



CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

COMPTE RENDU ANALYTIQUE

BEKNOPT VERSLAG

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

COMMISSIE VOOR MOBILITEIT,
OVERHEIDSBEDRIJVEN EN FEDERALE
INSTELLINGEN

Mercredi

17-06-2020

Après-midi

Woensdag

17-06-2020

Namiddag

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

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

Publications officielles éditées par la Chambre des représentants	Officiële publicaties, uitgegeven door de Kamer van volksvertegenwoordigers
Commandes :	Bestellingen :
Place de la Nation 2	Natieplein 2
1008 Bruxelles	1008 Brussel
Tél. : 02/ 549 81 60	Tel. : 02/ 549 81 60
Fax : 02/549 82 74	Fax : 02/549 82 74
www.lachambre.be	www.dekamer.be
e-mail : publications@lachambre.be	e-mail : publicaties@dekamer.be

SOMMAIRE

Débat d'actualité sur le Rail Pass gratuit et questions jointes de 1

- Joris Vandenbroucke à François Bellot (Mobilité) sur "Un Rail Pass gratuit" (55006842C) 1

- Pieter De Spiegeleer à François Bellot (Mobilité) sur "Des Rail Pass gratuits dans le cadre de la reprise après la crise du coronavirus" (55006900C) 1

- Kathleen Depoorter à Maggie De Block (Affaires sociales, Santé publique, Asile et Migration) sur "Le rapport du GEES et les transports en commun" (55006960C) 1

- Mélissa Hanus à François Bellot (Mobilité) sur "L'octroi d'un Rail Pass pour soutenir l'horeca et le tourisme" (55006972C) 1

- Frank Troosters à François Bellot (Mobilité) sur "La carte 10 voyages gratuite de la SNCB" (55007085C) 1

- Jef Van den Bergh à François Bellot (Mobilité) sur "Des billets de train pour les citoyens" (55007179C) 1

- Sarah Schlitz à François Bellot (Mobilité) sur "Les modalités du Rail Pass gratuit" (55007190C) 1

- Kim Buyst à François Bellot (Mobilité) sur "Les modalités de la carte gratuite à voyages multiples" (55007210C) 1

- Maria Vindevoghel à François Bellot (Mobilité) sur "Le Rail Pass gratuit" (55007211C) 1

- Marianne Verhaert à François Bellot (Mobilité) sur "Les décisions du superkern" (55007226C) 1

Orateurs: Joris Vandenbroucke, Mélissa Hanus, Frank Troosters, Jef Van den Bergh, Kathleen Depoorter, Sarah Schlitz, Kim Buyst, Maria Vindevoghel, Marianne Verhaert, Tomas Roggeman, François Bellot, ministre de la Mobilité, chargé de skeyes et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges

Questions jointes de 8

- Nathalie Dewulf à François Bellot (Mobilité) sur "L'absence de contrôles dans les trains en raison 8

INHOUD

Actualiteitsdebat over de gratis Rail Pass en toegevoegde vragen van 1

- Joris Vandenbroucke aan François Bellot (Mobiliteit) over "De gratis Rail Pass" (55006842C) 1

- Pieter De Spiegeleer aan François Bellot (Mobiliteit) over "De gratis Rail Pass in het kader van de heropstart na de coronacrisis" (55006900C) 1

- Kathleen Depoorter aan Maggie De Block (Sociale Zaken, Volksgezondheid, Asiel en Migratie) over "Het GEES-rapport en het openbaar vervoer" (55006960C) 1

- Mélissa Hanus aan François Bellot (Mobiliteit) over "Het weggeven van een Rail Pass om de horeca en het toerisme te ondersteunen" (55006972C) 1

- Frank Troosters aan François Bellot (Mobiliteit) over "De gratis tienrittenkaart van de NMBS" (55007085C) 1

- Jef Van den Bergh aan François Bellot (Mobiliteit) over "Treintickets voor burgers" (55007179C) 1

- Sarah Schlitz aan François Bellot (Mobiliteit) over "De modaliteiten voor de toekenning van een gratis Rail Pass" (55007190C) 1

- Kim Buyst aan François Bellot (Mobiliteit) over "De modaliteiten voor de gratis meerrittenkaart" (55007210C) 1

- Maria Vindevoghel aan François Bellot (Mobiliteit) over "De gratis Rail Pass" (55007211C) 1

- Marianne Verhaert aan François Bellot (Mobiliteit) over "De beslissingen van de superkern" (55007226C) 2

Sprekers: Joris Vandenbroucke, Mélissa Hanus, Frank Troosters, Jef Van den Bergh, Kathleen Depoorter, Sarah Schlitz, Kim Buyst, Maria Vindevoghel, Marianne Verhaert, Tomas Roggeman, François Bellot, minister van Mobiliteit, belast met skeyes en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen

Samengevoegde vragen van 8

- Nathalie Dewulf aan François Bellot (Mobiliteit) over "De afwezigheid van controle op de treinen 8

des mesures contre le coronavirus" (55005172C)		door de coronamaatregelen" (55005172C)	
- Laurence Zanchetta à François Bellot (Mobilité) sur "Les contrôles réalisés dans les trains dans le cadre de la lutte contre le COVID-19" (55005630C)	9	- Laurence Zanchetta aan François Bellot (Mobiliteit) over "De controles in de treinen in de strijd tegen COVID-19" (55005630C)	9
- Laurence Zanchetta à François Bellot (Mobilité) sur "Les outils de lutte contre le COVID-19 conçus par Infrabel" (55006549C)	9	- Laurence Zanchetta aan François Bellot (Mobiliteit) over "De middelen die Infrabel inzet tegen COVID-19" (55006549C)	9
<i>Orateurs:</i> Laurence Zanchetta, François Bellot , ministre de la Mobilité, chargé de skeyes et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges		<i>Spreekers:</i> Laurence Zanchetta, François Bellot , minister van Mobiliteit, belast met skeyes en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen	
Questions jointes de	11	Samengevoegde vragen van	11
- Pieter De Spiegeleer à François Bellot (Mobilité) sur "La stratégie chez Infrabel après la crise du coronavirus" (55005423C)	11	- Pieter De Spiegeleer aan François Bellot (Mobiliteit) over "De strategie bij Infrabel na de coronacrisis" (55005423C)	11
- Tomas Roggeman à François Bellot (Mobilité) sur "Le retard pris dans l'exécution des projets d'Infrabel à la suite de la crise du coronavirus" (55006265C)	11	- Tomas Roggeman aan François Bellot (Mobiliteit) over "De door de coronacrisis opgelopen vertraging bij de projecten van Infrabel" (55006265C)	11
<i>Orateurs:</i> Tomas Roggeman, François Bellot , ministre de la Mobilité, chargé de skeyes et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges		<i>Spreekers:</i> Tomas Roggeman, François Bellot , minister van Mobiliteit, belast met skeyes en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen	
Questions jointes de	12	Samengevoegde vragen van	12
- Sarah Schlitz à François Bellot (Mobilité) sur "La crise du COVID-19 et les conditions de travail dans les ateliers de la SNCB" (55005437C)	12	- Sarah Schlitz aan François Bellot (Mobiliteit) over "De arbeidsomstandigheden in de werkplaatsen van de NMBS in het licht van de coronacrisis" (55005437C)	12
- Kim Buyst à François Bellot (Mobilité) sur "Les mesures de sécurité liées au coronavirus dans les ateliers de la SNCB" (55005868C)	12	- Kim Buyst aan François Bellot (Mobiliteit) over "De coronaveiligheidsmaatregelen in de werkplaatsen van de NMBS" (55005868C)	12
<i>Orateurs:</i> Sarah Schlitz, Kim Buyst, François Bellot , ministre de la Mobilité, chargé de skeyes et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges		<i>Spreekers:</i> Sarah Schlitz, Kim Buyst, François Bellot , minister van Mobiliteit, belast met skeyes en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen	
Question de Sarah Schlitz à François Bellot (Mobilité) sur "La révision de la règle européenne du 80/20" (55005591C)	13	Vraag van Sarah Schlitz aan François Bellot (Mobiliteit) over "De herziening van de Europese 80/20-regel" (55005591C)	13
<i>Orateurs:</i> Sarah Schlitz, François Bellot , ministre de la Mobilité, chargé de skeyes et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges		<i>Spreekers:</i> Sarah Schlitz, François Bellot , minister van Mobiliteit, belast met skeyes en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen	
Questions jointes de	14	Samengevoegde vragen van	14
- Sarah Schlitz à François Bellot (Mobilité) sur "Le report de la date de validité des Go Pass, Rail Pass, Key Card et cartes Campus" (55005592C)	14	- Sarah Schlitz aan François Bellot (Mobiliteit) over "Het verlengen van de geldigheidsduur van de Go Pass, Rail Pass, Key Card en Campuskaart" (55005592C)	14
- Mélissa Hanus à François Bellot (Mobilité) sur "Le non-remboursement de la carte Campus"	14	- Mélissa Hanus aan François Bellot (Mobiliteit) over "De niet-terugbetaling van de Campuskaart"	14

(55005647C)		(55005647C)	
<i>Orateurs:</i> Sarah Schlitz, Mélissa Hanus, François Bellot , ministre de la Mobilité, chargé de skeyes et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges		<i>Sprekers:</i> Sarah Schlitz, Mélissa Hanus, François Bellot , minister van Mobiliteit, belast met skeyes en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen	
Question de Tomas Roggeman à François Bellot (Mobilité) sur "L'offre de train vers la côte au cours de l'été" (55005819C)	16	Vraag van Tomas Roggeman aan François Bellot (Mobiliteit) over "Het treinaanbod naar de kust tijdens de zomer" (55005819C)	16
<i>Orateurs:</i> Tomas Roggeman, François Bellot , ministre de la Mobilité, chargé de skeyes et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges		<i>Sprekers:</i> Tomas Roggeman, François Bellot , minister van Mobiliteit, belast met skeyes en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen	
Questions jointes de	16	Samengevoegde vragen van	16
- Kim Buyst à François Bellot (Mobilité) sur "L'étalement des vols de nuit pendant la crise du coronavirus" (55005832C)	16	- Kim Buyst aan François Bellot (Mobiliteit) over "De spreiding van nachtvluchten tijdens de coronacrisis" (55005832C)	16
- François De Smet à François Bellot (Mobilité) sur "Le déplacement des routes aériennes à l'aéroport de Bruxelles-National" (55006285C)	17	- François De Smet aan François Bellot (Mobiliteit) over "Het verschuiven van de vliegroutes op Brussels Airport" (55006285C)	17
- Joris Vandenbroucke à François Bellot (Mobilité) sur "Les problèmes concernant la répartition équilibrée des vols de nuit" (55007204C)	17	- Joris Vandenbroucke aan François Bellot (Mobiliteit) over "De problemen inzake de evenwichtige verdeling van de nachtvluchten" (55007204C)	17
<i>Orateurs:</i> Kim Buyst, François Bellot , ministre de la Mobilité, chargé de skeyes et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges		<i>Sprekers:</i> Kim Buyst, François Bellot , minister van Mobiliteit, belast met skeyes en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen	
Questions jointes de	18	Samengevoegde vragen van	18
- Kim Buyst à François Bellot (Mobilité) sur "Le train de nuit Malmö-Bruxelles" (55005843C)	18	- Kim Buyst aan François Bellot (Mobiliteit) over "De nachttrein Malmö – Brussel" (55005843C)	18
- Sarah Schlitz à François Bellot (Mobilité) sur "Le train de nuit entre Malmö et Bruxelles" (55005880C)	18	- Sarah Schlitz aan François Bellot (Mobiliteit) over "De nachttrein tussen Malmö en Brussel" (55005880C)	18
- Jef Van den Bergh à François Bellot (Mobilité) sur "Le train de nuit entre la Suède et l'Europe occidentale" (55006422C)	18	- Jef Van den Bergh aan François Bellot (Mobiliteit) over "De nachttrein tussen Zweden en West-Europa" (55006422C)	18
- Maria Vindevoghel à François Bellot (Mobilité) sur "Le train de nuit Malmö – Bruxelles" (55006454C)	18	- Maria Vindevoghel aan François Bellot (Mobiliteit) over "De nachttrein Malmö – Brussel" (55006454C)	18
- Marianne Verhaert à François Bellot (Mobilité) sur "Le train de nuit Malmö – Bruxelles" (55006465C)	18	- Marianne Verhaert aan François Bellot (Mobiliteit) over "De nachttrein Malmö – Brussel" (55006465C)	18
<i>Orateurs:</i> Kim Buyst, Sarah Schlitz, Jef Van den Bergh, Maria Vindevoghel, Marianne Verhaert, François Bellot , ministre de la Mobilité, chargé de skeyes et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges		<i>Sprekers:</i> Kim Buyst, Sarah Schlitz, Jef Van den Bergh, Maria Vindevoghel, Marianne Verhaert, François Bellot , minister van Mobiliteit, belast met skeyes en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen	
Questions jointes de	22	Samengevoegde vragen van	22
- Kim Buyst à François Bellot (Mobilité) sur "Le	22	- Kim Buyst aan François Bellot (Mobiliteit) over	22

prix des masques de protection proposés dans les gares" (55005990C)		"De kostprijs van mondmaskers in stations" (55005990C)	
- Tomas Roggeman à François Bellot (Mobilité) sur "La répartition des distributeurs automatiques de masques de protection dans les gares" (55006076C)	22	- Tomas Roggeman aan François Bellot (Mobiliteit) over "De spreiding van de automaten met mondmaskers in stations" (55006076C)	22
- Sarah Schlitz à François Bellot (Mobilité) sur "Le prix des masques aux distributeurs des gares" (55006130C)	22	- Sarah Schlitz aan François Bellot (Mobiliteit) over "De prijs van de mondmaskers die in stationsautomaten te koop aangeboden worden" (55006130C)	22
- Maria Vindevoghel à François Bellot (Mobilité) sur "La vente de masques de protection dans les gares" (55006455C) <i>Orateurs: Kim Buyst, Sarah Schlitz, Maria Vindevoghel, François Bellot</i> , ministre de la Mobilité, chargé de skeyes et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges	22	- Maria Vindevoghel aan François Bellot (Mobiliteit) over "Het verkopen van mondmaskers in treinstations" (55006455C) <i>Spreekers: Kim Buyst, Sarah Schlitz, Maria Vindevoghel, François Bellot</i> , minister van Mobiliteit, belast met skeyes en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen	22
Question de Karin Jiroflée à François Bellot (Mobilité) sur "La gare de Tirlemont" (55006050C) <i>Orateurs: Karin Jiroflée, François Bellot</i> , ministre de la Mobilité, chargé de skeyes et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges	24	Vraag van Karin Jiroflée aan François Bellot (Mobiliteit) over "Het station van Tienen" (55006050C) <i>Spreekers: Karin Jiroflée, François Bellot</i> , minister van Mobiliteit, belast met skeyes en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen	24
Question de Joris Vandenbroucke à François Bellot (Mobilité) sur "Un redémarrage durable de l'aéroport national" (55005840C) <i>Orateurs: Joris Vandenbroucke, François Bellot</i> , ministre de la Mobilité, chargé de skeyes et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges	25	Vraag van Joris Vandenbroucke aan François Bellot (Mobiliteit) over "Een duurzame heropstart van de nationale luchthaven" (55005840C) <i>Spreekers: Joris Vandenbroucke, François Bellot</i> , minister van Mobiliteit, belast met skeyes en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen	25
Questions jointes de	26	Samengevoegde vragen van	26
- Maria Vindevoghel à François Bellot (Mobilité) sur "L'avenir de notre aéroport national" (55006150C)	26	- Maria Vindevoghel aan François Bellot (Mobiliteit) over "De toekomst van onze nationale luchthaven" (55006150C)	26
- Bert Wollants à François Bellot (Mobilité) sur "La politique aéronautique et Brussels Airlines" (55006167C)	26	- Bert Wollants aan François Bellot (Mobiliteit) over "Het luchtvaartbeleid en Brussels Airlines" (55006167C)	26
- Joris Vandenbroucke à François Bellot (Mobilité) sur "Le rôle que peut jouer Brussels Airport dans le sauvetage de Brussels Airlines" (55006392C)	26	- Joris Vandenbroucke aan François Bellot (Mobiliteit) over "De rol van Brussels Airport in de redding van Brussels Airlines" (55006392C)	26
- Maria Vindevoghel à François Bellot (Mobilité) sur "Le rôle de BAC dans le sauvetage de Brussels Airlines" (55006457C) <i>Orateurs: Maria Vindevoghel, Bert Wollants, Joris Vandenbroucke, François Bellot</i> , ministre de la Mobilité, chargé de skeyes et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges	26	- Maria Vindevoghel aan François Bellot (Mobiliteit) over "De rol van BAC bij de redding van Brussels Airlines" (55006457C) <i>Spreekers: Maria Vindevoghel, Bert Wollants, Joris Vandenbroucke, François Bellot</i> , minister van Mobiliteit, belast met skeyes en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen	26
Question de Sarah Schlitz à François Bellot (Mobilité) sur "Le déconfinement et l'accès à la	30	Vraag van Sarah Schlitz aan François Bellot (Mobiliteit) over "De versoepeling van de	30

1^{ère} classe" (55006100C)

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

lockdown en de toegang tot de
eersteklasrijtuigen" (55006100C)

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

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

du

MERCREDI 17 JUIN 2020

Après-midi

**COMMISSIE VOOR MOBILITEIT,
OVERHEIDSBEDRIJVEN EN
FEDERALE INSTELLINGEN**

van

WOENSDAG 17 JUNI 2020

Namiddag

La réunion publique de commission est ouverte à 14 h 18 par M. Jean-Marc Delizée.

Le texte en italique est un résumé de la question préalablement déposée.

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

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

De openbare commissievergadering wordt geopend om 14.18 uur en voorgezeten door de heer Jean-Marc Delizée.

De cursieve tekst is een samenvatting van de tekst die de vraagsteller vooraf heeft ingediend.

01 Actualiteitsdebat over de gratis Rail Pass en toegevoegde vragen van

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

(Mobilité) over "De gratis Rail Pass" (55007211C)

- Marianne Verhaert aan François Bellot (Mobilité) over "De beslissingen van de superkern" (55007226C)

01.01 Joris Vandenbroucke (sp.a): Le 6 juin dernier, le superkern (le Conseil des ministres restreint élargi) a décidé d'attribuer à chaque citoyen belge un Rail Pass gratuit. Il est positif que l'utilisation des transports publics soit encouragée. Je trouve en effet agaçant que l'on évoque toujours les risques sanitaires lorsqu'il est question du train. La CEO de la SNCB n'a toutefois pas été consultée à propos de cette mesure et ne sait pas non plus comment elle doit l'organiser, compte tenu des prescriptions en matière de sécurité pour les travailleurs et les voyageurs. Le conseil d'administration a en fait rappelé le superkern à l'ordre le 15 juin.

Pourquoi n'y a-t-il pas eu de concertation préalable? Comment la sécurité restera-t-elle garantie? L'adoption de cette mesure marque-t-elle par ailleurs la fin du conseil de n'utiliser le train que pour des déplacements essentiels? Quelle est l'incidence budgétaire? Comment la distribution des Rail Pass sera-t-elle organisée? Le ministre s'est-il entretenu concerté avec la CEO de la SNCB?

01.02 Mélissa Hanus (PS): Avec le Rail Pass octroyé à tous, on soutient deux secteurs particulièrement touchés: le tourisme et l'horeca. Nous nous réjouissons aussi du choix d'un transport public et durable. Les modalités de financement et de mise en œuvre n'ont cependant pas été communiquées. Pour le groupe socialiste, une telle mesure doit être à charge de l'autorité de tutelle. Faire payer la SNCB paraît inadéquat quand on connaît les défis et les investissements qui attendent la société, et le manque à gagner auquel elle doit faire face.

Qui assumera le coût du Rail Pass? Les titres de transport offerts seront-ils nominatifs? Seront-ils accessibles à tous et en même temps? Comment éviter un afflux massif de voyageurs qui ruineraient les efforts de prévention consentis? Comment vérifier les titres de transport tout en protégeant les accompagnateurs de train?

01.03 Frank Troosters (VB): À quelle date les voyageurs pourront-ils disposer des cartes de dix voyages gratuits? Le ministre a-t-il demandé une

01.01 Joris Vandenbroucke (sp.a): Op 6 juni besliste de superkern om elke Belg een gratis Rail Pass te geven. Het is goed dat het gebruik van het openbaar vervoer aangemoedigd wordt. Het stoort me immers dat het bij de trein altijd over de gezondheidsrisico's gaat. De CEO van de NMBS werd hierover echter niet geraadpleegd en weet ook niet hoe ze dit moet klaarspelen, rekening houdend met de veiligheidsvoorschriften voor de werknemers en de reizigers. De raad van bestuur heeft op 15 juni de superkern eigenlijk teruggefloten.

Waarom was er geen voorafgaandelijk overleg? Hoe zal de veiligheid gewaarborgd blijven? Maakt dit overigens een einde aan het advies om de trein enkel te gebruiken voor niet-essentiële verplaatsingen? Wat is de budgettaire impact? Hoe zal de verdeling van de Rail Passen gebeuren? Heeft de minister ondertussen overlegd met de CEO van de NMBS?

01.02 Mélissa Hanus (PS): Iedereen krijgt een gratis Rail Pass. Daarmee steunt men twee sectoren die hard getroffen werden: het toerisme en de horeca. Wij zijn ook blij dat er gekozen werd voor een duurzaam en openbaar vervoermiddel. De concrete modaliteiten voor de financiering en de uitvoering van deze maatregel werden echter niet meegedeeld. De PS-fractie is van oordeel dat de toeziende overheid de kosten op zich moeten nemen. De kosten afwentelen op de NMBS lijkt geen verstandig idee, gezien de challenges en investeringen die de spoorwegmaatschappij te wachten staan, en de inkomstenderving waarmee ze geconfronteerd wordt.

Wie zal er voor de kosten van de gratis Rail Pass opdraaien? Zullen de vervoersbewijzen op naam worden verdeeld? Zal iedereen er op hetzelfde moment een kunnen krijgen? Hoe kan een massale toestroom van treinreizigers – wat alle preventie-inspanningen zou tenietdoen – vermeden worden? Hoe kan de controle van de vervoersbewijzen georganiseerd worden mét een afdoende bescherming van de treinbegeleiders?

01.03 Frank Troosters (VB): Wanneer zullen de gratis tienrittenkaarten ter beschikking zijn van de reizigers? Heeft de minister de opdracht gegeven

adjudication pour leur distribution?

01.04 Jef Van den Bergh (CD&V): Même si la mesure m'a surpris, j'y ai d'emblée adhéré. Le transport public a besoin d'un coup de pouce supplémentaire car les trains sont aujourd'hui loin d'être bondés. J'ai toutefois été étonné que la SNCB n'ait pas été consultée préalablement. L'entreprise n'a cependant plus le poids politique qu'elle avait avant 1991. Quelles sont les limites de l'autonomie de l'entreprise ferroviaire? La question n'est pas anodine. Vendredi dernier, il est apparu que la SCNB n'avait de nouveau pas été informée de ces nouveautés. Cela dépasse l'entendement.

Pourquoi en tout cas avoir opté pour des cartes papier, alors qu'il serait intéressant de fournir ces titres de transport en version numérique aux possesseurs d'une carte MoBIB, par exemple?

Quelles seront les dispositions prises pour les moins de 25 ans qui ont droit en principe à une version moins chère?

01.05 Kathleen Depoorter (N-VA): Pourquoi avoir choisi de faire la promotion des transports publics alors que les rapports du GEES conseillent de ne pas utiliser ceux-ci pour les déplacements non essentiels? Quelles mesures de précaution seront prises? Le port du masque sera-t-il contrôlé?

01.06 Sarah Schlitz (Ecolo-Groen): En cette période de déconfinement, il est primordial de mettre sur la table une proposition qui permette de ramener des citoyens dans les trains, car le taux de fréquentation oscille aujourd'hui entre 10 et 20 %.

En Chine, la situation est catastrophique: le nombre de voitures particulières explose alors que les transports en commun restent déserts. La Belgique, déjà confrontée à une congestion démesurée et à des problèmes de qualité de l'air, ne peut se le permettre.

Les Rail Pass devront être commandés en ligne. Avez-vous prévu une solution pour les personnes qui n'ont pas accès à internet? De même, les Rail Pass ne seraient disponibles qu'à partir du 31 juillet. Une extension de leur date de validité est-elle envisagée? Sur base de quel registre seront-ils distribués? La gratuité ne concerne que les enfants de moins de 12 ans. Il faudra donc veiller à ce que ceux-ci aient, eux aussi, droit au Rail Pass.

om een aanbesteding op te starten voor de verdeling ervan?

01.04 Jef Van den Bergh (CD&V): Deze maatregel verraste me, maar ik heb hem wel meteen omarmd. Het openbaar vervoer kan extra steun gebruiken, want er is vandaag nog veel plaats op de treinen. Het verraste mij echter dat de NMBS niet was geconsulteerd. De NMBS is nochtans niet meer het politiek instrument dat het was in de periode voor 1991. Hoe ver reikt de autonomie van de NMBS? Dat is een belangrijke vraag. Vorige vrijdag bleek opnieuw dat de NMBS niet op de hoogte was van de nieuwe bijstellingen. Dat tart elke verbeelding.

Waarom wordt er sowieso voor gekozen om met papieren passen te werken, terwijl het bijvoorbeeld interessant zou kunnen zijn om eigenaars van een MoBIB-kaart die ritten digitaal te bezorgen?

Hoe wordt dit geregeld voor -25-jarigen, die in principe recht hebben op een goedkopere versie?

01.05 Kathleen Depoorter (N-VA): Waarom werd geopteerd om het openbaar vervoer te promoten hoewel in de GEES-rapporten niet wordt geadviseerd om het openbaar vervoer te gebruiken voor niet-essentiële verplaatsingen? Welke voorzorgsmaatregelen zullen er worden genomen? Wordt het dragen van mondklappers gecontroleerd?

01.06 Sarah Schlitz (Ecolo-Groen): Nu de lockdown versoepeld wordt, is het van essentieel belang dat er een voorstel ter tafel komt om de burgers weer de trein te doen nemen, want de bezettingsgraad schommelt vandaag rond de 10 à 20 %.

In China is de toestand rampzalig. Het aantal personenwagens explodeert, het openbaar vervoer neemt amper nog iemand. In België is het fileprobleem al gigantisch en de luchtkwaliteit belabberd, en mag het zeker niet zover komen.

De mensen zullen de Rail Pass online moeten aanvragen. Hebt u aan een oplossing gedacht voor personen die geen toegang hebben tot het internet? De Rail Pass zou pas vanaf 31 juli beschikbaar zijn. Wordt een verlenging van de geldigheidsduur overwogen? Op grond van welk register zullen deze vervoersbewijzen worden verdeeld? Ze zijn enkel gratis voor kinderen onder de 12 jaar. Ook zij moeten recht hebben op een Rail Pass.

Réalisez-vous une enquête de mobilité pendant la procédure de distribution des Rail Pass?

Les personnes qui affirment que le Rail Pass va coûter 83 euros par bénéficiaire se trompent, car l'idée est de ramener les citoyens dans les trains et de les inciter, à terme, à changer leurs habitudes.

01.07 Kim Buyst (Ecolo-Groen): Je suis très heureux du soutien politique apporté à la SNCB étant donné la perte de 400 millions d'euros qu'elle a subie au cours des derniers mois. Le train est un moyen de limiter les files, d'éviter les pics de pollution et de stimuler le tourisme national. Nous devons toutefois veiller à ce que les voyageurs aient à nouveau la conviction qu'ils peuvent circuler en train en toute sécurité. Les cartes à voyages multiples constituent donc une mesure positive.

Comment le ministre va-t-il organiser la distribution de ces pass sur le plan logistique? Ces cartes seront-elles aisément accessibles à tous? Le gouvernement prendra-t-il en charge les coûts? Comment la SNCB va-t-elle éviter un afflux massif de voyageurs dans les trains?

01.08 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Sur le plan du principe, nous sommes favorables à la promotion des transports en commun et à la gratuité de ces derniers. Il est cependant déplorable qu'une telle mesure n'ait pas été décidée en concertation avec la direction de la SNCB et avec les partenaires sociaux. Il s'agit d'un affront pour les nombreux travailleurs qui n'ont pas ménagé leurs efforts durant cette période difficile du coronavirus.

Qui payera la facture? Comment la décision a-t-elle été prise au Conseil des ministres restreint élargi aux présidents de parti? Sur quels éléments était-elle précisément fondée? Les décideurs étaient-ils conscients des coûts? Le ministre comprend-il le mécontentement de la direction et des partenaires sociaux? Cette mesure ne met-elle pas en danger la santé des voyageurs et des travailleurs de la SNCB? Quelles mesures le ministre va-t-il prendre pour garantir que cette mesure sera appliquée en toute sécurité? Quel coût cette action représentera-t-elle si chaque Belge demande un Rail Pass gratuit? Quelle compensation la SNCB recevra-t-elle?

01.09 Marianne Verhaert (Open Vld): Je soutiens cette mesure positive mais il s'agit de garantir de bonnes conditions de sécurité.

Le ministre peut-il déjà communiquer d'autres détails sur la mise en œuvre de la mesure? S'agit-il effectivement d'une carte de dix voyages? Quand

Voert u een mobiliteitsenquête uit bij de verdeling van de Rail Pass?

Wie beweert dat de Rail Pass 83 euro per persoon zal kosten, vergist zich. Het is net de bedoeling om de mensen weer de trein te laten nemen en hen aan te sporen tot een gedragswijziging.

01.07 Kim Buyst (Ecolo-Groen): Ik ben heel blij met de politieke steun aan de NMBS, die in de voorbije maanden een verlies van 400 miljoen euro moest incasseren. De trein kan het fileleed beperken, pieken in de luchtvervuiling vermijden en het binnenlands toerisme mee een duwtje in de rug geven. Wij moeten echter de mensen weer het vertrouwen geven dat ze veilig met de trein kunnen reizen. De meerrittenpassen zijn daarom een positieve maatregel.

Hoe ziet de minister de logistieke verdeling van die meerrittenpassen? Zal dit toegankelijk en laagdrempelig kunnen gebeuren? Zal de regering de kosten daarvan op zich nemen? Hoe kan de NMBS grote drukte op de treinen vermijden?

01.08 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Wij zijn in principe gewonnen voor de promotie van het openbaar vervoer en voor gratis openbaar vervoer. Dat dit soort maatregelen niet is doorgesproken met de directie van de NMBS en de sociale partners, is ongehoord en een slag in het gezicht van die vele werknemers die zich hebben ingezet in deze moeilijke coronaperiode.

Wie zal die rekening betalen? Hoe is die beslissing tot stand gekomen in de superkern? Waarop was ze precies gebaseerd? Was men zich bewust van de kosten? Begrijpt de minister het ongenoegen van de directie en de sociale partners? Levert deze maatregel geen risico op voor de gezondheid van de NMBS-werknemers en de reizigers? Welke maatregelen zal de minister nemen voor een veilig verloop? Wat is de kost als elke Belg een gratis Rail Pass aanvraagt? Hoe zal men de NMBS daarvoor compenseren?

01.09 Marianne Verhaert (Open Vld): Ik steun deze positieve maatregel, maar een en ander moet wel veilig gebeuren.

Kan de minister al meer details kwijt over de uitwerking van de maatregel? Gaat het wel degelijk om een tienrittenkaart? Wanneer kan die beslissing

cette décision du kern pourra-t-elle être exécutée? À partir de quand pourra-t-on embarquer son vélo pliable gratuitement dans le train? Quelles observations la SNCB a-t-elle formulées à ce sujet? Quelles sont, selon la SNCB, les conditions supplémentaires nécessaires pour garantir la sécurité à bord des trains? Quelles décisions seront prises à cet effet? L'utilisation du Rail Pass et l'embarquement gratuit du vélo pliable dans le train seront-ils subordonnés à certaines conditions? Comment cette mesure sera-t-elle financée? Quelles autres mesures structurelles le ministre prévoit-il pour que les citoyens décident de se déplacer durablement en train?

01.10 **Tomas Roggeman** (N-VA): Sur proposition des députés du groupe Groen, le Conseil des ministres restreint élargi a décidé de distribuer quelques millions de billets de train gratuits en s'imaginant naïvement que le coût de cette mesure serait nul. Le ministre du Budget, M. Clarinval, estime la perte de revenus à 110 millions d'euros. La SNCB suit-elle cette estimation et qu'en pense le ministre?

Je m'étonne également que les partis de gauche se prononcent en faveur du maintien de cette mesure qui est non seulement coûteuse, mais implique en outre des risques sanitaires. Ces 110 millions d'euros pourraient être affectés utilement à d'autres fins, sachant de surcroît que la SNCB perd d'ores et déjà 70 millions d'euros par mois en raison de la crise actuelle. Le coût global de l'électrification de deux lignes ferroviaires limbourgeoises est inférieur à celui de cette mesure et une telle proposition aurait en outre été favorable à l'environnement et au climat. Malheureusement, la politique de distribution de cadeaux prime. Je suis dès lors surpris que le cabinet du ministre écarte résolument les observations du conseil d'administration de la SNCB.

Le ministre campe-t-il sur ses positions? Ne viole-t-il pas les dispositions du contrat de gestion en adoptant une telle mesure imposée d'en haut? Osons espérer qu'il optera finalement pour la concertation dans ce dossier, comme le prescrivent le bon sens et la loi.

01.11 **François Bellot**, ministre (*en français*): Le superkern est composé de dix partis dont des représentants de sept partis m'ont interrogé. Ce superkern a approuvé cette décision le 6 juin d'octroyer un Rail Pass gratuit.

(*En néerlandais*) Je ne participe pas au Conseil des ministres restreint élargi et comme la SNCB, je n'ai

van de kern worden uitgevoerd? Vanaf wanneer kan de fiets gratis mee in de trein? Welke opmerkingen had de NMBS hierover? Welke bijkomende voorwaarden zijn volgens de NMBS nodig om de veiligheid op de treinen te garanderen? Welke beslissingen worden daartoe genomen? Zijn er voorwaarden verbonden aan de Rail Pass en het meenemen van de fiets in de trein? Hoe wordt de maatregel gefinancierd? Welke verdere structurele maatregelen plant de minister om duurzaam te reizen met de trein?

01.10 **Tomas Roggeman** (N-VA): Op voorstel van de parlementsleden van Groen heeft de superkern beslist om een aantal miljoenen gratis treintickets uit te delen in de naïeve veronderstelling dat dit niets zou kosten. Minister van Begroting Clarinval raamt het inkomstenverlies op 110 miljoen euro. Volgt de NMBS die raming en wat vindt de minister daarvan?

Ik verbaas me er ook over dat links zich uitspreekt voor een voortzetting van de maatregel die niet alleen duur is, maar ook nog eens gezondheidsrisico's inhoudt. Met 110 miljoen euro kunnen wij wel wat andere zaken doen, zeker als we weten dat de NMBS door deze crisis al 70 miljoen euro per maand verliest. De elektrificatie van twee Limburgse spoorlijnen samen kost minder dan deze maatregel en dat zou ook nog eens een milieu- en klimaatvriendelijk voorstel zijn geweest. Helaas primeert de sinterklaaspolitiek. Het verwondert me dan ook dat het kabinet van de minister de bedenkingen van de raad van bestuur van de NMBS resoluut afblokt.

Blijft de minister bij die houding? Schendt hij met een dergelijke van bovenaf opgelegde maatregel niet de bepalingen van het beheerscontract? Hopelijk kiest hij alsnog voor overleg in deze, zoals het gezond verstand en de wet voorschrijven.

01.11 **Minister François Bellot** (*Frans*): De superkern bestaat uit tien partijen waarvan de vertegenwoordigers van zeven partijen me vragen hebben gesteld. De superkern heeft de beslissing om een gratis Rail Pass toe te kennen op 6 juni goedgekeurd.

(*Nederlands*) Ik ben geen lid van de superkern en werd dus evenmin als de NMBS op voorhand

pas été préalablement informé.

(En français) Cette décision est une bonne idée, mais difficilement applicable. Il aurait mieux valu consulter préalablement la SNCB, dont le CA est composé des représentants de ces mêmes formations politiques. Celui-ci a salué la volonté de favoriser les transports publics mais a mandaté le comité de direction pour définir quand et comment appliquer cette décision selon les exigences sanitaires et opérationnelles. Il est vite apparu que ces Rail Pass devaient être remis à la demande, être nominatifs et être contrôlés comme tout autre type de transport.

La concertation avec la SNCB de ce 16 juin fut constructive mais n'est pas finalisée. La SNCB a fait une nouvelle proposition qui sera soumise au superkern rapidement pour voir si elle répond à tous les objectifs définis.

Le ministre du Budget a réservé une somme dans le "paquet COVID" pour cette mesure mais aussi pour couvrir la perte de recettes de la SNCB depuis le confinement.

Les mesures techniques, opérationnelles et juridiques nécessaires empêchent d'appliquer immédiatement cette mesure. Nous ferons néanmoins tout pour qu'elle soit rapidement mise en œuvre.

01.12 Joris Vandenbroucke (sp.a): Il est incompréhensible que ni le ministre de tutelle ni la SNCB n'aient été informés de cette proposition. Ce qui compte, c'est que Mme Dutordoir ait formulé une nouvelle proposition en concertation avec le ministre. J'espère bien que tous les Belges auront la possibilité de voyager gratuitement en train et de se rendre compte ainsi que ce moyen de transport représente une alternative idéale et saine à la voiture. Il est inadmissible de continuer à affirmer que le transport public est dangereux pour la santé alors que depuis deux jours déjà des avions remplis décollent.

01.13 Méliissa Hanus (PS): Dans les partis du superkern, il y avait un soutien du groupe socialiste à cette mesure. Qu'il s'agisse des navetteurs ou des travailleurs du rail, nous resterons attentifs à la suite des informations que vous communiquerez pour la mise en œuvre de cette mesure particulière.

01.14 Jef Van den Bergh (CD&V): Nous sommes

geïnformeerd.

(Frans) Die beslissing is een goed idee, maar ze is moeilijk uit te voeren. Men had de NMBS beter vooraf hierin gekend. In de raad van bestuur van de NMBS zitten ten slotte vertegenwoordigers van dezelfde politieke partijen. De raad van bestuur verwelkomt het voornemen om het openbaar vervoer te promoten, maar heeft het directiecomité de opdracht gegeven uit te maken wanneer en hoe die beslissing kan worden uitgevoerd conform de gezondheidsmaatregelen en operationele vereisten. Al snel is gebleken dat de Rail Pass op verzoek moest worden uitgereikt, op naam van de gebruiker moest staan en gecontroleerd moest worden zoals elk ander vervoerbewijs.

Het overleg met de NMBS op 16 juni verliep constructief, maar er zijn nog losse eindjes. De NMBS heeft een nieuw voorstel gedaan dat eerlang aan de superkern zal worden voorgelegd om te kijken of het aan alle voorwaarden voldoet om de doelstellingen te bereiken.

De minister van Begroting heeft een som gereserveerd voor deze maatregel in het 'COVID-pakket', maar ook voor het compenseren van het verlies aan inkomsten van de NMBS sinds de lockdown.

Wegens de noodzakelijke technische, operationele en juridische maatregelen is het niet mogelijk om deze maatregel onmiddellijk toe te passen. We zullen er niettemin alles in het werk stellen voor een snelle tenuitvoerlegging ervan.

01.12 Joris Vandenbroucke (sp.a): Het is onbegrijpelijk dat de voogdijminister en de NMBS niet over het voorstel werden geïnformeerd. Belangrijker is dat mevrouw Dutordoir, in overleg met de minister, een nieuw voorstel heeft geformuleerd. Ik reken erop dat alle Belgen de kans krijgen om gratis de trein te nemen, zodat ze inzien dat de trein een perfect en gezond alternatief is voor de wagen. Man kan niet blijven zeggen dat het openbaar vervoer gezondheidsrisico's inhoudt terwijl er al twee dagen volle vliegtuigen vertrekken.

01.13 Méliissa Hanus (PS): In de superkern heeft de PS deze maatregel gesteund. Zowel voor de treinreizigers als voor het spoorwegpersoneel zullen we de bijkomende informatie die u zult verstrekken over de tenuitvoerlegging van deze bijzondere maatregel aandachtig blijven volgen.

01.14 Jef Van den Bergh (CD&V): Wij kijken vol

très curieux de la solution qui aurait été élaborée avec la SNCB. L'autonomie de la compagnie publique SNCB a été traitée d'une façon révoltante dans ce dossier. Les administrateurs siègent dans le conseil d'administration pour servir les intérêts de l'entreprise ferroviaire et non dans un but politique ou pour servir les intérêts du parti auquel ils sont éventuellement liés.

Concernant le Rail Pass lui-même, cette mesure peut s'avérer pertinente pour stimuler le trafic intérieur, la consommation et les loisirs et pour augmenter le nombre d'usagers du train. Il faudrait néanmoins que des restrictions soient incorporées au système afin d'éviter que tout le monde ne prenne le train en même temps, par exemple en remplaçant la carte actuelle par un procédé électronique. Nous pourrions en outre poser l'utilisation de la carte MoBIB comme condition, ce qui aurait un effet levier considérable sur son utilisation. J'attends impatiemment la nouvelle proposition.

01.15 Sarah Schlitz (Ecolo-Groen): Je suis étonnée des critiques de certains. La concertation ne s'est certes pas passée de manière idéale et il aurait fallu un contact préalable avec la SNCB, mais pas un seul collègue du superkern n'a critiqué la mesure. Aujourd'hui en tout cas, les contacts ont lieu et on peut s'en réjouir.

Je suis aussi surprise qu'on s'inquiète du côté sanitaire dans les trains. Les gestes barrières doivent rester de mise. Les voyageurs sont conscients du port du masque et le respect des règles au sein de la SNCB est impressionnant. Mais les trains sont vides, ce qui est inquiétant.

Sur le financement, cette mesure permet de parler positivement du transport par rail – un secteur oublié pendant la crise. On ne peut revenir au "tout à la voiture". Nous soutiendrons donc toute mesure de soutien financier à la SNCB.

01.16 Kim Buyst (Ecolo-Groen): Il s'agit d'une mesure positive qui redonnera confiance aux voyageurs qui empruntaient déjà le train et permettra à d'autres de découvrir le rail. Dès lors que cette initiative doit être organisée en toute sécurité et avec les garanties sanitaires requises, une concertation avec la SNCB est une bonne idée. Cessons de faire peur aux personnes qui voudraient prendre les transports publics pour se déplacer.

belangstelling uit naar de oplossing die met de NMBS zou zijn uitgedokterd. In dit dossier werd op een wraakroepende manier omgegaan met de autonomie van het overheidsbedrijf NMBS. De bestuurders in de raad van bestuur zitten daar in het belang van de spoorwegonderneming en niet in het belang van de politiek of de politieke partij waarmee ze eventueel een band hebben.

De Rail Pass zelf kan een zinvolle maatregel zijn om de binnenlandse reizen, consumptie en recreatie te stimuleren en om het aantal treinreizigers op te krikken. Men zou echter drempels moeten inbouwen om te voorkomen dat iedereen op hetzelfde moment de trein neemt, bijvoorbeeld door elektronisch te werken in plaats van met een kaart. Bovendien zou men het gebruik van de MoBIB-kaart als voorwaarde kunnen opleggen, wat een enorme hefboom zou zijn voor het gebruik ervan. Ik kijk uit naar het nieuwe voorstel.

01.15 Sarah Schlitz (Ecolo-Groen): Ik ben verbaasd over de kritiek van bepaalde personen. Het overleg is inderdaad niet op een ideale manier verlopen en men had op voorhand contact moeten opnemen met de NMBS, maar geen enkele collega van de superkern heeft zich tegen de maatregel gekant. Vandaag is er in elk geval contact geweest en daarover kan men zich verheugen.

Ik ben ook verrast dat men zich zorgen maakt over het gezondheidsaspect in de treinen. De beschermingsmaatregelen moeten gehandhaafd worden. De reizigers weten dat ze een mondk masker moeten dragen en het is indrukwekkend hoe goed de regels bij de NMBS nageleefd worden. De treinen zijn echter leeg en dat is wel zorgwekkend.

Wat de financiering betreft, maakt deze maatregel het mogelijk dat men eens positief over het spoorvervoer spreekt. Die sector werd tijdens de crisis vergeten. Men kan niet terug naar een situatie waarin iedereen weer in zijn of haar auto stapt. Wij zullen dus alle maatregelen voor financiële steun aan de NMBS steunen.

01.16 Kim Buyst (Ecolo-Groen): Dit is een positieve maatregel waardoor we mensen weer vertrouwen geven in de trein en waardoor andere mensen de trein leren kennen. Het is goed dat er overleg is geweest met de NMBS, want dit moet op een veilige en gezonde manier gebeuren. Men moet ermee ophouden mensen bang te maken voor het openbaar vervoer.

01.17 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Ce dossier illustre parfaitement comment en Belgique, des décisions sont prises au mépris des principes démocratiques. Des moyens additionnels seront nécessaires pour aider la SNCB, victime d'un sous-financement, à poursuivre le développement du transport. Si le Rail Pass devient réalité, il doit également être accessible aux personnes qui ne possèdent pas nécessairement un ordinateur.

01.18 Marianne Verhaert (Open Vld): Il faudra en tout état de cause des mesures supplémentaires pour assurer la sécurité dans les transports publics, non seulement en raison de la décision prise en superkern, mais également pour les navetteurs qui, espérons-le, retourneront vers le train. L'élément déterminant pour l'occupation des trains ne sera pas le prix du Rail Pass, mais la sécurité. J'espère que nous pourrions auditionner des responsables de la SNCB à ce sujet.

01.19 Tomas Roggeman (N-VA): Il y a d'autres moyens que les billets gratuits pour encourager les citoyens à prendre le train, par exemple l'offre de trains en elle-même. Contrairement à d'autres personnes ici présentes, je ne vais pas minimiser les préoccupations du GEES. Si nous voulons amener les citoyens à se tourner vers le train, il nous faut écouter ces préoccupations et renforcer la sécurité des transports publics.

La N-VA a participé au vote de cette mesure au sein du superkern parce que nous pensions que les auteurs de la proposition savaient de quoi ils parlaient et qu'ils prétendaient que cette mesure ne coûterait rien. On sait depuis lors qu'il n'en est rien. La proposition retournera sur la table du Conseil des ministres. Si cette mesure n'est pas supportable financièrement et que la santé publique ne peut être garantie, admettre que ce n'était pas une bonne proposition nous honorerait en tant que responsables politiques.

01.20 Jef Van den Bergh (CD&V): Outre le Rail Pass, il a également été décidé que le vélo peut être emporté gratuitement dans le train. Il me semble judicieux que ce plan prévoyant la possibilité de prendre gratuitement son vélo à bord du train soit testé afin d'en examiner l'incidence sur le taux d'occupation.

L'incident est clos.

02 Questions jointes de
- Nathalie Dewulf à François Bellot (Mobilité) sur "L'absence de contrôles dans les trains en raison des mesures contre le coronavirus" (55005172C)

01.17 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Dit dossier is tekenend voor de ondemocratische manier waarop hier beslissingen worden genomen. Er zullen bijkomende middelen nodig zijn voor de ondergefinancierde NMBS om het transport verder uit te bouwen. Als de Rail Pass er komt, moet die ook toegankelijk zijn voor wie niet gemakkelijk toegang heeft tot een computer.

01.18 Marianne Verhaert (Open Vld): Er zullen in elk geval extra maatregelen nodig zijn om de veiligheid op het openbaar vervoer te garanderen, niet alleen wegens de beslissing van de superkern, maar ook voor de pendelaars die hopelijk zullen terugkeren naar de trein. Niet de prijs van de Rail Pass, maar de veiligheid zal bepalend zijn voor de bezetting op de trein. Ik hoop dat we hierover hoorzittingen kunnen organiseren met de NMBS.

01.19 Tomas Roggeman (N-VA): Mensen overtuigen om de trein te nemen kan op andere manieren dan via gratis tickets, bijvoorbeeld via het treinaanbod zelf. In tegenstelling tot anderen hier zal ik de bezorgdheden van de GEES niet minimaliseren. Als we mensen op de trein willen krijgen, dan moeten we net deze bezorgdheden aanpakken en de veiligheid op het openbaar vervoer versterken.

De N-VA heeft de beslissing in de superkern mee goedgekeurd omdat we dachten dat de indieners van het voorstel wisten waarover ze spraken en omdat ze beweerden dat de maatregel niets zou kosten. Dat blijkt ondertussen allerm minst het geval. Het voorstel zal nu opnieuw op de tafel van de ministerraad worden gelegd. Als blijkt dat het niet betaalbaar is en als de volksgezondheid niet kan worden gegarandeerd, dan zou het ons als politici sieren om toe geven dat dit geen goed voorstel was.

01.20 Jef Van den Bergh (CD&V): Naast de Rail Pass werd ook beslist dat de fiets gratis mee mag op de trein. Het lijkt mij een goed idee om dat plan, de fiets gratis mee op de trein, te testen en na te gaan welk effect dat heeft op de bezetting.

Het incident is gesloten.

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

- Laurence Zanchetta à François Bellot (Mobilité) sur "Les contrôles réalisés dans les trains dans le cadre de la lutte contre le COVID-19" (55005630C)
 - Laurence Zanchetta à François Bellot (Mobilité) sur "Les outils de lutte contre le COVID-19 conçus par Infrabel" (55006549C)

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

02.01 Laurence Zanchetta (PS): La SNCB propose de nouveau une offre de trains pratiquement complète mais le port du masque est obligatoire dans les gares et les trains.

02.01 Laurence Zanchetta (PS): De NMBS heeft opnieuw een bijna volledig treinaanbod, maar het dragen van een mondmasker is verplicht in de stations en in de treinen.

Comment s'organisent les contrôles à cet égard? Les voyageurs sans masque sont-ils incités à quitter le train à l'arrêt suivant? Refuse-t-on l'accès au train? Quels sont les effectifs sollicités pour ces contrôles? Comment sont-ils protégés?

Hoe verlopen de controles in dat verband? Worden reizigers zonder mondmasker ertoe verplicht om af te stappen bij de volgende halte? Wordt hen de toegang tot de trein onzegd? Hoeveel personeelsleden worden er ingezet voor de controles? Hoe worden zij beschermd?

Les équipes d'Infrabel ont conçu des outils de lutte contre la pandémie. Des capteurs permettent de détecter une occupation excessive ou une distance de sécurité non respectée. Une alerte sonore retentit si quelqu'un ne porte pas de masque ou le porte mal. Des émetteurs à fixer sur un bracelet ou un casque préviennent d'une proximité trop grande, par exemple sur un chantier.

De teams van Infrabel hebben tools ontwikkeld in de strijd tegen de pandemie. Met sensoren kan worden nagegaan of de treinen overbezet zijn en of de sociale afstand wordt gerespecteerd. Als iemand geen mondmasker draagt of dat masker niet goed gebruikt weerklinkt er een geluidssignaal. Met behulp van zendertjes die op een polsband of een helm worden aangebracht wordt er gewaarschuwd wanneer mensen te dicht bij elkaar komen, bijvoorbeeld op een werf.

Combien a coûté la conception de ces outils? La protection de la vie privée des cheminots est-elle assurée? Ces outils ont-ils fait leurs preuves? La SNCB fera-t-elle de même dans les trains et les gares?

Hoeveel heeft de ontwikkeling van die tools gekost? Is de bescherming van de privacy van het spoorwegpersoneel gegarandeerd? Hebben die tools hun nut bewezen? Zal de NMBS een en ander ook toepassen in de treinen en de stations?

02.02 François Bellot, ministre (en français): La SNCB a tout fait pour protéger les personnes devant se déplacer, et présente une offre de train valable conséquente dans le pays. Les trains sont désinfectés chaque jour et nettoyés une seconde fois pendant la journée.

02.02 Minister François Bellot (Frans): De NMBS heeft alles in het werk gesteld om de mensen die zich moesten verplaatsen te beschermen, en biedt een degelijk en aanzienlijk treinaanbod in het hele land. De treinen worden elke dag gedesinfecteerd en in de loop van de dag nogmaals gereinigd.

Depuis le 4 mai, l'offre est à nouveau complète, à l'exception des trains P. La SNCB observe une augmentation limitée du nombre de voyageurs. On peut donc respecter la distanciation physique et de nouvelles mesures ne sont pas nécessaires pour l'instant. On demande cependant aux voyageurs d'éviter les heures de pointe. Quand l'occupation des trains augmentera, la SNCB envisagera le retour des trains P.

Sinds 4 mei is het volledige treinaanbod weer beschikbaar, met uitzondering van de P-treinen. De NMBS stelt een lichte stijging van het aantal treinreizigers vast. De socialdistancingregels kunnen dus in acht genomen worden en nieuwe maatregelen zijn momenteel niet nodig. De reizigers wordt niettemin gevraagd de trein voor zover mogelijk niet te nemen tijdens de piekuren. Wanneer de bezetting van de treinen stijgt, zal de NMBS bekijken of de P-treinen weer moeten worden ingezet.

Les agents de Securail ont assuré une présence maximale sur le terrain pour veiller à la sécurité et

De Securailagenten zijn zo veel mogelijk op het terrein aanwezig geweest om de veiligheid te

ont pris en charge le contrôle des titres de transport. À partir du 19 juin, ce contrôle reprendra dans les trains, accompagné de consignes pour les voyageurs, établies en collaboration avec les accompagnateurs de train et les conseillers en prévention.

Il n'y aura aucun contact physique: les billets papier seront vérifiés visuellement, les titres de transport numériques seront scannés. Les paiements à bord se feront par Bancontact.

Il ressort des derniers chiffres de la SNCB que 25 % des voyageurs ne sont pas en possession d'un titre de transport valide. En cas d'infraction au port du masque obligatoire, la police pourra dresser procès-verbal. Securail pourra infliger une sanction administrative. Ses agents doivent avant tout rappeler cette obligation et inviter à la respecter. L'amende n'est dressée qu'en dernier recours.

Infrabel accorde la plus grande importance à la sécurité de son personnel et travaille à des solutions numériques pour assurer la sécurité de ses collaborateurs sur les chantiers le long des voies ou lors de certaines tâches présentant des risques d'accident. Ces travaux ont été réorientés: des balises rappellent aux travailleurs sur un chantier de respecter les distances. Une application permet au personnel de contrôler le port du masque, une autre permet d'éviter le dépassement de la capacité d'accueil d'un lieu et le respect des règles de distance.

La conception de ces dispositifs a un coût dérisoire, d'autant qu'ils se basent sur des logiciels libres.

Infrabel a fourni ces outils à des équipes de chantier et les a placés dans des lieux de rassemblement comme des réfectoires pour les tester *in situ*. On semble avoir accueilli ces mesures positivement. Elles pourront être élargies aux sites industriels gérés par Infrabel. Plusieurs entreprises ont marqué leur intérêt pour ces innovations.

Ces outils n'ont accès à aucune donnée personnelle et n'enregistrent aucune image. Infrabel s'est engagé à respecter strictement le RGPD.

verzekeren en hebben de controle van de vervoerbewijzen op zich genomen. Vanaf 19 juni zullen de vervoerbewijzen weer in de treinen gecontroleerd worden en zullen de reizigers instructies krijgen om de controle veilig te laten verlopen. Die instructies worden in samenwerking met de treinbegeleiders en de preventieadviseurs uitgewerkt.

Er zal geen lichamelijk contact aan te pas komen: de papieren biljetten worden visueel gecontroleerd, de digitale vervoerbewijzen zullen worden gescand. De betalingen aan boord van de trein zullen elektronisch gebeuren.

Uit de jongste cijfers van de NMBS blijkt dat 25 % van de reizigers niet in het bezit is van een geldig vervoersbewijs. Als iemand geen mondkemper draagt, kan de politie proces-verbaal opmaken. Securail kan een administratieve sanctie opleggen. Die agenten moeten vooral de verplichting in herinnering brengen en de reizigers ertoe oproepen zich daaraan te houden. Ze schrijven pas in laatste instantie een boete uit.

Infrabel hecht het grootste belang aan de veiligheid van zijn personeel en werkt al maanden aan digitale oplossingen om de veiligheid van zijn medewerkers te waarborgen als er gewerkt wordt langs de sporen of bij de uitvoering van bepaalde risicovolle taken. Die werkzaamheden konden snel afgestemd worden op de coronamaatregelen: via merktekens worden de werknemers op plaatsen waar er aan de sporen of treinen gewerkt wordt herinnerd aan de regels inzake social distancing. De personeelsleden kunnen via een app controleren of iedereen een mondkemper draagt. Via een andere app kunnen ze nagaan of er niet te veel volk op een bepaalde plaats is en of de regels inzake social distancing nageleefd worden.

Het ontwikkelen van die tools kost erg weinig, temeer daar ze gebaseerd zijn op freeware.

Infrabel heeft die tools ter beschikking gesteld van werkploegen en heeft ze geïnstalleerd op plaatsen waar veel mensen samenkomen, zoals de kantines, om ze *in situ* te testen. Die maatregelen vonden kennelijk een positief onthaal. Ze zullen uitgebreid kunnen worden tot de door Infrabel beheerde industriële sites. Verscheidene bedrijven hebben al belangstelling getoond voor deze innovatieve instrumenten.

De tools werken niet met persoonsgegevens en registreren geen beelden. Infrabel verbindt zich ertoe de AVG strikt na te leven.

02.03 Laurence Zanchetta (PS): Si l'expérience fonctionne, j'espère qu'elle pourra être élargie.

Je m'attendais à plus de détails mais je me doute que c'est difficile à évaluer. Il faut miser sur la prévention.

L'incident est clos.

03 Questions jointes de

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

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

03.01 Tomas Roggeman (N-VA): De nombreux travaux d'infrastructure d'Infrabel ont été ralentis par la crise du coronavirus.

Quels sont, par province, les chantiers concernés? Quelle est l'incidence financière de ces retards? Comment les projets prioritaires sont-ils sélectionnés? Quelles dispositions le ministre prendra-t-il pour combler les retards après la crise?

03.02 François Bellot, ministre (*en néerlandais*): Infrabel affirme que les travaux et interventions nécessaires pour assurer le trafic ferroviaire ont été réalisés. En revanche, les grands chantiers de maintenance et de rénovation ainsi que ceux visant à accroître la capacité ont été interrompus momentanément. Ils ont été réactivés le 8 mai, dans le respect de toutes les mesures de sécurité. Dès le déclenchement de la crise, Infrabel a élaboré un nouveau planning.

Aucun retard n'est observé en matière de travaux d'entretien essentiels. Les travaux de maintenance non urgents ont repris le plus rapidement possible. Le nouveau planning a donné la priorité aux travaux nécessaires pour l'exécution des projets de transport des opérateurs ferroviaires à l'horizon 2021.

Quasi tous les retards pourront être comblés en 2020, hormis l'électrification de la ligne 19 Mol-Hamont. Pour ce chantier, en dépit de la poursuite des travaux durant les week-ends, l'échéancier initial ne pourra pas être respecté. Les nouveaux projets concrets sont encore en cours de développement et l'analyse de leur incidence financière n'est pas terminée.

Tout au long de la crise sanitaire, Infrabel s'est

02.03 Laurence Zanchetta (PS): Als het experiment goed loopt, hoop ik dat het verder uitgebreid zal kunnen worden.

Ik had meer details verwacht, maar ik kan me wel voorstellen dat het moeilijk te evalueren is. We moeten op preventie inzetten.

Het incident is gesloten.

03 Samengevoegde vragen van

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

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

03.01 Tomas Roggeman (N-VA): Door de coronacrisis lopen heel wat infrastructuurwerken door Infrabel vertraging op.

Welke infrastructuurwerken betreft het, graag per provincie? Wat is de financiële impact van deze vertragingen? Hoe wordt bepaald welke projecten prioriteit krijgen? Hoe wil de minister een inhaalbeweging doen na de crisis?

03.02 Minister François Bellot (*Nederlands*): Volgens Infrabel werden noodzakelijke werken en interventies voor het treinverkeer uitgevoerd. De grote onderhouds- en vernieuwingswerken en de capaciteitsuitbreidingswerken werden tijdens de crisis on hold gezet. Sinds 8 mei werden ze hervat, met inachtneming van alle veiligheidsmaatregelen. Bij aanvang van de crisis heeft Infrabel meteen een nieuwe planning opgesteld.

Er is geen achterstand in veiligheidsonderhoud. Niet-dringende onderhoudswerken werden zo snel mogelijk hernomen. In de herplanning werd voorrang gegeven aan de werken die nodig zijn voor de transportplannen van de spooroperatoren in 2021.

De vertragingen kunnen bijna allemaal ingelopen worden in 2020, met uitzondering van de elektrificatie van spoorlijn 19, Mol-Hamont. Ondanks permanent weekendwerk, lukt het niet om de oorspronkelijke deadline te halen. De concrete nieuwe plannen zijn nog in ontwikkeling en de analyse van de budgettaire impact loopt nog.

Gedurende de hele crisis heeft Infrabel alle regels in

conformée aux règles de sorte à garantir une sécurité optimale à ses équipes et a exigé une rigueur identique de la part de ses sous-traitants. Le déploiement des équipes de réserve en témoigne. Les règles seront progressivement levées jusqu'à un retour aux dispositions habituelles sur les chantiers à partir du 1^{er} juillet. En attendant, toutes les mesures de sécurité ont été mises en œuvre.

03.03 Tomas Roggeman (N-VA): Je me réjouis qu'il existe à tout le moins une intention de résorber tous les retards.

L'incident est clos.

04 Questions jointes de

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

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

04.01 Sarah Schlitz (Ecolo-Groen): Des témoignages indiquent que des employés de la SNCB peuvent être amenés, dans certains ateliers, à travailler sans pouvoir respecter les distances de sécurité, sans masque et sans gants. Avec le déconfinement, beaucoup d'agents pourraient être remis en service sans que les conditions de sécurité soient remplies.

Des contrôles ont-ils été effectués dans les ateliers, pourrions-nous disposer des rapports? Comment la sécurité sanitaire de ces travailleurs est-elle assurée? Quelles mesures comptez-vous mettre en place pendant le déconfinement?

04.02 Kim Buyst (Ecolo-Groen): Des mesures supplémentaires ont-elles été prises pour que le personnel puisse se sentir en sécurité dans les ateliers de la SNCB?

04.03 François Bellot, ministre (en néerlandais): La SNCB comprend l'inquiétude de son personnel. Pour entretenir les trains et s'assurer que le matériel roulant reste opérationnel, tout le personnel disponible doit être repris dans la planification du travail. Les risques avaient été évalués et des mesures de sécurité avaient été prises.

Ainsi, le personnel de l'atelier de Cuesmes travaille sur le matériel des trains M6, qui est essentiel pour le service de trains d'intérêt national. Des travaux

acht genomen om de beste veiligheid te garanderen voor de ploegen en dezelfde houding geëist van de onderaannemers. De inzet van de reservepools getuigt daarvan. Infrabel bouwt die geleidelijk weer af tot een normale regeling op de werven vanaf 1 juli. Alle veiligheidsmaatregelen werden ondertussen geïmplementeerd.

03.03 Tomas Roggeman (N-VA): Het is goed dat minstens de intentie er is om alle achterstand in te halen.

Het incident is gesloten.

04 Samengevoegde vragen van

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

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

04.01 Sarah Schlitz (Ecolo-Groen): Er bestaan getuigenissen volgens welke sommige werknemers van de NMBS in bepaalde werkplaatsen ertoe gebracht worden om zonder inachtneming van de veiligheidsafstanden, zonder mondkapen en zonder handschoenen te werken. Met de versoepeling van de lockdown zouden talrijke werknemers opnieuw aan het werk gezet worden zonder dat de er aan de veiligheidsvoorschriften voldaan wordt.

Worden er controles uitgevoerd in de werkplaatsen? Zouden we verslagen daarvan kunnen krijgen? Hoe wordt de gezondheid van die werknemers gegarandeerd? Welke maatregelen zult u tijdens de versoepeling van de lockdown nemen?

04.02 Kim Buyst (Ecolo-Groen): Werden er nog bijkomende maatregelen genomen om ervoor te zorgen dat het personeel zich veilig kan voelen in de werkplaatsen van de NMBS?

04.03 Minister François Bellot (Nederlands): De NMBS begrijpt de bezorgdheid van haar personeel. Om de treinen te onderhouden en ervoor te zorgen dat het rollend materieel operationeel blijft, moet het beschikbare personeel worden ingepland. De risico's waren geëvalueerd en er waren veiligheidsmaatregelen genomen.

Het personeel van de werkplaats van Cuesmes, bijvoorbeeld, werkt aan het M6-materieel dat essentieel is voor de treindienst van nationaal

moins essentiels ont été suspendus et la révision intermédiaire des M6 a été réduite progressivement, de manière à garantir cependant que le matériel roulant reste opérationnel à tout moment.

(En français) Un nettoyage avec des produits verrucides est opéré quotidiennement dans tous les espaces communs. Le personnel a reçu un courrier relatif aux précautions à prendre et à la possibilité de signaler un éventuel défaut à la règle de distanciation sociale. Une limitation du nombre de personnes avait été instaurée dans les lavoirs et réfectoires. Là où la distanciation sociale n'était pas possible, des équipements de protection avaient été fournis. Ces éléments avaient été mis en place suite à une analyse des risques spécifiques.

La SNCB avait également créé une mailbox spécifique. Le personnel peut également faire part de ses questions. La société a investi plus de 3 millions d'euros afin de protéger son personnel et ses usagers, et dispose d'un stock suffisant pour faire face à une éventuelle seconde vague.

04.04 Sarah Schlitz (Ecolo-Groen): La SNCB doit faire la lumière sur les raisons qui ont empêché le respect de la distanciation sociale à certains endroits. Cela ne doit pas se reproduire.

L'incident est clos.

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

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

05.01 Sarah Schlitz (Ecolo-Groen): Durant la crise sanitaire, des avions vides ont volé pour respecter la règle européenne du 80/20 qui impose une utilisation de 80 % des créneaux horaires dans les aéroports européens sous peine de se les voir retirés. La Commission européenne a finalement suspendu ce règlement. Nous souhaitons supprimer définitivement ce règlement absurde et nuisible à l'environnement. La ministre Marghem dit partager mon analyse et qu'elle vous consulterait. Qu'en est-il?

05.02 François Bellot, ministre *(en français)*: Le règlement européen que vous citez est complexe. La presse a affirmé que les compagnies maintenaient des vols à vide pour maintenir leur

belang. Minder essentiële werkzaamheden zijn opgeschort en de tussentijdse revisie van de M6 werd afgebouwd, maar wel zo dat het rollend materieel operationeel blijft.

(Frans) Dagelijks worden alle gemeenschappelijke ruimten met viricide middelen ontsmet. Het personeel heeft een brief gekregen over de voorzorgsmaatregelen die men moet nemen en de mogelijkheid om een eventuele niet-naleving van de socialdistancingregels te melden. In de kleedkamers en in de refters werd het aantal personen beperkt. Op de plaatsen waar social distancing niet mogelijk was, werd er beschermingsmateriaal verstrekt. Die maatregelen werden genomen na een specifieke risicoanalyse.

De NMBS heeft ook een specifieke mailbox gecreëerd. Het personeel kan ook zijn vragen kenbaar maken. Het spoorwegbedrijf heeft meer dan 3 miljoen euro geïnvesteerd in de bescherming van het personeel en de reizigers en beschikt over een voldoende grote voorraad om aan een mogelijke tweede golf het hoofd te bieden.

04.04 Sarah Schlitz (Ecolo-Groen): De NMBS moet uitleggen waarom de naleving van de socialdistancingmaatregelen op bepaalde plaatsen verhinderd werd. Dat mag niet opnieuw voorvallen.

Het incident is gesloten.

De **voorzitter**: Vraag nr. 55005590C van mevrouw Schlitz wordt omgezet in een schriftelijke vraag.

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

05.01 Sarah Schlitz (Ecolo-Groen): Tijdens de coronacrisis heeft men lege vliegtuigen laten vliegen om de Europese 80/20-regel na te leven. Volgens die regel moeten de slots op de Europese luchthavens voor 80 % gebruikt worden, zoniet worden ze ingetrokken. Uiteindelijk heeft de Europese Commissie die verordening opgeschort. Wij willen dat die absurde verordening, die schadelijk is voor het milieu, definitief opgeheven wordt. Minister Marghem deelt naar eigen zeggen mijn analyse. Ze zou het onderwerp met u bespreken. Wat is de stand van zaken?

05.02 Minister François Bellot *(Frans)*: Die Europese verordening is ingewikkeld. De pers berichtte ten onrechte dat de luchtvaartmaatschappijen vluchten zonder

droit historique, ce qui est faux. Les compagnies organisent les vols selon des critères d'efficacité et de profit. Le nombre de passagers n'est pas le seul critère pertinent. Le cargo embarqué est essentiel dans la gestion de la crise sanitaire. Le vol retour de cet avion doit aussi être pris en compte.

Lors des grandes crises touchant le secteur aérien, les autorités ont suspendu cette règle, à la demande du secteur, pour éviter ses effets pervers. Le secteur soutient cette règle utile et efficace en temps normal qui élimine des vols régulièrement annulés et rationalise l'utilisation des infrastructures.

Le mécanisme d'attribution des créneaux affine les prévisions de vol et permet de ne pas dépasser la capacité aéroportuaire. De plus, une programmation coordonnée des vols réduit les retards, les surcharges de trafic aérien et, par conséquent, permet une utilisation à plus grande échelle des procédures de moindre consommation. Enfin, les vols éliminés sont remplacés par des projets plus rentables. Supprimer cette règle ne réduirait pas les vols et entraînerait des situations chaotiques.

05.03 Sarah Schlitz (Ecolo-Groen): Au début de la crise, les compagnies aériennes ont fait voler des avions vides. Les instances européennes ont suspendu cette mesure suite à l'indignation populaire. Je ne réclame pas sa suppression complète mais sa révision en l'adaptant aux crises. La dissonance entre votre réponse et celle de Mme Marghem me surprend.

L'incident est clos.

06 Questions jointes de

- Sarah Schlitz à François Bellot (Mobilité) sur "Le report de la date de validité des Go Pass, Rail Pass, Key Card et cartes Campus" (55005592C)
- Mélissa Hanus à François Bellot (Mobilité) sur "Le non-remboursement de la carte Campus" (55005647C)

06.01 Sarah Schlitz (Ecolo-Groen): À ma demande sur la prolongation de la validité des abonnements pour les personnes au chômage ou travaillant à domicile et dont l'abonnement n'est pas payé par l'employeur, vous répondiez que tickets et abonnements sont remboursés selon les conditions

passagers uitvoerden om die historische rechten te behouden. De maatschappijen letten op efficiëntie en winst bij het plannen van hun vluchten. Het aantal passagiers is dus niet het enige relevante criterium. Vrachtvluchten zijn cruciaal in de aanpak van de gezondheidscrisis. Er is ook steeds een terugvlucht waarmee rekening gehouden moet worden.

Tijdens grote crises die een impact hadden op de luchtvaartsector hebben de autoriteiten die regel op vraag van de sector opgeschort, om onbedoelde kwalijke gevolgen te voorkomen. In normale tijden staat de sector achter die zinvolle en efficiënte regel, die een einde maakt aan vluchten die regelmatig afgeschaft worden en die een rationeel gebruik van de infrastructuur bevordert.

Het mechanisme voor de toekenning van de slots maakt het mogelijk de vooruitzichten inzake het aantal vluchten te verfijnen en de luchthavencapaciteit niet te overschrijden. Een gecoördineerde vluchtprogrammatie is bovendien nuttig om vertragingen en vluchtverkeerspieken te beperken en bijgevolg om de procedures voor een lager verbruik op grotere schaal toe te passen. Geschrapte vluchten worden vervangen door rendabelere projecten. De afschaffing van die regel zou het aantal vluchten niet doen verminderen en tot chaotische situaties leiden.

05.03 Sarah Schlitz (Ecolo-Groen): In het begin van de crisis hebben de luchtvaartmaatschappijen lege vliegtuigen de lucht in gestuurd. De Europese instanties hebben de maatregel opgeschort als reactie op de publieke verontwaardiging. Ik vraag niet dat de regel volledig ingetrokken wordt, wel dat ze herzien en aan crisissituaties aangepast wordt. De discrepantie tussen uw antwoord en dat van mevrouw Marghem verwondert me.

Het incident is gesloten.

06 Samengevoegde vragen van

- Sarah Schlitz aan François Bellot (Mobilité) over "Het verlengen van de geldigheidsduur van de Go Pass, Rail Pass, Key Card en Campuskaart" (55005592C)
- Mélissa Hanus aan François Bellot (Mobilité) over "De niet-terugbetaling van de Campuskaart" (55005647C)

06.01 Sarah Schlitz (Ecolo-Groen): Op mijn vraag over de verlengde geldigheid van de abonnements voor personen die werkloos zijn of telewerken en wier abonnement niet door de werkgever betaald wordt, antwoordde u dat de biljetten en abonnements terugbetaald worden volgens de

habituelles, le formulaire étant sur le site de la SNCB.

gebruikelijke voorwaarden, en dat het ad-hocaanvraagformulier op de website van de NMBS staat.

Pour les Go Pass, Rail Pass, Key Card et cartes Campus, la SNCB étendra-t-elle leur période de validité au prorata des jours de confinement imposés par le CNS? Si non, envisage-t-elle un autre dédommagement?

Zal de NMBS de geldigheid van de Go Pass, Rail Pass, Key Card en Campuskaart verlengen met het aantal dagen dat de door de NVR opgelegde lockdown geduurd heeft? Zo niet, zal de NMBS haar klanten op een andere manier vergoeden?

06.02 Méliissa Hanus (PS): Les jeunes du Luxembourg belge ayant renouvelé leur carte Student Multi avant le confinement et non remboursés sont déçus.

06.02 Méliissa Hanus (PS): De jongeren uit de provincie Luxemburg die hun Student Multi vóór de lockdown verlengd hadden en die geen terugbetaling kregen, zijn ontgoocheld.

Un étudiant d'Arlon a renouvelé sa carte le 8 mars 2020 pour Bruxelles. Le 13 mars, les recteurs décidant de dispenser les cours par vidéo, l'étudiant n'a effectué que deux trajets. La carte Campus étant valable 49 jours, les trajets restants sont perdus. La SNCB lui a répondu qu'il n'y a pas de remboursement de la carte en cours de validité.

Een student uit Aarlen heeft zijn kaart voor Brussel op 8 maart 2020 verlengd. Aangezien de rectoren op 13 maart beslisten dat de lessen online zouden gegeven worden, heeft die student slechts twee ritten afgelegd. De Campuskaart is 49 dagen geldig, maar de overige ritten zijn nu verloren. De NMBS heeft de student geantwoord dat kaarten die nog geldig zijn niet terugbetaald worden.

Que pensez-vous de cette impossibilité de remboursement durant le confinement? N'est-ce pas injuste à l'égard des étudiants?

Wat vindt u ervan dat vervoersbewijzen tijdens de lockdown niet terugbetaald kunnen worden? Is dat niet onrechtvaardig ten opzichte van de studenten?

Vu la lutte contre le réchauffement climatique, ne faudrait-il pas inciter les étudiants à prendre les transports en commun sans les pénaliser ainsi?

Moeten we de studenten, in het licht van de strijd tegen de klimaatopwarming, niet stimuleren om het openbaar vervoer te nemen in plaats van ze zo te benadelen?

06.03 François Bellot, ministre (en français): Les tickets de train et abonnements peuvent être remboursés, selon les conditions de vente habituelles, via le formulaire de demande de remboursement. Les sociétés de transport public avec lesquelles la SNCB travaille ont confirmé appliquer le même principe. La SNCB a prolongé jusqu'au 30 juin la validité des cartes papier de dix trajets arrivant à échéance pendant le confinement. Les sociétés de transport se concertent en permanence pour apporter des réponses communes.

06.03 Minister François Bellot (Frans): Treinbiljetten en abonnementen kunnen terugbetaald worden volgens de gebruikelijke verkoopsvoorwaarden, mits men het ad-hocaanvraagformulier invult. De openbaarvervoerbedrijven waar de NMBS mee samenwerkt, hebben bevestigd dat ze hetzelfde principe volgen. De NMBS heeft de geldigheid van de papieren tienrittenkaarten die tijdens de lockdown vervielen tot 30 juni verlengd. De vervoerbedrijven zijn permanent met elkaar in overleg om gemeenschappelijke antwoorden te kunnen bieden.

06.04 Sarah Schlitz (Ecolo-Groen): Je suis heureuse que la validité des cartes papier soit prolongée, mais le délai du 30 juin est court. Il aurait été plus équitable de prolonger la validité de trois mois.

06.04 Sarah Schlitz (Ecolo-Groen): Het verheugt me dat de geldigheid van de papieren kaarten verlengd is, maar 30 juni is kort dag. Het zou billijker geweest zijn om de geldigheid met drie maanden te verlengen.

06.05 Méliissa Hanus (PS): Les conditions sanitaires liées à la fréquentation des universités étant inchangées, je ne suis pas certaine que les tickets seront utilisés d'ici le 30 juin. Je transmettrai votre réponse aux personnes qui m'ont interpellée.

06.05 Méliissa Hanus (PS): De coronomstandigheden voor wie naar de universiteit gaat, zijn onveranderd. Ik ben er dan ook niet zeker van dat de biljetten tegen 30 juni gebruikt zullen worden. Ik bezorg uw antwoord aan de mensen die mij in dat

verband aan mijn mouw getrokken hebben.

06.06 François Bellot, ministre (*en français*): L'annonce de la prolongation a été faite, il y a déjà plusieurs semaines.

06.06 Minister François Bellot (Frans): De verlenging werd al enkele weken geleden aangekondigd.

06.07 Sarah Schlitz (Ecolo-Groen): Cette précision m'avait échappé. Les parlementaires reçoivent des questions à ce sujet tous les jours. L'information n'a peut-être pas été diffusée assez largement.

06.07 Sarah Schlitz (Ecolo-Groen): Die verduidelijking was me ontgaan. Als parlementslid krijg je elke dag vragen daarover. Er werd misschien niet breed over gecommuniceerd.

06.08 Mélissa Hanus (PS): L'information n'a sans doute pas été suffisamment relayée. Le cabinet devrait communiquer pour éclaircir la situation.

06.08 Mélissa Hanus (PS): De informatie werd wellicht niet voldoende verspreid. Het kabinet zou hierover moeten communiceren om de situatie op te helderen.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

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

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

07.01 Tomas Roggeman (N-VA): J'aimerais avoir un état des lieux en matière d'organisation de l'offre ferroviaire vers le littoral cet été.

07.01 Tomas Roggeman (N-VA): Graag kreeg ik een stand van zaken van de organisatie van het treinaanbod naar de kust deze zomer.

Une concertation a-t-elle déjà eu lieu avec les bourgmestres des communes côtières? Comment la sécurité des touristes d'un jour sera-t-elle assurée à bord des trains? Est-il possible en pratique de détourner des trains vers des plages moins fréquentées si les autres sont noires de monde? Comment le ministre envisage-t-il l'offre ferroviaire vers la côte cet été?

Is er al overlegd met de kustburgemeesters? Hoe wordt de veiligheid van de dagjesmensen op de trein gegarandeerd? Is het praktisch haalbaar om treinen af te leiden naar minder drukke stranden als de andere overvol zitten? Wat is de visie van de minister op het treinaanbod naar de kust deze zomer?

07.02 François Bellot, ministre (*en néerlandais*): La SNCB planifie en ce moment l'offre estivale habituelle. Celle-ci peut être modifiée sur la base des décisions des autorités. Les bourgmestres de la côte décident eux-mêmes de la manière dont ils comptent gérer la situation cet été. La SNCB attend ces décisions pour déterminer l'offre ferroviaire qui sera déployée. La SNCB a déjà discuté avec les communes et les provinces et prendra d'autres accords pour garantir la sécurité à bord des trains.

07.02 Minister François Bellot (Nederlands): De NMBS plant momenteel het normale zomeraanbod in. Dat kan gewijzigd worden op basis van beslissingen van de overheden. De kustburgemeesters beslissen zelf hoe ze een en ander deze zomer aanpakken. De NMBS wacht op deze beslissingen om te bepalen welk treinaanbod zal worden ingezet. De NMBS heeft al overlegd met de gemeenten en de provincie en zal verdere afspraken maken voor een veilig treinverkeer.

07.03 Tomas Roggeman (N-VA): Les vacances d'été débutent dans deux semaines. La marge de manœuvre pour mettre en place une organisation appropriée est très étroite.

07.03 Tomas Roggeman (N-VA): Over twee weken begint de zomervakantie. Het wordt wel erg krap om nog een aangepaste organisatie op het getouw te zetten.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

08 Questions jointes de - Kim Buyst à François Bellot (Mobilité) sur "L'étalement des vols de nuit pendant la crise du coronavirus" (55005832C)

08 Samengevoegde vragen van - Kim Buyst aan François Bellot (Mobiliteit) over "De spreiding van nachtvluchten tijdens de coronacrisis" (55005832C)

- François De Smet à François Bellot (Mobilité) sur "Le déplacement des routes aériennes à l'aéroport de Bruxelles-National" (55006285C)
 - Joris Vandenbroucke à François Bellot (Mobilité) sur "Les problèmes concernant la répartition équilibrée des vols de nuit" (55007204C)

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

08.01 Kim Buyst (Ecolo-Groen): En raison de la crise du coronavirus et de la baisse du trafic aérien, Brussels Airport a décidé de fermer la piste 25L/07R et la piste 01/19. De ce fait, tous les avions quittent l'aéroport en survolant la périphérie Nord.

08.01 Kim Buyst (Ecolo-Groen): Door de coronacrisis en de daling van het luchtverkeer besliste Brussels Airport baan 25L/07R en baan 01/19 te sluiten. Daardoor vertrekken alle vliegtuigen over de Noordrand.

Est-il exact qu'une seule piste d'atterrissage est utilisée et que toutes les routes aériennes sont les mêmes? Les créneaux horaires non utilisés des vols de passagers peuvent-ils être ouverts la journée à des vols pour le transport de fret, de telle sorte que ceux-ci ne doivent pas être effectués la nuit?

Klopt het dat er maar één landingsbaan wordt gebruikt en dat alle vliegroutes hetzelfde zijn? Kunnen niet-gebruikte slots van passagiersvluchten overdag voor cargovluchten worden opengesteld, zodat die niet 's nachts moeten gebeuren?

08.02 François Bellot, ministre (*en néerlandais*): En conséquence de la crise du coronavirus, il a effectivement été décidé de n'emprunter qu'une seule piste. Le trafic aérien avait en effet connu une chute spectaculaire en raison de la pandémie. L'utilisation exclusive de la piste 25R a en effet conduit à une concentration du trafic au-dessus de la périphérie Nord. Les habitants s'en sont plaints et la Région flamande nous a demandé de chercher une solution en concertation avec skeyes et BAC. Il a ensuite été décidé de répartir le trafic nocturne de manière plus équilibrée entre les pistes 25R et 19 à partir du 1^{er} juin.

08.02 Minister François Bellot (*Nederlands*): Als gevolg van de coronacrisis is inderdaad beslist om op een enkele baan te opereren. Het luchtverkeer was immers drastisch geminderd door de pandemie. Het uitsluitende gebruik van baan 25R heeft inderdaad geleid tot een concentratie van het verkeer over de Noordrand. Bewoners hebben dit aangeklaagd en het Vlaams Gewest heeft ons gevraagd om met skeyes en BAC een oplossing te zoeken. Er is vervolgens beslist om vanaf 1 juni het nachtverkeer evenwichtiger te spreiden tussen de banen 25R en 19.

(*En français*) Depuis le 15 juin, avec la reprise des vols commerciaux de passagers, les choses ont encore évolué positivement. Les routes de départ utilisées se rapprochent très fort de la situation nominale mais le nombre d'avions reste néanmoins très en deçà de ce qui existait auparavant.

(*Frans*) Sinds de hervatting van de commerciële passagiersvluchten op 15 juni is er nog een positieve evolutie merkbaar. De gebruikte vertrekroutes liggen heel dicht bij de nominale situatie, maar het aantal vliegtuigen blijft fors lager dan het toenmalige aantal.

Dès le 3 juillet, des travaux importants interviendront sur la piste 25R, qui sera indisponible pour plusieurs semaines. La piste 19 a reçu toutes les certifications réglementaires, et les mesures pour garantir la sécurité aérienne ont été étudiées.

Vanaf 3 juli zullen er ingrijpende werken uitgevoerd worden op baan 25R, die enkele weken buiten gebruik zal zijn. Baan 19 heeft alle reglementaire certificaten gekregen, en de maatregelen om de luchtvaartveiligheid te waarborgen werden bestudeerd.

Après ces situations exceptionnelles, je souhaite revenir à l'utilisation des trois pistes telles que publiées à l'AIP, et que le PRS puisse être pleinement respecté.

Na die uitzonderlijke situaties hoop ik dat we de drie banen opnieuw in gebruik kunnen nemen, zoals vermeld staat in het IPA, en dat het PRS integraal in acht genomen kan worden.

08.03 Kim Buyst (Ecolo-Groen): Je me réjouis qu'une concertation ait lieu en réponse aux plaintes et que les vols soient à nouveau mieux répartis.

08.03 Kim Buyst (Ecolo-Groen): Ik ben tevreden dat er overlegd is naar aanleiding van de klachten en dat de vluchten weer beter gespreid worden.

L'incident est clos.

09 Questions jointes de

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

09.01 Kim Buyst (Ecolo-Groen): Un nombre croissant de pays croient dans le potentiel des trains de nuit en Europe et examinent les liaisons qui pourraient être rentables. En tant que maillon central en Europe, la Belgique ne peut manquer à l'appel.

Nous avons lu dans la presse que la Suède estimait qu'une relation entre Malmö, Cologne et Bruxelles avait du potentiel. Le Danemark s'est déjà déclaré disposé à rejoindre l'aventure. L'autorité suédoise responsable dans ce domaine distingue trois pistes. Dans un premier cas de figure, la Suède, le Danemark, l'Allemagne et la Belgique se lanceraient dans une collaboration complète et considéreraient, chacun sur son territoire, que cette liaison ferroviaire est un service public permettant de concrétiser les objectifs politiques nationaux et européens d'un transport international durable. La deuxième piste consisterait, pour la Belgique, à autoriser les autorités suédoises à considérer l'ensemble de la ligne comme un service public et à soutenir cette liaison en conséquence. La troisième voie impliquerait que la Belgique autorise qu'un train bénéficiant du soutien de la Suède et du Danemark, chacun sur son territoire, circule jusqu'en Belgique.

Quelle est la position du ministre face à ces propositions? Est-il exact que la Belgique s'est montrée sceptique concernant les deux premières options? Pourquoi? Quelle mesure la Belgique va-t-elle prendre pour renforcer la rentabilité de cette liaison ferroviaire? Est-il envisagé de collaborer avec les autorités suédoises pour l'attribution directe ou le marché public relatif à cette ligne? Quelles autres formes de collaboration éventuelles relatives à de nouvelles liaisons ferroviaires internationales ont déjà été évoquées avec la SNCB, Infrabel, le SPF Mobilité ou votre cabinet?

Het incident is gesloten.

09 Samengevoegde vragen van

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

09.01 Kim Buyst (Ecolo-Groen): Steeds meer landen geloven in het potentieel van nachtreizen per trein binnen Europa en onderzoeken welke verbindingen rendabel kunnen zijn. Als centrale schakel in Europa kan België niet ontbreken.

In de pers lezen we dat Zweden potentieel ziet in een verbinding tussen Malmö, Keulen en Brussel. Denemarken heeft zich al bereid verklaard om mee te stappen in het verhaal. De verantwoordelijke Zweedse autoriteit onderscheidt drie pistes. De eerste is dat Zweden, Denemarken, Duitsland en België volledig samenwerken en deze treindienst elk op hun grondgebied als een openbare dienstverlening ter uitvoering van de nationale en Europese beleidsdoelstellingen voor duurzaam internationaal transport aanmerken. De tweede piste bestaat erin dat België toestaat dat de Zweedse overheid de hele lijn als openbare dienstverlening aanmerkt en dienovereenkomstig steunt. De derde dat België toestaat dat een door Zweden en Denemarken op hun grondgebied gesteunde trein tot in België rijdt.

Hoe staat de minister daartegenover? Klopt het dat België zich sceptisch heeft opgesteld tegenover de eerste twee opties? Waarom? Welke maatregel zal België nemen om de rendabiliteit van deze treinverbinding te versterken? Wordt samenwerking met de Zweedse autoriteiten overwogen wat de openbare aanbesteding of directe gunning voor deze lijn betreft? Welke andere mogelijke samenwerkingsverbanden inzake nieuwe internationale treinverbindingen werden er al besproken met de NMBS, Infrabel, de FOD Mobiliteit of uw kabinet?

09.02 Sarah Schlitz (Ecolo-Groen): *Après le train de nuit Bruxelles-Vienne il y a 4 mois, le Gouvernement suédois annonce son intérêt pour une connexion entre Malmö, Cologne et Bruxelles.*

De plus en plus de gouvernements réalisent des études de rentabilité afin d'identifier les lignes les plus susceptibles d'accueillir des trains de nuit. C'est d'ailleurs ce que nous demandons à la Belgique dans notre résolution sur le trafic ferroviaire international.

Le gouvernement suédois souhaite établir des partenariats avec les pays traversés. Le Danemark est déjà prêt à prendre part à ce projet. Et la Belgique?

Les autorités suédoises distinguent trois pistes susceptibles d'être conformes à la réglementation européenne. Soit la Suède, le Danemark, l'Allemagne et la Belgique coopèrent pleinement et déclarent que c'est un service public sur leur territoire, dans le cadre de la poursuite des objectifs politiques nationaux et européens en matière de transport international durable. Soit la Belgique autorise les autorités suédoises à qualifier de service public l'ensemble de la ligne et à la soutenir en conséquence. Soit la Belgique ne déclare pas cette ligne comme un service public et ne permet pas à la Suède de la qualifier comme tel en Belgique, mais autorise un train soutenu par la Suède et le Danemark sur leur territoire à entrer en Belgique.

Quelle sera l'option privilégiée? La Belgique s'est-elle vraiment montrée sceptique quant aux deux premières options? Que fera-t-elle pour renforcer la rentabilité de la ligne? Va-t-on coopérer avec la Suède pour l'appel d'offre public ou l'attribution directe de contrats pour cette ligne? A-t-on discuté d'autres partenariats potentiels avec la SNCB, Infrabel, le SPF Mobilité ou votre cabinet?

09.03 Jef Van den Bergh (CD&V): *La Suède veut instaurer une liaison ferroviaire nocturne en Europe occidentale. Une étude a montré qu'un train de nuit en direction de la Ruhr et de la Belgique représentait l'option potentiellement la plus rentable.*

Le ministre est-il toujours favorable aux liaisons ferroviaires internationales et spécialement en ce qui concerne ce projet? Quel rôle sera-t-il dévolu à notre pays? Des contacts ont-ils déjà eu lieu tant au niveau politique qu'entre les compagnies

09.02 Sarah Schlitz (Ecolo-Groen): *Nadat 4 maanden geleden de nachttrein Brussel-Wenen werd ingesteld, geeft de regering van Zweden aan dat ze interesse heeft in een verbinding tussen Malmö, Keulen en Brussel.*

Steeds meer regeringen voeren rentabiliteitsstudies uit om na te gaan welke verbindingen het meest geschikt zijn om nachttreinen in te leggen. In onze resolutie over het internationale treinverkeer vragen wij dat België dat ook doet.

De Zweedse regering wil partnerschappen sluiten met de landen waar de nachttrein zou passeren. Denemarken heeft zich al bereid verklaard om mee te stappen in het verhaal. Hoe zit het met ons land?

De Zweedse overheid onderscheidt drie pistes die aan de Europese regelgeving kunnen voldoen. Een eerste piste houdt in dat Zweden, Denemarken, Duitsland en België volledig samenwerken en verklaren dat deze treindienst elk op hun grondgebied als een openbare dienstverlening beschouwd wordt ter uitvoering van de nationale en Europese beleidsdoelstellingen inzake duurzaam internationaal transport. Volgens een tweede piste staat België toe dat de Zweedse overheid de hele verbinding als openbare dienstverlening kenmerkt en dienovereenkomstig steunt. De derde piste, ten slotte, is dat België deze lijn niet als openbare dienst aanmerkt en Zweden niet toestaat deze lijn in België als zodanig te kenmerken, maar wel toestaat dat een door Zweden en Denemarken op hun grondgebied gesteunde trein door België rijdt.

Welke optie draagt uw voorkeur weg? Klopt het dat ons land zich sceptisch opgesteld heeft tegenover de eerste twee opties? Wat zal België ondernemen om de rentabiliteit van deze treinverbinding te verhogen? Zult u samenwerken met Zweden voor de openbare aanbesteding of directe gunning voor deze lijn? Werden er andere mogelijke samenwerkingsverbanden besproken met de NMBS, Infrabel, de FOD Mobiliteit of uw kabinet?

09.03 Jef Van den Bergh (CD&V): *Zweden wil een nachttreinverbinding introduceren met West-Europa. Een onderzoek wees uit dat een nachttrein naar het Ruhrgebied en België de optie is die het meest kans biedt op rentabiliteit.*

Staat de minister nog steeds positief tegenover internationale treinverbindingen en specifiek tegenover dit project? Welke rol is hier weggelegd voor ons land? Waren er al contacten, zowel politiek als tussen de spoorwegmaatschappijen? Kan de

ferroviaires? Le ministre peut-il donner plus de détails? Quels seraient les éventuels obstacles à la réalisation du projet? Que peuvent entreprendre le ministre et la SNCB afin d'augmenter les chances de succès du projet?

09.04 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Nous sommes absolument demandeurs d'un tel projet. Nous déposerons une résolution afin d'établir le lien entre le transport aérien et une bonne offre de transport public en train, ce qui représenterait la meilleure solution dans la crise actuelle.

Les autorités suédoises ont-elles déjà contacté la SNCB à ce sujet? Quel est le point de vue du gouvernement belge? La SNCB entreprendra-t-elle des démarches concrètes afin de lancer effectivement ce trajet? La SNCB y participera-t-elle activement?

09.05 Marianne Verhaert (Open Vld): Des pourparlers ont-ils déjà eu lieu entre les services administratifs du ministre et les autorités suédoises? Quelles questions la Suède a-t-elle posées à la Belgique? Où se situent les principaux problèmes en Belgique? Quel soutien le ministre peut-il apporter à ce projet? Quelles actions compte-t-il entreprendre à cet effet? Envisage-t-il de participer à un projet d'adjudication pour ce train de nuit? Dans l'affirmative, dans quelles conditions? Comment se déroule la collaboration entre la SNCB et l'ÖBB pour le déploiement du réseau de nuit vers l'Autriche? La SNCB envisage-t-elle une collaboration analogue avec d'autres acteurs commerciaux?

09.06 François Bellot, ministre (en néerlandais): Mon homologue suédois m'a contacté à propos de la liaison avec le Danemark et la Suède, passant par l'Allemagne. J'ai chargé mon administration de participer au groupe de travail interdépartemental concerné. Le SPF Mobilité et Transports a participé, avec les administrations des autres pays, aux deux réunions du groupe de travail qui se sont tenues en février et mars. Mon administration et Infrabel doivent fournir toutes les informations techniques nécessaires à l'étude de faisabilité du ministère suédois.

Après la liaison directe avec Vienne, c'est une deuxième occasion de placer Bruxelles et la Belgique sur la carte européenne des trains de nuit. J'espère que nous saisissons cette opportunité, même si de nombreuses questions subsistent, compte tenu du fait que le transport ferroviaire international de passagers a été libéralisé et dépend des initiatives commerciales des exploitants. Le réseau ferroviaire doit être librement

minister daar meer over kwijt? Wat zijn de eventuele hindernissen om dit te kunnen realiseren? Wat kunnen de NMBS en de minister doen om de slaagkansen van dit project te verhogen?

09.04 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Wij zijn ten eerste vragende partij voor dit project. Wij zullen een resolutie indienen om de verbinding te maken tussen luchtvaart en goed openbaar vervoer via de trein, wat de beste oplossing zou zijn in de huidige crisis.

Hebben de Zweedse autoriteiten de NMBS hierover al gecontacteerd? Hoe staat de Belgische regering hier tegenover? Zal de NMBS concrete stappen ondernemen om dit traject effectief op te starten? Zal de NMBS actief participeren?

09.05 Marianne Verhaert (Open Vld): Zijn er al gesprekken geweest tussen de administratieve diensten van de minister en Zweedse overheid? Wat waren de vragen van de Zweden aan België? Waar ondervinden zij de grootste problemen in België? Welke steun kan de minister geven aan dit project? Wat zal hij daartoe ondernemen? Overweegt hij om mee te stappen in een aanbestedingsproject voor die nachttrein? Zo ja, onder welke voorwaarden? Hoe verloopt de samenwerking tussen de NMBS en de ÖBB voor de inzet van de Oostenrijkse nachttrein? Wil de NMBS eenzelfde samenwerking overwegen met andere commerciële spelers?

09.06 Minister François Bellot (Nederlands): Mijn Zweedse collega heeft me gecontacteerd over de verbinding met Denemarken en Zweden via Duitsland. Ik heb mijn administratie gevraagd om deel te nemen aan de betrokken interdepartementale werkgroep. De FOD Mobiliteit en Vervoer nam deel aan de twee vergaderingen van die werkgroep, in februari en maart, evenals de buitenlandse administraties. Mijn administratie en Infrabel moeten alle nodige technische informatie aanleveren als onderdeel voor de haalbaarheidsstudie van het Zweedse ministerie.

Na de directe verbinding met Wenen is dat een tweede kans om Brussel en België op de Europese nachttreinkaart te zetten. Ik hoop dat die kans kan worden gegrepen, al resten er nog veel vragen, aangezien het internationale passagiersvervoer per spoor geliberaliseerd is en stoelt op het commerciële initiatief van de exploitanten. Het spoorwegwet is daarmee algemeen toegankelijk, zonder rechtstreekse subsidies. Onder die regeling

accessible sans subventions directes. C'est dans ce cadre réglementaire qu'opèrent actuellement toutes les liaisons à grande vitesse.

(En français) Le rôle des autorités est de créer des conditions favorables. Je pense d'abord à la subside d'une infrastructure ferroviaire performante.

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

09.07 Kim Buyst (Ecolo-Groen): La résolution à ce sujet a été approuvée en commission et nous l'adopterons – espérons-le – demain en séance plénière. Cette commission se montre ambitieuse en ce qui concerne les trains internationaux. J'attends également que chaque opérateur qui songe à une nouvelle liaison ferroviaire avec Bruxelles perçoive ce signal. Je suis très heureuse que la Belgique s'engage dans ce domaine. Il est également positif que les redevances pour les sillons seront abaissées à partir de décembre 2020. Néanmoins, nous pouvons peut-être encore réfléchir à un soutien pour la portion du trajet située en Belgique.

09.08 Sarah Schlitz (Ecolo-Groen): On va dans la bonne direction en termes de diminution des redevances d'infrastructure.

Le train de nuit est un transport d'avenir pour atteindre nos objectifs climatiques et réduire nos problèmes de mobilité. Nous devons miser sur cette voie, car les gens sont prêts. Quand une offre se crée, la demande suit rapidement.

Nous proposerons des solutions en vue de subsidier certaines lignes, afin que la Belgique puisse davantage s'impliquer dans ce type de transport.

09.09 Jef Van den Bergh (CD&V): Il est positif que le ministre et le SPF Mobilité saisissent de manière constructive l'occasion d'amener dans notre pays un nouveau train international. Je me réjouis également de savoir que la modification des

travailler toutes les lignes de haute vitesse.

(Frans) Het is de rol van de overheid om gunstige voorwaarden te creëren. Ik denk in de eerste plaats aan de subsidiëring van een optimale spoorweginfrastructuur.

Om de ontwikkeling van nieuwe diensten te bevorderen heeft de regering beslist de infrastructuurvergoeding voor reizigerstreinen substantieel te verlagen, ook voor de internationale treinen. Het specifieke tarief zal 's nachts van toepassing zijn. Deze hervorming zal vanaf december van kracht zijn en zal de exploitatiekosten voor het nachtelijke gebruik van de infrastructuur doen dalen. Dat is een cruciaal criterium om nieuwe, financieel levensvatbare verbindingen tot stand te brengen, in het bijzonder nachttreinverbindingen.

09.07 Kim Buyst (Ecolo-Groen): De resolutie in dit verband is goedgekeurd in de commissie en morgen keuren wij die hopelijk goed in de plenaire vergadering. Deze commissie toont zich ambitieus inzake internationale treinen. Ik verwacht ook dat elke operator die denkt aan een nieuwe treinverbinding met Brussel dit signaal krijgt. Ik ben heel blij dat België zich in dezen engageert. Het is ook een goede zaak dat de rijpadvergoedingen worden verlaagd vanaf december 2020. Wel kunnen we misschien toch nog eens nadenken over steun voor het stuk van het traject in België.

09.08 Sarah Schlitz (Ecolo-Groen): De verlaging van de heffing voor het gebruik van de infrastructuur is een stap in de goede richting.

Nachttreinen zijn het transportmiddel van de toekomst om onze klimaatdoelstellingen te bereiken en onze mobiliteitsproblemen te ondervangen. We moeten daar meer op inzetten, aangezien het publiek er klaar voor is. Wanneer er een aanbod wordt gecreëerd, volgt de vraag al snel.

We zullen oplossingen voorstellen om bepaalde lijnen te subsidiëren, opdat België meer kan inzetten op dat type van transport.

09.09 Jef Van den Bergh (CD&V): Het is goed dat de minister en de FOD Mobiliteit constructief de kans grijpen om een nieuwe internationale trein tot in ons land te krijgen. Ik ben ook tevreden dat de door ons gevraagde aanpassing van de

redevances d'utilisation des sillons, telle que nous l'avons demandée, devient enfin une réalité. Des subsides ne peuvent être octroyés que si des voyages nationaux sont également autorisés. Cette piste de réflexion peut être explorée plus avant.

09.10 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Nous devons utiliser la situation relative à l'environnement et à la crise du coronavirus pour nous montrer plus ambitieux.

09.11 Marianne Verhaert (Open Vld): Je me réjouis déjà d'entendre que l'on s'est attelé à ce dossier de manière constructive, et ce, tant du côté du cabinet du ministre que du SPF Mobilité. Espérons que Bruxelles deviendra le centre de l'Europe pour les trains de nuit aussi.

L'incident est clos.

10 Questions jointes de

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

10.01 Kim Buyst (Ecolo-Groen): Comme les masques sont désormais obligatoires dans les transports en commun, il est bon qu'ils soient distribués dans les gares. Mais les transports en commun doivent rester accessibles et abordables et le prix de 15 euros pour un masque ne devrait pas être autorisé. La proposition des concessionnaires qui gèrent les automates de proposer des masques meilleur marché et non réutilisables ne nous paraît pas bonne. Au lieu de grossir encore les montagnes de déchets, nous devons veiller à permettre à tous de disposer de suffisamment de masques réutilisables et cela relève de la responsabilité du gouvernement.

Le ministre estime-t-il comme moi qu'ajouter 15 euros au prix d'un billet de train relève considérablement le seuil d'utilisation des transports publics? Que fera-t-il pour permettre aux familles vulnérables de continuer à utiliser malgré tout les transports publics?

10.02 Sarah Schlitz (Ecolo-Groen): On trouve

rijpadvergoedingen er eindelijk komt. Subsidies kunnen enkel indien ook binnenlands treinverkeer wordt toegelaten. Dat denkspoor kan verder worden onderzocht.

09.10 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Wij moeten van de situatie van het milieu en de coronacrisis gebruikmaken om meer ambitie aan de dag te leggen.

09.11 Marianne Verhaert (Open Vld): Ik ben alvast blij dat er constructief werd gewerkt, zowel door uw kabinet als de FOD Mobilité. Hopelijk wordt Brussel ook voor de nachttreinen het middelpunt van Europa.

Het incident is gesloten.

10 Samengevoegde vragen van

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

10.01 Kim Buyst (Ecolo-Groen): Nu mondmaskers verplicht zijn op het openbaar vervoer is het goed dat ze in het station worden verdeeld. Het openbaar vervoer moet echter toegankelijk en betaalbaar blijven en een mondmasker zou dan ook geen 15 euro mogen kosten. Het voorstel van de concessiehouders van de automaten om goedkopere, niet-herbruikbare mondmaskers ter beschikking te stellen, vinden we geen goed idee. Veeleer dan de afvalberg te doen groeien moeten we ervoor zorgen dat iedereen over voldoende herbruikbare maskers beschikt en dat is de verantwoordelijkheid van de regering.

Is de minister het met me eens dat 15 euro boven op de prijs van een treinticket een extra hoge drempel opwerpt om het openbaar vervoer te gebruiken? Wat zal hij doen opdat mensen uit kwetsbare gezinnen toch kunnen blijven gebruikmaken van het openbaar vervoer?

10.02 Sarah Schlitz (Ecolo-Groen): In de stations

dans les gares des distributeurs de masques jetables au prix de 1 euro ou 1,40 euro et de masques réutilisables entre 9 et 15 euros. Je trouve dérangeant que des exploitants fassent des bénéfices en profitant des mesures sanitaires dans les gares. Vous êtes-vous concertés avec ces derniers? Quels sont leurs bénéfices?

Les distributeurs sont situés à l'intérieur de la gare, tandis que le port du masque est obligatoire dès l'entrée, ce qui crée parfois des tensions entre voyageurs et employés de Securail. La réglementation est un peu floue sur ce point et il faudrait faire preuve de tolérance quant au port du masque entre l'entrée de la gare et le distributeur.

staan er automaten met wegwerpmaskers, die 1 euro of 1,40 euro kosten, en herbruikbare maskers, die tussen 9 en 15 euro kosten. Het stoort me dat de exploitanten misbruik maken van de gezondheidsmaatregelen in de stations om winst te maken. Hebt u met hen om de tafel gezeten? Hoeveel winst maken ze?

De automaten bevinden zich in de stations, terwijl de reizigers verplicht zijn om het station al met een mondmasker binnen te komen, wat soms spanningen teweegbrengt tussen de reizigers en Securail. Op dat punt is de regelgeving wat onduidelijk. Men zou zich tolerant moeten opstellen ten opzichte van mensen die op de route tussen de ingang van het station en de automaat geen mondmasker dragen.

10.03 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Alors que le gouvernement belge promet un masque gratuit à chaque habitant, dans les gares, l'entreprise Selecta, concessionnaire des distributeurs automatiques vend des masques au prix de 15 euros pièce. S'agit-il de distributeurs existants transformés ou de nouveaux appareils installés à la demande de la SNCB? La SNCB a-t-elle été informée de l'intention de Selecta de vendre ces masques à la pièce? Dans la région gantoise, les distributeurs les vendent par paquet. Cette concession et, par conséquent, la vente de ces masques et de produits tels des serviettes désinfectantes et du gel pour les mains ont-elles rapporté de l'argent à la SNCB? Combien de masques ont-ils été écoulés à ce jour? L'offre était-elle suffisante? Sont-ils toujours vendus au même prix?

10.03 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Terwijl de Belgische regering iedereen gratis mondmaskers belooft, worden in de stations mondmaskers verkocht tegen 15 euro per stuk door de firma Selecta, de concessiehouder van de verkoopautomaten. Gaat het om bestaande automaten die werden omgebouwd of om automaten die op vraag van de NMBS werden geplaatst? Wist de NMBS dat Selecta de maskers per stuk zou verkopen? In het Gentse worden ze per pakket verkocht. Heeft de NMBS geld verdiend met die concessie en dus met de verkoop van die mondmaskers en producten zoals ontsmettende doekjes en handgels? Hoeveel mondmaskers werden er al verkocht? Was er voldoende aanbod? Worden ze nog tegen dezelfde prijs verkocht?

10.04 François Bellot, ministre (en néerlandais): La SNCB prie instamment les voyageurs de se munir du matériel de protection nécessaire et de porter le masque également dans la gare et sur les quais. Masques et gels peuvent être achetés auprès des concessionnaires et des magasins installés dans les gares.

10.04 Minister François Bellot (Nederlands): De NMBS dringt er bij de reizigers op aan ervoor te zorgen dat ze over het nodige beschermingsmateriaal beschikken en het mondmasker ook in het station en op het perron te dragen. Mondmaskers en gels kunnen worden aangekocht bij de in het station aanwezige concessiehouders en winkels.

(En français) Dans la première phase du déconfinement, certaines concessions présentes dans ces gares ont souhaité vendre des masques et du gel hydroalcoolique en plus de leur gamme habituelle, mais aux prix et aux conditions qu'elles avaient elles-mêmes définis.

(Frans) In de eerste fase van de exitstrategie wilden bepaalde concessiehouders in die stations mondmaskers en handgel verkopen, boven op hun normale assortiment, maar enkel als ze de prijzen en de voorwaarden zelf mochten bepalen.

(En néerlandais) Concrètement, depuis le 4 mai 2010, ces produits d'hygiène sont vendus dans une centaine de gares par des concessionnaires SNCB.

(Nederlands) Concreet worden deze hygiëneproducten sinds 4 mei 2020 in een honderdtal stations verkocht door NMBS-concessiehouders.

10.05 Kim Buyst (Ecolo-Groen): Le gouvernement a la responsabilité de veiller à ce que chacun puisse se déplacer en toute sécurité et les personnes qui souhaitent utiliser les transports publics doivent être récompensées. Vu le nombre de ministres compétents pour les masques buccaux, on aurait pu prévoir des masques buccaux en quantité suffisante pour les usagers du rail.

10.06 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Je me joins aux propos de l'intervenante précédente.

L'incident est clos.

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

11.01 Karin Jiroflée (sp.a): La gare de Tirlemont, l'une des vingt gares les plus fréquentées, est dans un état lamentable. Les travaux qui s'y déroulent n'en finissent pas et il est peu communiqué à ce sujet.

Quel est le calendrier précis de la rénovation? Quels budgets ont été dégagés à cet effet? Pourquoi les travaux sont-ils sans arrêt reportés?

Cette gare est une horreur. À quelle fréquence est-elle nettoyée? Quand ses abords sont-ils entretenus? Cette tâche incombe-t-elle à la SNCB ou à un sous-traitant?

Quand le relèvement des quais sera-t-il terminé? Y aura-t-il encore d'autres travaux liés à l'accessibilité? Combien de parkings pour vélos seront-ils aménagés? S'agira-t-il de parkings couverts? Combien de Blue-bikes ont-ils été empruntés entre 2017 et 2019?

11.02 François Bellot, ministre (*en néerlandais*): Il est procédé périodiquement à un entretien et quotidiennement à un nettoyage en profondeur la semaine. La toiture sera réparée dans quelques semaines. Les travaux aux quais sont terminés depuis janvier 2020. De nouveaux abris seront installés aux quais n° 1 et 4. Le quai n° 4 devient intégralement accessible aux voyageurs à mobilité réduite et des bancs seront installés. Les autres quais deviendront également intégralement accessibles dans le futur. Tous les emplacements provisoires pour vélos et tous les auvents ont été placés. Un parking pour vélos définitif offrant de la place à 800 vélos sera aménagé ultérieurement. À cette fin, une demande de permis de bâtir devrait être introduite cet été.

11.03 Karin Jiroflée (sp.a): Voilà une réponse très

10.05 Kim Buyst (Ecolo-Groen): De regering heeft de verantwoordelijkheid ervoor te zorgen dat iedereen zich veilig kan verplaatsen en wie het openbaar vervoer wil nemen, moet daarvoor worden beloond. Met zoveel ministers voor mondmaskers had men toch kunnen zorgen voor voldoende mondmaskers voor wie de trein neemt.

10.06 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Ik sluit me aan bij de vorige sprekerster.

Het incident is gesloten.

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

11.01 Karin Jiroflée (sp.a): Het station van Tienen is een van de twintig meest gebruikte stations. Het verkeert in een verschrikkelijke staat. Er zijn werken aan de gang, die maar blijven duren. Er wordt weinig gecommuniceerd.

Wat is de exacte planning van de renovatie? Welke budgetten werden daarvoor uitgetrokken? Waarom worden de werken telkens uitgesteld?

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

Wanneer zullen de perronsverhogingen afgewerkt zijn? Zijn er nog andere aanpassingen gepland in verband met de toegankelijkheid? Hoeveel fietsenstallingen komen er en zullen die overdekt zijn? Hoeveel Blue-bikes werden er uitgeleend tussen 2017 en 2019?

11.02 Minister François Bellot (*Nederlands*): Er is periodiek onderhoud en elke weekdag wordt er grondig geïetst. Over enkele weken zal het dak hersteld worden. De werken aan perron 4 zijn beëindigd sinds januari 2020. Op de perrons 1 en 4 komen nog nieuwe schuilhuizen. Perron 4 wordt integraal toegankelijk voor minder mobiele reizigers en er komen zitbanken. Ook de andere perrons zullen in de toekomst integraal toegankelijk worden. Alle tijdelijke fietsenstallingen en overkappingen zijn geplaatst. Later komt er een definitieve fietsenstalling met plaats voor 800 fietsen. Deze zomer zou de bouwvergunning hiervoor ingediend worden.

11.03 Karin Jiroflée (sp.a): Dit is een heel vaag

vague. Je ne crois nullement que la gare est nettoyée à fond et entretenue régulièrement. Je n'ai pas entendu non plus évoquer le moindre montant par rapport au coût ni aucune date pour la fin des travaux. Je trouve scandaleux que mes questions les plus importantes soient laissées sans réponse.

L'incident est clos.

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

12.01 Joris Vandenbroucke (sp.a): Les activités reprennent très progressivement à l'aéroport national. C'est l'occasion d'en organiser la croissance de manière durable en déployant prioritairement lors de la reprise, des avions plus modernes, par exemple. Le CEO de l'aéroport de Schiphol envisage de coupler le plafond du nombre de mouvements aériens au débat sur un aéroport plus durable. Que pense le ministre de cette idée?

12.02 François Bellot, ministre (en néerlandais): La pandémie de coronavirus a entraîné une diminution drastique du nombre de passagers – soit 99,3 % de passagers en moins en avril – et du nombre de mouvements aériens. Le secteur du transport aérien pourrait bien être le secteur le plus durablement affecté. Un véritable redémarrage ne pourra en outre avoir lieu que lorsque le virus aura été refoulé dans le monde entier. Il dépendra aussi de la confiance des voyageurs.

Brussels Airport prévoit pour 2020 une diminution de 47 à 70 % du transport de passagers par rapport à 2019. Il faudra des années, selon la plupart des entreprises, pour atteindre à nouveau leur niveau d'activité de 2019.

Le secteur aérien doit donc lutter pour garder la tête hors de l'eau; il suffit de songer à cet égard à la profonde restructuration subie par Brussels Airlines et à la demande d'une aide d'État, avec les conséquences qui en découlent en termes de connectivité. De plus, la communauté aéroportuaire ne se cantonne pas aux seules entreprises aéroportuaires, mais englobe plus de 300 entreprises. Brussels Airport est le deuxième moteur de croissance économique de notre pays et représente plus de 24 000 emplois directs, près de 40 000 emplois indirects, 2 % du BIP et 3,2 milliards d'euros de valeur ajoutée.

Dans ce contexte et sachant que le modèle d'entreprise de l'aéroport de Schiphol n'est pas comparable à celui de Brussels Airport, nous devons savoir très précisément quels effets une

antwoord. Ik geloof er niets van dat het station grondig geïnspecteerd wordt en regelmatig onderhouden. Ik heb ook geen enkel bedrag gehoord over de kostprijs van de werken. Ik heb ook geen einddatum gehoord van de werken. Ik vind het schandalig dat ik geen antwoord krijg op mijn belangrijkste vragen.

Het incident is gesloten.

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

12.01 Joris Vandenbroucke (sp.a): De nationale luchthaven start heel geleidelijk terug op. Dat biedt kansen om de groei van onze luchthaven op een duurzame manier te organiseren, bijvoorbeeld door modernere vliegtuigen voorrang te geven bij de heropstart. De CEO van Schiphol denkt er aan om het plafond op het aantal luchtbewegingen te koppelen aan het debat over een duurzamere luchthaven. Wat is de mening van de minister?

12.02 Minister François Bellot (Nederlands): De COVID-19-pandemie zorgde voor een extreme daling van het aantal passagiers – in april 99,3 % minder – en van het aantal vliegbewegingen. De luchtvaartsector zou wel eens de sector kunnen zijn die het langst getroffen blijft. Bovendien zal een echte heropstart pas kunnen wanneer het virus wereldwijd bedwongen is. Dat is ook afhankelijk van het vertrouwen van de reizigers.

Voor 2020 verwacht Brussels Airport een daling van de passagierstrafiek tussen 47 % en 70 % ten opzichte van 2019. Volgens de meeste bedrijven zal het jaren duren vooraleer ze opnieuw hun activiteitenpeil van 2019 bereiken.

De luchtvaartsector moet dus vechten voor zijn overleven, denk maar aan de zware herstructurering bij Brussels Airlines en de vraag om staatssteun, met bijhorende impact op onze connectiviteit. De luchthavengemeenschap is ook niet beperkt tot de luchtvaartmaatschappijen, maar bestaat uit meer dan 300 bedrijven. Brussels Airport is de op een na belangrijkste groeimotor van de economische ontwikkeling van ons land, goed voor meer dan 24.000 directe jobs, ruim 40.000 indirecte jobs, 2 % van het bnp en 3,2 miljard euro toegevoegde waarde.

In die context en met de wetenschap dat het businessmodel van de luchthaven van Schiphol niet vergelijkbaar is met dat van Brussels Airport, moeten we heel goed weten welke gevolgen een

condition peut avoir sur la reprise. Il existe d'ores et déjà un cadre légal très détaillé prévoyant des restrictions. La communauté aéroportuaire a par ailleurs déjà réalisé d'importantes avancées sur le plan de la réduction des nuisances sonores et des émissions, notamment par le biais d'incitants dans la politique tarifaire. Ainsi, les tarifs pour l'atterrissage et le décollage sont trois fois plus élevés pour les avions bruyants. Le nombre de personnes subissant des nuisances a diminué de 57 %.

Plutôt que d'imposer de nouvelles restrictions d'exploitation, nous devons donc continuer à emprunter la voie des incitants. Il est également important de réaménager l'espace aérien.

12.03 Joris Vandenbroucke (sp.a): Je suis bien entendu d'accord pour dire que le secteur aérien représente un maillon essentiel de notre tissu économique. Des efforts considérables sont déjà consentis afin de rendre sa croissance plus durable. Des voix s'élèvent, surtout parmi les riverains, pour qu'une attention accrue soit portée pendant la phase de redémarrage aux nuisances sonores et aux émissions. Nous devons nous montrer prudents, parce qu'il existe en effet déjà beaucoup de restrictions d'exploitation. Je crois malgré tout qu'il existe encore des options et les Pays-Bas peuvent nous en apprendre beaucoup à cet égard.

L'incident est clos.

13 Questions jointes de

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

13.01 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Le problème de Brussels Airlines n'est toujours pas réglé. Les incertitudes subsistent en raison du rejet de l'accord par l'un des gros actionnaires de Lufthansa. Brussels Airlines est la compagnie nationale de l'aéroport et assure 40 % du transport. Il est essentiel de pouvoir garantir le maintien de cette activité, mais nous ne voulons en tout cas pas que l'aéroport se transforme en une entreprise calquée sur le modèle de Ryanair.

voorwaarde voor de heropstart kan hebben. Er bestaat al een zeer uitgebreid wettelijk kader met beperkingen. De luchthavengemeenschap heeft ook al veel gerealiseerd op het vlak van geluids- en emissiereductie, onder meer via stimulansen in het tarievenbeleid. Zo zijn de tarieven voor landing en vertrek drie keer hoger voor luidruchtige vliegtuigen. Het aantal mensen die hinder ondervinden daalde met 57 %.

Eerder dan bijkomende exploitatiebeperkingen moeten we dus verder de weg van stimuleren bewandelen. Ook een herinrichting van het luchtruim is belangrijk.

12.03 Joris Vandenbroucke (sp.a): Ik ben het er uiteraard mee eens dat de luchtvaart een onmisbare schakel in ons economisch weefsel is. Er worden al grote inspanningen geleverd om de groei van de luchtvaart aan meer duurzaamheid te koppelen. Er gaan stemmen op, zeker ook bij de omwonenden, om tijdens de geleidelijke heropstart meer aandacht te besteden aan de lawaaihinder en de uitstoot. We moeten voorzichtig zijn, want er zijn inderdaad al veel exploitatiebeperkingen. Toch geloof ik dat er nog opties zijn en daar kunnen we veel over leren in Nederland.

Het incident is gesloten.

13 Samengevoegde vragen van

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

13.01 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Het probleem van Brussels Airlines is nog altijd niet geregeld. De onzekerheid blijft, want een van de belangrijke aandeelhouders van Lufthansa gaat niet akkoord met de deal. Brussels Airlines is de home carrier van de luchthaven en staat in voor 40 % van het transport. Het is zeer belangrijk dat dit kan worden voortgezet, maar wij willen zeker geen 'ryanairisering' van de luchthaven.

Ces cinq dernières années, Brussels Airport a engrangé des bénéfices substantiels. L'entreprise n'assume cependant aucune responsabilité pour assurer la survie de l'aéroport. Après la faillite de Swissport, il ne reste plus qu'un prestataire de services au sol, Aviapartner en l'occurrence, dont la situation est, du reste, tout aussi catastrophique que celle de son ancienne concurrente. Aviapartner va à présent recevoir une aide publique. Normalement, il faut deux prestataires de services au sol et il reste donc à en désigner un nouveau. Le dumping social sera inévitable. La semaine dernière encore dans cet hémicycle, le ministre a déclaré que ni le dumping social ni celui des prix n'étaient encore tenables à l'aéroport.

Comment résoudrons-nous le problème? Quelles sont les perspectives?

Il faut une continuité par rapport à Brussels Airlines. C'est la raison pour laquelle nous préférierions que la compagnie soit aux mains de l'État.

Nous demandons en outre que Brussels Airport reprenne le personnel de Swissport pour se charger de la manutention. Rien ne s'y oppose en effet du point de vue juridique.

Que fera le ministre à présent par rapport à Aviapartner? Cette indemnité financière sera-t-elle utilisée pour mettre des travailleurs à la porte?

13.02 Bert Wollants (N-VA): L'aéroport est le second moteur économique du pays par la taille. La situation de Brussels Airlines est telle que le cadre réglementaire pour la politique aéroportuaire et les accords de coopération prévus avec les Régions doivent être réexaminés. Brussels Airlines a décidé voici quelques années qu'il fallait provisionner deux millions d'euros pour payer les amendes pour nuisances sonores de la Région de Bruxelles-Capitale. Les derniers comptes annuels rentrés signalent que les modifications du cadre concernant les vols de nuit pourraient avoir un effet notable sur la rentabilité de l'entreprise.

Le ministre est-il associé aux négociations avec Lufthansa? Envisage-t-on de prendre des mesures afin d'agir sur l'incidence des politiques publiques sur les compagnies aériennes? Le ministre est-il disposé à entamer également, dans le cadre des discussions avec Lufthansa, des discussions avec les Régions, qui ont un impact sur un certain nombre de conditions opérationnelles périphériques? Quelles questions la société Lufthansa a-t-elle posées spécifiquement lors de la

Brussels Airport heeft de voorbije vijf jaar aardig wat winst gemaakt. Nu neemt die echter geen enkele verantwoordelijkheid op voor de voortzetting van de luchthaven. Na het faillissement van Swissport rest er maar een enkele afhandelaar meer, met name Aviapartner, waarmee het trouwens even slecht gaat als met Swissport. Dat bedrijf zal nu geld krijgen van de overheid. Normaal gezien moeten er twee afhandelaars zijn. Er moet dus nog een nieuwe afhandelaar aangeduid worden. Dit zal ongetwijfeld tot sociale dumping leiden. De minister heeft vorige week in het Parlement nog gezegd dat de sociale dumping en de prijsdumping op de luchthaven niet langer houdbaar zijn.

Hoe gaan wij dat oplossen? Waar gaan we naartoe?

Er moet continuïteit zijn ten aanzien van Brussels Airlines. Daarom zouden wij liefst hebben dat de maatschappij in handen komt van de overheid.

Wij vragen bovendien dat Brussels Airport het personeel van Swissport overneemt om de handling te doen. Daar is immers geen enkel juridisch bezwaar tegen.

Wat gaat de minister nu doen met Aviapartner? Zal die financiële vergoeding gebruikt worden om mensen buiten te gooien?

13.02 Bert Wollants (N-VA): De luchthaven is de tweede grootste economische motor van dit land. De situatie bij Brussels Airlines is zo dat het regelgevend kader voor luchtvaartbeleid en de geplande samenwerkingsakkoorden met de Gewesten opnieuw onder de aandacht moeten komen. Brussels Airlines besliste enkele jaren geleden dat er 2 miljoen euro moest worden geprovisioneerd om de geluidsboetes van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest te gaan betalen. De laatst ingediende jaarrekening merkt op dat wijzigingen van het kader rond nachtvluchten een aanmerkelijk effect kunnen hebben op de winstgevendheid van de onderneming.

Wordt de minister betrokken bij de onderhandelingen met Lufthansa? Overweegt men maatregelen om in te grijpen op de impact van het overheidsbeleid op de luchtvaartmaatschappijen? Is de minister bereid om in het kader van de gesprekken met Lufthansa ook gesprekken aan te knopen met de Gewesten, die impact hebben op een aantal operationele randvoorwaarden? Welke vragen heeft Lufthansa specifiek gesteld in het overleg?

concertation?

13.03 Joris Vandenbroucke (sp.a): Un avenir durable pour Brussels Airlines est également d'un intérêt capital pour Brussels Airport, sachant que la compagnie basée à cet aéroport représente 40 % du trafic. L'État possède 25 % plus une action de Brussels Airport.

Brussels Airport peut-il, selon le ministre, jouer un rôle dans la création de perspectives d'avenir pour Brussels Airlines, qui est son client principal? Est-il exact que le gouvernement fédéral n'a pas demandé à Brussels Airport de chercher activement des possibilités d'apporter de l'aide? Des discussions sont-elles en cours entre Brussels Airport et Brussels Airlines, notamment à propos de la renégociation du contrat avec l'exploitant de l'aéroport? Le gouvernement fédéral est-il associé, d'une manière ou d'une autre, à ces discussions?

13.04 François Bellot, ministre (*en néerlandais*): Ce dossier est du ressort de M. De Croo étant donné qu'il est essentiellement financier.

(*En français*) Cela fut le cas en séance plénière la semaine passée.

Le secteur aérien est un système économique systémique. Pour qu'un aéroport fonctionne, il faut obligatoirement une infrastructure, un gestionnaire d'infrastructure, des compagnies aériennes et un opérateur de *handling*.

(*En néerlandais*) Dès lors que Brussels Airlines assure environ 40 % des vols à Bruxelles-National, l'entreprise occupe une place majeure dans le secteur aérien belge. Le gouvernement est parfaitement conscient de l'importance à la fois sociale et économique de cette compagnie aérienne pour la Belgique.

Une concurrence libre et saine entre les acteurs d'un secteur est le principe directeur du cadre réglementaire européen. Les aides d'État ainsi que la nationalisation de secteurs économiques et industriels sont strictement réglementés et chaque intervention d'un État en faveur d'une compagnie aérienne doit obtenir l'aval de la Commission européenne.

Une entreprise privée, Brussels Airport Company (BAC), assure l'exploitation de Bruxelles-National. L'entreprise a également été durement éprouvée par la crise sanitaire et les perspectives économiques sont peu encourageantes. Les prévisions indiquent un lent redémarrage et même les optimistes acharnés n'attendent pas de retour à

13.03 Joris Vandenbroucke (sp.a): Een duurzame toekomst van Brussels Airlines is ook van het grootste belang voor Brussels Airport, want de home carrier staat in voor 40 % van de trafiek. De Staat bezit 25 % en één aandeel van Brussels Airport.

Ziet de minister een rol voor Brussels Airport in het creëren van toekomstperspectieven voor Brussels Airlines, haar belangrijkste klant? Klopt het dat de federale regering niet heeft gevraagd aan Brussels Airport om actief te zoeken naar mogelijkheden om hulp te bieden? Lopen er gesprekken tussen Brussels Airport en Brussels Airlines over onder meer het heronderhandelen van het contract met de luchthavenuitbater? Is de federale regering daarbij op een of andere manier betrokken?

13.04 Minister François Bellot (*Nederlands*): Dit dossier is vooral een financieel dossier waarvoor minister De Croo instaat.

(*Frans*) Vorige week werden er hierover in de plenaire vergadering vragen gesteld.

De luchtvaartsector vormt een systemisch economisch geheel. Een luchthaven kan maar functioneren als er een infrastructuur, een infrastructuurbeheerder, luchtvaartmaatschappijen en een afhandelaar zijn.

(*Nederlands*) Brussels Airlines speelt een grote rol in de Belgische luchtvaartsector met ongeveer 40 % van de vluchten op Brussel-Nationaal. De regering is zich heel bewust van het maatschappelijk en het economisch belang van deze luchtvaartmaatschappij voor België.

Het Europees wetgevend kader gaat uit van de vrije en gezonde concurrentie tussen de actoren van een sector. Staatssteun en de nationalisatie van economische en industriële sectoren zijn sterk gereguleerd en elk optreden van een staat ten gunste van een luchtvaartmaatschappij moet de zegen van de Europese Commissie krijgen.

Brussel-Nationaal wordt uitgebaat door een privéonderneming, de Brussels Airport Company (BAC). Ook BAC heeft zwaar geleden onder de coronacrisis en de economische vooruitzichten zijn weinig hoopvol. De prognoses wijzen op een trage heropstart en zelfs de meest optimistische verwachten geen terugkeer naar de normale

un taux d'activités normal avant la fin de 2021. Tout en étant consciente de la nécessité d'aider le secteur aérien, BAC dispose toutefois d'une marge d'action limitée.

(En français) En Allemagne, le plus gros actionnaire hésite à approuver le plan allemand de soutien à Lufthansa. S'il ne passe pas, la compagnie demandera la protection de ses créanciers. Ceci pose problème à toutes ses filiales; en Suisse et en Autriche, les accords ne sont pas encore signés et, en Belgique, les discussions sont en cours. Il faut un accord entre Lufthansa et le gouvernement belge mais avec les accords de la Commission européenne. Or, il semble que l'abandon de slots intéressants imposé par la Commission à Lufthansa pour éviter des monopoles crée problème aux actionnaires.

Des entreprises, notamment où l'État est partiellement acteur, ont été soutenues par lui, obtenant des lignes de crédit. Le cas d'Aviapartner sera réglé très bientôt. Pour Brussels Airlines, les contacts sont en cours mais le dossier relève de M. De Croo.

13.05 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Manifestement, les recettes libérales n'offrent pas de solutions. Le problème du traitement des bagages n'est toujours pas résolu. Aviapartner était déficitaire et demande à présent de l'argent aux pouvoirs publics, et il n'y a pas encore de deuxième société de manutention. Toutes les compagnies pour lesquelles le traitement des bagages serait assuré par Swissport se voient privées de ce service. La situation est grave. Nous demandons avec insistance qu'une audition soit tenue, car la menace d'un bain de sang social sans précédent plane au-dessus de l'aéroport.

13.06 François Bellot, ministre (en français): J'ai répondu la semaine dernière que le *handling* était une activité importante dans un aéroport mais proportionnelle au nombre d'avions qui atterrissent. La procédure de désignation d'un deuxième *handler* est en cours. J'espère que les activités reprendront rapidement et que tous les travailleurs qui ont perdu leur emploi seront rappelés.

13.07 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Pour les travailleurs, l'arrivée d'un nouveau prestataire de services d'assistance en escale signifiera le dumping social. Nous demandons une solution écologique, durable et sociale dans le cadre de laquelle Brussels Airlines reviendra dans les mains de l'État.

activiteit vóór eind 2021. Hoewel BAC er zich van bewust is dat de sector zal moeten worden ondersteund, zal haar actieruimte beperkt zijn.

(Frans) In Duitsland aarzelt de grootste aandeelhouder om het Duitse steunplan voor Lufthansa goed te keuren. Als dat niet gebeurt, zal de luchtvaartmaatschappij om bescherming tegen haar schuldeisers vragen. Dat is problematisch voor alle dochterondernemingen. In Zwitserland en Oostenrijk zijn de akkoorden nog niet ondertekend en in ons land zijn de gesprekken nog aan de gang. Er is een akkoord nodig tussen Lufthansa en de Belgische regering, maar de Europese Commissie moet haar fiat geven. Het lijkt er echter op dat de aandeelhouders problemen hebben met de eis van de Commissie dat Lufthansa enkele interessante slots opgeeft om een monopolie te vermijden.

De Staat heeft al bedrijven gesteund met kredietlijnen, voornamelijk bedrijven waarbij de Staat zelf betrokken is. Binnenkort wordt het dossier van Aviapartner geregeld. Wat Brussels Airlines betreft, zijn de gesprekken aan de gang, maar minister De Croo is bevoegd voor dat dossier.

13.05 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Dit bewijst overduidelijk dat de liberale recepten geen oplossingen bieden. Het probleem van de bagageafhandeling blijft onopgelost. Aviapartner was verlieslatend en vraagt nu geld aan de overheid en dan is er nog geen tweede handler. Alle luchtvaartmaatschappijen die door Swissport zouden worden afgehandeld, worden niet bediend. De situatie is ernstig. Wij dringen aan op een hoorzitting want op de luchthaven dreigt een ongezien sociaal bloedbad.

13.06 Minister François Bellot (Frans): Ik heb vorige week geantwoord dat de bagageafhandeling een belangrijke activiteit op een luchthaven is, maar in verhouding staat tot het aantal vliegtuigen die er landen. De procedure voor de aanduiding van een tweede bagageafhandelaar is aan de gang. Ik hoop dat de activiteiten snel hervat zullen worden en dat alle werknemers die hun baan verloren hebben opnieuw aan het werk gezet zullen worden.

13.07 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Voor de werknemers zal een nieuwe grondafhandelaar neerkomen op sociale dumping. Wij vragen een ecologische, duurzame en sociale oplossing waarbij Brussels Airport in handen komt van de overheid.

13.08 Bert Wollants (N-VA): Gardons-nous de réduire le débat sur l'aéroport à une question de prêts ou de services d'assistance en escale. L'accord de coopération annoncé de longue date est toujours lettre morte. Une solution doit être trouvée dans les meilleurs délais.

13.09 Joris Vandenbroucke (sp.a): L'opposition de l'actionnaire principal de Lufthansa à l'accord conclu avec Berlin constitue un réel problème et pourrait compromettre l'accord avec Brussels Airlines. Je soutiens la demande tendant à consacrer un débat global à l'aéroport.

L'incident est clos.

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

14.01 Sarah Schlitz (Ecolo-Groen): Certaines voitures sont suroccupées alors que les voitures de première classe restent très vides. La sécurité sanitaire des voyageurs doit primer sur les tarifs des divers abonnements. Lever la distinction entre les classes permettrait d'organiser une répartition homogène des voyageurs.

14.02 François Bellot, ministre (en français): La SNCB a ouvert ses voitures de première classe à tous les voyageurs entre le 23 mars et le 4 mai, durant le service de trains d'intérêt national. Depuis, l'offre a repris quasiment dans son entièreté, avec une composition maximale.

La première classe est réservée aux détenteurs d'un ticket valable pour celle-ci. L'accompagnateur peut toujours décider de l'ouvrir à tous en fonction d'une suroccupation, ce qui n'a pas du tout été observé jusqu'à présent – les taux d'occupation sont très bas.

Il y a une clientèle qui ne prendrait pas le train s'il n'y avait pas de première classe (3 % des clients, qui génèrent 6,5 % des recettes).

14.03 Sarah Schlitz (Ecolo-Groen): Lors de certains trajets en heure de pointe, il y a eu un peu plus de monde dans certaines voitures et dans ce cas, voir un wagon de première classe vide est dérangent. Les abonnements de première classe

13.08 Bert Wollants (N-VA): Het debat over de luchthaven mag niet worden verengd tot leningen of grondafhandeling. Het sinds lange tijd aangekondigde samenwerkingsakkoord is nog steeds dode letter. Er moet hiervoor snel een oplossing komen.

13.09 Joris Vandenbroucke (sp.a): Het verzet van de grootste aandeelhouder van Lufthansa tegen het akkoord met Berlijn is zeer problematisch en zou wel eens roet in het eten kunnen gooien voor wat het akkoord met Brussels Airlines betreft. Ik steun de vraag om een globaal debat over de luchthaven.

Het incident is gesloten.

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

14.01 Sarah Schlitz (Ecolo-Groen): Sommige rijtuigen zijn overvol, terwijl er in de eersteklasrijtuigen haast niemand zit. De gezondheid van de reizigers moet primeren op de verschillende abonnementstarieven. Als de opdeling in klassen opgeheven wordt, zouden de reizigers op een homogene manier over de rijtuigen verdeeld kunnen worden.

14.02 Minister François Bellot (Frans): Tussen 23 maart en 4 mei, toen de treindienst van nationaal belang ingesteld was, heeft de NMBS zijn eersteklasrijtuigen opengesteld voor alle reizigers. Sindsdien is het aanbod vrijwel volledig genormaliseerd, met een maximale samenstelling van de treinen.

De eersteklascoupés zijn voorbehouden voor houders van een geldig vervoersbewijs voor de eerste klas. De treinbegeleider kan in geval van overbezetting steeds beslissen de eersteklascoupés voor iedereen open te stellen, hetgeen zich tot dusver niet heeft voorgedaan – de bezettingsgraad blijft overal erg laag.

Een deel van de clientèle zou de trein niet nemen indien er geen eerste klas zou zijn (3 % van de klanten, die samen 6,5 % van de ontvangsten genereren).

14.03 Sarah Schlitz (Ecolo-Groen): Tijdens de piekuren waren er op sommige trajecten iets meer reizigers in bepaalde rijtuigen. In die gevallen is het frustrerend om een leeg eersteklasrijtuig te zien. De eersteklasabonnementen worden in hoge mate

sont fortement utilisés par des parlementaires, des travailleurs de la SNCB et des travailleurs qui ne payent pas eux-mêmes leur ticket.

Je ne suis pas sûre que ces gens refuseraient la présence d'autres voyageurs. Je pense qu'ils veulent simplement pouvoir travailler tranquillement dans les trains et avoir une place assise.

L'incident est clos.

Le **président**: Les questions n^{os} 55006416C, 55006418C et 55007039C de M. Van den Bergh sont transformées en questions écrites.

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

gebruikt door parlementsleden, werknemers van de NMBS en werknemers die hun vervoersbewijs niet zelf betalen.

Ik ben er nog niet zo zeker van dat die mensen geen andere reizigers zouden gedogen. Ik denk dat ze gewoon rustig in de trein willen kunnen werken en zeker willen zijn van een zitplaats.

Het incident is gesloten.

De **voorzitter**: De vragen nrs. 55006416C, 55006418C en 55007039C van de heer Van den Bergh worden omgezet in een schriftelijke vraag.

De openbare commissievergadering wordt gesloten om 17.18 uur.