



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

Mardi

22-09-2020

Après-midi

Dinsdag

22-09-2020

Namiddag

N-VA	Nieuw-Vlaamse Alliantie
Ecolo-Groen	Ecologistes Confédérés pour l'organisation de luttres 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

INHOUD

Railpass gratuit: débat d'actualité et questions jointes de	1	Gratis Railpass: actualiteitsdebat en toegevoegde vragen van	1
- Kim Buyst à François Bellot (Mobilité) sur "La carte de voyages gratuits pour tous" (55008222C)	1	- Kim Buyst aan François Bellot (Mobiliteit) over "De gratis rittenkaart voor iedereen" (55008222C)	1
- Laurence Zanchetta à François Bellot (Mobilité) sur "Le report du Railpass gratuit" (55008235C)	1	- Laurence Zanchetta aan François Bellot (Mobiliteit) over "Het uitstel van de maatregel inzake de gratis Railpass" (55008235C)	1
- Frank Troosters à François Bellot (Mobilité) sur "Les billets de train gratuits" (55008252C)	1	- Frank Troosters aan François Bellot (Mobiliteit) over "De gratis treintickets" (55008252C)	1
- Tomas Roggeman à François Bellot (Mobilité) sur "Le report du Railpass gratuit" (55008292C)	1	- Tomas Roggeman aan François Bellot (Mobiliteit) over "Het uitstel van de gratis Railpass" (55008292C)	1
- Josy Arens à François Bellot (Mobilité) sur "Le Railpass gratuit" (55008519C)	1	- Josy Arens aan François Bellot (Mobiliteit) over "De gratis Railpass" (55008519C)	1
- Maria Vindevoghel à François Bellot (Mobilité) sur "Le Railpass gratuit Hello Belgium" (55008886C)	1	- Maria Vindevoghel aan François Bellot (Mobiliteit) over "De gratis Hello Belgium Railpass" (55008886C)	1
- Sarah Schlitz à François Bellot (Mobilité) sur "L'accessibilité du Hello Belgium Railpass" (55008908C)	1	- Sarah Schlitz aan François Bellot (Mobiliteit) over "De toegankelijkheid van de Hello Belgium Railpass" (55008908C)	1
- Marianne Verhaert à François Bellot (Mobilité) sur "L'assistance pour l'obtention du Hello Belgium Railpass" (55008953C)	1	- Marianne Verhaert aan François Bellot (Mobiliteit) over "De ondersteuning bij de aanvraag van de Hello Belgium Railpass" (55008953C)	1
Orateurs: Kim Buyst, Laurence Zanchetta, Frank Troosters, Tomas Roggeman, Josy Arens, Maria Vindevoghel, Sarah Schlitz, Marianne Verhaert, François Bellot, ministre de la Mobilité, chargé de skeyes et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges		Sprekers: Kim Buyst, Laurence Zanchetta, Frank Troosters, Tomas Roggeman, Josy Arens, Maria Vindevoghel, Sarah Schlitz, Marianne Verhaert, François Bellot, minister van Mobiliteit, belast met skeyes en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen	
Corona – sécurité: débat d'actualité et questions jointes de	7	Corona – veiligheid: actualiteitsdebat en toegevoegde vragen van	7
- Kim Buyst à François Bellot (Mobilité) sur "La sécurité des trains dans le contexte du coronavirus" (55008238C)	7	- Kim Buyst aan François Bellot (Mobiliteit) over "Veilige treinen in coronatijden" (55008238C)	7
- Tomas Roggeman à François Bellot (Mobilité) sur "La reprise des déplacements domicile-école en toute sûreté" (55008297C)	7	- Tomas Roggeman aan François Bellot (Mobiliteit) over "De veilige heropstart van het woon-schoolverkeer" (55008297C)	7
- Tomas Roggeman à François Bellot (Mobilité) sur "La capacité maximale des gares et quais de la SNCB" (55008301C)	7	- Tomas Roggeman aan François Bellot (Mobiliteit) over "De maximumcapaciteit van de NMBS-stations en -perrons" (55008301C)	7
- Mélissa Hanus à François Bellot (Mobilité) sur "La distanciation sociale en heure de pointe dans les trains" (55008522C)	8	- Mélissa Hanus aan François Bellot (Mobiliteit) over "Social distancing in de piekurtreinen" (55008522C)	7

- Mélissa Hanus à François Bellot (Mobilité) sur "Le train des étudiants du vendredi soir en province de Luxembourg" (55008782C)	8	- Mélissa Hanus aan François Bellot (Mobiliteit) over "De studententrein op vrijdagavond in de provincie Luxemburg" (55008782C)	8
- Jef Van den Bergh à François Bellot (Mobilité) sur "La fréquentation des trains" (55008898C)	8	- Jef Van den Bergh aan François Bellot (Mobiliteit) over "De bezetting van de treinen" (55008898C)	8
- Sarah Schlitz à François Bellot (Mobilité) sur "Le respect de la distanciation physique et l'accès à la 1ère classe dans les trains" (55008929C)	8	- Sarah Schlitz aan François Bellot (Mobiliteit) over "De naleving van de socialdistancingregels in de trein en de toegang tot eersteklasrijtuigen" (55008929C)	8
- Marianne Verhaert à François Bellot (Mobilité) sur "L'app SNCB" (55008954C)	8	- Marianne Verhaert aan François Bellot (Mobiliteit) over "De NMBS-app" (55008954C)	8
- Marianne Verhaert à François Bellot (Mobilité) sur "Les horaires des transports publics dans le contexte du coronavirus" (55008959C) <i>Orateurs: Kim Buyst, Tomas Roggeman, Jef Van den Bergh, Sarah Schlitz, Marianne Verhaert, François Bellot, ministre de la Mobilité, chargé de skeyes et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges</i>	8	- Marianne Verhaert aan François Bellot (Mobiliteit) over "De dienstregeling van het openbaar vervoer in coronatijden" (55008959C) <i>Sprekers: Kim Buyst, Tomas Roggeman, Jef Van den Bergh, Sarah Schlitz, Marianne Verhaert, François Bellot, minister van Mobiliteit, belast met skeyes en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen</i>	8
Questions jointes de	12	Samengevoegde vragen van	12
- Nathalie Dewulf à François Bellot (Mobilité) sur "Les violences visant les accompagnateurs de train" (55008049C)	12	- Nathalie Dewulf aan François Bellot (Mobiliteit) over "Agressie tegenover treinbegeleiders van de NMBS" (55008049C)	12
- Tomas Roggeman à François Bellot (Mobilité) sur "Les agressions à l'encontre du personnel à bord des trains" (55008111C)	12	- Tomas Roggeman aan François Bellot (Mobiliteit) over "Agressie ten opzichte van het treinpersoneel" (55008111C)	12
- Nathalie Dewulf à François Bellot (Mobilité) sur "Les faits d'agression à bord des trains" (55008141C)	12	- Nathalie Dewulf aan François Bellot (Mobiliteit) over "Agressie op treinen" (55008141C)	12
- Maria Vindevoghel à François Bellot (Mobilité) sur "Les cas d'agression à l'encontre du personnel à bord des trains" (55008931C)	12	- Maria Vindevoghel aan François Bellot (Mobiliteit) over "De gevallen van agressie tegen het treinpersoneel" (55008931C)	12
- Mélissa Hanus à François Bellot (Mobilité) sur "Les agressions contre le personnel de la SNCB" (55008966C) <i>Orateurs: Nathalie Dewulf, Maria Vindevoghel, Tomas Roggeman, François Bellot, ministre de la Mobilité, chargé de skeyes et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges</i>	12	- Mélissa Hanus aan François Bellot (Mobiliteit) over "Agressie tegen het NMBS-personeel" (55008966C) <i>Sprekers: Nathalie Dewulf, Maria Vindevoghel, Tomas Roggeman, François Bellot, minister van Mobiliteit, belast met skeyes en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen</i>	12
Questions jointes de	14	Samengevoegde vragen van	14
- Sophie Rohonyi à François Bellot (Mobilité) sur "L'offre de trains supplémentaires vers la côte belge au mois d'août au regard de la crise sanitaire" (55008080C)	14	- Sophie Rohonyi aan François Bellot (Mobiliteit) over "Het inleggen van extra treinen naar de kust in augustus in het licht van de gezondheidscrisis" (55008080C)	14
- Jean-Marc Delizée à François Bellot (Mobilité) sur "La suppression des trains vers la côte"	14	- Jean-Marc Delizée aan François Bellot (Mobiliteit) over "De afschaffing van treinen naar	14

(55008303C)		de kust" (55008303C)	
<i>Orateurs:</i> Jean-Marc Delizée, François Bellot , ministre de la Mobilité, chargé de skeyes et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges		<i>Sprekers:</i> Jean-Marc Delizée, François Bellot , minister van Mobiliteit, belast met skeyes en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen	
Questions jointes de	16	Samengevoegde vragen van	16
- Malik Ben Achour à François Bellot (Mobilité) sur "L'ouverture d'un arrêt sur le site de l'ancienne gare de la place Vivegnis" (55008002C)	16	- Malik Ben Achour aan François Bellot (Mobiliteit) over "De inrichting van een stopplaats op de site van het voormalige station op de place Vivegnis" (55008002C)	16
- Sarah Schlitz à François Bellot (Mobilité) sur "La réouverture de la gare Vivegnis dans le quartier Saint-Léonard à Liège" (55008967C)	16	- Sarah Schlitz aan François Bellot (Mobiliteit) over "De heropening van de stopplaats Vivegnis in de Luikse Saint-Léonardwijk" (55008967C)	16
<i>Orateurs:</i> Malik Ben Achour, Sarah Schlitz, François Bellot , ministre de la Mobilité, chargé de skeyes et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges		<i>Sprekers:</i> Malik Ben Achour, Sarah Schlitz, François Bellot , minister van Mobiliteit, belast met skeyes en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen	
Question de Kim Buyst à François Bellot (Mobilité) sur "L'hygiène à bord des trains" (55008223C)	18	Vraag van Kim Buyst aan François Bellot (Mobiliteit) over "De hygiëne op de trein" (55008223C)	18
<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	19	Samengevoegde vragen van	19
- Laurence Zanchetta à François Bellot (Mobilité) sur "Les parkings à vélos de la SNCB" (55008232C)	19	- Laurence Zanchetta aan François Bellot (Mobiliteit) over "De fietsenstallingen van de NMBS" (55008232C)	19
- Sarah Schlitz à François Bellot (Mobilité) sur "Les parkings pour vélos à la SNCB" (55008973C)	19	- Sarah Schlitz aan François Bellot (Mobiliteit) over "De fietsenstallingen bij de NMBS-stations" (55008973C)	19
<i>Orateurs:</i> Laurence Zanchetta, Sarah Schlitz, François Bellot , ministre de la Mobilité, chargé de skeyes et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges		<i>Sprekers:</i> Laurence Zanchetta, Sarah Schlitz, François Bellot , minister van Mobiliteit, belast met skeyes en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen	
Questions jointes de	21	Samengevoegde vragen van	21
- Jef Van den Bergh à François Bellot (Mobilité) sur "Le train Benelux" (55008318C)	21	- Jef Van den Bergh aan François Bellot (Mobiliteit) over "De Benelux-trein" (55008318C)	21
- Kim Buyst à François Bellot (Mobilité) sur "Le train Benelux" (55008326C)	21	- Kim Buyst aan François Bellot (Mobiliteit) over "De Benelux-trein" (55008326C)	21
<i>Orateurs:</i> Jef Van den Bergh, Kim Buyst, François Bellot , ministre de la Mobilité, chargé de skeyes et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges		<i>Sprekers:</i> Jef Van den Bergh, Kim Buyst, François Bellot , minister van Mobiliteit, belast met skeyes en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen	
Questions jointes de	22	Samengevoegde vragen van	22
- Joris Vandenbroucke à François Bellot (Mobilité) sur "Les résultats semestriels de la SNCB et l'impact du coronavirus" (55008356C)	22	- Joris Vandenbroucke aan François Bellot (Mobiliteit) over "De halfjaarresultaten van de NMBS en de impact van het coronavirus" (55008356C)	22

- Frank Troosters à François Bellot (Mobilité) sur "Les mauvais résultats semestriels de la SNCB" (55008359C)	22	- Frank Troosters aan François Bellot (Mobiliteit) over "De slechte halfjaarresultaten van de NMBS" (55008359C)	23
- Kim Buyst à François Bellot (Mobilité) sur "La situation financière de la SNCB" (55008621C)	23	- Kim Buyst aan François Bellot (Mobiliteit) over "De financiële situatie van de NMBS" (55008621C)	23
- Jef Van den Bergh à François Bellot (Mobilité) sur "La situation financière de la SNCB" (55008899C)	23	- Jef Van den Bergh aan François Bellot (Mobiliteit) over "De financiële situatie bij de NMBS" (55008899C)	23
- Sarah Schlitz à François Bellot (Mobilité) sur "La situation financière de la SNCB" (55008969C)	23	- Sarah Schlitz aan François Bellot (Mobiliteit) over "De financiële situatie van de NMBS" (55008969C)	23
<i>Orateurs:</i> Joris Vandenbroucke, Frank Troosters, Kim Buyst, François Bellot , ministre de la Mobilité, chargé de skeyes et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, Jef Van den Bergh, Sarah Schlitz		<i>Sprekers:</i> Joris Vandenbroucke, Frank Troosters, Kim Buyst, François Bellot , minister van Mobiliteit, belast met skeyes en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, Jef Van den Bergh, Sarah Schlitz	
Question de Pieter De Spiegeleer à François Bellot (Mobilité) sur "L'état et la destination du château d'eau proche de la gare de Denderleeuw" (55008441C)	25	Vraag van Pieter De Spiegeleer aan François Bellot (Mobiliteit) over "De toestand en de bestemming van de watertoren nabij het station van Denderleeuw" (55008441C)	25
<i>Orateurs:</i> Pieter De Spiegeleer, François Bellot , ministre de la Mobilité, chargé de skeyes et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges		<i>Sprekers:</i> Pieter De Spiegeleer, François Bellot , minister van Mobiliteit, belast met skeyes en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen	
Question de Kim Buyst à François Bellot (Mobilité) sur "Les mesures visant à réduire l'intervalle de temps minimum entre des trains successifs" (55008462C)	26	Vraag van Kim Buyst aan François Bellot (Mobiliteit) over "De maatregelen om de minimale opvolgtijd tussen treinen te verkorten" (55008462C)	26
<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	27	Samengevoegde vragen van	27
- Jef Van den Bergh à François Bellot (Mobilité) sur "L'offre d'abonnements flexibles" (55008517C)	27	- Jef Van den Bergh aan François Bellot (Mobiliteit) over "Het aanbieden van flexibele abonnements" (55008517C)	27
- Kim Buyst à François Bellot (Mobilité) sur "Des abonnements de train sur mesure pour les travailleurs à domicile" (55008622C)	27	- Kim Buyst aan François Bellot (Mobiliteit) over "Treinabonnements op maat van de thuiswerkers" (55008622C)	27
- Maria Vindevoghel à François Bellot (Mobilité) sur "L'instauration d'un tarif flexible à la SNCB" (55008884C)	27	- Maria Vindevoghel aan François Bellot (Mobiliteit) over "Het invoeren van een flexibel tarief bij de NMBS" (55008884C)	27
- Sarah Schlitz à François Bellot (Mobilité) sur "Les abonnements de train sur mesure pour les télétravailleur.se.s" (55008974C)	27	- Sarah Schlitz aan François Bellot (Mobiliteit) over "Treinabonnements op maat voor telewerkers(sters)" (55008974C)	27
<i>Orateurs:</i> Jef Van den Bergh, Kim Buyst, Maria Vindevoghel, Sarah Schlitz, François Bellot , ministre de la Mobilité, chargé de skeyes et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges		<i>Sprekers:</i> Jef Van den Bergh, Kim Buyst, Maria Vindevoghel, Sarah Schlitz, François Bellot , minister van Mobiliteit, belast met skeyes en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen	

Question de Laurence Zanchetta à François Bellot (Mobilité) sur "L'état désastreux de la gare de Tubize" (55008523C)	29	Vraag van Laurence Zanchetta aan François Bellot (Mobiliteit) over "De erbarmelijke toestand van het station Tubeke" (55008523C)	29
<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>Sprekers:</i> Laurence Zanchetta, François Bellot , minister van Mobiliteit, belast met skeyes en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen	
Question de Laurence Zanchetta à François Bellot (Mobilité) sur "Les menaces à l'encontre du service de médiation de l'aéroport de Bruxelles-National" (55008552C)	30	Vraag van Laurence Zanchetta aan François Bellot (Mobiliteit) over "De bedreigingen aan het adres van de ombudsdienst van Brussels Airport" (55008552C)	30
<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>Sprekers:</i> Laurence Zanchetta, François Bellot , minister van Mobiliteit, belast met skeyes en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen	
Question de Sarah Schlitz à François Bellot (Mobilité) sur "L'offre aux entreprises 'un mois gratuit en train'" (55008855C)	31	Vraag van Sarah Schlitz aan François Bellot (Mobiliteit) over "Het aanbieden aan bedrijven van een gratis treinabonnement van een maand voor hun werknemers" (55008855C)	31
<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>Sprekers:</i> Sarah Schlitz, François Bellot , minister van Mobiliteit, belast met skeyes en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen	
Question de Sarah Schlitz à François Bellot (Mobilité) sur "Le train de nuit Malmö-Bruxelles" (55008925C)	32	Vraag van Sarah Schlitz aan François Bellot (Mobiliteit) over "De nachttrein Malmö-Brussel" (55008925C)	32
<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>Sprekers:</i> Sarah Schlitz, François Bellot , minister van Mobiliteit, belast met skeyes en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen	
Questions jointes de	33	Samengevoegde vragen van	33
- Tomas Roggeman à François Bellot (Mobilité) sur "Les vélos dans les trains" (55008874C)	33	- Tomas Roggeman aan François Bellot (Mobiliteit) over "Fietsen op de trein" (55008874C)	33
- Marianne Verhaert à François Bellot (Mobilité) sur "L'embarquement de vélos à bord des trains" (55008955C)	33	- Marianne Verhaert aan François Bellot (Mobiliteit) over "Fietsen op de trein" (55008955C)	33
<i>Orateurs:</i> Tomas Roggeman, Marianne Verhaert, François Bellot , ministre de la Mobilité, chargé de skeyes et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges		<i>Sprekers:</i> Tomas Roggeman, Marianne Verhaert, François Bellot , minister van Mobiliteit, belast met skeyes en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen	
Question de Jef Van den Bergh à François Bellot (Mobilité) sur "Le parking de la gare de Noorderkempem" (55008928C)	34	Vraag van Jef Van den Bergh aan François Bellot (Mobiliteit) over "De parking aan het station Noorderkempem" (55008928C)	34
<i>Orateurs:</i> Jef Van den Bergh, François Bellot , ministre de la Mobilité, chargé de skeyes et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges		<i>Sprekers:</i> Jef Van den Bergh, François Bellot , minister van Mobiliteit, belast met skeyes en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen	
Question de Maria Vindevoghel à François Bellot (Mobilité) sur "Le budget destiné aux recrutements à la SNCB" (55008930C)	36	Vraag van Maria Vindevoghel aan François Bellot (Mobiliteit) over "Het budget voor aanwervingen bij de NMBS" (55008930C)	36
<i>Orateurs:</i> Maria Vindevoghel, François Bellot , ministre de la Mobilité, chargé de skeyes et de la Société Nationale des		<i>Sprekers:</i> Maria Vindevoghel, François Bellot , minister van Mobiliteit, belast met skeyes en de Nationale Maatschappij der	

Chemins de fer Belges

Belgische Spoorwegen

Questions jointes de	37	Samengevoegde vragen van	37
- Maria Vindevoghel à François Bellot (Mobilité) sur "L'inaccessibilité des trains pour les voyageurs à mobilité réduite" (55008933C)	37	- Maria Vindevoghel aan François Bellot (Mobiliteit) over "De ontoegankelijkheid van de treinen voor minder mobiele reizigers" (55008933C)	37
- Joris Vandenbroucke à François Bellot (Mobilité) sur "L'accessibilité des trains pour les personnes à mobilité réduite" (55008975C)	37	- Joris Vandenbroucke aan François Bellot (Mobiliteit) over "De toegankelijkheid van treinen voor personen met beperkte mobiliteit" (55008975C)	37
<i>Orateurs:</i> Maria Vindevoghel, François Bellot , ministre de la Mobilité, chargé de skeyes et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges		<i>Sprekers:</i> Maria Vindevoghel, François Bellot , minister van Mobiliteit, belast met skeyes en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen	
Question de Maria Vindevoghel à François Bellot (Mobilité) sur "L'incident survenu à l'aéroport de Courtrai-Wevelgem" (55008934C)	38	Vraag van Maria Vindevoghel aan François Bellot (Mobiliteit) over "Het incident op de luchthaven Kortrijk-Wevelgem" (55008934C)	38
<i>Orateurs:</i> Maria Vindevoghel, François Bellot , ministre de la Mobilité, chargé de skeyes et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges		<i>Sprekers:</i> Maria Vindevoghel, François Bellot , minister van Mobiliteit, belast met skeyes en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen	
Question de Maria Vindevoghel à François Bellot (Mobilité) sur "Les tensions sociales chez skeyes" (55008950C)	38	Vraag van Maria Vindevoghel aan François Bellot (Mobiliteit) over "De sociale onrust bij skeyes" (55008950C)	38
<i>Orateurs:</i> Maria Vindevoghel, François Bellot , ministre de la Mobilité, chargé de skeyes et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges		<i>Sprekers:</i> Maria Vindevoghel, François Bellot , minister van Mobiliteit, belast met skeyes en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen	
Question de Marianne Verhaert à François Bellot (Mobilité) sur "La communication des modifications temporaires des horaires des trains" (55008951C)	39	Vraag van Marianne Verhaert aan François Bellot (Mobiliteit) over "De communicatie van tijdelijke aanpassingen van de dienstregeling van de treinen" (55008951C)	39
<i>Orateurs:</i> Marianne Verhaert, François Bellot , ministre de la Mobilité, chargé de skeyes et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges		<i>Sprekers:</i> Marianne Verhaert, 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

MARDI 22 septembre 2020

Après-midi

COMMISSIE VOOR MOBILITEIT,
OVERHEIDSBEDRIJVEN EN
FEDERALE INSTELLINGEN

van

DINSDAG 22 september 2020

Namiddag

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

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

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

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

01.01 Kim Buyst (Ecolo-Groen): Il a été décidé il y a quelque temps d'offrir à chaque Belge l'occasion de découvrir ou de redécouvrir le train et, partant, d'encourager le tourisme à l'intérieur des frontières. L'initiative a recueilli un vif intérêt mais les personnes vulnérables ont malgré tout été

De openbare commissievergadering wordt geopend om 14.15 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 Gratis Railpass: actualiteitsdebat en toegevoegde vragen van

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

01.01 Kim Buyst (Ecolo-Groen): Er werd eerder beslist om elke Belg de kans te geven de trein te ontdekken of herontdekken en aldus het toerisme in eigen land aan te moedigen. Het initiatief kon rekenen op veel interesse, maar de kwetsbare personen werden toch onvoldoende bereikt. Het

insuffisamment touchées. Le Service pour la lutte contre la pauvreté a rendu un avis regroupant des suggestions concrètes et la SNCB a contacté sur cette base les administrations communales et les CPAS afin de promouvoir spécifiquement son action auprès de ce groupe cible. Le Service pour la lutte contre la pauvreté a également proposé d'envoyer automatiquement un billet de train à toutes les personnes en situation de précarité. Les détenus sont également demandeurs.

Combien de demandes de Railpass gratuit ont-elles déjà été introduites? Comment veillera-t-on à ce que les personnes vulnérables puissent aussi bénéficier de cette mesure? Que pensent le ministre et la SNCB des propositions formulées dans l'avis du Service de la lutte contre la pauvreté, la précarité et l'exclusion sociale? Un dialogue a-t-il déjà été entamé avec cette organisation?

01.02 Laurence Zanchetta (PS): Le Railpass mis à disposition de tous est l'une des mesures phares pour soutenir le secteur touristique et l'horeca. Il permet aussi aux Belges de respirer après un confinement lourd à supporter.

Je pense aux familles contraintes de vivre, lors du confinement, dans des espaces exigus et pour qui passer une journée à la mer ou dans les Ardennes est une bulle d'air répondant à un besoin psychosocial.

Or, nous apprenons que cette mesure est repoussée au 5 octobre prochain pour des raisons sanitaires, ce qui ne tient pas compte des urgences familiales que je viens d'évoquer.

Pourquoi n'a-t-il pas été envisagé d'attribuer progressivement les Railpass, en commençant par les familles les plus modestes? En retardant unilatéralement cette attribution, ne creuserons-nous pas davantage le fossé entre les citoyens et les transports publics, déjà initié par la pandémie? La SNCB compte-t-elle offrir des alternatives aux populations sujettes à l'exclusion, et qui ne peuvent accéder au Railpass exclusivement disponible en ligne?

01.03 Frank Troosters (VB): La décision du Conseil des ministres restreint élargi d'offrir à chaque Belge dix billets de train gratuits était une mesure sociale visant à stimuler le tourisme intérieur et les transports en commun. Le projet provenait de Groen et ne semblait pas étayé puisqu'il n'avait pas été abordé avec la SNCB. Il a donc été reporté et ensuite transformé en douze

Steunpunt tot bestrijding van armoede bracht een advies uit met concrete suggesties en de NMBS contacteerde op basis daarvan de gemeente- en OCMW-besturen om de actie specifiek te promoten bij die doelgroep. Het Steunpunt stelde ook voor om het ticket automatisch op te sturen naar mensen in armoede. Ook gedetineerden zijn vragende partij daartoe.

Hoeveel aanvragen voor zo een gratis treinkaart werden er al ingediend? Hoe zal men ervoor zorgen dat ook kwetsbare mensen gebruik kunnen maken van deze maatregel? Wat vinden de minister en de NMBS van de voorstellen in dat advies van het Steunpunt tot bestrijding van armoede? Heeft men dit al besproken met die organisatie?

01.02 Laurence Zanchetta (PS): De Railpass voor iedereen is een belangrijke maatregel om de toeristische sector en de horeca te ondersteunen. De gratis treinritten bieden de Belgen ook de mogelijkheid om op adem komen na een moeilijke lockdown.

Ik denk daarbij aan de gezinnen die tijdens de lockdown in kleine ruimtes moesten samenleven en voor wie een dagje aan zee of in de Ardennen een hap zuurstof betekent en uit een psychosociaal oogpunt noodzakelijk is.

Nu vernemen we echter dat de begindatum van die Railpass gezien de gezondheidssituatie naar 5 oktober verschoven wordt, waarbij er geen rekening gehouden wordt met de noden van de gezinnen, die ik net aangehaald heb.

Waarom werd er niet overwogen om de Railpassen gefaseerd toe te kennen, te beginnen bij de armste gezinnen? Vergroten we door die begindatum eenzijdig op te schuiven niet nog meer de kloof tussen de burgers en het openbaar vervoer, die in het begin van de pandemie is beginnen te groeien? Is de NMBS van plan om alternatieven aan te bieden aan kansarme bevolkingsgroepen die geen toegang hebben tot de Railpass, die enkel online aangevraagd kan worden?

01.03 Frank Troosters (VB): De beslissing van de superkern om elke Belg tien gratis treintickets te geven was een sociale maatregel om het binnenlands toerisme en het openbaar vervoer te stimuleren. Het plan kwam uit de koker van Groen en bleek niet onderbouwd omdat er niet over was overlegd met de NMBS. Het plan werd dan ook uitgesteld en vervolgens aangepast tot twaalf gratis

billets de train gratuits sur demande.

Quel est le coût estimé de cette action? Comment le ministre garantira-t-il la sécurité des usagers du train moins avertis, compte tenu de la hausse des chiffres du coronavirus? Des compensations seront-elles également accordées à ceux qui n'ont que faire de billets de train gratuits?

01.04 Tomas Roggeman (N-VA): Au départ, cette mesure était destinée à promouvoir le tourisme et à donner un coup de pouce supplémentaire au secteur touristique mais l'action a été reportée à la fin des moins d'été en raison de l'affluence. Son lancement est à présent prévu pour début octobre. Cela ne profite déjà plus au tourisme.

Quel est donc encore l'objectif de l'action? La mesure a-t-elle encore un sens? Le budget précédent de 110 millions d'euros est-il toujours d'application après toutes les adaptations apportées au projet initial?

01.05 Josy Arens (cdH): Il a été décidé, le 6 juin, d'octroyer un Railpass gratuit de douze voyages, valable six mois à partir du 5 octobre. Après plusieurs reports, ce dernier est enfin disponible. Les personnes souhaitant recevoir doivent en faire la demande sur le site Hello Belgium. Il faut donc avoir un accès Internet pour y parvenir.

Qui supportera le coût final de cette mesure? Y a-t-il des estimations budgétaires? La validité du Railpass est de six mois à partir du 5 octobre. Pourquoi une telle rigidité, alors que des épisodes caniculaires où tout le monde décide d'aller à la côte en même temps sont probables. Des décisions ont-elles été prises à ce sujet? Lesquelles? Quelles mesures ont-elles été décidées par la SNCB pour que les conditions sanitaires soient respectées même en cas de forte affluence? Pourquoi ne pas étendre la validité de ce Railpass au 31 août 2020? Pourquoi le formulaire n'est-il pas disponible aux guichets ou sur demande par téléphone, mais uniquement via Internet?

01.06 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Le fait que près de 2 millions de Belges aient demandé la carte montre que la gratuité des transports publics a du succès.

Combien de demandes ont-elles été introduites jusqu'ici et combien la SNCB pense-t-elle en recevoir encore d'ici au 30 septembre 2020? La durée de validité de la carte sera-t-elle modifiée dans l'hypothèse d'un nouveau pic de coronavirus? Quelles campagnes la SNCB a-t-elle lancées en

treintickets op aanvraag.

Wat is de geschatte kostprijs van deze actie? Hoe garandeert de minister de veiligheid van minder ervaren treinreizigers in het licht van de stijgende coronacijfers? Zullen ook compensaties worden gegeven aan degenen die geen baat hebben bij gratis treintickets?

01.04 Tomas Roggeman (N-VA): Aanvankelijk wou men met deze maatregel het toerisme promoten en de toeristische sector een extra duwtje in de rug geven, maar de actie werd uitgesteld tot na de zomer wegens de drukte. Nu staat de invoering gepland voor begin oktober. Het toerisme is daarmee alvast al niet meer gebaat.

Wat is dan nog het doel van de actie? Heeft de maatregel eigenlijk nog zin? Blijft het eerdere budget van 110 miljoen euro nog steeds gelden na alle aanpassingen?

01.05 Josy Arens (cdH): Op 6 juni werd er beslist een gratis Railpass van twaalf ritten toe te kennen, die vanaf 5 oktober zes maanden geldig is. Nadat de toekenning ervan herhaaldelijk uitgesteld werd is die Railpass eindelijk beschikbaar. Wie zo'n pas wenst te ontvangen, moet zich aanmelden op de webpagina Hello Belgium. Daartoe moet men dus over een internettoegang beschikken.

Wie zal de eindrekening van die maatregel betalen? Werd er een budget geraamd? De Railpass is zes maanden geldig vanaf 5 oktober. Waarom is men zo strikt? Er zullen allicht hittedagen komen waarop iedereen tegelijkertijd naar de kust zal willen gaan. Werden er ter zake al beslissingen genomen? Welke? Welke maatregelen heeft de NMBS genomen om ervoor te zorgen dat de gezondheidsrichtlijnen ook bij een drukke bezetting nageleefd worden? Waarom wordt de geldigheid van die Railpass niet tot 31 augustus 2020 verlengd? Waarom is het formulier niet aan de loketten of op aanvraag per telefoon maar alleen via internet beschikbaar?

01.06 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Dat bijna 2 miljoen Belgen die treinkaart hebben aangevraagd, bewijst dat gratis openbaar vervoer in de smaak valt.

Hoeveel aanvragen werden er tot nog toe ingediend en hoeveel aanvragen denkt de NMBS tegen 30 september 2020 nog te ontvangen? Zal de geldigheidsduur van de kaart worden aangepast wanneer er zich een nieuwe coronapiekt voordoet? Welke online en offline campagnes heeft de NMBS

ligne ou hors ligne dans ce cadre, à l'attention de quels groupes cibles et avec quel budget? La carte doit être demandée en ligne. Combien d'appels la ligne d'assistance de la SNCB a-t-elle reçus et certaines demandes d'aide formulées par téléphone demeurent-elles parfois sans réponse?

01.07 Sarah Schlitz (Ecolo-Groen): Le "Hello Belgium Pass" a enfin abouti, et est un succès. L'application semble cependant présenter des *bugs* et les gens auraient besoin d'être rassurés par rapport à l'enregistrement de leur commande. On peut aussi commander par téléphone mais c'est compliqué.

A-t-on invité les acteurs travaillant avec les personnes analphabètes ou en situation de fracture numérique à accompagner les potentiels bénéficiaires? Peut-on prolonger la date des commandes au-delà du 30 septembre?

01.08 Marianne Verhaert (Open Vld): Le Railpass gratuit doit apporter un soutien à la SNCB et au tourisme et offre la possibilité aux personnes en situation précaire de faire usage du train.

Quelles initiatives la SNCB a-t-elle prises afin de faire connaître spécifiquement le Hello Belgium Railpass auprès des personnes qui ne sont pas actives en ligne et auprès des personnes vivant dans la précarité? Ces initiatives ont-elles porté leurs fruits? Combien de CPAS et d'organisations ont effectivement participé à la démarche? Combien de demandes ont été introduites par le biais du numéro de téléphone spécial? Le ministre va-t-il prolonger le délai de demande pour les personnes vivant dans la précarité? Le ministre peut-il préciser l'impact financier de cette mesure dans le cadre des besoins financiers de la SNCB en conséquence de la pandémie de COVID-19?

01.09 François Bellot, ministre (*en français*): L'objectif est d'encourager les Belges à prendre le train pour découvrir notre beau pays ou effectuer un déplacement. Initialement, dix trajets étaient prévus à partir du mois d'août mais, à la suite des incidents de Blankenberge, le CNS a décidé de reporter la mesure au 6 septembre. J'ai proposé, à titre compensatoire, d'ajouter deux trajets. En septembre, le CNS a décidé de reporter ce Railpass au 5 octobre.

(*En néerlandais*) Cette carte permettra d'effectuer deux voyages par mois, entre le 5 octobre et la fin mars, dans tout le pays. Elle sera expédiée au

in dit kader opgestart, voor welke doelgroepen en met welk budget? De kaart moet online worden aangevraagd. Hoe vaak werd de hulplijn van de NMBS gebeld en gebeurt het soms dat men de mensen ook telefonisch niet verder kan helpen?

01.07 Sarah Schlitz (Ecolo-Groen): De "Hello Belgium Railpass" is eindelijk beschikbaar, en is een succes. De toepassing lijkt echter nog met enkele bugs te kampen te hebben en de mensen zouden moet worden gerustgesteld met betrekking tot de registratie van hun aanvraag. Men kan de Railpass ook telefonisch aanvragen, maar dat is ingewikkeld.

Heeft men de personen die de analfabeten of digibeten begeleiden gevraagd om de potentiële begunstigen bij te staan? Kan de uiterste datum van 30 september voor het aanvragen ervan worden verlengd?

01.08 Marianne Verhaert (Open Vld): De gratis treinkaart moet de NMBS en het toerisme ondersteunen en biedt mensen in een precaire situatie de mogelijkheid om gebruik te maken van de trein.

Welke initiatieven heeft de NMBS genomen om de Hello Belgium Railpass specifiek bekend te maken bij mensen die niet online actief zijn en bij mensen in armoede? Zijn die initiatieven succesvol? Hoeveel OCMW's en organisaties zijn hiermee effectief aan de slag gegaan? Hoeveel aanvragen werden via het speciaal telefoonnummer ingediend? Zal de minister de aanvraagtermijn verlengen voor personen in armoede? Kan de minister de financiële impact van deze maatregel kaderen binnen de financiële noden van de NMBS als gevolg van de COVID-19-pandemie?

01.09 Minister François Bellot (*Frans*): Bedoeling is om de Belgen ertoe aan te moedigen de trein te nemen om ons mooie land te ontdekken of zich te verplaatsen. Oorspronkelijk zou men tien ritten op de Railpass kunnen invullen vanaf augustus, maar gezien de incidenten in Blankenberge heeft de NVR beslist de maatregel uit te stellen tot 6 september. Ik heb voorgesteld om bij wijze van compensatie twee ritten extra aan te bieden. In september heeft de NVR dan beslist om de Railpass pas vanaf 5 oktober te laten ingaan.

(*Nederlands*) Tussen 5 oktober en eind maart kan men met de treinkaart tweemaal per maand reizen in eigen land. De papieren pas wordt met de post

format papier par la poste; il n'est pas possible de la retirer à un guichet en raison de la crise du coronavirus. En date d'hier, plus de 2,3 millions de demandes avaient déjà été traitées. Tous les détails figurent sur www.hello-belgium.be, mais pour les personnes peu familiarisées avec le numérique ou qui n'ont pas accès à Internet, un numéro de téléphone spécial est disponible.

(En français) La SNCB a pris contact avec les CPAS ou les communes, afin de signaler les formules d'appels téléphoniques utilisables au lieu de la réservation *online*.

(En néerlandais) Jusqu'au 21 septembre, la SNCB a déjà pu fournir une assistance à près de 44 000 appels téléphoniques et a pu répondre à 99,7 % des demandes.

(En français) Les personnes qui rencontrent des difficultés pour obtenir le Railpass peuvent reformuler une demande. Si celle-ci est rejetée, c'est que leur première demande est valide et qu'elles vont recevoir leur Railpass. Si la deuxième demande est acceptée, c'est qu'il y a eu un souci avec la première; dans 95 % des cas, cependant, la première suffit à obtenir le ticket.

(En néerlandais) La SNCB a contacté les CPAS et les organisations de soutien aux groupes précaires, de sorte à toucher davantage de personnes auxquelles la procédure de demande pose problème. Le numéro de registre national des personnes concernées est nécessaire, toutefois, à cet effet.

(En français) L'impact sur la vente de billets est estimé à 100 millions d'euros. Comme je l'ai annoncé en commission le 15 juillet, une enveloppe de ce montant a été sollicitée dans la deuxième tranche de la provision coronavirus du ministre du Budget.

La campagne de publicité a pour objectif d'inciter les résidents à demander leur Railpass et à soutenir les secteurs touristique, culturel, récréatif, commercial et l'horeca. Elle invite à la redécouverte de la Belgique en train. Elle cible les résidents en Belgique de plus de 15 ans et utilise des canaux *offline* et *online* ainsi que les canaux de la SNCB. Un effort a été fourni pour obtenir le relais de la presse.

Trois vagues sont prévues: septembre pour commander son ticket, puis octobre et décembre,

verstuurd. Wegens de coronacrisis kan men de kaart niet aan het loket afhalen. Tot gisteren werden al meer dan 2,3 miljoen aanvragen behandeld. Alle details zijn terug te vinden op www.hello-belgium.be. Voor wie niet vertrouwd is met online toepassingen of geen internettoegang heeft, is er een speciaal telefoonnummer.

(Frans) De NMBS heeft met de OCMW's of de gemeenten contact opgenomen om te wijzen op het bestaan van telefonische formules voor wie de Railpass niet online wil of kan reserveren.

(Nederlands) Tot 21 september kon de NMBS al bijna 44.000 keer bijstand verlenen via dat kanaal en 99,7 % van de vragen kon worden beantwoord.

(Frans) De personen die problemen ondervinden bij het aanvragen van hun Railpass kunnen de aanvraag opnieuw doen. Als die verworpen wordt, dan betekent dat dat hun eerste aanvraag geldig is en dat ze hun Railpass zullen ontvangen. Als de tweede aanvraag aanvaard wordt, dan wil dat zeggen dat er iets is misgelopen met de eerste, maar in 95 % van de gevallen volstaat de eerste aanvraag om een ticket te verkrijgen.

(Nederlands) De NMBS nam contact op met de OCMW's en de verenigingen die precare groepen ondersteunen, om meer mensen te bereiken die het moeilijk hebben met de aanvraag. Zij hebben daartoe wel het rijksregisternummer van de aanvrager nodig.

(Frans) De impact op de ticketverkoop wordt geraamd op 100 miljoen euro. Zoals ik in de commissie van 15 juli aankondigde, werd er een enveloppe ten belope van dat bedrag gevraagd in het kader van de tweede schijf van de coronaprovisie van de minister van Begroting.

De reclamecampagne sterkt ertoe Belgische inwoners aan te moedigen hun Railpass aan te vragen en de toeristische, de culturele, de recreatieve, de commerciële en de horecasector te steunen. Het is een uitnodiging om België te herontdekken per trein. De campagne is gericht op de Belgische inwoners van ouder van 15 jaar en er wordt gebruikgemaakt van offline- en onlinekanalen alsook van de kanalen van de NMBS. Er werd een inspanning geleverd om media-aandacht te krijgen voor de campagne.

Er zijn drie campagnegolven gepland: in september voor de bestelling van de Railpass, en vervolgens in

pour réactiver l'envie de voyager. Le coût des campagnes est compris entre 1,5 et 2,2 millions. Le nombre de demandes de Railpass montre le succès de la première vague.

(En néerlandais) Conformément à la législation en matière d'emploi des langues, la SNCB doit prévoir une procédure de demande en néerlandais, en français et en allemand. Elle a en outre rédigé une version anglaise. La langue des cartes-trains procède des articles 41 et 42 de la loi concernant l'emploi des langues. La langue utilisée lors de la demande est aussi utilisée pour le titre de transport. Il est vrai que pour une demande en anglais, une carte-train en français est envoyée. Si des anglophones souhaitent recevoir une version en néerlandais ou en allemand, il suffit d'opter pour la procédure de demande dans cette langue. La SNCB estime se conformer à la législation en matière d'emploi des langues en procédant ainsi.

En ce qui concerne la durée de validité, l'arrêté royal stipule qu'elle n'est pas prolongée en cas de pandémie, de travaux d'infrastructure, de grève ou de force majeure.

Aucun autre plan n'est actuellement sur la table.

01.10 Kim Buyst (Ecolo-Groen): Le Hello Belgium Railpass gratuit rencontre assurément un franc succès. Il est évident que les Belges aspirent à des mesures positives. L'initiative permettra également de raviver l'enthousiasme à l'égard des transports publics, alors que ce secteur a aussi été touché durement par la crise. Faisons en sorte que ce ne soit qu'un début. Les trains doivent offrir sécurité, ponctualité et confort. Les personnes en situation vulnérable – n'ayant pas d'accès aux outils numériques, par exemple – doivent aussi pouvoir bénéficier de tous les avantages proposés.

01.11 Laurence Zanchetta (PS): Merci pour ces précisions. J'espère néanmoins que les personnes précarisées ou celles qui ont du mal à utiliser Internet pourront bénéficier de ce Railpass.

01.12 Tomas Roggeman (N-VA): La campagne de communication a coûté entre 1,5 et 2 millions d'euros, mais je n'ai rien entendu à propos du coût du développement des plates-formes numériques, du personnel pour la centrale téléphonique, ni du montant des ventes de tickets ainsi perdues. Nous retiendrons donc le chiffre donné par le ministre du Budget, M. Clarinval: 110 millions d'euros.

Je tiens aussi à tempérer le grand enthousiasme de

oktober en december om de reislust aan te wakkeren. Het prijskaartje van de campagnes bedraagt 1,5 à 2,2 miljoen euro. Het aantal aanvragen voor de Railpass maakt duidelijk dat de eerste golf een succes is.

(Nederlands) Conform de taalwetgeving moet de NMBS voorzien in een Nederlandstalige, een Franstalige en een Duitstalige aanvraagprocedure. Daarnaast zorgde ze voor een Engelstalige versie. De taal van de treinkaarten vloeit voort uit de artikelen 41 en 42 van de taalwetgeving. De voor de aanvraag gebruikte taal wordt ook gebruikt voor het vervoerbewijs. Het klopt dat bij een Engelstalige aanvraag een Franstalige treinkaart wordt afgeleverd. Als Engelstaligen een Nederlandstalige of Duitstalige versie wensen te ontvangen, volstaat het te kiezen voor de aanvraagprocedure in die taal. De NMBS meent zo aan de taalwetgeving te voldoen.

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

Er liggen momenteel geen andere plannen op tafel.

01.10 Kim Buyst (Ecolo-Groen): De Hello Belgium Railpas is zeker een succes. Het is duidelijk dat de Belgen naar positieve maatregelen snakken. Op deze manier kunnen ze ook opnieuw enthousiast worden gemaakt voor het openbaar vervoer, een sector die ook in de klappen heeft moeten delen. Maar laat dit geen eindpunt zijn. Treinen moeten veilig, stipt en comfortabel zijn. Mensen in kwetsbare posities – die bijvoorbeeld geen digitale toegang hebben – moeten ook alle voordelen kunnen genieten.

01.11 Laurence Zanchetta (PS): Bedankt voor die preciseringen. Ik hoop niettemin dat kansarme personen of personen die moeilijk met het internet overweg kunnen van die Railpass zullen kunnen gebruikmaken.

01.12 Tomas Roggeman (N-VA): De communicatiecampagne kostte 1,5 tot 2 miljoen euro, maar ik hoorde niets over de kostprijs van het ontwerpen van de digitale platformen, het bemannen van de telefooncentrale of de gederfde inkomsten van de ticketverkoop. We zullen dus het cijfer van begrotingsminister Clarinval gebruiken: 110 miljoen euro.

Ik wil ook de hoeraberichten van Groen nuanceren.

Groen. Lorsqu'on est tenu de céder à l'État plus de la moitié de ses revenus, il est normal de chercher à picorer toutes les miettes qui tombent de la table. Il n'en irait pas autrement si nous allions distribuer gratuitement des jerrycans d'essence. Gardons-nous donc d'en tirer de grandes conclusions sur un irrésistible attrait des Belges pour les transports en commun ou l'existence d'une large adhésion en faveur d'un financement accru pour le rail. Pour le même montant, nous aurions pu prendre des mesures plus pertinentes et plus efficaces, comme électrifier des lignes ou rehausser des quais.

Je persiste à déplorer cette initiative.

01.13 Josy Arens (cdH): Merci pour la bonne organisation de la campagne d'information afin que chaque citoyen puisse obtenir ce Railpass s'il le souhaite. Je trouve l'imputation budgétaire assez élevée: cent millions! Il faut que cela soit utilisé pour être utile et efficace pour l'économie dans sa globalité.

01.14 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Nous soutenons cette mesure parce que les transports en commun devraient être encore moins chers. Ce système doit être développé plus avant. Nous espérons que le ministre tiendra compte des remarques concernant les personnes vulnérables qui ont des difficultés à obtenir ces billets.

01.15 Sarah Schlitz (Ecolo-Groen): Dans le cadre de la Semaine de la mobilité, nous avons aidé des citoyens à commander leur Railpass. Il s'agit donc d'un excellent coup de pouce pour de nombreux ménages qui n'ont pas toujours l'occasion de se faire plaisir.

01.16 Marianne Verhaert (Open Vld): J'espère que ce montant permettra d'atteindre un nombre maximum d'habitants de la Belgique, en particulier les personnes pour qui un billet de train est souvent trop coûteux.

L'incident est clos.

02 Corona – sécurité: débat d'actualité et questions jointes de
 - Kim Buyst à François Bellot (Mobilité) sur "La sécurité des trains dans le contexte du coronavirus" (55008238C)
 - Tomas Roggeman à François Bellot (Mobilité) sur "La reprise des déplacements domicile-école en toute sûreté" (55008297C)
 - Tomas Roggeman à François Bellot (Mobilité) sur "La capacité maximale des gares et quais de la SNCB" (55008301C)

Wanneer men meer dan de helft van zijn inkomen moet afstaan aan de Staat, is het normaal dat de kruimels die van de tafel vallen, met beide handen worden opgevangen. Dat zou ook zo zijn wanneer er gratis jerrycans met benzine worden uitgedeeld. Verbind daar dus geen grote conclusies over de Belg die snakt naar het openbaar vervoer evenals een groot draagvlak voor meer geld voor de treinen aan vast. Voor dat bedrag konden er betere en effectievere maatregelen worden genomen, zoals het elektrificeren van sporen of het verhogen van perrons.

Ik vind dit nog steeds geen goed initiatief.

01.13 Josy Arens (cdH): Dank voor de goede organisatie van de informatiecampaagne, waardoor elke burger die dat wil deze Railpass kan verkrijgen. Het bedrag dat hiervoor uitgetrokken werd, vind ik wel vrij hoog: honderd miljoen euro! Het is belangrijk dat het geld nuttig en doeltreffend besteed wordt ten behoeve van de economie in haar geheel.

01.14 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Wij steunen deze maatregel wel, want openbaar vervoer zou nog goedkoper moeten zijn. Dit systeem moet verder worden uitgebouwd. We hopen dat de minister rekening houdt met de opmerkingen over kwetsbare mensen die moeilijk toegang hebben tot dergelijke tickets.

01.15 Sarah Schlitz (Ecolo-Groen): In de context van de Week van de Mobiliteit hebben we burgers geholpen om hun Railpass aan te vragen. De Railpass is duidelijk een prachtig duwtje in de rug voor talrijke gezinnen die niet altijd de mogelijkheid hebben om zichzelf eens een uitstapje te gunnen.

01.16 Marianne Verhaert (Open Vld): Ik hoop dat voor dit bedrag een maximumaantal inwoners van België wordt bereikt, zeker de mensen voor wie een treinticket vaak te prijzig is.

Het incident is gesloten.

02 Corona – veiligheid: actualiteitsdebat en toegevoegde vragen van
 - Kim Buyst aan François Bellot (Mobilité) over "Veilige treinen in coronatijden" (55008238C)
 - Tomas Roggeman aan François Bellot (Mobilité) over "De veilige heropstart van het woon-schoolverkeer" (55008297C)
 - Tomas Roggeman aan François Bellot (Mobilité) over "De maximumcapaciteit van de NMBS-stations en -perrons" (55008301C)
 - Mélissa Hanus aan François Bellot (Mobilité)

- MéliSSa Hanus à François Bellot (Mobilité) sur "La distanciation sociale en heure de pointe dans les trains" (55008522C)
 - MéliSSa Hanus à François Bellot (Mobilité) sur "Le train des étudiants du vendredi soir en province de Luxembourg" (55008782C)
 - Jef Van den Bergh à François Bellot (Mobilité) sur "La fréquentation des trains" (55008898C)
 - Sarah Schlitz à François Bellot (Mobilité) sur "Le respect de la distanciation physique et l'accès à la 1ère classe dans les trains" (55008929C)
 - Marianne Verhaert à François Bellot (Mobilité) sur "L'app SNCB" (55008954C)
 - Marianne Verhaert à François Bellot (Mobilité) sur "Les horaires des transports publics dans le contexte du coronavirus" (55008959C)

over "Social distancing in de piekurtreinen" (55008522C)

- MéliSSa Hanus aan François Bellot (Mobilititeit) over "De studententrein op vrijdagavond in de provincie Luxemburg" (55008782C)

- Jef Van den Bergh aan François Bellot (Mobilititeit) over "De bezetting van de treinen" (55008898C)

- Sarah Schlitz aan François Bellot (Mobilititeit) over "De naleving van de socialdistancingsregels in de trein en de toegang tot eerste klasrijtuigen" (55008929C)

- Marianne Verhaert aan François Bellot (Mobilititeit) over "De NMBS-app" (55008954C)

- Marianne Verhaert aan François Bellot (Mobilititeit) over "De dienstregeling van het openbaar vervoer in coronatijden" (55008959C)

02.01 Kim Buyst (Ecolo-Groen): Les mesures liées au coronavirus adoptées l'été dernier par la SNCB – trains supprimés, report des billets de train gratuits et autres – semblaient quelque peu avoir été prises dans un vent de panique. J'entends très peu parler de mesures structurelles visant à réduire le risque de contamination dans les trains, surtout lorsqu'on sait que certains trains ont eu un taux d'occupation supérieur à 100 %.

02.01 Kim Buyst (Ecolo-Groen): De NMBS-coronamaatregelen van afgelopen zomer – afgelaste treinen, uitstel van de gratis treintickets en dergelijke – leken wat op paniekvoetbal. Over structurele maatregelen om het besmettingsgevaar in de treinen te verminderen, hoor ik heel weinig, zeker wanneer men weet dat sommige treinen reden aan meer dan 100 % bezetting.

Quel est le taux d'occupation moyen actuel? Comment la SNCB va-t-elle continuer à garantir la sécurité de ses voyageurs? Le plafond de 80 % d'occupation est-il suffisant et sera-t-il maintenu? En outre, quelles mesures supplémentaires la SNCB prendra-t-elle afin de faire face à l'affluence dans les trains à destination et en provenance de villes universitaires? Quelles mesures supplémentaires la SNCB va-t-elle prendre pour renforcer la sécurité de ses rames les plus récentes par rapport au coronavirus? Des adaptations peuvent-elles encore être apportées à la commande de M7?

Hoeveel bedraagt die bezettingsgraad momenteel gemiddeld? Hoe zal de NMBS de veiligheid van haar reizigers op de treinen blijven garanderen? Volstaat daartoe de opgelegde bovengrens van 80 % bezetting en zal men die aanhouden? Wat zal de NMBS bijkomend doen om de drukte op de treinen van en naar studentensteden op te vangen? Welke bijkomende maatregelen zal de NMBS nemen om haar jongste treinstellen coronaveiliger te maken? Kunnen aan de bestelling van de M7 nog extra aanpassingen worden toegevoegd?

02.02 Tomas Roggeman (N-VA): Les écoles reprennent leurs activités, la plupart des entreprises aussi heureusement. De nombreuses lignes de train sont à nouveau davantage fréquentées tandis que sur certaines lignes, la capacité est même dépassée.

02.02 Tomas Roggeman (N-VA): Het onderwijs wordt hervat, de activiteiten in de meeste bedrijven gelukkig ook. Op heel wat treinlijnen is het opnieuw drukker terwijl op sommige lijnen de capaciteit zelfs wordt overschreden.

Quelles mesures supplémentaires la SNCB a-t-elle prises dernièrement à cet effet? Sur quelles lignes et liaisons la SNCB s'attend-elle à des problèmes supplémentaires en matière de santé publique? Où la capacité était-elle déjà insuffisante au cours des derniers mois?

Welke extra maatregelen heeft de NMBS daarom de afgelopen tijd genomen? Op welke lijnen en verbindingen verwacht de NMBS extra problemen qua volksgezondheid? Waar volstond de capaciteit de voorbije maanden al niet?

Comment les problèmes dans les gares et sur certaines lignes ont-ils été évalués durant l'été?

Hoe werden de problemen in de stations en op bepaalde lijnen tijdens de zomer geëvalueerd? Wat

Quelles mesures a-t-on prises? Dans quelles gares la distance sociale d'un mètre et demi ne peut-elle pas être garantie? Ce point a-t-il déjà fait l'objet d'un examen? Des mesures de circulation vont-elles être adoptées dans les gares et dans les escaliers vers les quais? Quand la SNCB a-t-elle sollicité pour la dernière fois l'avis du SPF Santé publique? Quelles étaient les recommandations du SPF?

heeft men ondernomen? In welke stations kan men de sociale afstand van anderhalve meter niet garanderen? Is dat al doorgelicht? Komen er circulatiemaatregelen in de stations en op de trappen naar de perrons? Wanneer vroeg de NMBS voor het laatste advies aan de FOD Volksgezondheid? Wat waren de aanbevelingen van de FOD?

02.03 Jef Van den Bergh (CD&V): *Au cours des six derniers mois, le nombre d'usagers du train a oscillé entre 5 et 17 % au lieu des 38 % habituels. Combien de voyageurs la SNCB dénombre-t-elle aujourd'hui les jours de semaine et de week-end? Quel est à l'heure actuelle le taux d'occupation des trains?*

02.03 Jef Van den Bergh (CD&V): *Het aantal treinreizigers schommelde het afgelopen half jaar tussen 5 en 17 % in plaats van de gebruikelijke 38 %. Hoeveel reizigers telt de NMBS nu op weekdays en op weekenddagen? Wat is momenteel de bezettingsgraad van de treinen?*

À quelle évaluation de son application MoveSafe, laquelle permet aux voyageurs de vérifier le taux d'occupation des trains qu'ils envisagent de prendre, la SNCB procède-t-elle? À combien de reprises cette application a-t-elle déjà été installée?

Hoe evalueert de NMBS haar app MoveSafe waarop reizigers kunnen zien hoe druk het vermoedelijk zal zijn op de trein die ze willen nemen? Hoeveel keer werd hij al geïnstalleerd?

Quelle évaluation la SNCB fait-elle des mesures actuellement en vigueur dans les trains et dans les gares? Des incidents ont-ils lieu régulièrement? Combien d'amendes ont-elles déjà été infligées?

Hoe evalueert de NMBS de huidige maatregelen op de treinen en in de stations? Zijn er regelmatig incidenten? Hoeveel boetes werden er al uitgeschreven?

02.04 Sarah Schlitz (Ecolo-Groen): *Le 17 juin dernier déjà, je vous proposais de déclasser les compartiments de 1^e classe, pour permettre une répartition homogène des voyageurs à bord des trains et un meilleur respect de la distanciation physique. Vous me répondiez qu'il n'était pas question de généraliser ce déclassement, mais que l'accompagnateur de train pouvait toujours prendre cette décision en cas de sur-occupation. Avec le déconfinement, les trains se remplissent et des cas de voitures saturées m'ont été signalés, sans que la 1^e classe ne soit déclassée.*

02.04 Sarah Schlitz (Ecolo-Groen): *Ik heb u al op 17 juni jongstleden voorgesteld de eersteklasrijtuigen te declassificeren om een homogene verdeling van de reizigers in de treinen en een betere naleving van de social distancing mogelijk te maken. U hebt geantwoord dat die eersteklascoupés niet permanent voor iedereen opengesteld kunnen worden, maar dat de treinbegeleider steeds kan beslissen om tweedeklasreizigers in geval van overbezetting erin toe te laten. Nu de lockdown opgeheven is zitten er weer meer reizigers in de treinen en meldt men me dat sommige rijtuigen overvol zitten, zonder dat de eerste klas gedeclassificeerd wordt.*

Pouvez-vous reconsidérer ma proposition durant cette période particulière? Quelles ont été les consignes précises données aux accompagnateurs?

Kunt u mijn voorstel in deze bijzondere periode niet opnieuw in overweging nemen? Welke instructies werden er precies aan de treinbegeleiders gegeven?

02.05 Marianne Verhaert (Open Vld): *Afin de répartir le nombre d'étudiants présents, des cours sont désormais aussi donnés le soir et le week-end dans l'enseignement supérieur. Ce n'est pas évident pour les étudiants qui font la navette, car dans plusieurs villes étudiantes, il n'y a plus de trains ou de bus après 22 heures. Une concertation a-t-elle eu lieu à ce sujet avec la SNCB? Une analyse de l'évolution des besoins a-t-elle été effectuée? Quelles mesures prendra la SNCB en la*

02.05 Marianne Verhaert (Open Vld): *Om het aantal aanwezige studenten te spreiden wordt er in het hoger onderwijs nu ook 's avonds en in het weekend colleges gegeven. Dat is niet evident voor pendelende studenten, want in meerdere studentensteden vertrekken er na 22.00 uur geen treinen of bussen meer. Is er hierover overleg geweest met de NMBS? Is er een analyse geweest van de gewijzigde behoeften? Welke maatregelen zal de NMBS ter zake nemen?*

matière?

La SNCB a lancé une app affichant en temps réel le taux d'occupation des trains. Elle n'est toutefois pas encore intégrée dans l'actuelle application de la SNCB, il faut la télécharger séparément. Combien de personnes l'ont-elles déjà fait? La SNCB constate-t-elle une amélioration de la répartition du nombre de voyageurs dans les trains? Quand l'intégration dans l'application est-elle prévue? La STIB a lancé une app pilote regroupant tous les moyens de transports durables de Bruxelles. La SNCB prévoit-elle également d'intégrer dans sa propre application d'autres moyens de transport?

02.06 François Bellot, ministre (en néerlandais): Dans la semaine du 14 septembre, l'occupation moyenne pendant les heures de pointe était de 26 et de 32 %. Seuls 203 trains sur 3 500 avaient une occupation supérieure à 80 %. Pour la SNCB, il ne peut donc être question de capacité insuffisante. C'est la raison pour laquelle il n'y a pas eu de concertation avec les organisations scolaires au sujet de trains supplémentaires pour les étudiants.

(En français) La SNCB met déjà en place une offre maximale de trains. Dans le contexte actuel, le train atteint son taux d'occupation maximal lorsque toutes les places assises sont occupées. L'accompagnateur en informe le dispatching des voyageurs qui avertit les gares suivantes. Le personnel oriente les voyageurs vers d'autres trains.

Les accompagnateurs veillent à une répartition maximale des voyageurs dans les différentes voitures. Ils communiquent quotidiennement le nombre de voyageurs présents afin que la SNCB puisse prendre des mesures opérationnelles en cas d'une hausse trop forte du taux d'occupation.

(En néerlandais) Nous ne pouvons exclure que lors d'incidents, la distance sociale ne puisse être aussi bien respectée. C'est pour cette raison précisément qu'existe l'obligation du port du masque.

La SNCB tente bien sûr d'éviter les trains bondés. Le lancement de son application MoveSafe a été accéléré et celle-ci a été rendue disponible dès le 9 septembre. Il est encore trop tôt pour tirer des conclusions sur l'usage de l'application. Elle sera améliorée sur la base des réactions. Pour l'achat de billets, l'application actuelle doit être utilisée. Dans quelques mois, le planificateur d'itinéraire, le calculateur du taux d'occupation et la billetterie électronique seront intégrés dans une nouvelle application.

De NMBS lanceerde een app waarop de drukte op de trein in realtime wordt weergegeven. Die app is nog niet geïntegreerd in de bestaande NMBS-app en moet dus apart gedownload worden. Hoeveel mensen deden dat al? Merkt de NMBS een verbetering op in de spreiding van het aantal reizigers op de treinen? Wanneer staat de integratie van de app op de planning? De MIVB lanceerde een testapp die de duurzame vervoersmiddelen in Brussel integreert binnen één app. Plant ook de NMBS de integratie van andere vervoersmiddel in haar app?

02.06 Minister François Bellot (Nederlands): In de week van 14 september lag de gemiddelde bezetting tijdens de spits tussen 26 en 32 %. Slechts 203 treinen op 3.500 hadden een bezetting van meer dan 80 %. Volgens de NMBS is er dan ook geen sprake van een tekort aan capaciteit. Daarom werd er ook niet overlegd met de onderwijsorganisaties over extra studententreinen.

(Frans) De NMBS stelt nu al een maximaal treinaanbod ter beschikking. In de huidige context wordt de maximale bezettingsgraad bereikt als alle zitplaatsen bezet zijn. De treinbegeleider communiceert dat naar de reizigersdispatching, die op zijn beurt de volgende stations verwittigt. Het personeel stuurt de reizigers dan naar andere treinen.

De treinbegeleiders waken over een maximale spreiding van de reizigers in de verschillende rijtuigen. Ze geven dagelijks het aantal reizigers door, zodat de NMBS operationele maatregelen kan nemen wanneer de bezettingsgraad te sterk stijgt.

(Nederlands) Het valt niet uit te sluiten dat bij een incident de sociale afstand minder goed gerespecteerd kan worden. Net daarom geldt er ook een mondkemperplicht.

Uiteraard probeert de NMBS drukke treinen te vermijden. Haar MoveSafe-app werd versneld uitgerold en is vanaf 9 september 2020 beschikbaar gesteld. Het is nog te vroeg om conclusies over het gebruik van de app te trekken. De app zal verbeterd worden op basis van feedback. Voor het aankopen van tickets moet de bestaande app gebruikt worden. Binnen enkele maanden zullen de routeplanner, de bezettingsgraadmeter en de ticketingfunctie in een nieuwe app geïntegreerd worden.

L'app MoveSafe a été développée dans le cadre de l'Innovation Lab de la SNCB, qui a été lancé il y a quelques mois en vue d'intégrer de nouvelles technologies.

Dans tous les trains de la SNCB, l'air est totalement renouvelé toutes les dix minutes, comme le recommande le Conseil Supérieur de la Santé. Tous les trains sont désinfectés tous les jours avant leur départ. Et 90 % des trains font encore l'objet d'une désinfection dans le courant de la journée.

02.07 Kim Buyst (Ecolo-Groen): Il est bon que la SNCB déploie des efforts pour regagner la confiance des voyageurs. Il est positif par ailleurs qu'une application intégrée sera lancée prochainement. Mais il est sûrement possible d'en faire davantage pour mieux répartir les déplacements des étudiants. Je me réjouis aussi que la SNCB continue d'investir dans les nouvelles technologies, par exemple pour l'ouverture des portes à distance. En tant qu'écologistes, nous continuerons à plaider pour des transports publics fiables, sûrs et étendus.

02.08 Tomas Roggeman (N-VA): Bien que la plupart des trains ne soient pas confrontés à des problèmes de capacité, des problèmes sont toujours susceptibles de se produire aux heures de pointe ou en cas de panne. Ce n'est qu'une question de temps.

Depuis le début de la crise du coronavirus, toute l'économie s'est réinventée, avec un service adapté, une circulation à sens unique, mais souvent aussi avec des contrôles stricts et les amendes qu'ils supposent. La SNCB, elle, a négligé de mener les nécessaires études de capacité et d'adopter des mesures de circulation adéquates. Par contre, elle a passé trois mois à plancher sur une carte de voyages gratuits qui va coûter 110 millions d'euros. Ce gouvernement résiduel a décidément un curieux sens des priorités.

02.09 Jef Van den Bergh (CD&V): La remarque de M. Roggeman manque quelque peu de nuance et il ne faut surtout pas sous-estimer les efforts fournis par la SNCB pour gérer adéquatement la situation et assurer la propreté du matériel.

Je suis surpris par les faibles taux d'occupation, qui sont de mauvais augure pour la situation financière de la SNCB. Il s'agit de rechercher continûment le bon équilibre. Dans notre pays, il n'a pas encore été étudié, jusqu'à présent, comment les heures de pointe peuvent être davantage étalées, comme cela a été le cas, par exemple, aux Pays-Bas.

De MoveSafe-app werd ontwikkeld in het kader van het Innovation Lab van de NMBS dat enkele maanden geleden werd gelanceerd om nieuwe technologieën te integreren.

In alle treinen van de NMBS wordt de lucht om de tien minuten volledig ververs, zoals aanbevolen door de Hoge Gezondheidsraad. Alle treinen worden elke dag voor hun vertrek gedesinfecteerd. Bij meer dan 90 % van de treinen gebeurt dat ook nog eens in de loop van de dag.

02.07 Kim Buyst (Ecolo-Groen): Het is goed dat de NMBS inspanningen doet om het vertrouwen van de reizigers terug te winnen. Het is tevens een goede zaak dat er een geïntegreerde app komt. Om de verplaatsingen van studenten beter te spreiden, kan er echter zeker nog meer worden gedaan. Ik ben ook blij dat de NMBS blijft inzetten op nieuwe technologieën, bijvoorbeeld om deuren contactloos te openen. Als ecologen zullen we blijven pleiten voor een betrouwbaar, veilig en uitgebreid openbaar vervoer.

02.08 Tomas Roggeman (N-VA): Hoewel de meeste treinen niet met capaciteitsproblemen kampen, kunnen zich altijd problemen voordoen op de spitsuren of in geval van panne. Dat is gewoon maar een kwestie van tijd.

Sinds het begin van de coronacrisis heeft de hele economie zich heruitgevonden, met een aangepaste dienstverlening en met eenrichtingsverkeer, doch vaak ook met strikt toezicht en bijhorende boetes. De NMBS heeft echter nagelaten de nodige capaciteitsonderzoeken te doen en passende circulatiemaatregelen te nemen. Wel heeft ze drie maanden gestudeerd op de uitreiking van een gratis treinkaart ten bedrage van 110 miljoen euro. De prioriteiten van deze restregering liggen duidelijk verkeerd.

02.09 Jef Van den Bergh (CD&V): De opmerking van de heer Roggeman is wat kort door de bocht en de inspanningen van de NMBS om alles in goede banen te leiden en alle materieel schoon te houden, mogen zeker niet worden onderschat.

Ik ben wat verbaasd over de lage bezettingscijfers en die zijn geen goed nieuws voor de financiële situatie van de NMBS. Het blijft zoeken naar een gezond evenwicht. In ons land werd tot nog toe niet onderzocht hoe men de spits meer kan spreiden, wat in Nederland bijvoorbeeld wel gebeurde.

Le ministre n'a pas répondu à la question de savoir combien d'utilisateurs l'app MoveSafe compte déjà. Son utilisation doit en tout cas être stimulée.

02.10 Sarah Schlitz (Ecolo-Groen): L'application va dans le bon sens, mais il reste du travail de sensibilisation et de coordination des horaires des différents secteurs. Un dialogue doit être établi entre les entreprises et les écoles.

Je n'ai pas obtenu de réponse sur la possibilité de déclasser la première classe en cas de sur-occupation des wagons. Vous m'aviez indiqué que l'accompagnateur de train pouvait déclasser un wagon pour cette raison. J'ai, à nouveau, des retours sur des wagons de 2^e classe bondés. Il est inacceptable de mettre en danger la sécurité sanitaire alors que les wagons de 1^e classe sont vides. Il faut demander aux accompagnateurs de train de déclasser la 1^e classe dès qu'un seuil de saturation est atteint.

02.11 Marianne Verhaert (Open Vld): Il faut encore investir pour faire connaître l'application. Une application intégrée peut offrir une solution. J'espère également que la SNCB saisira les occasions que représentent l'innovation et la numérisation.

L'incident est clos.

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

03 Questions jointes de

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

03.01 Nathalie Dewulf (VB): Chaque jour en moyenne, deux accompagnateurs de train, le plus souvent des femmes, sont victimes d'agressions, lesquelles entraînent au total plusieurs milliers de

De minister antwoordde niet hoeveel gebruikers de MoveSafe-app al heeft. Het gebruik ervan moet alleszins gestimuleerd worden.

02.10 Sarah Schlitz (Ecolo-Groen): De app is een stap in de goede richting, maar er blijft werk aan de winkel op het stuk van de sensibilisering en het op elkaar afstemmen van de uurroosters van de verschillende sectoren. Er moet een dialoog opgezet worden tussen de bedrijven en de scholen.

Ik heb geen antwoord gekregen in verband met de mogelijkheid om de eerste klasse te declasseren in geval van een te hoge bezetting van de rijtuigen. U had me gezegd dat de treinbegeleider een rijtuig om die reden kon declasseren. Ik heb opnieuw feedback gekregen over eivolle tweedeklasserijtuigen. Het is onaanvaardbaar dat de gezondheid van de reizigers op het spel gezet wordt, terwijl de eerste klasserijtuigen leeg zijn. Men moet de treinbegeleiders vragen om de eerste klasse te declasseren wanneer er een bepaalde bezettingsgraad bereikt wordt.

02.11 Marianne Verhaert (Open Vld): Er moet nog worden ingezet op de bekendheid van de app. Een geïntegreerde app kan een oplossing bieden. Ik hoop voorts dat de NMBS de kansen die innovatie en digitalisering bieden, zal grijpen.

het incident is gesloten.

De **voorzitter**: De vragen nrs. 55007914C, 55007915C en 55007916C van mevrouw Rohonyi worden omgezet in schriftelijke vragen.

03 Samengevoegde vragen van

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

03.01 Nathalie Dewulf (VB): Dagelijks worden er gemiddeld twee treinbegeleiders, meestal vrouwen, aangevallen met in totaal meerdere duizenden dagen werkonbekwaamheid tot gevolg.

jours d'incapacité de travail.

Comment les accompagnateurs de train peuvent-ils mieux se protéger contre les agressions sous quelque forme que ce soit? Des moyens supplémentaires pourraient-ils être octroyés à Securail pour le règlement de conflits? Quelles initiatives le ministre prendra-t-il, éventuellement en accord avec le ministre De Crem, en vue d'améliorer dans le futur la prévention de la violence et des agressions dans les trains?

03.02 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Au cours des dernières semaines, plusieurs collaborateurs de la SNCB ont à nouveau fait les frais d'agressions, ce que nous condamnons avec la plus grande fermeté. Des mesures préventives doivent aussi être prises à côté des mesures répressives afin de combattre le phénomène et celles-ci demandent des investissements à la fois humains et financiers.

La politique d'économies actuelle du gouvernement – et peut-être future aussi – donnera-t-elle suffisamment de marge aux chemins de fer belges pour faire face au problème et pour relier les voyageurs en toute sécurité et avec ponctualité? Le ministre renforcera-t-il Securail? Comment envisage-t-il concrètement le rôle de la police des chemins de fer? Pouvons-nous identifier certaines lignes et gares à risque et affecter un plus grand nombre d'accompagnateurs de trains sur ces lignes? Les agressions des dernières semaines ont-elles un lien avec la crise sanitaire?

03.03 Tomas Roggeman (N-VA): Sur un laps de temps de deux semaines à peine, pas moins de 30 membres du personnel de la SNCB ont été agressés à bord du train. L'année dernière, les statistiques d'agression étaient d'un accompagnateur victime par jour. Des mesures s'imposent de toute évidence pour les protéger, eux et les autres usagers, et pour assurer l'ordre public, à bord des trains comme dans et aux abords des gares.

Comment le ministre compte-t-il s'attaquer au problème? Quelles mesures supplémentaires va-t-il proposer? Comment évolue le financement de Securail? Comment ce dernier collabore-t-il avec la police des chemins de fer pour lutter contre de tels incidents? À quelle fréquence des poursuites sont-elles engagées?

03.04 François Bellot, ministre (en néerlandais): La SNCB condamne fermement les actes d'agression commis contre 30 de ses collaborateurs et mettra tout en œuvre pour poursuivre les auteurs

Hoe kunnen treinbegeleiders zich beter beschermen tegen vormen van agressie? Kan Securail niet meer middelen krijgen voor conflictbemiddeling? Welke initiatieven zal de minister, eventueel in samenspraak met minister De Crem, nemen om geweld en agressie op de trein in de toekomst beter te kunnen voorkomen?

03.02 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): De voorbije weken werd weer een aantal medewerkers van de NMBS het slachtoffer van agressie, iets wat wij ten stelligste veroordelen. Om dat te bestrijden zijn niet alleen repressieve, maar ook preventieve maatregelen nodig en die laatste vragen zowel menselijke als budgettaire investeringen.

Zal de huidige en mogelijk ook toekomstige besparingspolitiek van de regering voldoende ruimte laten aan de Belgische spoorwegen om dit probleem aan te pakken en mensen te verbinden op een veilige en accurate wijze? Zal de minister Securail versterken? Hoe ziet hij de concrete rol van de spoorwegpolitie? Kunnen wij bepaalde risicolijnen en -stations in kaart brengen en op bepaalde risicotreinen meerdere treinbegeleiders laten werken? Houdt de agressie van de voorbije weken verband met de coronacrisis?

03.03 Tomas Roggeman (N-VA): In een tijdspanne van amper twee weken werden liefst 30 NMBS-medewerkers aangevallen op de trein. Vorig jaar overkwam dat gemiddeld 1 treinbegeleider per dag. Het spreekt voor zich dat wij maatregelen moeten nemen om hen en ook de andere passagiers te beschermen en de openbare orde te verzekeren op de treinen en in en rond de stations.

Hoe ziet de minister een aanpak van dit probleem? Welke extra maatregelen wil hij voorstellen? Hoe evolueert de financiering van Securail en hoe verloopt diens samenwerking met de spoorwegpolitie bij het bestrijden van dergelijke incidenten? Hoe vaak is er sprake van vervolging?

03.04 Minister François Bellot (Nederlands): De NMBS veroordeelt ten eerste de daden van agressie tegen deze 30 NMBS-medewerkers en zal er alles aan doen om de daders te vervolgen. Het

de ces faits. Le plan d'action comporte plus de 50 mesures allant de la prévention à la répression en passant par le suivi. La formation préventive "gestion des situations difficiles" constitue l'un des points prioritaires à cet égard.

Les agents de Securail offrent un appui aux accompagnateurs de train et sont tenus d'intervenir en cas de conflit. Les membres du personnel sont invités à signaler toute agression physique ou verbale. Les victimes peuvent faire appel à un collègue-buddy qui fournira l'aide de première ligne, ainsi qu'à un psychologue. Securail ne peut toutefois pas intervenir à la place d'un service de police.

(En français) La SNCB et le gouvernement ne souhaitent pas faire de Securail un service de police. Sa vocation première est de prévenir les nuisances et les interventions relatives aux litiges commerciaux.

Un magistrat a la possibilité d'infliger une interdiction de train vis-à-vis d'auteurs d'agression depuis 2004. La réforme de 2018 a étendu cette mesure à d'autres faits. Il n'y a pas forcément de relation entre la crise corona et le nombre de faits, mais dans deux cas, les voyageurs agressifs avaient reçu une remarque pour non-port du masque.

03.05 Nathalie Dewulf (VB): Le personnel doit être protégé d'urgence, car il ne se sent plus en sécurité.

03.06 Tomas Roggeman (N-VA): Nous devons explorer d'autres initiatives pour assurer la sécurité dans les trains. Il n'est pas acceptable que des collaborateurs se sentent en insécurité.

03.07 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Le démantèlement de la police des chemins de fer est néfaste, car ses agents sont en mesure d'intervenir beaucoup plus rapidement. À Ath par exemple, cela a pris beaucoup plus de temps car il a d'abord fallu téléphoner. L'agent de propreté qui est intervenu, mais qui n'appartient pas à l'entreprise, doit lui aussi bénéficier d'un soutien.

L'incident est clos.

04 Questions jointes de

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

actieplan bevat meer dan 50 maatregelen, gaande van preventie tot repressie en nazorg. De preventieve opleiding Omgaan met moeilijke situaties is daarbij een van de prioriteiten.

Agenten van Securail bieden ondersteuning en moeten bij conflicten onmiddellijk tussenkomen. Aan het personeel wordt gevraagd om elke verbale of fysieke agressie te melden. Slachtoffers kunnen een beroep doen op een collega-buddy die instaat voor de eerstelijns-ondersteuning en op een psycholoog. Securail kan echter niet in de plaats treden van een politiedienst.

(Frans) De NMBS en de regering willen van Securail geen politiedienst maken. De hoofdplicht van Securail bestaat erin overlast te voorkomen en op te treden bij geschillen over vervoerbewijzen.

Sinds 2004 heeft een rechter de mogelijkheid een treinverbod op te leggen aan daders van agressie. Bij de hervorming van 2018 werd die maatregel tot andere feiten uitgebreid. Er is niet noodzakelijk een verband tussen de coronacrisis en het aantal feiten, maar in twee gevallen hadden de agressieve reizigers een opmerking gekregen omdat ze geen mondkapje droegen.

03.05 Nathalie Dewulf (VB): Het personeel moet dringend beschermd worden, want het voelt zich niet meer veilig.

03.06 Tomas Roggeman (N-VA): We moeten zoeken naar bijkomende initiatieven om de veiligheid op de treinen te verzekeren. Het kan niet dat medewerkers zich niet veilig voelen.

03.07 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Het is niet goed dat de spoorweggpolitie wordt afgebouwd, want zij kunnen veel sneller optreden. In Ath bijvoorbeeld heeft het veel langer geduurd omdat men eerst heeft moeten telefoneren. De schoonmaker die tussenbeide kwam, maar niet tot het bedrijf behoort, moet ook ondersteund worden.

Het incident is gesloten.

04 Samengevoegde vragen van

- Sophie Rohonyi aan François Bellot (Mobilititeit) over "Het inleggen van extra treinen naar de kust in augustus in het licht van de gezondheidscrisis" (55008080C)
- Jean-Marc Delizée aan François Bellot (Mobilititeit) over "De afschaffing van treinen naar

(55008303C)

04.01 Jean-Marc Delizée (PS): La décision de supprimer des trains vers la côte, qui frappe des familles modestes, doit être fondée sur une réelle nécessité, sans créer des discriminations supplémentaires. La réduction des trains cet été pose question. La première demande visant à interdire les touristes d'un jour pour des raisons de sécurité fut rejetée. Le gouverneur de Flandre occidentale a ensuite voulu réduire les trains à la mi-août, pour limiter le nombre de touristes d'un jour, ce qui fut accepté par la SNCB et le gouvernement.

On se demande ce qui justifie cette décision. Si le gouvernement l'a prise pour des raisons sanitaires, la demande émanait d'autorités locales ne cachant pas des raisons sécuritaires et stigmatisantes.

Comment et par qui ont été établies les limites au tourisme d'un jour par station côtière? Sur base de quels critères? Sanitaires ou sécuritaires? Des limites pour les voyageurs par la route ont-elles également été mises en place? La SNCB a-t-elle suggéré des destinations alternatives? Que pensez-vous du fait que le public touché soit modeste et qu'une partie puisse se sentir stigmatisée par les déclarations sécuritaires des autorités locales?

04.02 François Bellot, ministre (en français): Une concertation a eu lieu le 11 août avec les partenaires concernés. Pour garantir la sécurité sanitaire, les autorités ont convenu de décourager la population de se rendre massivement à la côte. Pour ce faire, la SNCB s'était engagée à limiter son offre pour le week-end du 15 août. Dès le 14, l'offre était consultable par tous, via le planificateur de voyages SNCB.

Dès le 17 août, Il est ressorti d'une évaluation du plan opérationnel que l'offre de trains adaptée était suffisante. Le taux d'occupation des trains est resté inférieur à 80 %. Le lendemain, il a été décidé que l'offre de trains serait, à nouveau, limitée les derniers week-ends de congé scolaire, avec possibilité de l'adapter. Tout s'est bien déroulé en termes d'affluence. Les mesures corona ont été correctement observées par les voyageurs et les

de kust" (55008303C)

04.01 Jean-Marc Delizée (PS): De beslissing om kusttreinen te schrappen, wat vooral hard aankomt bij gezinnen met een laag inkomen, moet op een reële noodzaak stoelen en mag geen bijkomende discriminatie teweegbrengen. De beperking van het treinaanbod deze zomer roept vragen op. Het eerste verzoek om dagjesmensen om veiligheidsredenen te verbieden naar de kust te komen, werd verworpen. De gouverneur van de provincie West-Vlaanderen wilde vervolgens medio augustus het treinaanbod inperken om het aantal dagjestoeristen te beperken. Daar hebben de NMBS en de regering mee ingestemd.

Men vraagt zich af waardoor die beslissing gerechtvaardigd werd. De regering heeft de beslissing genomen in het licht van de gezondheidssituatie, maar het verzoek ging uit van lokale besturen, die niet verheelden dat er veiligheidsoverwegingen speelden en bevolkingsgroepen gestigmatiseerd werden

Hoe en door wie werden de beperkingen van het aantal dagjestoeristen per badstad vastgesteld? Op grond van welke criteria? Waren dat criteria met betrekking tot de veiligheid, of was de gezondheidssituatie de reden? Werden er ook beperkingen ingesteld op het aantal dagjesmensen die met de auto naar de kust kwamen? Heeft de NMBS alternatieve bestemmingen gesuggereerd? Wat vindt u van de vaststelling dat de getroffen doelgroep laagverdieners en kansarme mensen zijn en dat sommigen zich gestigmatiseerd moeten hebben gevoeld door de forse uitspraken van de lokale besturen?

04.02 Minister François Bellot (Frans): Op 11 augustus heeft er overleg plaatsgevonden met de betrokken partners. Om de gezondheid van de reizigers te garanderen zijn de overheden overeengekomen om de bevolking te ontraden om massaal naar de kust te trekken. Daartoe had de NMBS zich ertoe verbonden om haar aanbod voor het weekend van 15 augustus te beperken. Vanaf de 14^{de} kon iedereen via de NMBS-routeplanner het aanbod raadplegen.

Sinds 17 augustus is uit een evaluatie van het operationele plan gebleken dat het aangepaste treinaanbod toereikend was. De bezettingsgraad van de treinen is onder 80% gebleven. De volgende ochtend werd er besloten dat het treinaanbod tijdens de laatste weekends van de schoolvakanties opnieuw beperkt zou worden, met de mogelijkheid om het aan te passen. Alles is goed verlopen voor wat de reizigers aantallen betreft. De reizigers en de

touristes.

Entre-temps, la SNCB a accéléré la mise à disposition de son application MoveSafe. Elle leur demande d'éviter les heures de pointe et de voyager durant les heures creuses. Cette application permet de consulter l'occupation du train sélectionné et de choisir un autre train moins fréquenté. Le taux d'occupation est mis à jour en temps réel par l'accompagnateur de train durant le trajet.

On n'a connu aucun incident, dans aucune gare. Quiconque voulait aller à la mer a pu le faire, mais les personnes ont choisi d'aller à d'autres endroits au moment où l'affluence était sans doute attendue à la côte.

04.03 Jean-Marc Delizée (PS): Il faut éviter toute stigmatisation. Il n'y a ainsi pas eu de limitation pour les voyageurs par la route.

04.04 François Bellot, ministre (en français): Des contrôles ont également été effectués sur les routes. Les bourgmestres et le gouverneur avaient décidé qu'à partir d'un certain taux d'occupation, il y aurait des refoulements.

L'incident est clos.

05 Questions jointes de

- **Malik Ben Achour à François Bellot (Mobilité)** sur "L'ouverture d'un arrêt sur le site de l'ancienne gare de la place Vivegnis" (55008002C)
- **Sarah Schlitz à François Bellot (Mobilité)** sur "La réouverture de la gare Vivegnis dans le quartier Saint-Léonard à Liège" (55008967C)

05.01 Malik Ben Achour (PS): Les autorités sollicitent, depuis longtemps, la réouverture d'un arrêt à l'ancienne gare de la place Vivegnis. La demande figure dans le plan urbain de mobilité de l'arrondissement de Liège. Sur Twitter, la SNCB a rappelé que le projet était repris dans l'étude AnGeLiC mais qu'aucun avant-projet détaillé n'avait été réalisé et qu'aucune décision n'était prise.

Située sur la ligne qui relie le centre de Liège à Herstal et Liers, l'arrêt apporterait pourtant une plus-value évidente, dans un quartier en pleine revitalisation, comme l'a encore montré l'inauguration d'une passerelle reliant Saint-Léonard

toeristen hebben de coronamaatregelen correct nageleefd.

Ondertussen heeft de NMBS de uitrol van zijn MoveSafe-app versneld. Men vraagt de reizigers om de spitsuren te vermijden en tijdens de daluren te reizen. Via die app kan men de bezettingsgraad van de geselecteerde trein raadplegen en een andere, minder drukke trein kiezen. De bezettingsgraad wordt tijdens de rit realtime door de treinbegeleider geüpdatet.

In geen enkel station werd er van enig incident melding gemaakt. Al wie naar zee wilde, heeft dat ook kunnen doen, maar op momenten dat er aan de kust naar alle waarschijnlijkheid een grote volkstoeloop te verwachten viel, hebben de mensen ervoor gekozen de trein naar een andere bestemming te nemen.

04.03 Jean-Marc Delizée (PS): Elke vorm van stigmatisering is uit den boze. Voor reizigers die zich met de auto verplaatsten, golden er bijvoorbeeld geen beperkingen.

04.04 Minister François Bellot (Frans): Er werden eveneens wegcontroles uitgevoerd. De burgemeesters en de gouverneur hadden beslist dat dagjestoeristen zouden worden teruggestuurd zodra een bepaald bezoekersaantal werd bereikt.

Het incident is gesloten.

05 Samengevoegde vragen van

- **Malik Ben Achour aan François Bellot (Mobilité)** over "De inrichting van een stopplaats op de site van het voormalige station op de place Vivegnis" (55008002C)
- **Sarah Schlitz aan François Bellot (Mobilité)** over "De heropening van de stopplaats Vivegnis in de Luikse Saint-Léonardwijk" (55008967C)

05.01 Malik Ben Achour (PS): De autoriteiten dringen al lang aan op de heropening van een stopplaats bij het oude station op de place Vivegnis. De aanvraag werd opgenomen in het stedelijk mobiliteitsplan van het arrondissement Luik. Op Twitter heeft de NMBS eraan herinnerd dat het project werd opgenomen in de AnGeLiC-studie, maar dat er geen gedetailleerde voorbereidende studie uitgevoerd en geen beslissing genomen was.

Die stopplaats ligt nochtans op de lijn die het centrum van Luik met Herstal en Liers verbindt en zou een duidelijke meerwaarde bieden in een wijk in volle vernieuwing, zoals de opening van een voetgangersbrug die Saint-Léonard met de Coteaux

aux Coteaux de la Citadelle. Confirmez-vous les informations publiées sur Twitter? Des perspectives peuvent-elles données aux Liégeois? Serait-il possible de mettre en place un arrêt aux Vennes?

05.02 Sarah Schlitz (Ecolo-Groen): *Quel est l'avancement de la réouverture d'une gare ou d'un point d'arrêt place Vivegnis qui permettrait de désenclaver le quartier populaire de Saint-Léonard et d'attirer de nouveaux adeptes du rail?*

Ce projet est un maillon clé du réseau express liégeois (REL) ou du réseau suburbain liégeois (S) qui permet de fluidifier la mobilité liégeoise en s'appuyant essentiellement sur l'infrastructure existante. Où en sont-ils?

05.03 François Bellot, ministre (en français): La SNCB rappelle que son offre suburbaine AnGeLiC implantée dans le plan de transport 2017 n'est pas une alternative à l'offre existante mais un complément afin de proposer une offre intermodale complète de transports en commun. L'évolution de l'offre suburbaine s'intégrera dans un futur plan de transport si une vision globale des nœuds de mobilité sur la Région se faisait jour.

L'étude AnGeLiC a étudié les gares de Vivegnis et de Vennes mais les organes de gestion de la SNCB n'ont pas validé leur réouverture.

05.04 Malik Ben Achour (PS): Je déplore qu'il n'y ait rien de plus alors que les acteurs de la ville développent les visions qui devraient être suivies d'effets, d'autant que Liège connaît de gros problèmes de mobilité.

05.05 Sarah Schlitz (Ecolo-Groen): Je regrette aussi que ce projet soit au point mort alors qu'il est un maillon manquant de la mobilité liégeoise et compléterait le REL. Il permettrait, sans grands frais, de désenclaver un quartier et, pour la SNCB, un moyen d'avoir nouveaux voyageurs.

L'incident est clos.

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

de la Citadelle verbindt, nog bewezen heeft. Bevestigt u de informatie die op Twitter gepubliceerd werd? Wat kunnen de Luikenaars verwachten? Zou er een stopplaats in de wijk Vennes aangelegd kunnen worden?

05.02 Sarah Schlitz (Ecolo-Groen): *Wat is de stand van zaken met betrekking tot de heropening van een station of een stopplaats aan de place Vivegnis, waardoor de populaire Luikse wijk Saint-Léonard zou kunnen worden ontsloten en er nieuwe treinreizigers zouden kunnen worden aangetrokken?*

Dat project is een cruciale schakel in het Luikse GEN of in het Luikse voorstadsnet (S-trein) om de mobiliteit in Luik vlotter te maken met gebruikmaking van hoofdzakelijk bestaande infrastructuur. Hoe ver staat het met die projecten?

05.03 Minister François Bellot (Frans): De NMBS herinnert eraan dat haar voorstedelijk aanbod AnGeLiC, dat in het vervoersplan 2017 geïntroduceerd werd, geen alternatief vormt voor het bestaande aanbod, maar wel een aanvulling daarop, opdat de reiziger gebruik zou kunnen maken van een volledig intermodaal openbaarvervoersaanbod. De evolutie van het voorstedelijk aanbod zal in een toekomstig vervoersplan opgenomen worden, indien er een alomvattende visie op de mobiliteitsknooppunten van het Gewest ontwikkeld zal worden.

In de AnGeLiC-studie werden de stations Vivegnis en Vennes aan een onderzoek onderworpen, maar de beheersorganen van de NMBS hebben hun heropening niet gevalideerd.

05.04 Malik Ben Achour (PS): Ik betreur dat er niets nieuws te melden valt, ook al ontwikkelen de stedelijke stakeholders visies, die tot concrete resultaten zouden moeten leiden, temeer daar Luik met grote mobiliteitsproblemen kampt.

05.05 Sarah Schlitz (Ecolo-Groen): Ook ik vind het jammer dat dit project een dode letter blijft hoewel het voor de Luikse mobiliteit de ontbrekende schakel vormt en het LGE zou vervolledigen. Het zou een middel zijn om zonder grote kosten een buurt te ontsluiten en voor de NMBS om nieuwe reizigers op de trein te krijgen.

Het incident is gesloten.

De **voorzitter**: De vraag nr. 55008163 van Mevrouw Dedonder wordt omgezet in een schriftelijke vraag.

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

06.01 Kim Buyst (Ecolo-Groen): Il ressort du rapport relatif à la qualité du service de la SNCB que la satisfaction des voyageurs concernant les toilettes est très basse: le confort et l'hygiène y sont médiocres et celles-ci sont en outre de plus en plus souvent hors service. Il faut améliorer ce point si nous voulons inciter les citoyens à utiliser le train.

Qu'est-ce qui explique la hausse du nombre de toilettes hors service et quelles mesures la SNCB prend-elle pour remédier au problème? Comment avance le plan toilettes, annoncé voici déjà plus d'un an? Quels sont les indices de qualité de la SNCB pour le premier semestre de cette année? Quelles mesures structurelles prendra la SNCB pour améliorer l'hygiène et l'entretien des trains?

06.02 François Bellot, ministre (*en néerlandais*): En 2019, la SNCB a dû fermer plusieurs toilettes dans un type d'automotrice en raison de problèmes d'usure prématurée. Depuis lors, une toilette sur deux y est à nouveau opérationnelle et des travaux d'ajustement sont prévus pour les autres.

Le rajeunissement de la flotte et un entretien efficace doivent apporter aux voyageurs des toilettes plus confortables et plus sûres. Toutes les procédures pour le nettoyage quotidien des trains et des gares sont rigoureusement observées en cette période de crise sanitaire. La SNCB a d'ailleurs reçu des éloges des associations de voyageurs à ce sujet. L'indice de qualité pour le premier trimestre 2020 pour la propreté des trains est plus élevé que l'année passée et s'élève à 75,2 %.

Nous avons opté dans le plan stratégique relatif aux toilettes dans les gares pour un service assuré sur la base d'une concession à partir d'une consultation du marché au niveau européen. Tout devrait être terminé au printemps 2021, après quoi les toilettes seront installées en plusieurs phases. Les toilettes dans les gares restent entre-temps ouvertes autant que possible et elles sont nettoyées régulièrement.

06.03 Kim Buyst (Ecolo-Groen): Il est positif que l'indice de qualité en 2020 soit bien meilleur qu'en 2019. Cela fait longtemps toutefois que la propreté dans les trains aurait dû être la nouvelle normalité. Sur les lignes où les nouvelles rames ne sont pas déployées aussi, les usagers du train doivent pouvoir bénéficier du confort nécessaire, surtout vu le prix du billet.

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

06.01 Kim Buyst (Ecolo-Groen): Uit het rapport over de kwaliteit van de dienstverlening van de NMBS blijkt dat de reizigerstevredenheid over de toiletten erg laag is: comfort en hygiëne zijn ondermaats en ze zijn ook steeds vaker buiten dienst. Dat moet beter als we reizigers willen stimuleren om de trein te nemen.

Wat is de oorzaak van de stijging van het aantal toiletten buiten dienst en welke maatregelen neemt de NMBS om dat te verhelpen? Hoe staat het met het toiletplan, dat al meer dan een jaar geleden werd aangekondigd? Wat zijn de kwaliteitsindexen van de NMBS voor het eerste semester van dit jaar? Welke maatregelen zal de NMBS structureel nemen om de hygiëne en het onderhoud van de treinen te verbeteren?

06.02 Minister François Bellot (*Nederlands*): In 2019 heeft de NMBS een aantal toiletten op één type motorstellen moeten sluiten wegens vroegtijdige verouderingsproblemen. Een op de twee van die toiletten is intussen opnieuw in gebruik en voor de andere toiletten worden aanpassingswerken bestudeerd.

De verjonging van de vloot en een efficiënt onderhoud moeten zorgen voor comfortabeler en betrouwbaarder toiletten voor de reizigers. Tijdens de huidige gezondheidscrisis worden alle procedures voor de dagelijkse schoonmaak van de treinen en de stations rigoureus gevolgd. De NMBS heeft daarvoor trouwens lof gekregen van de reizigersorganisaties. De kwaliteitsindex voor het eerste trimester van 2020 voor de netheid van de treinen ligt met 75,2 % hoger dan die van vorig jaar.

In het strategisch plan voor de toiletten in de stations werd gekozen voor een dienstverlening op basis van een concessiecontract door middel van een Europese marktconsultatie. Een en ander zou worden afgerond in het voorjaar van 2021. Daarna volgt een gefaseerde uitrol. De toiletten in de stations blijven intussen zoveel mogelijk open en ze worden zeer regelmatig gereinigd.

06.03 Kim Buyst (Ecolo-Groen): Het is goed dat de kwaliteitsindex in 2020 een stuk beter is dan in 2019. Propere treinen hadden echter al lang het nieuwe normaal moeten zijn. Ook op lijnen waar de nieuwe treinstellen niet worden ingezet, moeten treinreizigers over het nodige comfort kunnen beschikken, zeker in het licht van de prijs van een ticket.

L'incident est clos.

07 Questions jointes de

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

07.01 Laurence Zanchetta (PS): En Flandre, l'éventualité de faire payer les parkings à vélos de la SNCB est à l'étude. La Wallonie et Bruxelles ne disposent que de très peu d'emplacements sécurisés pour les vélos.

Le succès de la gratuité temporaire des vélos dans le train en juillet 2020 a généré de nombreuses difficultés. Les vélos bloquent les accès aux voitures et aux installations sanitaires. Cela décourage de prendre le train, comme l'a souligné un représentant du GRACQ, qui préconise plutôt les parkings et la location de vélos dans les gares.

Comment expliquez-vous le déséquilibre entre les différentes Régions quant au nombre de parkings à vélos? Est-il prévu d'en ajouter dans les gares wallonnes et bruxelloises? Comment régler le problème d'excès de vélos dans les trains? Où en sont les discussions liées à l'éventualité de faire payer les parkings à vélos en Flandre?

07.02 Sarah Schlitz (Ecolo-Groen): D'après Pro Velo, un des freins à la pratique du vélo est la difficulté à stationner son vélo en sécurité, surtout s'il s'agit d'un vélo électrique.

Renforcer l'intermodalité vélo-train permettrait à la SNCB de réduire les besoins en places de stationnement, d'attirer de nouveaux publics et de résoudre la problématique des vélos à bord des trains.

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

Combien de gares sont-elles aujourd'hui équipées de parkings vélos, simples et sécurisés? Comment renforcer cette capacité?

07.03 François Bellot, ministre (en français): Le relief wallon rend l'usage du vélo plus complexe qu'en Flandre. Mais avec l'avènement du vélo électrique, ce motif ne peut plus exister.

Het incident is gesloten.

07 Samengevoegde vragen van

- Laurence Zanchetta aan François Bellot (Mobilititeit) over "De fietsenstallingen van de NMBS" (55008232C)
- Sarah Schlitz aan François Bellot (Mobilititeit) over "De fietsenstallingen bij de NMBS-stations" (55008973C)

07.01 Laurence Zanchetta (PS): In Vlaanderen wordt er overwogen om de fietsenstallingen van de NMBS betalend te maken. In Wallonië en Brussel zijn er maar heel weinig beveiligde fietsenstallingen.

Het succes van het tijdelijke gratis fietsvervoer op de trein vanaf juli 2020 heeft voor heel wat problemen gezorgd. De fietsen blokkeren de toegang tot de rijtuigen en de toiletten. Dat is geen reclame voor de trein, zoals een vertegenwoordiger van GRACQ onderstreepte, die eerder een voorstander van fietsenstallingen en fietsenverhuur in de stations is.

Hoe verklaart u de wanverhouding tussen de verschillende Gewesten qua aantal fietsenstallingen? Zullen er fietsenstallingen bijkomen in de Waalse en Brusselse stations? Hoe kan men het probleem met het te grote aantal fietsen op de trein verhelpen? Hoe ver staat het met de besprekingen over het idee om de fietsenstallingen in Vlaanderen betalend te maken?

07.02 Sarah Schlitz (Ecolo-Groen): Volgens Pro Velo is een van de hinderpalen voor het gebruik van de fiets het gebrek aan mogelijkheden om fietsen, en dan vooral e-bikes, veilig te stallen.

De NMBS zou dankzij een versterking van de intermodaliteit fiets-trein minder parkeerplaatsen nodig hebben, nieuwe reizigersgroepen kunnen aanboren en het probleem van de fietsen op de trein kunnen aanpakken.

De GRACQ adviseert om bij de stations te voorzien in fietsenstallingen met een capaciteit van 5 % van het aantal dagelijkse reizigers.

Bij hoeveel stations zijn er nu al gebruiksvriendelijke en bewaakte fietsenstallingen? Hoe kan die capaciteit worden uitgebreid?

07.03 Minister François Bellot (Frans): Wallonië is heuvelachtiger dan Vlaanderen, wat minder fietsvriendelijk is. Met de opkomst van de elektrische fiets zou dat bezwaar evenwel moeten

wegvallen.

D'ici 2025, il devrait y avoir jusqu'à 50 000 emplacements supplémentaires pour les vélos sur l'ensemble du territoire, localisés et planifiés sur base des prévisions actuelles d'occupation et de croissance. La SNCB souhaite que les parkings vélos restent gratuits pour ses clients.

Actuellement, dans les grandes gares, les cyclistes peuvent laisser leur vélo dans les parkings avec contrôle d'accès. La SNCB élabore un nouveau concept de parkings avec contrôle d'accès par la carte MoBIB.

La SNCB accepte le transport de vélos pour autant qu'il y ait des places disponibles pour pouvoir les entreposer. Les vélos pliants sont, de toute façon, autorisés parce qu'ils peuvent se mettre entre les sièges.

Suite à la décision de rendre le transport de vélos à bord des trains temporairement gratuit, leur nombre a augmenté de 80 % par rapport à l'année dernière. Cela entraîne de nombreux problèmes de sécurité et sanitaires. La SNCB a donc décidé qu'à l'exception d'un certain nombre de trains, tout le monde pouvait voyager avec son vélo, à condition de posséder un billet vélo (qu'on peut se procurer gratuitement jusqu'à la fin de l'année).

Avant de monter à bord, il faut demander à l'accompagnateur de train dans quelles voitures il reste des places pour vélo. S'il y a trop de voyageurs, il peut refuser.

07.04 Sarah Schlitz (Ecolo-Groen): On prétexte souvent que la Wallonie n'est pas cyclable en raison de la météo ou de sa déclivité mais des études montrent que les aménagements et les politiques en sont souvent les causes.

Nous devrions avoir un débat plus large sur la gratuité des parkings pour vélos. Limiter le stationnement à 24 heures est absurde. Il en va de même pour la gratuité du vélo dans le train. J'y reviendrai après la phase de test qui sera utile pour définir les habitudes et besoins ainsi que les freins. La majorité des conflits entre usagers est due à un manque de place pour les vélos. J'espère qu'une attention particulière sera accordée à cet aspect lors de commandes ultérieures de matériel.

Tegen 2025 zouden er 50.000 bijkomende plaatsen voor fietsen moeten worden gecreëerd over het hele land. De exacte locatie van die fietsenstallingen en de planning voor de aanleg ervan worden bepaald op basis van de huidige voorspellingen van de bezettingsgraad en de groei. De NMBS wenst dat de fietsenstallingen gratis blijven voor haar klanten.

Momenteel kunnen fietsers hun rijwiel in de grote stations kwijt in fietsenstallingen met toegangscontrole. De NMBS werkt aan een nieuw parkeerconcept met toegangscontrole via de MoBIB-kaart.

Fietsen mogen mee in de trein vervoerd worden voor zover er plaats is om ze neer te zetten. Vouwfietsen mogen altijd meegenomen worden, want die kunnen tussen de zitbanken worden weggeborgen.

Ingevolge de beslissing om het vervoer van fietsen in de trein tijdelijk gratis toe te staan is het aantal fietsen in de trein met 80 % gestegen ten opzichte van de situatie vorig jaar. Dat leidt tot heel wat veiligheidsproblemen en onveilige gezondheidssituaties. De NMBS heeft dus beslist dat iedereen zijn fiets mag meenemen in de trein, behalve in bepaalde treinen, op voorwaarde dat men over een Fiets Supplement beschikt (dat tot het einde van het jaar gratis is).

Voordat men de trein opstapt, moet men de treinbegeleider vragen in welke rijtuigen er nog plaats is voor fietsen. Als er te veel reizigers zijn, kan hij weigeren dat er fietsen meegenomen worden.

07.04 Sarah Schlitz (Ecolo-Groen): Er wordt vaak beweerd dat Wallonië niet geschikt is om te fietsen wegens het weer of de hellingen maar studies tonen aan dat de infrastructuur en het beleid daar vaak de oorzaak van zijn.

We zouden een breder debat moeten voeren over gratis fietsstalling. Het stallen van fietsen beperken tot 24 uur is absurd. Hetzelfde geldt voor het gratis meenemen van fietsen op de trein. Ik kom hierop terug na de testfase, die nuttig zal zijn om de gewoontes, behoeften en belemmeringen te definiëren. De meeste conflicten tussen de reizigers zijn te wijten aan een gebrek aan ruimte voor de fiets. Ik hoop dat er bij de toekomstige bestellingen van rollend materieel bijzondere aandacht aan dat aspect besteed zal worden.

Il est primordial d'intensifier l'intermodalité entre le vélo et le train. Il faut se coordonner avec les communes pour faciliter l'accès des vélos depuis les centres urbains ou les villages vers les gares les plus proches.

L'incident est clos.

08 Questions jointes de

- Jef Van den Bergh à François Bellot (Mobilité) sur "Le train Benelux" (55008318C)
- Kim Buyst à François Bellot (Mobilité) sur "Le train Benelux" (55008326C)

08.01 Jef Van den Bergh (CD&V): Les chemins de fer néerlandais ont récemment fait savoir qu'ils souhaitent augmenter à partir de 2024 la vitesse du train Benelux qui relie Amsterdam à Bruxelles afin d'attirer plus de voyageurs sur le rail que sur les vols de courte distance entre Zaventem et Schiphol. Sur une partie du tronçon, de nouveaux trains rouleront à une vitesse maximale de 200 km/h et pour ce faire, les chemins de fer néerlandais ont commandé de nouvelles rames ICNG. Des discussions seraient en cours avec la SNCB à propos d'autres solutions qui permettraient l'accélération telles que la suppression d'un certain nombre d'arrêts ou de gares. La SNCB a déclaré que des options additionnelles favorables aux clients pour les lignes Bruxelles-Amsterdam et Bruxelles-Rotterdam étaient à l'étude, en collaboration avec les chemins de fer néerlandais. Une liaison rapide entre Zaventem et Schiphol constitue également un objectif très important pour l'aéroport belge. D'autre part, la desserte ferroviaire dans plusieurs gares, en particulier dans la gare de Noorderkempen, suscite des inquiétudes.

Le ministre pourrait-il fournir des informations sur les concertations entre la SNCB et les chemins de fer néerlandais à ce sujet?

08.02 Kim Buyst (Ecolo-Groen): Une liaison rapide entre Bruxelles et Amsterdam constitue une excellente nouvelle et peut convaincre davantage de voyageurs de renoncer à un vol vers Amsterdam.

Comment les discussions se déroulent-elles et quand la décision définitive sera-t-elle prise? Combien de gares les Nederlandse Spoorwegen voudraient-ils supprimer? Quelles gares entrent en ligne à cet effet et quelle est la position de la SNCB en la matière? Quelles autres mesures sont-elles adoptées afin d'augmenter l'attractivité de la liaison ferroviaire en question?

Het is essentieel om de intermodaliteit tussen fiets en trein te intensiveren. Er moeten afspraken met de gemeenten gemaakt worden om de dichtstbijzijnde stations toegankelijker te maken voor fietsers vanuit de stedelijke centra en de dorpen.

Het incident is gesloten.

08 Samengevoegde vragen van

- Jef Van den Bergh aan François Bellot (Mobilité) over "De Benelux-trein" (55008318C)
- Kim Buyst aan François Bellot (Mobilité) over "De Benelux-trein" (55008326C)

08.01 Jef Van den Bergh (CD&V): De Nederlandse Spoorwegen (NS) hebben onlangs bekendgemaakt dat zij de Benelux-trein tussen Amsterdam en Brussel vanaf 2024 sneller willen laten rijden om zo meer reizigers te winnen voor het spoor dan voor de korte vluchten tussen Zaventem en Schiphol. Op een deel van het traject zullen nieuwe treinen rijden met een topsnelheid van 200 km/u en de NS heeft daarvoor nieuwe ICNG-treinen besteld. Er zouden gesprekken zijn met de NMBS over andere versnellingsmogelijkheden, door bijvoorbeeld een aantal haltes of stations te schrappen. De NMBS verklaarde dat zij samen met de NS bijkomende, klantvriendelijke opties bekijkt voor de lijnen Brussel-Amsterdam en Brussel-Rotterdam. Een snelle verbinding tussen Zaventem en Schiphol is ook een erg belangrijke doelstelling voor de Belgische luchthaven. Anderzijds is er onrust over het aanbod in een aantal treinstations, in het bijzonder in het station Noorderkempen.

Kan de minister het overleg in dit verband tussen de NMBS en de NS toelichten?

08.02 Kim Buyst (Ecolo-Groen): Een snelle verbinding tussen Brussel en Amsterdam is heel goed nieuws en dat kan meer mensen overtuigen om af te zien van een vlucht naar Amsterdam.

Hoe verlopen de gesprekken en wanneer wordt de knoop doorgehakt? Hoeveel stations zou de Nederlandse Spoorwegen willen schrappen? Welke stations komen daarvoor in aanmerking en wat is het standpunt ter zake van de NMBS? Welke andere maatregelen worden er genomen om de aantrekkelijkheid van betrokken treinverbinding te verhogen?

08.03 François Bellot, ministre (*en néerlandais*): En raison de l'importance croissante des liaisons ferroviaires internationales durables pour les moyennes distances, la SNCB et les NS étudient un certain nombre de possibilités nouvelles, plus rapides et conviviales, notamment pour les liaisons Bruxelles-Amsterdam et Bruxelles-Rotterdam, parallèlement aux liaisons actuelles au sein du Benelux. Les négociations étant toujours en cours, la SNCB ne souhaite pas encore préjuger de l'éventuelle suppression de certains arrêts sur ces liaisons plus rapides.

(*En français*) Depuis qu'on a ajouté quatre trains sur la liaison Bruxelles-Amsterdam, il n'y a pas eu de croissance du nombre de voyageurs. Ce qui signifie que l'offre est optimale.

Avec l'accélération des trains Benelux, puisque les trains vont emprunter la ligne rapide en Hollande, on verra s'il y aura croissance du nombre de voyageurs ou déplacement depuis le Thalys. Mais avec une offre de vingt-six trains par jour, on atteint la saturation.

08.04 Jef Van den Bergh (CD&V): Deux possibilités existent parallèlement aujourd'hui pour voyager entre Bruxelles et Amsterdam: le bon vieux train du Benelux et le Thalys ou les TGV qui ne passent toutefois pas par l'aéroport de Zaventem. Nous manquons là une occasion de créer une liaison rapide entre Zaventem et Schiphol, or une telle liaison entre les deux aéroports est indispensable pour amener le voyageur à opter pour le train. Le Thalys convient mieux pour cela que le train du Benelux, qui relie davantage les villes et les arrêts.

08.05 Kim Buyst (Ecolo-Groen): Nous avons adopté ici une résolution qui précise qu'une étude doit être menée sur les liaisons qui peuvent remplacer les vols de courte distance. Nous devons continuer à miser sur ces liaisons, sur la base d'un dialogue entre compagnies ferroviaires. Le confort des voyageurs est lui aussi concerné.

L'incident est clos.

Le **président**: Les questions n^{os} 55008322C et 55008768C de M. Raskin sont transformées en questions écrites.

09 Questions jointes de

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

08.03 Minister François Bellot (*Nederlands*): Wegens het toenemende belang van duurzame internationale treinverbindingen voor middellange afstanden bekijken de NMBS en de NS een aantal nieuwe, snellere en klantvriendelijke mogelijkheden voor onder meer de verbindingen Brussel-Amsterdam en Brussel-Rotterdam, dit naast de huidige Benelux-verbindingen. Aangezien de onderhandelingen nog lopen, wil de NMBS nog niet vooruitlopen op het eventuele schrappen van bepaalde stopplaatsen op die snellere verbindingen.

(*Frans*) Sinds er vier bijkomende treinen op de verbinding Brussel-Amsterdam ingelegd werden, is het aantal reizigers niet toegenomen. Dat betekent dat het aanbod optimaal is.

De Benelux-treinen zullen in Nederland op de hogesnelheidslijn rijden, en we zullen zien of die kortere reistijd het aantal reizigers zal doen toenemen dan wel of er zich een verschuiving van bij de Thalys zal voordoen, maar met een aanbod van zesentwintig treinen per dag wordt de maximumcapaciteit bereikt.

08.04 Jef Van den Bergh (CD&V): Momenteel kennen we een dubbel aanbod tussen Brussel en Amsterdam, met enerzijds de goede oude Benelux-trein en anderzijds de Thalys- of hogesnelheidstreinen die echter niet rijden via de luchthaven van Zaventem. Daar missen wij de kans op een snellere verbinding tussen Zaventem en Schiphol, want een snelle verbinding tussen beide luchthavens is absoluut nodig om de reiziger te doen opteren voor de trein. De Thalys is hiervoor meer geschikt dan de Benelux-trein, die meer de steden en de haltes verbindt.

08.05 Kim Buyst (Ecolo-Groen): Wij hebben hier een resolutie goedgekeurd waarin staat dat er een onderzoek moet komen naar die verbindingen die kortere afstandsvluchten kunnen vervangen. Wij moeten daarop blijven inzetten, op basis van een dialoog tussen de spoorwegmaatschappijen. Ook het comfort van de reizigers is hier in het geding.

Het incident is gesloten.

De **voorzitter**: Vragen nrs. 55008322C en 55008768C van de heer Raskin worden omgezet in een schriftelijke vraag.

09 Samengevoegde vragen van

- Joris Vandenbroucke aan François Bellot (Mobiliteit) over "De halfjaarresultaten van de NMBS en de impact van het coronavirus" (55008356C)

"Les mauvais résultats semestriels de la SNCB" (55008359C)

- Kim Buyst à François Bellot (Mobilité) sur "La situation financière de la SNCB" (55008621C)
- Jef Van den Bergh à François Bellot (Mobilité) sur "La situation financière de la SNCB" (55008899C)
- Sarah Schlitz à François Bellot (Mobilité) sur "La situation financière de la SNCB" (55008969C)

- Frank Troosters aan François Bellot (Mobilité) over "De slechte halfjaarresultaten van de NMBS" (55008359C)

- Kim Buyst aan François Bellot (Mobilité) over "De financiële situatie van de NMBS" (55008621C)

- Jef Van den Bergh aan François Bellot (Mobilité) over "De financiële situatie bij de NMBS" (55008899C)

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

09.01 Joris Vandenbroucke (sp.a): Il ressort des résultats semestriels de la SNCB pour 2020 que la société enregistre une perte opérationnelle de 152,3 millions d'euros. La faute en incombe à la crise sanitaire qui a amené une forte baisse du nombre de voyageurs alors que les coûts restaient stables. Ces résultats augmentent la pression sur le financement d'importants projets d'investissement pour le matériel roulant ou le rehaussement des quais par exemple. La SNCB ne demande pas seulement au gouvernement de garantir les besoins en financement pour ces investissements, mais aussi d'attribuer à la SNCB le service public pour l'ensemble du réseau pour les dix années à venir, ce qui doit être décidé au plus tard en décembre 2023.

09.01 Joris Vandenbroucke (sp.a): Uit de halfjaarresultaten van 2020 van de NMBS blijkt dat er tot nog toe een operationeel verlies is geboekt van 152,3 miljoen euro. Dat is te wijten aan de coronacrisis, waardoor het aantal reizigers fors daalde maar de kosten wel dezelfde bleven. Deze resultaten verhogen de druk op de financiering van belangrijke investeringsprojecten zoals rollend materieel en hogere perrons. De NMBS vraagt niet alleen aan de regering om deze financieringsbehoeften voor deze investeringen te garanderen, maar ook om de openbare dienst voor het volledige net voor tien jaar aan de NMBS toe te wijzen, wat ten laatste in december 2023 moet worden beslist.

Le ministre peut-il commenter les résultats semestriels? Que pense-t-il des demandes de la SNCB?

Kan de minister de halfjaarresultaten toelichten? Wat vindt hij van de vragen van de NMBS?

09.02 Frank Troosters (VB): *Comment avance la concertation entre le ministre et la SNCB? De quels investissements s'agit-il concrètement?*

09.02 Frank Troosters (VB): *Hoe staat het met het overleg tussen de minister en de NMBS? Over welke investeringen gaat het concreet?*

09.03 Kim Buyst (Ecolo-Groen): Je m'associe aux questions posées par M. Vandenbroucke.

09.03 Kim Buyst (Ecolo-Groen): Ik sluit mij aan bij de vragen van de heer Vandenbroucke.

09.04 François Bellot, ministre (*en néerlandais*): En dépit de la diminution du nombre de voyageurs, la SNCB a continué à remplir son rôle et cette situation a bien évidemment un revers: les produits d'exploitation ont diminué alors que les coûts d'exploitation n'ont que légèrement baissé, vu que l'offre a été maintenue et que des mesures d'hygiène supplémentaires ont été nécessaires.

09.04 Minister François Bellot (*Nederlands*): Ondanks de daling van het aantal reizigers is de NMBS haar rol blijven vervullen en dat heeft natuurlijk een keerzijde: de bedrijfsopbrengsten daalden terwijl de bedrijfskosten slechts licht afnamen, aangezien het aanbod werd voortgezet en er extra hygiënemaatregelen nodig waren.

Fin juin, la perte opérationnelle s'élevait à 152,3 millions d'euros par rapport à un bénéfice de 44 millions d'euros au cours de la même période l'année dernière. Une perte opérationnelle de plus de 300 millions d'euros est attendue d'ici la fin de l'année. Les dettes économiques ont grimpé à 2,47 milliards d'euros au cours de la première moitié de l'année, comparé à 2,38 milliards d'euros

Het operationele verlies bedroeg eind juni 152,3 miljoen euro ten opzichte van een winst van 44 miljoen euro tijdens dezelfde periode vorig jaar. Tegen eind dit jaar wordt een operationeel verlies van meer dan 300 miljoen euro verwacht. De economische schulden stegen in de eerste helft van het jaar tot 2,47 miljard euro, in vergelijking met 2,38 miljard euro eind juni 2019.

fin juin 2019.

Cette crise pèse également sur le financement futur des investissements nécessaires en matière de matériel roulant, de numérisation et de service. Pour 2020-2030, on avait prévu des investissements à hauteur de 8,26 milliards d'euros dont 85 % étaient couverts par des dotations d'investissement attendues et 0,8 milliard d'euros proviendraient de l'exploitation. Il s'agit à présent d'assurer les besoins de financement à court et à long terme afin de développer plus avant les transports en commun de manière durable.

(En français) Pour ce qui est de la libéralisation, j'invite le prochain gouvernement à se prononcer sur le sujet avant décembre 2023. Mais cette attribution devra faire l'objet d'une trajectoire d'amélioration de plusieurs indicateurs de performance *smart* d'ici 2028.

(En néerlandais) La SNCB croit énormément dans le rôle que les transports publics joueront dans le futur et continue d'œuvrer pour la numérisation, la mise en service des rames M7, les investissements dans les gares et d'autres mesures en vue d'améliorer la ponctualité. La société des chemins de fer continue également de recruter du personnel pour pouvoir assurer le service public.

(En français) Un groupe de travail analyse les impacts financiers de la crise sur les entreprises et les compensations que l'État pourrait leur octroyer dans le respect des directives européennes.

09.05 Joris Vandenbroucke (sp.a): Le ministre n'a pas répondu à mes questions, mais c'est compréhensible, étant donné qu'il s'agit d'une mission pour le prochain gouvernement.

09.06 Frank Troosters (VB): Le ministre s'est en effet contenté de répéter simplement ce qui se trouvait déjà dans le quotidien *De Standaard*.

09.07 Kim Buyst (Ecolo-Groen): J'appelle le prochain gouvernement à investir dans les transports publics, car c'est bon pour le climat et pour la société.

09.08 Jef Van den Bergh (CD&V): Pour sortir de cette crise et compenser les pertes, un plan financier clair portant sur une échéance suffisamment longue est nécessaire, ainsi qu'un contrat de gestion clair aux objectifs qualitatifs, ce qui, bien sûr, demandera des efforts financiers supplémentaires.

Deze crisis zet ook druk op de toekomstige financiering van de noodzakelijke investeringen in rollend materieel, digitalisering en dienstverlening. Voor 2020-2030 was voor 8,26 miljard euro aan investeringen gepland, waarvan 85 % werd gedekt door verwachte investeringsdotaties en 0,8 miljard euro zou er voortkomen uit de exploitatie. Het komt er nu op aan de financieringsbehoeften op korte en lange termijn te garanderen om het openbaar vervoer verder duurzaam uit te bouwen.

(Frans) Voor wat de liberalisering betreft, nodig ik de volgende regering uit om zich daarvoor vóór december 2023 uit te spreken, maar die toewijzing zal het voorwerp moeten uitmaken van een verbeteringstraject van meerdere smart KPI's tegen 2028.

(Nederlands) De NMBS gelooft sterk in de toekomstige rol van het openbaar vervoer en blijft werken aan de digitalisering, de ingebruikname van de M7-treinstellen, investeringen in de stations en verdere maatregelen om de stiptheid te verbeteren. De spoormaatschappij blijft ook aanwerven om de openbare dienst te kunnen verzekeren.

(Frans) Een werkgroep analyseert de financiële gevolgen van de crisis voor de ondernemingen en de compensatie die de Staat hun zou kunnen toekennen met inachtneming van de Europese richtlijnen.

09.05 Joris Vandenbroucke (sp.a): De minister heeft niet geantwoord op mijn vragen, maar dat is begrijpelijk, aangezien het om een opdracht voor de volgende regering gaat.

09.06 Frank Troosters (VB): De minister heeft inderdaad gewoon herhaald wat al in *De Standaard* stond.

09.07 Kim Buyst (Ecolo-Groen): Ik roep de volgende regering op om te investeren in openbaar vervoer, want dat is goed voor het klimaat en voor de samenleving.

09.08 Jef Van den Bergh (CD&V): Om uit deze crisis te geraken en de verliezen te compenseren, is er nood een duidelijk financieel plan voor een voldoende lange termijn en een duidelijke beheersovereenkomst met kwalitatieve doelstellingen. Dat zal natuurlijk extra financiële inspanningen vereisen.

09.09 Sarah Schlitz (Ecolo-Groen): La situation est compliquée, mais le prochain gouvernement devra s'assurer que la SNCB soit soutenue dans ses projets et ses investissements. Il faut maintenir un niveau de service et de confort pour les usagers. Le train est essentiel pour la mobilité. La crise climatique que nous allons traverser sera très grave. Il est important d'activer dès aujourd'hui tous les leviers pour limiter le réchauffement climatique. Investir dans la SNCB en est un.

L'incident est clos.

Le **président**: Les questions n^{os} 55008417C et 55008418C de Mme Jadin sont transformées en questions écrites.

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

10.01 Pieter De Spiegeleer (VB): La gare de Denderleeuw nécessite une rénovation. Un lieu symbolique aux abords de cette gare est le château d'eau, construit en 1925 pour le compte des chemins de fer et aujourd'hui estampillé "patrimoine architectural établi". Ce château d'eau est toutefois dans un état de délabrement avancé.

Quels sont les projets d'Infrabel en ce qui concerne cet édifice? Quel est le calendrier de ces projets? Infrabel est-il disposé à vendre l'édifice à la ville, par exemple? Infrabel entretient-il des contacts avec les instances compétentes en vue d'une éventuelle restauration et d'une nouvelle affectation?

10.02 François Bellot, ministre (*en néerlandais*): La SNCB a connaissance de la demande de la commune de revalorisation du château d'eau comme point de repère. Le château d'eau se situe toutefois au milieu des voies. Pour la SNCB, le château d'eau peut être cédé à la commune, mais il doit l'être conjointement avec le terrain, qui est la propriété d'Infrabel. La commune étudie les possibilités de revalorisation du château d'eau.

10.03 Pieter De Spiegeleer (VB): La SNCB est propriétaire du château d'eau, mais les terrains appartiennent à Infrabel, et la commune est demandeuse d'une prise en charge de l'édifice. Nous craignons que cette question soit remise aux calendes grecques, alors que l'état de l'édifice nécessite une solution rapide.

L'incident est clos.

09.09 Sarah Schlitz (Ecolo-Groen): De NMBS verkeert in zwaar weer, maar de volgende regering moet alles op alles zetten om de maatschappij in haar projecten en investeringen te ondersteunen. De dienstverlening en het reizigerscomfort moeten op peil blijven. De trein is van cruciaal belang voor de mobiliteit. We staan voor een zeer ernstige klimaatcrisis. Het is belangrijk om vanaf nu alle hefboomen te activeren teneinde de gevolgen van de klimaatopwarming te beperken. Investeren in de NMBS is een van die hefboomen.

Het incident is gesloten.

De **voorzitter**: De vragen nrs. 55008417C en 55008418C van mevrouw Jadin worden omgezet in schriftelijke vragen.

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

10.01 Pieter De Spiegeleer (VB): Het station van Denderleeuw is aan vernieuwing toe. Een symbolische plaats in de stationsomgeving is de watertoren, die in 1925 is gebouwd in opdracht van de spoorwegen en die nu aangeduid staat als 'vastgesteld bouwkundig erfgoed'. De watertoren is evenwel zeer sterk in verval.

Welke plannen heeft eigenaar Infrabel met dit gebouw? Op welke termijn lopen die plannen? Is Infrabel bereid om het gebouw te verkopen aan bijvoorbeeld de stad? Houdt Infrabel contact met de bevoegde instanties over een eventuele restauratie en een nieuwe bestemming?

10.02 Minister François Bellot (*Nederlands*): De NMBS heeft weet van de vraag van de gemeente om de watertoren als landmark of herkenningspunt te herwaarderen. De watertoren staat echter midden in de sporen. Voor de NMBS kan de overdracht van de watertoren aan de gemeente gebeuren, maar dat moet dan samen met de grond die eigendom is van Infrabel. De gemeente onderzoekt de mogelijkheden om de watertoren op te waarderen.

10.03 Pieter De Spiegeleer (VB): De NMBS is de eigenaar van de toren, maar de gronden zijn eigendom van Infrabel, terwijl de gemeente vragende partij is om iets te doen met de watertoren. Wij zijn bang dat dit nu op de lange baan wordt geschoven, terwijl de staat van het gebouw een snelle oplossing vereist.

Het incident is gesloten.

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

11.01 Kim Buyst (Ecolo-Groen): Aux Pays-Bas, le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire ProRail a annoncé qu'il renonçait à une norme générique pour tous les trains en ce qui concerne l'intervalle de temps minimum entre des trains successifs. Grâce à un module amélioré dans le logiciel, les Pays-Bas pourront bientôt faire varier l'intervalle de temps minimum entre des trains successifs en fonction de l'endroit et même du train, ce qui permettra d'augmenter le trafic sur le rail. Selon ProRail, la capacité des chemins de fer néerlandais passerait ainsi de 7 000 à 9 000 trains.

La SNCB et Infrabel sont-elles au courant de ce logiciel adapté qui permet une planification plus ciblée et de la sorte permettrait d'augmenter la capacité de notre réseau ferroviaire? Est-il prévu de l'acquérir? Le ministre peut-il en dire plus sur l'étude et le trajet de suivi de la SNCB et d'Infrabel en ce qui concerne le train autonome?

11.02 François Bellot, ministre (*en néerlandais*): La SNCB et Infrabel suivent de près les nouvelles technologies des chemins de fer au sein de divers groupes de travail, y compris au niveau international. L'étude en question est toujours en cours. Selon l'étude, le train autonome pourrait constituer une solution pertinente, en combinaison avec d'autres mesures sur le plan de l'infrastructure et du matériel ferroviaire.

Les applications d'Infrabel en matière de planning ne permettent pour l'instant pas encore un calcul automatique des temps de suivi. Ceux-ci sont déterminés manuellement en fonction de l'infrastructure et des caractéristiques des trains qui se suivent. Cette approche permet également d'optimiser la capacité et de réduire à un minimum les durées de suivi lorsque c'est techniquement possible et souhaitable.

11.03 Kim Buyst (Ecolo-Groen): Infrabel travaille apparemment toujours manuellement, alors que l'objectif est pourtant – selon ses propres dires – d'investir dans l'innovation et l'optimisation. Il demeure important de se référer à de bons exemples à l'étranger.

L'incident est clos.

Le **président**: La question n° 55008507C de Mme Dedonder est transformée en question écrite.

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

11.01 Kim Buyst (Ecolo-Groen): In Nederland kondigde spoorinfrastructuurbeheerder ProRail aan af te stappen van een generieke norm voor alle treinen voor wat betreft de minimale opvolgtijd. Door een verbeterde module in de software kunnen ze straks per locatie en zelfs per trein de minimale opvolgtijd tussen twee treinen laten verschillen, zodat er meer ruimte ontstaat op het spoor. Volgens ProRail zou de capaciteit op het Nederlandse spoor hierdoor groeien van 7.000 naar 9.000 treinen.

Zijn de NMBS en Infrabel op de hoogte van dergelijke aangepaste software die gerichter plannen mogelijk maakt, zodat de capaciteit op ons spoorwegnet omhoog kan? Overwegen zij de aankoop daarvan? Kan de minister meer kwijt over de studie en het vervolgtraject van de NMBS en Infrabel inzake de zelfrijdende trein?

11.02 Minister François Bellot (*Nederlands*): De NMBS en Infrabel volgen nieuwe spoorwegtechnologieën nauw op in diverse werkgroepen, ook op internationaal niveau. De studie in kwestie loopt nog. De zelfrijdende trein zou volgens de studie een pertinente oplossing kunnen zijn samen met andere ingrepen op het vlak van infrastructuur en treinmaterieel.

De planningstoepassingen van Infrabel laten momenteel nog geen automatische berekening van opvolgtijden toe. Die worden manueel bepaald in functie van de infrastructuur en van de karakteristieken van de treinen die elkaar opvolgen. Die aanpak laat ook toe om de capaciteit te optimaliseren en de opvolgtijden minimaal te houden waar dat technisch mogelijk en wenselijk is.

11.03 Kim Buyst (Ecolo-Groen): Infrabel werkt blijkbaar nog altijd manueel, terwijl men naar eigen zeggen toch wil inzetten op innovatie en optimalisering. Het blijft belangrijk om naar goede voorbeelden in het buitenland te kijken.

Het incident is gesloten.

De **voorzitter**: Vraag nr. 55008507C van mevrouw Dedonder wordt omgezet in een

schriftelijke vraag.

12 Questions jointes de

- Jef Van den Bergh à François Bellot (Mobilité) sur "L'offre d'abonnements flexibles" (55008517C)
- Kim Buyst à François Bellot (Mobilité) sur "Des abonnements de train sur mesure pour les travailleurs à domicile" (55008622C)
- Maria Vindevoghel à François Bellot (Mobilité) sur "L'instauration d'un tarif flexible à la SNCB" (55008884C)
- Sarah Schlitz à François Bellot (Mobilité) sur "Les abonnements de train sur mesure pour les télétravailleurs" (55008974C)

12.01 Jef Van den Bergh (CD&V): L'accroissement du travail effectué à domicile persistera sans doute et l'offre de la SNCB devrait prendre cela en compte. Les abonnements à mi-temps actuels ne sont pas assez flexibles.

La SNCB envisagera-t-elle le lancement d'abonnements flexibles, et dans quels délais le fera-t-elle? Comment pourrait-on permettre aux navetteurs occasionnels de stationner tout de même leur véhicule à des conditions avantageuses à la gare? Quelle compensation sera-t-elle prévue pour les voyageurs dont l'abonnement ou la carte de stationnement a expiré pendant cette période de coronavirus?

12.02 Kim Buyst (Ecolo-Groen): Aux Pays-Bas, les voyageurs peuvent suspendre ou modifier leur abonnement. Eu égard à la généralisation du télétravail, des mesures structurelles sont nécessaires dans notre pays également.

Combien de navetteurs ont-ils, depuis le début de la crise, transformé leur abonnement à temps plein en un abonnement à mi-temps? Cette possibilité est trop peu connue. La SNCB va-t-elle proposer des formules plus souples et, dans l'affirmative à partir de quand le fera-t-elle? Des formules sont-elles en cours d'élaboration en vue de prolonger la période de validité des abonnements ou des compensations seront-elles proposées?

12.03 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): La SNCB adaptera-t-elle les tarifs en fonction de l'occupation, avec pour éventuelle conséquence un renchérissement des billets aux heures de pointe? Cela aurait certainement un effet dissuasif pour les voyageurs. Des études à ce sujet ont-elles déjà été menées? Quelles en ont été les conclusions? L'objectif est-il éventuellement d'améliorer ainsi le financement de la SNCB? La flexibilité n'aura-t-elle pas potentiellement un impact sur les gares de

12 Samengevoegde vragen van

- Jef Van den Bergh aan François Bellot (Mobilititeit) over "Het aanbieden van flexibele abonnementen" (55008517C)
- Kim Buyst aan François Bellot (Mobilititeit) over "Treinabonnementen op maat van de thuiswerkers" (55008622C)
- Maria Vindevoghel aan François Bellot (Mobilititeit) over "Het invoeren van een flexibel tarief bij de NMBS" (55008884C)
- Sarah Schlitz aan François Bellot (Mobilititeit) over "Treinabonnementen op maat voor telewerkers(sters)" (55008974C)

12.01 Jef Van den Bergh (CD&V): Het toenemende thuiswerk is wellicht een blijver en het aanbod van de NMBS zou daarop moeten inspelen. De bestaande parttime abonnementen zijn niet voldoende flexibel.

Zal de NMBS zich buigen over de invoering van flexibele abonnementen, en met welk tijdpad? Hoe kan men occasionele pendelaars toch voordelig aan de stations laten parkeren? Welke compensatie komt er voor reizigers van wie het abonnement tijdens deze coronaperiode verviel? En wat met de parkeerabonnementen?

12.02 Kim Buyst (Ecolo-Groen): In Nederland kunnen reizigers hun treinabonnement op pauze zetten of aanpassen. Gelet op het toenemende thuiswerk, zijn ook hier structurele maatregelen nodig.

Hoeveel pendelaars hebben sinds het uitbreken van de crisis hun voltijdse abonnement in een halftijds abonnement omgezet? Die mogelijkheid is te weinig gekend. Zal de NMBS flexibeler formules aanbieden, en zo ja, vanaf wanneer? Wordt er gewerkt aan een regeling om de geldigheidsperiode van abonnementen te verlengen of komt er een compensatie?

12.03 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Zal de NMBS de tarieven aanpassen aan de drukte of de luidte, met mogelijk duurdere tickets in de spits als gevolg? Dat zou zeker ontmoedigend werken op de reizigers. Gebeurden daarover al studies? Met welk resultaat? Wil men om die manier eventueel de financiering van de NMBS opkrikken? Is er ook geen impact mogelijk van flexibiliteit op de kleinere stations, waar niet veel treinen rijden?

moindre envergure, où ne circulent pas beaucoup de trains?

12.04 Sarah Schlitz (Ecolo-Groen): *Aux Pays-Bas, il est possible de mettre en pause ou d'ajuster son abonnement de train; 375 000 usagers l'ont fait. En Belgique, il n'y a pas eu de modification des modalités d'abonnement pour les télétravailleurs, qui ont pourtant considérablement augmenté.*

La SNCB n'a qu'un abonnement pour les personnes qui vont sur le lieu de travail à mi-temps. Les navetteurs qui se rendent au bureau un ou deux jours par semaine utilisent des billets à l'unité, beaucoup plus chers. Les nombreux navetteurs qui avaient un abonnement annuel à temps plein sont coincés. Il est possible d'échanger un abonnement à temps plein contre un à mi-temps, mais on en sait peu sur cette possibilité. La SNCB doit s'adapter aux circonstances.

Combien de navetteurs ont-ils échangé leur abonnement contre un abonnement à mi-temps? La SNCB va-t-elle sensibiliser les voyageurs à cette possibilité? Travaille-t-elle sur des offres plus adaptées au télétravail? Quand seront-elles disponibles? Si non, pourquoi?

12.05 François Bellot, ministre (en français): L'objectif de la SNCB est de simplifier l'offre de produits et de l'adapter en fonction des attentes des voyageurs et des évolutions technologiques, de la concurrence et de la libéralisation.

(En néerlandais) La SNCB veut encourager les voyageurs à mieux étaler leurs déplacements. Par ailleurs, elle souhaite adapter ses abonnements à l'évolution du marché de l'emploi, faciliter les déplacements intermodaux de porte à porte et promouvoir les canaux numériques. Tout ceci sans perdre de vue les impératifs sanitaires.

La SNCB offre pour le moment un abonnement à mi-temps permettant d'effectuer cinq voyages aller-retour sur une période de quinze jours. Cependant, 5 % seulement des abonnés optent pour un abonnement à mi-temps, c'est-à-dire qu'ils sont aussi nombreux à choisir cette formule pendant la crise du coronavirus qu'ils ne l'étaient avant celle-ci.

(En français) Des enquêtes sont menées pour anticiper les évolutions du télétravail et des fréquences de déplacement. De nouveaux formats d'abonnement flexible sont à l'étude. La réflexion est en cours. La SNCB doit répondre aux évolutions récentes du marché.

12.04 Sarah Schlitz (Ecolo-Groen): *In Nederland is het mogelijk om zijn abonnement te pauzeren of aan te passen. 375.000 reizigers hebben dat gedaan. In België werden de abonnementsformules niet aangepast voor de telewerkers, wier aantal nochtans sterk toegenomen is.*

De NMBS biedt enkel een abonnementsformule aan voor personen die halftijds naar hun werkplek treinen. Pendelaars die één of twee dagen per week naar kantoor sporen, kopen hun tickets per stuk, wat veel duurder is. De vele pendelaars die een voltijds jaarabonnement hadden, zijn de pineut. Het is mogelijk om een voltijds abonnement voor een halftijds abonnement om te ruilen, maar weinigen zijn van die mogelijkheid op de hoogte. De NMBS moet zich aan de omstandigheden aanpassen.

Hoeveel reizigers hebben hun abonnement voor een halftijds abonnement omgeruild? Zal de NMBS de reizigers over die mogelijkheid inlichten? Buigt ze zich over formules die beter aan het telewerk aangepast zijn? Wanneer zullen die beschikbaar zijn? Zo niet, waarom niet?

12.05 Minister François Bellot (Frans): De NMBS wil het productenaanbod vereenvoudigen en aanpassen aan de verwachtingen van de reizigers en de technologische evolutie en daarbij rekening houden met de concurrentie en de liberalisering.

(Nederlands) De NMBS wil de reizigers aanmoedigen om hun verplaatsingen beter te spreiden. Ze wil daarnaast de abonnementen aanpassen aan de evolutie op de arbeidsmarkt, de intermodale verplaatsingen van deur tot deur gemakkelijker maken en de digitale kanalen bevorderen. Dat alles zonder de sanitaire eisen uit het oog te verliezen.

De NMBS biedt momenteel een halftijds abonnement aan voor vijf heen- en vijf terugritten over een periode van vijftien dagen. Slechts 5 % van de abonnees kiest echter voor het halftijdse abonnement, zowel voor als tijdens de coronacrisis.

(Frans) Er worden enquêtes uitgevoerd om op de evolutie inzake het telewerk en de frequenties van de verplaatsingen te anticiperen. Men buigt zich over nieuwe flexibele abonnementsformules. De reflectie is aan de gang. De NMBS moet op de recente evoluties van de markt inspelen.

(En néerlandais) La SNCB a mis en place une nouvelle cellule portant le nom de *Pricing and Revenue Management*. En ce qui concerne les compensations, les quatre sociétés de transport en commun ont adopté la même position et les usagers peuvent recourir au système de compensation existant.

(Nederlands) De NMBS heeft een nieuwe cel opgericht onder de naam Pricing and Revenue Management. Wat de compensaties betreft, hebben de vier openbaarvervoersmaatschappijen hetzelfde standpunt ingenomen en kunnen de reizigers gebruikmaken van de bestaande compensatieregeling.

12.06 Jef Van den Bergh (CD&V): Cette réponse ne contient pas grand-chose de neuf. Le système actuel de résiliation d'un abonnement et d'obtention d'un remboursement partiel n'est pas très convivial. Je regrette qu'un meilleur système n'ait pas été mis au point.

12.06 Jef Van den Bergh (CD&V): Dit antwoord bevat niet veel nieuws. De huidige regeling om abonnementen op te zeggen en deels terugbetaald te krijgen, is weinig klantvriendelijk. Ik betreur dat er geen betere regeling werd uitgewerkt.

12.07 Kim Buyst (Ecolo-Groen): Cette volonté de faire un tour d'horizon des tendances du futur est positive, mais les transports publics doivent s'atteler d'urgence à la création d'abonnements flexibles, à présent que le travail à domicile devient la nouvelle norme. Le fait que 5 % des voyageurs seulement aient converti leur abonnement en abonnement mi-temps indique peut-être que cette possibilité est trop peu connue.

12.07 Kim Buyst (Ecolo-Groen): Het is goed dat men de toekomstige tendensen in kaart wil brengen, maar het openbaar vervoer moet dringend werk maken van flexibele abonnementen, nu thuiswerk het nieuwe normaal wordt. Dat slechts 5 % van de reizigers zijn abonnement in een halftijds abonnement heeft omgezet, wijst er wellicht op dat die mogelijkheid te weinig bekend is.

12.08 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): On ne peut pas demander aux voyageurs qui ne peuvent pas fixer eux-mêmes leurs heures de travail, de mieux étaler leurs déplacements. On ne peut augmenter le prix des billets pour les déplacements entre le domicile et le lieu de travail.

12.08 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Men kan reizigers die hun arbeidsuren niet zelf kunnen bepalen, niet vragen om hun verplaatsingen meer te spreiden. Men mag tickets niet duurder maken voor het woon-werkverkeer.

12.09 Sarah Schlitz (Ecolo-Groen): Je suis heureuse d'entendre qu'une solution est à l'étude pour flexibiliser les abonnements. Il est important de répondre à cette préoccupation des navetteurs.

12.09 Sarah Schlitz (Ecolo-Groen): Het verheugt me dat er een oplossing wordt onderzocht om de abonnementen flexibeler te maken. Het is belangrijk dat er voor die bekommernis van de pendelaars naar een antwoord wordt gezocht.

Le Réseau de lutte contre la pauvreté recommande de créer des tarifs moins élevés pour les heures creuses. Néanmoins, cela ne doit pas entraîner une augmentation pendant les heures pleines. Il ne faut pas non plus jouer sur une fluctuation des tarifs, comme c'est le cas sur les trains à grande vitesse qui sont libéralisés. Cela crée une insécurité et une augmentation des prix.

Het Netwerk Armoedebestrijding adviseert om lagere tarieven voor de daluren in te voeren. Dat mag echter niet leiden tot een stijging tijdens de piekuren. Het mag ook niet leiden tot tariefschommelingen, zoals bij de hogesnelheidstreinen die geliberaliseerd werden. Dat creëert onzekerheid en leidt tot hogere prijzen.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

Le **président**: La question n° 55008518C de M. Van den Bergh est transformée en question écrite.

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

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

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

13.01 Laurence Zanchetta (PS): La gare de

13.01 Laurence Zanchetta (PS): Het station

Tubize est en mauvais état. En mars 2018, un *lifting* de la gare avait été annoncé pour un montant de 350 000 euros.

Qu'en est-il de la réalisation de ces travaux? Quelles sont les interventions prévues? Une solution urgente est-elle prévue pour les escalators des deux quais, en panne depuis des mois?

13.02 François Bellot, ministre (*en français*): La SNCB va augmenter le nombre d'ascenseurs dans ses gares (de 250 en 2017 à 350 en 2022) et le nombre d'escaliers mécaniques (de 310 en 2017 à 385 en 2022).

Les escalators de Tubize, très anciens, doivent être remplacés. Des travaux d'envergure sont nécessaires et requièrent des investissements conséquents.

La SNCB bénéficie des dotations classiques et d'une partie du financement complémentaire du "milliard vertueux". Elle a prévu d'équiper les quais de la gare de Tubize, dont le rehaussement sera réalisé à l'horizon 2022. Des rampes PMR seront installées. Les portes de la gare seront remplacées. Des poubelles à tri sélectif ont été installées; le nettoyage, externalisé, donne de bons résultats.

13.03 Laurence Zanchetta (PS): Pour les PMR, 2022, c'est loin! Pour nombre de ces personnes, se déplacer est un véritable parcours du combattant.

L'incident est clos.

14 Question de Laurence Zanchetta à François Bellot (Mobilité) sur "Les menaces à l'encontre du service de médiation de l'aéroport de Bruxelles-National" (55008552C)

14.01 Laurence Zanchetta (PS): Dans *La Dernière Heure* du 7 septembre, le service de médiation de l'aéroport national affirme avoir subi des pressions visant à influencer, voire empêcher, le rapport d'évaluation relatif à l'impact des travaux effectués sur les pistes de Bruxelles-National entre le 18 mars et le 23 août. Selon son directeur, des pressions ont été exercées afin qu'aucune évaluation ne soit réalisée.

Ce service de médiation a l'obligation légale de collecter et diffuser les trajectoires suivies et les nuisances provoquées. Cette mission doit être indépendante. Si ces pressions sont avérées, le bon fonctionnement du service est remis en

Tubeke is in slechte staat. In maart 2018 werd er aangekondigd dat het station voor een bedrag van 350.000 euro gerenoveerd zou worden.

Hoe staat het met de uitvoering van die werken? Welke ingrepen worden er gepland? Wordt er in een noodoplossing voorzien voor de roltrappen van de twee perrons, die al maanden defect zijn?

13.02 Minister François Bellot (*Frans*): De NMBS zal het aantal liften en roltrappen in haar stations verhogen, respectievelijk van 250 en 310 in 2017 tot 350 en 385 in 2022.

De roltrappen van het station Tubeke zijn zeer oud en moeten vervangen worden. Er zijn ingrijpende werkzaamheden nodig en die vergen grote investeringen.

De NMBS ontvangt de traditionele dotaties en een deel bijkomende financiering via het manna van één miljard euro. De spoorwegmaatschappij zal de perrons van het station Tubeke aanpakken. Tegen 2022 zullen de perrons verhoogd worden. Er zullen hellingbanen voor personen met beperkte mobiliteit geplaatst worden. De deuren van het station zullen vervangen worden. Er werden vuilnisbakken voor afvalsortering geplaatst. De schoonmaak werd uitbesteed en dat leidt tot goede resultaten.

13.03 Laurence Zanchetta (PS): Voor PBM's is 2022 nog veraf! Velen van hen ervaren een verplaatsing als een ware lijdensweg.

Het incident is gesloten.

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

14.01 Laurence Zanchetta (PS): In de krant *La Dernière Heure* van 7 september verklaart Airport Mediation, de Ombudsdienst voor de luchthaven Brussel-Nationaal, dat er druk uitgeoefend werd om het evaluatierapport betreffende de impact van de werken aan de landings- en startbanen van Brussels Airport tussen 18 maart en 23 augustus te beïnvloeden of zelfs tegen te houden. Volgens de directeur werd de dienst onder druk gezet opdat er geen enkele evaluatie zou worden uitgevoerd.

De ombudsdienst is wettelijk verplicht om informatie over de gevolgde vliegroutes en de veroorzaakte overlast te vergaren en te verspreiden. De dienst moet die opdracht onafhankelijk kunnen vervullen. Als er effectief druk werd uitgeoefend, wordt de

question.

goede werking van de ombudsdienst op losse schroeven gezet.

Vos services ont-ils donné suite à ces déclarations? Êtes-vous en mesure de les vérifier? Des suites judiciaires sont-elles envisagées? Quelles mesures peuvent-elles assurer l'indépendance de ce service? Le rapport sera-t-il public?

Hebben uw diensten adequaat gereageerd op die uitspraken? Kunt u ze natrekken? Zal dit nog een gerechtelijk staartje krijgen? Hoe kan de onafhankelijkheid van de dienst worden gewaarborgd? Zal het rapport openbaar gemaakt worden?

14.02 François Bellot, ministre (*en français*): Le service de médiation de l'aéroport de Bruxelles-National est indépendant. Je déplore que son rapport 2019 ne m'ait pas été envoyé, comme il est coutume de le faire.

14.02 Minister François Bellot (Frans): De Ombudsdienst voor de Luchthaven Brussel-Nationaal is onafhankelijk. Ik betreur dat het verslag 2019 me niet zoals gebruikelijk bezorgd werd.

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

Bij verschillende gelegenheden ben ik getuige geweest van de gespannen verhoudingen tussen de Ombudsman, Brussels Airport Company (BAC) en de verenigingen van omwonenden. Ik doe een beroep op de kritische en positieve ingesteldheid van iedereen om ervoor te zorgen dat die situatie niet blijft aanslepen.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

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

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

15.01 Sarah Schlitz (Ecolo-Groen): L'action "un mois gratuit en train" de la SNCB visent à ce que les entreprises offrent à leurs travailleurs les trajets domicile-travail en train pendant un mois pour essayer un nouveau mode de déplacement. Cependant, l'offre est réservée aux entreprises ayant 15 à 20 volontaires; la gratuité ne fonctionne que pour le trajet domicile-gare la plus proche délaissant ceux qui ont plusieurs lieux de travail et ceux qui préfèrent se rendre à une gare plus éloignée mais mieux desservie; la procédure qui prend du temps peut décourager; enfin, nombre d'entreprises ne sont pas informées de cette offre. Néanmoins, le suivi du projet semble bien assuré.

15.01 Sarah Schlitz (Ecolo-Groen): Met de actie 'een gratis treinabonnement voor een maand' wil de NMBS de bedrijven ertoe aanmoedigen om hun werknemers een maand lang gratis treinritten tussen hun woon- en werkplaats aan te bieden zodat zij een nieuwe vervoersmodus kunnen uitproberen. Een en ander is echter beperkt tot de bedrijven met 15 tot 20 vrijwilligers, en de ritten zijn enkel gratis voor het traject tussen de woonplaats en het dichtst bij de werkplek gelegen station, waardoor de personen met verschillende werkplekken en personen die liever naar een verder gelegen station sporen waar meer treinen stoppen niet voor deze formule in aanmerking komen; de procedure, die heel wat tijd in beslag neemt, kan ontradend werken en ten slotte zijn ook vele bedrijven niet op de hoogte van dit aanbod. De follow-up van het initiatief lijkt echter wel te zijn verzekerd.

Pourquoi réserver cette offre aux entreprises capables d'avoir au moins 15 employés volontaires alors que le tissu économique belge est largement fait de PME et TPE? Pourquoi ne pas adapter l'offre aux salariés ayant plusieurs lieux de travail ou qui feraient des déplacements professionnels? Comment cette offre a-t-elle été diffusée vers les

Waarom geldt dit aanbod alleen voor bedrijven met minstens 15 werknemers die daar gebruik wensen van te maken, terwijl het Belgische economische weefsel vooral bestaat uit kmo's en zko's? Waarom wordt het aanbod niet aangepast aan de behoeften van de werknemers met verschillende werkplekken of die zich om professionele redenen verplaatsen?

entreprises?

Hoe kan dat aanbod beter bekendgemaakt worden bij de bedrijven?

15.02 François Bellot, ministre (*en français*): La SNCB conseille les entreprises qui veulent appliquer cette initiative grâce à une analyse et une concertation intenses.

15.02 Minister **François Bellot** (*Frans*): De NMBS staat de bedrijven die van dat initiatief gebruik willen maken bij met advies, dankzij een grondige analyse en intens overleg.

L'engagement de la direction de l'entreprise constitue donc un facteur de succès. L'accessibilité en train constitue un autre facteur décisif pour choisir l'entreprise. La formule est d'un abonnement standard pendant un mois. La SNCB assume tout le coût de l'opération.

Het engagement van de bedrijfsdirectie is dus doorslaggevend voor het succes. De toegankelijkheid per trein is een andere bepalende factor bij de keuze voor deze of gene onderneming. De formule bestaat uit een standaard maandabonnement. De NMBS draagt alle kosten van deze actie.

15.03 Sarah Schlitz (Ecolo-Groen): Cette opération est intéressante et correspond à nos recommandations en transfert modal. Mes questions visaient l'accompagnement de citoyens et de collectivités.

15.03 Sarah Schlitz (Ecolo-Groen): Deze actie is interessant en stemt overeen met onze aanbevelingen op het vlak van de modal shift. Mijn vragen gingen veeleer over de begeleiding van burgers en collectieve voorzieningen.

Pourquoi cette offre était-elle réservée aux entreprises capables de mobiliser 15 à 20 employés? Cette offre devrait bénéficier à de plus petites structures comme de petites ASBL ou des TPE.

Waarom blijft dit aanbod beperkt tot bedrijven die 15 à 20 werknemers op de trein kunnen krijgen? Ook kleinere organisaties zoals kleine vzw's of zko's zouden van dit aanbod gebruik moeten kunnen maken.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

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

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

16.01 Sarah Schlitz (Ecolo-Groen): Le 17 juin, vous m'informiez avoir chargé votre administration de participer au groupe de travail interdépartemental concernant la mise sur le rail d'un train de nuit Malmö-Bruxelles et que le SPF Mobilité et Transports avait participé, avec les autres pays, aux réunions du groupe de travail de février et mars.

16.01 Sarah Schlitz (Ecolo-Groen): Op 17 juni deelde u mij mee dat u uw administratie gevraagd had deel te nemen aan de interdepartementale werkgroep in verband met de invoering van een nachttrein tussen Malmö en Brussel en dat de FOD Mobiliteit en Vervoer samen met andere landen had deelgenomen aan de vergaderingen van de werkgroep in februari en maart.

Le gouvernement suédois vient de publier un avis de pré-information relatif au contrat de service public et, comme l'exige la directive UE, l'État suédois a demandé la permission au gouvernement belge pour faire arriver ce train chez nous.

De Zweedse regering heeft onlangs een vooraankondiging gepubliceerd in verband met het openbaredienstcontract en, zoals de EU-richtlijn voorschrijft, heeft de Zweedse Staat de toestemming van de Belgische regering gevraagd om die trein tot bij ons te laten rijden.

Avez-vous reçu cette demande? Le gouvernement y a-t-il donné une suite favorable? Il pourrait aller plus loin en déclarant ce train de service public, en concertation avec le gouvernement suédois et danois. Pourriez-vous m'informer des prochaines étapes auxquelles la Belgique sera associée?

Hebt u dat verzoek ontvangen? Heeft de regering er een gunstig gevolg aan gegeven? Ze zou nog een stap verder kunnen gaan door te verklaren dat die trein een openbaredienstfunctie heeft, in overleg met de Zweedse en Deense regering. Kunt u mij zeggen bij welke volgende stappen België zal worden betrokken?

16.02 François Bellot, ministre (*en français*): Lors de la réunion du 19 mars 2020, il a été convenu que la Suède déterminerait les prochaines étapes de cette collaboration interdépartementale ainsi que l'agenda des prochaines réunions.

Les réunions du groupe de travail pour la liaison de train de nuit Malmö-Bruxelles n'ont pas encore repris. Des contacts sont en cours entre les administrations pour clarifier la situation. Si la Suède souhaite faire circuler ce train dès la fin 2022, il faut notifier rapidement le service de régulation du transport ferroviaire, car un délai de 18 mois est nécessaire avant la mise en circulation d'un nouveau service de passagers.

Ces contacts devraient permettre de discuter des résultats des études menées par l'administration suédoise. Concrètement, il faudrait qu'en avril 2021, lors de la réunion de Leipzig, ait lieu une réservation des sillons.

16.03 Sarah Schlitz (Ecolo-Groen): J'aurais aussi voulu savoir si le gouvernement allait déclarer ce train de service public. La directive oblige la Suède à introduire une demande. La Belgique pourrait également s'impliquer dans le projet, ce qui lui conférerait une marge de manœuvre plus importante, notamment en termes de capacité et d'avenir de la ligne.

Si nous ne nous dirigeons pas vers cette option, nous pourrions au moins rendre un avis favorable quant au passage du train sur le territoire belge.

L'incident est clos.

17 Questions jointes de

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

17.01 Tomas Roggeman (N-VA): *Le train et la bicyclette forment un mariage important sur la voie vers une meilleure mobilité et multimodalité. L'augmentation de l'utilisation de la bicyclette donne toutefois lieu à des problèmes de capacité dans les trains, surtout aux heures de pointe. Il en résulte des désagréments et des situations d'insécurité. En 2019, le ministre a annoncé qu'il allait élaborer une stratégie relative aux vélos. Quel en est l'état d'avancement?*

17.02 Marianne Verhaert (Open Vld): *Du 1er juillet*

16.02 Minister François Bellot (*Frans*): Op de vergadering van 19 maart 2020 werd er overeengekomen dat Zweden de volgende stappen in die interdepartementale samenwerking en de agenda van de toekomstige vergaderingen zou bepalen.

De vergaderingen van de werkgroep voor de nachttreinverbinding Malmö-Brussel werden nog niet hervat. Er worden contacten gelegd tussen de administraties om de situatie op te helderen. Als Zweden die trein vanaf eind 2022 wil laten rijden, moet de regulator voor het spoorwegvervoer snel op de hoogte gesteld worden aangezien er een termijn van 18 maanden nodig is om een nieuwe reizigersdienst in gebruik te kunnen nemen.

Die contacten moeten het mogelijk maken de resultaten van de door de Zweedse overheid uitgevoerde studies te bespreken. Concreet betekent dit dat er tijdens de bijeenkomst in Leipzig in april 2021 treinpaden moeten worden gereserveerd.

16.03 Sarah Schlitz (Ecolo-Groen): Ik had ook willen weten of de regering die treinverbinding als een openbare dienstverlening zal aanmerken. De richtlijn verplicht Zweden ertoe een aanvraag in te dienen. België zou ook mee in het project kunnen stappen, waardoor het meer speelruimte zou krijgen, met name wat de capaciteit en de toekomst van de lijn betreft.

Als we daar niet voor kiezen, zouden we op zijn minst een gunstig advies kunnen uitbrengen over de doortocht van die trein op Belgisch grondgebied.

Het incident is gesloten.

17 Samengevoegde vragen van

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

17.01 Tomas Roggeman (N-VA): *De trein en de fiets vormen een belangrijk huwelijk op de weg naar een betere mobiliteit en multimodaliteit. Het verhoogde fietsgebruik leidt echter tot capaciteitsproblemen in de treinen, vooral tijdens de spitsuren. Dat creëert ongemak en onveilige situaties. In 2019 kondigde de minister aan dat hij fietsstrategie zou uitwerken. Hoe staat het daarmee?*

17.02 Marianne Verhaert (Open Vld): *Van 1 juli tot*

au 31 décembre 2020, les voyageurs peuvent emporter gratuitement leur vélo dans le train. En raison du franc succès que connaît cette mesure, des restrictions ont toutefois été instaurées durant l'été. L'accompagnateur de train doit en outre décider si suffisamment de places vélos sont encore disponibles. Le système offre peu de certitude au voyageur à cet égard.

Combien de suppléments vélo ont-ils déjà été demandés? Quelles sont les restrictions applicables? Combien de voyageurs munis d'un vélo ont-ils été refusés?

17.03 François Bellot, ministre (en néerlandais): La SNCB participe à diverses initiatives en matière d'intermodalité. L'actuel plan d'investissement pluriannuel donne dès lors la priorité à l'accueil des clients et à une accessibilité intégrale. En investissant dans les abords des gares, dans l'amélioration de l'accessibilité des gares et dans de nouveaux services de mobilité, la SNCB soutient la transition vers une mobilité durable.

La SNCB œuvre également à l'indication de la composition des trains dans son planificateur de voyage, sur son site internet et sur l'app MoveSafe.

Je ne dispose pas de chiffres concernant le nombre de clients qui n'ont pas pu emporter leur vélo dans le train.

La SNCB n'a pas l'intention d'augmenter le prix pour un supplément vélo.

Je veillerai à la communication par écrit des chiffres relatifs au nombre d'usagers du rail qui ont emporté gratuitement leur vélo dans le train durant la période de vacances juillet-août.

17.04 Tomas Roggeman (N-VA): Ce sont de belles intentions et des initiatives louables. J'attends avec intérêt la réalisation de la stratégie vélo, que j'espère voir ancrée dans un document stratégique de la SNCB.

17.05 Marianne Verhaert (Open Vld): Je me réjouis de constater que la combinaison train-vélo est apparemment appréciée à sa juste valeur.

L'incident est clos.

Le **président**: La question n° 55008619C de Mme Slegers est transformée en question écrite.

18 Question de Jef Van den Bergh à François

31 december 2020 kunnen reizigers hun fiets kosteloos meenemen op de trein. Door het grote succes werden er wel beperkingen ingevoerd in de zomer. Bovendien moet de treinbegeleider beslissen of er voldoende beschikbare fietsplaatsen zijn. Het systeem biedt daardoor weinig zekerheid aan de reiziger.

Hoeveel fietssupplementen werden er al aangevraagd? Welke beperkingen gelden er? Hoeveel fietsreizigers werden er geweigerd?

17.03 Minister François Bellot (Nederlands): De NMBS werkt mee aan diverse initiatieven inzake intermodaliteit. Het huidige meerjareninvesteringsplan geeft dan ook prioriteit aan het onthaal van de klanten en een integrale toegankelijkheid. Door te investeren in stationsomgevingen, in het toegankelijk maken van stations en in nieuwe mobiliteitsdiensten steunt de NMBS de shift naar duurzame mobiliteit.

De NMBS werkt ook aan de aanduiding van de samenstelling van de treinen aan te duiden in haar reisplanner, op haar website en op de app MoveSafe.

Er zijn geen cijfers over het aantal klanten die hun fiets niet konden meenemen op de trein.

De NMBS is niet van plan om de prijs voor een fietssupplement te verhogen.

De cijfers van het aantal treinreizigers dat in de vakantieperiode juli-augustus de fiets gratis meenam op de trein, zal ik schriftelijk laten bezorgen

17.04 Tomas Roggeman (N-VA): Dat zijn allemaal mooie intenties en initiatieven. Ik kijk uit naar de voltooiing van de fietsstrategie, die hopelijk verankerd zal worden in een beleidsdocument van de NMBS.

17.05 Marianne Verhaert (Open Vld): Ik ben blij dat de combinatie van fiets en trein blijkbaar voldoende naar waarde wordt geschat.

Het incident is gesloten.

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

18 Vraag van Jef Van den Bergh aan François

Bellot (Mobilité) sur "Le parking de la gare de Noorderkempen" (55008928C)

18.01 Jef Van den Bergh (CD&V): À partir du 5 octobre, les voyageurs devront payer pour se garer sur le parking de la gare de Noorderkempen. La SNCB a instauré le stationnement payant parce que le parking est saturé en permanence, et parce qu'il s'agit d'encourager le transfert modal des voyageurs – dans un contexte où la gare est située à proximité d'une autoroute.

L'argument de la saturation du parking n'est, à présent, plus d'actualité: avec la crise du coronavirus, le nombre de voyageurs est assez limité. L'argument justifiant la fin de la gratuité du stationnement est devenu caduc. Il ne devrait pas être possible à la SNCB de déterminer les politiques de stationnement en faisant cavalier seul par rapport aux autres acteurs de la mobilité. Le ministre dispose-t-il de chiffres récents relatifs à l'utilisation du parking? Ne vaudrait-il pas mieux reporter cette décision?

18.02 François Bellot, ministre (*en néerlandais*): La SNCB fait savoir qu'avant de rendre le stationnement payant, elle ne connaît pas exactement, s'agissant des utilisateurs des aires de stationnement, la proportion de ceux qui voyagent effectivement en train et la proportion de ceux qui sont simplement des riverains. Ce n'est qu'une fois le stationnement rendu payant que la SNCB connaît précisément le nombre d'usagers du train qui utilisent le parking et si une éventuelle extension de celui-ci est envisageable.

Nulle part la SNCB n'observe une diminution du nombre de voyageurs ferroviaires après l'instauration de parkings payants. L'offre ferroviaire constitue le véritable levier pour attirer de nouveaux clients. Le client s'attend à ce qu'une possibilité de parking lui soit proposée mais, d'après la SNCB, le fait que cette possibilité soit payante ou non n'a pas d'incidence déterminante sur la décision de prendre le train.

La SNCB considère que l'occupation des parkings et des trains va se stabiliser et elle poursuivra, dès lors, le déploiement de sa stratégie, même en cette période difficile.

Le parking en question deviendra payant le 5 octobre.

18.03 Jef Van den Bergh (CD&V): Je dois contenir ma colère. N'est-il pas invraisemblable que la SNCB ignore le nombre de véhicules se trouvant sur le parking tout en affirmant que celui-ci doit être

Bellot (Mobiliteit) over "De parking aan het station Noorderkempen" (55008928C)

18.01 Jef Van den Bergh (CD&V): Vanaf 5 oktober moeten reizigers betalen voor een parkeerplaats op de parking aan station Noorderkempen. De NMBS voert deze maatregel in, omdat de parking permanent overvol is en omdat er moet worden ingezet op een modal shift van de treinreizigers, en dat terwijl het station vlak naast een autosnelweg ligt.

Het argument van de drukte op de parking geldt intussen niet meer. Door de coronacrisis is het aantal reizigers eerder beperkt. Ook het argument om de parking betalend te maken is vervallen. De NMBS zou niet los van de andere mobiliteitsspelers het parkingbeleid mogen bepalen. Heeft de minister recente cijfers over het gebruik van de parking? Wordt deze beslissing niet beter uitgesteld?

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

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

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

De betrokken parking wordt op 5 oktober betalend.

18.03 Jef Van den Bergh (CD&V): Ik moet mij inhouden om niet kwaad te worden. Het is toch onwaarschijnlijk dat de NMBS niet eens weet hoeveel auto's er vandaag staan, maar wel zegt dat

rendu payant parce qu'il est trop utilisé? En ce moment où elle éprouve des difficultés à attirer assez de voyageurs, la SNCB devrait au contraire consentir des efforts supplémentaires pour convaincre les automobilistes qui défilent devant les gares.

L'incident est clos.

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

19.01 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Au cours des cinq dernières années, la SNCB a réduit d'à peu près 15 % son personnel sans pour autant diminuer fortement son offre ferroviaire. Au début de l'année 2020, l'objectif était d'engager 1 800 nouveaux travailleurs au cours de l'année: 470 conducteurs de trains, 240 accompagnateurs de trains, 400 techniciens et toutes sortes d'autres profils. Nous observons qu'il ne reste plus actuellement que 85 postes vacants à la SNCB, surtout pour les hautes fonctions.

Combien de personnes la SNCB a-t-elle déjà embauchées en 2020? Combien de conducteurs de trains, d'accompagnateurs de trains et de techniciens ont-ils pu se mettre au travail? Quel était le budget du recrutement pour 2020 et existe-t-il encore des possibilités d'embauche pour cette année?

19.02 François Bellot, ministre (en néerlandais): La SNCB a engagé jusqu'à présent 1 100 travailleurs pour 2020, dont 208 conducteurs de trains, 133 accompagnateurs de trains et 310 profils techniques. La SNCB définit annuellement les besoins en nombre d'équivalents temps plein par profession. Lors de l'exercice budgétaire 2019, la SNCB tablait sur un personnel de 17 544 équivalents temps plein et au 1^{er} septembre 2020, ce chiffre s'élevait à 17 408.

La SNCB doit encore recruter du personnel, mais moins qu'initialement prévu, et ce en raison d'une diminution du nombre de démissions volontaires et d'un taux de réussite plus élevé au terme de la formation. Pour 2020, la SNCB planifie 1 500 recrutements. Le budget est suffisant pour engager encore environ 400 travailleurs avec un profil principalement technique.

19.03 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): La diminution, en raison d'une crise sanitaire, du nombre de personnes faisant usage du train et du nombre de trains en circulation n'implique pas une diminution du personnel nécessaire pour assurer le

de parking te veel wordt gebruikt en zij hem daarom betalend maakt. De NMBS zou, nu ze het moeilijk heeft om voldoende reizigers aan te trekken, net extra inspanningen moeten doen om de automobilisten die naast het station voorbijrazen, naar de trein te lokken.

Het incident is gesloten.

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

19.01 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): De voorbije vijf jaar is het personeelsbestand bij de NMBS met ongeveer 15 % gekrompen zonder fors in het treinaanbod te snijden. Begin 2020 mikte men op de aanwerving van 1.800 nieuwe mensen in de loop van het jaar: 470 treinbestuurders, 240 treinbegeleiders en 400 technici en tal van andere profielen. Momenteel zien we dat er nog slechts 85 vacante jobs zijn bij de NMBS, vooral bij de hogere functies.

Hoeveel mensen heeft de NMBS al aangeworven in 2020? Hoeveel treinbestuurders, treinbegeleiders en technici konden aan de slag? Wat was het aanwervingsbudget voor 2020 en is er nog ruimte voor aanwervingen dit jaar?

19.02 Minister François Bellot (Nederlands): Voor 2020 heeft de NMBS tot nu 1.100 werknemers in dienst genomen, waaronder 208 treinbestuurders, 133 treinbegeleiders en 310 technische profielen. De NMBS bepaalt jaarlijks per beroep de noden in termen van het aantal voltijdse equivalenten. Bij de begrotingsoefening in 2019 had de NMBS een personeelsbestand van 17.544 voltijdse equivalenten gepland en per 1 september 2020 waren dat er 17.408.

De NMBS moet nog personeel aanwerven, maar minder dan oorspronkelijk gepland door een vermindering van het aantal vrijwillige ontslagen en een hoger slaagpercentage in de opleiding. Voor 2020 plant de NMBS 1.500 aanwervingen. Het budget volstaat om nog zowat 400 vooral technische werknemers aan te werven.

19.03 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Het is niet omdat er door een sanitaire crisis minder mensen op de treinen zitten en er minder treinen rijden dat er minder personeel moet zijn om de dienst te verzekeren. Wij horen op het terrein dat er geen

service. Il nous remonte du terrain qu'il ne sera plus procédé au recrutement d'accompagnateurs de train, ce qui nous inquiète. Il faut espérer que l'on ne fera pas d'économies aux dépens du personnel.

L'incident est clos.

Le **président**: La question n° 55008360C de M. Rigot est transformée en question écrite.

20 Questions jointes de

- Maria Vindevoghel à François Bellot (Mobilité) sur "L'inaccessibilité des trains pour les voyageurs à mobilité réduite" (55008933C)
- Joris Vandenbroucke à François Bellot (Mobilité) sur "L'accessibilité des trains pour les personnes à mobilité réduite" (55008975C)

20.01 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): L'accessibilité des trains aux personnes à mobilité réduite ne s'est guère améliorée. Combien de demandes d'assistance la SNCB a-t-elle reçues l'année dernière? Combien d'entre elles ont été refusées ou n'ont pas pu être satisfaites? Quelles améliorations ont été apportées l'année dernière? Quels sont les effectifs du service d'assistance? Est-il possible de les renforcer encore?

La SNCB a lancé un concours invitant des étudiants à concevoir un ascenseur que les voyageurs à mobilité réduite pourraient actionner eux-mêmes. Le lauréat remportera 200 euros en chèques voyages. Les ingénieurs de la SNCB ne sont-ils pas capables de développer eux-mêmes un tel système?

20.02 François Bellot, ministre (en néerlandais): Ces dernières années, l'accessibilité des trains et des gares aux personnes à mobilité réduite s'est améliorée sensiblement. À la fin 2020, 77 gares offriront une accessibilité intégrale ou un accès totalement autonome, contre 71 en 2019. À l'horizon 2025, elles devront être 150.

Les trains les plus récents comportent des véhicules adaptés, lesquels offrent suffisamment de places réservées aux utilisateurs de chaise roulante.

Une gare propose un accès totalement autonome dès lors que le bâtiment lui-même, ainsi que les quais, sont munis de dalles de guidage, que les automates sont accessibles pour tous, que les quais sont surélevés et que des ascenseurs ou des rampes d'accès sont prévus vers chaque quai.

trainbegeleiders meer zullen worden aangeworven en dat baart ons zorgen. Hopelijk wordt er niet bespaard op personeel.

Het incident is gesloten.

De **voorzitter**: Vraag nr. 55008360C van de heer Rigot wordt omgezet in een schriftelijke vraag.

20 Samengevoegde vragen van

- Maria Vindevoghel aan François Bellot (Mobiliteit) over "De ontoegankelijkheid van de treinen voor minder mobiele reizigers" (55008933C)
- Joris Vandenbroucke aan François Bellot (Mobiliteit) over "De toegankelijkheid van treinen voor personen met beperkte mobiliteit" (55008975C)

20.01 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Inzake de toegankelijkheid van treinen voor minder mobiele mensen is er nog niet veel veranderd. Hoeveel vragen tot assistentie ontving de NMBS het voorbije jaar? Hoeveel werden er geweigerd of konden niet worden uitgevoerd? Welke verbeteringen waren er het afgelopen jaar? Hoeveel medewerkers werken er op de assistentiedienst? Kan deze dienst nog versterkt worden?

De NMBS vroeg aan studenten om een lift te ontwikkelen die de minder mobiele reizigers zelf zouden kunnen bedienen. De winnaar ontvangt 200 euro aan reisvouchers. Zijn de ingenieurs van de NMBS dan niet in staat om zelf zoiets te ontwikkelen?

20.02 Minister François Bellot (Nederlands): De voorbije jaren is de toegankelijkheid van treinen en stations voor minder mobiele mensen wel degelijk verbeterd. Eind 2020 zullen 77 stations integraal of autonoom toegankelijk zijn tegenover 71 in 2019. Tegen 2025 moeten dit er 150 zijn.

De nieuwste treinen beschikken over aangepaste rijtuigen met voldoende plaatsen voor rolstoelgebruikers.

Een station is autonoom toegankelijk als er zowel in het station als op de perrons blindegeleidetegels zijn, als de ticketautomaten voor iedereen bereikbaar zijn, als de perrons verhoogd zijn en als er liften of hellingen naar elk perron zijn.

Une assistance demeure toutefois nécessaire. La SNCB s'active à développer une application permettant aux voyageurs de réserver cette assistance, alors qu'à l'heure actuelle, elle doit toujours être demandée par le biais du site web ou du service clientèle. Une assistance peut être obtenue dans 132 gares aujourd'hui. Un coordinateur "accessibilité" est entré en fonction à la SNCB au début de l'année.

Il est répondu favorablement chaque année à près de 60 000 requêtes d'assistance. Une personne à mobilité réduite peut presque toujours prendre le train.

Je remettrai par écrit à Mme Vindevoghel les chiffres du nombre de requêtes de l'année dernière.

20.03 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Beaucoup d'efforts sont consentis, mais il subsiste encore une grande marge d'amélioration.

L'incident est clos.

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

21.01 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Le 4 août 2020, un incident est survenu à l'aéroport de Courtrai-Wevelgem.

Le ministre peut-il apporter des précisions? Est-il exact que le trafic aérien est plus dense qu'auparavant? Pour quelle raison? Les nouvelles procédures de vol à l'aéroport de Courtrai-Wevelgem ont-elles déjà posé problème?

21.02 François Bellot, ministre (en néerlandais): Le 4 août 2020, un incident aérien est effectivement survenu à l'aéroport de Courtrai-Wevelgem. Parler d'"incident grave" serait prématuré; la cellule indépendante d'enquête des accidents et incidents aériens n'ayant pas encore rendu ses conclusions.

L'incident est clos.

Le **président**: La question n° 55008946C de Mme Bury est transformée en question écrite.

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

22.01 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Les problèmes continuent chez skeyes. Les points

Assistentie blijft echter nodig. De NMBS werkt aan een app waarmee reizigers assistentie kunnen reserveren. Nu moet dat nog via de website of de klantendienst. Assistentie is vandaag mogelijk in 132 stations. Sinds begin dit jaar is er een toegankelijkheidscoördinator actief.

Jaarlijks worden de bijna 60.000 aanvragen tot assistentie met succes afgehandeld. Een klant met beperkte mobiliteit kan bijna altijd met de trein reizen.

Ik bezorg mevrouw Vindevoghel schriftelijk de cijfers over het aantal aanvragen in het voorbije jaar.

20.03 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Er worden heel wat inspanningen geleverd, maar er kan nog steeds heel wat verbeterd worden.

Het incident is gesloten.

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

21.01 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Op 4 augustus 2020 was er een incident op de luchthaven van Kortrijk-Wevelgem.

Kan de minister dit toelichten? Klopt het dat er daar meer luchtverkeer is dan vroeger? Hoe komt dat? Hebben de vernieuwde vliegprocedures op de luchthaven van Kortrijk-Wevelgem al geleid tot problemen?

21.02 Minister François Bellot (Nederlands): Op 4 augustus 2020 was er een vliegincident op de luchthaven van Kortrijk-Wevelgem. Het is nog te vroeg om over een 'zwaar incident' te spreken. De Cel Luchtvaartongevallen en -incidenten is nog bezig met het onderzoek.

Het incident is gesloten.

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

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

22.01 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): De problemen bij skeyes houden aan. Pijnpunten zijn

névralgiques sont la mauvaise communication et le manque de concertation. Les syndicats exigent une réunion urgente avec la direction à ce sujet.

Le ministre va-t-il demander à la direction d'accéder à cette revendication? Le ministre maintient-il son soutien à la direction?

22.02 François Bellot, ministre (*en néerlandais*): Le management a adopté un certain nombre de mesures relatives à la COVID-19, en concertation avec les syndicats. Quatre accords ont été conclus au sein de la commission paritaire depuis le début de la crise. Compte tenu de la durée de la crise, les syndicats veulent à présent modifier un certain nombre d'accords. Cependant, les risques sanitaires sont toujours présents et le trafic aérien demeure limité. Une réunion a eu lieu le 18 septembre et une autre réunion suivra le 2 octobre.

22.03 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): La crise du coronavirus servirait de prétexte et certains aspects relatifs aux conditions de travail ne sont pas respectés. J'espère que la CEO prête suffisamment attention aux préoccupations du personnel.

L'incident est clos.

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

23.01 Marianne Verhaert (Open Vld): La SNCB communique clairement la modification annuelle du plan de transport en décembre et le fait longtemps à l'avance pour les voyageurs. Mais il n'en va pas toujours ainsi pour les modifications intermédiaires et lors d'annonces de travaux pendant le week-end.

La communication de la SNCB à destination des voyageurs lors de modifications temporaires des horaires est-elle suffisante? Quelles initiatives sont prises pour informer les utilisateurs réguliers de liaisons spécifiques des éventuelles modifications sur leurs lignes? Est-il systématiquement demandé aux accompagnateurs de trains d'annoncer par haut-parleur de tels ajustements?

23.02 François Bellot, ministre (*en néerlandais*): La SNCB s'efforce constamment de diffuser des informations correctes afin que les usagers puissent voyager dans les meilleures conditions et elle utilise à cette fin les moyens les plus adaptés pour veiller à ce que le contenu colle au plus près à la réalité.

de slechts communicatie en het gebrek aan overleg. De vakbonden eisen hierover een dringende vergadering met de directie.

Zal de minister de directie vragen om in te gaan op deze eis? Blijft de minister achter de directie staan?

22.02 Minister François Bellot (*Nederlands*): Het management heeft in overleg met de vakbonden een aantal maatregelen in verband met COVID-19 genomen. Er zijn sinds het begin van de crisis vier akkoorden gesloten binnen het paritair comité. Gezien de duur van de crisis willen de vakbonden nu een aantal akkoorden aanpassen. Er zijn echter nog steeds gezondheidsrisico's en het luchtverkeer is nog steeds beperkt. Op 18 september was er een vergadering, op 2 oktober volgt er nog een.

22.03 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): De coronacrisis zou worden misbruikt en bepaalde zaken met betrekking tot de werkomstandigheden worden niet gerespecteerd. Ik hoop dat de CEO goed luistert naar de bezorgdheden van het personeel.

Het incident is gesloten.

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

23.01 Marianne Verhaert (Open Vld): De NMBS communiceert de jaarlijkse aanpassing van het vervoersplan in december duidelijk en ruim op voorhand aan de reizigers, maar bij de tussentijdse aanpassingen en bij aankondigingen van werken tijdens het weekend is dit niet altijd zo.

Volstaat de communicatie van de NMBS aan de reizigers bij tijdelijke aanpassingen van de dienstregeling? Welke initiatieven worden er genomen om regelmatige gebruikers van een bepaalde verbinding in te lichten over aanpassingen op hun lijn? Wordt er stevast aan treinbegeleiders gevraagd om dergelijke aanpassingen om te roepen?

23.02 Minister François Bellot (*Nederlands*): De NMBS streeft er voortdurend naar om de meest correcte informatie te verstrekken, opdat de klanten in de best mogelijke omstandigheden zouden kunnen reizen en gebruikt daarnaast de meest geschikte middelen om ervoor te zorgen dat de inhoud zo dicht mogelijk bij de werkelijkheid

aanleunt.

L'app et le site Internet de la SNCB sont deux outils permettant de donner efficacement et rapidement aux voyageurs, en temps réel, toutes les informations nécessaires. Une communication additionnelle est également transmise par d'autres moyens et canaux, comme les annonces dans les gares et à bord des trains, ainsi que sur les réseaux sociaux.

23.03 **Marianne Verhaert** (Open Vld): La communication est essentielle, *a fortiori* en cette période. Et il y a encore du pain sur la planche, à tout le moins pour les adaptations temporaires. J'espère donc voir redoubler les efforts à ce niveau.

L'incident est clos.

Le **président**: Les questions n^{os} 55008962C et 55008962C de Mme Verhaert et 55008965C de Mme Özen sont transformées en questions écrites.

Il se pourrait que ceci constitue notre dernière séance ensemble, c'est pourquoi je vous remercie, Monsieur le ministre, pour votre disponibilité à répondre avec sérieux à nos nombreuses questions.

François Bellot, ministre (*en français*): Dans l'intérêt du pays, il importe que l'on trouve des accords et que l'on avance. J'ai beaucoup apprécié de répondre aux questions de mobilité, sujet passionnant. Comme parlementaire, j'ai siégé dans cette commission depuis l'année 2000. Je remercie mes collaborateurs pour leur investissement (pour répondre à 70 questions, il faut compter le travail d'environ sept personnes pendant une ou deux semaines!).

Le **président**: Au nom de tous, je vous remercie, Monsieur le ministre.

La réunion publique de commission est levée à 17 h 41.

De app en de website van de NMBS zijn twee tools waarmee alle nuttige informatie voor de reizigers efficiënt en snel in realtime kan worden gecommuniceerd. Aanvullend wordt ook via andere middelen en kanalen gecommuniceerd, zoals aankondigingen in stations en treinen, en via sociale media.

23.03 **Marianne Verhaert** (Open Vld): Communicatie is heel belangrijk, zeker in deze tijden. Er is nog wel wat werk aan de winkel, zeker voor de tijdelijke aanpassingen, dus ik hoop dat daar nog bijkomend op wordt ingezet.

Het incident is gesloten.

De **voorzitter**: Vragen nrs. 55008962C en 55008962C van mevrouw Verhaert en 55008965C van mevrouw Özen worden omgezet in schriftelijke vragen.

Het is mogelijk dat dit onze laatste zitting in uw aanwezigheid was. Daarom wil ik u bedanken, mijnheer de minister, omdat u steeds beschikbaar was om onze talrijke vragen grondig en omstandig te beantwoorden.

Minister **François Bellot** (*Frans*): In het belang van het land moeten we akkoorden kunnen sluiten en vooruitgang boeken. Ik heb de vragen over mobiliteit altijd zeer graag beantwoord, want dat is een boeiend thema. Als parlamentslid had ik sinds 2000 zitting in deze commissie. Ik bedank mijn medewerkers voor hun grote inzet: u moet weten dat er om 70 vragen te beantwoorden zoals vandaag zeven à acht personen gedurende een à twee weken aan de voorbereiding van de antwoorden werken.

De **voorzitter**: Namens ons allen bedank ik u, mijnheer de minister.

De openbare commissievergadering wordt gesloten om 17.41 uur.