

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

COMMISSIE VOOR MOBILITEIT,
OVERHEIDSBEDRIJVEN EN
FEDERALE INSTELLINGEN

du

van

MERCREDI 15 JUILLET 2020

WOENSDAG 15 JULI 2020

Après-midi

Namiddag

La réunion publique de commission est ouverte à 14 h 15 et présidée par M. Jean-Marc Delizée.

De openbare commissievergadering wordt geopend om 14.15 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.

Le **président**: Chers collègues, bienvenue pour cette dernière séance de la commission de la Mobilité de la session parlementaire 2019-2020. Nous terminons avec une série de questions au ministre Bellot. Hier, nous avons fait le point de la session au niveau des séances de commission avec questions. Monsieur le ministre, vous êtes venu dix fois, en ce compris cette réunion-ci et, selon les statistiques, vous auriez répondu à 547 questions orales. Je ne sais pas si sont comptées celles qui ont été transformées en questions écrites ou abandonnées en cours de route, mais ce nombre est impressionnant.

01 Samengevoegde vragen van

- **Tomas Roggeman** aan François Bellot (Mobiliteit) over "De rol van de NMBS in het Toekomstverbond" (55006688C)

- **Kim Buyst** aan François Bellot (Mobiliteit) over "De maatregelen van de NMBS tijdens de werken aan de Oosterweelverbinding" (55006913C)

01 Questions jointes de

- **Tomas Roggeman** à François Bellot (Mobilité) sur "Le rôle de la SNCB dans le cadre du Toekomstverbond" (55006688C)

- **Kim Buyst** à François Bellot (Mobilité) sur "Les mesures de la SNCB pendant les travaux sur la liaison Oosterweel" (55006913C)

01.01 **Tomas Roggeman** (N-VA): Mijnheer de minister, in en rond Antwerpen is men volop bezig met de voorbereiding van de grootschalige werken aan de Oosterweelverbinding. Die werken zullen jaren in beslag nemen en het is een belangrijk project, niet alleen voor Antwerpen en de haven maar ook voor heel Vlaanderen aangezien het een van de meest congestiegevoelige gebieden van het land beter zal moeten ontsluiten.

Voor de oplossing van de mobiliteitsproblematiek tijdens en na de werken zal de NMBS als aanbieder van openbaar vervoer een belangrijke rol te spelen hebben, vooral dan voor de modal shift.

Mijnheer de minister, welk beleid hanteert de NMBS voor de ondersteuning van de realisatie van de Oosterweelverbinding? Hoe kan de NMBS ondersteuning bieden bij het inperken van de verwachte verkeersimpact? Wat is de stand van zaken van de uitrol van de dienstverlening op het ringspoor rond Antwerpen dat vernoemd wordt in het Vervoersplan 2020-2023 van de NMBS?

01.02 **Kim Buyst** (Ecolo-Groen): Mijnheer de minister; de werken aan de Oosterweelverbinding zijn gestart, zoals collega Roggeman al zei. Projectbeheerder Lantis stelt alvast de einddatum bij tot 2030, vijf jaar later

dan tot voor kort werd vooropgesteld. De werken zullen de komende jaren voor veel verkeersproblemen zorgen. Tijdens de werken aan de Antwerpse Ring in 2004 nam de NMBS bijkomende maatregelen om de toegenomen verkeersdruk op te vangen. Toen kwamen er 16.500 extra zitplaatsen, 70 extra treinverbindingen en ook enkele nieuwe stopplaatsen bij.

De NMBS kondigde in juni dit jaar een onderzoek aan of ze opnieuw reizigers over het volledige ringspoor rond Antwerpen kan vervoeren. Momenteel wordt een groot deel ervan alleen voor goederenvervoer gebruikt. Via dat ringspoor kunnen bijvoorbeeld werknemers naar de bedrijven in de Antwerpse haven sporen.

Mijnheer de minister, mijn vragen daarover komen deels overeen met wat collega Roggeman u al vroeg. Welke maatregelen plant de NMBS de komende jaren tijdens de werken in en rond Antwerpen? Wordt er opnieuw ingezet op meer zitplaatsen? Welke extra treinverbindingen zullen er worden ingezet?

Hoe ver staat het met het onderzoek naar de opening van stations op het ringspoor rond Antwerpen? Worden er eventueel opnieuw stations geopend, zoals Antwerpen-Haven, Antwerpen-Dam of Antwerpen-Oost? Vanaf wanneer zou dat mogelijk zijn en met welke frequentie zouden de treinen rijden?

01.03 Minister **François Bellot**: Mijnheer de voorzitter, beste collega's, de NMBS is betrokken bij het overleg over de wegenwerken aan Oosterweel en in het Waasland. Zij volgt de redenering dat in het raam van de werkzaamheden voor de Oosterweelverbinding en de actie Slim Naar Antwerpen zoveel mogelijk autobestuurders aangemoedigd moeten worden om de overstap naar het openbaar vervoer te maken, om de autobestuurders zo een volwaardig en interessant alternatief te bieden.

Het is ook met die bedoeling dat het aanbod op de spoorlijn Puurs-Antwerpen-Essen werd verhoogd. Een gevolg van die uitbreiding van het aanbod was dat het aantal S-treinen en piekurtreinen tussen Sint-Niklaas en Antwerpen anders moesten worden gespreid. Een minder goede spreiding van de treinen was het gevolg daarvan.

Naar aanleiding van de werken rond Antwerpen werd het aantal vrije zitplaatsen op de trein tussen Sint-Niklaas en Antwerpen onderzocht. Er zijn gemiddeld nog voldoende vrije zitplaatsen om extra reizigers op te vangen.

De NMBS zal de behoeften aan zitplaatsen verder monitoren en, indien nodig en indien mogelijk, de samenstelling van de treinen verbeteren.

Voor de werknemers in de haven op Linkeroever kan het station van Beveren fungeren als hub voor de overstap van trein naar bus van De Lijn richting de havenbedrijven en omgekeerd.

Uw vragen over het gebruik van het ringspoor rond Antwerpen worden momenteel bestudeerd in het kader van het nieuwe vervoersplan van de NMBS.

01.04 **Tomas Roggeman** (N-VA): Mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoorden.

Ik ben blij dat de NMBS alvast mee rond de tafel zit en actief meedenkt over praktische oplossingen. Ik hoop echter dat zulks op korte termijn mag leiden tot concrete antwoorden op de vragen in verband met de organisatie van het ringspoor en eventuele bijkomende capaciteit op dat traject.

De hoekstenen van het nieuwe vervoersplan zijn nu inmiddels al gelegd. Het verbaast mij dus enigszins dat daarover nog geen duidelijkheid zou bestaan.

In elk geval heeft de NMBS een cruciale rol te spelen, niet alleen in de werken op korte termijn. Tegelijkertijd creëren ze natuurlijk ook opportuniteiten op langere termijn. De toegenomen congestie en verkeersmoeilijkheden, die er de komende maanden en jaren zitten aan te komen, zijn tegelijkertijd ook een mogelijkheid en opportuniteit om autobestuurders van de meerwaarde van het spoorvervoer te overtuigen, in de hoop dat zij ook op lange termijn voor die verkeersmodus blijven opteren en dat wij op die manier ook een structurele bijdrage kunnen leveren aan de vermindering van de filedruk in en rond Antwerpen.

01.05 **Kim Buyst** (Ecolo-Groen): Mijnheer de minister, dank u wel voor uw antwoorden.

Wij mogen inderdaad niet onderschatten welke druk de werken aan de Oosterweelverbinding op de wegen kunnen opleveren. Ik ben daarom blij dat de NMBS dat mee monitort en zal bekijken of er voldoende zitplaatsen zijn.

Net als de heer Roggeman vind ik het vreemd dat het gebruik van het ringspoor rond Antwerpen voor passagiersvervoer in het nieuwe vervoersplan bekeken wordt. Daar zijn tot nu toe weinig antwoorden in te vinden.

Volgens mij is het wel het moment om een aantal pendelaars de trein te laten ontdekken. Als wij willen dat er een blijvende goede relatie is tussen de nieuwe reizigers en de NMBS, moet er voldoende comfort geboden worden. Er moeten dus inderdaad voldoende zitplaatsen ter beschikking zijn.

Men kan misschien ook al eens nadenken over manieren om het financieel aantrekkelijker te maken om de trein in die zone Antwerpen te nemen, door ze uit te breiden met een aantal stations op het ringspoor.

Ik blijf het dossier zeker mee opvolgen.

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

02 Samengevoegde vragen van

- Kim Buyst aan François Bellot (Mobilité) over "De stand van zaken van het sociaal akkoord bij HR Rail en de invoering van een fietsvergoeding" (55006962C)
- Jean-Marc Delizée aan François Bellot (Mobilité) over "De sociale onderhandelingen bij HR Rail" (55006977C)

02 Questions jointes de

- Kim Buyst à François Bellot (Mobilité) sur "L'état d'avancement de l'accord social chez HR Rail et l'instauration d'une indemnité vélo" (55006962C)
- Jean-Marc Delizée à François Bellot (Mobilité) sur "Les négociations sociales au sein de HR Rail" (55006977C)

02.01 Kim Buyst (Ecolo-Groen): Mijnheer de minister, in 2008 besliste de toenmalige regering een fietsvergoeding mogelijk te maken voor werknemers van de NMBS. Wij zijn ondertussen twaalf jaar later en nog steeds krijgen fietsende medewerkers van Infrabel of de NMBS geen fietsvergoeding. Van overheidsbedrijven zou men toch kunnen verwachten dat zij het goede voorbeeld geven aan de privésector.

De fietsvergoeding is een van de onderwerpen in het sociaal akkoord waarover nog steeds geen overeenstemming gevonden werd tussen de medewerkers en de directie van onze spoorwegbedrijven. Daarom heb ik daar enkele vragen over, mijnheer de minister.

Hoe ver staat het met de onderhandelingen voor een sociaal akkoord bij de spoorbedrijven?

Over welke elementen werd al overeenstemming gevonden? Welke elementen zorgen nog voor conflict?

Zal een fietsvergoeding worden ingevoerd? Zo ja, hoeveel zal die vergoeding bedragen?

Zal de NMBS, net als in veel andere sectoren, ruimer bijdragen in de abonnementen van andere openbaarvervoersbedrijven?

02.02 Jean-Marc Delizée (PS): Monsieur le ministre, la question que j'avais déposée, il y a quelques temps, a dû être reportée à la précédente commission, parce que je ne pouvais être présent.

Monsieur le ministre, le confinement imposé par la pandémie du COVID-19 a forcément ralenti un nombre important d'activités, puisque les réunions physiques devaient être impérativement évitées. Raison pour laquelle les négociations sociales en cours auprès de HR Rail n'ont pas pu se poursuivre.

Aujourd'hui, on apprend que les directions de la SNCB et Infrabel souhaitent reporter la conclusion de cet accord social à l'an prochain. Cette demande est légitime si et seulement si elle s'inscrit dans la confiance mutuelle qui doit entourer ces négociations. Ainsi, on ne comprendrait pas que seules certaines mesures soient implémentées par la direction, alors que les négociations dans leur ensemble n'ont pas encore abouti.

Je pense, par exemple, à l'augmentation hebdomadaire des heures de travail ou au nouveau plan de carrière des cadres supérieurs.

Dès lors, confirmez vous qu'un report des négociations sociales dans les entreprises ferroviaires doit s'accompagner d'un moratoire dans l'implémentation de toutes les mesures concernées par lesdites négociations sociales?

02.03 **Minister François Bellot**: In het ontwerp van sociaal protocolakkoord dat begin 2020 op tafel lag, was een aantal punten inzake mobiliteit opgenomen, zoals het invoeren van een vergoeding voor het gebruik van een fiets of een daarmee gelijkgesteld voertuig om die verplaatsingswijze aan te moedigen, een evaluatie van de terugbetaling van kosten voor woon/werkverplaatsingen of nog een bredere denkoefening over de verschillende mobiliteitsoplossingen ten einde de duurzame mobiliteit te versterken, en die oplossingen mogelijk meer ingang te laten vinden bij het personeel van de spoorwegen.

À cette époque, les syndicats avaient refusé ce projet de protocole. Il était prévu de reprendre les discussions à partir de mars dernier pour les conclure en septembre ou octobre. La crise sanitaire a, toutefois, obligé les chemins de fer à se concentrer sur la gestion de ses conséquences et se trouve toujours dans cette phase.

Même si, au cours de cette période, la concertation sociale s'est poursuivie en différentes instances à propos de plusieurs dossiers importants, une reprise des discussions relatives au prochain accord social n'est pas encore à l'ordre du jour, compte tenu de ces circonstances exceptionnelles. Par conséquent, la concertation recommencera dès que celles-ci seront quasi entièrement derrière nous – le plus vite possible, nous l'espérons.

02.04 **Kim Buyst** (Ecolo-Groen): Mijnheer de minister, ik begrijp natuurlijk dat de COVID-19-crisis het moeilijker gemaakt heeft om de gesprekken tussen de verschillende partijen voort te zetten. Toch hoop ik dat die gesprekken snel weer in een stroomversnelling raken. Ik denk dat we er allemaal van overtuigd zijn dat enthousiaste en betrokken medewerkers net een droom zijn voor elk bedrijf en dat overheidsbedrijven eigenlijk het voorbeeld moeten geven van goed personeelsbeleid. Ik mis dat nu toch nog te vaak.

Ik ben blij om te vernemen dat in het voorbeeldakkoord inderdaad maatregelen zouden worden opgenomen voor duurzame mobiliteit. Fiets en trein zijn een ideale combinatie. We moeten dat ook durven ondersteunen. Fietsvergoedingen moeten een onderdeel zijn van dat sociaal akkoord. Ik hoop samen met u dat dit snel geregeld wordt, omdat ik vind dat werknemers recht hebben op een sterk akkoord.

02.05 **Jean-Marc Delizée** (PS): Monsieur le ministre, je vous remercie pour votre réponse. Cependant, vous n'avez pas répondu à la question précise que je vous ai posée. J'entends que les négociations n'ont pas encore repris et que l'on parle d'un report d'un an. Mais les représentants des travailleurs se demandent s'il y aura une forme de passage en force des directions sur certains éléments qui faisaient l'objet de négociations, comme la durée hebdomadaire du travail, par exemple.

Monsieur le ministre, je vous ai demandé si vous pensiez qu'il fallait un moratoire pour que les mesures dont question ne soient implémentées que lorsqu'il y aura un accord social définitif. Tel était l'objet de ma question.

02.06 **François Bellot**, ministre: Monsieur Delizée, je n'interviens pas dans le cadre des négociations, à aucun niveau. Je ne suis pas partie prenante.

Le modèle de concertation existe, il doit être poursuivi et des accords seront dégagés dès que cela sera possible. Mais je n'ai jamais vu un ministre intervenir dans le cadre des négociations sociales, pas plus qu'au niveau des points abordés dans leur cadre. Il n'est pas dans mon intention – cela n'a d'ailleurs jamais été le cas – d'intervenir dans les différents points faisant partie des négociations syndicales.

02.07 **Jean-Marc Delizée** (PS): Je ne vous demande pas d'intervenir sur le fond et de vous prononcer en faveur d'une thèse ou d'une autre. Je dis qu'après le report résultant de la crise sanitaire, il faut que les négociations se poursuivent et que la direction ne mette pas en oeuvre, entre-temps, certaines mesures faisant l'objet desdites négociations. Cela dit, je comprends que vous me donniez une réponse de diplomate que l'on pourrait qualifier de réponse de Normand.

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

03 Samengevoegde vragen van

- **Tomas Roggeman** aan **François Bellot (Mobiliteit)** over "**De gratis Rail Pass**" (55007351C)
- **Maria Vindevoghel** aan **François Bellot (Mobiliteit)** over "**De verdeling van de gratis 12 treinritten**" (55007966C)

03 Questions jointes de

- **Tomas Roggeman** à **François Bellot (Mobilité)** sur "**Le Rail Pass gratuit**" (55007351C)
- **Maria Vindevoghel** à **François Bellot (Mobilité)** sur "**La distribution des 12 trajets de train gratuits**" (55007966C)

03.01 Tomas Roggeman (N-VA): Mijnheer de minister, er is al heel wat inkt gevloeid over de gratis Rail Pass. U weet hoe het gaat in dit huis met de doorlooptijden van de mondelinge vragen. Ik heb dan toch nog enkele precieze vragen.

Hoe wil u samen met de NMBS tegemoetkomen aan de bekommernissen die de GEES geformuleerd heeft over de volksgezondheid?

Wat is nu de uiteindelijke kostprijs van dit initiatief? Hoeveel daarvan zal de NMBS zelf dragen? Hoeveel wordt bijgesteld door de Staatskas?

Acht u dit een verantwoorde besteding van overheidsgeld? Ik heb tot hier toe in u nooit een voorstander van de gratis politiek mogen ontwaren.

Hoe zal de identiteitscontrole van de aanvragers gecontroleerd worden? We moeten vermijden dat er binnen afzienbare tijd een aantal Rail Passen te koop worden aangeboden op het internet. Dat zou misbruik zijn van het systeem.

03.02 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Mijn vraag handelt ook over de tickets. Er is een akkoord tussen de regering en de NMBS om de gratis tickets toe te kennen. Gedurende zes maanden zal elke inwoner van België recht hebben op twee gratis ritten per maand. Dat zijn twaalf gratis ritten in totaal voor elke inwoner. Op de site van de NMBS kan iedereen de voorwaarden om gratis ritten te ontvangen bekijken en lezen. De voorwaarden zijn echter niet min. De treinpas is maar geldig tussen 17 augustus 2020 en 28 februari 2021. Reizen kan pas vanaf 17 augustus, en niet voor 9 uur 's morgens tijdens de weekends in augustus. Wat ons nog het meeste ergert, is dat het aanvragen ervan enkel online zal kunnen. Hierdoor zullen degenen die de treinpas het hardst nodig hebben uit de boot vallen.

Daarom heb ik een aantal vragen. Indien men weet dat zowat de helft van onze bevolking het moeilijk heeft met nieuwe digitale media, waarom kan men de gratis treinpas dan niet aanvragen aan het loket? Kan de loketbediende de klant niet bijstaan bij zijn aanvraag?

Als het van zo'n groot belang is om de reizigers te blijven spreiden, waarom is de gratis treinpas dan beperkt in tijd, namelijk tot februari 2021? Vanaf wanneer kan men de treinpas nu concreet aanvragen? Hoeveel gratis treinpassen verwacht de NMBS te moeten uitdelen?

03.03 Minister François Bellot: De Rail Passen zullen worden bezorgd aan zij die er één aanvragen. Het is dan ook voorbarig om te spreken over de verdeling van miljoenen Rail Passen. Het product zal de vorm aannemen van een treinpas op naam en op aanvraag. Deze zal ter beschikking worden gesteld aan elke inwoner van dit land, ouder dan 12 jaar, die de aanvraag doet. Kinderen jonger dan 12 jaar reizen al gratis. De gratis treinpas bevat 12 ritten en zal gedurende een periode van 6 maanden bruikbaar zijn aan een ritme van 2 ritten per maand, na 9u 's ochtends in de week en niet in de weekends tijdens de maand augustus.

De spreiding van het gebruik van de treinpas over een periode van 6 maanden moet een betere spreiding van de reizigersstroom garanderen. Geïnteresseerden zullen hun aanvraag enkel kunnen doen via een webformulier met telefonische assistentie indien nodig, en dus niet via de loketten in de stations. De treinpas zal vervolgens via de post worden opgestuurd.

Aanvragen zijn mogelijk tot 30 september 2020. In de huidige omstandigheden van de gezondheidscrisis willen we immers vermijden dat alle Belgische inwoners zich tot het loket zouden wenden om hun treinpas

aan te vragen.

De NMBS koos daarom voor een online toepassing waarlangs de treinpas kan worden aangevraagd. De NMBS meent dat dat de meest laagdrempelige manier is om de gratis treinpassen te verdelen. Haar meest ervaren verkooppersoneel staat immers ter beschikking wanneer dat nodig is.

Alle maatregelen worden genomen, zowel aan de kant van de NMBS als aan de kant van de regering, opdat het online aanvraagformulier tegen begin augustus operationeel zou zijn. Die periode is nodig om het digitaal platform te ontwikkelen en de distributieketen op te zetten, waarvoor openbare aanbestedingen zullen worden gelanceerd. Het is dan ook nog te vroeg om op uw praktische vragen over de identiteitscontrole te antwoorden.

03.04 Tomas Roggeman (N-VA): Mijnheer de minister, u zegt dat het te vroeg is om in te gaan op de praktische vragen over de identiteitscontrole, maar ik hoop toch dat de NMBS daar in de loop van de komende weken nog een antwoord op zal vinden, zo niet dreigt de NMBS zelf ten prooi te vallen aan misbruiken. Het is gemakkelijk om die tickets aan te vragen en om ze te verkopen onder de marktprijs van een ticket dat aan het loket wordt verkocht. Als wij daar geen antwoord op vinden, dreigen wij de kosten voor de NMBS nog verder op te drijven door eventuele misbruiken.

Een van mijn vragen was ook de kostprijs hiervan. Kunt u het bedrag noemen dat wordt voorzien voor dit initiatief?

03.05 Minister François Bellot: Ik weet het niet, er wordt een bedrag van 100 miljoen euro vernoemd. Het is volgens mij nodig de attractiviteit van de Rail Pass te evalueren.

03.06 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Mijnheer de minister, ik vind dit een gemiste kans. In de krant las ik een artikel over iemand die werkt met laaggeletterde volwassenen in een centrum voor basiseducatie. Die persoon stelde dat het voor deze groep heel moeilijk zal zijn omdat ze niet overweg kunnen met een computer. Het zou voor die mensen veel gemakkelijker zijn mochten ze aan het loket terecht kunnen. In Vlaanderen kan 1 volwassene op 5 niet goed overweg met computers en technologie. De lat ligt dus dikwijls steeds hoger aan de onderkant van onze samenleving. Ik vind het dan ook heel jammer dat dit initiatief deze groep niet ten goede komt.

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

04 Samengevoegde vragen van

- **Pieter De Spiegeleer aan François Bellot (Mobiliteit) over "De regeling voor het weekend en de feestdagen bij de NMBS" (55007609C)**

- **Tomas Roggeman aan François Bellot (Mobiliteit) over "De reizigerstelling van de NMBS uit 2019" (55007867C)**

04 Questions jointes de

- **Pieter De Spiegeleer à François Bellot (Mobilité) sur "Les horaires de week-end et jours fériés à la SNCB" (55007609C)**

- **Tomas Roggeman à François Bellot (Mobilité) sur "Le comptage des voyageurs de la SNCB pour 2019" (55007867C)**

04.01 Tomas Roggeman (N-VA): Mijnheer de minister, de jaarlijkse reizigerstelling 2019 van de NMBS werd onlangs gepubliceerd. Het valt op dat daar, zoals elk jaar, zeer grote discrepanties zijn tussen de verschillende stations en stopplaatsen onderling. In het bijzonder werden enkele stopplaatsen geregistreerd met een zeer laag aantal opstappers, in de grootte van hooguit 20 personen per dag. Ik vernam van u graag uw visie op het openhouden van dergelijke stopplaatsen, waar er amper reizigers opstappen.

Bent u voorstander van een vraaggestuurd aanbod? Is het dan ook rendabel om deze stations als stopplaatsen te behouden? Heeft de NMBS richtcijfers van het aantal passagiers dat minimum moet worden gehaald vooraleer een stopplaats als rendabel kan worden beschouwd? Toen u enkele jaren geleden aantrad als minister, kondigde u aan dat u niet van plan was om eender welke stopplaats te sluiten. Bent u daar nog altijd voorstander van? Houdt u vast aan die keuze? Klopt het dat elke stopplaats een risico op vertraging met zich meebrengt?

04.02 Minister **François Bellot**: Beste collega, de indeling van de stations en de frequentie van de bediening op weekdays, weekends en feestdagen zijn vastgelegd in het beheerscontract 2008-2012. De bediening van bepaalde stations die weinig worden bezocht in het weekend beantwoordt dus doorgaans aan de wens van de Belgische Staat om voor een bediening te zorgen.

In het beheerscontract van de NMBS zijn minimale bedieningsdrempels en minimale bedieningsfrequenties bepaald, afhankelijk van de categorie van het station of het soort halte. Zo zijn er hoofdhalttes, secundaire halttes, halttes die enkel tijdens de spitsuren bediend worden, en halttes met een speciaal statuut. Daar het om een openbaredienstverlening gaat, voorziet het beheerscontract in een minimale dienstverlening die tegemoetkomt aan de vraag van de burgers.

De Belgische Staat zorgt ervoor dat zoveel mogelijk mensen langs die weg toegang hebben tot mobiliteit. Gelet op de uitdagingen inzake klimaat en duurzame mobiliteit en op de financiële resultaten van de NMBS van de afgelopen twee jaar, is het meer dan ooit noodzakelijk voor zoveel mogelijk mensen te voorzien in alternatieven voor de wagen.

Wanneer een station gesloten wordt, moet men de intermodaliteit tussen de verschillende vervoersmodi efficiënter organiseren in wat overblijft van het station, of men moet een nieuw parkeerterrein aanleggen in de stations die in dienst blijven.

Er bestaat geen verband tussen het aantal halttes en de stiptheid. Het bewijs daarvan is dat de langeafstands-IC-treinen en -P-treinen, die minder halt houden dan de L-treinen, toch minder stipt rijden dan de L-treinen.

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

Ik heb uit uw antwoord begrepen dat het openhouden van stations waar amper reizigers opstappen, beantwoordt aan de wens van de Belgische Staat voor de bediening. Het is jammer dat u niet minstens de opening laat om te evalueren of er geen betere en efficiëntere methodes zijn. Ik breng u de woorden van de heer Luc Lallemand in herinnering op het moment van zijn afscheid als CEO van Infrabel. Hij kende geen grotere verspilling van overheidsgeld dan het openhouden van sommige erg onrendabele en onderbenutte spoorlijnen.

Ik betwijfel ook of het zo een goede optie voor het klimaat is om treinen te laten rijden en stoppen in stations waar amper reizigers opstappen. Het laten rijden van treinen vraagt ook energie en consumptie. Als daar amper enig vervoersgebruik tegenover staat, is dat net zo goed een verspilling van kostbare energie.

In dat opzicht wil ik dan ook pleiten voor een aanbod dat vraaggestuurd is, niet alleen vanwege de NMBS maar ook vanwege het openbaar vervoer in het algemeen. Het is zinvol dat wij een aanbod realiseren en op poten zetten waar effectief een vervoersvraag bestaat. Waar die vraag te gering is om een vaste bediening te verantwoorden, zijn er ook andere opties en lijkt het mij aangewezen dat ook in overleg wordt gegaan met bijvoorbeeld regionale transportmaatschappijen om op zoek te gaan naar alternatieven en andere vervoersmodi die qua kosten en baten efficiënter zijn en die, wie weet, ook voor de gebruikers zelf interessanter kunnen zijn, bijvoorbeeld onder de vorm van belbussen.

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

05 **Vraag van Tomas Roggeman aan François Bellot (Mobiliteit) over "Het recuperatief remmen in de elektrische treinstellen van de NMBS" (55007610C)**

05 **Question de Tomas Roggeman à François Bellot (Mobilité) sur "Le freinage régénératif dans les rames électriques de la SNCB" (55007610C)**

05.01 **Tomas Roggeman** (N-VA): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, dit is een meer technische vraag over het recuperatief remmen, dat geïmplementeerd kan worden op de elektrisch bediende locomotieven die de meerderheid uitmaken van het rollend materieel van de NMBS.

Recuperatief remmen betekent dat er energie wordt teruggewonnen door middel van de remming vermits een elektromotor, aanwezig in elektrische treinen, ook dienst kan doen als generator, waardoor het energieverbruik teruggedrongen kan worden. Die manier van werken wordt in het buitenland al toegepast,

bijvoorbeeld in de Londense metro, waar dat 1 megawattuur per dag aan energiebesparing realiseert.

Mijnheer de minister, in hoeverre wordt die remmethode en die technologie ook toegepast bij de treinstellen van de NMBS? Hoeveel energie kan er op die manier teruggewonnen worden en wat vertegenwoordigt dat aandeel in de totale energieconsumptie? Indien de methode nog niet of maar amper wordt toegepast, welke mogelijkheden ziet u om die technologie verder te implementeren met het oog op de reductie van het energieverbruik, wat ook de impact op het klimaat ten goede kan komen?

05.02 Minister **François Bellot**: Mijnheer Roggeman, de NMBS laat mij weten dat recuperatief remmen een van de maatregelen is die zij neemt om de energie-efficiëntie van reizen met de trein te verhogen. Deze technologie bestaat al lang. Al sinds 1980 in dienst gestelde motorstellen en al sinds 1990 aangekochte locomotieven kunnen recuperatief remmen. Vooral door de instroom, acht jaar geleden, van de 305-motorstellen van de reeks Desiro met een zeer hoog recuperatiepotentieel is die vorm van energiebesparing sterk toegenomen.

Gemiddeld wordt per 1.000 kilometer per motorstel bij het remmen 2 megawattuur teruggestuurd naar de bovenleiding. Alle motorstellen van deze reeks rijden samen ongeveer 100.000 kilometer per dag, dus alleen al door het gebruik van deze motorstellen wordt per dag circa 200 megawattuur elektriciteit geproduceerd bij het remmen.

Een locomotief van het type 18, het meest recente type, kan tijdens het remmen een elektrisch vermogen ontwikkelen tot 5 megawatt.

De treinen van de NMBS verbruiken jaarlijks circa 1.080 gigawattuur elektriciteit. Via het systeem van recuperatie bij het remmen kan de NMBS zo ook 10 tot 15 % besparen op het elektriciteitsverbruik van haar treinen.

Momenteel worden alle motorstellen van het type Desiro en alle locomotieven van de reeksen 18 en 19 uitgerust met energiemeters. De opgenomen en gerecupereerde energie wordt gemeten en de meetgegevens worden onder meer gebruikt om de treinbestuurders te coachen om nog energie-efficiënter te rijden.

05.03 **Tomas Roggeman** (N-VA): Mijnheer de minister, ik ben blij dat het al enkele jaren actief wordt toegepast en ik hoop dat dit ook in de toekomst zo mag blijven.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

06 **Vraag van Anneleen Van Bossuyt aan François Bellot (Mobiliteit) over "De spookvluchten en de niet-naleving van de Europese verordening (EG) 261/2004" (55007646C)**

06 **Question de Anneleen Van Bossuyt à François Bellot (Mobilité) sur "Les vols fantômes et le non-respect du règlement européen (CE) 261/2004" (55007646C)**

06.01 **Anneleen Van Bossuyt** (N-VA): Mijnheer de minister, ik diende deze vraag eerder al een keer in, maar uw diensten verwezen ze door naar minister Muylle. Aangezien minister Muylle aangaf dat het luchtverkeer niet onder haar bevoegdheid valt maar wel degelijk onder die van de minister van Mobiliteit, wens ik u ze alsnog te stellen.

Sinds kort is het Europese luchtruim weer open voor toeristen. Heel wat luchtvaartmaatschappijen pakten hier de jongste tijd dan ook mee uit in advertentiecampagnes om reizigers te werven. Tegelijkertijd regent het echter klachten over de spookvluchten van luchtvaartmaatschappijen. Het gaat daarbij om spotgoedkope vluchtaanbiedingen die vervolgens direct worden geannuleerd. Andere vluchten naar dezelfde bestemming worden vervolgens tegen veel hogere prijzen aangeboden. De luchtvaartmaatschappijen bieden de consument dan een voucher aan, maar daarmee voldoen ze niet aan hun verplichting tot onmiddellijke terugbetaling of tot het voorstellen van een alternatieve vlucht zonder extra kosten.

We moeten uiteraard ervoor begrip hebben dat de luchtvaartmaatschappijen zich vandaag in zware tijden bevinden. Het kan echter natuurlijk niet dat de consument een vlucht voor half juli boekt, die vervolgens meteen geannuleerd wordt, terwijl hij of zij alleen kan omboeken mits betaling van een serieuze opleg. Dat doet al snel denken aan consumentenmisleiding en misbruik van de situatie.

Mijnheer de minister, bent u zich bewust van de problemen? Hoeveel klachten hebt u hierover al ontvangen? Hebt u hierover al overleg gepleegd met de luchtvaartmaatschappijen?

Hebt u zicht op het aantal annuleringen van vluchten die nog maar enkele dagen geboekt zijn? Welke garantie is er dat di praktijk niet een hele zomer lang zal duren?

Zal er worden nagegaan of de genoemde prijsstijgingen van de tickets wel redelijk en marktconform zijn dan wel of het gaat om bewuste prijsverhogingen door de luchtvaartmaatschappij?

Hoe zult u die praktijken tegengaan? Hebt u hierover al overleg gepleegd met uw Europese collega's?

06.02 Minister **François Bellot**: Het kan inderdaad heel goed zijn dat er sprake is van misleidende reclame of enige andere vorm van marktpraktijken die consumenten benadelen, maar het is niet omdat die in de luchtvaartsector gebeuren, dat DGLV ter zake bevoegd is. De bevoegdheid van DGLV inzake consumentenrechten beperkt zich namelijk tot het toezicht op de naleving van de regels genomen in verordening EEG 261/2004.

DGLV houdt toezicht op de verplichtingen van de luchtvaartmaatschappijen na een annulatie. Met andere woorden, zolang ze de mogelijkheid bieden tot gratis omboeking en terugbetaling, in sommige gevallen compensatie, is dat in orde voor DGLV.

De aangehaalde verordening definieert enkel rechten voor individuele consumenten die het slachtoffer zijn van een instapweigerings, een annulatie of een vertraging en die zijn dus bijna exclusief van toepassing post factum, behalve bepaalde informatieverplichtingen. Ze hebben geen uitstaans met de planning van de vluchten en de intentie om op korte termijn te annuleren. Dergelijke praktijken dienen gezien te worden als misleidende handelspraktijken in de zin van het Wetboek Economisch Recht.

Het gaat ons inziens in het geval van zogenoemde spookvluchten veeleer om een misleidende voorstelling van de aard van het product of mogelijk om misleidende informatie inzake de belangrijkste kenmerken van het product zoals beschikbaarheid, voordelen en risico's, dan om het niet respecteren van de passagiersrechten post factum.

Het probleem voor DGLV blijft wat de luchtvaartmaatschappij precies moet aanbieden bij omboeking. De verordening bepaalt dat men voorziet in een andere vlucht bij de eerstvolgende gelegenheid of op een latere datum naar keuze van de passagier, indien er geen plaats beschikbaar is.

Als er geen plaats beschikbaar is binnen een redelijke termijn, moet de luchtvaartmaatschappij een ticket via een andere maatschappij terugbetalen. Moeten de kosten hiervan redelijk zijn? Daarover is nog altijd geen overeenstemming tussen de lidstaten en DGLV. De nationale handhavingsinstanties, zoals bepaald in artikel 16 van verordening nr. 62/2004 hebben evenmin een duidelijk standpunt ingenomen.

Bovendien zijn de klantendiensten zeer moeilijk bereikbaar om een omboeking te regelen. Gelet op de uitzonderlijke situatie wordt er een zekere tolerantie toegestaan voor de termijnen. De dienst Passagiersrechten heeft hierover echter reeds meerdere keren proactief gecommuniceerd aan luchtvaartmaatschappijen en hen duidelijk gewezen op hun verplichting inzake terugbetaling en het aanbieden van vouchers aan passagiers.

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

Het is vooral frappant te horen dat u toch weer de bal in het kamp van minister Muylle wenst te leggen. Zij heeft zich daarover terecht heel boos gemaakt. Zij heeft ook duidelijk gemaakt dat zij u herhaaldelijk heeft gevraagd samen tegen het probleem op te treden. Blijkbaar ligt het echter niet in uw aard ter zake naar een concrete oplossing te zoeken.

U verwijst naar bepaalde onduidelijkheden. De regels ter zake zijn nochtans heel duidelijk. Het verplaatsen van een vlucht naar een latere datum is allemaal goed en wel, maar daarvoor mogen geen meerkosten worden aangerekend. De regels zijn heel duidelijk.

U spreekt ook over een zekere tolerantie die aan de dag moet worden gelegd. Ik heb tijdens mijn vraagstelling al aangegeven dat ik heel goed kan begrijpen dat de luchtvaartmaatschappijen zich in een moeilijke situatie bevinden. Dat is echter geen reden om de regels aan de laars te lappen. Dit mag niet ten koste gaan van de passagiers.

Ik heb u ook niet op alle vragen horen antwoorden. Ik had u ook gevraagd of u op Europees niveau al over het dossier hebt overlegd. Op die vraag hebt u niet geantwoord. Nochtans is dergelijk overleg dringend nodig, omdat op die manier meer druk kan worden gezet.

Ik ben dus, eerlijk gezegd, ontgoocheld. Ik hoop dan ook dat u alsnog voor de passagiersrechten zal opkomen en dus eindelijk uw job zal doen.

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

07 Samengevoegde vragen van

- **Tomas Roggeman aan François Bellot (Mobilité) over "De compensaties voor vertragingen en afgelastingen bij de NMBS" (55007664C)**

- **Kim Buyst aan François Bellot (Mobilité) over "Het jaarverslag van Ombudsrail" (55007900C)**

07 Questions jointes de

- **Tomas Roggeman à François Bellot (Mobilité) sur "Les compensations octroyées par la SNCB pour les retards et les annulations" (55007664C)**

- **Kim Buyst à François Bellot (Mobilité) sur "Le rapport annuel d'Ombudsrail" (55007900C)**

07.01 Tomas Roggeman (N-VA): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, Ombudsrail heeft onlangs het jaarverslag voor het jaar 2019 gepubliceerd, waarin stond dat men vorig jaar 3.881 klachten mocht ontvangen. Het is positief dat reizigers de weg naar Ombudsrail vinden, maar het is spijtig dat er nog altijd zo veel aanleiding tot klacht is. Op de eerste plaats van de klachten staat sinds jaar en dag de categorie vertragingen en compensaties. Daarover heb ik een aantal vragen over het beleid dat u en de NMBS ter zake voeren.

In welke exoneratiebedingen voorziet de NMBS vandaag die aanleiding vormen tot het vermijden van compensaties? Wanneer zijn die voor de laatste keer geëvalueerd? Worden in de nabije toekomst aanpassingen gepland?

Met betrekking tot de contractsegmentatie met buitenlandse spoorondernemingen had ik graag geweten op welke manier de NMBS afspraken maakt met andere buitenlandse vervoerders van personen over het spoor. Wordt er regelmatig overleg gepleegd? Zijn de voorwaarden uniform met het buitenland? Ontvangt de NMBS regelmatig vragen van buitenlandse vervoerders met schadeclaims in het kader van buitenlandse contractsegmentatie?

Wat vindt u als bevoegd minister van het voorstel dat Ombudsrail voorlegt om de exoneratiebedingen en de contractsegmentatie in het voordeel van de reizigers te herzien? Steunt u deze oproep? Of wilt u daaraan niet tegemoetkomen?

07.02 Kim Buyst (Ecolo-Groen): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, het jaarverslag van Ombudsrail werd eind juni gepubliceerd. Dat is een belangrijk verslag, want er worden een aantal pijnpunten over de dienstverlening van de NMBS gesignaleerd.

Zo hekelt de ombudsvrouw het exoneratiebeding. De NMBS stelt zich in haar vervoersvoorwaarden vrij van alle gevolgschade. Dat kan gaan over een reiziger die zijn internationale treinverbinding of vlucht mist na vertraging van de trein richting het vertrekstation of de luchthaven. Volgens de ombudsdienst is dit exoneratiebeding in strijd met de wetgeving, meer bepaald met het consumentenrecht dat opgenomen is in het Wetboek van economisch recht. Wil de NMBS een schakel in het vervoer van en naar de luchthaven worden, wat ze ook pretendeert in heel wat van haar campagnes, dan moet men ook iets aan de dienstverlening verbeteren.

Tot zes maanden na datum kan je een compensatieaanvraag indienen, maar de vertragingsattesten verdwijnen al na zeven dagen van de website. Wanneer reizigers nadien informeren naar precieze informatie krijgen ze die informatie niet. Dat is toch niet echt klantvriendelijk te noemen. Door gebruik te

maken van gescheiden contracten voor één reis ondermijnt de NMBS de geest van de huidige richtlijn omtrent passagiersrechten. In een nieuwe richtlijn waaraan wordt gewerkt, valt te verwachten dat er voor een verstrenging van deze praktijk wordt geopteerd. Door contracten op te splitsen, worden er namelijk drempels opgeworpen voor het internationaal treinverkeer en dat willen we nu net niet.

Bent u ervan op de hoogte dat de vervoersvoorwaarden van de NMBS een schending van het consumentenrecht zijn? Waarom doet de NMBS dit? Wat zal u ondernemen om deze schending ongedaan te maken?

Waarom werpt de NMBS drempels op voor reizigers die een compensatieaanvraag voor opeenvolgende vertragingen indienen?

Wat zal u ondernemen zodat de NMBS de nodige informatie ter beschikking stelt van haar reizigers?

De NMBS blijft gebruikmaken van gescheiden contracten voor één verplaatsing. Welke argumentatie gebruikt zij daarvoor? Wat is uw standpunt over deze praktijk?

Wat zal u ondernemen zodat de NMBS passagiersrechten voorop zet en stopt met deze manier van werken?

07.03 Minister **François Bellot**: Mevrouw Buyst, mijnheer Roggeman, op de vragen die jullie mij stellen heeft de NMBS mij een heel omstandig en juridisch onderbouwd antwoord bezorgd. De antwoorden zijn dan ook verschillende bladzijden lang. Ik stel voor dat ik die antwoorden hier niet zal aflezen, maar dat ik jullie die schriftelijk bezorg. Ik bezorg jullie een document met de antwoorden op jullie verschillende vragen. Jullie vragen overlappen immers vaak. Het document telt vijf bladzijden.

07.04 **Tomas Roggeman** (N-VA): Dank u wel, mijnheer de minister, voor het antwoord. Het is mij intussen bezorgd door uw kabinetsmedewerker. Ik vind het alvast veelbelovend dat de NMBS het noodzakelijk vindt om naar aanleiding van onze vragen een omstandig juridisch antwoord te formuleren. Het is misschien ook wel een indicatie van het feit dat we hier een gevoelige snaar raken. Ik zal het antwoord in elk geval met veel aandacht lezen.

07.05 **Kim Buyst** (Ecolo-Groen): Mijnheer de minister, ik ga ervan uit dat ik de antwoorden wel in mijn mailbox zal krijgen. Ik dank u daarvoor.

Ik denk dat het aangeeft dat passagiersrechten ongelooflijk belangrijk zijn. Als we aan klantenbinding willen doen, dan zijn passagiersrechten daarvan een heel belangrijk aspect. Ik hoop vooral in die antwoorden te lezen dat de NMBS de bezorgdheden van Ombudsrail en van het jaarverslag ter harte neemt en daar iets aan wil doen.

Ik zal het antwoord met veel interesse lezen.

De **voorzitter**: Mevrouw Buyst, het is een kort antwoord met een goede bijlage. Als u niet tevreden zou zijn, dan kunt u in september of oktober natuurlijk opnieuw een vraag indienen.

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

08 **Vraag van Tomas Roggeman aan François Bellot (Mobiliteit) over "De steun aan de sector van het vrachtvervoer via het spoor" (55007665C)**

08 **Question de Tomas Roggeman à François Bellot (Mobilité) sur "L'aide apportée au secteur du transport de marchandises par rail" (55007665C)**

08.01 **Tomas Roggeman** (N-VA): Mijnheer de minister, eerder deze week ontvingen wij in deze commissie vertegenwoordigers van de sector van het vrachtvervoer over het spoor. Die mensen hadden heel wat boodschappen voor ons. In de toelichtingen van de sprekers was de centrale indicatie dat de eendracht en de coördinatie van de organisatie van het spoorvrachtvervoer beter kunnen, zeker wat het infrastructuurbeheer en de rijpadtoekenning betreft.

In hun toelichting haalden zij allen ook de noodzaak aan van een toekomstpact voor het vrachtvervoer over

het spoor. Dat belangrijke signaal kunnen wij als beleidsmakers niet zomaar naast ons neerleggen. Ik zou dan ook graag van u vernemen in hoeverre u bereid bent om met Infrabel te overleggen en een aantal zaken te evalueren, onder andere de vergoeding voor de rijpaden. In het buitenland heeft men die ook aangepast, in het bijzonder naar aanleiding van de coronacrisis. Ik verwijs naar Nederland en Duitsland, waar men het vrachtvervoer ondersteund heeft via een masterplan.

Welke bijkomende maatregelen plant u op middellange termijn ter ondersteuning van het spoorvrachtvervoer naar aanleiding van de coronacrisis en de verminderde trafieken? Bent u als voogdijminister in een verdere toekomst bereid om een rol op te nemen in de uitwerking van een toekomstpact?

08.02 Minister **François Bellot**: Beste collega, de Europese Commissie heeft een voorstel van verordening ingediend om infrastructuurbeheerders tijdelijk toe te staan de heffing voor het gebruik van de spoorweginfrastructuur te verlagen, vrij te stellen of uit te stellen voor de periode van 1 maart tot en met 31 december 2020. Dat voorstel moet worden besproken met de lidstaten en het Europees Parlement.

Wij zijn er voorstander van om in België te voorzien in de dekking van de kosten van de infrastructuurheffing voor de spoorwegondernemingen die goederen vervoeren, zodra het voorstel van de Commissie aangenomen is.

Dit voorstel zal het onderwerp moeten zijn van een wetgevingsinitiatief dat met de verschillende actoren, zoals de infrastructuurbeheerder, zal worden besproken.

Daarnaast wordt de verlenging van de huidige steunregeling voor het gecombineerd en verspreid vervoer momenteel door de diensten van de Europese Commissie onderzocht. Deze verlenging zou op 1 januari 2021 moeten plaatsvinden.

08.03 **Tomas Roggeman** (N-VA): Mijnheer de minister, bedankt voor uw antwoord.

Uit de toelichting heb ik begrepen dat er al een ontwerp van systeem is voor de nieuwe regeling gecombineerd en verspreid vervoer. Dat valt mij op, omdat de sector daaromtrent deze week nog enkele constructieve suggesties heeft geformuleerd, niet zozeer voor een verlenging, maar ook voor een drastische herziening van dat systeem. Ik hoop dus alvast dat u ook aan de sector de gelegenheid hebt geboden om die opmerkingen te formuleren en dat u die vervolgens ook hebt meegenomen in uw ontwerp, dat u recent voorgelegd hebt aan de Europese Commissie.

Wij kijken inderdaad uit naar de te verwachten verordening. Ik hoop dat u, ook los van het Europees beleid, verder wil gaan met de organisatie van een efficiënte dienstregeling voor het goederenvervoer. Er werden namelijk niet alleen opmerkingen geformuleerd ten aanzien van de functionering op korte termijn, het is ook een publiek geheim dat de goederensector en Infrabel in de voorbije maanden soms op gespannen voet leefden. Ik denk dat het belangrijk is dat u als voogdijminister daarin een matigende rol kunt opnemen. Als de spoorvervoerders collectief een oproep uitbrengen voor het gezamenlijk uittekenen van een toekomstpact voor de sector, is dat een belangrijk signaal dat wij als beleidsmakers niet zomaar naast ons kunnen neerleggen. Integendeel, wij moeten dat vastnemen om tot een toekomstvisie te komen die voor elke speler en elke betrokkene een houvast kan bieden voor de komende jaren.

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

09 **Vraag van Tomas Roggeman aan François Bellot (Mobiliteit) over "Een actieplan van de NMBS na corona" (55007668C)**

09 **Question de Tomas Roggeman à François Bellot (Mobilité) sur "Un plan d'action de la SNCB pour l'après-coronavirus" (55007668C)**

09.01 **Tomas Roggeman** (N-VA): Mijnheer de minister, het is niet de eerste keer dat wij van gedachten wisselen over de impact van de coronacrisis op de NMBS. Vorige week hebben wij ook de gelegenheid gehad om daarover te debatteren met mevrouw Dutordoir zelf.

Ik zal niet in detail ingaan op alle aspecten die ik heb toegelicht in de schriftelijke versie van mijn vraag, maar ik wil wel graag een vraag in het bijzonder hernemen die ik al aan u en aan mevrouw Dutordoir heb gesteld, maar waaromtrent ik nog altijd in het duister tast.

Wij weten allemaal dat de sociale afstand bijzonder belangrijk is in deze tijden. Dat wordt ons wekelijks ingepeperd door alle experts en virologen. Het feit dat wij nu in het Parlement worden aangespoord tot het dragen van een mondmasker is daar een rechtstreeks gevolg van, maar wij weten allemaal dat het een kwestie van tijd is voor wij daarmee in moeilijkheden zullen komen wat het treinvervoer betreft. Momenteel zien wij al een gestage toename van de gebruikscijfers van het openbaar vervoer. De drukke lijnen worden opnieuw drukker, het aantal passagiers neemt toe: week na week zit dat in stijgende lijn.

Hoe zullen wij er na de zomer, wanneer de scholen heropenen en heel wat werknemers hun activiteiten weer opstarten, voor zorgen dat de sociale afstand van anderhalve meter op de trein gegarandeerd blijft? In het buitenland worden daarvoor heel wat pistes verkend, bijvoorbeeld het aanbrengen van plexiglas, het afdekken van stoelen enzovoort. U hebt de voorbeelden al regelmatig gehoord, dus ik hoef ze u niet te herhalen. U bent er ook goed van op de hoogte, dus is het des te spijtiger dat de NMBS daarin nog totaal geen initiatieven heeft genomen.

Op welke manier zullen wij garanderen dat het openbaar vervoer in alle veiligheid kan plaatsvinden wanneer het weer drukker zal worden en de sociale afstand niet gegarandeerd zal zijn?

09.02 Minister **François Bellot**: Mijnheer Roggeman, de NMBS laat mij weten dat zij voorlopig niet beschikt over bijkomende antwoordelementen dan degene die uitgebreid aan bod kwamen tijdens de speciale hoorzitting over dit thema op 8 juli. Ik heb daar voorlopig niets aan toe te voegen.

09.03 **Tomas Roggeman** (N-VA): Mijnheer de minister, uw antwoord komt niet geheel onverwacht en ik kan weinig anders doen dan opnieuw mijn bezorgdheid uiten over wat er te gebeuren staat. We weten dat de treinen drukker worden en we weten dat de sociale afstand niet gegarandeerd zal kunnen blijven. We weten dat al maanden en het is als een ijsschots waar we recht op afstevenen. We weten die al maanden liggen en toch varen we rechtdoor. Ik betreur dus dat NMBS daar nog steeds geen initiatief voor neemt, ondank de vele goede initiatieven die al ontplooid zijn en de inzet van heel veel mensen.

Buitenlandse spoorondernemingen treffen wel bijkomende maatregelen om de sociale afstand te garanderen terwijl de NMBS dat niet doet. Ik vind dat jammer en ik had gehoopt dat u die boodschap als voogdijminister zou kunnen steunen bij de NMBS zodat men bijkomende maatregelen zou nemen. Ik begrijp dat dit nog steeds niet het geval was en ik betreur dat.

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

10 **Vraag van Kim Buyst aan François Bellot (Mobiliteit) over "Het stijgende aantal online of via apps verkochte treintickets" (55007704C)**

10 **Question de Kim Buyst à François Bellot (Mobilité) sur "Le nombre croissant de billets de train vendus en ligne ou via une application" (55007704C)**

10.01 **Kim Buyst** (Ecolo-Groen): Mijnheer de minister, in het jaarrapport van de NMBS staat dat online verkochte tickets een steeds groter aandeel innemen. Over het hele jaar 2019 bedroeg dit 17 % van het totaal aantal verkochte tickets. In december 2019 alleen ging het al om 20 %.

De verwachting is dat dit aandeel sterk zal toenemen. Die digitalisering is goed nieuws, maar nog steeds merken we dat de NMBS die digitalisering doorvoert met de handrem op.

Zo klaagt Ombudsrail in haar jaarverslag aan dat online of via de app verkochte tickets niet dezelfde verkoopsvoorwaarden bieden als aan het loket of aan de automaat gekochte tickets. Vervoerbewijzen, gekocht aan het loket of de automaat, wil de NMBS terugbetalen tot de dag voor de reisdatum of tot dertig minuten na aankoop. Vervoerbewijzen aangekocht via app of website betaalt de NMBS niet terug en ruilt ze ook niet om. Dat verschil in behandeling is niet verklaarbaar en getuigt van weinig vertrouwen in de digitalisering.

Onlangs konden we lezen dat steeds meer tickets via derden worden verkocht. Zo zouden meer tickets worden verkocht via de app van KBC dan via de app van de NMBS.

We lezen in het jaarverslag van Ombudsrail ook dat reizigers met vragen en klachten van het kastje naar de

muur worden gestuurd. KBC verwijst naar Olympus Mobility, het platform Mobility as a Service waarmee ze samenwerken. Olympus verwijst dan weer naar de NMBS en de NMBS weer naar Olympus.

Ombudsrail meldt nog dat Olympus Mobility uiteindelijk wel bemiddeling met betrekking tot terugbetalingsvoorwaarden aanvaardde, maar hoe zit het met de andere? Mobility as a Service moet het reizigers makkelijker maken, niet moeilijker.

Waarom zijn de terugbetalingsvoorwaarden voor online gekochte tickets verschillend tegenover tickets gekocht aan het loket of aan de automaat? Wat is uw standpunt over het verschil in behandeling van deze tickets? Wat zult u ondernemen zodat de NMBS haar verkoopsvoorwaarden voor alle tickets op gelijke voet brengt, los op welk platform ze werden gekocht?

Hoe verklaart u dat de NMBS in haar contracten met derdenverkopers geen afspraken met betrekking tot de klachtenregeling heeft opgenomen? Wat is uw standpunt over deze situatie?

Met Olympus Mobility werd een overeenkomst bereikt. Hoe zit dit met de andere platforms? Hoe kunnen we reizigers die hun tickets via derden aankopen gelijke passagiersrechten bieden? Wat zult u daartoe ondernemen?

10.02 Minister **François Bellot**: De NMBS laat mij weten dat de terugbetalingsvoorwaarden voor een biljet dat online werd verkocht inderdaad nog niet helemaal dezelfde zijn als voor een biljet dat werd gekocht aan een automaat. De reden hiervoor is technisch van aard en heeft als doel het risico op fraude te beperken. Het is immers zo dat de treinbegeleiders van de NMBS nog niet over een systeem beschikken waarmee ze kunnen controleren of een online aangekocht biljet dat als pdf-bestand werd afgeprint al dan niet werd terugbetaald. De NMBS werkt momenteel aan een oplossing hiervoor. Van zodra dit is gebeurd, zullen de terugbetalingsvoorwaarden voor de verkoop tussen de verschillende kanalen op een lijn kunnen worden gebracht.

De NMBS laat me ook weten dat ze in haar contracten met derde verkopers wel degelijk duidelijke afspraken heeft gemaakt rond de klachtenregeling. Elke derde verkoper die de treintickets via een platform voor multimodale mobiliteit verkoopt, ondertekende algemene en bijzondere voorwaarden voor de distributie via dat platform voor multimodale mobiliteit met de NMBS. In deze voorwaarden is dan ook bepaald dat de derde verkoper of contracterende partij verantwoordelijk is voor de behandeling van vragen of klachten met betrekking tot de aankoop van vervoersbewijzen en over de dienstverlening die op het platform van de contracterende partij wordt aangeboden. De NMBS behandelt op haar beurt alle vragen of klachten over de uitvoering van de treindienst, compensatieaanvragen in verband met treinvertraging, reacties in verband met boetes en klachten over stations en NMBS-infrastructuur.

Voor die onderwerpen vormen het platform voor multimodale mobiliteit en de onlinetoepassing van de contracterende partijen het eerste contactpunt.

Daartoe wordt per onderwerp in een link voorzien naar de webformulering. De NMBS-partijen behandelen elke contactname door de reiziger en de bedrijfsklanten minimaal, conform de geldende verordening nr. 1371/2007 van het Europees Parlement en de Europese Raad van 23 oktober 2007 betreffende de rechten en verplichtingen van reizigers in het treinverkeer.

10.03 **Kim Buyst** (Ecolo-Groen): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, *mobility as a service* zit in het woord zelf. Het is echt de bedoeling mobiliteit als een service aan de reizigers aan te bieden. De digitalisering is daar echt een hoeksteen van. Het is belangrijk dat de NMBS op die digitalisering blijft inzetten, niet alleen op het vlak van de aankoop van tickets maar ook, zoals wij in de commissie regelmatig hebben opgemerkt, op het vlak van het aangeven van de drukte op de treinen maar ook van de samenstelling van de treinen, zodat minder mobiele reizigers weten waar zij best op de trein kunnen opstappen.

Laat ons dus op de digitalisering inzetten en ervoor zorgen dat ze een extra troef is die ervoor zorgt dat reizigers nog makkelijker de trein kunnen nemen.

Ik hoop dus dat de NMBS daarop verder inzet en wij ter zake grote stappen vooruit kunnen zetten.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

11] Samengevoegde vragen van

- Jan Bertels aan François Bellot (Mobilité) over "De vertraging in de levering van de nieuwe M7-stellen en de inzet van materieel in de Kempen" (55007707C)
- Yoleen Van Camp aan François Bellot (Mobilité) over "De vertraging in de oplevering van de M7-stellen en de gevolgen voor de Kempen" (55007709C)
- Marianne Verhaert aan François Bellot (Mobilité) over "De latere levering van de M7 en de impact voor de Kempen". (55007964C)

11] Questions jointes de

- Jan Bertels à François Bellot (Mobilité) sur "Le retard dans la livraison des nouvelles voitures M7 et la mise en service de matériel en Campine" (55007707C)
- Yoleen Van Camp à François Bellot (Mobilité) sur "Le retard de livraison des voitures M7 et les conséquences pour la Campine" (55007709C)
- Marianne Verhaert à François Bellot (Mobilité) sur "La livraison ultérieure des voitures M7 et ses conséquences pour la Campine" (55007964C)

11.01] Jan Bertels (sp.a): Mijnheer de minister, dit is wellicht de laatste keer van het politieke werkjaar dat mijn collega's uit de Kempen en ik u interpellieren, wederom, over de inzet van het treinmaterieel naar en in de Kempen.

In de herfst van vorig jaar deed ik dat ook al, samen met verschillende collega's, toen bekend werd gemaakt dat de Desirostellen zouden vervangen worden door de MR75-treinstellen, de zogenaamde varkensneuzen, die wij in de Kempen goed kennen. Die treinstellen zijn in tijden van zomerse temperaturen, zoals nu, en in tijden van corona ongehoord. Reizigers worden, terecht gezien de gezondheidscrisis, verplicht een mondkapje op te zetten in een snikhete trein zonder luchtcirculatie.

De NMBS wacht reeds meer dan een jaar op de levering van 445 nieuwe M7-treinstellen. De eerste zouden in 2018 worden geleverd. Die kunnen – en wat ons betreft moeten – ook voor de Kempische regio het comfort verbeteren. De nieuwe treinstellen zullen immers vermoedelijk rijden op de grote assen, wat zou toelaten om weer de dubbeldekker M6, met airco, op onze lijnen in de Kempen in te zetten.

U verklaarde zelf in de commissievergadering van 1 oktober 2019 het volgende: "Dankzij de instroom van de M7 zullen er vanaf 2021 meer M6-rijtuigen op de IC-verbinding Turnhout-Binche kunnen rijden." Er werd nu evenwel bekendgemaakt dat de M7-treinstellen opnieuw een vertraging oplopen door de coronacrisis. Er zouden dit jaar slechts 47 treinstellen worden geleverd. De productie moest door socialdistancingmaatregelen worden teruggedroefd. In de krant – want daar hebben wij het moeten lezen – staat dat dat vooral tot gevolg zal hebben dat de M4-dubbeldekkers zonder airco en met asbest langer moeten rijden.

Mijnheer de minister, met heel veel aandrang heb ik volgende vragen. Heeft de vertraging van de levering van de M7-treinstellen een invloed op het treinmaterieel dat in de Kempen wordt ingezet? Zo ja, wat betekent dat concreet voor de verbindingen Turnhout-Binche, Brussel-Mol, Antwerpen-Hamont en Antwerpen-Turnhout, de lijnen die onze regio doorkruisen?

Welke maatregelen zal de NMBS nemen om het comfort van de reizigers naar en in de Kempen te verbeteren?

Wordt ervoor gezorgd om treinen met airco zoveel mogelijk in te zetten tijdens de piekmomenten? Tijdens de zomerperiode rijdt de NMBS met een aangepaste dienstregeling. Is er een mogelijkheid van opschaling voor de Desirostellen in afwachting van het vernieuwd materieel? Wij snakken er heel hard naar in de Kempen.

11.02] Yoleen Van Camp (N-VA): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, mijn voorganger vroeg vooral naar de effecten op de M4-rijtuigen, maar ik heb nog de bijkomende vraag naar de impact op de M6-stellen. Voor ons waren de M7-treinen nog niet direct voorzien, maar wel de M6-stellen, die daarmee samenhangen.

Zal de vertraagde en verminderde levering van de M7-treinstellen een invloed hebben op de M6-treinstellen in onze Kempen? Komen op termijn ook de M7's naar de Kempen? Zo ja, wanneer en op welke trajecten?

Ik begrijp overigens niet goed hoe de coronacrisis een vertraging op die schaal heeft kunnen opleveren in de productie van M7-stellen. Ik vind dat u een drogreden aanhaalt. Onze stad heeft zijn personeel aan de slag kunnen houden tijdens de coronacrisis. Het personeel heeft zeer hard gewerkt en veel achterstand ingehaald. Hoe kan het dan dat er zo'n vertraging is opgelopen in een productieomgeving waar men perfect medewerkers op een veilige manier kan laten werken?

11.03 **Marianne Verhaert** (Open Vld): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, als gevolg van de corona-epidemie is de levering van de nagelnieuwe dubbeldekstreinen, de M7's, gedeeltelijk uitgesteld. De treinreizigers zullen dus nog wat langer met de oude treinen moeten reizen. De spoormaatschappij zal dit jaar de 66 beloofde M7-treinen niet ontvangen. Terwijl het bedrijf dit jaar 113 M7-treinen in gebruik wilde nemen, zullen dat er maar 47 zijn. De vertraging is te wijten aan het toepassen van social-distancingmaatregelen. Ik kan daar wel begrip voor opbrengen, collega Van Camp.

De NMBS kijkt reikhalzend uit naar de nieuwe treinen, maar de levering werd door Alstom en Bombardier al verschillende keren uitgesteld. Zo kreeg de NMBS in 2019 maar één M7 geleverd. Door de trage leveringen zullen de M4-treinen, die geen airconditioning hebben, asbest bevatten en regelmatig defect zijn, langer rondrijden. De NMBS wilde die treinen uit de jaren 80 eigenlijk uit circulatie halen.

In de Kempen, ondertussen een rijdend spoorwegmuseum waar heel wat oud materiaal rondtuft, zou men vanwege de NMBS kunnen rekenen op nieuwer materiaal. De M6 zou er vaker worden ingezet, maar die plannen dreigen ook nu weer vertraging op te lopen, net zoals de extra capaciteit door de elektrificatie Mol-Hamont.

Wat zijn de gevolgen van de latere levering van materiaal voor de Kempische reizigers? Wanneer zal de Kempen extra nieuw materiaal zien rondrijden op zijn lijnen? Hoe zal de hinder voor de reiziger worden beperkt?

De levering van de rijtuigen M7 liep al meermaals vertraging op. Welke stappen zal de NMBS zetten ten aanzien van de constructeur om de vertraging te beperken en haar extra kosten die ze door de vertraging oploopt, te compenseren? Is er intussen al een nieuw tijdspad voor de levering van de M7-rijtuigen? Kunt u dit met ons delen?

De **voorzitter**: Mijnheer de minister, kunt u al dan niet onze collega's van de Kempen in zekere mate geruststellen?

11.04 Minister **François Bellot**: Dames en heren, zoals geweten werden er maandenlang testen uitgevoerd met de M7-stellen. Tijdens het laatste semester van 2019 vonden rijtesten zonder passagiers plaats. Daarna volgden in januari en februari 2020 testen in reële omstandigheden op commerciële relaties tijdens de spitsuren, met talrijke op- en afstappende passagiers over het hele traject. Die testperiode bracht zekerheid over de goede werking van alle technische bestanddelen tot in de details, gaande van de verlichting over de airconditioning tot het openen van de deuren en een goed verloop van de in- en uitstapstromen van de reizigers aan elke halte.

Aan leverancier Bombardier werden de laatste kleine details meegedeeld die nog moeten beslecht of desnoods verholpen worden. Gelet op de werkonderbrekingen tussen maart en mei als gevolg van de sanitaire crisis wordt dit momenteel nog gefinaliseerd.

Voorts heeft de CEO van de NMBS, Sophie Dutordoir, tijdens de hoorzitting van de commissie van 8 juli 2020 gewezen op de gevolgen van de sanitaire crisis voor de productietermijnen van de door de NMBS bestelde M7-stellen. Een deel van de activiteiten van de leveranciers Bombardier- Alstom moest worden stilgelegd vanaf 15 maart 2020. Een aantal ervan werd half mei hervat, maar de productieketen moet opnieuw georganiseerd worden. Een terugkeer naar de normale toestand wordt verwacht tegen eind augustus.

Concreet zullen de vertragingen voor gevolg hebben dat de treinbouwer dit jaar 48 van de oorspronkelijke 113 geplande rijtuigen zal leveren en dat met de levering van de motorstellen zal worden gestart deels in december 2020 en deels in maart 2021.

Voor de 445 bestelde M7-rijtuigen zullen dus een 50-tal nog in 2020 op het spoor worden ingezet en zullen de overige rijtuigen dan geleidelijk aan worden uitgerold over de twee volgende jaren.

Zoals de NMBS u al liet weten en zoals u zelf ook aangaf zullen de M4-rijtuigen uit dienst worden genomen. De planning is inderdaad afhankelijk van de instroom van het nieuwe dubbeldekmaterieel M7. De inzet van dit materieel zal ouder materieel vrijmaken dat dan elders kan worden ingezet. Volgens de huidige planning zou de herschikking van de materieelinzet in de periode 2021-2022 kunnen gebeuren.

De **voorzitter**: Mijnheer de minister, bedankt voor uw antwoord. We zullen zien of de collega's tevreden en overtuigd zijn, dan wel dat zij teleurgesteld zijn.

11.05 Jan Bertels (sp.a): Mijnheer de voorzitter, uw oproep heeft niet het volledig gewenste resultaat behaald.

De **voorzitter**: Het was maar een vraag van mijnentwege.

11.06 Jan Bertels (sp.a): Mijnheer de minister, we kunnen alleen maar teleurgesteld zijn want we krijgen hier de boodschap dat de vervanging van het materieel gebeurt in de periode 2021-2022. We kennen de snelheid waarmee men soms werkt en we moeten dus op 2022 mikken, als er geen bijkomende vertraging is. Het wordt dus 2022 in het beste geval.

Ik vroeg ook of tussentijdse maatregelen mogelijk zijn, onder meer naar aanleiding van de inzet tijdens de zomer. Men zegt eigenlijk dat men in de Kempen zijn plan maar moet trekken en dat men gewoon verder doet. Het antwoord is dus niet gewoon teleurstellend, het is zelfs zeer teleurstellend. We moeten ons plan blijven trekken met wat een collega ons spoorwegmuseum genoemd heeft. Dat is zeer teleurstellend.

11.07 Yoleen Van Camp (N-VA): Mijnheer de voorzitter, u hebt zeer goed voorspeld dat wij in de Kempen zeer teleurgesteld reageren op dit nieuws. Wij Kempenaren betalen evenzeer belastingen, maar wij hebben het gevoel dat de return voor die belastingen absoluut niet terugvloeit op het vlak van spoorinvesteringen en spoorwegmaterieel naar onze Kempen. Dat is echt niet langer te tolereren.

Ter gelegenheid van een vorige vraag heb ik ook al gewezen op de onleefbare toestanden die wij meemaken met de gerenoveerde varkensneuzen, en voor de negatieve effecten ervan, wegens het niet werken met airco, hebben wij u ook al gewaarschuwd. Ik heb u toen gevraagd naar tussentijdse oplossingen. U bent daar niet op ingegaan.

Ook vandaag gaat u daar niet op in en zegt u gewoon: Kempen, modder verder maar aan met die rommel aan treinmaterieel. Ik vind dit echt een zeer triestige houding, een minister onwaardig. U bent weliswaar minister in lopende zaken. Laten wij dus hopen dat daar snel een einde aan komt en dat er een nieuwe minister kan komen die wel aandacht heeft voor alle regio's, en zeker voor een regio als de Kempen, die met een half miljoen inwoners toch recht heeft op beter.

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

Ik kan zeggen dat ik ook teleurgesteld ben. De instroom van de M7-stellen heeft al een vertraging opgelopen, en nu komt de impact van het coronavirus daar nog eens bovenop, ten koste van de NMBS en vooral van de reiziger, niet alleen de Kempische reiziger.

Voor mijn regio kan ik u alvast zeggen dat de reizigers snakken naar meer comfort, en dat is heel zacht uitgedrukt.

Ik betreur dat naast de vertraging (...)

De **voorzitter**: Mevrouw Verhaert, wij hebben een probleem met het geluid. Het was niet zo duidelijk, maar goed.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

12 Question de Albert Vicaire à François Bellot (Mobilité) sur "Les éoliennes et l'aviation civile" (55007733C)

12 Vraag van Albert Vicaire aan François Bellot (Mobiliteit) over "Windmolens en de burgerluchtvaart" (55007733C)

12.01 Albert Vicaire (Ecolo-Groen): Monsieur le ministre, les éoliennes sont un levier indispensable de notre transition énergétique. Or, très souvent, les riverains se plaignent du balisage lumineux qu'elles arborent, car il constitue en effet une source relative de pollution visuelle. Bien que ces signaux lumineux soient indispensables pour assurer la sécurité des pilotes d'avion, ils peuvent néanmoins être réduits afin d'améliorer l'acceptabilité des éoliennes parmi la population.

La Défense vient d'ailleurs d'adopter une mesure en ce sens. Ainsi, la Force aérienne belge a accepté d'utiliser un système automatisé de pilotage à distance pour contrôler les balises lumineuses. Grâce à cette technologie, les balises des éoliennes de moins de 150 mètres ne seront allumées que lorsque la Force aérienne réalisera ses vols d'entraînement. Au total, la pollution visuelle pourra ainsi être réduite de deux tiers. Néanmoins, pour l'heure, ce système ne peut être installé que sur des éoliennes de moins de 150 mètres de haut.

L'aviation militaire a fait sa part du travail en la matière, mais qu'en est-il de l'aviation civile? Avez-vous entamé une réflexion dans le but d'équiper les éoliennes de plus de 150 mètres d'un dispositif similaire?

12.02 François Bellot, ministre: Cher collègue, les zones d'espace aérien où un système de balisage lumineux - pilotage à distance - est appliqué sont des zones réservées aux seuls avions militaires. L'occupation aléatoire et les différents exercices d'entraînement qui y prennent place peuvent justifier que ce type de système de balisage lumineux pilotable soit installé. Éteindre ce balisage lorsque la zone militaire n'est pas utilisée ne crée en aucun cas un risque supplémentaire. Il faut savoir que ce type de balisage lumineux ne peut pas être utilisé dans les zones d'espace aérien civiles, car celui-ci est toujours ouvert, actif et utilisable.

Les exigences concernant les différents types de balisage lumineux des obstacles pour l'aviation civile sont fixées par les normes internationales de l'OACI que la Belgique est tenue de respecter. Les éoliennes sont bien entendu incluses nommément dans ces obstacles. La DGTA suit attentivement les développements en cette matière. Ici comme dans d'autres domaines, la sécurité aérienne est la priorité et ne sera jamais mise en question.

12.03 Albert Vicaire (Ecolo-Groen): Merci pour votre réponse, monsieur le ministre. Je suis évidemment un peu déçu de l'impossibilité d'avancer. Mais y a-t-il un moyen ou une action que le gouvernement peut utiliser, tout en ne remettant pas en cause cette sécurité, ce que je comprends très bien? Il faut préparer l'avenir et équiper ces éoliennes de dispositifs d'allumage et d'extinction automatiques de lampes et de signalisations.

12.04 François Bellot, ministre: J'ai bien signalé que l'OACI interdit l'extinction des lampes sur les éoliennes. C'est un éclairage qui doit être permanent et la Belgique n'a pas l'autonomie d'action dans ces matières-là pour régler à elle seule les choses. Ce sont des règles internationales.

Le **président**: Merci monsieur le ministre pour cette précision. Monsieur Vicaire, je reviens vers vous. En principe vous avez droit au dernier mot. Souhaitez-vous ajouter quelque chose?

12.05 Albert Vicaire (Ecolo-Groen): C'est triste mais au moins c'est clair. Je ne voulais pas ne pas poser la question, car pour moi le développement éolien est indispensable à notre transition énergétique future.

Bonnes vacances, monsieur le ministre.

12.06 François Bellot, ministre: Je ne sais pas quand il y en aura. L'actualité est assez prégnante et l'on doit être sur le pont. Heureusement, il y a les nouvelles technologies.

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

Le **président**: Monsieur le président, chers collègues, on vient de m'informer que la réunion en séance plénière était suspendue et qu'un vote interviendrait après la suspension.

Comme nous pouvons voter à distance, je vous propose de poursuivre nos travaux. Nous suspendrons ces derniers, en temps voulu, durant quelques minutes afin de permettre à chacun de voter.

13 Question de Eric Thiébaud à François Bellot (Mobilité) sur "L'offre insuffisante de trains et de voitures sur les lignes Quévy- Quiévrain-Mons-Bruxelles" (55007748C)

13 Vraag van Eric Thiébaud aan François Bellot (Mobiliteit) over "Het ontoereikende treinaanbod en het rijtuigentekort op de lijnen Quévy-Quiévrain-Bergen-Brussel" (55007748C)

13.01 **Éric Thiébaud** (PS): Monsieur le ministre, l'offre insuffisante de trains et le manque de voitures sur les lignes Quévy-Quiévrain-Mons vers Bruxelles prennent place au cœur des critiques exprimées par de nombreux navetteurs entassés dans leur train. Je signale, par ailleurs, que j'en fais partie.

Ces derniers remettent en cause les conditions dans lesquelles ils voyagent, déplorant ainsi le non-respect des règles de distanciation sociale et le danger pour leur santé. L'offre de trains et le nombre de voitures sont tellement insuffisants aux heures de pointes qu'il en résulte que les voyageurs se retrouvent entassés les uns contre les autres et que le risque est grand de contracter le COVID-19, malgré l'obligation de porter un masque. Vous le comprendrez, monsieur le ministre, cette situation est inacceptable d'un point de vue sanitaire.

La fin du confinement et le retour au travail doivent s'accompagner de toutes les mesures de précaution nécessaires de la part de la SNCB. Or, les témoignages en provenance des quais indiquent tout le contraire.

Monsieur le ministre, vu le retour d'un grand nombre de personnes au travail, la SNCB compte-t-elle reconsidérer l'offre de trains P aux heures de pointe sur les lignes Quévy-Mons-Bruxelles et Quiévrain-Mons-Bruxelles?

Au regard des risques sanitaires, le nombre de voitures au sein de ces lignes pourrait-il être revu à la hausse dans les plus brefs délais?

13.02 **François Bellot**, ministre: Monsieur Thiébaud, comme nous l'a expliqué Mme Dutordoir lors de sa présentation en commission en date du 8 juillet, la SNCB a tout mis en œuvre afin de répondre aux demandes du gouvernement en cette période de crise. C'est ainsi qu'au point culminant de la pandémie, 53 % des trains circulaient encore, en garantissant 75 % des places assises, sur l'ensemble du territoire.

Depuis le 4 mai, à la demande des instances fédérales, la SNCB a fait plus que le maximum pour pouvoir répondre, dans le respect des mesures sanitaires, au déconfinement. En raison de l'incitation au télétravail, la SNCB a supprimé les 91 trains P de et vers Bruxelles, mais assure ses 3 573 autres trains quotidiens, afin de garantir une offre maximale - tant sur les grands axes que dans les zones plus rurales.

Dès le mois de septembre - et ce malgré le maintien probable du télétravail et, à tout le moins, un accroissement de celui-ci par rapport à la période pré-COVID-19 -, la SNCB remettra en circulation 67 des 91 trains P qui avaient été supprimés.

Ceux-ci permettront non seulement aux clients de retrouver deux trains par heure là où ce n'était plus le cas, mais également un nombre suffisant de places assises pour un voyage en toute sécurité. Le port du masque est obligatoire tant en gare qu'à bord des trains et ce qui est le plus préconisé là où la distanciation sociale n'est pas possible.

Concernant la ligne que vous citez, je vous fais suivre la copie d'une réponse de la SNCB sur le sujet. Vous y trouverez notamment le détail du renforcement de l'offre prévue sur la ligne dès le mois de septembre.

13.03 **Éric Thiébaud** (PS): Monsieur le ministre, merci pour ces bonnes nouvelles pour le mois de septembre. J'étais inquiet, parce que, prenant régulièrement le train pour Bruxelles, j'ai pu constater que certains trains étaient bondés. Parfois un train pour lequel neuf voitures sont prévues se retrouve à quai avec seulement trois voitures, où tout le monde s'engouffre. Évidemment, la distanciation sociale ne peut plus être respectée dans ces conditions.

13.04 **François Bellot**, ministre: monsieur le président, nous ferons parvenir l'annexe par email au secrétariat de la commission, qui la transmettra à M. Thiébaud.

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

14 Vraag van Kim Buyst aan François Bellot (Mobilité) over "Het incident met Securail-agenten in Leuven" (55007820C)

14 Question de Kim Buyst à François Bellot (Mobilité) sur "L'incident impliquant des agents de Securail à Louvain" (55007820C)

14.01 Kim Buyst (Ecolo-Groen): Mijnheer de minister, vorige week dook er een filmpje op van een incident met Securailagenten in het station van Leuven. Een agent duwde een vrouw. Een andere vrouw die het gebeuren filmde, werd aangesproken op haar huidskleur en erg intimiderend behandeld.

Uiteraard kennen we niet alle omstandigheden en kunnen wij alleen oordelen over wat in het filmpje te zien is. De beelden verontrusten mij alleszins. In het station en op de trein moeten mensen zich veilig kunnen voelen en hebben racisme en intimidatie geen plaats. Securail moet er net voor zorgen dat reizigers zich veilig voelen, niet omgekeerd. Daarom hoor ik graag meer van u over het incident.

Wat was de aanleiding van de tussenkomst van de Securailagenten?

Waarom escaleerde de situatie?

Werd er een klacht ingediend door de vrouwen in het filmpje?

Hoe zal de NMBS ervoor zorgen dat er geen plaats is voor racisme en machogedrag bij het korps van Securail?

14.02 Minister François Bellot: De NMBS laat mij weten dat ze de waarde respect voor iedereen hoog in het vaandel draagt. Er is een intern onderzoek naar de context van het incident opgestart.

Le **président:** Monsieur le ministre, désolé, je dois vous interrompre. Le vote vient d'être ouvert. Nous n'avons plus que quatre collègues en vidéoconférence. Je suppose que personne ne veut rater le vote.

Chers collègues, je propose une brève suspension pour que vous puissiez voter. Monsieur le ministre, excusez-moi pour cette interruption. En principe, il n'y a pas de commission pendant la plénière. La situation d'aujourd'hui est exceptionnelle.

La réunion publique de commission est suspendue de 15 h 55 à 16 h 00.

De openbare commissievergadering wordt geschorst van 15.55 uur tot 16.00 uur.

De **voorzitter:** Collègues, nous pouvons reprendre nos travaux. Les deux votes sont terminés. Mevrouw Buyst, mijnheer de minister, opnieuw mijn excuses.

14.03 François Bellot, ministre: Monsieur le président, je vais relire la réponse.

De NMBS laat mij weten dat zij respect voor iedereen als waarde hoog in het vaandel draagt. Er is een intern onderzoek naar de context van het genoemd incident gestart. In afwachting van de resultaten van dat onderzoek garandeert de NMBS mij dat alle eventuele nodige maatregelen uiteraard zullen worden genomen.

14.04 Kim Buyst (Ecolo-Groen): Mijnheer de minister, ik snap dat het op dit moment nog moeilijk is om commentaar te geven aangezien er maar net een intern onderzoek gestart is. Ik ben blij te vernemen dat respect voor iedereen hoog in het vaandel wordt gedragen. Ik weet dat het voor agenten van Securail niet altijd even evident is om bepaalde situaties aan te pakken. Toch wil ik verwijzen naar een prachtig voorbeeld dat ik zag in de reportage. Op de trein tussen Eupen en Oostende probeerde een agent van Securail altijd met een heel menselijke aanpak de mensen te wijzen op hun plichten. Ik hoop dat dit een voorbeeld mag zijn voor heel wat andere Securail-agenten.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

De **voorzitter:** Mevrouw Buyst, opnieuw mijn excuses voor de onderbreking. U bent het wellicht zeker met mij eens dat die twee stemmingen belangrijk waren.

14.05 Kim Buyst (Ecolo-Groen): Inderdaad.

La **présidente**: Les questions n° 55007914C, 55007915C et 55007916C de Mme Rohonyi sont reportées.

15 Vraag van Maria Vindevoghel aan François Bellot (Mobiliteit) over "De situatie bij skeyes" (55007919C)

15 Question de Maria Vindevoghel à François Bellot (Mobilité) sur "La situation chez skeyes" (55007919C)

15.01 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Mijnheer de minister, de federale regering heeft 60 miljoen euro vrijgemaakt om de gevolgen van het coronavirus voor de luchtverkeersleiders van skeyes te verzachten. Hiermee is de werking opnieuw gegarandeerd. Zonder het geld zou de werking van skeyes de komende maand al in het gedrang kunnen komen.

Maar tijdens de voorbije hoorzittingen met de Gilde van luchtverkeersleiders en de sociale partners in de commissie voor Mobiliteit moesten we toch vaststellen dat er permanent een sociaal conflict sluimert bij skeyes. Zij vragen namelijk om een hertelling te houden van de leden van de representatieve vakbonden om zo het aantal zetels in het paritair comité van skeyes te bepalen. Dat is al heel lang niet meer gebeurd en maakt dat er heel moeilijk een sociaal akkoord wordt bereikt, omdat de gemaakte afspraken niet voor de hele groep worden gemaakt. Om sociale conflicten te vermijden, is het belangrijk dat afspraken door een groot deel van het personeel worden gedragen.

Voorts vragen zij naar een audit om de pijnpunten bloot te leggen en zo te kunnen werken aan een betere toekomst voor het bedrijf. Ook wij zijn ter zake vragende partij. Wij zijn niet voor minimale dienstverlening, maar wel voor een goed sociaal overleg.

Mijnheer de minister, op basis van welke berekeningen kwam de federale regering aan het bedrag van 60 miljoen euro steun? Heeft skeyes last van wanbetalingen door de luchtvaartmaatschappijen of andere klanten? Indien ja, welke en om welke bedragen gaat het?

Van wanneer dateert de recentste telling onder de vakbondsleden van skeyes? Zult u als bevoegd minister de opdracht geven tot een hertelling bij skeyes, zodat het overleg kan plaatsvinden zoals dat hoort?

Zult u ingaan op de vraag van de sociale partners en de Gilde van luchtverkeersleiders om een externe audit bij skeyes uit te voeren, of niet?

15.02 Minister François Bellot: Mevrouw Vindevoghel, skeyes wordt voornamelijk gefinancierd met de heffingen die worden betaald door de luchtvaartmaatschappijen. De daling van het luchtverkeer sinds het begin van de sanitaire crisis heeft geleid tot een drastische daling van de inkomsten van dit overheidsbedrijf.

De extra liquiditeitsbehoefte voor het jaar 2020 wordt ingeschat op 100 miljoen euro. Via Eurocontrol werd een lening van bijna 40 miljoen euro aan skeyes verstrekt. Om de operationele en financiële continuïteit van het overheidsbedrijf te waarborgen, heeft de regering een budget van 60 miljoen euro beschikbaar gesteld, waarvan 15 miljoen euro in de vorm van voorschotten, 25 miljoen euro in de vorm van een dotatie en 20 miljoen euro in de vorm van een lening.

De laatste telling gaat terug naar de omvorming van de Regie der Luchtwegen in het autonome overheidsbedrijf Belgocontrol en dus de oprichting van het paritair comité van Belgocontrol.

Skeyes stelt dat de sector van de luchtverkeersleiding de afgelopen jaren veel veranderingen heeft ondergaan door de invoering van het gemeenschappelijk Europees luchtruim, de groei van het Europees luchtverkeer voor de uitbraak van de huidige crisis en de toenemende digitalisering van de werkinstrumenten. Dat vereist een modernisering van het bedrijf, maar ook een hervorming van de werkmethoden. De afgelopen jaren zijn er verschillende ingrijpende hervormingen doorgevoerd zoals de hervorming van het einde van de loopbaan van de luchtverkeersleiders na de pensioenhervorming, de herziening van het personeelsplanningsysteem, invoering van de stand-byregeling om de continuïteit van de activiteiten te waarborgen enzovoort.

Deze moeizame hervormingen zijn tot stand gekomen door middel van akkoorden binnen het orgaan voor sociale dialoog van de onderneming. De resultaten op het niveau van veiligheid en van financiën het laatste

jaar zijn zeer positief. Skeyes is opnieuw één van de leidinggevende *air navigation service providers* binnen Europa.

15.03 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Mijnheer de minister, in de hoorzitting is het ons heel sterk opgevallen dat het sociaal overleg daar heel moeizaam verloopt. Dat hebben bijna alle parlementsleden opgemerkt. Ik vind het heel erg dat u geen stappen zet om ervoor te zorgen dat het sociaal overleg daar degelijker verloopt. Er was een vraag vanuit de vakbondsorganisaties om een telling te organiseren, zodat er op een evenwichtige manier weer overleg kan worden gepleegd binnen de onderneming. Wij zijn helemaal geen voorstander van de minimum dienstverlening, maar vinden het veel belangrijker dat er gezorgd wordt voor goed sociaal overleg in het bedrijf.

Ik vind het heel jammer dat u niet ingaat op de vraag van zowel de vakbonden als de verkeersleiders om die telling effectief uit te voeren en een bevraging te doen – er werd gevraagd naar een audit – om ervoor te zorgen dat er in dat bedrijf in de toekomst een goed sociaal overleg gebeurt. Dat was toch een heel duidelijke vraag op de hoorzitting. We moeten er alles aan doen opdat er daar overleg is en de werknemers worden gehoord, en dat er geen eenzijdige akkoorden worden afgesloten. Anders krijgen we weer problemen in het bedrijf.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

16 Questions jointes de

- Eric Thiébaud à François Bellot (Mobilité) sur "Le budget relatif à la construction de la gare de Liège" (55007922C)

- Eric Thiébaud à François Bellot (Mobilité) sur "Les conséquences de la crise du COVID-19 pour le chantier de la gare de Mons" (55007924C)

- Eric Thiébaud à François Bellot (Mobilité) sur "Le coût global de la future gare de Mons" (55007925C)

- Eric Thiébaud à François Bellot (Mobilité) sur "Les marchés publics relatifs au chantier de la gare de Mons" (55007927C)

16 Samengevoegde vragen van

- Eric Thiébaud aan François Bellot (Mobilité) over "Het kostenplaatje van de bouw van het station Luik" (55007922C)

- Eric Thiébaud aan François Bellot (Mobilité) over "De gevolgen van de coronacrisis voor de werken in het station Bergen" (55007924C)

- Eric Thiébaud aan François Bellot (Mobilité) over "Het totale kostenplaatje van het toekomstige station Bergen" (55007925C)

- Eric Thiébaud aan François Bellot (Mobilité) over "De openbare aanbestedingen met betrekking tot de werken in het station Bergen" (55007927C)

16.01 Éric Thiébaud (PS): *Monsieur le ministre, on compare souvent, à juste titre, le chantier de la gare de Mons à la nouvelle gare de Liège inaugurée en 2008 puisque c'est le même architecte qui est à l'origine de leur conception.*

Dans ce cadre, j'aimerais disposer d'informations relatives au coût final de la gare de Liège. Voici donc mes questions :

- En terme de budget, à combien se chiffre le coût de la construction globale de la gare de Liège?

- Y a-t-il eu une différence de coût par rapport au budget estimé à la base et si oui à combien se chiffre la différence?

- Pourriez-vous m'indiquer quels sont les coûts d'entretien annuels de la gare de Liège (nettoyage de la structure métallique, nettoyage de la verrière, entretien des quais,...)?

Monsieur le Ministre,

Les retards et les couacs successifs liés au chantier de la gare de Mons auront un impact sur le coût global de sa construction.

Selon les travaux qui restent à effectuer, à combien est évalué le coût final de la gare de Mons ? Pourriez-vous me dresser un historique de l'évolution du budget alloué à la gare année par année et postes par postes (gare, aménagement des voies Infrabel, Tec,...) ?

Comparé au budget initial prévu, pourriez-vous m'indiquer à combien se chiffre la différence entre le budget initial prévu et le montant final estimé ?

Merci pour votre réponse

Monsieur le ministre, vous le savez, le chantier de la gare de Mons bat des records en termes de retards. Initialement prévue pour 2015, son inauguration a sans cesse été reportée et ne verra pas le jour avant belle lurette. Les couacs avec les entreprises sollicitées ont été nombreux et les questionnements relatifs à la bonne mise en œuvre des marchés publics sont nombreux. La crise sanitaire liée au covid-19 n'arrange rien non plus.

Voici donc mes questions :

- *Quelles sont les conséquences de la crise du covid-19 sur les délais de finalisation de la gare?*
- *La dernière date de fin des travaux annoncée par la SNCB est celle de juin 2023. Au vu du retard causé par le coronavirus, ce délais semble-t-il toujours tenable?*
- *Est-ce qu'un report pourrait avoir des conséquences sur les 12 millions d'euros de fonds FEDER destinés à finaliser les aménagements autour de la gare?*

Monsieur le ministre, les retards et les couacs successifs liés au chantier de la gare de Mons auront un impact sur le coût global de sa construction.

Selon les travaux qui restent à effectuer, à combien est évalué le coût final de la gare de Mons? Pourriez-vous me dresser un historique de l'évolution du budget alloué à la gare année par année et postes par postes (gare, aménagement des voies Infrabel, Tec,...)?

Comparé au budget initial prévu, pourriez-vous m'indiquer à combien se chiffre la différence entre le budget initial prévu et le montant final estimé?

Monsieur le ministre, vous le savez, le chantier de la gare de Mons bat des records en termes de retards.

Ce n'est pas la première fois que je vous interroge à ce sujet monsieur le Ministre, mais je pense que l'heure est désormais propice aux éclaircissements. Il y a urgence. Voici donc mes questions:

Où en est le chantier actuellement? Dans quelle phase des travaux sommes-nous? Quels marchés restent à accomplir?

Lors de ma dernière question en commission, vous me confirmiez la faillite de la société espagnole Emesa chargée de placer les auvents sur les quais de la gare de Mons. Où en est-on à présent? Le marché public a-t-il été réattribué et si oui à quelle entreprise? Est-ce qu'une procédure est en cours en Espagne?

Selon les informations disponibles dans la presse, les avis pour les derniers marchés à savoir les marchés "M 6.2: Second oeuvre et parachèvements" et "M.7: Aménagement des abords" ont été publiés. Les sociétés ont-elles déjà été choisies et les avis d'attribution ont-ils déjà été publiés? Si c'est le cas, pourriez-vous me les faire parvenir?

Dans le prolongement de ceci, j'aimerais prendre connaissance de l'ensemble des marchés publics et des avis d'attribution accordés depuis le lancement du chantier à son origine. Pourriez-vous me les faire parvenir également?

Eventuellement , par écrit, pourriez-vous me fournir les documents suivants:

- *Le ou les cahiers des charges ainsi que l'ensemble des avenants qui ont pu y être ajoutés;*
- *Les avis de marché de l'ensemble des marchés;*
- *Les avis de l'inspecteur des finances sur l'ensemble des marchés publics;*
- *Les avis d'attribution de l'ensemble des marchés publics;*
- *Les rapports d'attribution et de sélection de l'ensemble des marchés publics;*
- *Les décisions d'attribution ou de sélection;*
- *Les évaluations de prix de l'ensemble des marchés publics.*

16.02 François Bellot, ministre: Monsieur le président, monsieur Thiébaud, en ce qui concerne la construction de la gare de Liège, les travaux ont coûté 610 millions d'euros dont 400 millions étaient à charge de la SNCB et le solde à charge d'Infrabel. Les coûts annuels de nettoyage de cette gare sont d'environ 850 000 euros.

En ce qui concerne la gare de Mons, le coronavirus n'a pas eu d'impact sur le planning global du chantier. En effet, la procédure d'adjudication du nouveau marché pour la construction de la charpente et des auvents que la SNCB devait réattribuer suite à la résiliation fin 2019 des marchés CIT Blaton et Emesa n'a pas été perturbée. Comme espéré par la SNCB, le nouveau marché a pu être notifié le 18 mai à la société portugaise Martifer, avec la reprise des travaux le 2 juillet 2020. La fin des travaux est donc toujours prévue pour juin 2023 et ce, même si le démontage des infrastructures d'accueil provisoires et des installations de chantier se poursuivra dans le second semestre 2023.

Actuellement les travaux sont focalisés sur deux éléments. Le gros œuvre et béton seront terminés en décembre 2020 à l'exception de certains travaux qui ne pourront être finalisés qu'après l'achèvement de la structure métallique de la gare. La seconde partie concerne le câblage et l'équipement des locaux techniques dans les parkings.

Les travaux à venir sont l'achèvement des structures métalliques pour la gare et les auvents. La structure des abris-quais est planifiée entre octobre 2020 à août 2021 et l'essentiel de la structure de la gare sera terminé en avril 2021 avec des travaux ponctuels jusqu'en 2022. Les travaux pour l'enveloppe de la gare sont prévus de juillet 2020 à avril 2021 et la couverture des abris-quais d'avril 2021 à septembre 2022. Le second œuvre et les parachèvements sont planifiés entre mars 2021 et mars 2023. Les engins de levage seront installés entre mars 2021 et avril 2022.

Les équipements techniques sont déjà en cours et se termineront en juin 2023 étant donné qu'ils concernent, entre autres, l'électricité, les techniques HVAC et la détection incendie.

Une mise en service du parking nord est prévue dans le courant du second semestre 2021 et les aménagements des abords sont programmés de février 2021 à mars 2023. La majorité des travaux de la gare de Mons à charge d'Infrabel a déjà été réalisée: faisceau "Aviation", entrée CLI, voies et abris de voies, quais, rectification L118 ainsi que certains travaux de caténaires.

Cependant, compte tenu du phasage général des travaux, le retard du chantier de la gare de Mons a tout de même eu un impact sur certains travaux encore à réaliser à charge d'Infrabel: le poste haute tension, le tableau général basse tension, les fibres optiques et ICT, les annonceurs sur les quais, le renouvellement et l'accrochage des fils de contact des caténaires aux auvents et le réglage des voies.

Des coûts supplémentaires pour Infrabel sont jusqu'à présent proportionnellement peu élevés. À ce jour, il n'y a pas non plus de plainte à charge d'Infrabel.

Le montant initial du projet de la gare de Mons était de 170 millions. Actuellement, il s'élève à 324 millions selon la clé de répartition suivante: 200 millions à charge de la SNCB; 80 millions à charge d'Infrabel; 32 millions à charge de l'OTW (le financement de la part wallonne); 12 millions à charge de la ville de Mons dont une partie subsidiée par les fonds FEDER.

16.03 **Éric Thiébaud** (PS): Monsieur le ministre, ce sont des annonces rassurantes même si chaque fois que je suis dans le train, que je passe et que je regarde la structure, je ne vois aucun ouvrier s'y affairer. Cela fait des mois que cela dure. Avec ou sans crise du coronavirus, je comprends que cela ne change pas grand-chose.

Vous êtes donc plus rassurant. D'un autre côté, je vous avais aussi posé toute une série de questions sur les marchés qui avaient été passés. Je comprends que vous ne me donniez pas les réponses en séance de commission mais j'aimerais quand même les recevoir par écrit, si vous le voulez bien. Cela faisait en effet partie du corps de ma question et je souhaitais obtenir des précisions par rapport à l'historique de la passation des marchés dans ce dossier-là.

Monsieur le ministre, vous l'avez compris, j'ai l'intention de me plonger dans ce dossier de la gare de Mons pendant mes vacances.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

17 **Question de Eric Thiébaud à François Bellot (Mobilité) sur "Le nombre d'usagers aux gares de Mons et de Liège" (55007923C)**

17 **Vraag van Eric Thiébaud aan François Bellot (Mobiliteit) over "Het aantal reizigers in de stations Bergen en Luik" (55007923C)**

17.01 **Éric Thiébaud** (PS): Monsieur le ministre, j'aimerais connaître les chiffres annuels de fréquentation des gares de Mons et de Liège. Serait-il également possible d'obtenir une comparaison de ces chiffres?

17.02 **François Bellot**, ministre: Le dernier comptage a été effectué en octobre 2019, conformément au système que vous connaissez.

Pour la gare de Mons, le dernier comptage fait état de 55 437 voyageurs par semaine, répartis comme suit: 9 820 par jour de semaine, 3 839 le samedi et 2 498 le dimanche. Il s'agit ici des voyageurs "montés".

Pour la gare de Liège-Guillemins, le dernier comptage effectué en 2019 affiche quasiment le double. Nous avons, en effet, recensé 113 995 voyageurs, à savoir 17 931 les jours de semaine, 12 964 le samedi et 11 376 le dimanche.

Vous observerez une nette différence entre la gare de Liège et celle de Mons pour ce qui concerne les proportions de répartition des voyageurs entre les week-ends et les jours de semaine. Cette différence est probablement due à la fréquentation des étudiants et des usagers qui vont faire leurs courses.

17.03 **Éric Thiébaud (PS):** Merci pour ces précisions, monsieur le ministre. Je remarque effectivement une certaine cohérence dans le sens où la gare de Liège accueille deux fois plus de voyageurs que celle de Mons parce que son budget est deux fois supérieur à celui de la gare de Mons.

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

18 **Vraag van Marianne Verhaert aan François Bellot (Mobiliteit) over "De verliezen bij de spoorwegondernemingen". (55007963C)**

18 **Question de Marianne Verhaert à François Bellot (Mobilité) sur "Les pertes des entreprises ferroviaires" (55007963C)**

18.01 **Marianne Verhaert (Open Vld):** Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, de NMBS werd zwaar getroffen door de coronacrisis. De reizigersaantallen liepen fors terug, al bleef de NMBS de dienstverlening wel garanderen in de vorm van de 'treindienst van nationaal belang'.

De coronacrisis zal een impact hebben van 348 miljoen euro. In plaats van een operationele winst van 108 miljoen euro, zoals vooropgesteld was voor de crisis, zal er dit jaar een operationeel verlies van naar verwachting 290 miljoen euro in de boeken geschreven worden. De NMBS vraagt snel duidelijkheid. Infrabel schat daarnaast het verlies als gevolg van de coronacrisis op 47,7 miljoen euro voor 2020. Voor zover het treinverkeer niet onderworpen wordt aan nieuwe matregelen vanwege de overheid en er zich geen tweede coronagolf aandient.

Ook Lineas staat al geruime tijd onder druk. Door de coronacrisis kwamen de resultaten nog meer onder spanning te staan. Doordat het bedrijf deels met schulden is gefinancierd en ook nog eens heel wat vaste kosten heeft, kwam het financieel in nauwe schoentjes, ook al is de acute geldnood onder controle. De Belgische Spoorwegen gaven uitstel van betaling en/of lieten de looptijden van verschuldigde leasingbedragen verlengen. Maar Lineas, dat 2.100 werknemers telt, zoekt een meer structurele oplossing voor zijn financiële problemen. Daarvoor kijkt het naar de overheid. Daarom heb ik enkele vragen.

Zal de regering de verliezen van deze spoorwegbedrijven compenseren? Zo ja, op welke manier en ten belope van welk bedrag? Zijn hierover gesprekken lopende en hoe vorderen deze gesprekken?

Hoe kadert de financiering van de railpass hierin voor de NMBS?

De goederensector denkt aan een algemene verlaging van de rijpadvergoeding, zoals we gisteren in de hoorzitting vernamen. Hoe staat u hier tegenover?

Kunt u ook iets zeggen over de stand van zaken van de onderhandelingen tussen Infrabel en de private investeerder Northern Diabolo NV, die zijn verlies op 15 miljoen euro raamt, omdat het contractueel voorziene minimum gebruiksniveau niet gehaald wordt.

18.02 **Minister François Bellot:** De besprekingen over de compensatie voor de NMBS en Infrabel zijn nog steeds aan de gang. De vraag moet worden onderzocht in relatie tot de tijdens de crisis vastgestelde verliezen en de verwachte verliezen voor de rest van het jaar. De compensatie voor de NMBS bedraagt 100 miljoen euro voor de directe kosten van de 12-rittenpas. Die pas is bruikbaar in de periode van 17 augustus 2020 tot februari 2021, met maximaal twee reizen per maand. Er komt ook een bedrag van 10 miljoen euro ter beschikking voor operationele kosten en voor gratis vervoer van fietsen tussen 1 juli en 31 december 2020. De compensatie voor de 12-rittenpas dekt de werkelijke kosten van de door de NMBS geleverde diensten. Dat is dus niet vergelijkbaar met rechtstreekse steun om de continuïteit van de activiteit van de onderneming, waarvan de financiële situatie als gevolg van de crisis is verslechterd, te waarborgen.

Wat de compensatie voor het goederenvervoer per spoor betreft, schat de sector de verliezen in verband met de COVID-19-crisis op 85 miljoen euro, met een volumevermindering van 30% in vergelijking met vorig jaar. We zijn voorstander van de implementatie in België van een kostendekking van de infrastructuurheffing voor spoorwegondernemingen op voorwaarde dat dat gebeurt in een Europees kader. De Europese Commissie heeft namelijk een voorstel voor een verordening ingediend. De verordening heeft tot doel de infrastructuurbeheerders tijdelijk toe te staan de heffing voor het gebruik van de spoorweginfrastructuur te verlagen, vrij te stellen of uit te stellen voor de periode van 1 maart tot en met 31 december 2020.

De toepassing van die maatregelen in België kan worden verwacht, zodra het voorstel van de Commissie is goedgekeurd.

Tot slot heeft Infrabel mij meegedeeld dat het met toepassing van het PPS-contract overmacht heeft ingeroepen ten gevolge van de coronacrisis. Infrabel en Northern Diabolo bekijken in onderlinge goede verstandhouding de gevolgen hiervan voor elk van hen.

18.03 **Marianne Verhaert** (Open Vld): Dank u wel, mijnheer de minister. De NMBS en Infrabel hebben tijdens de coronacrisis op vraag van de regering maximaal voortgewerkt, al was dat vooral voor de NMBS met lege treinen.

Dat er voor die dienstverlening een vergoeding gevraagd wordt, is misschien niet abnormaal, maar de impact op het spoorvervoer zal ook in de toekomst nog lang merkbaar zijn. Zoals elk bedrijf zullen ook de spoorwegbedrijven hun verlies moeten verwerken. In hoeverre wij dat moeten compenseren, verdient in mijn ogen toch een open debat in het Parlement. Hoe dan ook zal het een zeer moeilijk evenwicht zijn.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

Le **président**: Je m'associe à Mme Verhaert pour vous souhaiter de bonnes vacances. Monsieur le ministre, je vous remercie pour le temps que vous avez consacré à notre commission pour y répondre à de nombreuses questions.

18.04 **François Bellot**, ministre: Monsieur le président, nous sommes au cœur de questions sur la mobilité, qui intéressent les Belges au quotidien. Je souhaite de bonnes vacances à tout le monde. Soyez prudents!

La réunion publique de commission est levée à 16 h 27.

De openbare commissievergadering wordt gesloten om 16.27 uur.