

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

du

MARDI 22 SEPTEMBRE 2020

Après-midi

COMMISSIE VOOR MOBILITEIT,
OVERHEIDSBEDRIJVEN EN
FEDERALE INSTELLINGEN

van

DINSDAG 22 SEPTEMBER 2020

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.

01 **Gratis Railpass: actualiteitsdebat en toegevoegde vragen van**

- Kim Buyst aan François Bellot (Mobilité) over "De gratis rittenkaart voor iedereen" (55008222C)
- Laurence Zanchetta aan François Bellot (Mobilité) over "Het uitstel van de maatregel inzake de gratis Railpass" (55008235C)
- Frank Troosters aan François Bellot (Mobilité) over "De gratis treintickets" (55008252C)
- Tomas Roggeman aan François Bellot (Mobilité) over "Het uitstel van de gratis Railpass" (55008292C)
- Josy Arens aan François Bellot (Mobilité) over "De gratis Railpass" (55008519C)
- Maria Vindevoghel aan François Bellot (Mobilité) over "De gratis Hello Belgium Railpass" (55008886C)
- Sarah Schlitz aan François Bellot (Mobilité) over "De toegankelijkheid van de Hello Belgium Railpass" (55008908C)
- Marianne Verhaert aan François Bellot (Mobilité) over "De ondersteuning bij de aanvraag van de Hello Belgium Railpass" (55008953C)

01 **Railpass gratuit: débat d'actualité et questions jointes de**

- Kim Buyst à François Bellot (Mobilité) sur "La carte de voyages gratuits pour tous" (55008222C)
- Laurence Zanchetta à François Bellot (Mobilité) sur "Le report du Railpass gratuit" (55008235C)
- Frank Troosters à François Bellot (Mobilité) sur "Les billets de train gratuits" (55008252C)
- Tomas Roggeman à François Bellot (Mobilité) sur "Le report du Railpass gratuit" (55008292C)
- Josy Arens à François Bellot (Mobilité) sur "Le Railpass gratuit" (55008519C)
- Maria Vindevoghel à François Bellot (Mobilité) sur "Le Railpass gratuit Hello Belgium" (55008886C)
- Sarah Schlitz à François Bellot (Mobilité) sur "L'accessibilité du Hello Belgium Railpass" (55008908C)
- Marianne Verhaert à François Bellot (Mobilité) sur "L'assistance pour l'obtention du Hello Belgium Railpass" (55008953C)

01.01 **Kim Buyst** (Ecolo-Groen): Mijnheer de minister, ons treinverkeer opnieuw aantrekkelijker maken, dat was de reden waarom verschillende partijen samen beslisten om elke Belg de kans te geven de trein te ontdekken of herontdekken. Met die maatregel kunnen we ook het toerisme in eigen land aanmoedigen. Het aantal aanvragen de eerste uren en dagen toont aan hoe hard de Belgen aan het wachten waren op zo'n positieve maatregel.

Ik blijf echter op mijn honger wat betreft de oplossingen om ook kwetsbare personen, voor wie online een ticket aanvragen een hoge drempel is, te ondersteunen. Het Steunpunt tot bestrijding van armoede bracht een advies uit met heel wat concrete suggesties. De NMBS nam ondertussen, naar aanleiding van dat advies, contact op met de gemeente- en OCMW-besturen met de vraag de actie specifiek te promoten bij

die doelgroep en ondersteuning te bieden.

Het Steunpunt ging evenwel nog verder met enkele voorstellen. Zo stelt het Steunpunt voor om het ticket automatisch op te sturen naar mensen in armoede. Ook gedetineerden die op dit moment niet meer thuiskomen vragen zich af op welke manier zij hun ticket toch in ontvangst kunnen nemen.

Mijnheer de minister, hoeveel aanvragen voor een gratis railpass werden er tot nu toe gedaan?

Welke maatregelen zult u of zal de NMBS nemen om ervoor te zorgen dat ook mensen in kwetsbare situaties van de maatregel gebruik kunnen maken?

Wat vindt u van de voorgestelde maatregelen in het advies van het Steunpunt tot bestrijding van armoede? Wat vindt de NMBS van die voorstellen? Gingen u en de NMBS reeds in gesprek met het Steunpunt tot bestrijding van armoede?

01.02 Laurence Zanchetta (PS): Monsieur le ministre, le Railpass mis à la disposition de tous les résidents belges est l'une des mesures phares pour soutenir le secteur touristique et l'horeca en Belgique. C'est aussi une façon de permettre aux Belges de respirer après un confinement qui fut lourd à supporter.

Je pense surtout aux familles contraintes de vivre, lors du confinement, dans des espaces exigus et qui, faute de moyens ou en raison des zones rouges, n'ont pu se permettre des vacances à l'étranger. Des familles pour qui passer une journée à la mer ou dans les Ardennes est une véritable bulle d'air qui répond à un besoin psychosocial urgent.

Nous savions que cette mesure ne pourrait être mise en œuvre du jour au lendemain pour des raisons techniques. Or, nous apprenons qu'elle est désormais repoussée unilatéralement au 5 octobre prochain pour des raisons sanitaires. C'est une déception car cette décision ne tient pas compte des urgences familiales que je viens d'évoquer.

Monsieur le ministre, pourquoi n'a-t-il pas été envisagé, afin d'éviter les afflux massifs de voyageurs, d'attribuer progressivement les Railpass, en commençant par les familles aux revenus les plus modestes? Ne craignez-vous pas qu'en retardant unilatéralement cette attribution, nous creusions davantage le fossé entre les citoyens et les transports publics, fossé déjà entamé par la pandémie du COVID?

Enfin, comme le relèvent certaines associations ainsi que ma collègue, le fait que le Railpass n'est disponible qu'en ligne empêche la population qui a des difficultés d'alphabétisation d'en profiter. La SNCB compte-t-elle offrir des alternatives pour cette population plus sujette au risque d'exclusion?

01.03 Frank Troosters (VB): Mijnheer de voorzitter, collega's, mijn vraag over de gratis treintickets die uitgedeeld worden, is ondertussen deels achterhaald. Ik zal mij dus beperken tot wat nog relevant is. In het licht van de coronacrisis is door de superkern beslist om elke Belg tien gratis treintickets te geven. Dat was, zoals al aangehaald, een sociale maatregel om het binnenlands toerisme en het openbaar vervoer te stimuleren. Het plan kwam van Groen en bleek niet onderbouwd. Er was geen overleg gepleegd met de NMBS. In een latere fase werd het plan uitgesteld en vervolgens aangepast tot twaalf gratis treintickets op aanvraag voor elke Belg. Tijdens de zomer zagen we intussen volle treinen naar Blankenberge en we zitten met een heropflakking van het coronavirus.

Wat is de geschatte kostprijs van de volledige actie? Hoe garandeert de minister de veiligheid van de gebruikers/treinreizigers, die dikwijls niet de gewoonte of handigheid hebben om de trein te nemen, in het licht van de stijgende coronacijfers? Zullen er ook compensaties worden gegeven aan degenen die geen baat hebben bij het ontvangen van gratis treintickets, zoals NMBS-personeel, dat al gratis rijdt, of abonnementshouders? Zo ja, hoe zullen die misschien gecompenseerd worden? Zo neen, waarom niet?

01.04 Tomas Roggeman (N-VA): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, het verhaal van de gratis treinpas is hier al vaak besproken. Het originele idee was het toerisme te promoten en de toeristische sector een extra duwtje in de rug te geven doorheen de zomervakantie. De vakantie is ondertussen voorbij. De actie is uitgesteld tot na de zomer omwille van de drukte. Vervolgens is het plan een tweede keer uitgesteld. Nu staat de invoering begin oktober gepland. Het spreekt natuurlijk voor zich dat tegen dan het toeristisch seizoen voorbij is. Het hoogseizoen is allang gepasseerd, samen met de zomer. Er is daar een grote kans verkeken om het toerisme te versterken.

Wat is nu nog de doelstelling van dat gratis treinticket, gezien de laattijdige timing? Moet dit het toerisme nog versterken? Is dat nog een efficiënte maatregel volgens u? Is er inmiddels een wijziging aangebracht in het voorziene budget? In mei en juni, toen er voor het eerst sprake was van deze maatregel, zei de minister bevoegd voor begroting dat hiervoor 110 miljoen euro uitgetrokken werd. We zijn nu zoveel maanden en een aantal herzieningen verder.

Blijft dat bedrag overeind staan? In uw antwoord op een vorige vraag hierover kon u geen duidelijkheid geven. Ik ben er zeker van dat u die informatie inmiddels hebt kunnen opvragen. Graag krijg ik daarover dus duidelijkheid.

01.05 Josy Arens (cdH): Monsieur le président, monsieur le ministre, parmi les mesures mises en place pour soutenir l'économie dans le cadre de la crise du coronavirus, il a été décidé, le 6 juin dernier, d'octroyer un Railpass gratuit de douze voyages. Après plusieurs reports, ce Railpass est enfin disponible. Il est destiné à tout résident en Belgique âgé de plus de douze ans. Il comprendra douze trajets nominatifs et sera valable six mois à dater du 5 octobre 2020.

Les personnes qui souhaitent recevoir un Railpass ont jusqu'au 31 septembre pour en faire la demande sur le site hello-belgium. Il n'existe aucune possibilité de faire cette demande par écrit. Il est donc obligatoire d'avoir un accès internet pour y parvenir.

Monsieur le ministre, cette mesure devra être supportée par quelqu'un. Qui donc en supportera le coût final? Y a-t-il des estimations budgétaires? J'imagine qu'elle a été évaluée financièrement.

La validité du Railpass est de six mois à partir du 5 octobre. Je ne comprends pas cette rigidité d'autant que le nombre de déplacements sur le rail sera déterminé par les conditions climatiques et que des épisodes comme celui de l'été où tout le monde décide de rejoindre la Côte ou les Ardennes au même moment sont probables. Que se passera-t-il alors? Des décisions ont-elles été prises à ce sujet? Lesquelles?

Quelles mesures ont-elles été décidées par la SNCB pour que les conditions sanitaires soient respectées même en cas de forte affluence? Pourquoi ne pas étendre la validité de ce Railpass jusqu'au 31 août 2020?

Il est inacceptable que le formulaire à remplir pour obtenir le Railpass ne soit disponible que sur internet. Pourquoi ce formulaire n'est-il pas disponible aux guichets ou sur demande par téléphone? À mon avis, il serait important pour certaines personnes de pouvoir en profiter de cette manière.

01.06 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Mijnheer de minister, velen hebben het al gezegd, maar ondertussen denk ik dat bijna twee miljoen Belgen die 12 gratis ritten hebben aangevraagd. Eigenlijk bewijst dit toch dat gratis openbaar vervoer in de smaak valt bij de mensen. Maar de realiteit rond het coronavirus haalt ons opnieuw in en een nieuwe opstoot van het virus lijkt in de maak, nu, of over enkele weken of maanden. Daarom heb ik enkele vragen.

Hoeveel aanvragen zijn er tot op vandaag ingediend? Hoeveel aanvragen denkt de NMBS tegen de einddatum van 30 september 2020 te krijgen?

Ligt er een plan op tafel om de geldigheidsduur van de gratis railpass aan te passen in het geval van een nieuwe coronapiekt?

We zien dat de NMBS advertenties heeft lopen met betrekking tot het aanvragen van de railpass. Welke campagnes heeft de NMBS hiervoor opgestart, zowel online als offline? Hebben deze campagnes ook effect? Welke zijn hiervan de doelgroepen? Welk budget heeft de NMBS hiervoor uitgetrokken?

Tot slot een opmerking die vele van de collega's al vermeld hebben, en die we de vorige keer ook hadden aangekaart. Heel wat burgers maar ook armoede- en andere verenigingen hadden gereageerd op de aanvraagprocedure, vooral voor mensen die niet goed overweg kunnen met een computer. Is er een telefoonnummer waarop deze mensen terecht kunnen? Wij hebben het uitgeprobeerd en vaak duurt het erg lang voor we iemand aan de lijn krijgen.

Hoe vaak wordt de hulplijn van de NMBS gebeld? In welke omstandigheden kan men de mensen telefonisch verder helpen?

01.07 Sarah Schlitz (Ecolo-Groen): Monsieur le ministre, j'aimerais tout d'abord vous faire part de mon soulagement quant à l'aboutissement du Hello Belgium Railpass qui, après les différents reports de cet été, rencontre un franc succès: 500 000 commandes dans les premières 24 heures; 1,5 million après une semaine. On voit que les Belges ont envie de reprendre le train et reprennent confiance dans les transports en commun, ce qui est une bonne chose à la fois pour la SNCB et pour la planète.

Par rapport aux modalités de commande, les retours que j'ai sont assez unanimes sur le fait que le site web est assez facile d'utilisation et suffisamment clair. Néanmoins, pas mal de gens me signalent des bugs de l'application. J'imagine que c'est en raison des trop nombreuses commandes simultanées. Sera-t-il possible pour ces personnes qui apporteraient la preuve qu'elles ont essayé de le commander et qui ne l'ont pas reçu de pouvoir quand même en bénéficier parce qu'il y a beaucoup d'inquiétude par rapport à cela?

La commande par téléphone est possible. Néanmoins, le numéro qui est mis en place est davantage un numéro d'information qui renvoie dans un premier temps vers le site internet avant de permettre véritablement de prendre la commande du Railpass. Cela permettrait aux personnes en situation de fracture numérique de pouvoir le commander par téléphone. Il serait donc bien de faciliter un peu l'ergonomie de ce numéro.

Un contact a-t-il été pris avec des acteurs travaillant avec des personnes en situation de précarité, de fracture numérique ou qui sont analphabètes afin de les inviter à communiquer sur cette offre vers leurs publics et à les accompagner dans leur démarche?

Enfin, en lien avec les bugs que connaît l'application, je crains que beaucoup de personnes ne pensent pas à commander leur pass avant le 30 septembre et qu'il y ait de nombreux déçus. Serait-il envisageable de prolonger la date des commandes étant donné que le pass est utilisable jusqu'en mars? Il ne me paraîtrait pas insensé de permettre un petit délai supplémentaire. Je vous remercie.

01.08 Marianne Verhaert (Open Vld): Mijnheer de minister, de inwoners van België hebben nog een week de kans om de gratis twaalfrittenkaart aan te vragen. Die maatregel moet zowel de NMBS ondersteunen als het toerisme stimuleren en biedt daarnaast de kans aan mensen in een moeilijke financiële situatie om gebruik te maken van de trein, iets wat voor hen vaak een te zware kostprijs heeft.

Daarom is het des te belangrijker dat die mensen de weg vinden naar de Railpass, want voor sommigen is dat niet altijd eenvoudig. Het webformulier kan een drempel zijn voor mensen met weinig digitale middelen of ervaring of het kan ook zijn dat men geen toegang heeft tot de informatie.

De NMBS heeft zowel de OCMW's als de organisaties die hulp verlenen proactief gecontacteerd om kwetsbare mensen die moeilijkheden zouden ondervinden om de aanvraag te doen, te ondersteunen. Daarnaast bestaat er ook een speciaal telefoonnummer voor mensen die niet over internet beschikken of die moeite ondervinden om het onlineformulier in te vullen.

Ik heb hierover een aantal vragen, mijnheer de minister.

Welke initiatieven heeft de NMBS genomen om de Hello Belgium Railpass bekend te maken specifiek bij mensen die niet online actief zijn en voor mensen in armoede? Heeft de NMBS een idee hoe succesvol die initiatieven zijn?

Hoeveel OCMW's en organisaties zijn hier effectief mee aan de slag gegaan?

Hoeveel aanvragen werden via het speciale telefoonnummer ingediend? Zijn er de afgelopen dagen nog veel aanvragen telefonisch gebeurd?

De Railpass kan worden aangevraagd tot en met 30 september. Acht u het nodig om deze aanvraagtermijn eventueel te verlengen specifiek voor mensen in armoede om hun nog extra de kans te geven om een aanvraag in te dienen? Waarom wel of waarom niet?

De impact van corona is ook bij de NMBS erg zwaar. Kunt u de financiële impact van deze maatregel kaderen in de financiële noden die de NMBS heeft als gevolg van de COVID-19-pandemie?

01.09 Minister **François Bellot**: Mijnheer de voorzitter, sinds 31 augustus en tot uiterlijk 30 september kan elke inwoner van ons land ouder dan 12 jaar de Hello Belgium Railpass aanvragen, de gratis treinkaart met daarop 12 treinritten.

L'objectif de la mesure est d'encourager les Belges à prendre le train pour découvrir ou redécouvrir notre beau pays et toutes ses facettes ou pour effectuer tout déplacement au choix. Je voudrais ajouter qu'initialement, dix – cinq fois deux – déplacements étaient prévus à partir du mois d'août. Une première décision de report au 6 septembre a été prise à la demande du Conseil national de sécurité (CNS), à la suite des incidents survenus à Blankenberge. J'ai alors proposé, à titre de mesure compensatoire, d'ajouter deux trajets, ce qui donne un total de douze trajets.

Ensuite, c'est dans le courant du mois de septembre que le CNS a décidé, à l'unanimité, de reporter la mise en œuvre du Railpass gratuit au 5 octobre.

Tussen 5 oktober en eind maart kunnen hiermee elke maand twee treintrajecten worden afgelegd in eigen land. De papieren pas wordt met de post verstuurd naar het adres vermeld in het rijksregister. Om een massale toeloop te vermijden tijdens de huidige coronacrisis is het niet mogelijk om de pas aan het stationsloket te bekomen.

De NMBS wilt er alles aan doen opdat iedereen de kans krijgt om er de komende maanden op uit te trekken met deze Railpass. Op datum van 21 september werden reeds meer dan 2,3 miljoen aanvragen behandeld. Alle details over de Hello Belgium Railpass en de gebruiksvoorwaarden zijn terug te vinden op www.hello-belgium.be. De Railpass aanvragen kan online, via een formulier op de website www.hello-belgium.be.

De NMBS beseft dat niet iedereen vertrouwd is met onlinetoepassingen. Daarom is er een speciaal telefoonnummer voor wie hulp kan gebruiken bij het invullen van het webformulier of geen onlinetoegang heeft.

De plus, la SNCB a pris des contacts avec les CPAS ou les communes, afin de signaler l'existence de formules d'appels téléphoniques utilisables à la place de la réservation *online*.

De NMBS vindt het immers belangrijk dat wie het meeste baat heeft bij de gratis pass niet uit de boot valt. Op 21 september kon de NMBS al bijna 44.000 keer bijstand verlenen via dat kanaal. 99,7 % van de vragen kon worden beantwoord.

Madame Schlitz, vous avez évoqué le fait que certaines personnes rencontrent des difficultés pour obtenir le Railpass. Dans ce cas, il faut leur recommander de se reconnecter et de reformuler une demande. Si la demande est rejetée, c'est que leur première demande est valide et bien enregistrée et qu'elles vont recevoir leur Railpass. Si la deuxième demande est acceptée, cela signifie qu'il y a eu un petit souci avec la première demande mais, dans 95 % des cas, la première demande suffit à obtenir le ticket.

De NMBS nam ook het initiatief om de gemeenten en de OCMW's, alsook de verenigingen die precare groepen ondersteunen, te contacteren om op die manier meer mensen te bereiken die het moeilijk hebben bij de aanvraag. Zij kunnen hun inwoners helpen mits het gebruik van hun rijksregisternummer.

L'impact sur la vente de billets est estimé à 100 millions d'euros. Comme je l'ai annoncé lors de la commission du 15 juillet, une enveloppe d'un montant équivalent a été sollicitée dans le cadre de la deuxième tranche de la provision coronavirus par le ministre du Budget afin de financer une partie du Railpass gratuit.

La campagne de publicité menée par la SNCB a pour objectif d'inciter les résidents à demander leur Railpass gratuit sur [hello-belgium](http://hello-belgium.be) ou via téléphone et à soutenir les secteurs touristique, culturel, récréatif et commerciaux (shopping et horeca). Pour ce faire, elle invite à la redécouverte de l'ensemble de la Belgique en train – plus de 500 destinations en Belgique. La cible de cette campagne se compose de tous les résidents en Belgique de plus de 15 ans.

La campagne de communication utilise des canaux *offline* (radio, affichage) ainsi que des canaux *online* (*bannering*, *search advertising* et *social*). La SNCB a aussi largement utilisé ses propres canaux: écrans, gares, train, sono, journal *Metro*, e-mail, website. Enfin, un effort a été mené pour obtenir un important relais via la presse.

Trois vagues sont prévues: septembre, octobre et décembre. Bien entendu, septembre c'est pour ne pas oublier de commander son ticket; octobre et décembre, ce sera pour réactiver l'envie de voyager pour celles et ceux qui auront demandé le Railpass.

Le coût de ces campagnes s'élèvera à un montant compris entre 1,5 million et 2,2 millions d'euros.

Le succès de la première vague de cette campagne se démontre déjà par le nombre de demandes de Railpass gratuits.

Wat de vraag over het gebruik van talen bij de aanvraag van de gratis Railpass betreft, is het zo dat de NMBS in overeenstemming met de taalwetgeving alleen gehouden is te voorzien in een Nederlandstalige, een Frantalige en een Duitstalige versie van de aanvraagprocedure. Uit goodwill voorzien we eveneens in een Engelstalige aanvraagprocedure.

De taal waarin de vervoersplassen worden afgedrukt, is bepaald in de artikelen 41 en 42 van de taalwetgeving. Een van de drie talen waarin de particulier zich heeft bediend, wordt voor het afgeleverde vervoersbewijs gebruikt.

Voor een procedure in het Engels is het inderdaad correct dat de Franstalige versie wordt afgeleverd. Als Engelstaligen een Nederlandstalige of Duitstalige versie wensen te ontvangen omdat men deze taal beter machtig is, is dat perfect mogelijk. Het volstaat dan dat men kiest voor de aanvraagprocedure in deze taal.

De NMBS is van mening dat ze de verplichtingen die voortvloeien uit de taalwetgeving op deze manier respecteert.

Er ligt geen plan op tafel om de vooropgestelde geldigheidsduur van de Railpass te verlengen. De railpassen zijn geldig van 5 oktober 2020 tot 31 maart 2021.

Het KB bepaalt dat de geldigheidsduur van de kaart niet wordt verlengd in het geval van een pandemie, werken aan de infrastructuur, staking of overmacht.

De **voorzitter**: Mijnheer de minister, dank u voor uw uitgebreid antwoord, zoals gewoonlijk.

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

De Hello Belgium Railpass is een succes. De eerste 24 uur na de lancering waren er een half miljoen aanvragen. Anderhalve week later was dat al anderhalf miljoen en nu meldt u ons net dat er al 2,3 miljoen aanvragen voor de Hello Belgium Railpass zijn gebeurd.

Laat het duidelijk zijn. België snakte naar een positieve maatregel. Op die manier kunnen wij volgens mij opnieuw mensen enthousiast maken voor het openbaar vervoer, een sector die tijdens de huidige coronacrisis ook in de klappen heeft moeten delen.

Laat het geen eindpunt zijn. Laat ons werk maken van veilige treinen, waarover trouwens het volgende actuadebat gaat, maar ook van stipte, comfortabele treinen, zodat wij de tendens kunnen doorzetten waarmee wij mensen warm maken voor het openbaar vervoer.

Niettemin wil ik hier ook een oproep lanceren, om ervoor te zorgen dat er voor mensen in kwetsbare posities, bijvoorbeeld mensen zonder digitale toegang, geen extra drempels worden opgeworpen. Wij moeten zoeken naar een manier om rechtstreeks de sociale voordelen te kunnen toekennen aan zij die er nood aan hebben, zonder dat zij een administratieve mallempelen moeten doorlopen.

Laat mij eindigen met te stellen dat hier een verheugd parlementslied zit na het horen van het getal van 2,3 miljoen aanvragen voor de Hello Belgium Railpass.

01.11 Laurence Zanchetta (PS): Monsieur le ministre, merci pour toutes ces précisions et ces détails notamment quant à la procédure.

Je vais devoir réécouter ce qui est prévu pour les personnes précarisées ou, en tout cas, les personnes qui

ont du mal à utiliser internet. En effet j'ai l'impression, effectivement, que c'est à nouveau une partie de cette population qui restera à l'écart. J'espère, néanmoins, que ces personnes pourront bénéficier de ce Railpass.

01.12 Frank Troosters (VB): Mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord.

01.13 Tomas Roggeman (N-VA): Mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord.

Een van mijn vragen betrof de kostprijs van dit initiatief. U hebt de prijs gegeven van de communicatiecampagne die de NMBS hiervoor heeft opgezet, ten belope van 1,5 tot 2 miljoen euro, maar er is natuurlijk ook nog de kostprijs van het ontwerpen van de digitale platformen, van het inrichten en bemannen van de telefooncentrale en van de gedeelde inkomsten van de ticketverkoop. Daarover heb ik geen bedragen gehoord. Het lijkt mij dan ook dat wij moeten vasthouden aan het eerder gecommuniceerde cijfer van 110 miljoen euro, zoals meegegeven door uw collega-minister van Begroting Clarinval.

Ik wil van de gelegenheid gebruikmaken om te reageren op de collega's van Groen die de loftrompet steken over de gratis Railpass en zeggen dat er 2 miljoen tickets werden verdeeld, dat dit een formidabel succes is, en iets waarnaar de Belg snakte.

Ik durf dat toch te betwijfelen. In een land waar een werkende mens meer dan de helft van zijn inkomen moet afstaan aan de Staat en waar meer dan een vijfde van zijn uitgaven naar de Staat gaat, is het maar normaal dat hij de kruimels die van de tafel vallen met beide handen opvangt. Dat kan ik goed begrijpen. Collega's, als u zich morgen op de hoek van de straat stelt met een groot bord waarop staat dat u gratis jerrycans benzine uitdeelt, dan denk ik dat u ook aan een paar miljoen kandidaten zult geraken.

Om daaraan dan de grote conclusie te verbinden dat de Belg naar het openbaar vervoer snakt en dat dit aantoonst dat er een groot draagvlak is voor bijkomende financiering van de treinen, ik durf daaraan te twijfelen. Voor het bedrag van 110 miljoen euro hadden wij veel betere en veel effectievere maatregelen kunnen nemen voor de ondersteuning van het toerisme en de versterking van het openbaar vervoer.

Voor dat bedrag had men twee dieselspoorlijnen kunnen elektrificeren. Dat was nog eens een maatregel geweest ter versterking van het openbaar vervoer en van het milieu in dit land. Voor die prijs had men bijkomend verschillende perrons kunnen verhogen om de toegankelijkheid te verbeteren. Dat was een veel betere maatregel geweest ten dienste van bejaarden, van mensen met verminderde mobiliteit of van rolstoelgebruikers. Dat had ons spoorvervoer op lange termijn veel aantrekkelijker kunnen maken dan deze eenmalige maatregel.

We weten allemaal dat het geld op is en toch spenderen we hieraan bijkomend weer een groot bedrag waarvoor de Staat weer stevig mag gaan bijlenen. Het is Jan met de pet idie het achteraf dubbel en dik zal betalen via zijn belastingbrief. Ik vind dit nog steeds geen goed initiatief.

01.14 Josy Arens (cdH): Je remercie le ministre pour sa réponse très fouillée.

Je le remercie aussi pour la bonne organisation de la campagne d'information afin que chaque citoyen ait l'information nécessaire afin d'avoir accès à ce Railpass. Je trouve l'imputation budgétaire relativement élevée: cent millions! Je ne m'attendais pas à un tel montant. Il faut vraiment que cela soit utilisé pour que cela soit très utile et efficace pour l'économie dans sa globalité.

01.15 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Mijnheer de minister, wij zijn ook blij met de maatregel. Het is goed dat de mensen goedkoop met het openbaar vervoer kunnen rijden. Als het aan ons ligt mag het nog goedkoper zijn om het openbaar vervoer te gebruiken. We willen dan ook dat dit nog verder uitgebouwd wordt. Een goedkoop en sterk openbaar vervoer is heel belangrijk voor de mensen en voor ons klimaat.

Wij hopen dan ook dat u verder rekening houdt met de opmerkingen rond de groep van kwetsbare mensen die moeilijk toegang hebben tot die tickets. Ik heb in die context echter heel veel mooie dingen gezien van mensen die geholpen werden door andere mensen en organisaties om die tickets aan te vragen.

01.16 Sarah Schlitz (Ecolo-Groen): Monsieur le ministre, je vous remercie pour votre réponse particulièrement exhaustive. Le Railpass remporte un franc succès, en complément à d'autres actions menées à la fois au niveau fédéral et en Wallonie, qui offre en effet aux ménages une prime de 80 euros à dépenser dans le secteur du tourisme local.

Le week-end dernier, je suis allée à la rencontre des citoyens dans le cadre de la Semaine de la mobilité. Nous avons proposé à ceux qui n'avaient pas encore commandé leur Railpass de les aider à le faire, et les avons informés que les demandes devaient être introduites avant le 30 septembre. Nous avons eu énormément de retours positifs à cet égard. Plus de la moitié des personnes que j'ai rencontrées avaient déjà commandé leur Railpass, d'autres ont dit le faire plus tard.

Lorsque nous avons interrogé ces personnes sur la destination qu'elles choisiraient, nombreuses sont celles qui ont dit vouloir visiter Gand. Les villes flamandes ont en effet la cote à Liège. Nous nous sommes réjouis de voir que des personnes qui n'ont pas souvent l'occasion de voyager en Belgique allaient pouvoir s'offrir une bulle d'air en faisant une excursion grâce à ce Railpass. Il s'agit donc d'un excellent coup de pouce pour de nombreux ménages qui n'ont pas toujours l'occasion de se faire plaisir. Nous continuerons dès lors à soutenir ce genre de mesures et resterons attentifs à ses modalités d'utilisation, afin qu'elle profite à tout le monde au sein de notre société.

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

Het gaat inderdaad om een aanzienlijk bedrag, dus ik hoop dat een maximaantal inwoners van België de weg vindt, zeker de mensen voor wie een treinticket vaak te prijzig is.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

02 Corona - veiligheid: actualiteitsdebat en toegevoegde vragen van

- Kim Buyst aan François Bellot (Mobiliteit) over "Veilige treinen in coronatijden" (55008238C)
- Tomas Roggeman aan François Bellot (Mobiliteit) over "De veilige heropstart van het woon-schoolverkeer" (55008297C)
- Tomas Roggeman aan François Bellot (Mobiliteit) over "De maximumcapaciteit van de NMBS-stations en -perrons" (55008301C)
- Mélissa Hanus aan François Bellot (Mobiliteit) over "Social distancing in de piekurtreinen" (55008522C)
- Mélissa Hanus aan François Bellot (Mobiliteit) over "De studententrein op vrijdagavond in de provincie Luxemburg" (55008782C)
- Jef Van den Bergh aan François Bellot (Mobiliteit) over "De bezetting van de treinen" (55008898C)
- Sarah Schlitz aan François Bellot (Mobiliteit) over "De naleving van de socialdistancingregels in de trein en de toegang tot eerste klasrijtuigen" (55008929C)
- Marianne Verhaert aan François Bellot (Mobiliteit) over "De NMBS-app" (55008954C)
- Marianne Verhaert aan François Bellot (Mobiliteit) over "De dienstregeling van het openbaar vervoer in coronatijden" (55008959C)

02 Corona - sécurité: débat d'actualité et questions jointes de

- Kim Buyst à François Bellot (Mobilité) sur "La sécurité des trains dans le contexte du coronavirus" (55008238C)
- Tomas Roggeman à François Bellot (Mobilité) sur "La reprise des déplacements domicile-école en toute sûreté" (55008297C)
- Tomas Roggeman à François Bellot (Mobilité) sur "La capacité maximale des gares et quais de la SNCB" (55008301C)
- Mélissa Hanus à François Bellot (Mobilité) sur "La distanciation sociale en heure de pointe dans les trains" (55008522C)
- Mélissa Hanus à François Bellot (Mobilité) sur "Le train des étudiants du vendredi soir en province de Luxembourg" (55008782C)
- Jef Van den Bergh à François Bellot (Mobilité) sur "La fréquentation des trains" (55008898C)
- Sarah Schlitz à François Bellot (Mobilité) sur "Le respect de la distanciation physique et l'accès à la 1ère classe dans les trains" (55008929C)
- Marianne Verhaert à François Bellot (Mobilité) sur "L'app SNCB" (55008954C)
- Marianne Verhaert à François Bellot (Mobilité) sur "Les horaires des transports publics dans le contexte du coronavirus" (55008959C)

02.01 Kim Buyst (Ecolo-Groen): Mijnheer de minister, COVID-19 is niet weg en zal de komende maanden ook niet verdwijnen. We moeten met het virus leren leven.

Ik heb mij in de zomer echter wel een beetje kwaad gemaakt. Treinen afgelasten, de gratis treintickets uitstellen, al die maatregelen die ad hoc werden genomen leken wel een beetje op paniekvoetbal.

Ik denk dat het nodig is om echte structurele maatregelen te nemen om het besmettingsgevaar op de treinen te verminderen, maar die blijven uit. Ik hoor heel weinig over structurele maatregelen.

Als ik dan hoor dat sommige treinen de voorbije zomer met een bezetting van meer dan 100 % zijn vertrokken, dan vraag ik me af of de NMBS dit voldoende serieus neemt. Nochtans is het in haar eigen voordeel om ervoor te zorgen dat het vertrouwen in de trein als vervoersmiddel opnieuw toeneemt, ook de komende periode.

Ik vraag me dus af welke bijkomende maatregelen de NMBS nog kan nemen. We hebben het er al geregeld over gehad. Verscheidene collega's hebben ook al suggesties gedaan.

Wat is de gemiddelde bezettingsgraad van treinen op dit moment? Klopt het dat de voorbije maanden er treinen met meer dan 100 % bezetting rondreden? Wat zal de NMBS ondernemen om de gezonde afstand van haar reizigers beter te beschermen? Zal de opgelegde bovengrens van 80 % bezetting aangehouden blijven? Is het met deze bovengrens mogelijk reizigers voldoende te spreiden in de trein?

Welke bijkomende maatregelen zal de NMBS nemen om de drukte op de treinen van en naar studentensteden op te vangen? Zal er extra capaciteit worden vrijgemaakt? Zal er extra toezicht zijn in de stations van de studentensteden zodat opeenhopingen op perrons en in treinen vermeden kunnen worden?

Verschillende bedrijven die rollend materieel ontwerpen voor treinmaatschappijen bieden ondertussen updates aan om treinstellen meer coronaproof te maken. Zo zouden deuren bijvoorbeeld *touch-free* kunnen worden geopend, kunnen vuilnisbakken zonder aanraking worden geopend, kunnen aircosystemen worden aangepast.

Welke bijkomende maatregelen zal de NMBS nemen voor haar jongste treinstellen? Kunnen aan de bestelling van de M7 nog dergelijke bijkomende aanpassingen worden toegevoegd?

02.02 **Tomas Roggeman** (N-VA): Mijnheer de minister, de zomer is voorbij. Het onderwijs heeft de activiteiten hervat, de economie in de meeste bedrijven godzijdank inmiddels ook. Ook de hogescholen en universiteiten zijn deze week van start gegaan.

Men ziet het effect al in de piekuren op de treinen. Op verschillende lijnen is het opnieuw drukker in de treinen en op de perrons. Er zijn inderdaad ook al lijnen waarop de capaciteit opnieuw wordt overschreden.

Welke bijkomende maatregelen heeft de NMBS de voorbije weken en maanden genomen om het treinverkeer veiliger te organiseren met het uitzicht op de hervatting van het onderwijs?

Op welke lijnen en verbindingen verwacht de NMBS bijkomende problemen op het vlak van volksgezondheid, omwille van de drukte?

Op welke lijnen volstond de capaciteit de voorbije weken en maanden al niet? Welke bijkomende maatregelen zijn daar al genomen?

Op welke manier werden de problemen in de stations en op bepaalde lijnen tijdens de zomer geëvalueerd? Welke initiatieven zijn genomen om herhaling te vermijden?

Welke stations bieden onvoldoende ruimte om de sociale afstand van anderhalve meter te garanderen? Is daar een doorlichting van gebeurd? Wat zijn de resultaten daarvan?

Komen er circulatiemaatregelen in de stations en op de trappen naar de perrons? Ik vermoed van niet. Waarom is dat?

Wanneer won de NMBS voor de laatste keer advies in van onze experts Volksgezondheid? Wat waren de aanbevelingen?

De **voorzitter**: Madame Hanus kon niet aanwezig zijn om haar vraag te stellen. Dan is het woord aan de

heer Van den Bergh.

02.03 Jef Van den Bergh (CD&V): *Het aantal treinreizigers was het afgelopen half jaar veel lager dan voordien. In normale tijden ligt de bezettingsgraad op 38 procent. Tijdens de eerste maanden van de lockdown zakte die naar 5 procent. In juli was hij terug gestegen naar 17 procent. Sinds 1 september is er vermoedelijk een extra toename geweest.*

Hierover heb ik de volgende vragen voor de minister. Hoeveel reizigers telt de NMBS momenteel op weekdagen? Hoeveel op weekenddagen? Wat is momenteel de bezettingsgraad van de treinen? Graag wat meer uitleg over waar en wanneer zich de grootste drukte voordoet. Hoe evalueert de NMBS haar app 'MoveSafe' waarop reizigers kunnen zien hoe druk het vermoedelijk zal zijn op de trein die ze willen nemen? Hoeveel keer werd hij al geïnstalleerd? Hoe evalueert de NMBS de geldende maatregelen op de treinen en in de stations (mondmaskers, afstand,...)? Doen er zich regelmatig incidenten voor? Hoeveel reizigers hebben een boete gekregen omdat ze de maatregelen niet respecteren?

02.04 Sarah Schlitz (Ecolo-Groen): *Monsieur le ministre, depuis le début de la crise, je m'inquiète de la capacité de la SNCB à assurer la sécurité des voyageurs et du personnel, notamment via une offre de places suffisantes pour assurer une distanciation physique suffisante entre les passagers. Tout doit être mis en oeuvre pour rendre les transports en commun attractifs, c'est-à-dire les plus sûrs possibles. Dans cette optique, une des variables d'ajustement est la 1ère classe, qui peut être déclassée afin de permettre une répartition homogène des passagers dans les trains. Je vous soumettais déjà cette proposition le 17 juin dernier, ce à quoi vous me répondiez qu'il n'était pas question de généraliser le déclassement de la 1ère classe mais que "l'accompagnateur peut toujours décider de l'ouvrir à tous en fonction d'une suroccupation". Le déconfinement avançant et les trains se remplissant de mieux en mieux, des cas de voitures saturées m'ont été signalés (plus aucune place assise en 2ème classe) sans que la 1ère classe (quasiment vide) ne soit déclassée. Monsieur le ministre, je ne peux pas tolérer que le virus soit une affaire de classe! Pourriez-vous reconsidérer la possibilité d'ouvrir la 1ère classe à tous durant cette période si particulière? Pourriez-vous par ailleurs m'informer de la manière dont les accompagnateurs ont été informés de la consigne de déclasser impérativement la 1ère classe en cas d'occupation critique de la 2ème classe? Quelles ont été les consignes précises? Je vous remercie.*

02.05 Marianne Verhaert (Open Vld): *Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, ik heb een vraag over het hoger onderwijs. Men doet daar alle moeite om de lessen coronaveilig te laten verlopen. Zo zullen er ook 's avonds en in het weekend colleges worden gegeven, om het aantal aanwezige studenten zo veel mogelijk te spreiden. Dat is uiteraard niet evident voor pendelende studenten, want de dienstregeling van het openbaar vervoer is daar niet op voorzien.*

In meerdere studentensteden vertrekken na 22.00 uur nauwelijks of geen treinen of bussen meer naar de omliggende gemeenten. Dat geldt onder andere voor Leuven, Hasselt en Mechelen. Op een aantal spoorlijnen, zoals Kortrijk-Brugge, Gent-Mechelen, Gent-Aalst of Hasselt-Landen, is er na een les die om 22.00 uur eindigt, ook geen trein meer naar huis te vinden, zeker niet als men eerst nog met een tram of bus naar het station moet. Ook in mijn regio, de Kempen, is dit het geval, namelijk in Turnhout. Wie na de les met trein, tram of bus naar huis moet, zal dus jammer genoeg niet meer thuis geraken.

Is er een overleg geweest om te bekijken op welke manier de NMBS kan inspelen op de gewijzigde vraag van studenten? Is er een analyse gebeurd naar de mogelijks gewijzigde vraag en van knelpunten in de avond? Welke maatregelen zou de NMBS nemen?

Dan heb ik ook een vraag over de NMBS-app waarop de drukte wordt weergegeven. Ik was heel tevreden met de lancering van de nieuwe app. De druktegraad die wordt weergegeven, is gebaseerd op gekende gegevens en wordt tijdens het traject, rekening houdend met de reële bezetting van de trein, in realtime bijgewerkt door de treinbegeleider. Op deze manier probeert de NMBS haar klanten, indien mogelijk, de piekuren te laten vermijden en te laten reizen tijdens de daluren.

De app is nog niet geïntegreerd in de bestaande NMBS-app en moet dus apart worden gedownload. Voor het aankopen van tickets blijft de bestaande app de gekozen weg. Het gaat om een overgangsfase, want binnen enkele maanden zouden de routeplanner, de bezettingsgraadmeter en de ticketingfunctie in de nieuwe app worden geïntegreerd. De MoveSafe-app werd ontwikkeld in het kader van het Innovation Lab, met als doel nieuwe technologieën te integreren voor de dienstverlening aan de klanten.

Is de nieuwe app succesvol gelanceerd? Hoeveel mensen hebben deze app reeds gedownload? Wordt deze nieuwe app ook effectief gebruikt door de reizigers? Een van de doelen was om de reizigers beter te spreiden. Wordt deze doelstelling gemonitord? Zo ja, merkt de NMBS een verbetering in spreiding op de trein?

De integratie van de app is belangrijk om de reizigers via één platform te bereiken. Wanneer staat de verdere integratie van de app op de planning? Welke functies zullen worden geïntegreerd? Kunt u ook meer informatie geven over de komende ontwikkelingen van het Innovation Lab?

Ondertussen lanceerde ook de MIVB onder de noemer *MoveBrussels* een testapp die vele duurzame vervoersmiddelen in Brussel integreert in één app. Plant de NMBS een integratie van andere duurzame vervoersmiddelen, zoals De Lijn?

02.06 Minister **François Bellot**: De vragen waarin sprake is van overrompelingen moeten toch wel worden genuanceerd. In de week van 14 september lag de gemiddelde bezetting tijdens de spits tussen 26 en 32 %. Slechts 203 op 3.500 treinen hadden een bezetting van meer dan 80%. Het gemiddeld aantal reizigers op een weekdag in de periode van 7 tot 11 september bedroeg 551.000. Dat is dus ongeveer 60% in vergelijking met een normale weekdag voor de gezondheidscrisis.

Aangezien er volgens de NMBS geen sprake is van een tekort aan capaciteit werd er ook geen structureel overleg met de scholenorganisaties opgezet over extra studententreinen.

Je rappelle que la SNCB met déjà en place une offre maximale de trains. Dans le contexte sanitaire actuel, le train atteint son taux d'occupation maximal lorsque toutes les places assises sont occupées. L'accompagnateur de train en informera le dispatching des voyageurs, lequel avertira à son tour les gares suivantes, dans un souci de communication et de recherche d'éventuelles solutions de rechange.

Le personnel local de la SNCB orientera les voyageurs vers d'autres trains. À bord du train proprement dit, les accompagnateurs de train veillent à une répartition maximale des voyageurs dans les différentes voitures. Ils communiquent quotidiennement le nombre de voyageurs présents afin que la SNCB puisse prendre des mesures opérationnelles en cas d'une hausse trop forte du taux d'occupation.

Het is uiteraard niet uit te sluiten dat bij een incident de sociale afstand minder goed kan worden gerespecteerd. Ik herinner in dat verband aan de beslissing van de overheid om in het openbaar vervoer verplicht een mondmasker of een ander alternatief te dragen dat toelaat om mond en neus te bedekken, ook in de stations en op de perrons.

Wat wij wel kunnen verwachten, is dat de NMBS helpt om drukke treinen te vermijden. Dat heeft zij ook gedaan. Haar MoveSave-app heeft zij versneld uitgerold en is sinds 9 september 2020 beschikbaar. Het is dan ook te vroeg om conclusies over het gebruik van de app te kunnen trekken.

De informatie uit de app biedt reizigers de mogelijkheid een trein te nemen in functie van de drukte. De app moet mee zorgen voor een betere spreiding van de reizigers over de verschillende treinen.

Het gaat om een eerste versie van de app, die zal worden verbeterd op basis van feedback van een panel van testers en van de klanten via de sociale media.

De MoveSafe-app is nog niet geïntegreerd in de bestaande NMBS-app. Voor het aankopen van tickets blijft de bestaande app immers de gekozen weg. Er is een overgangsfase, want over enkele maanden zullen de routeplanner, de bezettingsgraadmeter en de ticketingfunctie in een nieuwe app worden geïntegreerd.

De MoveSafe-app werd ontwikkeld in het kader van het Innovation Lab, dat binnen de NMBS is opgericht. De mobiliteitssector ondergaat een grondige transformatie. Nieuwe technologieën en spelers komen en de behoeften van de klanten evolueren in termen van mobiliteit, flexibiliteit, connectiviteit, realtime en dies meer.

De NMBS wil zich aan deze evolutie aanpassen. In deze context heeft de spoormaatschappij enkele maanden het Innovation Lab gelanceerd, met het doel om nieuwe technologieën te integreren als dienstverlening aan de klanten. Het team van het Innovation Lab analyseert nieuwe trends, test nieuwe technologieën en werkt aan de implementatie van innovatieve projecten die een directe positieve impact hebben op de klanten van de NMBS.

Met betrekking tot de vraag over de luchtdistributiesystemen laat de NMBS mij weten dat haar voertuigen ontworpen zijn volgens de geldende Europese normeringen om een optimale balans te bereiken tussen enerzijds het energieverbruik van het systeem en anderzijds de ergonomie, het welzijn en de gezondheid van de reizigers.

Bovendien beveelt de Hoge Gezondheidsraad een volledige verversing van de lucht om de tien minuten aan, wat het geval is in alle treinen van de NMBS.

De controle en het onderhoud van de luchtbehandelingssystemen en de regelmatige vervanging van de filterelementen worden uitgevoerd volgens de geldende regels met een verhoogde waakzaamheid.

Tot slot worden alle reinigingsmaatregelen in de trein nog steeds genomen, dit om onder meer stofophoping in de luchtverdelingsystemen te voorkomen. Alle treinen worden elke dag bij het eerste vertrek volledig gedesinfecteerd. Meer dan 90 % van de treinen van de NMBS worden in de loop van de dag extra gedesinfecteerd.

02.07 Kim Buyst (Ecolo-Groen): Dank u wel, mijnheer de minister, voor uw uitgebreide antwoord.

Het is inderdaad cruciaal dat we mensen opnieuw vertrouwen geven in het openbaar vervoer. Daarom ben ik blij om te horen dat de NMBS inderdaad een aantal inspanningen doet, zoals mensen wijzen op de mondkemperplicht en het desinfecteren van treinen. Ik ben ook blij om te horen dat de app een geïntegreerde app zal worden. Toch denk ik dat we ervoor moeten zorgen dat we op drukke momenten nog beter kunnen spreiden. Dat zijn maatregelen waar de NMBS wellicht nog meer onderzoek naar kan doen, bijvoorbeeld wanneer het gaat over studenten. We kunnen studenten natuurlijk ook oproepen om niet allemaal op hetzelfde moment te vertrekken. Op dat vlak zijn volgens mij nog wel stappen vooruit te zetten.

Ik ben ook blij om te vernemen dat de NMBS blijft inzetten op innovatie en nieuwe technologieën. Ik verwees er al naar in mijn vraag. Er zijn nu eenmaal bedrijven die al nieuwe technologieën hebben ontwikkeld om de deuren van de treinstellen contactloos te openen bijvoorbeeld.

Tot slot nog dit, we kunnen duizend keer aangevallen worden als ecologen omdat we willen inzetten op een betrouwbaar, veilig en uitgebreid openbaar vervoer, maar we zullen het niet nalaten om op diezelfde nagel te blijven kloppen.

02.08 Tomas Roggeman (N-VA): Mijnheer de minister, u stelt dat de grote meerderheid van de treinen geen capaciteitsproblemen ondervindt. Dat wil ik graag aannemen. Het probleem zit natuurlijk bij die paar procenten waarvoor er wel capaciteitsproblemen zijn.

We weten allemaal dat de NMBS een congestiegevoelige organisatie blijft, gevoelig voor overmacht. Het is gewoon een kwestie van tijd voor er weer een trein in panne valt of er een rijtuig in moeilijkheden komt tijdens de spitsuren. Dan zal de congestieproblematiek zich ten volle manifesteren in onze grote stations.

Als zoiets gebeurt in de piekuren, is dat natuurlijk een aanzienlijk probleem. Het is precies voor die momenten, waarvan we weten dat ze eraan komen in de komende maanden, dat de NMBS zich moet voorbereiden. Dat geldt voor elke organisatie en elk bedrijf in onze samenleving. Als u de gemiddelde bezoekerscijfers van een supermarkt bekijkt, zal dat ook wel goed meevallen. Maar het is precies voor de drukke momenten dat de bestaande maatregelen moeten worden bedacht en genomen.

Het valt mij op dat mijn vragen over de capaciteitsonderzoeken van de perrons en de stations in het algemeen onbeantwoord blijven. Ik twijfel er niet aan dat de NMBS deze onderzoeken niet gevoerd heeft. Wat dat betreft, zie ik een bijzonder contrast tussen de NMBS als overheidsbedrijf en de rest van de samenleving.

De lockdown is nu zes maanden en vier dagen geleden, dus meer dan een half jaar. Sindsdien heeft de hele economie zichzelf heruitgevonden met circulatiemaatregelen, met een aangepaste dienstverlening, met eenrichtingsverkeer in publieke gebouwen, vaak ook met strikt toezicht en bijhorende boetes. Dat is terecht.

Maar wat zien we intussen bij de NMBS een half jaar later? De NMBS-directie heeft tot op vandaag geen benul van hoeveel mensen er over de perrons wandelen van Brussel-Centraal of van Gent-Sint-Pieters.

Circulatiemaatregelen zoals één trap naar boven en een andere naar beneden, zijn met moeite onderzocht, zelfs na een half jaar, terwijl dit in de rest van de samenleving gewoon de standaard geworden is.

Twee maanden na de overrompeling van het station van Oostende, weet de NMBS-directie nog niet eens hoeveel mensen er zich op een veilige afstand in een station kunnen bevinden. Men weet het gewoon niet. Men heeft simpelweg niet de moeite genomen om de oppervlakte te berekenen en die af te stemmen op het aantal mensen dat er op een veilige afstand kan bewegen.

Waar heeft men zich wel mee beziggehouden de voorbije maanden? Met de organisatie van een gratis treinticket van 110 miljoen euro. Daar heeft men dan drie maanden op gestudeerd. Wel, mijnheer de minister, ik stel me stilaan toch wel vragen bij de prioriteiten van deze regering. Volgens mij liggen deze niet waar ze zouden moeten liggen.

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

Collega Roggeman, de inspanningen die de NMBS doet om alles in goede banen te leiden en het materieel schoon te houden, mogen we zeker niet onderschatten of onder de mat vegen. Ik kan er inkomen dat bepaalde dingen beter kunnen, maar u gaat wat kort door de bocht als u stelt dat de NMBS de afgelopen zes maanden en vier dagen helemaal niets heeft gedaan. Die nuance wou ik toch graag even aanbrengen.

Mijnheer de minister, u verwees naar de cijfers van vorige week en in de spits was er toen een bezetting van 26 à 32 % op de meeste treinen. Dat verbaast mij toch enigszins want dat cijfer is wel erg laag. Ik had zelf het aanvoelen dat we intussen al een iets hoger aantal treingebruikers hebben. Dat cijfer is ook geen goed nieuws voor de NMBS zelf wier financiën hierdoor verder onder druk komen te staan. Het is dan ook wat zoeken naar een evenwicht tussen voldoende treingebruikers aantrekken en alle gezondheidsdoelstellingen respecteren.

In Nederland is men rond de tafel gaan zitten met werkgevers- en bedrijfsorganisaties en met de onderwijswereld om te bekijken hoe de uren aangepast konden worden opdat niet iedereen op hetzelfde moment het openbaar vervoer zou moeten gebruiken. Men wou de spits breder maken en de drukte spreiden over meerdere uren. Ik meen dat dit een lacune is in het beleid dat tot nu toe in ons land is gevoerd.

Verder had ik ook specifiek gevraagd naar het aantal mensen dat al gebruik maakt van de app MoveSafe. Ik heb daar echter geen cijfers over gehoord. Ik kan aannemen dat men daarmee nog niet kan uitpakken. Men maakt ook weinig reclame voor die aparte Move Save-app, dus ik denk dat er nog wel wat werk aan de winkel is om het gebruik ervan te stimuleren.

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

Beaucoup de choses ont été dites. Je pense aussi que cette application va dans le bon sens. Il y a pas mal de travail à faire en termes de sensibilisation et de coordination des horaires avec les différents secteurs. Comme M. Van den Bergh l'a dit très justement, un dialogue doit être établi entre les entreprises et les écoles afin de gérer tout cela.

Par contre, je n'ai pas obtenu de réponse à ma question portant sur la possibilité de déclasser la première classe en cas de suroccupation des wagons. J'avais déjà posé une question similaire car j'avais eu des retours de voyageurs selon lesquels, alors que les voitures de deuxième classe étaient remplies, la première classe n'avait pas été déclassée. On m'avait répondu que l'accompagnateur ou l'accompagnatrice de train avait la liberté de déclasser un wagon pour cette raison. Or j'ai à nouveau eu des retours de ce type-là. Des wagons de deuxième classe remplis mettent la sécurité sanitaire en danger, alors que les wagons de première classe sont vides. C'est totalement inacceptable! Cela envoie un très mauvais message. Je ne peux tolérer qu'une affaire de classes soit supérieure à la gestion du virus. Il faut vraiment envoyer un signal à l'attention des accompagnateurs de train pour que la première classe soit déclassée dès qu'un seuil de saturation est atteint.

02.11 Marianne Verhaert (Open Vld): Dank u voor uw antwoord, mijnheer de minister. Ik ben tevreden dat de app intussen werd gelanceerd, maar er moet inderdaad nog worden ingezet op de bekendheid ervan. Een integratie in de bestaande app of één geïntegreerde app kan daarvoor een oplossing bieden.

Daarnaast ben ik ook blij te horen dat er ingezet wordt op innovatie, maar er is wel nog werk aan de winkel. Er worden inderdaad maatregelen genomen, maar het vertrouwen bij de reiziger is zeker nog niet hersteld. Innovatie en digitalisering bieden een enorme kans. Ik hoop dan ook dat die met twee handen door de NMBS zal worden aangegrepen en dat de NMBS op de trein van de digitalisering en innovatie zal stappen.

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

Le **président**: Je clôture donc notre deuxième débat d'actualité. Nous allons à présent entamer les autres questions habituelles.

Les questions n^{os} 55007914C, 55007915C et 55007916C de Mme Rohonyi sont transformées en questions écrites.

Madame Schlitz, M. Ben Achour arrivera dans quelques instants. Il siège dans une autre commission. Seriez-vous d'accord pour que l'on passe au point suivant? Nous reviendrons à vos questions jointes juste après.

02.12 Sarah Schlitz (Ecolo-Groen): Monsieur le président, je suis d'accord cette fois-ci.

03 Samengevoegde vragen van

- **Nathalie Dewulf** aan François Bellot (Mobilité) over "Agressie tegenover treinbegeleiders van de NMBS" (55008049C)
- **Tomas Roggeman** aan François Bellot (Mobilité) over "Agressie ten opzichte van het treinpersoneel" (55008111C)
- **Nathalie Dewulf** aan François Bellot (Mobilité) over "Agressie op treinen" (55008141C)
- **Maria Vindevoghel** aan François Bellot (Mobilité) over "De gevallen van agressie tegen het treinpersoneel" (55008931C)
- **Mélissa Hanus** aan François Bellot (Mobilité) over "Agressie tegen het NMBS-personeel" (55008966C)

03 Questions jointes de

- **Nathalie Dewulf** à François Bellot (Mobilité) sur "Les violences visant les accompagnateurs de train" (55008049C)
- **Tomas Roggeman** à François Bellot (Mobilité) sur "Les agressions à l'encontre du personnel à bord des trains" (55008111C)
- **Nathalie Dewulf** à François Bellot (Mobilité) sur "Les faits d'agression à bord des trains" (55008141C)
- **Maria Vindevoghel** à François Bellot (Mobilité) sur "Les cas d'agression à l'encontre du personnel à bord des trains" (55008931C)
- **Mélissa Hanus** à François Bellot (Mobilité) sur "Les agressions contre le personnel de la SNCB" (55008966C)

Le **président**: Mme Hanus est absente.

03.01 Nathalie Dewulf (VB): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, elke dag worden er gemiddeld twee treinbegeleiders aangevallen. Dit zorgt ervoor dat treinbegeleiders in totaal enkele duizenden dagen werkonbekwaam waren. Meestal zijn vrouwelijke treinbegeleiders het slachtoffer.

Mijnheer de minister, bent u op de hoogte van deze cijfers? Hoe kunnen de treinbegeleiders zich beter beschermen tegen agressie? Securail is ook te beperkt om de daders van agressie aan te pakken. Is er geen mogelijkheid om Securail meer middelen te geven wanneer ze tussenbeide moeten komen bij een conflict?

Ondanks de aankondiging dat er in de grote stations extra agenten alles in de gaten zouden houden, en dat er in de treinen ook meer toezicht zou zijn, kwam het op 12 augustus tot geweld en agressie op de trein van Brussel naar Oostende. De treinbegeleiders zijn zelf terecht bang om tussenbeide te komen bij gevallen van agressie of overlast op de trein.

Welke initiatieven zal u concreet, eventueel in samenspraak met de heer De Crem, nemen om dergelijk geweld in de toekomst te voorkomen?

03.02 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, de voorbije twee weken werden verschillende medewerkers van de NMBS – treinbegeleiders, stationschefs, Securail-agenten en onderhoudspersoneel – het slachtoffer van agressie. Wij veroordelen deze laakbare daden ten eerste en betuigen ons medeleven met de slachtoffers, hun families en collega's.

De spoorwegen verbinden mensen. Agressie hoort niet thuis in de trein, noch in het station. Nergens. Fysieke of verbale agressie, beide kunnen iemand tekenen voor het leven en men mag hier niet licht over gaan. Agressie aanpakken vraagt preventieve en repressieve maatregelen. Repressieve maatregelen pakken enkel de gevolgen van een probleem aan, met preventieve maatregelen pakken wij ook de oorzaken van een probleem aan en dat vraagt budgettaire en menselijke investeringen.

Zal de huidige en mogelijks toekomstige besparingspolitiek van de regering voldoende middelen vrijmaken om de Belgische spoorwegen de kans te geven het probleem aan te pakken en mensen te verbinden op een veilige en stipte manier?

Aangezien de spoorwegpolitie wordt afgebouwd en de lokale politie dikwijls wordt gebruikt om tussen te komen in steden en gemeenten, is de redenering van de lokale overheden dan ook dat de spoorwegen beschikken over Securail. Wat is de situatie bij Securail? Gaat u Securail versterken? Wat is voor u nog concreet de rol van de spoorwegpolitie?

Kunnen wij ondertussen bepaalde risicolijnen en -stations detecteren en is het mogelijk om op bepaalde risicotreinen meerdere treinbegeleiders te laten werken? Is er een verband tussen de agressiegevallen van de voorbije weken en corona?

03.03 Tomas Roggeman (N-VA): Mijnheer de minister, dertig medewerkers van de NMBS zijn op amper twee weken tijd door kwaadwillige passanten in de treinen aangevallen. Dit is geen verhaal van alleen recente aard want ook in 2019 waren er maar liefst 409 agressiegevallen tegenover treinbegeleiders. Dat is gemiddeld meer dan één treinbegeleider die elke dag bij de uitoefening van zijn functie wordt aangevallen.

Het is natuurlijk absoluut onaanvaardbaar dat medewerkers van de NMBS moeten vrezen voor hun veiligheid en persoonlijk welzijn bij het uitoefenen van hun beroep. Het spreekt voor zich dat wij maatregelen moeten nemen om die mensen en de andere passagiers en de openbare orde op de treinen alsook in en rond de stations te verzekeren, om in te staan voor afdoende beveiliging en voor de vervolging en bestraffing van geweldplegers en kwaadwillige burgers.

Mijnheer de minister, wat is uw visie op de mogelijke aanpak van deze agressiedaden? Welke bijkomende maatregelen wilt u aanbrengen bij uw collega's in de regering?

Wat is de evolutie van de financiering voor Securail? Hoe verloopt de samenwerking tussen Securail en de spoorwegpolitie bij het bestrijden van deze voorvallen?

In hoeveel van de agressiegevallen wordt ook tot vervolging overgegaan? Welke initiatieven plant u nog ter bestrijding van de agressie tegen treinbegeleiders?

03.04 Minister François Bellot: Mijnheer de voorzitter, collega's, in het nieuws konden wij jammer genoeg vernemen dat de voorbije twee weken dertig medewerkers van de NMBS –treinbegeleiders, stationschefs, Securailagenten en onderhoudspersoneel – het slachtoffer werden van agressie. De NMBS veroordeelt deze daden ten eerste en zal alle initiatieven nemen om deze gewelddaden tegenover haar personeel gerechtelijk te vervolgen.

De NMBS beschikt over een actieplan met meer dan vijftig maatregelen, die gaan van preventie tot repressie en nazorg. Enkele maatregelen waaraan blijvende prioriteit wordt gegeven, zijn de preventieve opleidingen Omgaan met moeilijke situaties, waarin personeel in contact met derden risicovolle situaties leert te ontwijken en zo verdere agressie te voorkomen.

Agenten van Securail worden ingezet in treinen om treinbegeleiders te ondersteunen bij hun controles en in geval van conflicten onmiddellijk tussenbeide te komen. Aan het personeel wordt gevraagd om elk verbaal of fysiek agressieverhaal te melden, zodat Securail en politie gerichte repressieve acties kunnen ondernemen op lokalisaties met een verhoogd risico.

Binnen het curatieve luik kunnen slachtoffers van agressie beroep doen op een collega-buddy, die instaat voor de eerstelijns ondersteuning. Indien nodig kan het slachtoffer rekenen op een interventie van een professioneel psycholoog, zowel net na als in de nasleep van het incident.

Securail beschikt vandaag reeds over een aantal bevoegdheden die het mogelijk maakt om bij een agressie adequaat tussenbeide te komen. Ze kunnen echter niet in de plaats treden van een politiedienst.

Donner plus de compétences à Securail reviendrait à en faire un service de police, ce que ni la SNCB, ni le gouvernement ne souhaite. Sa vocation première est avant tout la prévention des nuisances et les interventions relatives aux litiges commerciaux sur le domaine ferroviaire. Aussi bien Securail que la police ont leur propre valeur ajoutée.

La possibilité pour un magistrat d'infliger une interdiction de train vis-à-vis d'auteurs d'agression existe dans la législation sur la police des chemins de fer depuis 2004. La réforme de la législation en 2018 a étendu cette mesure aux auteurs d'autres faits. Y a-t-il une relation directe entre la crise corona et le nombre de faits? Pas particulièrement, sauf que, dans deux cas au moins, des voyageurs ayant été agressifs à l'égard des accompagnateurs avaient reçu comme remarque qu'ils ne portaient pas le masque.

03.05 Nathalie Dewulf (VB): Mijnheer de minister, ik dank u voor het antwoord.

Spijtig genoeg wordt het wel gemeld, maar ze doen er niet altijd iets mee. Er zal dringend meer bescherming moeten komen voor het personeel, want ze voelen zich niet meer veilig op de trein.

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

Ik ben ervan overtuigd dat we samen moeten zoeken naar bijkomende initiatieven om de veiligheid op de treinen te verzekeren, in het bijzonder voor de medewerkers die zich dagelijks met volle vermogen, passie en overgave inzetten om ons spoorbedrijf in goede banen te leiden.

Het is absoluut niet acceptabel dat zij moeten vrezen voor hun veiligheid bij de uitoefening van hun functie. Ik kijk ernaar uit om samen met u te zoeken naar een versterking van de maatregelen ten gunste van de veiligheid.

03.07 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Mijnheer de minister, ik denk dat de afbouw van de spoorwepolitie geen goede zaak is, omdat zij veel sneller en concreter kunnen optreden.

Bij de situatie in Ath hebben de mensen eerst naar de spoorwepolitie gebeld. Er was een politiedienst vlakbij de spoorweg in Ath. Doordat men eerst heeft gebeld, heeft het veel langer geduurd. Er waren drie mensen zwaar gewond in Ath. Daarbij werd een persoon, de schoonmaker, die niet tot het bedrijf behoort en die was gaan helpen, het zwaarst aangepakt. Ik wil vragen dat ook die persoon, die geen personeelslid van de NMBS is, ondersteuning krijgt. Die mens is er erg aan toe.

Ik hoop echt dat wij verder kunnen werken aan preventieve zorg voor het personeel dat dag in dag uit zorgt voor de reizigers. Zij moeten ook een goede bescherming krijgen.

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

04 Questions jointes de

- Sophie Rohonyi à François Bellot (Mobilité) sur "L'offre de trains supplémentaires vers la côte belge au mois d'août au regard de la crise sanitaire" (55008080C)

- Jean-Marc Delizée à François Bellot (Mobilité) sur "La suppression des trains vers la côte" (55008303C)

04 Samengevoegde vragen van

- Sophie Rohonyi aan François Bellot (Mobilité) over "Het inleggen van extra treinen naar de kust in augustus in het licht van de gezondheids crisis" (55008080C)

- Jean-Marc Delizée aan François Bellot (Mobilité) over "De afschaffing van treinen naar de kust" (55008303C)

04.01 Jean-Marc Delizée (PS): Monsieur le ministre, la SNCB est au service de tous les Belges. Ses

missions, financées par l'État fédéral, sont d'intérêt général. En permettant aux Belges de voyager à moindre coût, la SNCB décloisonne les territoires et donne un sens aux mots "liberté de circulation" – en particulier, aux familles sans voiture.

Lorsque la SNCB réduit son offre de trains vers la Côte, les familles les plus touchées sont celles dont les revenus sont les plus faibles et qui dépendent des transports publics pour sortir pendant une journée de quartiers et de logements modestes, surtout après un long confinement et en pleine canicule. Il s'agit de familles qui, lorsqu'elles sont associées à l'immigration africaine, font déjà l'objet de stigmatisations liées à la sécurité.

La décision de supprimer des trains doit donc être fondée sur une réelle nécessité, sans pour autant créer de nouvelles discriminations relatives à l'origine ou aux revenus d'une population. Or, la séquence qui a mené à la réduction du nombre de trains cet été pose question.

La première demande visait spécifiquement à interdire tous les touristes "d'un jour" pour des raisons "de sécurité", sans qu'un rapport entre les deux ait été établi. Infondée et stigmatisante, elle fut rejetée. S'en est ensuivie une autre demande de la part du gouverneur de la province de Flandre occidentale, visant à réduire les trains vers la côte à la mi-août "pour limiter le nombre de touristes d'un jour". Cette requête a alors été acceptée par la SNCB et le gouvernement fédéral. Aujourd'hui, on est en droit de se demander ce qui a justifié cette décision. Si le gouvernement a justifié cette mesure au regard des risques sanitaires, la demande émanait d'abord des autorités locales qui n'ont pas caché des motivations sécuritaires ainsi que stigmatisantes.

Monsieur le ministre, comment et par qui ont été établies les limites du nombre de touristes d'un jour par station côtière, et à partir de quels critères? Ceux-ci étaient-ils fondés sur des considérations sanitaires ou sécuritaires? Des limites au nombre de touristes d'un jour à la Côte qui ont voyagé par la route ont-elles été mises en place parallèlement? La SNCB a-t-elle suggéré des destinations alternatives à la population?

Que pensez-vous du fait que ce public touché par ces restrictions est composé de gens aux revenus modestes, qui peuvent légitimement se sentir stigmatisés par des déclarations relatives à la sécurité faites par les autorités locales? J'écoute à présent votre réponse attentivement, monsieur le ministre.

04.02 François Bellot, ministre: Monsieur le président, une concertation a eu lieu le 11 août avec l'ensemble des partenaires concernés. Par consensus, il en est ressorti que pour garantir la sécurité sanitaire en ces temps de corona, toutes les autorités concernées, gouverneurs et bourgmestres en premier lieu, se sont engagées à décourager la population à se rendre massivement à la Côte.

Afin de contribuer à cet engagement, la SNCB s'était engagée à limiter son offre de trains à destination de la Côte pendant le week-end des 15 et 16 août. À partir du 14, l'offre était disponible et consultable par tous via le planificateur de voyages SNCB et *show me* (?).

Dès le 17 août, sous la direction de la gouverneur de Flandre, une évaluation a été réalisée sur le plan opérationnel. Il en est ressorti que l'offre de trains adaptée vers la Côte s'était révélée plus que suffisante. Le taux d'occupation de l'ensemble des trains à destination de la Côte est effectivement resté inférieur à 80 %. Le lendemain, lors d'une nouvelle consultation avec l'ensemble des partenaires, il a été décidé, par mesure de sécurité, que l'offre de trains vers la Côte serait à nouveau limitée les derniers week-ends de congé scolaire, avec possibilité de l'adapter si nécessaire. Tout s'est parfaitement déroulé en termes d'affluence vers le littoral belge. Les mesures corona ont été correctement observées par les voyageurs et les touristes côtiers.

Les efforts des autorités et de la SNCB ont abouti aux résultats escomptés. Entre-temps, la SNCB a également accéléré la mise à disposition de son application *MoveSafe* pour ses clients. Elle leur demande d'éviter autant que possible les heures de pointe et de voyager durant les heures creuses. L'application *MoveSafe* permet aux clients de consulter l'occupation du train sélectionné. Le taux d'occupation réelle d'un train est indiqué suivant le code couleur, de telle sorte que le voyageur a ainsi la possibilité de choisir de prendre un autre train moins fréquenté par exemple. Le taux d'occupation indiqué est basé sur les données connues et est mis à jour en temps réel par l'accompagnateur de train durant le trajet en fonction de l'occupation réelle du train.

Je voudrais signaler à M. le président qu'on a connu aucun incident, dans aucune gare. Je sais qu'à un

endroit, il a été suggéré à des voyageurs de prendre le train suivant en décalage d'une demi-heure. Tout qui voulait aller à la mer a pu y aller mais les personnes ont fait le choix d'aller à d'autres endroits du pays au moment où l'affluence était sans doute attendue à la Côte.

04.03 Jean-Marc Delizée (PS): Monsieur le ministre, je vous remercie. Je pense que vous avez bien compris le sens de ma question. Je crois qu'il faut éviter toute stigmatisation. Il n'y a, par exemple, pas eu de limitation pour les voyageurs par la route.

04.04 François Bellot, ministre: Sur les routes, il y a des voitures qui ont également été fouillées. Il y a eu des contrôles en même temps.

04.05 Jean-Marc Delizée (PS): Sauf erreur, je ne pense pas que vous m'aviez répondu à cette question mais je vous remercie de me le préciser.

04.06 François Bellot, ministre: Cela ne ressort pas de ma compétence, mais bourgmestres et gouverneur avaient décidé qu'à partir d'un certain taux d'occupation, ils demanderaient des contrôles et des refoulements, ce qui a été fait.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

05 Questions jointes de

- **Malik Ben Achour à François Bellot (Mobilité)** sur "L'ouverture d'un arrêt sur le site de l'ancienne gare de la place Vivegnis" (55008002C)

- **Sarah Schlitz à François Bellot (Mobilité)** sur "La réouverture de la gare Vivegnis dans le quartier Saint-Léonard à Liège" (55008967C)

05 Samengevoegde vragen van

- **Malik Ben Achour aan François Bellot (Mobiliteit)** over "De inrichting van een stopplaats op de site van het voormalige station op de place Vivegnis" (55008002C)

- **Sarah Schlitz aan François Bellot (Mobiliteit)** over "De heropening van de stopplaats Vivegnis in de Luikse Saint-Léonardwijk" (55008967C)

05.01 Malik Ben Achour (PS): Monsieur le président, je remercie tout d'abord ma collègue d'avoir accepté cette petite modification de l'ordre du jour.

Monsieur le ministre, alors que le chantier du tram liégeois a repris de plus belle après avoir connu un ralentissement en raison de la crise sanitaire, d'autres projets visant à améliorer l'intermodalité liégeoise sont en latence.

Il en va ainsi de l'ancienne gare de la place Vivegnis, au cœur de Saint-Léonard. Les autorités liégeoises sollicitent, depuis de nombreuses années, la réouverture d'un arrêt sur ce site. La demande figure dans le plan urbain de mobilité de l'arrondissement de Liège, adopté le 16 mai 2019 par le gouvernement wallon.

Récemment interpellée à ce sujet par un usager sur Twitter, la SNCB, via son compte officiel, rappelait que le projet était également repris dans l'étude AnGeLiC mais qu'à ce stade, aucun avant-projet détaillé n'avait été réalisé au sein des directions opérationnelles et qu'il n'y avait donc pas eu de décision des organes de gestion jusqu'ici.

Située sur la ligne qui relie le centre de Liège à Herstal et Liers, l'arrêt apporterait pourtant une plus-value évidente, le tout dans un quartier en pleine revitalisation comme l'a encore démontré l'inauguration, en février dernier, d'une passerelle destinée à relier Saint-Léonard aux Coteaux de la Citadelle et qui franchit précisément la voie ferrée à hauteur de la place Vivegnis.

Monsieur le ministre, confirmez-vous les informations publiées sur Twitter? Des perspectives peuvent-elles malgré tout être données aux Liégeois quant à la concrétisation de cette idée? Qu'en est-il de la possibilité de mettre en place un arrêt aux Vennes qui est, lui aussi, inscrit dans le plan urbain de mobilité de l'arrondissement de Liège?

05.02 Sarah Schlitz (Ecolo-Groen): *Monsieur le ministre, pourriez-vous m'informer de l'état d'avancement*

de réouverture d'une gare ou d'un point d'arrêt place Vivegnis? Ce projet permettrait de désenclaver le quartier populaire de Saint-Léonard, 15.000 habitants, et d'attirer de nouveaux adeptes du rail. Ce projet est un maillon clé du REL, Réseau Express Liégeois, ou Réseau Suburbain Liégeois (S), qui permettrait de fluidifier la mobilité liégeoise en s'appuyant essentiellement sur l'infrastructure existante. Pourriez-vous également m'informer de l'état d'avancement de ce projet? Je vous remercie, monsieur le ministre, pour vos réponses à mes questions.

05.03 François Bellot, ministre: Chers collègues, la SNCB rappelle que son offre suburbaine aussi appelée AnGeLiC, qui a été mise en place dans le plan de transport 2017, n'est pas une alternative à l'offre de transport public existante mais bien une offre complémentaire, dans le but de proposer une offre intermodale complète de transports en commun. L'évolution de l'offre suburbaine dans un futur plan de transport s'intégrera, si besoin, en coopération avec la Région et la société de transport régionale si une vision globale des nœuds de mobilité sur la Région se faisait jour.

Si les gares de Vivegnis et de Vennes ont bien été étudiées dans le cadre de l'étude AnGeLiC, les réouvertures n'ont jusqu'alors pas été validées par les organes de gestion de la SNCB et aucun projet de réouverture de gare n'existe au sein de l'entreprise à court terme.

05.04 Malik Ben Achour (PS): Monsieur le ministre, je vous remercie pour votre réponse. J'en prends acte. Je déplore qu'il n'y ait rien de plus, rien de mieux alors que les acteurs de la ville développent les visions qui devraient être suivies d'effets pour développer notamment le réseau express liégeois et la mobilité qui est un vrai problème pour les Liégeois au sens large du terme. En tout cas, toute personne qui fréquente la ville de Liège connaît des problèmes de mobilité dont la SNCB pourrait être un acteur de solution.

05.05 Sarah Schlitz (Ecolo-Groen): Monsieur le ministre, je regrette également que ce projet soit au point mort.

C'est pourtant un maillon manquant de la mobilité liégeoise qui permettrait de compléter le REL ou un réseau suburbain comme on l'appelle. C'est un point d'arrêt qui a un haut potentiel au cœur d'un quartier de 15 000 habitants pour le moment très enclavé. Il permettrait à la fois de désenclaver ce quartier et de permettre à ses habitants de mieux bouger. Pour la SNCB, ce serait également un moyen d'aller chercher de nouveaux voyageurs et de nouveaux habitués. Sans grands frais, je pense que ce serait vraiment un projet *win-win* à mettre en œuvre.

Nous continuerons à vous interpellier sur ce dossier. Je vois que cela patine et pourtant, la ville de Liège est complètement bloquée avec les travaux du tram et l'augmentation de l'usage de la voiture particulière. Il est donc vraiment temps d'inverser la tendance, notamment avec ce type de projet.

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

Le **président**: La question n° 55008163C de Mme Ludivine Dedonder est transformée en question écrite.

06 Vraag van Kim Buyst aan François Bellot (Mobiliteit) over "De hygiëne op de trein" (55008223C)

06 Question de Kim Buyst à François Bellot (Mobilité) sur "L'hygiène à bord des trains" (55008223C)

06.01 Kim Buyst (Ecolo-Groen): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, slechts 34,8 % van de treinreizigers geeft de toiletten op de trein een zeven op tien. Dat blijkt uit het rapport over de kwaliteit van de dienstverlening van de NMBS. Niet alleen is het comfort en de hygiëne ondermaats, ook zijn ze steeds vaker buiten dienst. In één trein op vijf is er minstens één afgesloten toilet. Negen procent van alle treintoiletten zijn op dit moment afgesloten. Dat is een stijging met 2,1 procent ten opzichte van vorig jaar.

Uit hetzelfde rapport blijkt ook dat de kwaliteitsindexen die de NMBS opstelt betreffende netheid en technische kwaliteit, achteruit gaan. Met de coronamaatregelen werd bijgesprongen om de treinen vaker en grondiger te poetsen, dat was nodig en positief, maar structureel duiden deze cijfers wel op een probleem. Het comfort van de trein moet omhoog, als we meer mensen willen verleiden de auto te laten staan en de trein te nemen. De basisvereiste voor comfort is hygiëne en dat is een groot werkpunt voor de NMBS.

Wat is de oorzaak van de stijging van het aantal toiletten buiten dienst?

Welke maatregelen neemt de NMBS om het probleem terug te dringen?

Vorige zomer, het was een mijn allereerste commissievergaderingen, vroeg een collega naar het toiletplan. Toen kondigde de NMBS dat plan ook aan. Wanneer kunnen we dit plan alsnog verwachten?

Wat zeggen de cijfers met betrekking tot de kwaliteitsindexen voor het eerste semester van dit jaar?

Welke maatregelen zal de NMBS structureel nemen om de hygiëne en het onderhoud van de treinen te verbeteren?

06.02 Minister **François Bellot**: Mevrouw Buyst, de NMBS laat mij weten dat zij in 2019 gedurende een aantal maanden als preventieve maatregel een aantal toiletten op één type motorstellen heeft moeten sluiten door vroegtijdige verouderingsproblemen. Een op de twee getroffen toiletten staat ondertussen opnieuw ter beschikking van de reizigers. Voor de andere toiletten wordt momenteel bestudeerd welke aanpassingswerken nodig zijn.

Het is evident dat die maatregel een impact heeft gehad op de cijfers met betrekking tot de beschikbaarheid van de toiletten in 2019. De verjonging van de vloot met de M7-dubbeldeksrijtuigen, enerzijds, en een efficiënt onderhoud, anderzijds, moeten zorgen voor comfortabelere en betrouwbaardere toiletten voor de reizigers.

De NMBS herhaalt dat tijdens deze gezondheidscrisis alle procedures voor de dagelijkse schoonmaak van de treinen en de stations rigoureus worden opgevolgd. Er wordt bijzondere aandacht besteed aan de schoonmaak van de oppervlakken waarmee de reizigers in contact komen. De toiletten in de stations zijn open en permanent voorzien van zeep.

De NMBS heeft op dat vlak grote inspanningen geleverd en heeft daarvoor ook lof gekregen van de reizigersorganisaties. De kwaliteitsindex voor het eerste trimester van 2020 voor de netheid van de treinen ligt met 75,2 procent hoger dan die van vorig jaar. In de periode juli-augustus 2020 gaf 75 % van de klanten een score van 7 op 10 voor de properheid van de treinen. Vijftig procent van de reizigers gaf dezelfde score voor de properheid van de toiletten.

De NMBS heeft ondertussen ook haar strategisch plan voor de toiletten in de stations verder uitgewerkt. Er werd gekozen voor een dienstverlening op basis van een concessiecontract door middel van een Europese marktconsultatie. Gezien de omvang van het project verwacht de NMBS de onderhandeling en het contract met de kandidaat-concessionaris te kunnen afronden in het voorjaar van 2021.

Daarna zal de concessionaris zorgen voor een gefaseerde uitrol van de verschillende installaties, verspreid over het volledige land. De toiletten in de stations blijven in de tussentijd maximaal open en ze worden zeer regelmatig gereinigd.

06.03 **Kim Buyst** (Ecolo-Groen): Het is natuurlijk goed om te vernemen dat de kwaliteitsindex in 2020 een pak beter is dan die in 2019 en dat er door de coronacrisis een tandje werd bijgestoken. Ik vind niet dat we enkel tijdens de COVID-19-crisis moeten streven naar propere treinen. Het had al heel lang het nieuwe normaal moeten zijn.

Verschillende passagiers hebben inderdaad al vol lof gesproken over hoe mooi de M7-rijtuigen zijn, maar er zijn nog heel wat lijnen die die treinen niet kunnen gebruiken. Het is toch belangrijk dat ook daar waar de M7-toestellen niet gebruikt worden voldoende comfort is voor de treinreizigers. Voor datgene wat we betalen voor een ticketje, mogen we toch ook het nodige comfort krijgen.

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

07 Questions jointes de

- Laurence Zanchetta à François Bellot (Mobilité) sur "Les parkings à vélos de la SNCB" (55008232C)
- Sarah Schlitz à François Bellot (Mobilité) sur "Les parkings pour vélos à la SNCB" (55008973C)

07 Samengevoegde vragen van

- Laurence Zanchetta aan François Bellot (Mobilité) over "De fietsenstallingen van de NMBS" (55008232C)

- Sarah Schlitz aan François Bellot (Mobilité) over "De fietsenstallingen bij de NMBS-stations" (55008973C)

07.01 Laurence Zanchetta (PS): Monsieur le ministre, en Flandre, l'éventualité de faire payer les parkings à vélos de la SNCB est à l'étude. Cette question ne se pose pas vraiment en Wallonie ni à Bruxelles puisque ces Régions ne disposent que de très peu d'emplacements pour les vélos. Ceux-ci sont dès lors déjà payants pour la plupart.

Il semblerait, en effet, que les principales gares bruxelloises ne disposent que d'environ 600 emplacements vélos sécurisés alors qu'il a été estimé qu'il en faudrait au moins 1 500 pour soutenir la croissance du vélo dans la capitale d'ici 2025.

De plus, comme l'explique le communiqué rédigé par la SNCB, à la suite de la décision du gouvernement de rendre temporairement gratuit l'accès des vélos dans les trains en juillet 2020, le nombre de vélos a augmenté de 80 % par rapport au mois de juillet 2019. Cela engendre de nombreuses difficultés et plaintes chez les voyageurs, mais aussi d'importants problèmes de sécurité et des problèmes sanitaires. En effet, les vélos bloquent les accès aux voitures, aux entrées, aux sorties et aux installations sanitaires équipées en eau et en savon.

Cela décourage de prendre le train, comme l'a souligné Luc Goffinet, représentant du GRACQ. Le responsable de l'association cycliste appelle donc à privilégier d'autres solutions, comme les parkings et la location de vélos dans les gares d'arrivée, par exemple.

Dès lors, monsieur le ministre, comment expliquez-vous ce déséquilibre entre les différentes Régions quant au nombre de parkings à vélos? Est-il prévu d'augmenter prochainement le nombre d'emplacements pour vélos dans les gares wallonnes et bruxelloises? Dans l'affirmative, de combien de places supplémentaires est-il question? Celles-ci seront-elles sécurisées? Seront-elles gratuites ou payantes? Comment comptez-vous régler le problème d'excès de vélos dans les trains à la suite de l'annonce du gouvernement? Des alternatives ont-elles été envisagées? Enfin, où en sont les discussions liées à l'éventualité de faire payer les parkings à vélos en Flandre?

07.02 Sarah Schlitz (Ecolo-Groen): Monsieur le ministre, avec le déconfinement, la pratique du vélo est en plein essor.

Une étude réalisée par Pro Velo, publiée la semaine dernière, montre qu'un des freins à la pratique du vélo est la difficulté à stationner son vélo en sécurité, d'autant plus lorsqu'il s'agit d'un vélo électrique qui représente un investissement élevé.

La SNCB a un rôle à jouer dans le développement de ces parkings sécurisés en ville comme à la campagne. Booster l'intermodalité vélo-train est dans l'intérêt de la SNCB, ce qui lui permettrait de réduire les besoins en places de stationnement, d'attirer de nouveaux publics et résoudre la problématique des vélos à bord des trains, car si les personnes peuvent laisser leur vélo en sécurité sur les parkings, il est moins nécessaire de le transporter dans le train.

Le GRACQ recommande que les gares soient équipées de parkings d'une capacité équivalente à 5 % du nombre de voyageurs quotidiens.

Monsieur le ministre, combien de gares sont-elles aujourd'hui équipées de parkings vélos, simplement, et par ailleurs de parkings vélos sécurisés? Quel est votre plan pour booster cette capacité qui est vraiment bien nécessaire en cette période de déconfinement et d'attrait pour le vélo? Je vous remercie.

07.03 François Bellot, ministre: Chères collègues, la Wallonie étant beaucoup plus vallonnée que la Flandre, les déplacements en vélo sont de facto plus complexes et difficiles. Il est donc normal qu'il y ait moins d'utilisateurs de ce mode de déplacement et donc moins de parkings vélos en Wallonie. J'ai un chiffre en tête. Dans l'étude Monitor de 2018, 14 % des déplacements domicile-travail avaient lieu à vélo en Flandre et à peine 1 % en Wallonie. Cela montre l'écart qui existe entre les deux. Bien entendu, avec l'avènement du vélo électrique, ce motif ne peut plus exister. On espère que les usagers wallons rattraperont ceux d'ailleurs.

D'ici 2025, il devrait y avoir jusqu'à 50 000 emplacements supplémentaires pour les vélos sur l'ensemble du territoire. Les localisations seront déterminées et planifiées sur la base des prévisions actuelles d'occupation

et de croissance. La vision actuelle de la SNCB est que les parkings vélos sont et restent gratuits pour les clients SNCB. Une réflexion est en cours pour limiter cette gratuité après une certaine durée, par exemple 24 heures, afin d'éviter l'abandon des vélos et de permettre au plus grand nombre de bénéficier des infrastructures.

Actuellement, dans les grandes gares, les cyclistes peuvent laisser leur vélo pour un coût faible dans les parkings vélos équipés d'un contrôle d'accès et gérés par les points vélos. La SNCB élabore un contrat-cadre pour un nouveau concept standard de parkings vélos avec un contrôle d'accès qui fonctionnerait avec la carte Mobib.

La SNCB accepte le transport de vélos pour autant qu'il y ait des places disponibles pour pouvoir entreposer les vélos correctement. Je parle bien des vélos normaux. Les vélos pliants sont de toute façon autorisés parce qu'ils peuvent se mettre entre les sièges ou en dessous de ceux-ci. Le déplacement est de toute façon gratuit pour ceux-là. C'est différent pour les vélos de ville avec de grandes roues.

Suite à la décision du gouvernement visant à rendre le transport de vélos à bord des trains temporairement gratuit jusqu'au 31 décembre, le nombre de vélos a augmenté de 80 % en juillet 2020 par rapport à juillet 2019.

Sur certaines relations ferroviaires, cela entraîne, d'une part, de nombreux désagréments pour les voyageurs et, d'autre part, des problèmes de sécurité en général ainsi que des problèmes sanitaires en particulier. La SNCB a par conséquent décidé qu'à l'exception d'un certain nombre de trains à destination et en provenance de la Côte et des Ardennes, c'est-à-dire un nombre très limité de trains pendant les vacances d'été, tout le monde pouvait voyager avec son vélo dans les trains, à condition, comme toujours, de posséder un billet vélo pour le trajet, que l'on peut se procurer gratuitement jusqu'à la fin de l'année.

La SNCB insiste sur le fait qu'il convient, avant de monter à bord du train, de demander à l'accompagnateur du train dans quelles voitures il reste des places disponibles pour ranger le vélo. S'il y a trop de voyageurs dans le train, l'accompagnateur peut refuser le transport de vélos à son bord.

07.04 Laurence Zanchetta (PS): Monsieur le ministre, merci pour ces précisions.

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

J'aimerais ajouter une petite précision. On prétexte souvent que la Wallonie n'est pas cyclable en raison de la météo ou de sa déclivité mais, en réalité, de nombreuses études ont démontré que la différence entre zones cyclables et zones non cyclables était due aux aménagements et au caractère ambitieux ou non des politiques cyclables. Nous constatons en effet qu'à Copenhague ou dans certaines villes suisses, qui sont extrêmement vallonnées, le vélo est très populaire car les usagers bénéficient d'aménagements sécurisés. Il est donc primordial de ne pas se tromper de constat.

Par ailleurs, nous devrions selon moi avoir un débat plus large sur la question de la gratuité – ou plutôt du paiement – des parkings pour vélos. Limiter le stationnement à 24 heures me paraît une mesure absurde. Un usager peut très bien avoir besoin d'une durée de stationnement plus longue lorsqu'il est en déplacement à l'étranger, par exemple.

Il en va de même pour ce qui concerne la gratuité du vélo dans le train. J'ai plusieurs questions et remarques sur le sujet, mais je préfère attendre la fin de la phase de test pour en débattre dans cette commission. En tout état de cause, ce test me paraît intéressant pour se rendre compte des habitudes et des besoins ainsi que des freins à cette pratique. Effectivement, la majorité des conflits qui apparaissent aujourd'hui entre les usagers est due à un manque de place pour les vélos dans certains wagons. J'espère qu'une attention particulière sera accordée à cet aspect lors de commandes ultérieures de matériel.

Enfin, il est primordial d'intensifier l'intermodalité entre le vélo et le train, ainsi que nous l'avons déjà souligné. Il reste trop de gares dont les accès à vélo sont dangereux. Je pense dès lors qu'il est impératif de mettre en place un dialogue avec les communes afin de faciliter l'accès depuis les centres urbains ou les villages vers les gares les plus proches, afin d'inciter un maximum de citoyens à se rendre à la gare à vélo.

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

08 **Samengevoegde vragen van**

- **Jef Van den Bergh aan François Bellot (Mobilité) over "De Benelux-trein" (55008318C)**

- **Kim Buyst aan François Bellot (Mobilité) over "De Benelux-trein" (55008326C)**

08 **Questions jointes de**

- **Jef Van den Bergh à François Bellot (Mobilité) sur "Le train Benelux" (55008318C)**

- **Kim Buyst à François Bellot (Mobilité) sur "Le train Benelux" (55008326C)**

08.01 **Jef Van den Bergh** (CD&V): Mijnheer de minister, De Nederlandse Spoorwegen hebben onlangs bekendgemaakt dat zij de Benelux-trein tussen Amsterdam en Brussel vanaf 2024 sneller willen laten rijden. Zij denken op die manier meer reizigers te kunnen aanmoedigen om het spoor te gebruiken in plaats van de korte vluchten tussen Zaventem en Schiphol, die vandaag nog altijd worden uitgevoerd. Op een deel van het traject zullen nieuwe treinen rijden met een topsnelheid van 200 km/u. De Nederlandse Spoorwegen hebben daarvoor ook nieuw treinmaterieel besteld, namelijk de ICNG-treinen.

Er zouden gesprekken zijn met de NMBS over nog andere versnellingsmogelijkheden, naast het nieuwe materieel. Om de treinen de afstand tussen Brussel en Amsterdam sneller te laten afleggen denkt men bijvoorbeeld aan het schrappen van een aantal haltes of stations. De NMBS verklaarde dat zij, samen met de NS, een aantal nieuwe, bijkomende en klantvriendelijke opportuniteiten bekijkt voor de lijnen Brussel-Amsterdam en Brussel-Rotterdam. Dat betekent echter niet per se dat de huidige Benelux-verbinding geschrapt zou worden.

Ik hoef u niet te zeggen dat die nieuwe ontwikkelingen opportuniteiten bieden. Een snelle verbinding tussen Zaventem en Schiphol is een erg belangrijke doelstelling voor de Belgische luchthaven. Ook voor de transfer van het vliegtuig naar de trein is die snelle verbinding belangrijk. Ik verwijs ook naar de door de Kamer goedgekeurde resolutie waarin die als wenselijk naar voren werd geschoven.

Er is echter ook ongerustheid over het aanbod in een aantal treinstations, in het bijzonder in het station Noorderkempem, waar men tien jaar heeft moeten wachten op een fatsoenlijke treinbediening. De Benelux-trein heeft daaraan een bijdrage geleverd. Als die op die plaats opnieuw zou worden geschrapt, dan zal de kwaliteitsvolle dienstverlening daar verder verdwijnen. Door zijn strategische ligging, naast de autostrade, is dat station belangrijk om mensen te overtuigen om de trein te nemen.

Mijnheer de minister, kunt u het overleg tussen de NMBS en de NS toelichten of duiden? Wat werd er besproken? Wat is de verdere planning? In welke stations zou de Benelux-trein in de toekomst eventueel niet meer stoppen? Gaat het over de huidige Benelux-trein of over bijkomende treinen? Welke nieuwe, bijkomende en klantvriendelijke opportuniteiten worden er momenteel bekeken? Over welke timing spreken we?

08.02 **Kim Buyst** (Ecolo-Groen): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, ik sluit mij grotendeels aan bij de vragen van collega Van den Bergh. Een snelle verbinding tussen Brussel en Amsterdam is echt goed nieuws. Na het Fyra-debacle bleef het treinverkeer tussen Amsterdam en Brussel verder ploeteren. Het is goed dat de Nederlandse Spoorwegen de dienstverlening naar België herbekijkt en het gesprek met de NMBS daarover aangaat. De heer Van den Bergh zei het reeds, een aantrekkelijke verbinding kan meer mensen overtuigen om af te zien van een vlucht naar Amsterdam en doen kiezen voor de trein.

Zo'n aankondiging zorgt natuurlijk ook voor kopzorgen voor de reizigers, zeker als er gezegd wordt dat men wil gaan snoeien in het aantal haltes in België. Nu stopt de trein in België in de stations Noorderkempem, Antwerpen-Centraal, Antwerpen-Berchem enzovoort. Ook ik ben dus aan de ene kant verheugd om dit te vernemen, maar heb aan de andere kant toch ook wel wat informatieve vragen.

Hoe verlopen de gesprekken? Wanneer wordt een beslissing verwacht? Hoeveel stations zou de Nederlandse Spoorwegen willen schrappen? Welke stations komen daarvoor in aanmerking? Wat is het standpunt van de NMBS in deze? Welke andere maatregelen worden er genomen om de aantrekkelijkheid van die treinverbinding te verhogen?

08.03 Minister **François Bellot**: Mijnheer de voorzitter, de NMBS laat mij weten dat, gezien het groeiende belang van duurzame internationale treinverbindingen voor middellange afstanden, de NMBS en de NS een aantal nieuwe, bijkomende en klantvriendelijke opportuniteiten bekijken voor onder meer de reis Brussel-Amsterdam en Brussel-Rotterdam.

Het komt er dus op neer dat er zal worden onderzocht om naast de huidige Benelux-verbindingen een aantal nieuwe, bijkomende en snellere Benelux-verbindingen tussen Brussel en Rotterdam en Amsterdam te realiseren. Aangezien de onderhandelingen nog lopende zijn, wenst de NMBS op dit ogenblik nog niet vooruit te lopen op het al dan niet schrappen van bepaalde stopplaatsen voor de bijkomende snellere verbindingen.

Depuis l'ajout de quatre trains sur la liaison Bruxelles-Amsterdam, voici trois ou quatre ans, il n'y a pas eu de croissance proportionnelle à l'augmentation du nombre de trains. Les voyageurs se sont donc répartis autrement sur la journée. Cela signifie que l'offre est optimale puisque, semble-t-il, elle a atteint sa pleine maturité.

Avec l'accélération des trains Benelux, puisque les trains vont emprunter la ligne rapide en Hollande et non plus la ligne conventionnelle, on verra s'il y aura soit une croissance du nombre de voyageurs, soit un déplacement du nombre de voyageurs depuis le Thalys vers les trains Benelux. Mais, avec une offre de vingt-six trains par jour actuellement, je pense qu'on a atteint la saturation de l'offre.

08.04 Jef Van den Bergh (CD&V): Mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord, waaruit wij nog niet veel nieuws kunnen halen. Ik begrijp dat de gesprekken nog lopen, maar het signaal dat wij willen geven, is duidelijk.

Ik heb toch nog een bedenking. Er is natuurlijk een dubbel aanbod tussen Brussel en Amsterdam, met name, enerzijds, de klassieke Amsterdammer of de zogenaamde goede oude Benelux-trein en, anderzijds, de Thalys-treinen of hogesnelheidstreinen, die echter niet via de luchthaven van Zaventem rijden.

Op dat vlak missen wij een opportuniteit, om een snellere verbinding tussen Zaventem en Schiphol te hebben. Daarop zou dus nog kunnen worden gefocust. Indien wij voor vluchten tussen die beide luchthavens, die nauwelijks iets meer dan 100 km van elkaar verwijderd liggen, reizigers willen verleiden om de trein te nemen, dan is een snelle verbinding tussen beide luchthavens echt nodig. De Thalys-trein is daarvoor meer geschikt dan de Benelux-trein, die meer de verschillende steden en haltes verbindt die hij aandoet.

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

Ik sluit mij grotendeels aan bij wat de heer Van den Bergh heeft gerepliceerd. Ik wil er nog aan toevoegen dat wij een resolutie hebben goedgekeurd, waarin staat dat er een onderzoek moest komen naar verbindingen die kunnen zorgen voor de vervanging van korteafstandsvluchten. Wij moeten dat blijven doen. Dialoog tussen de verschillende spoorwegmaatschappijen is daarbij heel belangrijk. Wij mogen echter niet alleen naar snelheid kijken, maar ook naar het comfort van de reizigers die de verbindingen in kwestie kunnen blijven gebruiken.

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

De **voorzitter**: Ik zie de heer Raskin niet in de zaal. Mijnheer Roggeman, hebt u toevallig nieuws van de heer Raskin? Komt hij later of niet?

08.06 Tomas Roggeman (N-VA): Mijnheer de voorzitter, de heer Raskin had mij gemeld dat hij zijn vraag nr. 55008322C en vraag nr. 55008768C zou laten omzetten in schriftelijke vragen.

De **voorzitter**: Zij worden omgezet in schriftelijke vragen.

09 Samengevoegde vragen van

- Joris Vandenbroucke aan François Bellot (Mobiliteit) over "De halfjaarresultaten van de NMBS en de impact van het coronavirus" (55008356C)
- Frank Troosters aan François Bellot (Mobiliteit) over "De slechte halfjaarresultaten van de NMBS" (55008359C)
- Kim Buyst aan François Bellot (Mobiliteit) over "De financiële situatie van de NMBS" (55008621C)
- Jef Van den Bergh aan François Bellot (Mobiliteit) over "De financiële situatie bij de NMBS" (55008899C)

- Sarah Schlitz aan François Bellot (Mobilité) over "De financiële situatie van de NMBS" (55008969C)

09 Questions jointes de

- Joris Vandenbroucke à François Bellot (Mobilité) sur "Les résultats semestriels de la SNCB et l'impact du coronavirus" (55008356C)

- Frank Troosters à François Bellot (Mobilité) sur "Les mauvais résultats semestriels de la SNCB" (55008359C)

- Kim Buyst à François Bellot (Mobilité) sur "La situation financière de la SNCB" (55008621C)

- Jef Van den Bergh à François Bellot (Mobilité) sur "La situation financière de la SNCB" (55008899C)

- Sarah Schlitz à François Bellot (Mobilité) sur "La situation financière de la SNCB" (55008969C)

09.01 **Joris Vandenbroucke** (sp.a): Op 28 augustus stuurde de NMBS een persbericht uit over de halfjaarresultaten van 2020 met een aantal belangrijke boodschappen.

Ten eerste, er wordt tot op heden een operationeel verlies geboekt van 152,3 miljoen euro. Dit kan voor 2020 naar schatting oplopen tot 300 miljoen euro. Dit operationeel verlies is te wijten aan de coronacrisis, waarbij het aantal reizigers fors is gedaald, maar de kosten niet evenredig zijn gedaald omdat de NMBS al vroeg besliste om toch voldoende aanbod te blijven garanderen, ook al zat er weinig volk op de treinen.

Ten tweede, die slechte resultaten zetten druk op de financiering van belangrijke investeringsprojecten, onder andere rollend materieel en verhoging van perrons. De NMBS vraagt aan de regering om de noodzakelijke financieringsbehoeften voor die investeringsplannen te garanderen.

Ten derde, er wordt nogmaals nadrukkelijk gepleit om de opdracht van openbare dienst ook in de toekomst aan de NMBS en haar persoonsleden toe te wijzen, voor het volledige net, uiteraard op basis van ambitieuze engagementen en resultaatsverbintenissen, gelet op het belang van de continuïteit van de dienstverlening en de eenheid van aansturing. Deze boodschap hoorden we al eerder in deze commissie. Zo'n toewijzing moet ten laatste in december 2023 beslist worden en dat kan voor tien jaar. Daar pleit de NMBS ook voor.

Kunt u wat meer duiding geven bij de halfjaarresultaten en meer specifiek bij het financiële aspect? Welke impact hebben die operationele verliezen op korte en lange termijn?

Welke geplande investeringen staan op de helling? Zijn er investeringen die tot op heden al on hold zijn gezet? Zo ja, welke?

Hoe antwoordt u op de vraag om de financiering van die investeringsprojecten te garanderen?

Ten vierde, ondersteunt u de oproep om de opdracht van openbare diensten in de toekomst verder aan de NMBS toe te wijzen?

09.02 **Frank Troosters** (VB): *De NMBS maakte bekend dat het in de eerste jaarhelft van 2020 een operationeel verlies van 152 miljoen euro geleden heeft. Aan de basis van dit negatieve resultaat ligt de Covid 19 -crisis die voor een ernstige terugval in de inkomsten zorgde terwijl aan de uitgavenzijde de vaste kosten bleven doorlopen en extra kosten voor beschermingsmateriaal gemaakt werden.*

De slechte financiële resultaten bedreigen de uitvoering van geplande investeringen. Daarom vraagt de NMBS via overleg met bevoegd minister F. Bellot extra financiële middelen aan de federale regering.

Welk is de stand van zaken van het overleg?

Welke investeringen zijn bedreigd in hun uitvoering?

Zijn er reeds investeringen uitgesteld of geschrapt als gevolg van de negatieve financiële resultaten en zo ja, welke?

09.03 **Kim Buyst** (Ecolo-Groen): Mijnheer de voorzitter, ik sluit mij volledig aan de bij de vragen van de heer Vandenbroucke.

09.04 **Jef Van den Bergh** (CD&V): Mijnheer de voorzitter, dat geldt ook voor mij.

09.05 **Sarah Schlitz** (Ecolo-Groen): Il en va de même pour moi, monsieur le président.

Le **président**: C'est parfait. Monsieur le ministre, vous avez la parole.

09.06 Minister **François Bellot**: Ondanks dat er minder reizigers waren, blijft de NMBS haar rol als ruggengraat van de mobiliteit vervullen. Dit is zeer belangrijk voor al wie rekent op de trein voor zijn of haar essentiële verplaatsingen. Maar dit heeft ook een keerzijde. De bedrijfsopbrengsten daalden tot 1,40 miljard euro en tot 1,29 miljard euro gedurende dezelfde periode vorig jaar, terwijl de bedrijfskosten omwille van de voortzetting van het treinaanbod en de noodzakelijke meeruitgaven voor sanitaire maatregelen en beschermingsmateriaal slechts licht konden dalen tot 1,19 miljard euro, tegenover 1,25 miljard euro gedurende dezelfde periode vorig jaar.

Het operationele verlies van einde juni bedraagt daardoor 152,3 miljoen euro ten opzichte van een winst van 44,3 miljoen euro tijdens dezelfde periode vorig jaar. Eind dit jaar wordt een operationeel verlies van meer dan 300 miljoen euro verwacht. De economische schuld steeg in de eerste helft van het jaar tot 2,47 miljard euro, in vergelijking met 2,38 miljard euro eind juni 2019. Deze crisis zet bijgevolg ook druk op de toekomstige financiering van de investeringen die nochtans meer dan ooit noodzakelijk zijn voor de modernisering van het spoorbedrijf. We hebben het dan over een investering in rollend materieel of op het vlak van digitalisering en dienstverlening aan de klanten.

De financiële vooruitzichten voor 2020-2030 voorzagen in investeringen voor een bedrag van 8,26 miljard euro, waarvan 85 % werd gedekt door de verwachte investeringsdotaties en 0,8 miljard euro zou voortkomen uit exploitatie, waarop de komende jaren dus niet meer kan worden gerekend. Onze eerste bekommernis moet zijn om de noodzakelijke financieringsbehoeften voor de NMBS te garanderen, zowel op de korte als op de langere termijn, om het openbaar vervoer verder duurzaam uit te bouwen.

Pour ce qui est de la libéralisation, j'invite le prochain gouvernement – et nous avons d'ailleurs préparé le dossier en ce sens – à se prononcer rapidement sur le sujet, et certainement avant décembre 2023. Mais cette attribution directe pour dix ans devra à tout le moins faire l'objet d'une trajectoire d'amélioration de plusieurs indicateurs de performance smart d'ici à 2028.

Ondanks de crisis gelooft de NMBS sterk in de rol die het openbaar vervoer ook in de toekomst zal vervullen voor honderdduizenden mensen per dag. Daarom is de NMBS de afgelopen maanden ook blijven werken aan strategische projecten die de komende maanden verder worden uitgerold: digitalisering, indienststelling van de moderne M7-trein, investering in stations en maatregelen ter verbetering van de stiptheid, die eind juni 93,4 % bedroeg. De NMBS bleef ook verder aanwerven om de openbare dienst te verzekeren.

Un groupe de travail analyse en ce moment les impacts financiers de la crise COVID-19 sur les entreprises et éventuelles compensations que l'État pourrait octroyer aux entreprises dans le respect des directives européennes.

09.07 **Joris Vandenbroucke** (sp.a): Mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord, dat vooral bestond uit het opnieuw voorlezen van het persbericht dat de aanleiding voor mijn vraag was. Dat had ik zelf ook kunnen doen.

Ik begrijp echter dat u moeilijk kunt antwoorden op de twee cruciale vragen, namelijk of de financiering van de investeringsprojecten kan worden gegarandeerd en of dat de opdracht van openbare dienst voor tien jaar kan worden toegewezen. Dat is immers een opdracht voor een volgende regering, mocht die er binnenkort komen.

09.08 **Frank Troosters** (VB): Mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord.

Ik sluit mij aan bij collega Vandenbroucke. Ik had evengoed het artikel uit *De Standaard* kunnen voorlezen, dat u bijna helemaal hebt samengevat in uw antwoord. Op de rest van mijn meer gedetailleerde vragen, specifiek welke investeringen nu echt bedreigd zijn en wat de stand van zaken is met betrekking tot overleg en oplossingen, heb ik geen antwoorden gekregen. U schuift dit voor u uit, wat ik betreurt.

09.09 **Kim Buyst** (Ecolo-Groen): Mijnheer de minister, ik hoor in uw antwoord dat de NMBS de ruggengraat van mobiliteit wil blijven. Dit is inderdaad ongelooflijk belangrijk. Als we het openbaar vervoer willen verduurzamen, dan moeten we daarop durven inzetten en daarin investeren.

Ik roep de volgende regering, die er hopelijk snel komt, dan ook op om dat te doen, want investeren in openbaar vervoer is goed voor het klimaat en voor de samenleving.

09.10 Jef Van den Bergh (CD&V): Mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord, dat inderdaad niet zo heel veel nieuws bevatte.

Het is wel duidelijk dat er heel wat werk op de plank ligt: een duidelijk financieel plan voor een voldoende lange termijn, zowel op het vlak van exploitatie- als investeringsdotaties en een duidelijke beheersovereenkomst met kwalitatieve doelstellingen, en dat gekoppeld aan een zekerheid voor de NMBS dat ze daarmee tien jaar aan de slag kan, op voorwaarde dat ze de kwaliteitsdoelstellingen kan realiseren, zal nodig zijn om uit deze crisis te geraken en de verliezen te compenseren.

Daarvoor zullen nog wel wat extra financiële inspanningen moeten worden geleverd. Ik weet dat men in Nederland al aan de tweede ronde bezig is voor de compensatie van de openbaarvervoermaatschappijen. Men spreekt daar nu al over een compensatie voor de eerste helft van 2021. In die zin lopen wij dus opnieuw wat achter, maar we zullen er alles aan doen om dat zo snel mogelijk in orde te brengen.

09.11 Sarah Schlitz (Ecolo-Groen): Merci pour ces réponses.

On comprend que la situation est compliquée, comme pour beaucoup de secteurs. Néanmoins, je pense que le gouvernement doit s'assurer que la SNCB puisse être soutenue dans ses projets et dans les investissements qu'elle envisage. Cela relèvera bien sûr du rôle du prochain gouvernement, mais je pense qu'il est important de rappeler ici qu'il faut maintenir un niveau de service et de confort pour les usagers actuels et les nouveaux usagers potentiels. Le train est essentiel pour la mobilité d'aujourd'hui et de demain. La crise du COVID que nous traversons est terrible. Et nous savons que la crise climatique que nous allons traverser sera également très grave pour les générations futures et nous-mêmes.

Il est donc important d'activer tous les leviers à notre disposition dès aujourd'hui pour limiter le réchauffement climatique. Investir dans la SNCB est un de ces leviers et nous serons un partenaire en ce sens pour le futur. Je vous remercie.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

Le **président**: M. Rigot est dans une autre commission; nous reviendrons donc à sa question plus tard. Les questions n^{os} 55008417C et 55008418C de Mme Jadin sont transformées en questions écrites.

Chers collègues, je voudrais partager avec vous deux considérations sur l'ordre des travaux. Plusieurs collègues me demandent jusqu'à quelle heure nous travaillerons. M. le ministre est disponible; nous pouvons donc essayer d'aller jusqu'au bout des questions. Bien entendu et c'est peut-être une nouveauté apparue ces derniers mois, si certains collègues veulent se référer au texte tel qu'il a été déposé, je rappelle que dans ce cas-là, le texte écrit déposé est repris intégralement dans le compte rendu des questions et des réponses. On peut évidemment aussi ajouter des points, les modifier, les actualiser. C'est une façon de faire.

Par ailleurs, je souhaite informer les membres de cette commission qui sont présents que le mardi 28 septembre prochain, dans l'après-midi, nous aurons des questions à M. Clarinval. En outre, nous essayerons de traiter les questions adressées à M. De Backer mardi ou mercredi prochain mais c'est encore en attente. Je pense que nous pourrions ainsi apurer les questions pour les grands départements avant, qui sait, une autre vie.

10 **Vraag van Pieter De Spiegeleer aan François Bellot (Mobilité) over "De toestand en de bestemming van de watertoren nabij het station van Denderleeuw" (55008441C)**

10 **Question de Pieter De Spiegeleer à François Bellot (Mobilité) sur "L'état et la destination du château d'eau proche de la gare de Denderleeuw" (55008441C)**

10.01 Pieter De Spiegeleer (VB): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, het station van Denderleeuw, een zeer belangrijk station in Oost-Vlaanderen, zelfs in heel Vlaanderen, is aan vernieuwing toe. Daar wordt al lang over gepraat. Een symbolische plaats in de stationsomgeving van Denderleeuw is de zogenaamde watertoren.

Die watertoren werd in 1925 gebouwd in opdracht van de spoorwegen met het oog op de bevoorrading van de stoomtreinen in die tijd. De watertoren is door het Agentschap Onroerend Erfgoed van de Vlaamse

overheid echter aangeduid als "vastgesteld bouwkundig erfgoed". Bovendien is het monument niet alleen een baken in de gemeente en zelfs in de regio, het is ook opgenomen in het masterplan voor het station van Denderleeuw.

De watertoren, die eigendom is van Infrabel, is zeer sterk in verval geraakt. Het is een pijnlijk zicht geworden in de stationsomgeving van Denderleeuw. Ik zal niet over de skyline van Denderleeuw spreken, want zo groot is Denderleeuw nu ook weer niet.

Mijnheer de minister, welke plannen heeft Infrabel met het gebouw? Op welke termijn? Is Infrabel bereid of van plan om het gebouw te verkopen, bijvoorbeeld aan de gemeente Denderleeuw? Staat Infrabel in contact met respectievelijk de gemeente Denderleeuw en het Agentschap Onroerend Erfgoed Vlaanderen, om de restauratie, toekomst en eventuele nieuwe bestemming of invulling van het gebouw te helpen bewerkstelligen?

10.02 Minister **François Bellot**: Mijnheer De Spiegeleer, de NMBS is op de hoogte van de vraag van de gemeente om de watertoren als landmark of herkenningspunt te herwaarderen. De toegankelijkheid is een groot probleem. De watertoren staat midden in de sporen. Voor de NMBS kan de overdracht van de watertoren aan de gemeente gebeuren. Er is echter ook een stuk grond van Infrabel dat moet worden overgedragen. De watertoren is eigendom van de NMBS, maar staat op een grond van Infrabel.

De watertoren kan samen met de grond aan Infrabel worden overgedragen of de NMBS kan de watertoren aan de gemeente overdragen. De gemeente onderzoekt de mogelijke initiatieven om de watertoren op te waarderen.

10.03 **Pieter De Spiegeleer** (VB): Dank u voor uw antwoord, mijnheer de minister. Ik had dat antwoord enigszins verwacht, maar het is natuurlijk wel verwarrend. De NMBS is de eigenaar van de toren, maar de gronden zijn eigendom van Infrabel.

De gemeente is ook vragende partij en gesprekspartner.

Wij zijn toch een beetje bevreesd dat het een langetermijnproject zal worden. Als we de huidige toestand van het gebouw bekijken, denk ik dat er zeer snel een oplossing moet komen in het belang van iedereen. Ik denk niet dat noch Infrabel noch de NMBS baat hebben bij de toestand van dit gebouw, ook al zijn zij officieel eigenaar. Ik denk dat de NMBS en Infrabel hier toch een constructieve positie moeten innemen, in samenwerking met de gemeente Denderleeuw en met het Agentschap Onroerend Erfgoed om dit als een volwaardig baken in de gemeente en de regio te zien.

Ik denk dat dit alleen maar een win-winsituatie zou zijn waarbij Infrabel en de NMBS alleen maar baat hebben. Nu is het immers alleen maar een smet op het zicht van de stationsomgeving.

Ik dank u voor het antwoord, mijnheer de minister.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

11 **Vraag van Kim Buyst aan François Bellot (Mobiliteit) over "De maatregelen om de minimale opvolgtijd tussen treinen te verkorten" (55008462C)**

11 **Question de Kim Buyst à François Bellot (Mobilité) sur "Les mesures visant à réduire l'intervalle de temps minimum entre des trains successifs" (55008462C)**

11.01 **Kim Buyst** (Ecolo-Groen): Mijnheer de minister, ik had deze vraag eerst schriftelijk ingediend, maar ik moet eerlijk zeggen dat het antwoord dat ik kreeg eigenlijk geen echt antwoord was op mijn vragen betreffende de minimale opvolgtijd tussen treinen. Daarom stel ik mijn vraag opnieuw, maar nu mondeling.

In Nederland kondigde spoorinfrastructuurbeheerder ProRail aan af te stappen van een generieke norm voor alle treinen wat de minimale opvolgtijd betreft. Door een verbeterde module in de software kunnen ze straks per locatie en zelfs per trein de minimale opvolgtijd tussen twee treinen laten verschillen. Doordat treinen elkaar op sommige plekken sneller kunnen opvolgen dan nu het geval is, ontstaat er ruimte op het spoor voor meer treinen. Volgens ProRail zou de capaciteit op het Nederlandse spoor hierdoor groeien van 7.000 naar 9.000 treinen.

Ook in Nederland loopt momenteel een proefproject met zelfrijdende treinen. Volgens ProRail kunnen deze treinen veilig dicht op elkaar rijden en ook hierdoor kan de opvolgtijd worden ingekort.

Ik heb hierover de volgende vragen.

Zijn de NMBS en Infrabel op de hoogte van zo'n aangepaste software die preciezer plannen mogelijk maakt, zodat de capaciteit op het Belgische spoorwegnet omhoog kan? Zo ja, overwegen zij zo'n aankoop?

Tijdens de vergadering van de commissie voor Mobiliteit op 27 november 2019 antwoordde u dat Infrabel en de NMBS samen een studie over ATO lieten opzetten. In uw antwoord bevestigt u dat dat een van de onderzochte pistes is met betrekking tot de problematiek van de verzadigde Noord-Zuidverbinding. Werd naar aanleiding van deze resultaten al een vervolgtraject opgesteld?

11.02 Minister **François Bellot**: Mevrouw Buyst, de NMBS en Infrabel laten mij weten dat zij nieuwe ontwikkelingen rond spoorwegtechnologieën onverminderd blijven opvolgen in verschillende werkgroepen, ook op internationaal niveau, alsook dat de studie nog altijd lopende is.

Zoals ik u al in antwoord op uw schriftelijke vraag liet weten, heeft de studie aangetoond dat ATO een pertinente oplossing zou kunnen zijn samen met een aantal andere ingrepen op het vlak van infrastructuur en treinmaterieel.

Inzake uw vraag over de minimumopvolgtijden tussen treinen laat Infrabel mij nog weten dat haar planningstoepassingen momenteel nog geen automatische opvolgtijden berekenen. Die tijden worden manueel toegekend in functie van de infrastructuur, zoals de toegelaten snelheden en de seininrichtingen, en in functie van de karakteristieken van de treinen die elkaar opvolgen.

De planning is dus wel precies, maar gebeurt door menselijke interventie.

Die aanpak laat ook toe de capaciteit te optimaliseren en de opvolgtijden minimaal te houden, waar dat technisch mogelijk en wenselijk is op het vlak van stiptheid en robuustheid van het transportplan.

11.03 **Kim Buyst** (Ecolo-Groen): Mijnheer de minister, u geeft inderdaad wel een antwoord op de vraag naar het project van ProRail in Nederland.

Ik hoor ook dat Infrabel dat vooral manueel doet. Ik heb bij een van de vorige antwoorden gehoord dat men toch wil inzetten op innovatie en optimalisering. Het is dan ook heel belangrijk om naar goede voorbeelden in het buitenland te kijken. Indien straks zou blijken dat de Nederlandse Spoorwegen door hun systeem op hun net meer treinen kunnen laten rijden, zal het belangrijk zijn om contact op te nemen en uit de goede voorbeelden uit het buitenland te leren.

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

Le **président**: Je n'ai pas de nouvelles de M. De Maegd, donc nous verrons pour sa question n° 55008477C. Je ne sais pas si M. Gilkinet vient poser sa question ou si elle est transformée ou reportée. Il peut nous le faire savoir, même par la suite. La question n° 55008507C de Mme Dedonder est transformée en question écrite.

12 **Samengevoegde vragen van**

- Jef Van den Bergh aan François Bellot (Mobiliteit) over "Het aanbieden van flexibele abonnementen" (55008517C)

- Kim Buyst aan François Bellot (Mobiliteit) over "Treinabonnementen op maat van de thuiswerkers" (55008622C)

- Maria Vindevoghel aan François Bellot (Mobiliteit) over "Het invoeren van een flexibel tarief bij de NMBS" (55008884C)

- Sarah Schlitz aan François Bellot (Mobiliteit) over "Treinabonnementen op maat voor telewerkers(sters)" (55008974C)

12 **Questions jointes de**

- Jef Van den Bergh à François Bellot (Mobilité) sur "L'offre d'abonnements flexibles" (55008517C)

- Kim Buyst à François Bellot (Mobilité) sur "Des abonnements de train sur mesure pour les travailleurs à domicile" (55008622C)
- Maria Vindevoghel à François Bellot (Mobilité) sur "L'instauration d'un tarif flexible à la SNCB" (55008884C)
- Sarah Schlitz à François Bellot (Mobilité) sur "Les abonnements de train sur mesure pour les télétravailleur.se.s" (55008974C)

12.01 Jef Van den Bergh (CD&V): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, wij hebben het daarnet al gehad over de financiële verliezen die de NMBS dit jaar boekt ten gevolge van de COVID-19-crisis en over het aantal reizigers en de bezetting van de treinen. Er is wel opnieuw een groei, maar toch we moeten vaststellen dat heel wat pendelaars vandaag nog altijd thuiswerkt. Dat is wellicht een gegeven dat niet meer zal verdwijnen aangezien thuiswerken immers ook een positief effect heeft op onze mobiliteit.

Het is een uitdaging voor de NMBS om ook aan dat thuiswerkend pendelpubliek een interessant aanbod te kunnen bieden. In Nederland besloot de NS haar abonnementen onder de loep te nemen en aan te passen aan de behoeften van vandaag, zoals mensen die veel thuiswerken en zich slechts af en toe naar de werkplaats moeten begeven.

Bij de NMBS bestaat er een parttime abonnement. Dat kan een oplossing zijn voor pendelaars die twee of drie dagen per week naar het kantoor moeten, maar het thuiswerken kent natuurlijk heel veel vormen en vraagt nog meer flexibiliteit. Sommige mensen werken een week thuis en een week op kantoor, of een dag per week of per veertien dagen, enzovoort. Zij vallen dan terug op standaardtickets of op de kaart voor 10 enkele ritten en betalen per rit aanzienlijk meer dan abonneenthouders.

Het zou goed zijn dat de NMBS aangepaste abonnementen voor dit doelpubliek zou kunnen aanbieden.

Dat geldt ook voor de parkings van de NMBS. Occasionele pendelaars betalen veel duurderde dagtickets dan abonneenthouders die goedkopere toegang tot de betalende parkings kunnen krijgen.

Mijnheer de minister, hoe evalueert de NMBS haar bestaande aanbod voor deeltijds thuiswerkende pendelaars? Hoe staat de NMBS tegenover het uitwerken van flexibele abonnementen om mensen die deels thuiswerken te overtuigen om toch een nieuw abonnement aan te schaffen? Zal de NMBS dit verder onderzoeken? Zo ja, wat is de timing?

Hoe evalueert de NMBS de parkeerdruk aan de stations? Welke mogelijkheden zijn er om occasionele pendelaars toch op een voordelige manier aan de stations te laten parkeren? Wat is de visie van de NMBS hierover?

In welke compensatie voorziet de NMBS voor reizigers wiens abonnement tijdens deze coronaperiode verviel? Wat met reizigers die een jaarabonnement hebben? In welke tegemoetkoming voorziet het spoorbedrijf? Wat met de parkeerabonnementen?

12.02 Kim Buyst (Ecolo-Groen): Mijnheer de minister, het treinabonnement op pauze zetten of aanpassen is in Nederland mogelijk. Zo'n 375.000 treingebruikers hebben daarvan gebruikgemaakt.

Bij ons zie ik geen aangepast beleid voor thuiswerkers. Nochtans neemt thuiswerk significant toe door de coronacrisis. Het is dus wel het moment om een goede structurele regeling uit te werken.

De NMBS heeft op dit moment alleen een halftijds abonnement. Pendelaars die slechts een tot twee dagen per week naar kantoor gaan hebben weinig voordeel bij die formule. Zij vallen nu terug op losse tickets, wat aanzienlijker duurder is.

Andere werknemers gaan op de momenten waarop het aantal besmettingen lager is vaker naar het werk, op piekmomenten blijven ze thuis. Voor hen is er ook niet echt een ideale aanpak voorhanden.

Verschillende pendelaars hadden een voltijds jaarabonnement, maar blijven daar nu mee zitten. Het is mogelijk om een voltijds abonnement om te ruilen tot een halftijds abonnement, maar die regeling is volgens ons te weinig bekend.

Het is cruciaal dat de NMBS zich aanpast aan deze gewijzigde omstandigheden.

Mijnheer de minister, hoeveel pendelaars zetten sinds corona hun voltijds abonnement om naar een halftijds abonnement?

Zal de NMBS reizigers meer wijzen op de mogelijkheid om hun abonnement aan te passen naar een formule die meer op maat is van hun noden?

Werkt de NMBS op dit moment aan flexibelere formules die op maat zijn van thuiswerk? Zo ja, wanneer verwachten ze hiermee van start te kunnen gaan? Zo nee, waarom niet?

Bij de Nederlandse Spoorwegen konden reizigers hun abonnement op pauze zetten. Bij ons kwam er geen soortgelijke regeling, aangezien er nog overleg was met andere vervoersbedrijven. Wordt er nog aan een regeling gewerkt waardoor reizigers met een abonnement hun geldigheidsperiode kunnen verlengen of eventueel gecompenseerd kunnen worden?

12.03 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Mijnheer de minister, wij hadden toch een ander aspect rond die flexibele tarieven willen belichten. In de onderhandelingsnota's van de mogelijke Vivaldi-regering stond dat men wil gaan naar flexibele tarieven bij de NMBS. Betekent dit dat de NMBS de vrijheid zal krijgen om tarieven aan te passen aan de drukte of de luwte? Zal het sporen dan duurder worden tijdens de spitsuren, waardoor mensen ontmoedigd zullen worden om de trein te nemen? Wij willen toch juist het omgekeerde, dat het openbaar vervoer meer gebruikt wordt.

Zijn er in het verleden al studies gemaakt rond flexibele tariefformules? Wat zijn de effecten als dit ook zou betekenen dat tickets duurder zouden worden? Wat waren de conclusies?

De NMBS staat nu natuurlijk zwaar onder druk door de coronacrisis. Is het dan verstandig om een signaal te geven aan de bevolking dat de treintickets eventueel duurder zullen worden gemaakt of dat de mensen anders maar een andere trein moeten nemen? Is dit niet gewoon een manier om de financiering van de NMBS te verhogen door de reizigers meer te laten betalen?

Het is voor veel mensen nu al niet gemakkelijk om de trein te nemen in veel kleine stations, waar niet veel treinen rijden. Wat betekenen de mogelijkheden van flexibiliteit daarrond? Het zou ook wel eens kunnen betekenen dat de tarieven zouden stijgen en dat baart ons zorgen.

12.04 Sarah Schlitz (Ecolo-Groen): *Monsieur le ministre, mettre en pause ou ajuster son abonnement de train: c'est possible aux Pays-Bas, où environ 375 000 usagers ferroviaires ont utilisé cette possibilité. Chez nous, je ne vois pas de modification des modalités d'abonnement pour les télétravailleur.se.s. Or le nombre de télétravailleur.se.s a considérablement augmenté depuis le début de la crise sanitaire. Il est donc temps de trouver des solutions d'adaptation. La SNCB n'a actuellement qu'un seul abonnement adapté pour les personnes qui vont sur le lieu de travail à mi-temps. Mais les navetteurs qui ne se rendent au bureau qu'un ou deux jours par semaine ne bénéficient pas de cette formule. Ils utilisent des billets à l'unité, qui sont considérablement plus chers.*

D'autres employé.e.s vont davantage sur leur lieu de travail lorsque le nombre d'infections diminue et restent chez eux lorsque ces chiffres augmentent. Pour ce type d'utilisateur.e.s, les abonnements disponibles ne sont pas adaptés. De nombreux navetteur.se.s avaient un abonnement annuel à temps plein, mais ils sont désormais coincés. Il est possible d'échanger un abonnement à temps plein contre un abonnement à mi-temps, mais on en sait peu sur cette possibilité. Il est essentiel que la SNCB s'adapte aux nouvelles circonstances.

Combien de navetteur.se.s ont échangé leur abonnement à temps plein contre un abonnement à mi-temps depuis le début de la crise sanitaire? La SNCB va-t-elle sensibiliser les voyageur.se.s à la possibilité d'adapter leur abonnement en choisissant une formule plus adaptée à leurs besoins? La SNCB travaille-t-elle actuellement sur des offres plus flexibles et plus adaptées au télétravail? Si oui, quand de telles offres seront disponibles? Sinon, pourquoi?

12.05 François Bellot, ministre: Chers collègues, l'objectif de la SNCB est de simplifier l'offre de produits et leur prix, et de l'adapter pour le futur, notamment en fonction des attentes des voyageurs, de la digitalisation et des évolutions technologiques, de la concurrence et de la libéralisation. Rendre une partie de celle-ci plus dynamique devrait être envisagé.

De NMBS streeft een aantal doelstellingen na, namelijk de reizigers aanmoedigen tot een betere spreiding over de treinen met hoofdzakelijk meer reizigers tijdens de daluren, het aanbod inzake abonnementen aanpassen aan de evolutie op de arbeidsmarkt, de intermodale verplaatsingen van deur tot deur gemakkelijker maken en de digitale kanalen bevorderen. Dit alles wil men doen zonder de sanitaire eisen uit het oog te verliezen.

Teneinde tegemoet te komen aan de verwachtingen van telewerkers en mensen die halftijds werken, wordt door de NMBS een halftijds abonnement aangeboden voor 5 heenritten en 5 terugritten tijdens een periode van 15 dagen. Er moet echter worden vastgesteld dat zowel voor als tijdens de coronacrisis slechts 5 % van de abonnees van de NMBS voor het halftijds abonnement koos. Ondanks het feit dat er op grote schaal thuis wordt gewerkt, blijft de voorkeur van de pendelaars uitgaan naar het standaard abonnement.

Des enquêtes ont été et seront encore menées afin de comprendre et d'anticiper les évolutions futures en matière de télétravail et, plus généralement, en matière de fréquences de déplacement. Sur la base de celles-ci, de nouveaux formats d'abonnement flexible sont à l'étude.

L'offre précise pour le futur est donc bien en cours de réflexion à la SNCB. Outre ces réflexions, la SNCB doit également répondre aux évolutions récentes du marché, comme c'est le cas avec la crise sanitaire actuelle.

De NMBS heeft ook een nieuwe cel Pricing and Revenue Management opgericht. Wat de compensaties betreft, (...) op een paar vervoersbedrijven hetzelfde standpunt. De reizigers kunnen altijd gebruikmaken van de bestaande compensatieregeling.

12.06 Jef Van den Bergh (CD&V): Mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord, waarin ik helaas niet zoveel nieuwe elementen ontwaar. Ik denk dat dit de komende weken en maanden verder zal moeten worden opgevolgd.

Wat de compensaties betreft, het antwoord is al verschillende keren gegeven. Er is een bestaand systeem om abonnementen op te zeggen en gedeeltelijk terugbetaald te krijgen. Dat systeem is echter verre van klantvriendelijk. Ik vind dit een weinig klantvriendelijke houding en betreurt dat men de bestaande reizigers niet meer tegemoetkomt ter compensatie van het niet kunnen gebruiken van hun abonnementen tijdens de lockdown.

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

Aan de ene kant ben ik blij te vernemen dat er een denkoefening bezig is om de toekomstige tendensen in kaart te brengen, maar ik denk echt dat we een versnelling hoger moeten schakelen. Het is logisch dat thuiswerken het nieuwe normaal zal worden en dat het openbaar vervoer daarop moet inspelen met abonnementsformules die gemakkelijk zijn voor mensen die flexibel de trein willen nemen.

Het feit dat slechts 5 % heeft gekozen om zijn abonnement om te zetten in een halftijds abonnement kan er ook op wijzen dat te weinig geweten is dat dit een optie is. Ik denk echt dat met dat nieuwe normaal, het thuiswerken, dat een aantal positieve evoluties met zich meebrengt, de NMBS zich achter die toekomstvisie moet scharen en voluit moet inzetten op nadenken hoe ze zo klantvriendelijk mogelijk flexibele abonnementen kan aanbieden aan haar reizigers.

12.08 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Ik heb niet echt een antwoord gekregen op mijn vraag over de mogelijke flexibele toepassingen. Wij moeten goed beseffen dat wij geen betere spreiding kunnen vragen aan mensen die geen vrije keuze in de werkuren hebben. Die mensen hebben geen keuze. Zij moeten de trein kunnen nemen op de uren die door de werkgever bepaald worden. Voor ons is het heel belangrijk om de tickets niet duurder te maken voor de mensen die de trein nodig hebben om naar het werk te gaan.

12.09 Sarah Schlitz (Ecolo-Groen): Monsieur le ministre, je vous remercie. Je suis aussi heureuse d'entendre qu'une solution est à l'étude pour flexibiliser les abonnements. Il s'agit de répondre à une préoccupation essentielle des navetteurs actuellement, vu la situation. Il faut s'adapter vite. C'est important.

Par contre, un gros point d'attention concerne les tarifs. Comme le recommande le Réseau de lutte contre la pauvreté, il pourrait être envisagé de créer des tarifs moins élevés pour les heures creuses. Néanmoins,

cela ne doit pas aller dans le sens d'une augmentation des tarifs pendant les heures pleines.

Et surtout, il ne faut pas jouer sur une fluctuation des tarifs, comme cela peut être le cas par exemple sur les trains à grande vitesse et les trains internationaux, qui sont libéralisés. Cela crée une insécurité et une augmentation des prix. Surtout, ne pas entrer dans un tel schéma. C'est essentiel. Je vous remercie.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

De **voorzitter**: Vraag nr. 55008518C van de heer Van den Bergh wordt omgezet in een schriftelijke vraag.

13 Question de Laurence Zanchetta à François Bellot (Mobilité) sur "L'état désastreux de la gare de Tubize" (55008523C)

13 Vraag van Laurence Zanchetta aan François Bellot (Mobiliteit) over "De erbarmelijke toestand van het station Tubeke" (55008523C)

13.01 Laurence Zanchetta (PS): Monsieur le ministre, malgré son importance régionale, les 4 000 navetteurs qui y transitent quotidiennement et le nouveau plan d'offre suburbaine S, force est de constater que la gare de Tubize est en mauvais état: quais dégradés, infrastructures défraîchies, escalators en panne depuis cinq années, accessibilité difficile, etc. En mars 2018, un *lifting* de la gare avait été annoncé pour un montant de 350 000 euros.

Dès lors, monsieur le ministre, où en sommes-nous tant d'un point de vue calendrier que budgétaire dans la réalisation de ces travaux? Quels sont exactement les interventions prévues? Sur la question de l'accessibilité, une solution urgente est-elle prévue pour les escalators des deux quais en panne depuis des mois?

13.02 François Bellot, ministre: Chers collègues, afin de permettre au plus grand nombre de voyageurs d'accéder facilement aux quais, la SNCB va augmenter dans ses gares le nombre d'ascenseurs, de 250 en 2017 à 350 en 2022. Le nombre d'escaliers mécaniques passera de 310 en 2017 à 385 en 2022.

Les escalators de Tubize sont des escaliers roulants très anciens qui ont été mis hors service et qui doivent être remplacés. C'est le cas pour une trentaine d'escaliers roulants répartis sur l'ensemble du territoire. Des travaux d'envergure – rehaussement des quais, construction de rampes et d'ascenseurs - sont nécessaires et requièrent des travaux d'études et des investissements conséquents afin d'adapter l'infrastructure ferroviaire aux normes d'accessibilité actuelles pour les personnes à mobilité réduite.

Afin d'accueillir ses clients dans les meilleures conditions, la SNCB bénéficie des dotations classiques d'investissements ainsi que de l'apport d'une partie du financement complémentaire du milliard vertueux. Ce sont près de 600 millions d'euros qui auront été investis sur la période 2018-2020.

La SNCB est actuellement en contact avec la ville de Tubize. Elle a prévu d'équiper les quais dont le rehaussement sera réalisé à l'horizon 2022. Dans ce cadre, l'accessibilité des personnes à mobilité réduite sera considérablement améliorée puisque des rampes PMR seront installées. Il sera prochainement procédé au remplacement des portes de la gare par des portes coulissantes. Par ailleurs, en vue d'améliorer la propreté de la gare, des poubelles à tri sélectif ont été installées; le nettoyage de la gare est externalisé et donne de bons résultats.

13.03 Laurence Zanchetta (PS): Monsieur le ministre, je vous remercie pour cette réponse.

Évidemment, 2022, c'est loin pour les personnes et, notamment, celles à mobilité réduite qui attendent tout en essayant de trouver des solutions! La gare de Tubize n'est pas la seule concernée. Nous suivrons le cas de cette gare comme celui de tant d'autres avec attention. En effet, nous sommes souvent interpellés par des personnes qui rencontrent des difficultés dans l'organisation de leurs déplacements et qui vivent la situation comme un long parcours du combattant.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

14 Question de Laurence Zanchetta à François Bellot (Mobilité) sur "Les menaces à l'encontre du

service de médiation de l'aéroport de Bruxelles National" (55008552C)

14 **Vraag van Laurence Zanchetta aan François Bellot (Mobiliteit) over "De bedreigingen aan het adres van de ombudsdienst van Brussels Airport" (55008552C)**

14.01 **Laurence Zanchetta** (PS): Monsieur le ministre, le 7 septembre dernier est paru dans *La Dernière Heure* un article nous informant que le médiateur et le service de médiation de l'aéroport national affirmaient avoir subi des pressions et des menaces visant à influencer, voire empêcher, l'établissement du rapport d'évaluation relatif à l'impact des travaux effectués sur les deux pistes de Bruxelles-National entre le 18 mars et le 23 août.

En effet, le directeur du service de médiation explique que des pressions claires et manifestes ont été exercées contre lui-même et contre le service de médiation, afin qu'aucune évaluation ne soit réalisée. Il affirme que certains acteurs ont refusé toute collaboration, n'ont pas transmis les bonnes informations et ont pratiqué la langue de bois.

Le médiateur et le service de médiation de l'aéroport national ont l'obligation légale de collecter et de diffuser les informations relatives aux trajectoires suivies et aux nuisances provoquées par les avions transitant par cet aéroport. Une mission qui, comme le prévoit l'arrêté royal de mars 2002, doit s'opérer de façon indépendante. Force est de constater que si ces pressions et menaces sont avérées, c'est le bon fonctionnement du service qui est remis en question.

Monsieur le ministre, vos services ont-ils donné suite à ces inquiétantes déclarations? Êtes-vous en mesure de les vérifier? Des suites judiciaires sont-elles envisagées?

Quelles sont les mesures supplémentaires nécessaires pour assurer l'indépendance de ce service? Le rapport en question sera-t-il accessible au public?

14.02 **François Bellot**, ministre: Madame Zanchetta, je souhaiterais rappeler que le service de médiation de l'aéroport de Bruxelles-National est indépendant. Je déplore que le rapport de 2019 dudit service ne m'ait été ni envoyé ni présenté, comme il est coutume de le faire.

À diverses reprises, j'ai été témoin de relations tendues entre le médiateur et certains acteurs en rapport avec le survol de Bruxelles, comme Brussels Airport Company (BAC), mais aussi les associations de riverains. J'en appelle donc à l'esprit critique et positif de chacun pour que cette situation ne perdure pas.

14.03 **Laurence Zanchetta** (PS): Monsieur le ministre, j'en prends note et vous en remercie.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

De **voorzitter**: Ik heb geen nieuws van mevrouw Slegers. Vraag 55008713C van de heer Senesael is omgezet in een schriftelijke vraag. Vraag 55008768C van de heer Raskin is ook omgezet in een schriftelijke vraag. Hetzelfde geldt voor vragen 55008781C en 55008783C van madame Hanus en vragen 55008789C en 55008835C van de heer Arens. Vervolgens werd vraag 55008853C van de heer Vandenbroucke omgezet in een schriftelijke vraag.

15 **Question de Sarah Schlitz à François Bellot (Mobilité) sur "L'offre aux entreprises 'un mois gratuit en train'" (55008855C)**

15 **Vraag van Sarah Schlitz aan François Bellot (Mobiliteit) over "Het aanbieden aan bedrijven van een gratis treinabonnement van een maand voor hun werknemers" (55008855C)**

15.01 **Sarah Schlitz** (Ecolo-Groen): Monsieur le ministre, j'aimerais vous interroger sur l'action de la SNCB à destination des entreprises "un mois gratuit en train". En participant à cette action, les entreprises permettent à leurs travailleur.se.s d'effectuer leurs déplacements domicile-travail en train gratuitement pendant un mois et ainsi de tester un nouveau mode de déplacement. C'est donc une excellente initiative. Néanmoins, il me revient que de plusieurs obstacles se dressent face aux entreprises intéressées pour bénéficier de cette offre: l'offre est réservée aux entreprises qui disposent entre 15 et 20 testeur.se.s volontaires. Il s'agit donc d'entreprises de taille relativement importante.

La gratuité ne fonctionne que pour le trajet domicile-gare la plus proche. Quid des travailleurs qui ont

plusieurs lieux de travail sur une semaine ou de ceux qui préfèrent se rendre à une gare un peu plus éloignée de leur domicile mais mieux desservie?

La procédure prend du temps (il faut inscrire les employé.e.s un mois à l'avance) et peut décourager. La communication ne semble pas avoir été faite de façon large, beaucoup d'entreprises ne sont pas informées de cette offre. Très peu d'informations sont disponibles sur le site internet de l'action. Néanmoins, les retours de personnes ayant testé le service soulignent le suivi effectué par les agents en charge d'accompagner les entreprises.

Pourquoi réserver cette offre aux entreprises capables de trouver au moins 15 à 20 employé.e.s intéressés par ce test? Vous le savez comme moi: le tissu économique belge repose en grande partie sur les PME et TPE: les entreprises de moins de 10 salarié.e.s emploient 20% des salarié.e.s Belgique. Pourquoi ne pas adapter l'offre pour les salarié.e.s qui auraient plusieurs lieux de travail ou qui feraient des déplacements professionnels?

De quelle manière cette offre a-t-elle été diffusée vers les entreprises?

15.02 François Bellot, ministre: Chère collègue, l'action "un mois en train" gratuite est organisée à l'intention des entreprises qui sont joignables en train et qui mettent aussi tout en œuvre pour que leurs employés adoptent une façon différente et durable de se rendre au travail. La SNCB conseille les entreprises pour la mise en place de cette solution de mobilité. Cela s'accompagne d'une analyse et d'une concertation intense entre la SNCB et l'entreprise.

L'engagement de la direction de l'entreprise constitue donc un facteur de succès critique pour mener à bien cette action. L'accessibilité en train constitue un autre facteur décisif pour déterminer l'entreprise qui bénéficiera de la collaboration. La formule est basée sur un abonnement trajet standard, pendant une durée d'un mois. Le coût de l'opération est entièrement pris en charge par la SNCB.

Par le passé, la SNCB a déjà mené des collaborations avec, entre autres, l'Union Wallonne des Entreprises, Bruxelles Mobilité, Netwerk Duurzame Mobiliteit Vlaanderen, et a également participé activement à des initiatives menées pendant la semaine de (...)

15.03 Sarah Schlitz (Ecolo-Groen): Merci, monsieur le ministre, pour votre réponse qui, malheureusement, ne répond pas vraiment aux questions assez précises que j'avais introduites.

Pour être bien claire, je trouve que cette opération est vraiment intéressante et correspond à ce que l'on recommande en matière de transfert modal. Il s'agit de faire de l'accompagnement de citoyens et de groupes de citoyens et de collectivités. C'est dans ce sens-là qu'allaient mes questions.

Je m'interrogeais par contre sur le fait que cette offre était réservée aux entreprises qui étaient capables de mobiliser 15 à 20 employés intéressés par l'offre. Cela signifie que ne sont ni ceux qui ont déjà un abonnement, ni ceux qui n'ont pas de gare à proximité et pour qui c'est impensable. Cela me paraît déjà être une masse d'employés fort grande en sachant qu'on a un tissu économique densément constitué de PME et de TPE. Il semblerait intéressant que cette offre puisse aussi accompagner de plus petites structures, comme de petites ASBL ou de petites entreprises de dix employés. C'est là que se situait ma réflexion. Je reviendrai vers vous via une question écrite par exemple.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

16 Question de Sarah Schlitz à François Bellot (Mobilité) sur "Le train de nuit Malmö-Bruxelles" (55008925C)

16 Vraag van Sarah Schlitz aan François Bellot (Mobiliteit) over "De nachttrein Malmö-Brussel" (55008925C)

16.01 Sarah Schlitz (Ecolo-Groen): *Monsieur le ministre, le 17 juin dernier, en réponse à une de mes questions, vous m'informiez que vous aviez chargé votre administration de participer au groupe de travail interdépartemental concernant la mise sur la rail d'un train de nuit Malmö-Bruxelles et que le SPF Mobilité et Transports avait participé, avec les administrations des autres pays, aux deux réunions du groupe de travail qui se sont tenues en février et mars.*

Les choses continuent d'avancer du côté suédois: le gouvernement suédois vient de publier un avis de pré-information relatif au contrat de service public et, comme l'exige la directive UE de services publics, l'État suédois a demandé la permission au gouvernement belge pour faire arriver ce train de service public en Belgique.

Monsieur le Ministre, avez-vous reçu cette demande? Le Gouvernement y a-t-il donné une suite favorable? Votre Gouvernement pourrait aller un pas plus loin en déclarant également ce train comme un train de service public sur le territoire belge, en concertation avec le gouvernement suédois et danois. Ainsi nous aurions notre mot à dire sur le projet. Enfin, pourriez-vous m'informer des prochaines étapes de travail auxquelles la Belgique sera associée?

16.02 François Bellot, ministre: Chère collègue, lors de la dernière réunion du groupe de travail du 19 mars 2020, il a été convenu que la Suède déterminerait les prochaines étapes de cette collaboration interdépartementale ainsi que l'agenda des prochaines réunions.

À ce jour, les réunions du groupe de travail pour la liaison de train de nuit entre Malmö et Bruxelles n'ont pas encore repris et aucun calendrier n'a été communiqué. Des contacts sont en cours entre les administrations respectives afin de clarifier la situation. Dans le cas où la Suède souhaiterait faire circuler le train de nuit dès la fin 2022, il est nécessaire de notifier rapidement le service de régulation du transport ferroviaire. En effet, il y a lieu de respecter un délai de 18 mois avant la mise en circulation d'un nouveau service ferroviaire de passagers.

Ces contacts devraient également être l'occasion de discuter des résultats des études et analyses menées par l'administration suédoise ces derniers mois. Concrètement, il faudrait qu'en avril 2021 au plus tard ait lieu une réservation des sillons. Ce devrait être fait lors de la rencontre prochaine à Leipzig.

16.03 Sarah Schlitz (Ecolo-Groen): Merci pour ces précisions, monsieur le ministre.

J'aurais aussi voulu savoir si le gouvernement allait déclarer ce train de service public. Ainsi que vous l'avez précisé, la directive oblige la Suède à introduire une demande. La Belgique pourrait également s'impliquer de cette manière dans le projet, ce qui lui conférerait une marge de manœuvre plus importante et une meilleure vue sur le déroulement du projet, notamment en termes de capacité et d'avenir de la ligne.

Au-delà de cet aspect-là, si nous ne nous dirigeons pas vers cette option, nous pourrions au moins rendre un avis favorable quant au passage du train sur le territoire belge. J'espère que cela coule de source pour vous.

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

17 Samengevoegde vragen van

- **Tomas Roggeman** aan **François Bellot** (Mobiliteit) over "Fietsen op de trein" (55008874C)
- **Marianne Verhaert** aan **François Bellot** (Mobiliteit) over "Fietsen op de trein" (55008955C)

17 Questions jointes de

- **Tomas Roggeman** à **François Bellot** (Mobilité) sur "Les vélos dans les trains" (55008874C)
- **Marianne Verhaert** à **François Bellot** (Mobilité) sur "L'embarquement de vélos à bord des trains" (55008955C)

17.01 Tomas Roggeman (N-VA): *Mijnheer de minister, de trein en de fiets samen vormen een onmiskenbaar huwelijk in de weg naar een betere mobiliteit en multimodaliteit. Door de verdere aanleg van fietssnelwegen wordt het gebruik van de fiets aantrekkelijker en ook door onze bedrijven wordt dit ondersteund door het verlonen van fietsgebruik door middel van fietsvergoedingen. Dit verhoogde fietsgebruik leidt soms tot capaciteitsproblemen in de treinen en dan vooral tijdens de spitsuren. Naast het ongemak dat dit voor de reizigers met zich meebrengt, creëert het eveneens onveilige situaties. Wanneer de doorgang versperd wordt door een overdaad aan fietsen, kunnen reizigers zich amper nog door de wagon verplaatsen. Eveneens wordt het voor rolstoelgebruikers moeilijker om zich op de voor hen voorziene plek te plaatsen. Rond het vervoer van de fiets zijn door de NMBS al enkele regels opgesteld. Toch is er een globale visie nodig voor de toekomst. Zo stelde u in 2019 in een antwoord op een mondelinge vraag (MV 27413) dat de NMBS een fietsstrategie zou uitwerken. Dit brengt me tot het stellen van volgende vragen.*

Wat is de stand van zaken van deze fietsstrategie? Kan de NMBS de resultaten hiervan overmaken aan de leden van de commissie Mobiliteit? Als reizigers zouden kunnen zien waar er in de trein nog plaats is voor het stallen van hun fiets kan er een capaciteitsprobleem voorkomen worden. Waarom is tot op heden het nog niet mogelijk om de samenstelling van de rijtuigen te vinden op de website van de NMBS of in de nieuwe capaciteitsapp 'MoveSafe'?

Hoe wil de NMBS tegemoet komen aan een hogere vraag tot intermodaliteit? Zal zij haar ticketprijzen voor fietsen op de trein aanpassen? Welke aanpassingen kan de NMBS doen aan de huidige treinsamenstellingen om meer fietsen en rolstoelen toe te laten in hun rijtuigen?

17.02 **Marianne Verhaert** (Open Vld): *Mijnheer de minister, van 1 juli tot 31 december 2020 kunnen reizigers hun fiets kosteloos meenemen op de trein. Ze moeten wel over een biljet met 'fietssupplement' beschikken, maar dat biljet zelf is dus gratis. Door het grote succes, het aantal fietsen steeg in juli met 80 procent ten opzichte van het vorige jaar, zijn er wel enkele maatregelen genomen om veiligheidsproblemen en drukte op de trein te beperken tijdens de zomer. U verklaarde in de commissie dat u aan de NMBS zou vragen om terug meer gratis fietsen op de treinen toe te laten van zodra de bezetting het opnieuw toelaat. Ook is het helemaal niet zeker dat uw fiets mee mag op de trein. Een reiziger moet steeds de treinbegeleider aanspreken vóór het instappen. Deze zal dan zeggen of er nog fietsplekken beschikbaar zijn en waar je je fiets kan plaatsen. Het hele systeem biedt weinig zekerheid aan de reiziger dat zijn fiets ook effectief mee mag op de trein. In andere landen, waar de combinatie fiets-trein meer ingeburgerd is, zijn er looprichtingen in de treinstellen aangeduid en kan men op voorhand een plaatsje voor de fiets reserveren. Hoeveel fietssupplementen werden er al aangevraagd de afgelopen maanden?*

Blijft het aantal fietsen dat meegenomen wordt op de trein ook na de zomermaanden groot? Welke beperkende maatregelen zijn er momenteel nog van kracht? Hoeveel reizigers werden geweigerd om de fiets mee te nemen omdat er een overbezetting was op de trein? Welke maatregelen nam de NMBS, naast het verbod tijdens de spitsuren op bepaalde lijnen, om de grote vraag om de fiets mee te nemen? Waarom worden er geen looprichtingen aangeduid? Is een reservatiesysteem voor fietsen een optie?

17.03 **Minister François Bellot**: De NMBS laat mij weten dat zij reeds haar volle medewerking verleent aan verschillende initiatieven inzake intermodaliteit. Haar betrokkenheid bij de Mobiele Punten is daar een goed voorbeeld van. Het spoornet en de stationsomgevingen ziet zij als de belangrijkste mobiliteitsknooppunten.

In haar huidige meerjareninvesteringsplan legt de NMBS dan ook een grote prioriteit op het onthaal van de klanten en een integrale toegankelijkheid. Inzake intermodaliteit investeert zij in de shift naar duurzame mobiliteit door de inrichting van haar stationsomgevingen volgens het STOP-principe, de bouw van bijkomende fietsenstallingen, het systematisch en integraal toegankelijk maken van de stations, en het aanbod voor de *first- and last mile* van de treinreizigers te versterken door nieuwe mobiliteitsdiensten aan te bieden op een grondige en zeer toegankelijke manier, dit in samenwerking met haar partners als De Lijn en operatoren inzake deelmobiliteit.

De NMBS heeft een project lopen om de samenstelling van de treinen aan te duiden in haar reisplanner, op haar website en op de MoveSafe-app.

De NMBS zoekt op dit moment een oplossing voor de gevallen waar de werkelijke treinsamenstelling afwijkt van de geplande.

De NMBS laat mij weten niet over cijfers te beschikken over hoeveel klanten hun fiets niet konden meenemen op de trein.

De NMBS laat mij tot slot weten geen prijsverhoging te plannen voor het fietssupplement in 2021. Ik herinner u aan de prijsdaling van 5 naar 4 euro in februari 2019. Na de huidige periode waarin de fiets gratis kon worden meegenomen, zal de prijs van het fietssupplement opnieuw 4 euro bedragen.

De cijfers van het aantal treinreizigers die per week in de vakantieperiode juli en augustus gebruikmaakten van de mogelijkheid om de fiets gratis mee te nemen op de trein zal ik u schriftelijk bezorgen.

17.04 **Tomas Roggeman** (N-VA): Dank u voor uw antwoord, mijnheer de minister. Ik ben blij om de mooie intenties van de NMBS en uzelf te vernemen voor het verbeteren van de intermodaliteit. Het weergeven van de samenstelling van de treinen in de reisplanners is een goed initiatief. Dat de prijzen van de fietssupplementen niet opgetrokken worden, is ook positief. Verder kijk ik uit naar de voltooiing van de fietsstrategie. Ik veronderstel, of ik hoop tenminste, dat die verankerd zal worden in een beleidsdocument

van de NMBS, zodat de commissieleden die mettertijd zullen kunnen inkijken.

17.05 Marianne Verhaert (Open Vld): Dank u voor uw antwoord, mijnheer de minister. Ik ben ook blij te vernemen dat er sterk wordt ingezet op de combinatie van fiets en trein, die een enorme meerwaarde biedt. Ik kijk ook uit naar het vervolg en de verdere stappen bij de NMBS.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

De **voorzitter**: Vraag nr. 55008619C van mevrouw Slegers wordt omgezet in een schriftelijke vraag.

18 Vraag van Jef Van den Bergh aan François Bellot (Mobiliteit) over "De parking aan het station Noorderkempen" (55008928C)

18 Question de Jef Van den Bergh à François Bellot (Mobilité) sur "Le parking de la gare de Noorderkempen" (55008928C)

18.01 Jef Van den Bergh (CD&V): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, het is een dossier dat mij behoorlijk frustrert. Vanaf 5 oktober moeten reizigers betalen voor een parkeerplaats op de parking aan het station Noorderkempen. Ik weet niet of u er ooit geweest bent. Dat station ligt vlak naast een autosnelweg, op ongeveer 30 kilometer van Antwerpen. Het is perfect gelegen om op een snelle manier Antwerpen te bereiken, voorbij de files op de E19.

De NMBS zegt deze maatregel in te voeren omdat de parking permanent overvol is en dat er moet worden ingezet op een *modal shift* van de mensen die de trein nemen. Met andere woorden, de NMBS probeert de reizigers te overtuigen om op een andere manier dan met de individuele wagen naar het station te komen.

Ik denk dat dit in veel stations een doordachte maatregel zou kunnen zijn, maar niet aan een station naast een autostrade, volgens mij.

Het argument van de drukte op de parking is ondertussen niet meer geldig. Door de coronacrisis is het aantal reizigers beperkt en het aantal mensen dat met de wagen naar het station komt is behoorlijk verminderd, waardoor de druk op de parking helemaal is weggevallen. Ook het argument om de parking betalend te maken is vervallen.

Zowel het gemeentebestuur als de Vervoerregio Antwerpen, dat namens het Vlaams Gewest de mobiliteitsvisie voor de regio rond Antwerpen uittekent, hebben geprotesteerd tegen het betalend maken van de parking, omdat dit niet los kan worden gezien van andere randparkings in de ruime omgeving rond Antwerpen, zowel carpoolparkings als parkings aan tramstations.

Eigenlijk moet het hele parkingbeleid samen worden bekeken en zou de NMBS niet los van de andere mobiliteitsspelers dat beleid mogen bepalen.

Mijnheer de minister, hebt u cijfers over het gebruik van de parking? Blijkt daaruit dat de druk op de parking volledig is weggevallen? Vervalt het argument van de NMBS om de parking betalend te maken dan niet? Zou deze beslissing niet beter worden uitgesteld?

18.02 Minister François Bellot: De NMBS laat mij weten dat ze geen absoluut en precies zicht heeft op hoeveel klanten op de parking treinreizigers dan wel omwonenden zijn vooraleer een parking betalend wordt gemaakt. Het is pas wanneer de parking betalend wordt, dat de NMBS een precies zicht krijgt op het aantal treinreizigers dat van de parking gebruikmaakt en of een uitbreiding van de parking voor de treinreizigers aan de orde is.

De NMBS ziet nergens een daling van het aantal treinreizigers na het betalend maken van een parking. De werkelijke hefboom om nieuwe klanten aan te trekken, is het treinaanbod. De parking is een dienst die de klant verwacht, maar of hij betalend is of niet heeft volgens de NMBS geen bepalende impact op de beslissing om de trein te nemen. De klant is bereid om te betalen voor de stationsparking als het dienstenaanbod tegemoetkomt aan zijn verwachtingen.

De NMBS gelooft dat de bezetting op haar parkings en treinen zich zal stabiliseren en zal dan ook haar strategie verder uitrollen, ook in deze moeilijke periode. De NMBS bevestigt dus dat de parking van het

station van Noorderkempen op 5 oktober betalend wordt. Ondertussen werkt de NMBS elke dag verder opdat haar klanten opnieuw haar treinen en parkings zouden kunnen gebruiken.

18.03 Jef Van den Bergh (CD&V): Mijnheer de minister, ik heb hierover met de mensen van de NMBS zelf al de nodige discussies gevoerd, maar ik moet mij inhouden om niet kwaad te worden. Het is toch onwaarschijnlijk dat de NMBS stelt dat zij niet weet hoeveel auto's er vandaag staan, maar dat de parking te veel wordt gebruikt en zij hem daarom betalend maakt.

Dat is toch onwaarschijnlijk en dat gebeurt zomaar, in de plaats van op dit moment, waarop de NMBS het wat moeilijk heeft om voldoende reizigers aan te trekken, net extra inspanningen te doen om de automobilisten die naast het station voorbijrazen, aan te trekken. In die zin verschilt deze stationsparking enorm van stationsparkings die in dorpskernen of stedelijk gebied liggen, waar dat misschien wel argumenten zijn om in te zetten op een modal shift naar de stations, maar niet naast een autostrade. Ik vind wat hier gebeurt echt wraakroepend.

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

19 Vraag van Maria Vindevoghel aan François Bellot (Mobiliteit) over "Het budget voor aanwervingen bij de NMBS" (55008930C)

19 Question de Maria Vindevoghel à François Bellot (Mobilité) sur "Le budget destiné aux recrutements à la SNCB" (55008930C)

19.01 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, de voorbije vijf jaar is het personeelsbestand bij de NMBS met ongeveer 15 % gekrompen, zonder fors in het treinaanbod te snijden. Dit was dus enkel mogelijk doordat er een forse productiviteitsverhoging gebeurd is bij de NMBS. Over een periode van vijf jaar, van begin 2015 tot begin 2020, is het aantal voltijdse equivalenten gedaald met 2.400. De daling werd vooral gerealiseerd door het niet vervangen van vertrekkende personeelsleden, maar ook door vertraagde aanwervingen bij de operationele diensten op het terrein.

Begin 2020 stelde men voorop om 1.800 nieuwe mensen aan te werven in de loop van het jaar. De NMBS moest dan ook op zoek naar 470 treinbestuurders, 240 treinbegeleiders en 400 technici en tal van andere profielen. Momenteel zien we dat er nog slechts 85 jobs vacant zijn bij de NMBS, vooral bij de hogere functies.

Hoeveel aanwervingen zijn er reeds gebeurd bij de NMBS in 2020? Hoeveel treinbestuurders, treinbegeleiders en technici konden dit jaar extra aan de slag? Welk budget had de NMBS vooropgesteld om aanwervingen te realiseren in 2020? Is er nog budget voor handen om mensen aan te werven gedurende dit jaar?

19.02 François Bellot, ministre: Mevrouw Vindevoghel, voor het jaar 2020 heeft de NMBS tot op heden 1.100 werknemers in dienst genomen, waaronder 208 treinbestuurders, 133 treinbegeleiders en 310 technische profielen. De NMBS bepaalt elk jaar het aantal voltijdse equivalenten dat ze nodig heeft voor al haar diensten, ingedeeld per beroep.

In het kader van de budgetopmaak in 2019 had de NMBS een personeelsbestand van 17.544 voltijdse equivalenten voorzien. Op 1 september 2020 was het aantal van 17.408 voltijdse equivalenten bereikt. De NMBS moet evenwel nog personeel aanwerven, maar minder dan oorspronkelijk voorzien was. Dit heeft onder meer te maken met de impact van de sanitaire crisis op het aantal mensen dat de NMBS verlaat. Er wordt inderdaad een vermindering vastgesteld van het aantal vrijwillige ontslagen in vergelijking met de voorbije jaren. Daarnaast ligt het slagingspercentage voor de opleiding ook hoger.

Voor het jaar 2020 voorziet de NMBS in 1.500 aanwervingen. Het beschikbare budget laat nog toe ongeveer 400 werknemers in dienst te nemen, hoofdzakelijk in de technische beroepen.

19.03 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Mijnheer de minister, ik dank u voor de cijfers.

Het is niet omdat er nu een sanitaire crisis is dat het aantal treinen vermindert. Het is niet omdat er minder mensen op de trein zitten dat er niet evenveel personeel in dienst moet zijn, om alles te verzekeren.

Wij hebben via een aantal mensen op het terrein vernomen dat er geen treinbegeleiders meer zullen worden aangeworven. Daarom zijn wij bezorgd. Wij hopen dan ook echt dat u niet zal besparen op het personeel. Integendeel, er is echt nood aan voldoende personeel op de werkvloer.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

Le **président**: J'ajoute pour les services que la question n° 55008360C de M. Rigot est transformée en question écrite.

20 **Samengevoegde vragen van**

- **Maria Vindevoghel aan François Bellot (Mobiliteit) over "De ontoegankelijkheid van de treinen voor minder mobiele reizigers" (55008933C)**

- **Joris Vandenbroucke aan François Bellot (Mobiliteit) over "De toegankelijkheid van treinen voor personen met beperkte mobiliteit" (55008975C)**

20 **Questions jointes de**

- **Maria Vindevoghel à François Bellot (Mobilité) sur "L'inaccessibilité des trains pour les voyageurs à mobilité réduite" (55008933C)**

- **Joris Vandenbroucke à François Bellot (Mobilité) sur "L'accessibilité des trains pour les personnes à mobilité réduite" (55008975C)**

De heer Vandenbroucke is niet meer aanwezig.

20.01 **Maria Vindevoghel (PVDA-PTB):** Mijnheer de minister, deze week is de Week van de Mobiliteit, het is dus goed om het hierover nog eens te hebben. Vorig jaar schreef de heer Kurt Vanhauwaert naar aanleiding van de Week van de Mobiliteit een brief aan mevrouw Sophie Dutordoir om na te denken over hoe de toegankelijkheid tot de treinen kon verbeterd worden. Er is toen een discussie daarover geweest.

Nu, een jaar later, zien wij dat er niet veel veranderd is. Integendeel, in het begin van de coronacrisis was het voor de mensen zelfs onmogelijk om de trein te nemen. Ondertussen is dat wat verbeterd, maar het probleem blijft heel precair. Het is toch voor heel veel mensen een ongelooflijke moeilijkheid om gebruik te maken van de trein.

Hoeveel vragen tot assistentie ontving de NMBS het voorbije jaar? Hoeveel werden er geweigerd of kon men uiteindelijk niet uitvoeren?

Welke verbeteringen zijn er concreet het afgelopen jaar op het terrein te merken voor wie assistentie nodig heeft om op een trein te geraken? Welke verwezenlijkingen behaalde de nieuwe medewerker van de NMBS verantwoordelijk voor het toegankelijk maken van de treinen het afgelopen jaar?

Hoeveel NMBS-medewerkers werken vandaag op de assistentiedienst voor minder mobiele en hoeveel waren er in 2019? Is het een idee om deze dienst te versterken?

Momenteel loopt de BERT-wedstrijd van de NMBS. Hierbij vraagt de NMBS aan studenten uit een technische en wetenschappelijke richting om een soort lift te ontwikkelen die de minder mobiele reizigers zelf zouden kunnen bedienen bij het op- en afstappen van de trein. Wie wint, ontvangt 200 euro aan reisvouchers van de NMBS. Zijn de ingenieurs en andere technici van de NMBS dan niet in staat om zelf zoiets te ontwikkelen? Is de NMBS zelf ook op zoek naar zo een technische oplossing? Gaat de NMBS nu gewoon wachten tot studenten een wonderoplossing gevonden hebben?

20.02 **Minister François Bellot:** Mijnheer de voorzitter, beste collega, er zijn het voorbije jaar wel degelijk verbeteringen geweest op het vlak van de toegankelijkheid van de treinen en stations. Eind 2020 zijn 77 stations integraal of autonoom toegankelijk. Eind 2019 waren dat er 71. Tegen 2025 moeten het er 150 zijn, bijna een verdubbeling.

Dat is geen project dat nog opgestart moet worden. Het is al volop aan de gang. Zo zijn in 2020 de stations van Veurne, Zedelgem en Turnhout integraal toegankelijk gemaakt. Oostkamp, Tilff en het nieuwe station in Anderlecht worden dit jaar nog afgewerkt. Daarnaast is de NMBS ook aan het werk in onder meer Hasselt en Gent-Sint-Pieters. In die stations komen liften en hellingen naar elk perron. De perrons zelf worden ook verhoogd.

De nieuwste treinen beschikken reeds over aangepaste rijtuigen met onder meer voldoende plaatsen voor rolstoelgebruikers. Bij de bestelling van nieuwe treinen zullen die rijtuigen nog verder worden ontwikkeld, zodat de toegankelijkheid ervan nog verbetert.

Ik herinner eraan dat een station autonoom toegankelijk is als, ten eerste, er zowel in het station als op de perrons blindengeleidetegels zijn, ten tweede, de ticketautomaten voor iedereen bereikbaar zijn, ten derde, de perrons verhoogd zijn tot de maximale hoogte van 76 centimeter, zodat het eenvoudiger is om in en uit te stappen en, ten vierde, er liften of hellingen zijn naar elk perron.

Assistentie blijft voorlopig wel nodig. Vandaar werkt de NMBS aan een app waarmee reizigers die assistentie nodig hebben die ook eenvoudig kunnen reserveren. Nu moeten zij dat nog via de website of de klantendienst doen. Voor de volledigheid, assistentie is mogelijk in 132 stations. In 41 stations kan die tot drie uur op voorhand worden gereserveerd. Het gaat in dat geval om de grootste stations, waar twee derde van al onze reizigers de trein neemt.

Om die ambitie in goede banen te leiden, is sinds begin dit jaar een toegankelijkheidscoördinator aangesteld. Hij toetst elke beslissing af aan de noden van mensen met een beperking en zorgt er vervolgens voor dat de beslissingen gecoördineerd worden uitgevoerd.

De NMBS slaagt erin om de bijna 60.000 aanvragen die zij jaarlijks krijgt met succes af te handelen. Dit betekent dat een klant met beperkte mobiliteit bijna altijd met de trein zal kunnen reizen. Ik bezorg u schriftelijk de cijfers over het aantal aanvragen tot assistentie voor het voorbije jaar.

20.03 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Mijnheer de minister, ik dank u voor de vele cijfers. Ik merk dat er heel wat inspanningen worden geleverd, maar laten we dit toch nog verder verbeteren.

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

21 Vraag van Maria Vindevoghel aan François Bellot (Mobiliteit) over "Het incident op de luchthaven Kortrijk-Wevelgem" (55008934C)

21 Question de Maria Vindevoghel à François Bellot (Mobilité) sur "L'incident survenu à l'aéroport de Courtrai-Wevelgem" (55008934C)

21.01 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, wij zijn bijna rond.

Het is niet de eerste keer. Ik heb voorheen al een vraag gesteld over de problematiek in Kortrijk. Blijkbaar is er voorbije zomer, met name op 4 augustus 2020, opnieuw een incident of bijna-accident geweest, waarvan de betrokken verkeersleiders die toen van dienst waren, helemaal van de kaart waren. Ik kan mij indenken dat een dergelijk incident op die verkeersleiders een enorme impact heeft. Zij hadden immers schrik dat er echt iets zou gebeuren.

Mijnheer de minister, hebt u een zicht op wat er op 4 augustus 2020 op de luchthaven in Wevelgem juist is gebeurd? Indien ja, kan u ons meer uitleg geven bij de vraag hoe dat kan?

Ik hoor dat er meer trafiek is tegenover vroeger.

Wat is de oorzaak?

Zijn er reeds problemen gesignaleerd met betrekking tot de vernieuwde vliegprocedure op de luchthaven van Kortrijk-Wevelgem? Indien ja, is daaraan reeds gevolg gegeven?

21.02 Minister François Bellot: Mevrouw Vindevoghel, er werd mij inderdaad gemeld dat op 4 augustus 2020 een vliegincident is voorgevallen op de luchthaven van Kortrijk-Wevelgem.

Het is vandaag voorbarig om dat incident als een zwaar incident te bestempelen. Het onderzoek loopt immers nog en wordt uitgevoerd door de Belgische Cel van Luchtvaartongevallen en -incidenten. Zodra de onafhankelijke cel met haar onderzoek klaar is, zal het rapport worden medegedeeld en bekendgemaakt.

U zult het mij dan ook niet kwalijk nemen dat ik ondertussen geen nadere informatie over het voorval geef.

21.03 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Mijnheer de minister, ik dank u voor de info.

Wij horen op het terrein dat het feit dat in Kortrijk de bewuste zone niet tot de beveiligde zone behoort, een rol speelt. Doordat er nu meer trafiek is in Kortrijk, zijn er ook meer risico's.

Ik zal het resultaat van het onderzoek afwachten.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

De **voorzitter**: Vraag nr. 55008946C van mevrouw Bury is omgezet in een schriftelijke vraag.

22 Vraag van Maria Vindevoghel aan François Bellot (Mobiliteit) over "De sociale onrust bij skeyes" (55008950C)

22 Question de Maria Vindevoghel à François Bellot (Mobilité) sur "Les tensions sociales chez skeyes" (55008950C)

22.01 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, het is niet de eerste keer. We hebben ondertussen al een hoorzitting gehad over de problematiek van het personeel bij skeyes. De toestand blijft echter heel onrustig. Ik heb onlangs een communicatie gekregen van de drie vakbonden, waarin zij oproepen om zo snel mogelijk aan tafel te gaan zitten om te praten over een aantal eisen. De kritiek is vooral dat de communicatie heel slecht is en dat er heel slecht overleg is. Afspraken en regels worden niet gerespecteerd. De drie vakbonden vragen meer respect en eisen een dringende vergadering met de directie over deze problemen. Als het niet in orde komt, dreigen ze met een staking.

Bent u op de hoogte van de nieuwe strubbelingen binnen skeyes tussen de directie en de vakbonden? Zal u de directie van skeyes oproepen om in te gaan op de vraag van de vakbonden om een vergadering te plannen om deze problematiek te bespreken? Blijft u achter de directie van skeyes staan?

22.02 Minister François Bellot: Naar aanleiding van de COVID-19-crisis heeft het management van skeyes, in overleg met de vakbonden, verschillende maatregelen genomen om het personeel te beschermen en om rekening te houden met de afname van het verkeer. Sinds het begin van de crisis zijn er vier sociale akkoorden gesloten in het paritair comité. Gezien de duur van de crisis hebben de vakbonden aangegeven dat ze een aantal van de gesloten akkoorden willen aanpassen. Toch zijn er nog steeds gezondheidsrisico's aanwezig en staat het luchtverkeer nog steeds op een historisch laag niveau. Het management van het bedrijf heeft vrijdag 18 september met de vakbond samengezeten om te luisteren naar de vragen van de vakbonden. Er is afgesproken om elkaar terug te zien op 2 oktober.

22.03 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Mijnheer de minister, de sociale partners klagen vooral over het feit dat er heel wat misbruik is door de coronacrisis en dat er qua werkomstandigheden heel wat zaken niet meer worden gerespecteerd. Ik hoop echt dat die onderhandelingen goed verlopen en dat de CEO luistert naar de bezorgdheden van het personeel.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

23 Vraag van Marianne Verhaert aan François Bellot (Mobiliteit) over "De communicatie van tijdelijke aanpassingen van de dienstregeling van de treinen" (55008951C)

23 Question de Marianne Verhaert à François Bellot (Mobilité) sur "La communication des modifications temporaires des horaires des trains" (55008951C)

23.01 Marianne Verhaert (Open Vld): Mijnheer de minister, jaarlijks wordt in december het vervoersplan van de NMBS aangepast. Tijdens het jaar worden vaak ook kleine aanpassingen doorgevoerd omwille van langdurige werken aan de spoorinfrastructuur. Dergelijke aanpassingen hebben een grote impact op de reizigers.

De jaarlijkse aanpassing van het vervoersplan wordt door de NMBS duidelijk en ruim op voorhand aan de

reizigers gecommuniceerd. Voor de tussentijdse aanpassingen is dit niet altijd het geval.

Zo konden we het volgende lezen op de website en in de app: "Aanpassing dienstregeling vanaf 7 september. Vanaf maandag 7 september past de NMBS haar vervoersplan aan. De dienstregeling van sommige treinen wordt aangepast, enerzijds om de doorstroming van de treinen te optimaliseren, anderzijds om de impact te beperken van de vele werken die Infrabel uitvoert op het hele spoornet. Bekijk wat er verandert voor jouw trein in onze reisplanner of de NMBS-app."

Reizigers moeten het met andere woorden dus zelf maar uitzoeken. Op de S9-verbinding bijvoorbeeld wordt de halte Herent tijdelijk, tot in februari 2021, maar in één richting bediend, waardoor reizigers plots moeten overstappen en langer onderweg zijn.

Dergelijke wijzigingen op die manier aankondigen is voor ons echt ondermaats.

Hetzelfde geldt voor de aankondigingen van werken tijdens het weekend. Zo is het geen uitzondering dat dagelijkse reizigers op een bepaalde verbinding niet op de hoogte zijn van een totale lijnonderbreking in het weekend. Er kan van dagelijkse gebruikers van een bepaalde verbinding toch moeilijk worden verwacht dat ze voor elke verplaatsing de reisplanner raadplegen voor eventuele aanpassingen.

Mijnheer de minister, bent u van oordeel dat de communicatie van de NMBS aan de reizigers bij tijdelijke aanpassingen van de dienstregeling volstaat? Welke initiatieven worden genomen om regelmatige gebruikers van een verbinding op de hoogte te brengen van aanpassingen op hun lijn? Wordt standaard aan treinbegeleiders gevraagd om dergelijke aanpassingen om te roepen?

23.02 Minister **François Bellot**: De communicatie aan de reizigers is heel belangrijk voor de NMBS. Er wordt voortdurend naar gestreefd om de meest juiste informatie te verstrekken opdat de klanten in de best mogelijke omstandigheden zouden kunnen reizen.

De NMBS werkt daarnaast ook zelf aan de informatiekkanalen en zoekt de meest geschikte middelen om die juiste informatie over te brengen en ervoor te zorgen dat de inhoud zo dicht mogelijk bij de werkelijkheid aanleunt.

In dat opzicht zijn de applicatie en de website van de NMBS twee tools waarmee alle nuttige informatie voor de reizigers efficiënt en snel in real time kan worden gecommuniceerd.

Aanvullend wordt er ook via andere middelen en kanalen gecommuniceerd, zoals aankondigingen in stations en treinen, evenals op verschillende sociale media.

Zodoende wordt de reiziger in de mogelijkheid gesteld om zijn reis in alle rust in te plannen op grond van volledige en up-to-date informatie met betrekking tot de bestemming van zijn keuze.

23.03 **Marianne Verhaert** (Open Vld): Mijnheer de minister, communicatie is inderdaad heel belangrijk, zeker in deze tijden. Er is nog wel wat werk aan de winkel, zeker voor de tijdelijke aanpassingen die in de loop van het jaar worden doorgevoerd, dus ik hoop dat daar nog bijkomend op wordt ingezet.

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

De **voorzitter**: De vraag nr. 55008962C van mevrouw Verhaert wordt omgezet in een schriftelijke vraag, net als de vraag nr. 55008965C van mevrouw Özen.

Sauf erreur, je pense que nous avons terminé.

Monsieur le ministre, je ne sais pas ce qui va advenir dans les prochains temps, mais il n'est pas impossible que cela soit la dernière session de questions de... que dois-je dire? De la précédente législature, de la nouvelle période de la nouvelle législature, des affaires courantes et pas courantes?

Je vous souhaite de continuer, peut-être dans une autre formation, parce qu'il faudrait bien un jour que notre pays ait un gouvernement!

En tout cas, je vous remercie pour le temps que vous avez consacré au Parlement, afin de répondre aux très nombreuses questions. Vous restez dans cette législature, certainement encore, le champion en cette matière. Nous le voyons encore aujourd'hui avec une longue session et du temps consacré à répondre, avec des réponses qui sont toujours sérieuses et circonstanciées, même si parfois, les collègues ne sont pas contents du contenu. Cela, c'est une autre question! Mais je crois vraiment que vous avez été un ministre très disponible pour le Parlement.

Au nom de celui-ci, même si nous ne sommes plus très nombreux, je vous remercie pour votre disponibilité.
Hartelijk dank!

23.04 François Bellot, ministre: Monsieur le président, je vous remercie. Raisonnablement, je pense que c'est sans doute la dernière séance à laquelle j'assiste. La vie politique belge est tellement surprenante qu'on ne sait pas. En tout cas, c'est ce que je crois. Je l'espère, dans l'intérêt du pays, parce qu'à un moment donné, il faut qu'on puisse trouver des accords et avancer, d'autant plus que les mois et les années qui viennent ne vont pas être simples.

J'ai eu beaucoup de plaisir à répondre à ces multiples questions. La mobilité concerne tous les citoyens au quotidien, que cela soit le ferroviaire, l'aérien, le routier, etc.. Beaucoup reste à faire. Il y a des gens enthousiastes et c'est un sujet très passionnant.

Je suis dans cette commission depuis 2000, comme parlementaire, etc.

Le **président**: Cela ne nous rajeunit pas, monsieur le ministre!

23.05 François Bellot, ministre: Effectivement, cela ne nous rajeunit pas.

L'année prochaine, cela fera 40 ans que je fais de la politique, en ayant commencé modestement; mais j'ai toujours le même feu sacré pour des questions qui touchent au quotidien des citoyens. Je ne doute pas que le travail continuera avec le nouveau ou la nouvelle ministre.

En ce qui me concerne, je ne ferai plus partie, comme je ne serai plus ministre, de cette assemblée. Mais croyez bien que je continuerai toujours à être très attentif aux mêmes matières, dans l'intérêt de tous, du développement durable, des citoyens, etc.

Je tiens aussi à remercier les collaborateurs, ma collaboratrice. Si nous avons beaucoup de questions, il y a des gens qui les préparent en amont. Quand on a 70 questions comme aujourd'hui, il faut savoir que derrière cela, sept à huit personnes équivalents temps plein travaillent pendant une ou deux semaines.

J'ai un jour fait le calcul que les 3 000 ou 4 000 questions qui m'ont été posées sur la législature, à raison de 2 heures par question, représentent 6 équivalents temps plein. Il faut le savoir. C'est comme ça! Mais il est évidemment notre rôle de répondre aux questions pertinentes et impertinentes. Il est normal que nous ne soyons pas tous d'accord. C'est la vie!

Le **président**: Bien entendu! Je vous remercie. Je présume que tout cela est enregistré et que cela se retrouvera dans le compte rendu. Au nom de tous, je vous remercie, monsieur le ministre.

23.06 François Bellot, ministre: Bonne continuation!

Le **président**: Merci à vous.

*La réunion publique de commission est levée à 17 h 41.
De openbare commissievergadering wordt gesloten om 17.41 uur.*