

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

du

MERCREDI 17 JUIN 2020

Après-midi

COMMISSIE VOOR MOBILITEIT,
OVERHEIDSBEDRIJVEN EN
FEDERALE INSTELLINGEN

van

WOENSDAG 17 JUNI 2020

Namiddag

La réunion publique de commission est ouverte à 14 h 18 et présidée par M. Jean-Marc Delizée.
De openbare commissievergadering wordt geopend om 14.18 uur en voorgezeten door de heer Jean-Marc Delizée.

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

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

01 Actualiteitsdebat over de gratis Rail Pass en toegevoegde vragen van

- Joris Vandenbroucke aan François Bellot (Mobiliteit) over "De gratis Rail Pass" (55006842C)
- Pieter De Spiegeleer aan François Bellot (Mobiliteit) over "De gratis Rail Pass in het kader van de heropstart na de coronacrisis" (55006900C)
- Kathleen Depoorter aan Maggie De Block (Sociale Zaken, Volksgezondheid, Asiel en Migratie) over "Het GEES-rapport en het openbaar vervoer" (55006960C)
- Mélissa Hanus aan François Bellot (Mobiliteit) over "Het weggeven van een Rail Pass om de horeca en het toerisme te ondersteunen" (55006972C)
- Frank Troosters aan François Bellot (Mobiliteit) over "De gratis tienrittenkaart van de NMBS" (55007085C)
- Jef Van den Bergh aan François Bellot (Mobiliteit) over "Treintickets voor burgers" (55007179C)
- Sarah Schlitz aan François Bellot (Mobiliteit) over "De modaliteiten voor de toekenning van een gratis Rail Pass" (55007190C)
- Kim Buyst aan François Bellot (Mobiliteit) over "De modaliteiten voor de gratis meerrittenkaart" (55007210C)
- Maria Vindevoghel aan François Bellot (Mobiliteit) over "De gratis Rail Pass" (55007211C)
- Marianne Verhaert aan François Bellot (Mobiliteit) over "De beslissingen van de superkern" (55007226C)

01 Débat d'actualité sur le Rail Pass gratuit et questions jointes de

- Joris Vandenbroucke à François Bellot (Mobilité) sur "Un Rail Pass gratuit" (55006842C)
- Pieter De Spiegeleer à François Bellot (Mobilité) sur "Des Rail Pass gratuits dans le cadre de la reprise après la crise du coronavirus" (55006900C)
- Kathleen Depoorter à Maggie De Block (Affaires sociales, Santé publique, Asile et Migration) sur "Le rapport du GEES et les transports en commun" (55006960C)
- Mélissa Hanus à François Bellot (Mobilité) sur "L'octroi d'un Rail Pass pour soutenir l'horeca et le tourisme" (55006972C)
- Frank Troosters à François Bellot (Mobilité) sur "La carte 10 voyages gratuite de la SNCB" (55007085C)
- Jef Van den Bergh à François Bellot (Mobilité) sur "Des billets de train pour les citoyens" (55007179C)
- Sarah Schlitz à François Bellot (Mobilité) sur "Les modalités du Rail Pass gratuit" (55007190C)
- Kim Buyst à François Bellot (Mobilité) sur "Les modalités de la carte gratuite à voyages multiples" (55007210C)
- Maria Vindevoghel à François Bellot (Mobilité) sur "Le Rail Pass gratuit" (55007211C)
- Marianne Verhaert à François Bellot (Mobilité) sur "Les décisions du superkern" (55007226C)

01.01 Joris Vandenbroucke (sp.a): Op 6 juni 2020 besliste de superkern dat elke inwoner van België een gratis Rail Pass zou krijgen, met daarop 10 treinritten die gebruikt moeten worden tussen 1 juli en 31 december 2020. Los van het instrument dat werd voorgesteld, vind ik het alvast goed dat onze burgers worden aangemoedigd om opnieuw het openbaar vervoer voor hun verplaatsingen te gebruiken. Eerlijk gezegd erger ik me eraan dat, wanneer het over het openbaar vervoer gaat, iedereen de mond vol heeft van grote sanitaire risico's. Vanochtend heb ik in volle spits de trein genomen tussen Gent en Brussel en ik zat even ver verwijderd van de mensen in de trein als ik nu van u verwijderd ben. Sinds eergisteren stijgen er trouwens opnieuw volle vliegtuigen met toeristen op, mijnheer de minister, die urenlang dicht bij elkaar zitten. Ik begrijp dus niet wat het grote risico is met betrekking tot de trein.

Dat gezegd zijnde, hier gaat het debat over het feit dat daags na de beslissing van de superkern de CEO van de NMBS, Sophie Dutordoir, spreekwoordelijk van haar stoel viel. Zij zei van niets te weten en dat er geen overleg met haar was gepleegd. Voorts verklaarde ze niet te weten hoe ze een en ander moet klaarspelen en onderstreepte ze dat de maatregel zeer ernstige en wezenlijke vragen doet rijzen, niet het minst met betrekking tot het garanderen van de noodzakelijke sanitaire veiligheid van reizigers en personeel.

Afgelopen maandag 15 juni 2020 is de raad van bestuur dan samengekomen en heeft hij de superkern eigenlijk teruggefloten. Hij ziet het niet zitten om op korte termijn massaal gratis Rail Passes te verspreiden en heeft de opdracht gegeven aan de CEO om in overleg met u een agenda uit te werken voor de verdere implementatie, die compatibel is met operationele uitdagingen en de sanitaire veiligheidsvereisten.

Collega's, de vraag is natuurlijk hoe het zover is kunnen komen dat zo'n belangrijke en verstrekkende beslissing genomen wordt zonder dat de CEO vooraf op de hoogte is, en dat de raad van bestuur zelfs de superkern de facto terugfluit.

Mijnheer de minister, klopt het dat over het voorstel om gratis Rail Passes te verdelen, er geen enkel overleg is geweest met de NMBS voorafgaandelijk aan de superkern? Waarom is dat niet gebeurd? Wanneer precies heeft de regering kennisgenomen van het voorstel om gratis Rail Passes te verspreiden? Er moet immers toch tijd verstreken zijn tussen de suggestie van het voorstel en de beslissing om te overleggen met de CEO?

Bent u het eens met mevrouw Dutordoir dat de gratis Rail Passes problematisch zijn voor de sanitaire veiligheid van de reizigers? Indien ja, wat zult u ondernemen? Betekent de beslissing om gratis Rail Passes te verspreiden dan een ommezwaai na het advies om de trein enkel te gebruiken voor niet-essentiële verplaatsingen?

Maakt de NMBS zich op voor een grotere toestroom aan reizigers? Neemt ze daarvoor bijkomende maatregelen?

Wat is de kostprijs van de maatregel? Hoe worden de Rail Passes verdeeld en binnen welke termijn?

Tot slot, hebt u – dit is misschien de belangrijkste vraag – na de vergadering van de raad van bestuur van eergisteren overleg gehad met mevrouw Sophie Dutordoir en een concreet voorstel ontvangen van de NMBS voor de implementatie van de beslissing van de superkern?

01.02 Mélissa Hanus (PS): Monsieur le ministre, nous avons appris avec satisfaction que le superkern du 6 juin avait décidé d'octroyer un Rail Pass à tous les résidents de Belgique.

L'objectif est de soutenir deux secteurs particulièrement touchés par la pandémie du COVID-19, à savoir le tourisme et l'horeca. Il permettra aussi aux Belges de s'aérer le corps et l'esprit après deux mois de confinement. Nous nous réjouissons d'autant plus que le transport public est le vecteur choisi. Nos concitoyens sont encouragés à utiliser un mode de transport durable dont ils peuvent parfois ignorer tous les avantages. Ce choix participe à favoriser le transfert modal dont notre pays a tant besoin.

Si le principe a bien été arrêté par le superkern, les modalités de financement et de mise en œuvre n'ont pas été communiquées. Pour le groupe socialiste, une telle mesure doit être à charge de l'autorité de tutelle. La SNCB et les cheminots qui, ces dernières années, ont dû consentir à beaucoup d'efforts pour faire face aux réductions budgétaires doivent en plus maintenant assumer l'important manque à gagner dû à la pandémie. Mettre à charge de la SNCB l'octroi d'un Rail Pass à tous les résidents belges paraît inadéquat quand on

connaît les défis et les investissements que doit assumer l'entreprise publique pour une mobilité durable.

Quant à la mise en œuvre, il faudra que les efforts sanitaires que tous les Belges et les cheminots ont réalisés ces derniers mois ne soient pas mis à mal par un afflux massif et soudain de voyageurs dans les trains. On pense également au contrôle des titres de transports par les accompagnateurs qui, à l'heure d'écrire ces lignes, n'a pas encore repris.

Le coût de l'octroi du Rail Pass sera-t-il effectivement assumé par l'autorité de tutelle et non par la SNCB? Les titres de transport offerts seront-ils nominatifs pour éviter une forme de cannibalisation des revenus de la SNCB?

L'octroi aux citoyens du titre se fera-t-il de façon progressive en débutant par des groupes cibles ou sera-t-il accessible à tous en même temps?

Comment éviter l'afflux massif de voyageurs qui mettrait à mal les recommandations sanitaires? Comment les titres de transport pourront-ils être vérifiés sans exposer les accompagnateurs à des risques trop élevés?

01.03 Frank Troosters (VB): *Mijnheer de minister, vorige week besliste de superkern dat elke Belg een gratis tienrittenkaart zou krijgen. De NMBS werd zelf compleet verrast door deze maatregel. CEO Sophie Dutordoir stak haar ongenoegen niet onder stoelen of banken.*

Tijdens een nieuwe superkern, afgelopen vrijdag, werd de eerder genomen beslissing aangepast. Enkel mensen die een tienrittenkaart aanvragen zullen er een krijgen. De NMBS reageert dat ze opnieuw niet op de hoogte zijn gesteld van de nieuwe wijziging. Woordvoerder Dimitri Temmerman stelde dat de NMBS er niet van op de hoogte was dat het dossier op de agenda van de superkern zou staan.

Klopt het dat de NMBS - ten tweede male - niet werd ingelicht/betrokken bij de gewijzigde maatregelen?

Wanneer zullen de door hen aangevraagde gratis tienrittenkaarten ter beschikking zijn van de reizigers?

Klopt het dat minister Bellot de NMBS de opdracht heeft gegeven om een aanbesteding op te starten voor de verdeling van de gratis tienrittenkaarten?

Zo ja: welke geraamde financiële impact zal deze aanbesteding hebben?

01.04 Jef Van den Bergh (CD&V): *Mijnheer de minister, de situatie is al uitvoerig uiteengezet door de collega's, dus ik zal mij beperken tot een aantal bedenkingen en tot mijn vragen.*

Ik was zelf ook verrast door de maatregel van de superkern op zaterdag 6 juni, maar ik heb hem wel direct omarmd. Het leek mij wel een goed idee om het openbaar vervoer een extra push te geven in deze moeilijke tijden. Ook voor het binnenlands toerisme en voor de horeca vond ik het een goede incentive die niet veel hoeft te kosten, want er is vandaag nog plaats op de treinen. Het zou dus een win-winsituatie kunnen zijn voor verschillende partners, ook voor de NMBS.

Mijn verbazing was dan ook groot toen een dag later bleek dat de NMBS in dezen niet was geconsulteerd. Ik vond dat eigenlijk zelfs een choquerende vaststelling, want met een dergelijke houding gaat de politiek eigenlijk terug naar de periode voor 1991, de periode van voor de wet op de autonome overheidsbedrijven, toen de NMBS eigenlijk een instrument was van de politiek voor allerlei wensen. Dat zouden wij toch niet mogen laten gebeuren. Een heel belangrijke vraag is dus in hoeverre dit met de NMBS is afgesproken. Hoever reikt de autonomie van de NMBS bij beslissingen over dergelijke maatregelen? Daarover zou een duidelijke uitspraak moeten volgen.

Afgelopen vrijdag was er weer een superkern en nadien bleek dat de NMBS nogmaals niet op de hoogte was van de eventuele bijsturingen. Dat tart toch elke verbeelding.

Mijn tweede reeks vragen gaat over de manier waarop de maatregel zal worden uitgevoerd.

Ik heb gisteren begrepen dat de maatregel wel degelijk zal moeten worden uitgevoerd. Ik lees dat dit per post en op papier zal moet gebeuren, terwijl een dergelijk initiatief net een hefboom zou moeten zijn om ook niet-gebruikers van het openbaar vervoer vertrouwd te maken met de trein en met de mogelijkheden die de MoBIB-kaart biedt.

Men zou een drempel kunnen inbouwen. Men zou een rem kunnen inbouwen om een stormloop op de tickets te vermijden door te vragen dat men over een MoBIB-kaart beschikt. Dat zou een piste kunnen zijn. Dat zou ook een veel handigere manier zijn om die tien ritten aan te vragen. Dat kan dan volledig digitaal

gebeuren en dan hoeft dat niet schriftelijk te worden aangevraagd en niet met de post te worden opgestuurd. Dat leek mij een goede manier van werken. Dat zou ook voor de NMBS interessant zijn, want dan beschikken zij over meer elektronische data via de digitale aanvragen van de MoBIB-kaarten.

Uiteraard moet er dan een tegemoetkoming zijn voor mensen die dat niet kunnen, maar dit zou een goede manier van werken zijn geweest.

Vanwaar de keuze om met papieren passen te werken? Waren hier geen alternatieven mogelijk?

Wat zal er ook met min 25-jarigen gebeuren? Zij hebben in principe recht op een goedkopere versie. Zij zouden de Go Pass of de Youth Multi, de nieuwe benaming, kunnen gebruiken. Zullen zij daarop recht krijgen of gaat het ook om Rail Passes?

01.05 Kathleen Depoorter (N-VA): Mijnheer de minister, ik heb ook een aantal vragen over de Rail Passes die zullen worden gegeven.

In de GEES-rapporten die ik heb gelezen wordt niet aangeraden om het openbaar vervoer te gebruiken voor niet-essentiële verplaatsingen in het kader van de COVID-19-crisis. Met het oog op de volksgezondheid vraag ik mij af waarom er, tegen het rapport van de GEES in, voor is gekozen om toch het openbaar vervoer te promoten?

In welke voorzorgsmaatregelen is voorzien? Ik denk dan vooral aan de momenten waarop we verwachten dat veel mensen richting de kust of de Ardennen zullen reizen. Hoe zullen we de social distancing kunnen garanderen? Zullen er controles zijn op het dragen van mondklappers? Wat is uw plan in dat verband?

01.06 Sarah Schlitz (Ecolo-Groen): Monsieur le président, monsieur le ministre, le groupe Ecolo-Groen se réjouit de l'avancée concrète de ce projet qui contribuera à restaurer la confiance du citoyen à l'égard des transports en commun. En cette période de déconfinement, il est en effet primordial de mettre sur la table une proposition qui permette de ramener des citoyens dans les trains, car le taux de fréquentation oscille aujourd'hui péniblement entre 10 et 20 %.

Nous voyons qu'en Chine, par exemple, la situation est catastrophique: le nombre de voitures particulières explose alors que les transports en commun restent déserts. Il s'agit donc d'un problème de mobilité, et nous ne pouvons nous permettre ce genre de tendance dans notre pays, déjà confronté à une congestion démesurée. La situation précitée pose également problème en termes de qualité de l'air et d'objectifs climatiques.

J'ai pu lire dans la presse les premières avancées concrètes du projet, mais j'ai quelques précisions à demander quant à sa mise en œuvre. Ainsi, les Rail Pass devront être commandés en ligne. Avez-vous prévu une solution pour les personnes qui n'ont pas accès à internet?

De même, les Rail Pass ne seraient disponibles qu'à partir du 31 juillet. Une extension de leur date de validité est-elle envisagée? Sur la base de quel registre seront-ils distribués? Je lis que le Rail Pass sera offert aux enfants de plus de 12 ans. Or, la gratuité ne concerne que les enfants de moins de 12 ans. Il faudra donc bien veiller à ce que les enfants de moins de 12 ans aient, eux aussi, droit au Rail Pass.

Pourriez-vous envisager de réaliser une enquête de mobilité pendant la procédure de distribution des Rail Pass? Le soumissionnaire informatique pourrait ainsi soumettre un questionnaire à ceux qui souhaitent y répondre, ce qui permettrait d'obtenir des informations sur les habitudes de mobilité des Belges et sur les freins à la mobilité durable.

Selon moi, les personnes qui affirment que le Rail Pass va coûter 83 euros par bénéficiaire se trompent, car l'idée est de ramener les citoyens dans les trains et de les inciter, à terme, à changer leurs habitudes. Ainsi, le Rail Pass peut donc être synonyme de gain pour la SNCB à terme.

01.07 Kim Buyst (Ecolo-Groen): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, laat ik zeggen dat ik als ecologist heel blij ben dat op 6 juni de superkern met de steun van 10 partijen haar steun aan de NMBS heeft toegezegd. De sector moest in de voorbije maanden een verlies optekenen van 400 miljoen euro. De sector heeft er in moeilijke omstandigheden toch voor gezorgd dat er treinen bleven rijden. De sector kan er mee voor zorgen dat het fileleed niet groter wordt en dat wij pieken in de luchtvervuiling vermijden. De sector

kan het binnenlands toerisme mee een duwtje in de rug geven.

Als wij die sector echter willen ondersteunen, zullen wij de mensen opnieuw vertrouwen moeten geven. Dan zullen wij de mensen opnieuw op de trein moeten krijgen. Zowel voor treinbegeleiders als voor passagiers is het inderdaad heel belangrijk dat dit in veilige omstandigheden kan gebeuren. Daarom is het inderdaad spijtig dat na jaren van besparen zo'n positieve maatregel niet in overleg met de spoorwegmaatschappij genomen werd. Ik heb echter uit de pers begrepen dat er gisteren opnieuw een overleg met de NMBS geweest is over de precieze uitwerking van deze maatregel.

Daarom heb ik volgende vragen voor u.

Hoe ziet u de logistieke verdeling van deze meerrittenpassen? Ik begrijp dat men die online zal moeten aanvragen. Klopt dat? Zult u er dan ook voor zorgen dat dit toegankelijk en laagdrempelig zal kunnen gebeuren voor mensen die minder goed met de computer overweg kunnen of die geen computer hebben? Het kan natuurlijk niet de bedoeling zijn dat de NMBS op extra kosten wordt gejaagd. Zij lijdt financieel al zwaar door de coronamaatregelen. Verbindt de regering zich ertoe de kosten van deze maatregel op zich te nemen? Op welke manier kan de NMBS grote drukte op de treinen vermijden? Welke maatregelen zullen daartoe onderzocht en uitgewerkt worden?

01.08 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, wij zijn er in principe ook voor dat er promotie gevoerd wordt voor het openbaar vervoer. Wij zijn er in principe ook voor dat men ervoor zorgt dat mensen gratis het openbaar vervoer kunnen gebruiken.

Maar de manier waarop dit nu gebeurd is, daar zijn wij het helemaal niet mee eens. Zoals reeds door de collega's is gezegd: het feit dat dit niet besproken is met de directie van de NMBS, het feit dat dit niet met de sociale partners besproken is, vind ik ongehoord. Een slag in het gezicht van die vele werknemers die zich dag na dag ingezet hebben in deze moeilijke coronaperiode.

Dat er geen meerkosten zullen zijn, is een illusie. De NMBS zegt zelf dat er voor 100 miljoen euro aan meerkosten zullen zijn. De vraag zal natuurlijk zijn wie die kosten zal betalen.

Vandaar mijn vragen, mijnheer de minister.

Hoe is die beslissing tot stand gekomen in de superkern? Waarop was deze beslissing precies gebaseerd? Was men zich op dat moment bewust van de kosten? Wat waren de argumenten om deze maatregel in te voeren?

Begrijpt u zelf dat er veel misnoegdheid is, zowel bij de directie als bij de sociale partners, die totaal niet betrokken zijn? Brengen we met deze maatregelen de gezondheid van de NMBS-werknemers en de reizigers niet in gevaar? Dat is de bezorgdheid die ik bij het personeel hoor. Welke maatregelen zult u nemen om ervoor te zorgen dat een en ander veilig kan verlopen?

Hoeveel gaan de gratis Rail Passes de NMBS kosten als elke Belg er een aanvraagt? Zal de NMBS daarvoor gecompenseerd worden? Zo ja, hoe?

01.09 Marianne Verhaert (Open Vld): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, de collega's hebben ondertussen de problematiek al heel uitvoerig beschreven. Ik beperk me dus tot mijn vragen. Ik steun deze positieve maatregel, maar tegelijk maak ik me de bedenking dat het wel veilig moet gebeuren.

Mijnheer de minister, kunt u al meer details geven over de uitwerking van de maatregel? We vernamen intussen dat de raad van bestuur meldt dat deze niet in deze vorm zal kunnen worden uitgevoerd. U stelt echter dat de tienrittenkaart er wel degelijk moet komen. Is er intussen al meer zicht op wanneer de beslissing van de kern kan worden uitgevoerd? Vanaf wanneer kan de fiets gratis mee in de trein?

Welke opmerkingen had de NMBS over het genomen voorstel? Welke bijkomende voorwaarden acht de NMBS nodig om de veiligheid op de treinen te garanderen?

Welke beslissingen zult u of zal de NMBS nemen om de treinen in alle veiligheid te laten rijden, zowel voor het personeel als voor de reizigers? Komen er voorwaarden aan de Rail Pass en het meenemen van de fiets in de trein? Kan dat bijvoorbeeld enkel buiten de spitsuren?

Daarnaast is ook de kostprijs van de maatregel een belangrijk gegeven. Wie neemt de kosten op zich? Hoe wordt de maatregel gefinancierd?

Om ons mobiliteitsgedrag structureel te veranderen, is er uiteraard meer nodig dan een eenmalig aanbod van gratis openbaar vervoer. Welke flankerende acties zult u opzetten naar aanleiding van de beslissingen die de superkern heeft genomen om duurzaam reizen met de trein structureel te maken?

01.10 **Tomas Roggeman** (N-VA): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, de superkern heeft op voorstel van de collega's van Groen beslist tot het uitdelen van een aantal miljoenen gratis treintickets, in de veronderstelling dat het niets zou kosten. Dat het wel degelijk iets kost, zegt niet alleen het gezond verstand, maar gisteren ook de minister van Begroting, de heer Clarinval, die het inkomstenverlies heeft geraamd op 110 miljoen euro.

Mijnheer de minister, kunt u bevestigen dat ook de NMBS een inkomstenverlies raamt van die grootteorde? Wat vindt u daarvan? Ik ben benieuwd naar uw standpunt als voogdijminister.

Tegelijkertijd, collega's, ben ik toch ook wel verwonderd over het standpunt dat sommige fracties hier alsnog innemen. Vooral de collega's aan mijn letterlijke en figuurlijke linkerzijde spreken zich uit voor de voortzetting van de maatregel, waarvan wij inmiddels hebben vernomen dat hij niet alleen een grote kostprijs heeft maar volgens het rapport van de GEES ook gezondheidsrisico's inhoudt. Missen is menselijk. Even menselijk is het om een vergissing te erkennen. Het zou de collega's, in het bijzonder die van Groen, sieren om hun standpunt navenant bij te sturen nu wij meer inzicht hebben op de impact die deze maatregel met zich meebrengt. Het verwondert mij dat hier veeleer het omgekeerde gebeurt.

Collega's, met 110 miljoen euro kunnen wij wel wat andere zaken doen. Als wij weten dat de NMBS vandaag al aankijkt tegen een inkomensverlies van 70 miljoen euro per maand vanwege de coronacrisis, dan is dat niet niks. Als wij weten dat de elektrificatie van twee Limburgse spoorlijnen samen minder kost dan deze maatregel, het uitdelen van gratis tickets voor de duur van één zomer, dan lijkt het mij toch wel zonde dat we dit plan zouden voortzetten. Voor 110 miljoen euro kunnen wij een van de resterende dieselspoorlijnen elektrificeren en dan hebben we nog geld over. En dat zou een positieve impact hebben, niet voor de duurtijd van één enkele zomer maar voor de komende jaren en decennia. Dat zou nog eens een milieu- en klimaatvriendelijk voorstel geweest zijn. Ik betreur dat de sinterklaaspolitiek primeert. Dat is jammer.

Mijnheer de minister, u kunt er niets aan doen dat de superkern daarover heeft beslist. Dat is een niveau hoger. De uitwerking daarvan is natuurlijk wel uw verantwoordelijkheid. Als we zien dat de raad van bestuur die maatregel zelf in vraag stelt, verwondert het mij dat uw kabinet dat in de media resoluut afblokt. Ik citeer uw woordvoerder in *De Tijd*: "De beslissing is genomen door de superkern en moet uitgevoerd worden. Punt."

Mijnheer de minister, blijft u bij deze brute weigering? Als u dat top-down simpelweg wil doordrukken, lijkt mij dat niet enkel onverantwoord als bestuurlijke maatregel op zich. Bovendien komt u daarmee ook in botsing met de wet van 1991 op de overheidsbedrijven, die klaar en duidelijk stelt dat het productgamma en de tarifiering moeten worden bepaald via het beheerscontract. Het beheerscontract zelf laat er ook geen enkele twijfel over bestaan dat de NMBS het gamma, de aard en het prijsniveau moet bepalen.

Als u in die omstandigheden zegt dat er geen overleg komt over de maatregel zelf en dat die er gewoon moet komen, dan komt u niet enkel in botsing met de autonomie van het overheidsbedrijf maar ook met de wet die de hoeksteen vormt van de organisatie van ons volledige spoorlandschap. Dat zou toch wel ongehoord zijn. Mijnheer de minister, hoe verzoent u dat met de wetgeving?

Ik hoop dat het net als bij de collega's van Groen een vergissing betreft, maar dat u er in tegenstelling tot hen wel voor kiest om bij te sturen en dat u dus voor overleg gaat, zoals het gezond verstand en de wet u dat voorschrijven.

01.11 **François Bellot**, ministre: Monsieur le président, chers collègues, je ne serai pas très long, ce qui va peut-être vous décevoir, mais je vous expliquerai pourquoi plus tard.

Je vous rappelle que le superkern, autrement dit les leaders des dix partis, dont des membres de sept de ces partis m'ont interrogé ici, ont marqué leur accord. J'espère que les présidents de parti ont la conscience

des décisions qu'ils prennent, surtout dans le cadre de la crise sanitaire. Vous aurez compris qu'il est question d'équilibre, à tous les niveaux.

Le superkern a donc décidé, lors de sa réunion du 6 juin, d'octroyer un Rail Pass ou dix trajets gratuits aux résidents en Belgique.

Ik ben geen lid van de superkern. Ikzelf en de NMBS waren inderdaad niet op voorhand geïnformeerd.

Il faut bien admettre que cette décision non concertée, si elle est une bonne idée, a suscité et suscite encore énormément de problèmes dans sa mise en pratique. Il aurait été préférable que les représentants des partis à l'instigation de cette mesure aient consulté la SNCB avant de proposer de la mettre en œuvre sans tenir compte de la réalité de terrain. Ma porte est toujours ouverte pour permettre des échanges constructifs entre le monde politique et les sociétés de chemins de fer.

Le Conseil d'administration de la SNCB, composé des représentants de ces mêmes formations politiques, a salué la volonté du superkern de vouloir soutenir et favoriser l'utilisation des transports publics. Mais ce Conseil d'administration a décidé que cette décision ne pouvait être implémentée telle que proposée et a mandaté le Comité de direction pour définir, en étroite collaboration avec son actionnaire, au travers moi, des modalités et un calendrier d'implémentation du pass compatibles avec les exigences sanitaires et opérationnelles afin d'aboutir à une proposition concertée assurant la sécurité sanitaire des acteurs de transport et des voyageurs.

Immédiatement, il est apparu qu'il fallait que ces titres de transport soient remis à la demande pour que chacun puisse y accéder, que soit par des voies digitales ou via une autre solution pour ceux qui n'y ont pas accès. Toutes les personnes qui sont dans les conditions d'obtenir le ticket doivent pouvoir le recevoir.

Deuxièmement, ce titre doit être nominatif. À défaut, il y aura une forme de cannibalisation par rapport aux autres produits. Enfin, ce titre devra être contrôlé comme tout autre titre de transport – Go Pass, Rail Pass, etc. Nous lui donnerons peut-être un autre nom que Rail Pass, sachant que celui-ci a un coût de 83 euros pour dix tickets et que le Go Pass a un autre prix pour un autre public.

À la suite de la décision du Conseil d'administration de la SNCB, une concertation a eu lieu ce mardi 16 juin. Elle a été constructive, mais n'est pas encore aboutie. La SNCB a fait une nouvelle proposition visant à répondre à ses inquiétudes qui sera proposée prochainement aux membres du superkern pour s'assurer qu'elle répond adéquatement à la décision prise le 6 juin, tant sur les plans sanitaire, opérationnel, de financement que des objectifs recherchés.

Je suppose qu'il ne vous aura pas échappé hier que le ministre du Budget a dit avoir réservé une somme dans le paquet COVID-19. Il est évident qu'un dossier global sera rentré dans le cadre des mesures COVID-19 qui couvriront non seulement ceci mais aussi les "déficits" ou en tout cas les non-recettes que la SNCB enregistre depuis le début du confinement.

En synthèse, une proposition est actuellement à l'analyse en vue d'être finalisée sur la base de tous les critères retenus et avec toutes précautions nécessaires, en premier chef desquelles les précautions sanitaires, mais aussi de sorte à atteindre les objectifs conformément au choix du superkern d'offrir des titres de transport gratuits au cours des prochains mois.

Je ne peux pas vous en dire plus tant que la proposition qui a été mise sur la table et qui fait encore l'objet d'analyses pour l'instant sur tous ces aspects ne sera pas finalisée, mais la décision devra tomber rapidement si on veut la mettre en œuvre. Je l'ai déjà déclaré à plusieurs reprises: les mesures techniques, opérationnelles, juridiques, le respect des règles de marché public et autres – parce qu'ils vont faire appel à un opérateur externe pour au moins deux des tâches à exécuter –, fait qu'il est impossible de mettre cela en œuvre en deux semaines. Le plus tôt possible sera le mieux mais il faut savoir que toutes les autres mesures devront bien entendu être validées en même temps. Dès que la proposition sera là, un tour de l'ensemble des Dix sera organisé pour leur demander s'ils ont encore des objections sur le projet tel qu'il est élaboré.

01.12 Joris Vandenbroucke (sp.a): Dank u voor uw antwoord, mijnheer de minister.

Ik vind het nogal gemakkelijk om de bal te spelen naar de partijen in de superkern, die zagezegd met de

NMBS hadden kunnen overleggen. Als ik goed geïnformeerd ben, is de fiche met dat voorstel op woensdag, drie dagen voor de superkern, op het bureau van premier Wilmès beland. Men wist goed genoeg dat het voorstel besproken zou worden op zaterdag. Ik vind het onbegrijpelijk dat u noch de NMBS in die drie dagen vóór de superkern geïnformeerd werd over dat voorstel.

Waarvoor hebben wij voogdijministers nodig, als zij niet geïnformeerd worden over een voorstel dat op tafel zou komen, zodat zij kunnen spreken met het bedrijf waarover zij de voogdij hebben? Dat is echter de essentie van het verhaal niet. Ik hoop dat het zich geen tweede keer voordoet.

Ik vind het belangrijker dat er een nieuw voorstel is geformuleerd door mevrouw Dutordoir, in een overleg met u. Ik heb begrepen dat u daarover nog niet veel kwijt wil, behalve dat het wellicht wat langer zal duren alvorens de beslissing van de superkern kan worden uitgevoerd. Ik reken er evenwel op dat er een mogelijkheid wordt gevonden om, rekening houdend met de bekommernissen van de raad van bestuur, effectief aan alle Belgen de mogelijkheid te bieden om gratis de trein te nemen.

Het is van twee zaken één, mijnheer Roggeman. Enerzijds beklaagt u zich over de operationele inkomstenverliezen van de NMBS, omdat er niemand in de trein zit, anderzijds maakt u zich druk over een beslissing om de mensen te stimuleren om de trein nemen, met gratis treinritten, inderdaad. Die gratis treinritten zullen hopelijk de mensen doen inzien dat de trein niet alleen gedurende de geldigheidsperiode van de gratis Rail Pass maar ook daarna een perfect en gezond alternatief is voor de wagen om zich te verplaatsen. Het is een investering in toekomstige treingebruikers. Ik vind het niet meer uitlegbaar dat men blijft zeggen dat het openbaar vervoer nemen grote sanitaire risico's met zich meebrengt, op een moment dat er al twee dagen volle vliegtuigen uit Zaventem vertrekken met mensen die uren aan een stuk vlak bij elkaar in dezelfde ruimte zitten.

01.13 Méliissa Hanus (PS): Monsieur le ministre, il est vrai que le Parti Socialiste qui participe avec d'autres partis au superkern a soutenu cette mesure.

Bien entendu, soucieux du bien-être des navetteurs et des travailleurs du rail, nous ne manquerons pas de suivre avec attention les informations qui seront divulguées par vos services concernant la mise en œuvre de cette mesure particulière.

01.14 Jef Van den Bergh (CD&V): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, ik dank u voor het antwoord.

Wij kijken uiteraard vol belangstelling uit naar de oplossing die met de NMBS zou zijn uitgedokterd. Het is goed dat er een gezamenlijke oplossing naar voren zal worden gebracht. Dat is heel hard nodig.

Ik heb enkele reacties. Ik maak mij nog altijd zorgen over de zuiverheid van de verhouding tussen het autonome overheidsbedrijf NMBS en de overheid. De manier waarop hier is omgegaan met deze autonomie is wraakroepend, en dan druk ik mij zacht uit. Dit is niet de manier waarop het had moeten verlopen.

Ik kan misschien nog begrijpen dat dit tijdens de eerste superministerraad zo is verlopen, met de vele voorstellen die de woensdag ervoor werden ingediend, dus twee dagen voor de superministerraad – de voorstellen moesten woensdag vóór 17 uur binnen zijn. Dat tijdens een tweede superministerraad de bijsturing van het voorstel ook niet werd doorgesproken, vind ik onvoorstelbaar.

U verwijst naar de raad van bestuur als een bestuursorgaan waarin bestuurders van dezelfde politieke partijen zetelen. Dat vind ik geen goede voorstelling van die raad van bestuur. Die bestuurders zitten daar in eerste instantie in het belang van de spoorwegonderneming en niet in het belang van de politiek of van de politieke partij waarmee ze eventueel een band hebben of die hen heeft voorgesteld om in die raad van bestuur te zetelen. Ik vind dat niet de goede manier om dat autonoom overheidsbedrijf te benaderen.

Wat de Rail Pass zelf betreft, ik blijf erbij dat dit een zinvolle maatregel kan zijn om de binnenlandse reizen, de binnenlandse consumptie en de binnenlandse recreatie te stimuleren en om het aantal treinreizigers opnieuw op te krikken. Volgens de laatste gegevens zit men ongeveer aan 20 %. Ik heb het gevoel dat het de laatste dagen wel wat hoger ligt, maar die push om extra reizigers naar de trein te krijgen, is volgens mij wel nuttig en nodig.

Ik denk echter dat het op een commercieel interessantere manier zou moeten gebeuren, in plaats van die

Pass per post op te sturen. Men zou bepaalde drempels kunnen inbouwen om ervoor te zorgen dat geen 10 miljoen mensen op hetzelfde moment de trein nemen. Dat zou men kunnen doen door meer digitaal en elektronisch te werken in plaats van met een papieren kaart.

Er zijn apps. Er zijn vandaag Mobility as a Service-apps waarop men digitaal een multipass of een tienrittenkaart kan zetten. Bij de NMBS kan dat nog niet, wat ik vrij vreemd vind. Men kan NMBS-ritten wel op een digitale kaart van een externe speler zetten, maar niet op de kaarten van de NMBS zelf.

Het lijkt mij een kleine moeite, en het is ook het goede moment en de goede reden om dat nu te doen naar aanleiding van deze maatregel. Het zou meteen ook een enorme hefboom kunnen zijn om het gebruik van de MoBIB-kaart te stimuleren als men dat als voorwaarde zou opleggen om die tien ritten te kunnen gebruiken. Het zou een win-winsituatie voor iedereen zijn, dus ik denk dat dit een goede piste zou kunnen zijn.

Wij kijken uit naar het voorstel dat gisteren door jullie werd uitgewerkt. Ik ben benieuwd.

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

En tant que partis qui soutiennent la proposition, il est de notre droit de poser des questions, étant donné que nous ne sommes pas autour de la table des négociations avec la SNCB. Nous soutenons bien évidemment votre démarche, mais notre volonté d'obtenir des informations pratiques sur le déroulement des opérations est tout à fait légitime. Je n'ai pas entendu un seul des collègues des partis faisant partie du superkern critiquer la mesure. Bien au contraire, j'observe plutôt une envie d'obtenir des informations et de savoir dans quel sens vont les choses.

Je suis malgré tout étonnée d'entendre certains collègues critiquer ouvertement la mesure. Certes, la concertation n'a pas été optimale et aurait nécessité une prise de contact préalable avec la SNCB. Les contacts ont désormais été établis et il nous est impossible de procéder autrement. Aussi, malgré un début un peu chaotique, nous ne pouvons que nous réjouir de voir aujourd'hui la situation évoluer dans le bon sens.

Je suis également surprise d'entendre qu'on s'inquiète des aspects sanitaires dans les trains. Il va sans dire que les gestes barrières doivent rester de mise, et les usagers en sont d'ailleurs bien conscients. Ce respect des règles au sein de la SNCB m'impressionne, mais je suis également choquée de voir que les trains restent vides. Il s'agit là d'une situation préoccupante. Qu'allons-nous faire pour remédier à ce problème?

Afin d'atteindre nos objectifs climatiques, nous sommes supposés augmenter la capacité de voyageurs par rapport à la situation antérieure à la crise. Ici, nous courons à la catastrophe! Cette désertion des trains représente un coût considérable pour la SNCB. Il est bien entendu normal que les trains soient restés vides pendant la crise, mais s'ils restent vides au cours des mois à venir, je ne sais vraiment pas ce que nous allons faire.

En matière de financement, je pense que cette initiative constitue une première mesure de soutien, qui nous permet enfin de parler du transport par rail de manière positive. Pendant toute la crise, le rail a effectivement été le secteur oublié, au contraire des centres commerciaux ou des salles de sport. Son utilisation a été préconisée pour les déplacements essentiels. Aujourd'hui, il va falloir recommencer à vivre sans reprendre nos mauvaises habitudes telles que celle qui consiste à utiliser la voiture pour tous nos déplacements. Nous soutiendrons donc bien évidemment toute mesure future visant à apporter un soutien financier à la SNCB, car ce soutien-ci ne sera pas suffisant.

01.16 Kim Buyst (Ecolo-Groen): Mijnheer de minister, dank u voor uw antwoord.

Mijnheer Roggeman, laat het heel duidelijk zijn: dit was geen vergissing! Dit is een positieve maatregel voor het openbaar vervoer. Een aantal collega's heeft het al gezegd: deze maatregel lag woensdag al op tafel bij de regering. Alle partijen hebben daarover kunnen nadenken en ook uw partij heeft daarvoor de toestemming gegeven tijdens de superkern.

Dit is een positieve maatregel die ervoor kan zorgen dat we mensen weer vertrouwen geven in de trein. We kunnen ervoor zorgen dat mensen die de trein misschien nog niet kennen, die toch leren kennen en in de toekomst vaker zullen gebruiken. Als ik de minister hoor zeggen dat er weer overleg is geweest met de

NMBS, is dat goed. Dit moet immers op een veilige en gezonde manier gebeuren.

Kunnen we er alstublieft mee stoppen om mensen bang te maken voor het openbaar vervoer? Ik hoop echt uit de grond van mijn hart dat we dat niet meer zullen doen. Als partijen vandaag blijven zeggen dat we het openbaar vervoer moeten mijden, wil ik hen ook horen wanneer het gaat over het gebrek aan veiligheidsmaatregelen bij vliegtuigen. Ik wil hen dan ook horen zeggen dat de vliegtuigen aan de grond moeten blijven. Die twee maten en twee gewichten krijg je toch niet meer uitgelegd.

Laten we ervoor zorgen dat het op een veilige en gezonde manier kan. Laten we ervoor zorgen dat we de maatregel kunnen uitvoeren en dat we mensen in armoede ook naar deze maatregel kunnen leiden, om er op deze manier voor te zorgen dat de trein opnieuw de logische keuze wordt voor de pendelaar.

01.17 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Ten eerste, ik vind het ongelooflijk op welke ondemocratische manier dit allemaal verlopen is in de superkern, met tien partijen die nu met elkaar ruzie maken. Dat zegt voor mij veel over hoe beslissingen worden genomen.

Ten tweede willen wij voor die maatregel vooral zien dat er genoeg middelen zijn bij de NMBS, die nu al ondergefinancierd is. Er zullen bijkomende middelen nodig zijn voor de NMBS om het transport verder uit te bouwen.

Ten derde, als de Rail Pass er komt, willen wij dat dit heel toegankelijk is en voor iedereen geldt, ook voor mensen die niet gemakkelijk op een computer geraken en zeker voor mensen die in een zwakkere positie zitten.

01.18 Marianne Verhaert (Open Vld): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord.

Sowieso zullen bijkomende maatregelen nodig zijn om op een veilige manier het openbaar vervoer te kunnen nemen, niet alleen door de recent genomen beslissingen van de superkern maar ook op termijn, wanneer de pendelaars hopelijk opnieuw de weg naar de trein zullen vinden. Ook voor hen is het nodig dat bijkomende maatregelen worden getroffen.

Wij hebben intussen ook vragen gesteld over de manier waarop de NMBS treinen veilig zal laten rijden wanneer de bezetting opnieuw stijgt. Immers, niet de prijs van de Rail Pass maar wel de veiligheid en de bezetting op de trein zullen bepalen hoeveel mensen de trein zullen willen nemen.

Laat ons daarom het debat eens ten gronde voeren. U hebt reeds de suggestie gedaan om de NMBS over het thema uit te nodigen. Ik hoop dan ook dat die hoorzitting hier in de commissie snel wordt gepland.

Ten slotte, ik verwijs nog graag naar de opmerkingen van de heer Van den Bergh over de digitalisering, waarover ik intussen ook al een voorstel lanceerde. Het lijkt mij echt hoognodig om de trein op de sporen van de digitalisering te zetten.

01.19 Tomas Roggeman (N-VA): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, wij zijn het erover eens dat het een mooie intentie is om meer mensen ervan te overtuigen om voor de trein te kiezen. Ik stel echter in vraag of die gratis treintickets daarvoor de meest effectieve manier is.

Het overtuigen en sensibiliseren van mensen kan op heel wat manieren, waarvan vele manieren goedkoper zijn. Om te beginnen kunnen wij al gewoon naar het treinaanbod zelf kijken. De heer Vandenbroucke en mevrouw Buyst trekken hier openlijk de bezorgdheden van de GEES in twijfel. Ik hoor hier vertellen dat het om bangmakerij gaat. In tegenstelling tot die leden zal ik de conclusies uit het rapport niet in vraag stellen. Ik voel mij daarvoor niet goed genoeg geplaatst, ik ben immers geen viroloog. Ik ben wel van mening dat wij het signaal ernstig moeten nemen. Dat doet het publiek immers ook.

Indien wij mensen willen overtuigen om voor de trein te kiezen, zouden wij dat beter doen door precies die bezorgdheden aan te pakken en door maatregelen te treffen die de volksgezondheid op het openbaar vervoer kunnen versterken en garanderen, veeleer dan een en ander weg te wimpelen en te stellen dat het allemaal wel zo erg niet zal zijn en naar de vliegtuigen te verwijzen. De zaak ligt toch wel wat delicateser dan dat.

De beslissing van de superkern is ook in naam van mijn partij, de N-VA, genomen. Wij hebben dat gedaan in de overtuiging dat de indieners van het voorstel wisten waarover ze spraken toen ze beweerden dat de maatregel niets zou kosten. Wij hebben intussen echter kunnen lezen dat zulks spijtig genoeg niet het geval is en dat de maatregel wel degelijk een stevige kostprijs en stevig inkomstenverlies met zich zal brengen.

Mevrouw Buyst, enkele van uw partijgenoten hebben zich wel degelijk vergist. Volgens mevrouw Almaci kostte de maatregel niks, omdat de treinen toch rijden. De minister van Begroting is het daarmee alvast fundamenteel oneens. Ook minister Bellot heeft hier aangestipt dat het risico van kannibalisering van de verkoop van andere producten bestaat en dat een dergelijk risico moet worden opgevangen.

Ik verneem nu dat er een voorstel zou terugkeren naar de superkern dat wil beantwoorden aan precies die bezorgdheden inzake betaalbaarheid en volksgezondheid. Net als u, mijnheer de minister, maak ik zelf ook geen deel uit van de superkern, maar ben ik wel bijzonder benieuwd naar het resultaat. Als de betaalbaarheid en de volksgezondheid niet gegarandeerd zijn, zou het ons als politici wel degelijk sieren om openheid van geest te tonen en te erkennen dat dit wellicht niet het beste idee is en dat er andere, effectievere maatregelen bestaan om mensen te overtuigen om te kiezen voor het openbaar vervoer.

01.20 Jef Van den Bergh (CD&V): Eigenlijk bestond de maatregel uit twee delen: enerzijds de Rail Pass, anderzijds het gratis meenemen van de fiets op de trein.

Mij lijkt het een bijzonder goed idee om het gratis meenemen van de fiets op de trein uit te testen. Het zou een goed idee zijn voor de NMBS om het effect daarvan te monitoren en te bekijken wat het op lange termijn zou betekenen als mensen gratis hun fiets kunnen meenemen op de trein. Het effect daarvan op de bezetting van de trein kan interessant zijn om te bestuderen. Dat wilde ik nog even meegeven.

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

01.21 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Mijnheer de voorzitter, ik heb niet goed begrepen waarom er geen actualiteitsdebat is rond de luchthaven? Er zijn meer dan vijf vragen en ze zijn niet allemaal samengevoegd.

De **voorzitter**: De beslissing over de volgorde van de vragen komt niet de commissievoorzitter toe. Dat komt tot stand in dialoog tussen het commissiesecretariaat en de minister of diens medewerkers.

Je n'ai pas de débat d'actualité sur ce point-là. Si chacun est d'accord pour regrouper des questions...

01.22 Collaboratrice du ministre: Monsieur le président, ces questions concernent des dossiers différents. Si vous voulez des réponses précises, il faut alors les regrouper autour d'un même sujet. Sinon, les deux minutes réservées aux réponses seront trop courtes pour répondre à quinze questions différentes.

01.23 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Monsieur le président, il y a un lien entre Brussels Airlines et l'aéroport.

01.24 Collaboratrice du ministre: Jusqu'à présent, nous n'y avons pas répondu. Lors de la dernière plénière, c'est le ministre De Croo qui l'a fait, puisque c'est lui qui est à la manœuvre dans ce dossier. C'est un exemple.

Le **président**: Nous n'allons pas bouleverser l'ordre des travaux maintenant.

Cela dit, si les membres de la commission s'accordent pour inviter les deux ministres à une prochaine réunion pour un débat d'actualité sur Brussels Airlines et l'aéroport, ce n'est pas impossible. D'autres commissions sont peut-être concernées, mais si suffisamment de questions sont déposées ici, nous pouvons organiser un débat d'actualité.

Je vous propose donc d'inscrire un ordre des travaux à la prochaine réunion et d'en débattre. Ensuite, la commission décidera.

02 Samengevoegde vragen van

- Nathalie Dewulf aan François Bellot (Mobiliteit) over "De afwezigheid van controle op de treinen door de coronamaatregelen" (55005172C)

- Laurence Zanchetta aan François Bellot (Mobilité) over "De controles in de treinen in de strijd tegen COVID-19" (55005630C)
- Laurence Zanchetta aan François Bellot (Mobilité) over "De middelen die Infrabel inzet tegen COVID-19" (55006549C)

02 Questions jointes de

- Nathalie Dewulf à François Bellot (Mobilité) sur "L'absence de contrôles dans les trains en raison des mesures contre le coronavirus" (55005172C)
- Laurence Zanchetta à François Bellot (Mobilité) sur "Les contrôles réalisés dans les trains dans le cadre de la lutte contre le COVID-19" (55005630C)
- Laurence Zanchetta à François Bellot (Mobilité) sur "Les outils de lutte contre le COVID-19 conçus par Infrabel" (55006549C)

02.01 Laurence Zanchetta (PS): Monsieur le ministre, la SNCB propose à nouveau une offre de trains quasiment complète depuis le lundi 4 mai. Mais pour que les usagers puissent voyager en toute sécurité et sans risquer d'être contaminés, le port du masque est, comme on le sait, obligatoire dans les gares et sur les quais, et ce pour toute personne âgée de plus de 12 ans.

Monsieur le ministre, vous avez vous-même annoncé dans la presse que des contrôles seraient réalisés par la Police des chemins de fer (SPC) et Securail dans le cadre du confinement, et que des amendes de 250 euros pourraient être infligées aux éventuels contrevenants. Dès lors, mes questions sont les suivantes. Concrètement, comment ces contrôles s'organisent-ils? Les personnes qui ne portent pas de masques sont-elles incitées à quitter le train au prochain arrêt? L'entrée dans le train leur est-elle refusée? Quels sont les effectifs sollicités pour réaliser ces contrôles et avec quelle protection? Cette question date un peu et je l'avais donc quelque peu adaptée.

Voici ma seconde question, monsieur le ministre. Il y a quelque temps, les équipes d'Infrabel ont conçu des outils de lutte contre le COVID-19 grâce à l'intelligence artificielle. Ces outils fonctionnent selon un système de capteurs qui permettent à la fois de détecter quand trop de personnes occupent un même espace ou quand deux personnes ne respectent pas la distance de sécurité. Ils émettent aussi une alerte sonore dans le cas où quelqu'un ne porterait pas de masque ou le porterait mal. Infrabel se serait également équipée d'une centaine d'émetteurs individuels à fixer sur un bracelet ou sur un casque pour signaler en vibrant, en clignotant ou en émettant un signal sonore que deux techniciens se rapprochent trop l'un de l'autre, par exemple sur un chantier.

Ces différents outils de lutte contre le COVID-19 sont à l'essai sur cinq sites pilotes propices aux rassemblements. Il y en a notamment deux à La Louvière. Dès lors, monsieur le ministre, mes questions sont les suivantes. Combien la conception de ces outils a-t-elle coûté à Infrabel? Concrètement, qu'implique la mise en œuvre d'un tel système pour les gares pilotes, en termes d'installation? Comment cela s'est-il organisé? Comment la protection de la vie privée des cheminots est-elle assurée par ces outils? Après une période d'essai, ces outils ont-ils fait leurs preuves? Sont-ils efficaces ou des arrangements devront-ils être effectués? Est-il prévu d'installer un tel système sur d'autres sites et si oui, lesquels? La SNCB envisage-t-elle de mettre en place un système similaire dans les trains et dans les gares? Je vous remercie pour vos réponses.

02.02 François Bellot, ministre: Chers collègues, durant la période du 23 mars au 4 mai, la SNCB a tout mis en œuvre afin de préserver en toute sécurité la mobilité des personnes amenées à devoir absolument se déplacer et ce, tant dans ses gares que dans ses trains, dans le strict respect des conditions sanitaires en vigueur imposées par le gouvernement.

Tous les efforts ont été déployés pour continuer à maintenir une offre de trains robuste et stable sur l'ensemble du territoire belge.

Au début du mois de mai, la SNCB avait déjà dépensé plus de 3 millions d'euros en matériel de protection et produits de nettoyage. Tous les trains sont entièrement désinfectés chaque jour et sont nettoyés une seconde fois durant la journée. Des centaines de personnes nettoient en permanence les boutons, les poignées et les espaces de travail. Toutes ces actions et mesures d'hygiène ont été prises en concertation avec des spécialistes "sécurité et bien-être" de la SNCB suivant les recommandations du SPF.

Depuis le 4 mai, l'offre de trains est à nouveau pour ainsi dire complète, à l'exception des trains P. La SNCB observe une augmentation limitée du nombre de voyageurs, mais grâce à l'offre de trains et à la composition

maximale de ceux-ci, la distanciation sociale peut être respectée sans problème et ne nécessite actuellement pas l'implantation de nouvelles mesures.

Il est, toutefois, toujours demandé aux voyageurs, lorsque cela est possible, de voyager en dehors des heures de pointe. Lorsque l'occupation des trains augmentera à nouveau, la SNCB réexaminera la mise en service de ses trains P.

La SNCB suit quotidiennement l'occupation de ses espaces. Si des problèmes structurels devaient se poser pour assurer la distanciation sociale requise, des mesures seraient immédiatement étudiées et mises en place.

Durant toute la durée de la crise, les trains de la SNCB ont continué à rouler et nos accompagnateurs ont donné la priorité à leurs tâches d'information et sensibilisation. Les agents de Securail ont assuré une présence maximale sur le terrain pour assurer la sécurité, mais aussi pour contribuer au contrôle de la détention d'un titre de transport, dont tout voyageur doit être en possession.

À partir du 19 juin, la vérification du fait que les voyageurs sont bien en possession d'un titre de transport reprendra dans les trains, accompagnée de consignes pour les voyageurs et établies en collaboration avec le terrain (les accompagnateurs de train et les conseillers en prévention). Elles permettront d'effectuer des contrôles en toute sécurité sanitaire, tant pour les voyageurs que pour les membres du personnel.

En parallèle aux autres mesures de protection sanitaire, aucun contact physique n'aura lieu lors des vérifications du titre de transport. Les titres de transport papier seront contrôlés visuellement et les titres de transport digitaux seront scannés. Les paiements en cas de tarif à bord, par exemple, se feront uniquement par bancontact. La SNCB dispose de nombreux moyens, notamment digitaux, pour procéder à l'achat de tickets avant la montée à bord des trains.

Rappelons que le masque est obligatoire depuis le 4 mai dernier, que ce soit pour les voyageurs ou pour le personnel de la SNCB, pour se protéger les uns des autres et continuer à voyager en toute sécurité.

Afin d'éviter toute confusion, le chiffre de 70 % des voyageurs en infraction que je vous ai donné lors d'une dernière commission se rapportait à un contrôle spécifique. Entre-temps, la SNCB m'a livré un chiffre global et il en ressort qu'environ 25 % des voyageurs ne sont pas en possession d'un billet valable. Des contrôles réguliers sont effectués sur place par les services de police ainsi que par Securail. En cas de non-respect de cette mesure prévue par l'arrêté ministériel du 23 mars 2020, la police pourra dresser un procès-verbal sur la base de l'article 187 de la loi sur la sécurité civile du 15 mai 2007. Securail pourra infliger une sanction administrative sur la base de l'article 3 de la loi sur la police des chemins de fer.

À cet égard, la SNCB insiste sur le fait que les agents Securail ont pour instruction de rappeler aux voyageurs la règle en ce qui concerne le port du masque en gare et lors du transport et de les inviter avant tout à respecter la réglementation. Le but premier n'est donc pas répressif. L'amende n'est dressée par la SNCB qu'en dernier recours si la personne ne respecte pas l'injonction de l'agent constatateur. La justification de l'existence d'une telle amende est donc de mettre à disposition du personnel de train un outil de répression qui permet de faire respecter l'injonction du port du masque dans un but sécuritaire pour tous.

En ce qui concerne votre question relative à Infrabel, cette société accorde la plus grande importance à la sécurité de son personnel. Ses efforts sont permanents pour améliorer celle-ci. C'est ainsi qu'Infrabel travaille depuis plusieurs mois sur des solutions digitales permettant d'améliorer la sécurité de ses collaborateurs dans le cadre des chantiers d'infrastructure le long des voies ou dans le cadre du port des équipements de protection individuels liés à certaines tâches présentant des risques d'accident.

À la suite de la crise du corona, ces travaux ont pu rapidement être réorientés. Ceux relatifs au respect des distances de sécurité homme-machine sur les chantiers ont permis de développer une solution sous forme de balise rappelant au personnel sur chantier de respecter les distances sociales.

Les travaux relatifs au port des équipements de sécurité ont, eux, permis de développer deux applications: l'une permet au personnel qui le souhaite de contrôler le port du masque et l'autre permet à la fois de vérifier que la capacité d'accueil d'un lieu n'est pas dépassée et que les règles de distance sont respectées. Une information est, le cas échéant, donnée par le dispositif pour inviter les personnes présentes au respect de l'une ou l'autre de ces règles.

La conception interne de ces outils se basant sur des travaux déjà réalisés représente des montants dérisoires, et ce d'autant plus qu'ils se basent sur des logiciels libres de droit. Ils permettent aussi de ne pas avoir à acheter des solutions extérieures.

Ces outils ont pour finalité de veiller à la sécurité des employés présents sur le site. Infrabel les a fournis à différentes équipes de chantier et les a placés dans quelques lieux où son personnel est susceptible de se rassembler, tels que les réfectoires, pour les tester in situ.

Leur facilité de mise en œuvre permet très facilement de mesurer l'efficacité à différents endroits. En effet, il s'agit, selon les cas, soit de balises sous forme de bracelets, soit d'un ordinateur portable équipé d'une petite caméra et de diffuseurs tels que tout un chacun peut s'en procurer dans le commerce.

Actuellement, tant l'accueil que le retour d'expérience semblent positifs. Compte tenu de l'évolution de la situation, l'usage de différents dispositifs pourra être élargi aux différents sites industriels dont Infrabel a la gestion.

Infrabel met à disposition de tous les services publics qui en feraient la demande le résultat de ses travaux, afin qu'ils puissent eux-mêmes les adapter à leurs propres besoins. Plusieurs entreprises ont d'ores et déjà fait part de leur intérêt pour ces innovations.

Les outils développés par Infrabel visent uniquement la sécurité du personnel dans le cadre de son travail. Ils n'utilisent aucune base de données personnelles et les images éventuellement captées ne sont pas enregistrées, de sorte que la protection de la vie privée est totalement assurée.

Infrabel s'est d'ailleurs engagée, auprès des représentants du personnel, à recourir à ces outils dans le plus strict respect de la réglementation générale sur la protection des données (RGPD).

Le **président**: Madame Zanchetta, je pense que vous avez reçu une réponse circonstanciée, mais je vous en laisse juge.

02.03 Laurence Zanchetta (PS): Monsieur le ministre, merci en effet pour tous ces détails. Par rapport à ma seconde question, je me réjouis de savoir qu'en ce qui concerne les données personnelles, les travailleurs d'Infrabel n'ont pas à s'inquiéter.

Si cette expérience pilote fonctionne, j'espère qu'elle pourra être élargie, parce que ce sont des moyens de protection des agents et des personnes qui travaillent. C'est tout à fait fondamental, d'autant que nous devons nous préparer à ce type de crise à l'avenir.

Par rapport à ma première question, merci aussi pour tous ces détails. Je vois que tout est mis en œuvre au niveau de la protection sanitaire, puisque vous me parlez de nettoyage, de personnel affecté, etc.

Je m'attendais à plus de détails quant à la réaction qu'on pourrait avoir au vu du nombre de personnes qui voyagent sans masque mais je me doute que c'est plus difficile à évaluer. Le fait que la répression ne soit pas l'objectif initial est sans doute une bonne chose. Il faut aujourd'hui miser sur la prévention.

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

03 Samengevoegde vragen van

- **Pieter De Spiegeleer aan François Bellot (Mobiliteit) over "De strategie bij Infrabel na de coronacrisis" (55005423C)**

- **Tomas Roggeman aan François Bellot (Mobiliteit) over "De door de coronacrisis opgelopen vertraging bij de projecten van Infrabel" (55006265C)**

03 Questions jointes de

- **Pieter De Spiegeleer à François Bellot (Mobilité) sur "La stratégie chez Infrabel après la crise du coronavirus" (55005423C)**

- **Tomas Roggeman à François Bellot (Mobilité) sur "Le retard pris dans l'exécution des projets d'Infrabel à la suite de la crise du coronavirus" (55006265C)**

03.01 **Tomas Roggeman** (N-VA): *Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, naar aanleiding van de coronacrisis lopen heel wat infrastructuurwerken vertraging op. Dit is niet anders bij Infrabel. Zo is er het voorbeeld van de vertraging van de elektrificatiewerken aan de lijn Mol-Hamont. Deze lijn dient normaal tegen december van dit jaar geëlektrificeerd te zijn, maar zal nu pas klaar zijn tegen juni 2021. De vertraging van deze werken brengt naast de vertraging zelf ook neveneffecten met zich mee. Zo is er de financiële impact en het domino-effect dat ontstaat.*

Infrabel wist mee te delen dat het voorrang geeft aan de meest dringende werken en aan het oplossen van problemen.

Omwille hiervan heb ik enkele vragen voor u:

- 1. Welke infrastructuurwerken door Infrabel lopen vertraging op door de coronacrisis? Graag een overzicht per provincie.*
- 2. Wat is de financiële impact van deze vertragingen van infrastructuurwerken?*
- 3. Op basis waarvan wordt voorrang gegeven aan bepaalde projecten ten opzichte van andere projecten? Welke criteria worden hiervoor gehanteerd?*
- 4. Welke aanpak voorziet u om een inhaalbeweging te maken wanneer de gezondheidssituatie zich hersteld heeft?*

03.02 Minister **François Bellot**: *Mijnheer de voorzitter, beste collega, volgens Infrabel werden de noodzakelijke werken en interventies gelinkt aan het op dat moment voorziene treinverkeer, uiteraard uitgevoerd. De grote onderhouds- en vernieuwingswerken en de capaciteitsuitbreidingswerken werden tijdens de crisis on hold gezet. Sinds 8 mei werden deze op een gecontroleerde manier hervat, uiteraard mits het strikt respecteren van alle veiligheidsmaatregelen.*

Bij aanvang van de crisis heeft Infrabel onmiddellijk een plan van aanpak voor de herplanning opgesteld. Volgens Infrabel kunnen wij vandaag reeds het volgende zeggen.

Ten eerste, er is geen achterstand in veiligheidsonderhoud.

Ten tweede, niet-dringende onderhoudswerken werden zo snel mogelijk hernomen, mits een strikt respect voor de veiligheidsmaatregelen.

Ten derde, bij de herplanning van de werken die niet konden uitgevoerd worden tijdens de crisis, werd voorrang gegeven aan de werken die structureel zijn voor de transportplannen van de spooroperatoren in 2021. De vertragingen opgelopen voor deze werken kunnen bijna steeds ingelopen worden in 2020, met uitzondering van de elektrificatie van spoorlijn 19, Mol-Hamont. Deze planning was reeds erg strikt, met een deadline in december 2020. Ondanks permanent weekendwerk is er geen marge meer om de achterstand door meerdere weken stillegging nog in te lopen. De herplanning van alle andere werken loopt nog. Het is te vroeg om daarover een sluitend antwoord te geven. Ook de analyse van de impact op de budgetten loopt nog, maar is nog niet afgerond.

Gedurende de hele crisis heeft Infrabel alle toepasselijke regelgevingen en bepalingen in acht genomen om de veiligheid te garanderen voor de ploegen en dezelfde houding geëist van de onderaannemers. De inzet van reservepools getuigt van deze betrachting van de infrastructuurbeheerder.

Infrabel heeft een geleidelijke afbouwstrategie ingesteld die voorziet in de hervatting van de normale regeling op de werven vanaf 1 juli.

In het vooruitzicht daarvan werden alle nodige werkposten aangepast en werden alle veiligheidsmaatregelen geïmplementeerd om alle onderhouds- en vernieuwingswerken te kunnen heropstarten.

03.03 **Tomas Roggeman** (N-VA): *Mijnheer de minister, dank u voor uw antwoord. Ik ben blij te vernemen dat de opgelopen achterstand voor de meeste projecten ingehaald zal kunnen worden. Dat is alvast de intentie. Ik hoop natuurlijk dat Infrabel ook in die intentie kan slagen.*

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

04 **Questions jointes de**

- Sarah Schlitz à François Bellot (Mobilité) sur "La crise du COVID-19 et les conditions de travail dans les ateliers de la SNCB" (55005437C)

- Kim Buyst à François Bellot (Mobilité) sur "Les mesures de sécurité liées au coronavirus dans les ateliers de la SNCB" (55005868C)

04 Samengevoegde vragen van

- Sarah Schlitz aan François Bellot (Mobilité) over "De arbeidsomstandigheden in de werkplaatsen van de NMBS in het licht van de coronacrisis" (55005437C)

- Kim Buyst aan François Bellot (Mobilité) over "De coronaveiligheidsmaatregelen in de werkplaatsen van de NMBS" (55005868C)

04.01 Sarah Schlitz (Ecolo-Groen): Monsieur le président, cette question remonte au 23 avril. Nous ne sommes plus vraiment dans les temps.

Monsieur le ministre, pourriez-vous contextualiser votre réponse? De la sorte, nous obtiendrions un bilan du maintien et des conditions d'hygiène depuis la reprise.

Depuis notre dernière commission, j'ai été alertée sur les conditions de travail dans les ateliers de la SNCB.

Des témoignages indiquent que les employés de la SNCB peuvent être amenés, dans certains ateliers, à travailler par deux, sans pouvoir respecter les distances de sécurité, sans masque et sans gants. De plus, avec le déconfinement, beaucoup d'agents pourraient être remis en service, sans que les conditions garantissant leur sécurité soient remplies.

Monsieur le ministre,

- Avez-vous été mis au courant de ces conditions de travail? Des contrôles ont-ils été effectués dans les ateliers? Si oui, pourriez-vous faire parvenir au Parlement les rapports?

- Quelles mesures sont mises en place pour assurer la sécurité sanitaire des travailleurs dans les ateliers de la SNCB ?

- Quelles mesures comptez-vous mettre en place pour assurer la sécurité des travailleurs pendant le déconfinement?"

04.02 Kim Buyst (Ecolo-Groen): Mijnheer de minister, deze vraag dateert effectief al van enige tijd geleden en wij hebben u tijdens een voorgaande vergadering al ondervraagd over de arbeidsomstandigheden in de werkplaatsen van de NMBS. U hebt toen gezegd dat er heel wat maatregelen genomen werden, maar toch kregen we nog een groot aantal vragen en klachten van de mensen in die werkplaatsen. De schrik zit er nog steeds in bij de medewerkers en ik wil dus graag weten of er nog bijkomende maatregelen genomen zijn om ervoor te zorgen dat zij zich heel veilig kunnen voelen in de werkplaatsen van de NMBS.

04.03 Minister François Bellot: De NMBS laat mij weten dat zij ten volle begrijpt dat haar personeel bezorgd is, net als velen van ons op dit moment. Om tegemoet te kunnen komen aan het behoud van een vervoersplan in de context van COVID-19 was het belangrijk om alle treinen te blijven onderhouden. Om haar activiteiten te kunnen uitvoeren, dient al het beschikbaar personeel te worden ingepland, teneinde de homogeniteit van de teams te behouden en ervoor te zorgen dat al het rollend materieel operationeel blijft. De context waarin de personeelsleden gevraagd is om weer te komen werken, is er dus een waarin de risico's geëvalueerd waren en er maatregelen genomen waren om een maximale bescherming te waarborgen.

Het personeel van de werkplaats van Cuesmes bijvoorbeeld werkt aan het M6-materieel dat essentieel was voor de treindienst van nationaal belang. Minder essentiële werkzaamheden, zoals de modernisering van de I6, zijn opgeschort en de tussentijdse revisie van de M6 is in deze periode afgebouwd, maar wel zodanig dat het rollend materieel operationeel blijft.

Un nettoyage systématique avec des produits verrucides est opéré au minimum une fois par jour dans tous les espaces communs par le service de maintenance des ateliers. Le personnel a été sensibilisé par un courrier nominatif relatif aux précautions à prendre et à la possibilité de signaler un éventuel défaut à la règle de distanciation sociale. Des mesures de limitation du nombre de personnes présentes avaient été instaurées dans les lavoirs et réfectoires. En outre, là où la distanciation sociale n'était pas possible par la spécificité de certains métiers, des équipements de protection avaient été mis à disposition du personnel.

L'ensemble de ces éléments avait été mis en place suite à une analyse des risques spécifiques au COVID-19 en collaboration avec les conseillers en prévention de la SNCB.

Afin de rester à l'écoute de son personnel, la SNCB avait également créé une mailbox spécifique COVID-19. La SNCB se targue du dynamisme et de la réactivité de l'ensemble de son personnel de terrain, qui peut également faire part de questions relatives aux moyens de sécurité et de protection mis en place. Une des interventions avait d'ailleurs permis de mettre en évidence un risque de contamination par leur sifflet pour les accompagnateurs de trains. La SNCB a immédiatement commandé 3 000 sifflets électroniques à l'attention de son personnel d'accompagnement.

À ce jour, la SNCB a investi plus de 3 millions d'euros en matériels et équipements afin de protéger son personnel et ses usagers. Il y a un stock suffisant de matériel pour pouvoir faire face à une seconde vague du coronavirus. Bien entendu, elle ne la souhaite pas du tout.

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

Nous avons des retours de terrain de problèmes d'impossibilité de distanciation sociale dans les ateliers. Si une série de choses sont mises en place, il faut que la SNCB fasse la lumière sur les raisons qui ont fait que cela n'a pas été possible à certains endroits.

À l'avenir, ces choses ne devront pas se reproduire.

04.05 Kim Buyst (Ecolo-Groen): Mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoorden.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

Le **président**: La question n° 55005590C de Mme Sarah Schlitz est transformée en question écrite.

05 Question de Sarah Schlitz à François Bellot (Mobilité) sur "La révision de la règle européenne du 80/20" (55005591C)

05 Vraag van Sarah Schlitz aan François Bellot (Mobiliteit) over "De herziening van de Europese 80/20-regel" (55005591C)

05.01 Sarah Schlitz (Ecolo-Groen): Monsieur le ministre, il s'agit également d'une question qui date de la fin avril et que j'ai également posée à la ministre Marghem. On se rappelle qu'au début de la crise, on a vu des avions vides voler en raison de la règle du 80/20, selon laquelle les compagnies d'aviation, si elles n'utilisent pas leurs slots, peuvent perdre leurs créneaux. C'était donc un problème sur le long terme. Cette règle a finalement été suspendue.

Ce que nous demandons, c'est la révision de cette règle absurde qui a pour impact de pousser les compagnies à voler plus, sans corrélation avec la demande. Il nous paraît complètement aberrant en 2020 d'avoir de telles règles avec leurs effets pervers, quand on connaît la crise climatique à laquelle nous faisons face.

La ministre Marghem m'avait répondu qu'elle partageait mon analyse et qu'elle devait se concerter avec le ministre Bellot. Je me demandais donc si vous aviez des informations complémentaires à me fournir sur ce dossier.

05.02 François Bellot, ministre: Chère collègue, le Règlement européen régissant l'attribution et le maintien des slots à un aéroport est assez complexe, j'en conviens. Je me permets de revenir sur les faits dénoncés dans la presse et de rappeler brièvement comment fonctionnent les règles en vigueur.

Nous avons pu lire dans la presse, il y a quelques mois, que "les compagnies aériennes effectuaient des vols à vide pour maintenir leur droit historique". Cette information est totalement erronée. Les compagnies aériennes volent avant tout avec des critères d'efficacité et de rentabilité. Il faut, par ailleurs, éviter de juger de l'opportunité pour une compagnie aérienne d'effectuer un vol sur la seule base du nombre de passagers présents à bord.

D'une part, le cargo embarqué est particulièrement essentiel à la gestion de la crise actuelle et, d'autre part, le vol retour de cet avion sur sa base sont autant d'éléments pris en compte par la compagnie pour évaluer la rentabilité de cette rotation. Lors des grandes crises qui ont touché le secteur aérien comme l'éruption du volcan islandais en 2010, le SARS en 2011, les attaques terroristes de Bruxelles en 2016 et maintenant la

crise du COVID-19, les autorités, avec le support unanime de l'industrie, ont suspendu cette règle pour la période de la crise, cette décision contribuant directement à éviter tout effet pervers du système.

À chaque fois, la suspension de cette règle a été demandée par le secteur afin justement d'éviter que des compagnies soient tentées d'effectuer des vols à vide. Le secteur ne demande pas la remise en question de cette règle, car en temps normal, elle est utile et efficace.

La règle des 80/20 participe, par ailleurs, à éliminer du système une série de vols qui, principalement à cause de leur manque de rentabilité, sont régulièrement annulés ou non opérés. Cela contribue aussi à mieux utiliser les infrastructures nécessaires pour opérer des vols dans une meilleure sécurité environnementale et économique.

J'en viens à la sécurité. Le mécanisme d'attribution des slots d'aéroport contribue à établir des prévisions de vol plus précises et à s'assurer que la capacité aéroportuaire ne sera pas dépassée.

Sur le plan environnemental, une programmation coordonnée des vols tend à réduire les retards, à éviter les surcharges de trafic aérien et, par conséquent, à permettre une utilisation à plus grande échelle des procédures de moindre consommation telles que les procédures de descente continue – d'où une incidence positive sur l'impact environnemental du secteur.

Enfin, d'un point de vue économique, le système des 80/20 est suivi avec précision sur tous les aéroports coordonnés. Les séries de vols éliminés par ce dispositif sont ainsi remplacés par des projets économiques plus rentables. Il serait erroné de croire que la suppression de la règle des 80/20 entraînerait un effet quelconque sur la quantité de vols effectués. Au contraire, il en résulterait des situations chaotiques sur les grosses plateformes aéroportuaires – cette règle étant uniquement appliquée dans les aéroports de taille importante, comme Bruxelles-National. Dans ceux de plus petite dimension, elle n'est pas d'application.

05.03 Sarah Schlitz (Ecolo-Groen): Monsieur le ministre, je vous remercie de votre réponse.

Au début de la crise, les compagnies aériennes ont continué à faire voler des avions vides. C'est l'indignation populaire qui a mis la pression sur les instances européennes pour se hâter de suspendre cette règle. Nous n'avons, en effet, pas vu de communiqué de Ryanair demandant la suspension du système des 80/20.

Par ailleurs, je ne réclame pas la suppression complète de ce dernier, mais il conviendrait de le réviser pour l'adapter aux crises que nous aurons sans doute encore l'occasion de vivre.

Enfin, je suis quelque peu étonnée par la dissonance entre votre réponse et celle de Mme Marghem.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

06 Questions jointes de

- Sarah Schlitz à François Bellot (Mobilité) sur "Le report de la date de validité des Go Pass, Rail Pass, Key Card et cartes Campus" (55005592C)

- Mélissa Hanus à François Bellot (Mobilité) sur "Le non-remboursement de la carte Campus" (55005647C)

06 Samengevoegde vragen van

- Sarah Schlitz aan François Bellot (Mobiliteit) over "Het verlengen van de geldigheidsduur van de Go Pass, Rail Pass, Key Card en Campuskaart" (55005592C)

- Mélissa Hanus aan François Bellot (Mobiliteit) over "De niet-terugbetaling van de Campuskaart" (55005647C)

06.01 Sarah Schlitz (Ecolo-Groen): Monsieur le ministre, lors de la Commission Mobilité du 14 avril dernier, vous répondiez ainsi à ma demande de prolongation de la période de validité des abonnements pour les personnes qui se retrouvent au chômage ou travaillent désormais à domicile et dont l'abonnement n'est pas payé par l'employeur:

"Les tickets de trains et abonnements peuvent être remboursés selon les conditions de vente habituelles. Le formulaire de demande se trouve sur le site web de la SNCB. Cela vaut également pour De Lijn, la STIB et les TEC."

Vous n'aviez pas tout à fait répondu à ma question sur l'extension de la validité des Go Pass et Rail Pass, bien que vous sembliez garder la porte ouverte à des mesures en ce sens à l'issue de la période de crise.

Aussi, Monsieur le ministre, afin d'avoir des réponses plus précises :

- Pour les Go Pass, Rail Pass, Key Card et cartes campus, la SNCB prévoit-elle une extension de leur période de validité au prorata du nombre de jours de confinement imposés par le CNS?
- Si non, une autre forme de dédommagement est-elle envisagée?

06.02 Méliissa Hanus (PS): Monsieur le président, cette question a été reportée la dernière fois en raison de notre agenda très chargé. Je me réjouis donc qu'elle revienne aujourd'hui.

Monsieur le ministre, je voulais m'attarder sur la question du non-remboursement de la carte Campus. Ma question date d'un moment déjà, mais je tenais à manifester devant vous la large déception de jeunes issus de ma province, et probablement d'ailleurs aussi. Ceux-ci ont renouvelé leur carte Campus avant le confinement et se sont vus dans l'impossibilité d'être remboursés. Je tenais à vous donner un exemple concret, avéré, venant du terrain pour illustrer mon propos.

Un étudiant venant d'Arlon avait renouvelé sa carte Campus le 8 mars 2020 pour se rendre à l'ULB. Sur les dix trajets, il en a effectué seulement deux, un le 8 mars et un le 12 mars. Le lendemain, le 13 mars, les recteurs décidaient de fonctionner via des cours à distance. Dès lors, cet étudiant n'a plus effectué de trajets en train entre son domicile et l'université. Les cartes Campus ayant une durée de validité de 49 jours, ses trajets restants, au nombre de 8, sont arrivés à expiration sans possibilité de remboursement. Cet étudiant a contacté la SNCB qui lui a répondu: "Les conditions de remboursement restent inchangées. Aucun remboursement n'est possible pour le Student Multi (anciennement carte Campus) en cours de validité."

Monsieur le ministre, que pensez-vous de cette impossibilité de remboursement de la carte Campus en période de confinement? N'y voyez-vous pas une mesure injuste à l'égard des étudiants? Enfin, 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 serait justement opportun d'aider les étudiants et de les inciter à prendre les transports en commun sans les pénaliser de la sorte?

06.03 François Bellot, ministre: Monsieur le président, chères collègues, contrairement à ce qui est dit, les tickets de train et les abonnements peuvent être remboursés, selon les conditions de vente habituelles via le formulaire de demande de remboursement qui se trouve sur le site internet de la SNCB. Bien entendu, il faut en faire la demande.

Les trois autres sociétés de transport public avec lesquelles la SNCB travaille en étroite collaboration sur ces questions et d'autres nous ont confirmé appliquer le même principe. En revanche, la SNCB a décidé de prolonger la validité des cartes papier de dix trajets jusqu'au 30 juin 2020 pour celles qui arrivent à échéance durant la période de confinement.

Pour ce qui concerne tous les autres produits, j'ai déjà répondu, sachant que les quatre sociétés de transport se concertent de manière permanente pour avoir une action, une réflexion et une réponse commune à donner aux différents gouvernements.

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

Je suis heureuse d'apprendre que la validité des cartes papier est prolongée. Cependant, il est un peu surprenant que la validité de toutes ces cartes soit prolongée jusqu'au 30 juin, car le délai est assez court. Quand on a un Rail Pass sur lequel il reste huit trajets, le délai est très restreint et un peu arbitraire. Selon moi, il aurait été plus équitable de prolonger la validité de trois mois quel que soit le titre de transport. Mais il n'empêche que la prolongation jusqu'au 30 juin est une bonne nouvelle.

06.05 Méliissa Hanus (PS): Monsieur le ministre, cette possibilité de prolonger la durée de validité des tickets me pose question dans la mesure où les conditions sanitaires liées à la fréquentation des universités restent les mêmes. Je ne suis donc pas certaine que ces tickets seront utilisés d'ici le 30 juin.

Quoi qu'il en soit, je prends note de la réponse que vous nous avez donnée. J'en ferai la synthèse pour la transmettre aux personnes qui m'ont interpellée.

06.06 François Bellot, ministre: Je tiens à préciser que l'annonce relative à la prolongation jusqu'au 30 juin date déjà de plusieurs semaines. Elle n'est donc pas récente. Il y a quatre semaines, on ne savait pas si les écoles reprendraient ou non. Mais j'entends ce que vous dites.

06.07 Sarah Schlitz (Ecolo-Groen): Je vous remercie pour cette précision. En effet, cette information m'avait échappé. Néanmoins, ma question date de fin avril. Il aurait été plus simple d'obtenir la réponse directement en commission il y a plusieurs semaines.

Par ailleurs, en tant que parlementaires, nous recevons tous les jours des questions sur le sujet. Je n'ai pas l'impression que la communication ait été faite de façon large vers les personnes concernées.

06.08 Mélissa Hanus (PS): Je confirme totalement ce que ma collègue vient de dire à cet égard. Je ne suis pas sûre que cette information particulière ait été suffisamment relayée. Les personnes qui m'avaient interpellée se posent toujours la question aujourd'hui. Il y aurait peut-être lieu, au niveau des services du cabinet du ministre, de pousser la communication dans ce sens pour éclaircir la situation.

Le **président**: Je voudrais dire que M. le ministre est quand même très disponible pour venir régulièrement répondre à des questions, par rapport à d'autres ministres. Mais il y a un stock important de questions, la période de crise sanitaire a bloqué un peu tout cela. Nous avons eu des débats spécifiques sur le COVID-19. Il y a eu un confinement.

Nous n'épuiserons d'ailleurs pas l'ordre du jour aujourd'hui. Nous avons déjà prévu deux dates avant la fin de la session. Le ministre fait montre d'une grande disponibilité pour venir répondre aux questions.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

07 Vraag van Tomas Roggeman aan François Bellot (Mobiliteit) over "Het treinaanbod naar de kust tijdens de zomer" (55005819C)

07 Question de Tomas Roggeman à François Bellot (Mobilité) sur "L'offre de train vers la côte au cours de l'été" (55005819C)

07.01 Tomas Roggeman (N-VA): Mijnheer de minister, u zult gemerkt hebben dat deze vraag al enkele weken oud is en dat ze dus deels achterhaald is door de actualiteit. Niettemin had ik graag een stand van zaken gekregen van de organisatie van het treinaanbod naar de kust in de komende zomer. De verwachting is immers dat heel wat mensen in eigen land op zoek zullen gaan naar recreatie en de kustburgemeesters hebben daarover hun bezorgdheid al geuit.

Hebt u al overlegd met hen? Welke aanpassingen doet de NMBS om de veiligheid van de dagjestoeristen te garanderen? Er was eerder al sprake van het eventueel afleiden van treinen richting minder drukke stranden als de andere overvol zouden zitten. Is zoiets praktisch haalbaar? Wat is u eigen visie op een mogelijk aangepast treinaanbod van en naar de kust tijdens de zomermaanden?

07.02 Minister François Bellot: Beste collega, de NMBS laat mij weten dat ze momenteel het normale zomeraanbod inplant. Dat kan echter gewijzigd worden op basis van de beslissingen die door de overheden worden genomen. Alle burgemeesters moeten immers zelf beslissen hoe ze een en ander deze zomer in hun gemeente zullen aanpakken. Veel zal dan ook afhangen van beslissingen en evoluties waarop de NMBS helemaal geen vat heeft.

De NMBS wil dan ook eerst weten hoe de kustgemeenten alles zullen organiseren vooraleer zij kan bepalen welk treinaanbod zij deze zomer in alle veiligheid kan inzetten. Veel zal bijvoorbeeld afhangen van het toelaten van dagjestoeristen.

De NMBS heeft al overleg gepleegd met de gemeenten en de provincie. Ze zal met de provincie West-Vlaanderen, de kustgemeenten en de veiligheidsdiensten verder de nodige afspraken maken om het treinverkeer deze zomer in veilige omstandigheden te organiseren.

07.03 Tomas Roggeman (N-VA): Mijnheer de minister, uw antwoord stelt mij niet helemaal gerust. Ik hoor

immers dat er nog geen afspraken gemaakt zijn, dat de NMBS haar standaardaanbod handhaaft en dat het overleg met de kustburgemeesters nog loopt. Het probleem is begin meiesignaleerd door de kustburgemeesters en we zijn intussen al anderhalve maand verder. Binnen twee weken begint de zomervakantie, wat de timing bijzonder krap maakt. Ik hoop dat de mogelijkheid nog bestaat om een aangepaste organisatie op touw te zetten, want dat is natuurlijk gemakkelijker gezegd dan gedaan.

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

08 Samengevoegde vragen van

- Kim Buyst aan François Bellot (Mobiliteit) over "De spreiding van nachtvluchten tijdens de coronacrisis" (55005832C)
- François De Smet aan François Bellot (Mobiliteit) over "Het verschuiven van de vliegroutes op Brussels Airport" (55006285C)
- Joris Vandenbroucke aan François Bellot (Mobiliteit) over "De problemen inzake de evenwichtige verdeling van de nachtvluchten" (55007204C)

08 Questions jointes de

- Kim Buyst à François Bellot (Mobilité) sur "L'étalement des vols de nuit pendant la crise du coronavirus" (55005832C)
- François De Smet à François Bellot (Mobilité) sur "Le déplacement des routes aériennes à l'aéroport de Bruxelles-National" (55006285C)
- Joris Vandenbroucke à François Bellot (Mobilité) sur "Les problèmes concernant la répartition équilibrée des vols de nuit" (55007204C)

08.01 Kim Buyst (Ecolo-Groen): Mijnheer de minister, deze vraag werd al enige tijd geleden ingediend.

Als gevolg van de coronacrisis en de forse daling van het luchtverkeer werd op 18 maart 2020 door Brussels Airport de start- en landingsbaan 25L/07R gesloten. Op 2 april 2020 werd bovendien ook de baan 01/19 gesloten, tenzij het gebruik ervan onvermijdelijk was omwille van een sterke noord-noordoostenwind.

Deze baan 19 verwerkt overeenkomstig de luchthavenakkoorden normaal de helft van de nachtvertrekken tussen 23.00 uur en 6.00 uur en een deel van de vertrekken in de daluren van het weekend. Daardoor is er een volledige concentratie van vertrekkende vliegtuigen over de Noordrand en het noorden van Brussel.

Klopt de informatie dat slechts één landingsbaan wordt gebruikt? Klopt het dat al deze vliegroutes hetzelfde zijn, met als gevolg meer vertrekkende vliegtuigen over het noorden van Brussel? Zo ja, waarom is dat zo? Worden niet-gebruikte slots van passagiersvluchten overdag voor cargovluchten opengesteld, zodat die niet 's nachts moeten gebeuren? Zo neen, kan dit worden onderzocht?

08.02 Minister François Bellot: Ten gevolge van de coronacrisis hebben de luchthaven en skeyes eind maart al een vermindering van het ingezette personeel doorgevoerd, teneinde over het nodige reservepersoneel te beschikken om over te nemen in geval van ziekte. Men heeft ook beslist om op een enkele baan te opereren. Dit werd mogelijk gemaakt door de drastische vermindering van het luchtverkeer bij de uitbraak van de pandemie.

Het gebruik van uitsluitend baan 25R heeft inderdaad aanleiding gegeven tot een concentratie van het verkeer over de Noordrand. Buurtbewoners van die zone hebben dit aangeklaagd. Het Vlaams Gewest heeft ons hierover ondervraagd en verzocht om met skeyes en BAC te onderzoeken of andere oplossingen mogelijk waren.

Ten gevolge daarvan werd beslist om het nachtverkeer meer evenwichtig te spreiden tussen de banen 25R en 19 naar de geest van het PRS dat in normale omstandigheden wordt gebruikt. Dit is op 1 juni operationeel geworden.

Depuis le 15 juin, dans le cadre de la reprise des vols commerciaux de passagers, les choses ont encore évolué positivement. Les routes de départ utilisées depuis lors se rapprochent très fort de la situation nominale, comme prévu dans l'AIP connue avant la crise du coronavirus. Le nombre d'avions évoluant à Bruxelles-National reste néanmoins très en deçà de ce qui existait alors.

Dans trois semaines environ, dès le 3 juillet, des travaux importants interviendront sur la piste 25R, qui sera

alors indisponible pour plusieurs semaines. Après avoir interrogé mes services, ceux-ci m'ont confirmé que la piste 19 avait reçu toutes les certifications réglementaires telles que prescrites par l'EASA et l'OACI et que les mesures nécessaires pour garantir la sécurité aérienne ont été étudiées en tenant compte de l'usage qui sera fait de la piste 19 cet été.

Après ces situations exceptionnelles, il est de ma volonté de revenir à l'utilisation des trois pistes telles que publiées à l'AIP et que le PRS puisse être pleinement respecté.

08.03 Kim Buyst (Ecolo-Groen): Dank u wel voor uw antwoorden, mijnheer de minister. Ik ben heel blij om te vernemen dat er zoveel overleg is geweest nadat buurtbewoners met de klacht tot bij jullie zijn gekomen. Ik ben dus blij om te vernemen dat de concentratie gestopt is en dat men erover nagedacht heeft om een en ander meer te gaan spreiden.

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

09 Samengevoegde vragen van

- Kim Buyst aan François Bellot (Mobiliteit) over "De nachttrein Malmö-Brussel" (55005843C)
- Sarah Schlitz aan François Bellot (Mobiliteit) over "De nachttrein tussen Malmö en Brussel" (55005880C)
- Jef Van den Bergh aan François Bellot (Mobiliteit) over "De nachttrein tussen Zweden en West-Europa" (55006422C)
- Maria Vindevoghel aan François Bellot (Mobiliteit) over "De nachttrein Malmö-Brussel" (55006454C)
- Marianne Verhaert aan François Bellot (Mobiliteit) over "De nachttrein Malmö-Brussel" (55006465C)

09 Questions jointes de

- Kim Buyst à François Bellot (Mobilité) sur "Le train de nuit Malmö-Bruxelles" (55005843C)
- Sarah Schlitz à François Bellot (Mobilité) sur "Le train de nuit entre Malmö et Bruxelles" (55005880C)
- Jef Van den Bergh à François Bellot (Mobilité) sur "Le train de nuit entre la Suède et l'Europe occidentale" (55006422C)
- Maria Vindevoghel à François Bellot (Mobilité) sur "Le train de nuit Malmö-Bruxelles" (55006454C)
- Marianne Verhaert à François Bellot (Mobilité) sur "Le train de nuit Malmö-Bruxelles" (55006465C)

09.01 Kim Buyst (Ecolo-Groen): Mijnheer de voorzitter, in tegenstelling tot de vragen die we net achter de rug hebben, is deze vraag nog brandend actueel. Steeds meer landen geloven in het potentieel van nachtreizen binnen Europa. Die landen onderzoeken welke verbindingen rendabel kunnen zijn. Vaak kan dat de basis zijn om iets op gang te brengen. Zoals wij ook gevraagd hebben in onze resolutie waarover wij normaal gezien morgen in plenaire vergadering zullen stemmen, hopen wij dat België snel een dergelijke studie kan uitvoeren, zodat we volop deel kunnen uitmaken van de verschillende verbindingen waarvan er steeds meer worden opgestart. Volgens ons kan België als centrale schakel in Europa hierbij niet ontbreken.

Meer concreet dan. In de pers lezen we dat Zweden potentieel ziet in een verbinding tussen Malmö, Keulen en Brussel. Daarbij zijn er nog wel wat obstakels te overwinnen. Het startschot is gelukkig gegeven en de Zweedse regering wil nu partnerschappen sluiten met andere landen. Denemarken heeft zich bereid verklaard om mee te stappen in het verhaal. Ik ben heel benieuwd wat België zal doen. Ik las dat de Zweedse autoriteiten contact met u hebben opgenomen om een aantal concrete pistes te overlopen. De Zweedse regering heeft zichzelf zeer duidelijk tot doel gesteld haar land op een klimaatvriendelijke manier met Brussel, het hart van Europa, te verbinden en wordt hierin bijgetreden door de Deense regering.

De verantwoordelijke Zweedse autoriteit onderscheidt drie pistes, die naar alle waarschijnlijkheid aan de Europese regelgeving kunnen voldoen. Een eerste piste is dat Zweden, Denemarken, Duitsland en België volledig samenwerken en deze treindienst elk op hun grondgebied als een openbare dienstverlening ter uitvoering van de nationale en Europese beleidsdoelstellingen voor duurzaam internationaal transport verklaren. Een tweede piste is dat België toestaat dat de Zweedse overheid de hele lijn als openbare dienstverlening kenmerkt en dienovereenkomstig steunt. De derde piste is dat België deze lijn niet tot openbare dienst verklaart en Zweden niet toestaat deze lijn in België zo te kenmerken, maar wel toestaat dat een door Zweden en Denemarken op hun grondgebied gesteunde trein tot in België rijdt.

Mijnheer de minister, ten eerste, hoe verhoudt u zich tot deze drie opties?

Ten tweede, volgens het publieke rapport van de Zweedse autoriteit zou België zich sceptisch hebben

opgesteld tegenover de eerste twee opties. Klopt dat? Waarom is dat zo?

Ten derde, welke maatregel kan en zal België nemen om de rendabiliteit van deze treinverbinding te versterken?

Ten vierde, overweegt u samen te werken met de Zweedse autoriteiten bij de openbare aanbesteding of directe gunning voor deze lijn?

Ten slotte, welke andere mogelijke samenwerkingsverbanden inzake nieuwe internationale treinverbindingen werden er al besproken met de NMBS, Infrabel, de FOD Mobiliteit of uw kabinet?

09.02 Sarah Schlitz (Ecolo-Groen): *Après la mise sur les rails d'un train de nuit Bruxelles-Vienne il y a 4 mois à l'initiative de l'Autriche, c'est au tour du Gouvernement suédois d'annoncer qu'il s'intéresse à la connexion entre Malmö, Cologne et Bruxelles par train de nuit.*

Une preuve de plus que de plus en plus de Gouvernements s'intéresse de près au potentiel du train de nuit et réalisent des études de rentabilité afin d'identifier les lignes les plus porteuses. C'est d'ailleurs ce que nous demandons que la Belgique réalise dans notre résolution sur le trafic ferroviaire international.

Le gouvernement suédois souhaite établir des partenariats avec les pays où passerait le train. Le Danemark est déjà prêt à prendre part à ce projet. Quid de la Belgique ? J'ai lu que les autorités suédoises vous ont déjà contacté pour passer en revue un certain nombre de pistes concrètes.

Les autorités suédoises distinguent trois pistes susceptibles d'être conformes à la réglementation européenne, à savoir :

- *La Suède, le Danemark, l'Allemagne et la Belgique coopèrent pleinement et déclarent que ce service ferroviaire est un service public sur leur territoire, dans le cadre de la poursuite des objectifs politiques nationaux et européens en matière de transport international durable ;*
- *La Belgique autorise les autorités suédoises à qualifier l'ensemble de la ligne de service public et à la soutenir en conséquence ;*
- *La Belgique ne déclare pas cette ligne comme un service public et ne permet pas à la Suède de la qualifier comme telle en Belgique, mais elle autorise un train soutenu par la Suède et le Danemark sur leur territoire à entrer en Belgique.*

Monsieur le Ministre,

- *Pour quelle option la Belgique va-t-elle opter?*
- *Selon le rapport public de l'autorité suédoise, la Belgique aurait été sceptique quant aux deux premières options. Est-ce exact ? Pour quelles raisons?*
- *Quelles mesures la Belgique peut-elle et va-t-elle prendre pour renforcer la rentabilité de cette liaison ferroviaire ?*
- *Envisagez-vous de coopérer avec les autorités suédoises en ce qui concerne l'appel d'offre public ou l'attribution directe de contrats pour cette ligne ?*
- *Quels autres partenariats potentiels concernant de nouvelles liaisons ferroviaires internationales ont déjà été discutés avec la SNCB, Infrabel, le SPF Mobilité ou votre cabinet ?"*

09.03 Jef Van den Bergh (CD&V): *Zweden wil een nachttreinverbinding introduceren met West-Europa. Een Zweeds/ Deens onderzoek voor een internationale nachttrein vanuit Zweden toonde aan dat een nachttrein naar het Ruhrgebied en België de optie is die het meest kans biedt op rentabiliteit. Een mooie kans voor ons land dus om hierop in te spelen. De minister gaf eerder al dat hij positief tegenover internationale treinverbindingen staat. Ze vormen immers een meerwaarde voor de economie, de investeringen en de verbetering van spoordiensten en dragen ook bij tot de modale verschuiving (antwoord op vraag nr. 28973). De trein zou uitgaan van een POS-contract, maw een publieke dienst in Zweden en Denemarken. Volgens Europese regelgeving moet ieder land dat betrokken is minstens op de hoogte zijn en zijn fiat geven. Hierover heb ik volgende vragen: Staat de minister nog steeds positief tegenover internationale treinverbindingen en specifiek tegenover deze nachttrein vanuit Zweden?*

Welke rol is hier weggelegd voor ons land?

Is er reeds contact geweest tussen Zweden, Denemarken en ons land? Hebben de spoorwegmaatschappijen ook al contact gehad? Zo ja, wanneer en hoe verloopt dit verder?

*Wat zijn eventuele hindernissen, obstakels om deze nachttreinverbinding te kunnen realiseren?
Welke inspanningen kunnen NMBS en de minister leveren om de slaagkansen van dit project te verhogen?*

09.04 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Ik zal tussenkomen omdat het heel belangrijk is dat wij het debat voeren rond de nachttrein van Malmö. Wij zijn heel sterk vragende partij. Nog niet zolang geleden reden er nachttreinen, onder andere naar Zwitserland. Wij willen dat dit nu uitgebreid wordt en dat de oneerlijke concurrentie met de lagekostenluchtvaartmaatschappijen wordt uitgevlakt. Wij zullen een resolutie indienen om de verbinding te maken tussen luchtvaart en goed openbaar vervoer via de trein. Dat zou de beste oplossing zijn in deze crisis.

Is de NMBS al gecontacteerd door de Zweedse autoriteiten met betrekking tot het opstarten van een nachttrein Malmö-Brussel?

Welke positie neemt de Belgische regering in met betrekking tot de opstart?

Zal de NMBS concrete stappen ondernemen om dit traject ook effectief op te starten? Zal de NMBS ook actief participeren?

09.05 Marianne Verhaert (Open Vld): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, mijn collega's hebben al toegelicht waarover het gaat. Ik beperk mij tot mijn vragen.

Zijn er ondertussen al gesprekken geweest met uw administratie en de Zweedse overheid over het nieuwe traject? Wat was het resultaat van die besprekingen? Wat waren de vragen van de Zweden aan België? Waar ondervinden zij de grootste problemen in België?

Er liggen nog heel wat obstakels op de weg om een nieuwe nachttrein in Brussel te krijgen. Welke steun kunt u bieden voor de nieuwe nachtverbinding naar Zweden? Welke stappen zult u daarin zetten?

Financieel lijkt het plaatje moeilijk te passen. De Zweedse overheid denkt aan subsidies, via een openbare dienstverplichting, voor de nachttrein. In Denemarken is een politieke beslissing genomen om nachttreinen tussen Zweden, Denemarken, Duitsland en België te cofinancieren. Het bedrag komt overeen met 5 miljoen DKK per jaar gedurende drie jaar. Duitsland houdt de boot – of moeten we zeggen de trein – voorlopig af. Hoe staat u tegenover de vraag van Zweden? Overweegt u om mee te stappen in een aanbestedingsproject voor die nachttrein? Zo ja, onder welke voorwaarden?

Voor de Nightjet werkt de ÖBB samen met de NMBS. De NMBS levert niet alleen de locomotief voor het Belgische traject, maar ook treinbegeleiders en treinbestuurders. De NMBS verkoopt daarnaast ook tickets voor het traject. Hoe verloopt die samenwerking? Staat de NMBS ervoor open om dezelfde samenwerking ook met andere commerciële spelers op te starten?

09.06 Minister François Bellot: Dames en heren, met betrekking tot de geplande relatie van en naar Denemarken en Zweden via Duitsland werd ik inderdaad benaderd door mijn Zweedse collega. Ik heb de administratie gevraagd om actief deel te nemen aan de interdepartementale werkgroep die voor dat project is opgericht. De FOD Mobiliteit en Vervoer nam deel aan de twee vergaderingen van die werkgroep, in februari en maart, evenals de administraties van de andere drie betrokken landen.

Ik heb de administratie en Infrabel de opdracht gegeven om alle nodige technische informatie te verstrekken, als onderdeel van de haalbaarheidsstudie van het Zweedse ministerie.

Na de ingebruikname door de ÖBB van een directe verbinding met Wenen is dat een tweede kans om Brussel en België op de Europese nachttreinkaart te zetten. Ik hoop dat die kans kan worden aangegrepen, hoewel nog veel vragen moeten worden beantwoord in de wetenschap dat het internationaal passagiersvervoer per spoor geliberaliseerd is en vooral afhankelijk is van het commerciële initiatief van de exploitanten.

Er moet in dat verband aan worden herinnerd dat de regel op dat gebied open toegang is, zijnde toegang tot het spoorwegnet zonder rechtstreekse subsidies. Onder die regeling werken alle hogesnelheidsverbindingen van en naar België, evenals de verbinding met Wenen, die onlangs door de ÖBB is gestart. Het is ook het enige regime dat momenteel van kracht is voor alle langeafstandsrelaties in Duitsland.

Le rôle des autorités consiste avant tout à créer des conditions-cadres favorables. Je pense tout d'abord à la subsidiation d'une infrastructure ferroviaire performante.

Afin d'encourager le développement de nouveaux services ferroviaires, le gouvernement a décidé d'une réduction substantielle de la redevance d'infrastructure pour les trains de voyageurs, y compris pour les trains internationaux conventionnels. Le tarif spécifique sera, en outre, appliqué durant la nuit – ce qui est particulièrement incitatif. Cette réforme entrera en application dès décembre prochain et réduira considérablement les coûts d'exploitation liés à l'utilisation nocturne de l'infrastructure ferroviaire. Il s'agit d'un élément crucial pour ouvrir de nouvelles relations, notamment de nuit, qui soient financièrement viables.

09.07 Kim Buyst (Ecolo-Groen): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, de resolutie werd goedgekeurd in de commissie, morgen gaan wij die hopelijk goedkeuren in de plenaire vergadering. Het is duidelijk dat deze commissie ambitieus wil zijn als het gaat over internationale treinen. Ik verwacht ook dat dit signaal inderdaad doorgegeven wordt aan elke operator die een nieuwe treinverbinding met Brussel wil maken.

Ik ben heel blij om te vernemen dat België deelgenomen heeft aan vergaderingen en er technische informatie werd verstrekt. Ik verneem nu ook dat de rijpadvergoedingen verlaagd worden en dat dit zou gelden vanaf december 2020. Dat is volgens mij goed nieuws.

Ik heb nog wel een beetje vraagtekens bij hetgeen u zei over de subsidiering. Zoals ik de Europese wetgeving interpreteer, kunnen wij er immers toch over nadenken om het stukje van het traject dat over Belgisch grondgebied loopt, voor een stuk mee te ondersteunen. Ik hoop dat u daarnaar nog wilt kijken.

09.08 Sarah Schlitz (Ecolo-Groen): Monsieur le ministre, je me réjouis qu'un pas soit fait dans la bonne direction, en termes de diminution des redevances d'infrastructure.

Le train de nuit est véritablement un transport d'avenir pour atteindre nos objectifs climatiques et réduire nos problèmes de mobilité. Il faut vraiment s'engager sur cette voie, d'autant plus que les gens sont prêts. Quand une offre se crée, la demande suit très rapidement. Nous devons donc miser dès à présent sur ce transport.

Nous continuerons à venir en commission de la Mobilité avec nos propositions en vue de subsidier certaines lignes, afin que la Belgique puisse davantage encore s'impliquer dans ce type de transport.

09.09 Jef Van den Bergh (CD&V): Mijnheer de voorzitter, inzake het antwoord sluit ik mij aan bij mijn voorgangers.

Ik wil verder beklemtonen dat het verwijzen naar de schriftelijk ingediende vraag geen enkele vorm van appreciatie inhoudt van het belang van die vraag. Dit voor alle duidelijkheid. Wij vinden dit ook een belangrijk onderwerp. Als wij zo op een efficiëntere manier kunnen vergaderen, wil ik dat echter stimuleren. Vandaar die manier van werken.

Het is in elk geval goed om te horen dat de minister en de FOD Mobiliteit op een welwillende en constructieve manier de kans aangrijpen om een nieuwe internationale trein tot in ons land te krijgen.

Ik ben ook blij te horen dat de aanpassing van de rijpadvergoedingen, een nagel waarop wij al een aantal jaren kloppen, er effectief komt. Ik meen dat dit een goede zaak is. Dat kan ons land voor de internationale markt en de internationale treinen alleen maar aantrekkelijker maken.

Inzake de subsidiering waarnaar collega Buyst verwees, meen ik dat die enkel mogelijk is indien men een deel binnenlands reizigersvervoer zou toelaten op die internationale treinen, maar dat houdt dan in dat er niet-gereserveerde plaatsen op die treinen moeten overblijven. Ik weet niet of dat haalbaar is. Dat is misschien een piste die verder onderzocht kan worden.

09.10 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Mijnheer de minister, ik heb vandaag net een heel dossier gekregen van een burgerbeweging die zich bezighoudt met de nachtvluchten en de nachttreinen.

Ik wil nog zeggen dat wij eigenlijk in een ideale situatie zitten om dat uit te bouwen. Wij moeten van de situatie van het milieu en de coronacrisis gebruikmaken om veel meer zaken uit te werken. Wij moeten ambitieus zijn om de nachttreinen uit te breiden.

Ik hoop dat wij dat met heel wat mensen in deze commissie samen kunnen uitwerken.

09.11 **Marianne Verhaert** (Open Vld): Mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord. Ik ben alvast blij te horen dat er reeds constructief aan gewerkt werd, zowel door uw kabinet als door de FOD Mobiliteit.

Brussel is het middelpunt van Europa. Hopelijk kan het dat ook worden voor de nachttreinen.

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

De **voorzitter**: De vragen nrs. 55005852C, 55006862C en 556970C van de heer Roggeman zijn omgezet in schriftelijke vragen.

10 **Samengevoegde vragen van**

- **Kim Buyst** aan **François Bellot** (Mobiliteit) over "De kostprijs van mondmaskers in stations" (55005990C)
- **Tomas Roggeman** aan **François Bellot** (Mobiliteit) over "De spreiding van de automaten met mondmaskers in stations" (55006076C)
- **Sarah Schlitz** aan **François Bellot** (Mobiliteit) over "De prijs van de mondmaskers die in stationsautomaten te koop aangeboden worden" (55006130C)
- **Maria Vindevoghel** aan **François Bellot** (Mobiliteit) over "Het verkopen van mondmaskers in treinstations" (55006455C)

10 **Questions jointes de**

- **Kim Buyst** à **François Bellot** (Mobilité) sur "Le prix des masques de protection proposés dans les gares" (55005990C)
- **Tomas Roggeman** à **François Bellot** (Mobilité) sur "La répartition des distributeurs automatiques de masques de protection dans les gares" (55006076C)
- **Sarah Schlitz** à **François Bellot** (Mobilité) sur "Le prix des masques aux distributeurs des gares" (55006130C)
- **Maria Vindevoghel** à **François Bellot** (Mobilité) sur "La vente de masques de protection dans les gares" (55006455C)

10.01 **Kim Buyst** (Ecolo-Groen): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, het is ons ondertussen allen bekend dat een mondmasker verplicht is in het station en op de trein. Ook ik heb regelmatig een mondmasker op. Ik heb gelukkig een mama die voor mij mondmaskers gemaakt heeft, want zelf ben ik niet zo handig met naald en draad. Heel wat mensen moeten op een andere manier aan mondmaskers geraken en het is dan ook goed dat er in het station mondmaskers verdeeld worden.

Wij kunnen echter niet akkoord gaan met de kostprijs ervan. Naar onze mening moet het openbaar vervoer voor iedereen toegankelijk en betaalbaar zijn. Een mondmasker verkopen tegen 15 euro maakt een zo al niet goedkoop toegangsticket voor de trein enorm veel duurder. Ik weet uiteraard wel dat de prijs van de mondmaskers niet door de NMBS wordt bepaald, aangezien die prijs wordt geregeld via de concessies van de automaten. De concessiehouders hebben aangekondigd dat zij binnenkort goedkopere, niet-herbruikbare mondmaskers zullen verdelen, maar ook dat vinden wij geen goede optie. We zullen immers nog lange tijd een mondmasker moeten gebruiken op het openbaar vervoer. Volgens ons kunnen we er daarom beter voor kiezen om iedereen voldoende herbruikbare mondmaskers te geven in plaats van de afvalberg te doen aangroeien met wegwerpmaskers.

De verdeling van betaalbare kwalitatieve mondmaskers is naar mijn mening niet de verantwoordelijkheid van de concessiehouders, noch die van de NMBS, maar valt wel onder de verantwoordelijkheid van de regering. Iedereen één mondmasker thuis bezorgen, is ruim onvoldoende als wij verwachten dat mensen op meerdere plekken een mondmasker dragen. Ik rijd twee tot drie keer per week naar Brussel en een mondmasker moet, vooraleer het opnieuw gebruikt kan worden, elke dag gewassen worden, dus ik heb er best meerdere in huis. Ik vind dan ook dat het tot de verantwoordelijkheid van de regering behoort om via de stations gratis herbruikbare mondmaskers te verdelen aan wie er nog geen heeft.

Mijnheer de minister, deelt u de mening dat 15 euro boven op de prijs van een treinticket een extra hoge drempel opwerpt om het openbaar vervoer te gebruiken? Wat zult u doen opdat mensen uit kwetsbare gezinnen toch kunnen blijven gebruikmaken van het openbaar vervoer?

10.02 Sarah Schlitz (Ecolo-Groen): Monsieur le ministre, je rejoins les propos de ma collègue.

Actuellement dans les gares sont vendus des masques au moyen de distributeurs. Il s'agit de masques jetables au prix de 1 euro ou 1,40 euro et de masques réutilisables qui coûtent entre 9 et 15 euros. Je suis assez dérangée par le fait que des exploitants puissent faire des bénéfices sur le dos des mesures sanitaires mises en place dans les gares. Avez-vous tenu une concertation avec ces derniers? Quels sont les bénéfices engrangés, le cas échéant?

Sur le plan pratique, les distributeurs sont situés à l'intérieur de la gare, tandis que le port du masque est obligatoire dès l'entrée. J'ai assisté à des tensions entre des employés de Securail et des voyageurs qui n'avaient pas encore de masque et qui souhaitaient prendre le train. L'accès à la gare leur était interdit pour cette raison. La réglementation est un peu floue sur ce point et peut-être faudrait-il faire preuve de tolérance dans le respect de la mesure quant à ce port du masque entre l'entrée de la gare et le distributeur.

10.03 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Mijnheer de voorzitter, de mondmaskers, het is een thema dat we in dit Parlement al vaak hebben besproken.

Op het moment dat de Belgische regering iedereen gratis mondmaskers belooft, zien we dat er in de stations mondmaskers worden verkocht aan 15 euro per stuk. Het was niet de NMBS die de mondmaskers aan woekerprijzen verkocht, maar wel de firma Selecta, die de concessiehouder is van de verkoopautomaten.

Ondertussen zien we dat men in veel andere landen net de andere weg opgaat en dat mensen er gratis mondmaskers kunnen krijgen. Misschien is 15 euro niet veel geld voor u, mijnheer de minister, maar voor heel veel mensen is dat heel veel geld.

Zijn de bewuste automaten van Selecta in 17 stations omgebouwde automaten die er al stonden of zijn het nieuwe automaten die op vraag van de NBMS werden geplaatst? Wist de NMBS dat Selecta mondmaskers per stuk zou verkopen in de stations, terwijl in andere automaten, bijvoorbeeld in het Gentse, met een pakket werd gewerkt? Er zijn dus blijkbaar verschillen.

Heeft de NMBS geld verdiend met die concessie en dus met de verkoop van die mondmaskers en andere producten, zoals ontsmettende doekjes en handgels? Hoeveel mondmaskers werden er tot op vandaag verkocht? Was er voldoende aanbod? Worden die vandaag nog altijd aan diezelfde prijs aangeboden?

10.04 Minister François Bellot: Mijnheer de voorzitter, collega's, de overheid heeft beslist dat vanaf 4 mei en vanaf de leeftijd van 12 jaar op het openbaar vervoer verplicht een mondmasker, of een ander alternatief dat de mond en neus bedekt, moet worden gedragen in de stations en op de perrons.

De NMBS dringt er daarom bij haar reizigers op aan om er nu al voor te zorgen dat ze over het nodige beschermingsmateriaal beschikken. De NMBS vraagt ook om het mondmasker te dragen vanaf het betreden van het station, inclusief op het perron en aan boord van de treinen, naar het voorbeeld van de personeelsleden van de NMBS.

De NMBS laat mij weten dat zij zelf geen mondmaskers of gels bezorgt aan haar klanten. Die kunnen worden verkocht door concessiehouders en winkels die in de stations aanwezig zijn.

Dans le cadre de la première phase du déconfinement, un certain nombre de concessions présentes dans ces différentes gares ont indiqué qu'elles souhaitaient jouer un rôle dans la vente de masques et de gels hydroalcooliques en plus de leur gamme habituelle de produits, mais aux prix et aux conditions qu'elles auraient définis elles-mêmes.

Concreet worden deze hygiëneproducten sinds 4 mei 2020 in een honderdtal stations, verspreid over België, verkocht door NMBS-concessiehouders ofwel aan hun automaten, ofwel in hun winkels.

10.05 Kim Buyst (Ecolo-Groen): Mijnheer de minister, het klopt dat het niet de verantwoordelijkheid is van openbaarvervoersbedrijven om mondmaskers te verdelen, maar het is wel uw verantwoordelijkheid en die van de regering. Zij heeft de verantwoordelijkheid om ervoor te zorgen dat iedereen zich veilig kan verplaatsen. We moeten mensen die de auto aan de kant willen laten staan, die het openbaar vervoer willen

nemen, belonen. Dat doen we niet door extra drempels op te werpen. Een prijs van 15 euro is voor u en voor mij misschien niet veel, maar voor een gezin in armoede betekent 15 euro extra het uitstellen van de treinreis. We hebben dan zoveel ministers voor mondmaskers. Misschien had er ook eentje kunnen zijn die een globaal plan had kunnen uitwerken over hoe we ervoor zorgen dat de bevolking voldoende mondmaskers heeft om opnieuw naar het werk te gaan met de trein. Daarin moet deze regering volgens mij echt haar verantwoordelijkheid nemen.

10.06 Sarah Schlitz (Ecolo-Groen): Monsieur le ministre, je n'ai rien à ajouter.

10.07 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Mijnheer de minister, ik wil ondersteunen wat mijn voorganger zei. Het is inderdaad de verantwoordelijkheid van de regering om ervoor te zorgen dat mensen mondmaskers hebben en de trein kunnen gebruiken zonder problemen, zonder dat zij daarvoor 15 euro moeten betalen. Dat is de verantwoordelijkheid van de regering. Zoals mijn voorganger zei, zijn er meer dan genoeg ministers bezig geweest met de mondmaskers. Het is echt niet serieus dat men daar zo mee omgaat.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

11 Vraag van Karin Jiroflée aan François Bellot (Mobiliteit) over "Het station van Tienen" (55006050C)

11 Question de Karin Jiroflée à François Bellot (Mobilité) sur "La gare de Tirlemont" (55006050C)

11.01 Karin Jiroflée (sp.a): Mijnheer de minister, op een normale weekday maken meer dan 4.000 reizigers gebruik van het station van Tienen. Daarmee staat het in de top 20 van de meest gebruikte stations. Het wordt helaas niet zo behandeld. Het station verkeert in een verschrikkelijk slechte staat en wordt onvoldoende onderhouden. Er zijn al een tijdje werken aan de gang. Die kennen blijkbaar geen einde. De Tienenaar en alle gebruikers hebben daarvoor heel weinig begrip omdat er heel weinig of niet wordt gecommuniceerd. Voor rolstoelgebruikers is de toegankelijkheid al helemaal een ramp. Een aantal perrons is gewoon niet langs de hoofdingang te bereiken en men moet langs de achterkant binnengaan. Het is werkelijk een ramp.

In juni 2017 werd bekendgemaakt dat een renovatie zou plaatsvinden van het Tiense stationsgebouw. Daar werd een budget van 10 miljoen euro voor goedgekeurd. Eind dit jaar zouden die werken klaar zijn. Niets is echter minder waar. Die werken zijn nog niet begonnen. Naar wat wij gehoord hebben, zijn ze voor de zoveelste keer opgeschoven naar 2023.

Wat is op dit moment de exacte planning van de renovatie? Wanneer zal de renovatie exact starten?

In welke budgetten is er voorzien?

Waarom is dit al enkele keren uitgesteld en waarom wordt er nu gesproken van 2023?

Het blijft aanslepen en het station is een verschrikking. Hoe vaak wordt het station schoongemaakt? Hoe vaak wordt de omgeving onderhouden? Gebeurt dat door de NMBS zelf of gebeurt dat in onderaanneming?

De perronverhogingen slepen al heel lang aan. Wanneer zijn die af?

Zijn er nog andere werken gepland in verband met de toegankelijkheid?

Er zijn een paar fietsenstallingen geplaatst. Hoeveel fietsenstallingen komen er uiteindelijk definitief? Worden die dan ook eindelijk overkapt?

Hoeveel uitleningen waren er van de Blue-bikes tussen 2017 en 2019?

11.02 Minister François Bellot: Alle installaties in het station van Tienen worden periodiek onderhouden.

Elke weekday wordt er grondig geïnspecteerd. De perronverlichting wordt bijvoorbeeld na een bepaalde periode vervangen. Op de parking wordt in de wintermaanden geborsteld. De NMBS zal ook het dak aan de uitgang van de onderdoorgang laten herstellen. Dit staat gepland voor het begin van de zomer.

De werken aan perron 4 zijn beëindigd sinds 19 januari 2020. Het perron is opnieuw beschikbaar. Op de

perrons 1 en 4 komen nieuwe schuilhuizen. Het perron 4 wordt via een toegangshelling integraal toegankelijk voor minder mobiele reizigers, reizigers met bagage en kinderwagens. Tijdens de werken aan perron 1 blijft het perron beschikbaar. Op perron 4 komen ook zitbanken. Dit perron krijgt twee toegangen, zodat reizigers het perron rechtstreeks kunnen bereiken vanaf de parking en vanaf de bestaande onderdoorgang met fietsenstalling. Er werd ook in een PBM-toegang voorzien. Na de uitvoering van deze werken beschikt het station over twee toegankelijke perrons voor de reizigers. De andere perrons zullen in de toekomst ook integraal toegankelijk worden.

Alle tijdelijke fietsenstallingen en overkappingen in Tienen zijn ondertussen geplaatst. Later zal een nieuwe definitieve fietsenstalling in het oude postgebouw worden gerealiseerd met plaatsen voor minstens 800 fietsen. Deze zomer zou de bouwvergunning hiervoor worden ingediend.

De vraag over het aantal keer dat Blue-bikes in het station van Tienen werden uitgeleend kunt u best stellen aan Blue-bike zelf. De NMBS verwacht wel dat het aantal fietsen dat in het station van Tienen wordt aangeboden in de volgende jaren verder zal stijgen.

11.03 Karin Jiroflée (sp.a): Mijnheer de minister, dit antwoord blinkt uit in vaagheid.

U had het over werken bij het begin van de zomer, maar over welke zomer gaat het dan? Als u deze zomer bedoelde, dan is het immers al vrij laat en lijkt dit mij niet meer haalbaar. U had het verder over grondig poetsen en vastgelegde periodes waarin de perrons worden onderhouden. Daar klopt letterlijk niets van, daar zijn we heel zeker van.

Mijn belangrijkste vraag was eigenlijk hoeveel geld er nu is voorzien voor die grondige werken. U hebt wel een aantal werken opgesomd, maar ik heb geen enkel bedrag gehoord. Mijn tweede belangrijke vraag was wanneer die grondige werken uitgevoerd zouden worden en ook daarop hebt u niet geantwoord. U hebt netjes opgelijst wat er zou gebeuren, maar dat wisten we al, want we hebben de plannen gezien, al heel lang geleden zelfs.

Ik vind het schandalig dat u totaal geen antwoord geeft op mijn belangrijkste vragen, namelijk wanneer het zal gebeuren, om hoeveel centen het gaat en wanneer dat geld in de begroting voorzien wordt.

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

12 Vraag van Joris Vandenbroucke aan François Bellot (Mobiliteit) over "Een duurzame heropstart van de nationale luchthaven" (55005840C)

12 Question de Joris Vandenbroucke à François Bellot (Mobilité) sur "Un redémarrage durable de l'aéroport national" (55005840C)

12.01 Joris Vandenbroucke (sp.a): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, onze nationale luchthaven start heel geleidelijk aan terug op. Gelet op de grote verliezen die luchtvaartmaatschappijen hebben geleden, onder andere Brussels Airlines, de grootste operator op onze luchthaven, zal het aantal aangevlogen bestemmingen wellicht maar traag groeien. Dat opent kansen om eens na te denken over hoe we de groei van onze luchthaven op een gematigde en meer duurzame manier kunnen bevorderen. Bijvoorbeeld door modernere vliegtuigen voorrang te geven bij de heropstart, met het oog op minder lawaai, fijnstof en CO2-uitstoot.

Er wordt ook een optie gelicht door de CEO van Schiphol, de heer Dick Benschop, voor minder hinder en meer duurzaamheid. Op de luchthaven van Schiphol was er een plafond van 500.000 luchtbewegingen per jaar. Daarvan zei de CEO dat dit plafond niet meteen opnieuw bereikt moest worden. Hij stelt voor om de komende jaren gebruik te maken van de geleidelijke heropstart van de luchtvaartactiviteiten om het debat te voeren over hoe de luchthaven van Schiphol duurzamer kan worden in een betere balans met de omgeving.

Op Brussels Airport geldt alleen een plafond op nachtvluchten, namelijk maximaal 16.000 per jaar, waarvan 5.000 vertrekken. Geïnspireerd door de aanpak in Nederland zou ik u graag de volgende vragen willen voorleggen.

Bent u het ermee eens dat ook op Brussels Airport een geleidelijke en meer duurzame opstart en groei van het aantal vluchten na de coronacrisis nodig en mogelijk is? Wat vindt u van de benadering van Schiphol,

waarbij een algemeen vliegplafond wordt ingesteld? Wat denk u van de piste waarbij een aanpassing van dit plafond gekoppeld wordt aan een lagere impact op milieu en omwonenden door de inzet van modernere vliegtuigen en eventuele andere maatregelen?

12.02 Minister **François Bellot**: Beste collega, de uitbraak van de COVID-19-pandemie heeft een enorme impact op de luchtvaartsector. Het aantal passagiers is extreem sterk gedaald naar aanleiding van de COVID-19-crisis. Er waren in april 99,3 % minder passagiers. Bij wijze van voorbeeld, op een normale dag passeren op Brussels Airport ongeveer 80.000 passagiers, terwijl in april amper 175 passagiers werden geteld op de luchthaven. Het totaal aantal vliegbewegingen in april 2020 is gekelderd met 88 % in vergelijking met dezelfde periode in 2019.

De luchtvaartsector zou wel eens de sector kunnen zijn die het langst getroffen zal blijven op economisch vlak door de coronacrisis. Hij was bij de eerste sectoren die de economische impact van de pandemie voelden en zal bij de laatste sectoren behoren voor wie de activiteiten terug hun normaal peil bereiken.

De luchtvaartsector is per definitie niet alleen afhankelijk van de COVID-19-maatregelen in eigen land, maar hangt evenzeer af van de maatregelen in de landen waarnaar en waarvan er gevlogen wordt. De luchtvaart zal daardoor slechts een echte heropstart kennen nadat het coronavirus wereldwijd bedwongen is, en dan nog slechts een trage heropleving kennen afhankelijk van de vraag hoe snel het vertrouwen van de reizigers zich herstelt, met zeer beperkte reizigersaantallen in de eerste maanden na de herneming.

Over het gehele jaar 2020 wordt op Brussels Airport een daling in passagierstrafiek verwacht tussen 47 en 70 % ten opzichte van 2019, afhankelijk van de verdere evolutie van de pandemie wereldwijd en de aanpak van de exitstrategie. In 2019 werden er 26,3 miljoen passagiers geteld op Brussels Airport. De meeste bedrijven gaan ervan uit dat het jaren zal duren vooraleer hun activiteiten terug het peil van 2019 bereiken.

Deze feiten tonen aan hoe de luchtvaartsector moet vechten om te overleven in een context van een enorme daling van de activiteit gedurende een zeer lange periode. De aankondiging van de zware herstructurering bij Brussels Airlines op 12 mei laatstleden en de vraag om staatssteun spreken voor zich, met de navenante impact op de connectiviteit van ons land.

De problemen beperken zich niet tot de luchtvaartmaatschappijen. De luchthavengemeenschap op Brussels Airport bestaat uit meer dan 300 bedrijven, ook grondafhandelaars, cateringbedrijven, organisaties die bezig zijn met de infrastructuur van de luchthaven en vele andere. De coronacrisis creëert een fundamenteel negatieve situatie voor de balans van zeer veel bedrijven op en rond de luchthaven. Brussels Airport is de op een na belangrijkste groeimotor van de economische ontwikkeling van ons land. De 370 bedrijven rond de luchthaven zorgen voor meer dan 24.000 directe jobs op de site en bijkomend ruim 40.000 indirecte jobs. Brussels Airport draagt jaarlijks 2 % bij tot het bnp en creëert 3,2 miljard euro toegevoegde waarde.

In deze omstandigheden moeten wij als overheid bekijken hoe wij onze economie weer kunnen helpen opbouwen. In die context en met de wetenschap dat het businessmodel van de luchthaven van Schiphol niet vergelijkbaar is met dat van Brussels Airport en dat ook KLM zowel inzake statuut als inzake omvang niet vergelijkbaar is met Brussels Airlines, zal een diepgaand onderzoek moeten worden gevoerd naar de gevolgen die kunnen voortvloeien uit elke voorwaarde die zou worden opgelegd voor de heropstart van de luchthavenactiviteit.

Wij moeten zeer voorzichtig en genuanceerd te werk gaan. Er bestaat al een zeer uitgebreid wettelijk kader met veel exploitatiebeperkingen voor de nationale luchthaven, zoals de beperking tot 16.000 nachtslots per jaar.

Andere wettelijke beperkingen zijn de geluidsbeperkingen, de zogenaamde *quota counts*, afhankelijk van het tijdstip van de dag, de bijkomende beperking van de stille weekendnachten en drie nachten per week, een vliegverbod voor oudere vliegtuigtypes enzovoort.

Bovendien heeft de luchthavengemeenschap zelf in de voorbije jaren veel belangrijke realisaties op het vlak van geluidsreductie neergezet, zoals 28 % minder vliegbewegingen sinds 2000 en 38 % minder nachtelijke vliegbewegingen sinds 2007. Het beleid van Brussel Airport is al jaren gericht op het stimuleren van geluids- en emissiearme vluchten door het tarievenbeleid. Door de invoering van een milieuelement in de luchthaventarieven zijn de tarieven voor landing en vertrek drie keer hoger voor luidruchtige vliegtuigen, en die zullen in de volgende tariefperiode nog verstrengd worden. Er is een nieuwe generatie vliegtuigen

aangetrokken die steeds stiller en steeds beter gevuld is.

Deze en andere elementen maken dat het aantal sterk gehinderden meer dan gehalveerd is sinds 2000, met name met 57 %.

Eerder dan bijkomende exploitatiebeperkingen op te leggen is het daarom belangrijk dat wij blijven stimuleren om de vliegtuigen en de operaties die ermee gepaard gaan duurzamer te maken. Ook het herinrichten van het luchtruim, zodat er efficiënter en met minder hinder gevlogen kan worden, is belangrijker in mijn ogen.

Wij stellen vast dat de luchthavengemeenschap daaraan effectief werkt, zoals de opgesomde realisaties bewijzen, maar ook met andere initiatieven, zoals de elektrificatie van de vloot rijdend materieel van de grondafhandelingsoperaties, met een onderzoek om op termijn *sustainable aviation fuel* aan te bieden enzovoort.

De **voorzitter**: Mijnheer de minister, ik dank u voor het uitgebreid antwoord. Ik zeg "uitgebreid" in plaats van "enigszins te lang".

12.03 Joris Vandenbroucke (sp.a): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, ik dank u eveneens voor uw uitgebreid antwoord.

Ik ben het uiteraard met u eens dat de luchtvaart een onmisbare schakel in ons economisch weefsel is. Ik ben mij zeer bewust van het economisch belang van de luchthaven in Zaventem en van Brussels Airport. Ik hoop ook dat de luchtvaart een voorspoedige groei kan kennen.

Ik ben het ook met u eens dat al grote inspanningen worden geleverd om die groei aan meer duurzaamheid te koppelen. Er valt echter iets voor te zeggen – een signaal dat ook door de omwonenden wordt verwacht – om de periode die nu zal moeten worden overbrugd, om opnieuw aan te knopen bij de activiteiten op de luchthaven van 2019, nuttig te gebruiken om verdere stappen te zetten en de stapsgewijze heropstart en groei van onze luchthaven nog meer te koppelen aan een evenwicht op het vlak van lawaaihinder en uitstoot.

Ik ga ook met u akkoord dat wij een en ander op een voorzichtige wijze moeten doen en dat er al heel wat exploitatiebeperkingen zijn. Niettemin meen ik dat er nog heel wat opties zijn en dat wij bijvoorbeeld kunnen leren van de aanpak die Nederland voorstaat.

Ik dank u echter voor uw antwoord. Ik zal zeker nog op het dossier terugkomen.

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

13 Samengevoegde vragen van

- Maria Vindevoghel aan François Bellot (Mobiliteit) over "De toekomst van onze nationale luchthaven" (55006150C)
- Bert Wollants aan François Bellot (Mobiliteit) over "Het luchtvaartbeleid en Brussels Airlines" (55006167C)
- Joris Vandenbroucke aan François Bellot (Mobiliteit) over "De rol van Brussels Airport in de redding van Brussels Airlines" (55006392C)
- Maria Vindevoghel aan François Bellot (Mobiliteit) over "De rol van BAC bij de redding van Brussels Airlines" (55006457C)

13 Questions jointes de

- Maria Vindevoghel à François Bellot (Mobilité) sur "L'avenir de notre aéroport national" (55006150C)
- Bert Wollants à François Bellot (Mobilité) sur "La politique aéronautique et Brussels Airlines" (55006167C)
- Joris Vandenbroucke à François Bellot (Mobilité) sur "Le rôle que peut jouer Brussels Airport dans le sauvetage de Brussels Airlines" (55006392C)
- Maria Vindevoghel à François Bellot (Mobilité) sur "Le rôle de BAC dans le sauvetage de Brussels Airlines" (55006457C)

13.01 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Mijnheer de voorzitter, ik had twee vragen, maar gisteren werd er

nog een derde vraag toegevoegd over de huidige situatie van de afhandelaars. Ik zou die er graag bij nemen, want dit vormt allemaal één geheel. Het hangt allemaal samen. Ik zou dus liever het geheel schetsen, zodat de minister daarop kan antwoorden. Dit is bij wijze van spreken één domino. De vraag over het faillissement van Swissport gisteren en de situatie vandaag zou ik er dus liever aan toevoegen.

De **voorzitter**: U hebt de vrijheid voor uw vragen, zoals de minister de vrijheid heeft voor zijn antwoorden.

13.02 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Mijnheer de minister, de luchthaven ligt mij na aan het hart. Dagelijks krijg ik telefoons. Duizenden mensen zitten in de problemen en weten niet wat ze morgen zullen doen. Dit is een verschrikkelijke en heel onzekere situatie. U kunt het over corona hebben, mijnheer de minister, maar ik word behoorlijk boos als ik, enerzijds, liberalen hoor spreken over het economisch belang van de luchthaven – u hebt het net nog gezegd, 2 % van het bruto nationaal product en 4,2 miljard toegevoegde waarde – en we, anderzijds, op hetzelfde moment met drie grote problemen zitten.

Ten eerste, het probleem van Brussels Airlines. Dit is nog altijd niet in orde. Vandaag lees ik dat een van de belangrijke aandeelhouders van Lufthansa niet akkoord gaat met de deal die gesloten is. Voor Brussels Airlines is er dus nog altijd onzekerheid of het akkoord met Lufthansa standhoudt. Brussels Airlines is de *home carrier* van de luchthaven en zorgt voor 40 % van het transport op de luchthaven. Het is zeer belangrijk dat dit kan worden verdergezet. De mensen worden zwaar onder druk gezet om te onderhandelen over een plan dat helemaal de richting van Ryanair uitgaat. Wij willen geen 'ryanairisering' van de luchthaven.

Ten tweede, wij zien dat Brussels Airport, dat de luchthaven uitbaat, de voorbije vijf jaar vrij veel winst heeft gemaakt. We hebben dat berekend. Nu neemt het geen enkele verantwoordelijkheid op voor de voortzetting van de luchthaven. Wat is er gebeurd? Swissport gaat failliet. Er is maar één afhandelaar. Vandaag viel ik bijna van mijn stoel toen ik las dat Aviapartner, waar het even slecht gaat als bij Swissport, geld zal krijgen van de overheid. De heer Levaux, verbonden aan de MR, van een bedrijf dat zelf financiële problemen heeft, vraagt geld aan de overheid om mensen in een precaire situatie te brengen. Waar gaan wij naartoe?

En dan is er nog maar één afhandelaar, want normaal gezien moeten er twee afhandelaars zijn. Dan is het probleem dus nog niet opgelost. Dit wil zeggen dat er nog eens een nieuwe afhandelaar moet komen. En wat gaat die nieuwe afhandelaar doen? Sociale dumping organiseren op de luchthaven? Dat zal er gebeuren.

Mijnheer de minister, u hebt vorige week hier in het Parlement gezegd dat de sociale dumping en prijsdumping die nu gebeurt op de luchthaven, niet meer houdbaar is. De twee belangrijkste afhandelaars maken allebei verlies. Hoe gaan wij dat oplossen?

Wij vragen dat er continuïteit is ten aanzien van Brussels Airlines. Wij zouden het liefst hebben dat de maatschappij in handen komt van de overheid, zodat wij een *home carrier* hebben die ervoor zorgt dat wij de continuïteit op de luchthaven kunnen waarborgen, want u zegt zelf dat de luchthaven van economisch belang is.

Brussels Airport maakt winst, de heer Feist zei daarover zelf dat men geen dividenden zal uitkeren. Wij vragen dat Brussels Airport het personeel van Swissport overneemt om de *handling* te doen. Het is perfect mogelijk, ik heb het opgezocht, dat de tweede afhandelaar Brussel Airport is. Er is daar geen enkele juridisch bezwaar tegen. Ik heb het nog opgezocht.

Wat gaat u nu doen met de beslissing met betrekking tot Aviapartner, dat financieel vergoed gaat worden, dat geld gaat krijgen? Zal dat gebruikt worden om mensen buiten te gooien? Of wat zal daarmee gebeuren?

13.03 Bert Wollants (N-VA): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, als er één ding duidelijk is, dan is het dat er werk aan de winkel is op de luchthaven. Wij weten dat dit de tweede grootste economische motor is van dit land, de grootste van Vlaams-Brabant. Zelden ga ik akkoord met mevrouw Vindevoghel, maar zelfs een stilstaande klok geeft twee keer per dag het juiste uur aan. Er moeten hier inderdaad stappen gezet worden.

De situatie bij Brussels Airlines is gekend. Die maakt dat het regelgevend kader voor luchtvaartbeleid en de geplande samenwerkingsakkoorden met de gewesten opnieuw onder de aandacht moeten komen. Zo besliste Brussels Airlines enkele jaren geleden nog dat er 2 miljoen euro moest worden geprovisioneerd om

de geluidsboetes van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest te betalen, omdat het Brussels Hoofdstedelijk Gewest die mogelijk wilde innen. De laatst ingediende jaarrekening van Brussels Airlines merkt op dat wijzigingen aan het kader rond de nachtvluchten een aanmerkelijk effect kunnen hebben op de winstgevendheid van de onderneming.

Dat roept uiteraard een aantal vragen op. Vandaag spreekt iedereen namelijk over die mogelijke lening. Toegegeven, die is zeer belangrijk, maar er zijn natuurlijk ook verschillende andere zaken van belang voor de onderneming.

Mijnheer de minister, wordt u momenteel betrokken bij de onderhandelingen met Lufthansa op dat vlak? Worden er ook maatregelen overwogen om in te grijpen op de impact van het overheidsbeleid op de luchtvaartmaatschappijen? Bent u bereid om in het kader van de gesprekken met Lufthansa ook gesprekken aan te knopen met de gewesten, gelet op de impact die zij hebben op een aantal operationele randvoorwaarden, die natuurlijk die luchtvaartmaatschappijen ook zeer sterk onder druk zetten? Welke vragen heeft Lufthansa specifiek op dat vlak gesteld in het overleg met de regering? Er zijn namelijk al vele jaren vragen om daarin stappen te zetten en iets te ondernemen.

13.04 Joris Vandenbroucke (sp.a): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, de onderhandelingen tussen Brussels Airlines, het moederbedrijf Lufthansa en de regering over steun in ruil voor garanties op het vlak van tewerkstelling en duurzame toekomstperspectieven zijn volop bezig.

Een duurzame toekomst van Brussels Airlines is ook van het grootste belang voor Brussels Airport, aangezien Brussels Airlines de *home carrier* is, die instaat voor 40 % van de trafiek aldaar. Er zouden daarover rechtstreekse gesprekken lopende zijn tussen Brussels Airlines en Brussels Airport. De Belgische Staat, onder andere door u vertegenwoordigd, bezit 25 % en één aandeel van Brussels Airport, maar volgens een woordvoerder zou er vanuit de regering geen vraag op tafel gelegd zijn om te bekijken hoe Brussels Airport een rol kan spelen in het dossier van Brussels Airlines. Men zou toch kunnen verwachten dat Brussels Airport bekijkt welke inspanningen zij kan doen om een doorstart van haar belangrijkste klant mogelijk te maken?

Mijnheer de minister, ziet u vandaag een rol weggelegd voor Brussels Airport in het creëren van toekomstperspectieven voor Brussels Airlines? Klopt het dat vanuit de federale regering geen vraag op tafel is gelegd aan Brussels Airport om actief te zoeken naar mogelijkheden om hulp te bieden in het dossier van Brussels Airlines? Kunt u bevestigen dat er gesprekken zijn tussen Brussels Airport en Brussels Airlines waarin onder meer het heronderhandelen van het contract met de luchthavenuitbater aan de orde zou zijn? Is ook de federale regering daarbij betrokken?

13.05 Minister **François Bellot**: Ik moet vooraf opmerken dat dit dossier in de allereerste plaats een financieel dossier voor Brussels Airlines is, waarmee minister De Croo is belast. Vragen daarover kunnen bijgevolg aan hem worden gesteld.

Cela a été le cas en séance plénière la semaine passée.

Le secteur aérien est un système économique où des entreprises ont une fonction systémique. Pour qu'un aéroport fonctionne, il faut obligatoirement une infrastructure, un gestionnaire d'infrastructure, des compagnies aériennes et un opérateur de *handling*. Si vous n'avez pas de gestionnaire d'aéroport ou de *handler*, il n'y a pas d'opérations aéroportuaires dans un aéroport.

Brussels Airlines eist een vooraanstaande rol op in de Belgische luchtvaartsector, vermits zij alleen al nagenoeg 40 % van de vluchten op de luchthaven van Brussel-Nationaal voor haar rekening neemt. De regering is zich dan ook uiterst bewust van zowel het maatschappelijk als het economisch belang van die luchtvaartmaatschappij voor België.

Het Europees wetgevend kader gaat vandaag uit van een vrije en gezonde concurrentie tussen de verschillende actoren in eenzelfde sector. De mogelijkheden om staatssteun toe te kennen en de nationalisatie van economische en industriële sectoren zijn sterk gereguleerd. Zo moet elk optreden van een staat ten gunste van een luchtvaartmaatschappij de zegen van de Europese Commissie krijgen. Denken dat een staat naar goeddunken zomaar kan tussenkomen in dit dossier is dus een illusie.

Met betrekking tot Brussel-Nationaal moet eraan worden herinnerd dat de luchthaven wordt uitgebaat door

een privéonderneming, met name Brussels Airport Company (BAC). Zoals alle ondernemingen uit de luchtvaartsector heeft ook BAC zwaar geleden onder de coronacrisis. Bovendien zijn de economische vooruitzichten weinig hoopvol. De gemaakte projecties wijzen inderdaad op een trage en geleidelijke heropstart en de meest optimistische projecties verwachten geen terugkeer naar de normale toestand vóór eind 2021. Hoewel BAC er zich van bewust is dat de sector op een of andere manier zal moeten worden ondersteund, zal haar actieruimte in deze context nog beperkt zijn.

Suivant l'information qui a été communiquée dans la presse ce matin, en Allemagne, le plus gros actionnaire privé n'est pas certain d'approuver le plan allemand de soutien à Lufthansa. Si ce plan ne passe pas, cette dernière va demander la protection de ses créanciers et du système pour assurer la continuité de ses activités. Cela pose problème à toutes ses filiales.

En Suisse, on me dit qu'un accord est signé ou presque signé. En Autriche, il y a un accord, mais rien ne serait signé. En Belgique, les discussions ont toujours lieu.

Vous aurez compris que c'est un billard à trois bandes; il faut avoir un accord entre Lufthansa et le gouvernement belge, mais aussi les accords obligatoires de la Commission européenne. Selon les informations dont je dispose, ce sont les conditions imposées par cette dernière qui créent problème aux actionnaires de Lufthansa. En effet, l'Europe imposerait à celle-ci d'abandonner des *slots* dans certains aéroports, *slots* qui sont intéressants pour éviter des situations de monopole.

En résumé, nous sommes en contact avec l'écosystème aérien, sachant que des entreprises qui avaient fait appel au soutien de l'État ont été soutenues. En effet, des entreprises dans lesquelles l'État intervient partiellement ont déjà obtenu des lignes de crédit et des soutiens. Je pense notamment à la Sabca et à Sabena Technics.

Selon moi, le dossier *handling* sera réglé dans les heures à venir, en tout cas pour Aviapartner. Pour ce qui concerne Brussels Airlines, les contacts sont toujours en cours. Ils ont lieu nuit et jour.

Pour le reste, je ne peux vous en dire plus car cela relève de la compétence de mon collègue, Alexander De Croo.

Quoi qu'il en soit, lors du dernier kern auquel j'ai assisté, il y a peu de temps, l'accord n'était pas encore bouclé.

13.06 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Mijnheer de minister, dit toont aan dat de liberale recepten geen oplossing bieden. Het probleem van de bagageafhandeling is niet opgelost. Er moest nog een goedkeuring komen. Aviapartner was een verlieslatend bedrijf, dat nu geld vraagt aan de overheid, en dan is er nog geen tweede *handler*. Alle luchtvaartmaatschappijen die nu landen op de luchthaven en door Swissport zouden worden afgehandeld, worden niet afgehandeld. Er is dus helemaal niets geregeld voor de *handlers*, en de situatie is heel ernstig.

Ik wil nogmaals herhalen dat wij met deze commissie dringend een hoorzitting willen organiseren, want op de luchthaven dreigt een ongezien sociaal bloedbad, en nog lang niet alle dominosteentjes zijn gevallen. Er zullen er nog volgen.

13.07 François Bellot, ministre: J'ai répondu la semaine dernière que le *handling* était une activité importante dans un aéroport, mais il est proportionnel au nombre d'avions qui atterrissent. Il convient de ne pas l'oublier.

La procédure de désignation d'un deuxième *handler* est en cours, l'appel a été lancé et une des solutions proposées n'a malheureusement pas pu être retenue, vu le refus d'une société. Nous espérons voir désigner un deuxième *handler* dans les six prochains mois.

J'ose espérer que les activités pourront reprendre le plus rapidement possible à raison de 90 ou 100 %. Ainsi, tous les travailleurs qui – pour les raisons que nous connaissons – ont aujourd'hui perdu leur emploi mais possèdent les compétences requises pour l'exercice de la fonction auront été rappelés par le deuxième *handler* qui aura été désigné ou par la société de *handling* exerçant ses activités à Bruxelles.

13.08 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Mijnheer de minister, wat zal dat betekenen voor de werknemers?

Er zal opnieuw sociale dumping georganiseerd worden. Als er een nieuwe *handler* komt, welke arbeids- en loonvoorwaarden zullen de huidige werknemers dan krijgen? We zullen 30 jaar terug in de tijd gecatapulteerd worden, naar de periode van het faillissement van Sabena. Ik heb dat meegemaakt en ik weet dus wat dit voor de werknemers zal betekenen.

De liberale concurrentie die we blijven organiseren maakt alles kapot op de luchthaven. Er moet integendeel een ecologische, duurzame en sociale oplossing komen. De PVDA heeft dan ook een voorstel van resolutie ingediend met het oog op een oplossing op lange termijn. Wij vragen dat Brussels Airport in handen komt van de overheid, iets wat voor heel veel luchthavens het geval is. Dat is dus geen enkel probleem.

Wij moeten een *home carrier* hebben die een duurzame oplossing heeft voor de luchtvaart, dus geen 'ryanairisering' zoals we die nu zullen krijgen. Ik ben ervan overtuigd dat het Ryanair zal zijn dat zal profiteren van de huidige situatie op de luchthaven.

13.09 Bert Wollants (N-VA): Mijnheer de minister, er is werk aan de winkel op de luchthaven maar we mogen in geen geval het debat verengen tot een discussie over de lening, over de handling en weet ik veel wat nog meer. Er zijn heel veel randfactoren die van belang zijn en waaromtrent we al veel te lang stilstaan. Men heeft steeds aangekondigd dat er samenwerkingsakkoorden en een pacificatie in dat dossier zouden komen. Een voormalig staatssecretaris, de heer Schouppe, kreeg ooit een plan naar zich vernoemd met het grote akkoord tussen alle betrokken partijen. Dat akkoord bestaat vandaag niet meer en we zijn geen stap verder gekomen. Het enige wat u in de afgelopen jaren steeds hebt gezegd was: "Monsieur Wollants, c'est très sensible." Dat begrijp ik, maar er moet wel een oplossing komen. We moeten daar werk van maken, want anders blijft het dweilen met de kraan open. Leningen alleen zullen de zaak dan niet oplossen.

13.10 Joris Vandenbroucke (sp.a): Mijnheer de minister, er spreekt niet erg veel hoop uit uw antwoord. Wat in Duitsland gebeurt, het verzet van de grootste aandeelhouder van Lufthansa tegen het akkoord dat gesloten werd met Berlijn, is zeer problematisch. Vorige week heeft minister De Croo gezegd dat de contacten tussen de Belgische regering en Brussels Airlines geïntensiveerd zijn met het oog op een akkoord. Ik hoop dat dit geen roet in het eten gooit maar ik vrees ervoor.

Ik neem aan dat het dossier nog op tafel zal komen en het zou nuttig kunnen zijn om eens een groot debat te voeren over de luchthaven in haar totaliteit. Er worden daarover immers zowat elke week vragen gesteld, zowel hier als in de commissie voor Financiën en de plenaire vergadering. We dreigen steeds achter de feiten aan te hollen en ik steun dus de vraag om een debat, maar dat zullen we tijdens de regeling der werkzaamheden bespreken.

De **voorzitter**: Collega's, sta me toe om als volgt te besluiten.

Mevrouw Vindevoghel heeft voorgesteld om hoorzittingen te organiseren met de betrokken partijen, hetzij binnen onze eigen commissie, hetzij samen met de commissie voor Sociale Zaken. Ik zal het voorstel agenderen bij de regeling der werkzaamheden. De commissie kan dan beslissen om al dan niet hoorzittingen te organiseren. Daarna moeten we natuurlijk nog afwachten of de uitgenodigde sprekers naar de hoorzitting komen.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

14 Question de Sarah Schlitz à François Bellot (Mobilité) sur "Le déconfinement et l'accès à la 1ère classe" (55006100C)

14 Vraag van Sarah Schlitz aan François Bellot (Mobiliteit) over "De versoepeling van de lockdown en de toegang tot de eerste klasrijtuigen" (55006100C)

14.01 Sarah Schlitz (Ecolo-Groen): Monsieur le ministre, je vous interrogeais début mai concernant l'accès à la première classe pendant le déconfinement. On observe dans les trains aux heures de pointe une suroccupation de certaines voitures par rapport aux voitures de première classe, qui restent fort vides.

Pour moi, la priorité doit être la sécurité sanitaire durant cette période. Celle-ci doit primer sur les tarifs en vigueur pour les différents abonnements. Souvent l'argument qui revient pour garder la première classe est de garantir la tranquillité aux voyageurs et une place assise. Or pour l'instant, nous sommes vraiment loin de connaître ce type de problèmes. Il serait vraiment de bon aloi de lever les distinctions entre première et

deuxième classes afin d'organiser une répartition homogène des voyageurs dans les différentes voitures.

14.02 François Bellot, ministre: Chère collègue, comme je l'ai déjà expliqué lors de la commission du 27 mai dernier, afin de faciliter autant que possible la distanciation sociale, la SNCB a ouvert ses voitures de première classe à tous les voyageurs entre le 23 mars et le 4 mai, période pendant laquelle a été mis en place le Service de Trains d'Intérêt National. À partir du 4 mai, l'offre de trains a repris quasiment dans son entièreté, avec une composition maximale.

La première classe est réservée aux voyageurs qui sont détenteurs d'un ticket valable pour celle-ci. L'accompagnateur peut toujours décider d'ouvrir la première classe à l'ensemble des voyageurs en fonction d'une suroccupation ou non des trains concernés, ce qui n'a pas du tout été observé jusqu'à présent. Les taux d'occupation des trains sont en effet très bas.

De plus, il y a une clientèle captive qui circule en première classe, paie pour et ne prendrait pas le train s'il n'y avait pas de première classe. Ce sont 3 % des clients, qui génèrent 6,5 % des recettes. Mais c'est un autre débat.

14.03 Sarah Schlitz (Ecolo-Groen): Monsieur le ministre, c'est un autre débat, néanmoins je pense que mes arguments restent valables.

En effet, les trains sont très peu remplis, mais il y a quand même eu quelques trajets en heure de pointe lors desquels on a observé un peu de monde dans certaines voitures. Cela reste dérangeant de voir un wagon vide de première classe à côté d'un wagon plein. La santé des personnes doit passer au-dessus de leur capacité financière.

Par ailleurs, nous savons que les abonnements de première classe sont fortement utilisés par des parlementaires, des travailleurs de la SNCB et pour la plupart des travailleurs qui ne paient pas eux-mêmes leur ticket.

Pour moi, il est un peu exagéré d'estimer que ces personnes refuseraient que quelques passagers de deuxième classe viennent s'asseoir avec elles en première classe, parce qu'elles estimerait cela totalement injuste. C'est mettre beaucoup de responsabilités sur le dos de quelques personnes, dont l'avis n'est pas vraiment sollicité. Je pense que ces gens veulent simplement une possibilité de travailler tranquillement dans les trains et avoir une place assise. C'est une chose à laquelle aspirent tous les voyageurs et qui devrait être accessible à tous les voyageurs.

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

14.04 Jef Van den Bergh (CD&V): Mijnheer de voorzitter, ik betreur dat de vragen met betrekking tot de financiële situatie en de gevolgen van de coronacrisis voor de NMBS niet ter sprake zijn kunnen komen, dat was ook al zo tijdens de vorige commissievergadering. Jammer dat ze nogmaals uitgesteld worden, het zij zo.

Om de volgende vergadering alvast wat te verlichten, zou ik mijn vragen nrs. 55006416C, 55006418C en 55007039C willen omzetten in schriftelijke vragen.

De **voorzitter**: Waarvan akte.

14.05 François Bellot, ministre: Monsieur le président, je dois absolument me rendre à une cérémonie de funérailles d'un entrepreneur de ma région, décédé dans des conditions tragiques. Il n'est pas mort du coronavirus mais bien des suites morales du coronavirus. Je souhaite vraiment être sur place.

14.06 Sarah Schlitz (Ecolo-Groen): Monsieur le président, nous avons bien travaillé. Peut-être pourrait-on suggérer à nos collègues dont les questions sont déjà anciennes, de les retirer ou de demander une réponse écrite. On pourrait ainsi dégraisser le stock de questions.

Le **président**: Je vais le rappeler, même si cela relève de la liberté de chacun. Nous pourrions vraisemblablement encore tenir deux séances de questions avant la fin de notre session parlementaire.

Monsieur le ministre, chers collègues, je vous remercie. La séance a duré plus de trois heures et nous avons eu un beau débat qui en valait la peine.

La réunion publique de commission est levée à 17 h 18 heures.

De openbare commissievergadering wordt gesloten om 17.18 uur.