de veilige uitvoering van het werk werden geleverd en verdeeld.

Er werd ook een uitgebreid en intensief schoonmaak- en desinfecteringsprogramma opgezet van de stations, de treinen en de werkplekken.

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

24.03 **Tomas Roggeman** (N-VA): Ik dank de minister voor zijn antwoord.

*Het incident is gesloten.*

*L'incident est clos.*

**25 Samengevoegde vragen van**
**- Tomas Roggeman aan François Bellot (Mobiliteit) over "De handelsruimtes bij stations van de NMBS tijdens de coronacrisis" (55005083C)**
**- Sarah Schlitz aan François Bellot (Mobiliteit) over "De steun voor de huurders van door de NMBS verhuurde handelsruimten" (55005882C)**
**25 Questions jointes de**
**- Tomas Roggeman à François Bellot (Mobilité) sur "Les espaces commerciaux dans les gares de la SNCB pendant la crise du coronavirus" (55005083C)**
**- Sarah Schlitz à François Bellot (Mobilité) sur "L'aide aux locataires des espaces commerciaux mis en location par la SNCB" (55005882C)**

25.01 **Tomas Roggeman** (N-VA): *Mijnheer de minister, in de Kamercommissie Mobiliteit van 14 april 2020 deelde u mee dat de NMBS de kosten voor water/gas/elektriciteit van de huurders tijdens de sluiting inzake de coronamaatregelen zal kwijtschelden. Dit brengt me bij tot enkele vragen.*

*Welk voordeel halen de huurders uit het kwijtschelden van de kosten voor water/gas/elektriciteit wanneer ze hun commerciële activiteit niet kunnen uitvoeren en bijgevolg geen of amper verbruik hebben?*

*Hoeveel inkomsten haalde de NMBS de voorbije jaren uit de concessies op haar verhuurde panden? Graag de cijfers voor de voorbije vijf jaren op jaarbasis en per provincie.*

*Hoeveel commerciële panden van de NMBS worden gehuurd? Hoeveel ruimten in het aanbod staan leeg? Graag een overzicht per provincie.*

*Is er een opdeling naar type commerciële activiteit? Zo ja, welke types zijn er? Graag een overzicht per provincie.*

*Heeft de NMBS reeds overlegd met (vertegenwoordigers van) de huurders? Welke overlegmomenten vonden plaats met welke partners en wat waren de conclusies?*

*Hoe staat u als bevoegd minister tegenover de vraag naar kwijtschelding of uitstel van betaling van (een deel van) het huurgeld vanwege huurders van commerciële ruimten in of aan onze treinstations die dienden te sluiten omwille van de coronamaatregelen?*

25.01 **Tomas Roggeman** (N-VA): *Quel avantage les locataires de bâtiments de la SNCB tirent-ils de la dispense de paiement des frais de consommation pendant la période de la pandémie de coronavirus, sachant que leur consommation est quasi nulle? Quels revenus locatifs la SNCB a-t-elle perçus annuellement au cours de ces cinq dernières années, par province? Combien de bâtiments commerciaux ont été donnés en location et combien sont inoccupés, par province? De quels types d'activité commerciale s'agit-il, par province? À quoi a abouti la concertation éventuelle avec les locataires? Que pense le ministre d'une dispense ou d'un sursis de paiement pour les locataires?*

25.02 **Sarah Schlitz** (Ecolo-Groen): Madame la présidente, monsieur le ministre, ma question concerne l'aide aux locataires des espaces commerciaux mis en location par la SNCB.

Qu'a-t-il été prévu pour soutenir les 413 commerçants présents dans les différentes gares de la SNCB? Ceux-ci ont-il demandé une réduction ou une suspension des loyers pendant les mois de fermeture obligatoire? Des commerçants n'ont-ils pas été en mesure de payer leur loyer? La SNCB a-t-elle déjà connaissance de la cessation de l'activité de certains commerçants? Est-il prévu de suspendre ou d'annuler tout simplement le paiement des loyers pour les périodes de fermeture obligatoire?

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

25.03 **François Bellot**, ministre: Madame la présidente, madame Schlitz, il y a effectivement 413 concessions à la SNCB. Le 11 mai 2020, un tiers d'entre elles était encore ouvert. Les contacts avec la SNCB ne se font pas par secteur mais de manière individuelle, par commerçant. À ce jour, un plan d'action, de soutien ou de réduction de loyer n'a toujours pas été établi. C'est en discussion avec les différents types de secteurs. Il faut identifier les magasins restés ouverts, déterminer la perte de revenus, etc. Actuellement, aucune décision n'a été prise.

Je souhaiterais faire une remarque à la suite de la demande de M. Roggeman. Près de 20 questions concernent le coronavirus. Pour y répondre, j'interroge la SNCB et je ne fais que relayer ce qu'elle répond. Si vous voulez avoir plus de détails et, étant donné la multiplication des détails, rien n'empêche de convier la SNCB de venir vous expliquer un certain nombre d'éléments. Mais, actuellement, la SNCB est aussi dans l'expectative. Il s'agit d'établir des plans de reprise avec différentes hypothèses et de définir les actions à mener sur le plan des grands employeurs. Elle s'interroge également sur le moment où les écoles vont reprendre ainsi que sur la reprise du travail par les travailleurs. Elle doit se pencher sur les mesures internes qu'il faudra prendre.

En l'occurrence, vous me questionnez sur les relations avec les commerces.

Je pense qu'à l'heure actuelle, s'il y a un certain nombre de questions auxquelles on peut répondre, il y en a toute une série auxquelles on ne sait pas encore répondre. C'est au moment d'une perspective de sortie de crise que la SNCB pourra vous répondre.

Cela concerne surtout la SNCB. Infrabel gère son réseau. Le programme des travaux a été suspendu pendant une période. Il faut savoir que les entreprises n'étaient pas obligées d'arrêter. Le confinement n'a pas concerné les entreprises de travaux publics. Elles pouvaient rester en activité. Mais le problème, c'est que leurs fournisseurs ne fournissaient plus de béton, alors qu'elles pouvaient continuer à travailler.

Les équipes d'Infrabel reprogramment les travaux. Par contre, à la SNCB, c'est beaucoup plus difficile, parce qu'ils sont directement en contact avec les clients, ne sachant pas quelle va être l'évolution et la progression. Je pense qu'il y a un certain nombre de questions que vous allez certainement encore reposer. Madame la présidente, ne serait-il pas utile, à un moment donné, de rencontrer la SNCB?

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

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

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

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

De **voorzitter**: Dat is een goed voorstel omdat een heel aantal vragen openblijft. Ik heb al twee vragen die ik wil bespreken met de voorzitter van de commissie en deze vraag zal ik daaraan toevoegen, zodat wij een afspraak kunnen maken met de NMBS.

Ik geef nu graag het woord aan de heer Roggeman voor een repliek.

25.04 **Tomas Roggeman** (N-VA): Wij zijn nu een beetje afgeweken, maar ik denk dat het inderdaad een goed voorstel is van de minister om een aantal vragen rechtstreeks aan de NMBS en eventueel bij uitbreiding aan Infrabel te stellen. Ik wil dat voorstel dus ook zeker steunen bij een volgende regeling der werkzaamheden.

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

25.05 **Sarah Schlitz** (Ecolo-Groen): Monsieur le ministre, je vous remercie de votre réponse, même si je suis étonnée de sa brièveté.

Il me semble judicieux de questionner directement la SNCB. Néanmoins, vous devriez pouvoir donner des impulsions et me répondre à ce sujet. Nous savons que les commerçants souffrent de la crise et des mesures de confinement. De plus, ils ne pouvaient pas survivre en gare, vu la baisse de fréquentation des voyageurs. De surcroît, nous ignorons quand les activités pourront reprendre. Bref, ils connaîtront encore des difficultés sur le long terme.

Je ne comprends donc pas que nous ne puissions pas en savoir plus sur les aides qui pourront être accordées, d'autant que la période écoulée était la plus dure. En France, la SNCF et deux foncières partenaires ont dispensé du versement locatif du 16 mars au 30 avril les commerçants ayant conclu un bail avec elles. Il faudrait s'orienter vers une telle solution de soutien.

Nous poserons donc directement les questions à la SNCB. En tout cas, vous pourriez aussi lui donner des impulsions en ce sens.

25.05 **Sarah Schlitz** (Ecolo-Groen): Het is een goed idee om de NMBS rechtstreeks te bevragen, maar u zou wel aanzetten of antwoorden moeten kunnen geven. De handelaars lijden onder de crisis, vooral in de stations. Ik verbaas me over de inhoud van uw antwoord en het gebrek aan anticipatie. De SNCF heeft de handelshuren van 16 maart tot 30 april geschorst.

25.06 **François Bellot**, ministre: Je n'ai pas dit que rien n'avait été entrepris. Des discussions et des négociations sont en cours. La situation des commerçants alimentaires, qui ont pu rester ouverts, n'est pas identique à celle de ceux qui ont dû fermer. C'est la même chose qu'en ville. Vous connaissez tout le débat au sein de l'horeca entre les cafés et les restaurants, alors que le boulanger a pu poursuivre son activité.

Je veux bien donner des impulsions à la SNCB. Cependant, s'agit-il, oui ou non, d'une entreprise publique autonome? Voilà la question! Vous nous demandez de prendre des décisions. Or la SNCB n'est ni un service public en tant que tel ni une administration publique; c'est une entreprise publique autonome, régie par un contrat de gestion. Par conséquent, je veux bien tout ce qu'on veut, mais toutes les décisions sont prises dans un conseil d'administration, où sont représentés tous les groupes politiques – et je sais qu'ils se réunissent à plusieurs reprises pour élaborer des plans. On ne peut pas vous présenter une décision avant qu'elle ait été prise!

J'ai beau dire qu'il faut faire ceci ou cela, je répète que la SNCB est la seule société de l'Europe occidentale – avec son homologue danoise – qui fonctionne à 100 %. Deutsche Bahn demande 1,4 milliard d'euros pour redémarrer. Sinon, cette entreprise licenciera du personnel. On n'en parle pas en Belgique. Alors, essayez de voir aussi la bouteille à moitié pleine!

La SNCB fonctionne bien. Elle est en contact pour toute une série de choses. Mais ne demandez pas aujourd'hui d'obtenir toutes les réponses à vos questions alors qu'on ne sait pas combien de temps cette crise va durer! Je sais qu'elle a des contacts avec les concessionnaires, mais je ne connais pas le contenu des discussions qui ont lieu. C'est une entreprise publique autonome. Il est ici question de relations commerciales. Elle vous fera un exposé, mais elle est tenue à la confidentialité contractuelle, madame Schlitz. Ce n'est pas une administration d'État; c'est une entreprise publique autonome. Il faut comprendre la différence entre une administration d'État et une entreprise publique autonome. Tout est réglé dans un contrat de

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

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

gestion et elle est autonome en termes de gestion. Si je l'interroge, elle ne me dira pas quelles sont les mesures qu'elle a prises pour le secteur alimentaire ou celui des coiffeurs, par exemple. J'ai posé des questions mais la SCNB n'a pas l'obligation de me répondre. Et elle ne me répond pas.

25.07 **Sarah Schlitz** (Ecolo-Groen): Monsieur le ministre, vous parlez du conseil d'administration de la SNCB où les écologistes ne sont pas représentés. Nous n'avons donc pas forcément accès à ces informations.

Par ailleurs, vous avez donné des impulsions dans le cadre d'autres dossiers. On sait donc que c'est possible. Dans ce cas, vous n'en donnez pas.

J'entends qu'une négociation est en cours. Je vous remercie pour la clarification que vous avez apportée car cela n'était pas clair.

Nous pourrions obtenir des données chiffrées concernant les commerces qui sont restés ouverts. Néanmoins, vu la faible fréquentation des gares pendant la période de confinement très strict, je suis amenée à croire qu'aucun commerçant n'a dû faire son beurre durant cette période.

Il est logique que des négociations aient lieu par secteur. Mais je voudrais avoir des précisions quant à la question de savoir ce que l'on entend par "ceux qui s'en sont bien tirés". En effet, j'ai du mal à voir quels sont les secteurs concernés.

Quoi qu'il en soit, nous continuerons à vous interroger ainsi que la SNCB sur le sujet.

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

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

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

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

Ik wil voorstellen de volgende vraag, waarvoor een aantal sprekers ingeschreven is, nog te behandelen en alle volgende vragen uit te stellen tot een volgend moment waarop wij de minister kunnen ondervragen.

**26 Samengevoegde vragen van**
**- Joris Vandenbroucke aan François Bellot (Mobiliteit) over "De exitstrategie van de NMBS" (55005126C)**
**- Georges Gilkinet aan François Bellot (Mobiliteit) over "De aanpassing van de dienstregeling van de treinen wegens de COVID-19-crisis" (55005344C)**
**- Jef Van den Bergh aan François Bellot (Mobiliteit) over "De exitstrategie in het openbaar vervoer" (55005541C)**
**- Kim Buyst aan François Bellot (Mobiliteit) over "De exitstrategie van de NMBS" (55005634C)**
**- Tomas Roggeman aan François Bellot (Mobiliteit) over "De hervatting van de dienstverlening van de NMBS" (55005667C)**
**- Joris Vandenbroucke aan François Bellot (Mobiliteit) over "Het verloop van de heropstart van de NMBS" (55006044C)**
**- Marianne Verhaert aan François Bellot (Mobiliteit) over "De exitstrategie van de NMBS" (55006467C)**
**26 Questions jointes de**
**- Joris Vandenbroucke à François Bellot (Mobilité) sur "La stratégie de déconfinement à la SNCB" (55005126C)**
**- Georges Gilkinet à François Bellot (Mobilité) sur "L'adaptation des horaires des trains à la suite de la crise du COVID-19" (55005344C)**

**- Jef Van den Bergh à François Bellot (Mobilité) sur "La stratégie de déconfinement dans les transports en commun" (55005541C)**
**- Kim Buyst à François Bellot (Mobilité) sur "La stratégie de déconfinement de la SNCB" (55005634C)**
**- Tomas Roggeman à François Bellot (Mobilité) sur "La reprise des services de la SNCB" (55005667C)**
**- Joris Vandenbroucke à François Bellot (Mobilité) sur "Le déroulement du redémarrrage de la SNCB" (55006044C)**
**- Marianne Verhaert à François Bellot (Mobilité) sur "La stratégie de déconfinement de la SNCB" (55006467C)**

26.01 **Joris Vandenbroucke** (sp.a): *De premier heeft een GEES-werkgroep bij elkaar geroepen om mee onze exitstrategie te bepalen. Binnen de GEES zou er een werkgroep mobiliteit zijn opgericht met daarin de CEO's van NMBS, Infrabel, TEC, MIVB en De Lijn en consultant Mckenzie. Dit verklaarde minister van Mobiliteit Lydia Peeters op 16 april in het Vlaams Parlement.*
*Als we met zijn allen terug aan de slag gaan, zal het bijvoorbeeld op het openbaar vervoer tijdens de spitsuren onmogelijk zijn om voldoende afstand te bewaren en zullen er zoals in Spanje waarschijnlijk ook mondmaskers moeten gedragen worden op het openbaar vervoer, maar zal ook thuiswerk nog lang de norm blijven.*
*De werkgroep waarbij alle openbaarvervoermaatschappijen zijn vertegenwoordigd lijkt me ook een kans om samen na te denken waar we willen naartoe gaan met de mobiliteit in ons land. En kan dan misschien nog verder aangevuld worden met andere mobiliteitsactoren.*
*In China zou na de afbouw van de lockdown het gebruik van het openbaar vervoer heel laag blijven, dit ten voordele van het autoverkeer waarbij het aantal autokilometers hoger lag dan voor de lockdown. Het is dus belangrijk dat de pendelaars voldoende vertrouwen hebben dat ze veilig kunnen reizen met de trein om het fileprobleem post-corona niet nog erger te maken dan het was voordien.*

*Klopt het dat er een werkgroep aan de slag is die nadenkt over hoe we stap voor stap moeten omgaan met onze mobiliteit post-corona? Welke maatregelen liggen er op tafel? Wordt er ook verder nagedacht hoe we ons openbaar vervoer beter zullen kunnen afstemmen op elkaar in de toekomst? (bijvoorbeeld 1 tarief, 1 ticket?)*

*Welke maatregelen ziet u voor de NMBS? Wanneer zal de treindienst van nationaal belang terug kunnen overschakelen naar de normale treindienst?*

*Wat de abonnementshouders en houders van rittenkaarten betreft, wordt er gezamenlijk nagedacht deze te verlengen met de duurtijd van de crisis? Hoeveel pendelaars hebben al een terugbetaling gevraagd van hun abonnement?*

*Zullen mondmaskers een cruciale rol spelen in deze exitstrategie? Zal de NMBS in de distributie van mondmaskers in de stations zelf een cruciale factor spelen? De NMBS heeft cijfers van het aantal reizigers dat er per station opstapt en zou dus perfect kunnen inschatten hoeveel maskers er nodig zijn. Dit zou logistiek toch wel verstandig kunnen georganiseerd worden.*

*Wordt er nagedacht om tijdens deze overgangsperiode de eerste klasse wagons te declasseren zodat de verspreiding van reizigers beter kan gegarandeerd worden?*

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

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

*Op maandag 4 mei ging de eerste fase van de exitstrategie van start. Het voelde voor velen als een eerste schooldag. B2B bedrijven mochten terug aan de slag mits de nodige veiligheidsmaatregelen. Vanaf 4 mei moeten ook alle treinpendelaars een mondmasker of een andere neus-mondbedekking dragen vanaf ze het station binnen stappen. Sindsdien wordt het quasi normale treinaanbod voorzien. Er was gecommuniceerd dat er mondmaskers zouden worden aangeboden in verkoopautomaten in een aantal stations, maar dit was maandag 4 mei nog niet het geval.*
*De 10- rittenkaarten zijn verlengd tot 30 juni. De regeling voor de abonnementen blijft echter dezelfde. Men kan een terugbetaling vragen, maar dan krijg je slechts de helft van de abonnementskosten terugbetaald.*

*Minister Lydia Peeters communiceerde hier het volgende over in het Vlaams Parlement: "De Lijn geeft aan dat er bij andere vervoersmaatschappijen – specifiek de NMBS – geen verlenging komt van de abonnementen...Ik heb gezegd dat we binnen de interministeriële conferenties regelmatig samenzitten om zoveel mogelijk afspraken proberen te maken rond een zo uniform mogelijk beleid, zodat het ene beleid geen opbod wordt ten opzichte van het andere. Het voorstel om die abonnementen op te schorten, vind ik een goed voorstel, zoals ik vorige week ook gezegd heb. Wij hebben onmiddellijk gevraagd aan De Lijn om dat mee te nemen en te onderzoeken. Ik heb dan vanuit de administratie van De Lijn te horen gekregen dat de andere – en ik benadruk 'andere' – vervoersmaatschappijen, waaronder de NMBS, de MIVB en de TEC, dat niet zouden doen en De Lijn wilde zich aan dezelfde regeling gehouden."*

*Was al het ingezette personeel in het bezit van voldoende beschermingsmateriaal op maandag 4 mei?*

*Hoeveel bedroeg de bezettingsgraad tijdens de eerste week en de tweede week van de heropstart?*

*Hoeveel inbreuken werden er vastgesteld op het niet dragen van neus-mondbescherming in de eerste en de tweede week?*

*Werden er ook boetes uitgedeeld?*

*Werd er ook gecontroleerd op het naleven van de social distancing (1,5 meter). Door wie werden deze controles uitgevoerd?*

*Worden er uiteindelijk mondmaskers aangeboden in de stations, zo ja in welke stations?*

*Hoeveel pendelaars hebben al een terugbetaling gevraagd van hun abonnement?*

*Waarom wil de NMBS de abonnementen niet verlengen met de duurtijd van de crisis en houden ze vast aan de normale regeling alsof er geen COVID-19-crisis plaatsvindt?*

26.02 **Jef Van den Bergh** (CD&V): Mevrouw de voorzitter, ik heb een hele tijd moeten wachten om het woord te nemen. Ik meen dat we moeten overwegen om een LIFO-systeem in te voeren waarbij de

26.02 **Jef Van den Bergh** (CD&V): Le Conseil national de sécurité (CNS) a presque décon-

laatste vragen eerst kunnen worden gesteld want vandaag hadden we een pak verouderde vragen aan de agenda waardoor het eigenlijk te weinig over de actualiteit kon gaan.

Ook deze vraag dateert al van bijna een maand geleden want ze gaat over de plannen voor de invoering van de vrijwel normale dienstverlening vanaf 4 mei. Ik verwijs naar de ingediende vragen maar ik wil mijn bekommernis ter zake toch nog even verwoorden. Het gaat mij niet zozeer om het te veel gebruiken van het openbaar vervoer, iets waarvoor de Nationale Veiligheidsraad heeft gewaarschuwd. Men heeft immers bijna afgeraden om het openbaar vervoer te nemen.

Mijn bekommernis gaat vooral uit naar het te weinig nemen van het openbaar vervoer en het duwen van mensen naar de kleine cocon van de eigen wagen. Ik heb uiteraard niets tegen wagengebruik maar als we alle mensen die normaal de trein nemen richting de wagen gaan sturen, dan zullen we problemen krijgen op ons wegennet. Ik vind dus dat men alle inspanningen moet doen inzake voorzorgsmaatregelen van de NNMBS voor haar treinen en het geruststellen van mensen met betrekking tot een veilig gebruik van het openbaar vervoer. Op de vragen naar die inspanningen krijg ik graag een antwoord.

*Op 24 april 2020 maakte de regering haar voorwaardelijke exitstrategie bekend. Vanaf 4 mei veranderen er enkele maatregelen, inzake bijvoorbeeld sporten in buitenlucht en de arbeidsorganisatie. Maar telewerk blijft ook dan nog de norm en enkel essentiële verplaatsingen zijn toegestaan.*
*Voor wat betreft het openbaar vervoer zullen vanaf 4 mei mondmaskers volgens die exitstrategie verplicht worden voor reizigers boven de 12 jaar. En dat zowel op de trein als in de stations en op de perrons. Een maatregel waar de vervoersmaatschappijen vragende partij voor waren. Op dit moment is de bezettingsgraad bij de NMBS ongeveer 5 procent, maar eens de maatregelen versoepeld worden, zal die bezettingsgraad terug stijgen.*
*Het is uiteraard belangrijk om de genomen maatregel ook te kunnen handhaven. In de wet op de politie van de spoorwegen wordt de verplichting immers niet opgelegd. Maar artikel 3 bepaalt wel dat iedereen in de stations, de treinen en de spoorinfrastructuur zich dient te voegen naar de instructies van de politiediensten en het personeel in uniform.*

*Hierover heb ik volgende vragen.*

*Kan de minister de beslissing van de Veiligheidsraad toelichten? Welke adviezen met betrekking tot openbaar vervoer werden door de experten gegeven? Op welke werd al dan niet ingegaan en waarom? Waarom de keuze om vanaf 4 mei de mondmaskers te verplichten, ook al blijven enkel essentiële verplaatsingen mogelijk en blijft telewerk de norm?*

*Hoeveel reizigers en welke bezettingsgraad verwacht men vanaf 4 mei op de trein? Hoe verwacht men de evolutie in de weken nadien? Op welke manier wil de regering de pendelaars toch verleiden om het openbaar vervoer te nemen, in plaats van het gemotoriseerd individueel vervoer?*
*Op welke manier kan de overheid de maatregelen met betrekking tot*

seillé d'utiliser les transports publics. Si nous incitons tous les usagers du train à prendre la voiture, nous serons confrontés à des problèmes sur notre réseau routier. Nous devons rassurer nos concitoyens en les convainquant que les transports publics sont sûrs.

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

*de mondmaskers handhaven? Op basis van welke huidige of toekomstige wetgeving? Wie zal dat kunnen doen?*

*Hoe zal de NMBS zich voorbereiden op de verplichting? Welke initiatieven zullen er voor de reizigers genomen worden (bijvoorbeeld handgel of mondmaskers ter beschikking stellen)? Welke initiatieven zullen naar het spoorpersoneel genomen worden?*

26.03 **Kim Buyst** (Ecolo-Groen): Mijnheer de minister, ook mijn vraag dateert van enkele weken geleden. Ik was heel verbaasd over het advies van de Nationale Veiligheidsraad dat bijna letterlijk stelde dat het raadzaam was om zich te verplaatsen met eigen middelen of te voet maar ook met de auto. Men moest voorrang geven aan de mensen die het openbaar vervoer het hardst nodig hebben. Ook ik ben bezorgd dat wij op deze manier mensen eerder naar de veilige cocon van hun auto jagen.

Een drietal weken nadat de Nationale Veiligheidsraad voor de eerste keer was bijeengekomen, heeft onze fractie een plan ingediend met een aantal voorstellen die in het buitenland wel werkte maar we hebben het gevoel dat daar heel weinig mee gebeurd is. De NMBS heeft immers volledig gefocust op het gebruik van mondmaskers, wat zeker een goede maatregel is, terwijl men ook zoveel andere dingen kon en moest doen. Wij vragen ons af of de expertengroep daar wel naar gekeken heeft.

Ik haal er een aantal uit, zoals bijvoorbeeld het aanduiden van plaatsen om anderhalve meter afstand te kunnen nemen, maar ook de gedifferentieerde tarieven, zodat de daluren minder duur zijn dan de spitsuren, of ook het inzetten van meer treinstellen. Zijn dat zaken die zijn bekeken? Die vraag blijft overeind.

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

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

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

26.04 **Tomas Roggeman** (N-VA): Mijnheer de minister, mijn vraag gaat in dezelfde zin. Veel vragen zijn immers al gedateerd, maar de grond van de zaak is nog steeds dezelfde. Wat zullen wij doen met het treinverkeer en hoe zullen wij het organiseren op het moment waarop het pendelverkeer opnieuw ten volle hervat?

De vraag is niet verouderd, maar wordt steeds actueler. Ik heb deze week immers in mijn mailbox een aantal foto's zien verschijnen met beelden van de avondspits in Brussel-Zuid. Collega's, ik kan u verzekeren dat het geen fraaie beelden waren. Van sociale afstand was hoegenaamd geen sprake. Mensen stonden er opeengepakt en er was geen enkele gelegenheid tot het houden van sociale afstand. Wij zitten bovendien nog maar in het huidige stadium. Wat zal dat geven als het pendelverkeer opnieuw ten volle hervat?

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

Verscheidene leden in de zaal, waaronder mevrouw Buyst er een aantal heeft herhaald, hebben eigen voorstellen in die zin

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

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

geformuleerd. Tot nu toe is geen enkel voorstel weerhouden door de NMBS. Er wordt naar de toegenomen schoonmaak verwezen, wat prima is. Ook de verplichte mondmaskerdracht is prima. En er wordt ook naar de burgerzin verwezen.

Ik herhaal echter de vraag. Hoe zal het worden, wanneer het pendelverkeer herneemt en de treinen opnieuw volzitten? Waar blijft men dan met zijn burgerzin? Die reizigers op de foto's die opeengepakt stonden, waren vet met hun burgerzin.

Wat schrijft de burgerzin dan voor? Schrijft ze voor dat hij of zij het perron verlaat of dat de reizigers met honderden tegelijk naar de stationshal terugkeren, om daar dan opeengepakt te staan? Moeten de reizigers uit het station gaan en een latere trein nemen? Ik heb er geen flauw benul van.

Hetzelfde geldt natuurlijk voor het hervatten van het verkeer op de treinen zelf. Wij kennen allemaal de drukke trajecten, zoals Gent-Antwerpen en Dendermonde-Brussel. Collega's, mijnheer de minister, dat zijn lijnen die genoeg worden gebruikt en waarop treinen rijden die in normale omstandigheden aardig gevuld zijn en waarop mensen bij gebrek aan een zitplaats moeten rechtstaan.

Ik zie die drukte niet meteen terugkeren. Wij weten echter op dit moment al dat het een kwestie van tijd is, vooraleer die situatie hervat. In het beste geval kunnen wij die toestanden over de zomer tillen, maar ook in september en oktober 2020 zullen wij nog geen grondige oplossing voor het coronavirus hebben en zullen nog geen vaccins beschikbaar zijn. Wij zien dus al maanden aankomen dat wij op een prangend probleem afstevenen waarvoor de NMBS op dit moment geen oplossingen biedt.

Ik kom tot mijn vraag.

Op welke manier zal de NMBS bij de volle hervatting van het pendelverkeer maximaal voldoen aan het advies om de sociale afstand van anderhalve meter tussen de reizigers te handhaven? Op welke manier zal zij de verplichting om die sociale afstand in acht te nemen, overeenkomstig artikel 4 van het ministerieel besluit van 18 maart, handhaven voor het reizigersverkeer?

n'est pas trop élevé.

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

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

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

26.05 **Marianne Verhaert** (Open Vld): Mijnheer de minister, ook wij zijn bezorgd. Ik herinner aan de overvolle treinen, en vooral op de piekmomenten maken wij ons toch grote zorgen, en niet alleen over de mondmaskers. De social distancing kan dan niet worden gerespecteerd. Welk plan heeft de NMBS hier voor ogen? Wat zal de NMBS bijkomend ondernemen zodat de veiligheid en de gezondheid van onze burgers kan worden gegarandeerd?

*Mijnheer de minister, met de geleidelijke versoepeling van de maatregelen neemt ook het aantal reizigers op het openbaar vervoer opnieuw toe. Om alles veilig te laten verlopen heeft de NMBS het aanbod aan treinen opnieuw verhoogd en rijdt ze opnieuw de gewone dienstverlening. Ook de assistentie voor mensen met een beperkte mobiliteit is opnieuw opgestart zodat ook zij opnieuw met de trein kunnen rijden. Om de veiligheid van de reizigers in de trein en op het station te waarborgen zijn mondmaskers verplicht, worden treinen vaker ontsmet en wordt reizigers gevraagd de regels van sociale*

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

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

*afstand in acht te nemen. Voorlopig volstaan deze maatregelen omdat de druk op het openbaar vervoer nog niet hoog is.*

*Maar of dit voldoende zal zijn wanneer het normale leven verder op gang komt en we onze normale verplaatsingsgewoontes hernemen is de vraag. In België zien we vooral een grote piek van reizigersaantallen in de spits. Tot vijf keer meer reizigers tussen 7 en 8 uur dan tussen 10 en 11 uur, met in de spits vaak overvolle treinen tot gevolg. Iets wat in tijden van corona maar beter vermeden kan worden.*

*Zien we op bepaalde treinen in de spits reeds een toename in het aantal reizigers? Is de bezettingsgraad op bepaalde treinen reeds te hoog? Hoe wordt de drukte op elke trein door de NMBS gemonitord?*

*Reizigers drukte laten vermijden is een eerste maatregel. Zo werkt men in enkele landen met een reserveringssysteem. Hoe raadt de NMBS reizigers af om bepaalde drukke treinen te vermijden? Is een reserveringssysteem bij de NMBS mogelijk? Ziet u een uitbreiding in de vervoersapp (bijvoorbeeld om drukte aan te geven) als een mogelijkheid?*

*Eens passagiers aan het perron staan zijn ze minder geneigd om een trein te laten voorbijrijden omdat het te druk is. Wat zijn de maatregelen die worden genomen als een trein 'vol' zit en er voor de gezondheidsveiligheid geen extra reizigers kunnen worden toegelaten? Is er een maximum aantal passagiers per trein/wagon om de veiligheid te waarborgen? Hoe wordt dit naar de passagiers aangeduid?*

*Mondmaskers zijn verplicht. Maar wie houdt hierop controle? Hoeveel controles zijn er reeds gebeurd en hoeveel personen werden 'betrapt'? Hoeveel ontvingen er een boete?*

*De NMBS is een enquête gestart om de impact van COVID-19 op de verplaatsingen te monitoren. Wat zijn de resultaten van deze bevraging? Hoeveel personen deden mee? Tot wanneer loopt deze enquête*?

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

26.06 **François Bellot**, ministre: Chers collègues, je vais d'abord vous lire mes réponses et j'aborderai ensuite les questions complémentaires.

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

De NMBS laat mij weten dat het treinaanbod sinds 4 mei opnieuw vrijwel volledig is. De voorbereidingen voor de heropstart waren enorm, maar wij kunnen positief terugblikken op de doorstart. Overal in het land waren de werknemers van de NMBS en de treinen er klaar voor. Alle beschermingsmiddelen die nodig waren voor de veilige uitvoering van het werk werden geleverd en verdeeld.

Er werd ook een uitgebreid en intensief schoonmaak- en desinfecteringsprogramma opgezet voor de stations, de treinen en dergelijke.

Il est primordial de prendre soin de soi tout en respectant les autres.

La SNCB a lancé une action "MoveSafe" qui communique sur les différentes mesures prises et sur les recommandations à l'attention

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

De NMBS heeft de actie #MoveSafe opgestart om de reizigers op de hoogte te brengen van de maatregelen en aanbevelingen die

de ses clients pour voyager ensemble en toute sécurité. Ces recommandations sont et seront relayées sur les différents canaux de communication (site, réseaux sociaux, annonces et écrans dans les trains et gares) de sorte que les personnes qui choisissent le train pour leurs déplacements le fassent en connaissance de cause et prennent leurs dispositions en conséquence. En outre, il est demandé au personnel de première ligne de sensibiliser les clients aux mesures de protection.

veilig reizen mogelijk maken. Ze zullen worden verspreid via de communicatiekanalen. Het personeel in de frontlinie moet de klanten voor de beschermingsmaatregelen sensibiliseren.

In de periode voor 4 mei bedroeg de gemiddelde bezetting ongeveer 5 %. Sinds 4 mei ziet de NMBS een beperkte stijging van het aantal reizigers. Dankzij het maximale treinaanbod en de maximale treinsamenstelling kan de social distancing zonder probleem worden gerespecteerd. Wanneer de bezettingsgraad van de treinen sterk stijgt, zal de NMBS de inzet van P-treinen opnieuw bekijken. Er wordt ook aan de reizigers gevraagd om, wanneer dat mogelijk is, buiten de spitsuren te reizen.

In het algemeen wordt het verplicht dragen van een mondmasker of alternatief goed opgevolgd door de meerderheid van de reizigers. Niet-reizigers die bijvoorbeeld gebruikmaken van een onderdoorgang om zich van de ene kant van het station naar de andere te begeven, worden herinnerd aan de voorschriften.

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

Dans cette phase de déconfinement, les voyageurs de plus de 12 ans sont tenus obligatoirement de porter un masque bucco-nasal ou toute alternative permettant de couvrir la bouche et le nez, et ce, en gare, sur les quais et dans les trains. Des contrôles réguliers seront effectués sur place par les services de police ainsi que par Securail.

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

Je voudrais tout de même vous expliquer la manière dont cela fonctionne pour la reprise des activités. Tout d'abord, quand nous sommes allés vers le service de trains d'intérêt national, le taux d'absentéisme dans un certain nombre de métiers était de 30 %. Nous avons frisé l'arrêt du transport par train en Belgique à une date du mois d'avril – je ne sais plus si c'est le 15 ou le 20 avril – tant le nombre de personnes en cabine était réduit. Le taux d'absentéisme approchait le taux à partir duquel il n'est plus possible de faire circuler les trains. Il en était de même chez Securail et pour les accompagnateurs de train.

Nous avons donc mis en place le service de trains d'intérêt national. Nous avons été en relation avec le GEES, qui comporte dix experts de différents secteurs. Deux experts ont été désignés pour l'aspect de la mobilité. Nous avons été en contact avec eux. Sur la base des rapports des épidémiologistes, ils nous ont demandé de pouvoir, le plus rapidement possible, remettre le service de trains à 100 % sur l'ensemble du pays. Ils se sont adressés non seulement aux sociétés ferroviaires, mais aussi aux sociétés assurant les autres modes de transport.

Les ministres de la Mobilité se sont réunis, dans le format CEM, avec nos chefs de cabinet respectifs et deux experts. Nous avons convenu de reprendre tout le transport à partir du 4 mai. Nous avons décidé cela dix jours avant, même avant que le CNS ne le confirme. Il fallait en effet dix jours pour mettre en place tous les dispositifs internes dans le cadre de la négociation syndicale pour la protection du travail. Fournir des masques, fournir du gel hydroalcoolique, désinfecter tous

Het absenteïsme bedroeg voor een aantal beroepen op een bepaald moment 30 %. Het spoorvervoer lag bijna stil. We hebben dan ook een treindienst van nationaal belang ingevoerd. Twee mobiliteitsexperts van de GEES vroegen op basis van rapporten van de epidemiologen om zo snel mogelijk opnieuw de volledige treindienst aan te bieden in het hele land, maar die vraag gold evenzeer voor de andere vervoersmiddelen.

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

les postes de travail, nettoyer les trains avant qu'ils ne rentrent dans les ateliers, nettoyer les trains tous les jours à la place de tous les trois jours, intensifier le nettoyage des gares, etc. Tout cela a été mis en place en à peine dix jours.

Il a été convenu que tous les modes de transport public reprennent à 100 % dès le 4 mai. Vous aurez observé qu'il n'y a que la SNCB qui a repris à 100 % dès cette date. Les trois autres entreprises ont connu des problèmes internes, des mouvements sociaux, etc. Les situations n'étaient pas identiques.

Nous avons donc repris le transport, sachant que le taux d'occupation à partir duquel la distanciation sociale n'est plus possible à respecter dans un train est de 35 à 40 %. Jusque 35 % d'occupation des trains, il est possible de conserver la distance sociale. Dans le métro, c'est 10 %. Dans les bus, c'est 18 %. Le train est donc moins exposé que les autres modes de transport public.

Mais occupons-nous des trains. Que préconisent les experts du GEES qui proposent des mesures au CNS après avoir eu des contacts avec la SNCB et avec nous, pour conserver la distanciation sociale? Ils ne savent pas quand l'épidémie du coronavirus va cesser. Certains épidémiologistes très écoutés en France disent que l'épidémie va s'éteindre naturellement, doucement, et ne reviendra pas comme avant, sauf peut-être un petit pic. D'autres disent qu'à l'automne 2020, l'épidémie va peut-être revenir comme avant. Bref, nous sommes dans un monde où onze millions de personnes en Belgique signifient onze millions d'avis. Et parmi cent épidémiologistes, les avis divergeront beaucoup.

Le GEES, avec lequel nous sommes en interaction permanente, dit que pour la reprise, il ne faut utiliser les transports publics que pour les voyages essentiels, c'est-à-dire pas pour aller à la mer, pas pour aller en Ardennes, pas pour se balader ni pour aller faire du commerce. C'est ce qu'il dit, mais ce n'est pas marqué sur le front des gens s'ils vont au travail ou faire du commerce!

Deuxièmement, il dit aussi qu'il faut favoriser le transport individuel. Il ne faut prendre le train et les transports publics que si on ne sait pas emprunter un autre mode de transport. Je sais que cela heurte, car nous nous battons pour qu'il y ait du monde dans les trains, alors que les experts disent que tant qu'on n'a pas le vaccin et qu'on n'a pas la certitude que l'épidémie est partie, il faut prendre au maximum les transports individuels, c'est-à-dire le vélo, ou aller à pied pour de courtes distances, et prendre la voiture pour des distances plus longues.

Troisièmement, les experts disent qu'il faut poursuivre le télétravail partout où c'est possible, pour que les travailleurs ne reviennent pas massivement cinq jours sur cinq à leur travail. Il faut que de nombreux navetteurs, et particulièrement ceux des sociétés de services à Bruxelles par exemple, fassent un maximum de télétravail. Ces experts disent qu'il faut faire un maximum de télétravail et de l'autre côté, des psychologues du travail disent qu'il est nécessaire de retisser les liens sociaux, pour avoir le moins de blessures psychologiques à long terme. Certains disent donc qu'il faut continuer à beaucoup télétravailler et d'autres que non. On est au milieu de tous cela.

treinen en stations moeten ontsmet worden, enzovoort. Dat is allemaal gebeurd.

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

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

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

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

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

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

Quatrième mesure: désynchroniser chez les grands employeurs les heures d'entrée des différents employés. Par exemple, s'il y a 300 personnes, il faut en faire venir certaines à 07 h30, d'autres à 08 h 00, d'autres à 08 h 30, d'autres à 09 h 00. Le problème du chemin de fer en Belgique, qui est beaucoup plus marqué qu'en Hollande, c'est la pointe du matin qui est très forte. Voilà pour les mesures suggérées, dont certaines nous échappent.

La SNCB est là pour transporter les gens dans les meilleures conditions. Mais il ne lui revient pas de dire qu'il faut désynchroniser les entrées, soutenir le télétravail ou faire venir les gens en transport individuel. Cela doit faire l'objet d'accords dans d'autres enceintes, par exemple le Groupe des Dix.

En termes de fréquentation dans les trains, de mémoire, plus de 50 % des trains ont un taux d'occupation inférieur à 4 %. Je pense qu'il y a 2 % des trains qui ont des taux d'occupation qui vont de 30 à 50 %. Là, nous avons demandé à la SNCB d'ajouter des voitures ou de prévoir des doubles étages pour les lignes les plus fréquentées. Le jour où nous verrons qu'il y a une fréquentation plus importante, nous remettrons les trains P en service. Nous ne les remettrons pas pour des taux d'occupation de 3 ou 4 %.

Il s'agit d'un des premiers secteurs où le port du masque – ou une protection bucco-nasale – a été obligatoire car il n'est pas partout possible de respecter la distance sociale, par exemple dans des escaliers, des escalators ou des ascenseurs.
D'autres questions subsistent. Faut-il maintenir la première classe? La question de la première classe ne se pose pas, étant donné qu'elle n'atteint pas son taux d'occupation. J'attire aussi votre attention, parce que c'est un débat important, sur le fait que des gens sont prêts à payer pour être en première classe et que s'il n'y en a plus, on n'y va plus. Ces 3 % des usagers représentent 6,5 % du chiffre d'affaires de la SNCB! Cela génère du potentiel. On reçoit des courriers dans des sens divers mais pas mal de gens disent que, s'il n'y a plus de première classe, il n'y aura plus de train en ce qui les concerne.

Je n'ai peut-être pas répondu à toutes les questions. En ce qui concerne le nombre de PV, Securail et la police le font. Selon les contrôles de Securail, il y a deux semaines, 70 % des usagers n'avaient pas de titre de transport pour voyager, 70 % étaient donc en infraction. C'est aussi embêtant parce que s'il y a 4, 5 ou 6 % des voyages, s'il y a 70 % d'infractions, cela signifie que les recettes de la SNCB pour le moment sont quasi à zéro.

Je pense que j'ai été un peu long pour répondre. Je n'ai sans doute pas répondu à toutes les questions. De nombreuses autres questions vont sans doute arriver dans les semaines à venir. La synthèse, c'est que tant Infrabel que la SNCB sont prêtes. Nous répondons jusqu'à présent à toutes les demandes du GEES. Nous sommes prêts à investir. Ces sociétés ont investi financièrement dans des protections pour les travailleurs. On fera tout ce qu'il faudra pour accompagner la société dans sa reprise quand les décisions seront arrêtées pour les écoles, les étudiants, les travailleurs, etc., selon les règles convenues entre la SNCB, Infrabel, le GEES, le CNS et notre cabinet.

Ik kan u uit het hoofd melden dat 50 % van de treinen een bezettingsgraad van minder dan 4 % heeft; voor 2 % van de treinen bedraagt de bezettingsgraad 30 à 50 %. In die laatste gevallen hebben we de NMBS gevraagd rijtuigen toe te voegen. Zodra er meer reizigers de trein nemen, zullen we de P-treinen weer laten rijden. Het dragen van een mondmasker is verplicht omdat het in de stations en op de treinen niet steeds mogelijk is voldoende afstand te houden.

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

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

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

26.07 **Joris Vandenbroucke** (sp.a): Mijnheer de minister, dank u

26.07 **Joris Vandenbroucke**

voor het uitgebreide antwoord. Ik heb nog een hoop concrete vragen waarop u niet hebt geantwoord, maar ik zal die schriftelijk indienen, zodat ze niet mondeling hoeven te worden behandeld.

Alle respect voor de inspanningen die door de NMBS worden geleverd, maar het zou toch nuttig zijn om een aantal pistes, ook opgenoemd door collega Roggeman, die in het buitenland worden gebruikt om mensen alle vertrouwen in het openbaar vervoer te geven, met open geest te bekijken. Ik denk dan bijvoorbeeld aan de mogelijkheid tot reservatie of het aangeven van de verwachte drukte in treinen. Gewoon de aanwezigheid van handgel op een trein kan al meer vertrouwen geven aan sommige mensen, dat hoeft geen onoverkomelijke moeilijkheden met zich mee te brengen. We weten anderzijds niet wat er allemaal op ons af komt, het is zaak van goed voorbereid te zijn. We zullen dit zeker verder opvolgen.

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

26.08 **Jef Van den Bergh** (CD&V): Ook ik dank de minister voor zijn uitgebreide antwoord. In aansluiting bij wat collega Vandenbroucke zei, zou het misschien nuttig zijn om de schriftelijke voorbereiding aan de vraagstellers te bezorgen. Daardoor krijgen we misschien automatisch antwoord op de concrete vragen die we hadden ingediend. Dat bespaart ons ook het indienen van nieuwe schriftelijke vragen. Zo kan dat misschien worden ondervangen.

Dan de kern van de zaak, het vertrouwen in het openbaar vervoer. Als virologen vandaag zeggen hoe men zich best kan beschermen, moet men zich wellicht blijven afzonderen en thuis in de eigen cocon blijven. Men kan heel ver gaan in die bescherming. Dat is wellicht de reden waarom men vraagt niet samen te komen en het openbaar vervoer te mijden. Als we langs de andere kant het maatschappelijk leven willen hervatten, zal het openbaar vervoer toch zijn rol moeten kunnen spelen en zal het vertrouwen in het openbaar vervoer weer moeten worden opgebouwd. Ik beklemtoon "opgebouwd", want het is er nu niet.

Ik begrijp dat men vandaag richting twintig procent van de normale bezetting gaat. De minister wees er al op dat er vandaag quasi geen inkomsten zijn. Er worden ook nauwelijks tickets gecontroleerd, maar dit terzijde. Er is dus wel wat vertrouwen weer op te bouwen. Men heeft er bij de NMBS de voorbije maanden alles gaan gedaan om weer operationeel te geraken, men heeft daar veel inspanningen voor gedaan. Ik ga ook niet mee in de verhalen of suggesties van collega's die zeggen dat het niet veilig genoeg is. Er zijn heel veel inspanningen gebeurd door het personeel om dat allemaal in orde te krijgen.

Het is ook conform de aanbevelingen van de experten en de virologen, dus ik ga ervan uit dat dit zo goed mogelijk is gebeurd, maar het vertrouwen wekken, doet men wellicht door extra inspanningen te leveren. De suggesties die bijvoorbeeld collega Vandenbroucke daarnet deed, kunnen daarbij zeker een rol spelen.

Ik heb ook een vraag over de financiële gevolgen van de coronacrisis, maar die zal vandaag niet meer aan bod komen. Dat is echter iets waarop wij nog moeten ingaan. In Nederland gaat men er bijvoorbeeld van uit dat pas in 2025 weer het niveau van 2019 zal worden gehaald qua bezetting van het openbaar vervoer. Dat zijn toch vrij drastische voorspellingen, die een belangrijke impact hebben op het mobiliteitsbeleid, dus daar zullen wij in de komende weken nog meer over

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

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

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

moeten discussiëren.

Wordt vervolgd.

26.09 **Tomas Roggeman** (N-VA): Mijnheer de minister, ik heb aandachtig naar uw verhaal geluisterd. Het is waar dat u het einde van de coronacrisis niet kunt voorspellen, maar wij kunnen wel voorspellen dat de drukste lijnen binnen afzienbare tijd opnieuw druk zullen zijn.

U hebt toegelicht dat men de sociale afstand kan handhaven onder een bepaalde bezettingsgraad. Momenteel zit 2 % van de treinen aan dat niveau. De sociale afstand is echter per definitie het moeilijkst te handhaven op de drukste lijnen. Het verkeer is ook geconcentreerd in de spits. 2 % van de treinen lijkt weinig, maar 2 % van het rollend materieel vertegenwoordigt natuurlijk een veel groter percentage van het aantal passagiers. Op het moment dat wij op verschillende drukke, grote lijnen boven dat percentage zitten waaronder wij de sociale afstand kunnen handhaven, zou ik niet graag zien dat het vervoer onaangepast is, want momenteel is dat het geval, ondanks de zeer correcte inspanningen geleverd door de vele medewerkers die hiervoor hun best doen.

In tegenstelling tot de buurlanden nemen wij geen bijkomende maatregelen. Er wordt geen handgel voorzien, geen voorafgaande registratie, geen monitoring van de passagierscapaciteit, geen aanbrengen van bijkomende beschermingsmiddelen, enzovoort.

Wat gebeurt er wel? Er worden diverse oproepen gelanceerd ten aanzien van de reizigers. Neem de trein enkel nog voor essentiële verplaatsingen, geef de voorkeur aan individueel transport, probeer maximaal te telewerken, draag verplicht een mondmasker.

De NMBS doet beroep op de burgerzin en roept de reizigers op om de trein buiten de spitsuren te nemen.

Mijn aanvoelen in dit stadium en op basis van dat alles is dat men moeilijk anders kan concluderen dan dat de NMBS de verantwoordelijkheid voor hun veiligheid en gezondheid bij de reizigers zelf legt.

Dat is problematisch, niet alleen inhoudelijk, niet alleen omdat het emotioneel inhoudelijk vloekt, maar ook omdat het expliciet vloekt met de koninklijke besluiten die daarvoor werden genomen. Het koninklijk besluit van 23 maart bepaalt in artikel 4 dat het openbaar vervoer op dermate wijze dient te worden georganiseerd dat de regels van social distancing kunnen worden gegarandeerd.

Als het treinverkeer opnieuw drukker wordt, zal de NMBS zelf die garantie moeten geven en die niet enkel naar de reizigers zelf doorschuiven. Als de NMBS zich blijft beperken tot de overigens heel terechte maatregelen van schoonmaak en mondmaskerplicht, voldoet zij niet aan dit koninklijk besluit en overtreedt ze de veiligheidsvoorschriften.

Ik ben daarover bezorgd. Ik heb contacten bij de NMBS. Ik heb uw vraag begrepen om die vragen rechtstreeks aan hen te stellen. Als ik de gelegenheid krijg, zal ik dat ook doen. Ik heb zelf al proactief contact genomen met een aantal verantwoordelijken. Ik geef toe dat

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

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

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

het subjectief is, maar op dit moment heb ik niet de indruk dat de NMBS die vragen ernstig neemt. Wat ik waarneem, is een reactie met de teneur van *We zullen het wel zien. Als het zover is, zullen we wel een oplossing vinden.* Ik vind het probleem daarvoor iets te ernstig. Ik ben hierover oprecht bezorgd.

Mijnheer de minister, u bent voogdijminister van de NMBS. Ik wil u dan ook vragen om de NMBS te wijzen op haar plichten en verantwoordelijkheden, want mijn vrees is dat wij afstevenen op een probleem dat wij al maanden op voorhand zien aankomen, maar waarvoor wij nu niet aangepast zijn.

26.10 **Marianne Verhaert** (Open Vld): Mijnheer de minister, bedankt voor het uitgebreide antwoord. Ik sluit mij aan bij het verzoek van collega Van den Bergh om het antwoord ook schriftelijk te kunnen ontvangen.

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

Mijnheer de minister, ik maak mij ook zorgen over de aanpak van het treinvervoer in de toekomst. Ik begrijp wel dat het voor iedereen wat afwachten is, de kat uit de boom kijken. Toch denk ik dat het nodig is dat wij ons meer voorbereiden dan momenteel gebeurt. Het leven evolueert stilaan toch terug naar enigszins normaal, maar gelet op de huidige bezetting denk ik dat er echt een plan van aanpak voor de toekomst opgesteld moet worden.

26.11 **Kim Buyst** (Ecolo-Groen): Mijnheer de minister, bedankt voor uw uitgebreide antwoord.

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

Ik snap dat het niet eenvoudig is. Deze bijzondere tijden maken het niet gemakkelijk. De NMBS moet volgens ons, zoals ook enkele collega's al zeiden, echt excelleren. Laten wij naar het buitenland kijken en bespreken wat er al dan niet kan. Wat ik vooral gehoord heb bij veel collega's is het voorstel om een moment uit te kiezen waarop wij zelf suggesties aan de NMBS kunnen doen. Daartoe wil ik mij samen met commissievoorzitter Delizée engageren zodat wij met de NMBS zelf in gesprek kunnen gaan.

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

*La réunion publique de commission est levée à 18 h 20.*
*De openbare commissievergadering wordt gesloten om 18.20 uur.*