



CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

COMPTE RENDU ANALYTIQUE

BEKNOPT VERSLAG

COMMISSION DE LA MOBILITÉ, DES
ENTREPRISES PUBLIQUES ET DES INSTITUTIONS
FÉDÉRALES

COMMISSIE VOOR MOBILITEIT,
OVERHEIDSBEDRIJVEN EN FEDERALE
INSTELLINGEN

Mercredi

15-07-2020

Après-midi

Woensdag

15-07-2020

Namiddag

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

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

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

SOMMAIRE

INHOUD

Questions jointes de	1	Samengevoegde vragen van	1
- Tomas Roggeman à François Bellot (Mobilité) sur "Le rôle de la SNCB dans le cadre du Toekomstverbond" (55006688C)	1	- Tomas Roggeman aan François Bellot (Mobiliteit) over "De rol van de NMBS in het Toekomstverbond" (55006688C)	1
- Kim Buyst à François Bellot (Mobilité) sur "Les mesures de la SNCB pendant les travaux sur la liaison Oosterweel" (55006913C) <i>Orateurs: Tomas Roggeman, Kim Buyst, François Bellot</i> , ministre de la Mobilité, chargé de skeyes et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges	1	- Kim Buyst aan François Bellot (Mobiliteit) over "De maatregelen van de NMBS tijdens de werken aan de Oosterweelverbinding" (55006913C) <i>Sprekers: Tomas Roggeman, Kim Buyst, François Bellot</i> , minister van Mobiliteit, belast met skeyes en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen	1
Questions jointes de	3	Samengevoegde vragen van	3
- Kim Buyst à François Bellot (Mobilité) sur "L'état d'avancement de l'accord social chez HR Rail et l'instauration d'une indemnité vélo" (55006962C)	3	- Kim Buyst aan François Bellot (Mobiliteit) over "De stand van zaken van het sociaal akkoord bij HR Rail en de invoering van een fietsvergoeding" (55006962C)	3
- Jean-Marc Delizée à François Bellot (Mobilité) sur "Les négociations sociales au sein de HR Rail" (55006977C) <i>Orateurs: Kim Buyst, Jean-Marc Delizée, François Bellot</i> , ministre de la Mobilité, chargé de skeyes et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges	3	- Jean-Marc Delizée aan François Bellot (Mobiliteit) over "De sociale onderhandelingen bij HR Rail" (55006977C) <i>Sprekers: Kim Buyst, Jean-Marc Delizée, François Bellot</i> , minister van Mobiliteit, belast met skeyes en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen	3
Questions jointes de	4	Samengevoegde vragen van	4
- Tomas Roggeman à François Bellot (Mobilité) sur "Le Rail Pass gratuit" (55007351C)	4	- Tomas Roggeman aan François Bellot (Mobiliteit) over "De gratis Rail Pass" (55007351C)	4
- Maria Vindevoghel à François Bellot (Mobilité) sur "La distribution des 12 trajets de train gratuits" (55007966C) <i>Orateurs: Tomas Roggeman, Maria Vindevoghel, François Bellot</i> , ministre de la Mobilité, chargé de skeyes et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges	4	- Maria Vindevoghel aan François Bellot (Mobiliteit) over "De verdeling van de gratis 12 treinritten" (55007966C) <i>Sprekers: Tomas Roggeman, Maria Vindevoghel, François Bellot</i> , minister van Mobiliteit, belast met skeyes en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen	4
Questions jointes de	5	Samengevoegde vragen van	5
- Pieter De Spiegeleer à François Bellot (Mobilité) sur "Les horaires de week-end et jours fériés à la SNCB" (55007609C)	5	- Pieter De Spiegeleer aan François Bellot (Mobiliteit) over "De regeling voor het weekend en de feestdagen bij de NMBS" (55007609C)	5
- Tomas Roggeman à François Bellot (Mobilité) sur "Le comptage des voyageurs de la SNCB pour 2019" (55007867C) <i>Orateurs: Tomas Roggeman, François Bellot</i> , ministre de la Mobilité, chargé de skeyes et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges	5	- Tomas Roggeman aan François Bellot (Mobiliteit) over "De reizigerstelling van de NMBS uit 2019" (55007867C) <i>Sprekers: Tomas Roggeman, François Bellot</i> , minister van Mobiliteit, belast met skeyes en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen	5

Question de Tomas Roggeman à François Bellot (Mobilité) sur "Le freinage régénératif dans les rames électriques de la SNCB" (55007610C)	6	Vraag van Tomas Roggeman aan François Bellot (Mobiliteit) over "Het recuperatief remmen in de elektrische treinstellen van de NMBS" (55007610C)	6
<i>Orateurs:</i> Tomas Roggeman, François Bellot , ministre de la Mobilité, chargé de skeyes et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges		<i>Sprekers:</i> Tomas Roggeman, François Bellot , minister van Mobiliteit, belast met skeyes en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen	
Question de Anneleen Van Bossuyt à François Bellot (Mobilité) sur "Les vols fantômes et le non-respect du règlement européen (CE) 261/2004" (55007646C)	7	Vraag van Anneleen Van Bossuyt aan François Bellot (Mobiliteit) over "De spookvluchten en de niet-naleving van de Europese verordening (EG) 261/2004" (55007646C)	7
<i>Orateurs:</i> Anneleen Van Bossuyt, François Bellot , ministre de la Mobilité, chargé de skeyes et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges		<i>Sprekers:</i> Anneleen Van Bossuyt, François Bellot , minister van Mobiliteit, belast met skeyes en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen	
Questions jointes de	8	Samengevoegde vragen van	8
- Tomas Roggeman à François Bellot (Mobilité) sur "Les compensations octroyées par la SNCB pour les retards et les annulations" (55007664C)	8	- Tomas Roggeman aan François Bellot (Mobiliteit) over "De compensaties voor vertragingen en afgelastingen bij de NMBS" (55007664C)	8
- Kim Buyst à François Bellot (Mobilité) sur "Le rapport annuel d'Ombudsrail" (55007900C)	8	- Kim Buyst aan François Bellot (Mobiliteit) over "Het jaarverslag van Ombudsrail" (55007900C)	8
<i>Orateurs:</i> Tomas Roggeman, Kim Buyst, François Bellot , ministre de la Mobilité, chargé de skeyes et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges		<i>Sprekers:</i> Tomas Roggeman, Kim Buyst, François Bellot , minister van Mobiliteit, belast met skeyes en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen	
Question de Tomas Roggeman à François Bellot (Mobilité) sur "L'aide apportée au secteur du transport de marchandises par rail" (55007665C)	10	Vraag van Tomas Roggeman aan François Bellot (Mobiliteit) over "De steun aan de sector van het vrachtvervoer via het spoor" (55007665C)	10
<i>Orateurs:</i> Tomas Roggeman, François Bellot , ministre de la Mobilité, chargé de skeyes et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges		<i>Sprekers:</i> Tomas Roggeman, François Bellot , minister van Mobiliteit, belast met skeyes en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen	
Question de Tomas Roggeman à François Bellot (Mobilité) sur "Un plan d'action de la SNCB pour l'après-coronavirus" (55007668C)	10	Vraag van Tomas Roggeman aan François Bellot (Mobiliteit) over "Een actieplan van de NMBS na corona" (55007668C)	10
<i>Orateurs:</i> Tomas Roggeman, François Bellot , ministre de la Mobilité, chargé de skeyes et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges		<i>Sprekers:</i> Tomas Roggeman, François Bellot , minister van Mobiliteit, belast met skeyes en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen	
Question de Kim Buyst à François Bellot (Mobilité) sur "Le nombre croissant de billets de train vendus en ligne ou via une application" (55007704C)	11	Vraag van Kim Buyst aan François Bellot (Mobiliteit) over "Het stijgende aantal online of via apps verkochte treintickets" (55007704C)	11
<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	12	Samengevoegde vragen van	12
- Jan Bertels à François Bellot (Mobilité) sur "Le retard dans la livraison des nouvelles voitures M7 et la mise en service de matériel en Campine"	12	- Jan Bertels aan François Bellot (Mobiliteit) over "De vertraging in de levering van de nieuwe M7-stellen en de inzet van materieel in de Kempen"	12

(55007707C)		(55007707C)	
- Yoleen Van Camp à François Bellot (Mobilité) sur "Le retard de livraison des voitures M7 et les conséquences pour la Campine" (55007709C)	12	- Yoleen Van Camp aan François Bellot (Mobiliteit) over "De vertraging in de oplevering van de M7-stellen en de gevolgen voor de Kempen" (55007709C)	12
- Marianne Verhaert à François Bellot (Mobilité) sur "La livraison ultérieure des voitures M7 et ses conséquences pour la Campine" (55007964C) <i>Orateurs:</i> Jan Bertels, Yoleen Van Camp, Marianne Verhaert, François Bellot , ministre de la Mobilité, chargé de skeyes et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges	12	- Marianne Verhaert aan François Bellot (Mobiliteit) over "De latere levering van de M7 en de impact voor de Kempen" (55007964C) <i>Spreekers:</i> Jan Bertels, Yoleen Van Camp, Marianne Verhaert, François Bellot , minister van Mobiliteit, belast met skeyes en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen	12
Question de Albert Vicaire à François Bellot (Mobilité) sur "Les éoliennes et l'aviation civile" (55007733C) <i>Orateurs:</i> Albert Vicaire, François Bellot , ministre de la Mobilité, chargé de skeyes et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges	14	Vraag van Albert Vicaire aan François Bellot (Mobiliteit) over "Windmolens en de burgerluchtvaart" (55007733C) <i>Spreekers:</i> Albert Vicaire, François Bellot , minister van Mobiliteit, belast met skeyes en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen	14
Question de Eric Thiébaud à François Bellot (Mobilité) sur "L'offre insuffisante de trains et de voitures sur les lignes Quévy-Quévrain-Mons-Bruxelles" (55007748C) <i>Orateurs:</i> Éric Thiébaud, François Bellot , ministre de la Mobilité, chargé de skeyes et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges	15	Vraag van Eric Thiébaud aan François Bellot (Mobiliteit) over "Het ontoereikende treinaanbod en het rijtuigtekort op de lijnen Quévy-Quévrain-Bergen-Brussel" (55007748C) <i>Spreekers:</i> Éric Thiébaud, François Bellot , minister van Mobiliteit, belast met skeyes en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen	15
Question de Kim Buyst à François Bellot (Mobilité) sur "L'incident impliquant des agents de Securail à Louvain" (55007820C) <i>Orateurs:</i> Kim Buyst, François Bellot , ministre de la Mobilité, chargé de skeyes et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges	16	Vraag van Kim Buyst aan François Bellot (Mobiliteit) over "Het incident met Securail-agenten in Leuven" (55007820C) <i>Spreekers:</i> Kim Buyst, François Bellot , minister van Mobiliteit, belast met skeyes en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen	16
Question de Maria Vindevoghel à François Bellot (Mobilité) sur "La situation chez skeyes" (55007919C) <i>Orateurs:</i> Maria Vindevoghel, François Bellot , ministre de la Mobilité, chargé de skeyes et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges	16	Vraag van Maria Vindevoghel aan François Bellot (Mobiliteit) over "De situatie bij skeyes" (55007919C) <i>Spreekers:</i> Maria Vindevoghel, François Bellot , minister van Mobiliteit, belast met skeyes en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen	16
Questions jointes de	18	Samengevoegde vragen van	18
- Eric Thiébaud à François Bellot (Mobilité) sur "Le budget relatif à la construction de la gare de Liège" (55007922C)	18	- Eric Thiébaud aan François Bellot (Mobiliteit) over "Het kostenplaatje van de bouw van het station Luik" (55007922C)	18
- Eric Thiébaud à François Bellot (Mobilité) sur "Les conséquences de la crise du COVID-19 pour le chantier de la gare de Mons" (55007924C)	18	- Eric Thiébaud aan François Bellot (Mobiliteit) over "De gevolgen van de coronacrisis voor de werken in het station Bergen" (55007924C)	18
- Eric Thiébaud à François Bellot (Mobilité) sur "Le coût global de la future gare de Mons" (55007925C)	18	- Eric Thiébaud aan François Bellot (Mobiliteit) over "Het totale kostenplaatje van het toekomstige station Bergen" (55007925C)	18

- Eric Thiébaut à François Bellot (Mobilité) sur "Les marchés publics relatifs au chantier de la gare de Mons" (55007927C)	18	- Eric Thiébaut aan François Bellot (Mobiliteit) over "De openbare aanbestedingen met betrekking tot de werken in het station Bergen" (55007927C)	18
<i>Orateurs:</i> Éric Thiébaut, François Bellot , ministre de la Mobilité, chargé de skeyes et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges		<i>Sprekers:</i> Éric Thiébaut, François Bellot , minister van Mobiliteit, belast met skeyes en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen	
Question de Eric Thiébaut à François Bellot (Mobilité) sur "Le nombre d'usagers aux gares de Mons et de Liège" (55007923C)	20	Vraag van Eric Thiébaut aan François Bellot (Mobiliteit) over "Het aantal reizigers in de stations Bergen en Luik" (55007923C)	20
<i>Orateurs:</i> Éric Thiébaut, François Bellot , ministre de la Mobilité, chargé de skeyes et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges		<i>Sprekers:</i> Éric Thiébaut, François Bellot , minister van Mobiliteit, belast met skeyes en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen	
Question de Marianne Verhaert à François Bellot (Mobilité) sur "Les pertes des entreprises ferroviaires" (55007963C)	20	Vraag van Marianne Verhaert aan François Bellot (Mobiliteit) over "De verliezen bij de spoorwegondernemingen" (55007963C)	20
<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 MOBILITÉ, DES ENTREPRISES PUBLIQUES ET DES INSTITUTIONS FÉDÉRALES

du

MERCREDI 15 JUILLET 2020

Après-midi

COMMISSIE VOOR MOBILITEIT, OVERHEIDSBEDRIJVEN EN FEDERALE INSTELLINGEN

van

WOENSDAG 15 JULI 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 déposée.

01 Questions jointes de

- Tomas Roggeman à François Bellot (Mobilité) sur "Le rôle de la SNCB dans le cadre du Toekomstverbond" (55006688C)
- Kim Buyst à François Bellot (Mobilité) sur "Les mesures de la SNCB pendant les travaux sur la liaison Oosterweel" (55006913C)

01.01 Tomas Roggeman (N-VA): Quelle politique la SNCB mène-t-elle afin de soutenir la réalisation de la liaison Oosterweel? Comment peut-elle contribuer à limiter l'impact attendu sur la circulation? Quel est l'état d'avancement du déploiement de l'offre de services sur la ligne de contournement d'Anvers qui est mentionnée dans le plan de transport 2020-2023 de la SNCB?

01.02 Kim Buyst (Ecolo-Groen): La date de fin des travaux de la liaison de l'Oosterweel ne cesse d'être reportée depuis cinq ans et ces travaux vont engendrer de nombreux embarras de circulation.

Quelles mesures la SNCB prévoit-elle de prendre durant les travaux à Anvers et dans la périphérie? Va-t-elle à nouveau miser sur une croissance du nombre de places assises? Quelles liaisons ferroviaires supplémentaires seront mises à la disposition des voyageurs? Où en est l'étude relative à l'ouverture de gares sur la ligne de contournement autour d'Anvers? À partir de quand ces arrêts pourraient-ils être disponibles et à quelle

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 Samengevoegde vragen van

- Tomas Roggeman aan François Bellot (Mobilité) over "De rol van de NMBS in het Toekomstverbond" (55006688C)
- Kim Buyst aan François Bellot (Mobilité) over "De maatregelen van de NMBS tijdens de werken aan de Oosterweelverbinding" (55006913C)

01.01 Tomas Roggeman (N-VA): Welk beleid hanteert de NMBS voor de ondersteuning van de realisatie van de Oosterweelverbinding? Hoe kan ze bijdragen tot het beperken van de verwachte verkeersimpact? Wat is de stand van zaken van de uitrol van de dienstverlening op het ringspoor rond Antwerpen dat vermeld wordt in het vervoersplan 2020-2023 van de NMBS?

01.02 Kim Buyst (Ecolo-Groen): De einddatum van de Oosterweelverbinding is al vijf jaar naar voren geschoven en de werken zullen veel verkeersproblemen veroorzaken.

Welke maatregelen plant de NMBS tijdens de werken in en rond Antwerpen? Wordt er opnieuw ingezet op meer zitplaatsen? Welke extra treinverbindingen zullen er worden ingezet? Hoever staat het onderzoek naar het openen van stations op het ringspoor rond Antwerpen? Vanaf wanneer zou dat mogelijk zijn en met welke frequentie zouden die treinen rijden?

fréquence circuleraient les trains qui les desserviraient?

01.03 François Bellot, ministre (*en néerlandais*): La SNCB est impliquée dans la concertation relative aux travaux routiers réalisés dans le cadre du projet Oosterweel et dans le pays de Waes. Les chemins de fer entendent offrir aux automobilistes une alternative à part entière qui soit intéressante.

L'offre sur la ligne ferroviaire Puurs-Anvers-Essen a été élargie à cet effet. Cette mesure a toutefois mené à un moins bon étalement du train S et du train de pointe entre Sint-Niklaas et Anvers. Une étude a démontré qu'en moyenne, les places assises libres disponibles dans le train entre Sint-Niklaas et Anvers sont suffisantes pour accueillir des voyageurs supplémentaires. Les besoins continueront à faire l'objet d'un monitoring. En cas de besoin et dans la mesure du possible, la composition des trains sera renforcée.

Pour les travailleurs des ports de la Linkeroever, la gare de Beveren peut faire office de hub entre les trains et les bus de De Lijn et les entreprises portuaires.

Les questions relatives à la ligne de contournement d'Anvers sont étudiées dans le cadre du nouveau plan de transport de la SNCB.

01.04 Tomas Roggeman (N-VA): J'espère que des réponses concrètes vont être apportées à court terme concernant l'organisation de la ligne de contournement et d'une éventuelle capacité supplémentaire sur ce trajet. En effet, les pierres angulaires du nouveau plan de transport ont entre-temps déjà été posées. La SNCB a un rôle crucial à jouer, y compris à long terme. Les problèmes de circulation à venir peuvent aider à convaincre les automobilistes de la plus-value que représente le rail.

01.05 Kim Buyst (Ecolo-Groen): Il est positif que la SNCB surveille la situation et qu'elle vérifie s'il y a des places assises en suffisance. Je trouve étrange, moi aussi, que l'on se réfère au plan de transport en ce qui concerne la ceinture ferroviaire. Peu de réponses s'y trouvent.

Pour persuader de nouveaux voyageurs, il faudra offrir un confort suffisant et veiller, dès lors, à proposer des places assises en nombre suffisant. Il convient aussi de réfléchir à des formules permettant de rendre l'utilisation du train dans la zone d'Anvers financièrement attrayante.

L'incident est clos.

01.03 Minister François Bellot (*Nederlands*): De NMBS is betrokken bij het overleg over de wegenwerken aan Oosterweel en in het Waasland en wil de autobestuurders een volwaardig en interessant alternatief bieden.

Daartoe werd het aanbod op de spoorlijn Puurs-Antwerpen-Essen vergroot. Dat leidde echter tot een minder goede spreiding van de S-trein en de piekurtrein tussen Sint-Niklaas en Antwerpen. Onderzoek wees uit dat er gemiddeld voldoende vrije zitplaatsen zijn op de trein tussen Sint-Niklaas en Antwerpen om extra reizigers op te vangen. De behoeften zullen verder worden gemonitord. Waar nodig en mogelijk zal de samenstelling van de treinen worden versterkt.

Voor de werknemers in de haven op Linkeroever kan het station van Beveren fungeren als hub tussen de treinen en de bussen van De Lijn en de havenbedrijven.

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

01.04 Tomas Roggeman (N-VA): Ik hoop dat er op korte termijn concrete antwoorden komen op de organisatie van het ringspoor en eventuele bijkomende capaciteit op dat traject. De hoekstenen van het nieuwe vervoersplan zijn inmiddels immers al gelegd. Voor de NMBS is een cruciale rol weggelegd, ook op langere termijn. De komende verkeersproblemen kunnen autobestuurders helpen overtuigen van de meerwaarde van het spoor.

01.05 Kim Buyst (Ecolo-Groen): Het is goed dat de NMBS dit monitort en nagaat of er voldoende zitplaatsen zijn. Ook ik vind het vreemd dat voor het ringspoor naar het vervoersplan wordt verwezen. Daar zijn weinig antwoorden in te vinden.

Als men nieuwe reizigers wil overtuigen, dan zal men voldoende comfort moeten bieden en dus voor voldoende zitplaatsen moeten zorgen. Ook moet er worden nagedacht over formules om het gebruik in de zone Antwerpen financieel aantrekkelijker te maken.

Het incident is gesloten.

02 Questions jointes de

- Kim Buyst à François Bellot (Mobilité) sur "L'état d'avancement de l'accord social chez HR Rail et l'instauration d'une indemnité vélo" (55006962C)

- Jean-Marc Delizée à François Bellot (Mobilité) sur "Les négociations sociales au sein de HR Rail" (55006977C)

02.01 Kim Buyst (Ecolo-Groen): En 2008, le gouvernement de l'époque a décidé de permettre l'octroi d'une indemnité vélo aux travailleurs de la SNCB, mais douze ans plus tard, ce n'est toujours pas chose faite. Le sujet reste une pomme de discorde entre les membres du personnel et la direction de notre société des chemins de fer.

Où en sont les négociations sur l'accord social dans les entreprises ferroviaires? Quels sont les pierres d'achoppement? Une indemnité vélo va-t-elle être instaurée? La SNCB va-t-elle intervenir davantage dans les abonnements aux autres sociétés de transports en commun?

02.02 Jean-Marc Delizée (PS): Le confinement a ralenti les négociations sociales au sein de HR Rail. On apprend que les directions de la SNCB et d'Infrabel souhaitent reporter à l'année prochaine la conclusion de cet accord social. On ne comprendrait pas que la direction mette en œuvre certaines mesures alors que les négociations dans leur ensemble n'ont pu aboutir: je pense à l'augmentation hebdomadaire du nombre d'heures de travail ou le plan de carrière des cadres supérieurs.

Confirmez-vous que ce report s'accompagnera d'un moratoire sur les mesures concernées par les négociations?

02.03 François Bellot, ministre (*en néerlandais*): Le projet de protocole d'accord social de début 2020 incluait des mesures visant à promouvoir le vélo et d'autres modes de transport durable auprès des membres du personnel du rail.

(*En français*) Les syndicats ont refusé alors ce projet de protocole. Les discussions devaient reprendre en mars mais la crise sanitaire a pris le dessus. Les discussions reprendront quand les circonstances exceptionnelles le permettront.

02.04 Kim Buyst (Ecolo-Groen): Je suis consciente que la crise du COVID-19 a perturbé les discussions, mais j'espère que celles-ci pourront se

02 Samengevoegde vragen van

- Kim Buyst aan François Bellot (Mobilititeit) over "De stand van zaken van het sociaal akkoord bij HR Rail en de invoering van een fietsvergoeding" (55006962C)

- Jean-Marc Delizée aan François Bellot (Mobilititeit) over "De sociale onderhandelingen bij HR Rail" (55006977C)

02.01 Kim Buyst (Ecolo-Groen): In 2008 besliste de toenmalige regering een fietsvergoeding mogelijk te maken voor werknemers van de NMBS, maar twaalf jaar later is dat nog steeds niet in orde. Het blijft een twistpunt tussen de medewerkers en de directie van onze spoorwegbedrijven.

Hoe ver staan de onderhandelingen over het sociaal akkoord bij de spoorbedrijven? Wat zijn de twistpunten? Zal een fietsvergoeding worden ingevoerd? Zal de NMBS ruimer bijdragen aan de abonnementen van andere openbaarvervoersbedrijven?

02.02 Jean-Marc Delizée (PS): De lockdown heeft de sociale onderhandelingen bij HR Rail op een laag pitje gezet. We vernemen dat de directies van de NMBS en Infrabel het sluiten van dit sociaal akkoord tot volgend jaar willen uitstellen. Het zou niet te begrijpen zijn dat de directie bepaalde maatregelen al in praktijk zou brengen, terwijl de onderhandelingen over het gehele pakket niet afgerond konden worden: ik denk aan de verhoging van het aantal werkuren per week of aan het loopbaanplan voor hogere kaderleden.

Bevestigt u dat dit uitstel gepaard zal gaan met een opschorting van de maatregelen waarover er onderhandeld wordt?

02.03 Minister François Bellot (*Nederlands*): In het ontwerp van sociaal protocolakkoord van begin 2020, zaten maatregelen om fietsen en andere duurzame verplaatsingen bij het spoorwegpersoneel aan te moedigen.

(*Frans*) De vakbonden hebben toen dat ontwerp van protocolakkoord verworpen. De besprekingen moesten in maart hervat worden, maar door de gezondheids crisis werden er andere prioriteiten gesteld. De besprekingen zullen hervat worden zodra de uitzonderlijke omstandigheden achter de rug zijn.

02.04 Kim Buyst (Ecolo-Groen): Ik begrijp dat de COVID-19-crisis roet in het eten heeft gegooid, maar ik hoop dat de gesprekken snel weer verder

poursuivre rapidement. En matière de politique du personnel, les entreprises publiques doivent toutefois donner le bon exemple. Je me réjouis du projet d'inclure des mesures à caractère durable dans l'accord et les allocations vélo devraient être un choix évident dans ce domaine.

02.05 Jean-Marc Delizée (PS): Vous n'avez pas répondu à ma question. Les représentants des travailleurs se demandent s'il y aura une forme de passage en force des directions sur certains éléments qui faisaient l'objet de négociations.

02.06 François Bellot, ministre (en français): Je ne suis pas partie prenante aux négociations. On m'a simplement dit que le modèle de concertation existait, qu'il devait être poursuivi et que des accords interviendraient dès que cela sera possible.

02.07 Jean-Marc Delizée (PS): Je ne vous demande pas d'intervenir sur le fond mais, après le report lié à la crise sanitaire, il faut que les négociations se poursuivent et que la direction ne mette pas en œuvre certaines mesures faisant l'objet desdites négociations.

L'incident est clos.

03 Questions jointes de

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

03.01 Tomas Roggeman (N-VA): Le Rail Pass gratuit a déjà fait couler beaucoup d'encre mais le ministre peut-il en dire plus sur le coût, la sécurité et le contrôle d'identité?

03.02 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Pourquoi la carte de 10 voyages en train gratuits ne peut-elle être demandée qu'en ligne et non au guichet? Pourquoi est-elle limitée dans le temps? Quand pourra-t-on la demander?

03.03 François Bellot, ministre (en néerlandais): Les Rail Pass nominatifs seront délivrés par la poste à qui en fera la demande. Il est difficile de prédire combien de demandes seront introduites. Eu égard à la durée de validité de six mois du Pass, nous comptons sur un étalement de leur utilisation. Pour éviter que tous les habitants soient tenus de se rendre au guichet, le Rail Pass ne pourra être demandé qu'au moyen d'un formulaire électronique,

worden gezet. Overheidsbedrijven moeten op personeelsbeleid toch het goede voorbeeld geven. Ik ben blij met het plan om duurzame maatregelen in het akkoord op te nemen en fietsvergoedingen zouden daar een evidente keuze moeten zijn.

02.05 Jean-Marc Delizée (PS): U hebt mijn vraag niet beantwoord. De vertegenwoordigers van de werknemers vragen zich af of de directies een soort van forcing zullen voeren om bepaalde maatregelen waarover er onderhandeld werd, ten uitvoer te brengen.

02.06 Minister François Bellot (Frans): Ik neem niet deel aan de onderhandelingen. Men heeft me enkel gezegd dat het overlegmodel bestaat, dat het voortgezet moest worden en dat er zo snel mogelijk akkoorden tot stand zouden komen.

02.07 Jean-Marc Delizée (PS): Ik vraag u niet om u over de grond van de zaak uit te spreken, maar na het aan de gezondheidscrisis te wijten uitstel moet de draad van de onderhandelingen weer opgenomen worden en moet de directie ervan weerhouden worden bepaalde maatregelen waarover onderhandeld wordt, al uit te voeren.

Het incident is gesloten.

03 Samengevoegde vragen van

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

03.01 Tomas Roggeman (N-VA): Er is al veel inkt gevloeid over de gratis Rail Pass, maar kan de minister meer vertellen over de kostprijs, de veiligheid en de identiteitscontrole?

03.02 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Waarom kan de gratis treinpas alleen online worden aangevraagd en niet aan het loket? Waarom is de pas beperkt in tijd? Wanneer kan ze worden aangevraagd?

03.03 Minister François Bellot (Nederlands): De Rail Passen op naam worden per post bezorgd aan wie er één aanvraagt. Het is moeilijk te voorspellen hoeveel aanvragen er zullen zijn. Door de geldigheid van zes maanden hopen we het gebruik ervan te spreiden. Om te vermijden dat alle inwoners zich naar het loket moeten begeven, kan de pas enkel via een webformulier, met telefonische assistentie indien nodig, worden aangevraagd tot

avec assistance téléphonique si nécessaire, et ce, jusqu'au 30 septembre 2020. Il s'agit, selon la SNCB, de la procédure la plus accessible qui soit. La SNCB espère que la plate-forme numérique sera opérationnelle début août. Il est également trop tôt pour répondre à la question du contrôle des identités.

03.04 Tomas Roggeman (N-VA): J'espère que la SNCB élaborera rapidement un système de contrôle d'identité, car elle risque sinon d'être confrontée à des abus. Le ministre peut-il estimer le coût de cette initiative?

03.05 François Bellot, ministre (en néerlandais): Il est question d'un montant de 100 millions d'euros.

03.06 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Il s'agit d'une occasion manquée. En Flandre, le maniement de l'ordinateur et la technologie posent problème à un adulte sur cinq. Pour les plus vulnérables de notre société, l'informatique est souvent moins accessible.

L'incident est clos.

04 Questions jointes de

- Pieter De Spiegeleer à François Bellot (Mobilité) sur "Les horaires de week-end et jours fériés à la SNCB" (55007609C)
- Tomas Roggeman à François Bellot (Mobilité) sur "Le comptage des voyageurs de la SNCB pour 2019" (55007867C)

04.01 Tomas Roggeman (N-VA): Dans le recensement annuel des voyageurs de la SNCB pour 2019, on constate que vingt personnes tout au plus prennent le train à certains arrêts.

Le ministre est-il favorable à une adaptation de l'offre à la demande? Le maintien de ces arrêts est-il rentable? La SNCB se base-t-elle sur des chiffres indicatifs à cet égard? Lors de son entrée en fonctions, le ministre a annoncé qu'il n'avait pas l'intention de fermer un quelconque arrêt. Maintient-il ce choix? Est-il exact que chaque arrêt entraîne un risque de retard?

04.02 François Bellot, ministre (en néerlandais): La répartition des gares entre différentes catégories et la fréquence des trains sont fixées dans le contrat de gestion 2008-2012. La desserte de gares peu visitées le samedi et le dimanche répond le plus souvent au souhait de l'État belge. Les seuils minimaux de desserte et les fréquences minimales des trains sont déterminés dans le contrat de gestion selon la catégorie de la gare ou le type d'arrêt. L'État belge veille à permettre l'accès à la

30 septembre 2020. Volgens de NMBS is dat de meest laagdrempelige manier. De NMBS hoopt dat het digitaal platform tegen begin augustus operationeel is. Het is ook nog te vroeg om de vraag over de identiteitscontrole te beantwoorden.

03.04 Tomas Roggeman (N-VA): Ik hoop dat de NMBS de identiteitscontrole snel op punt zet, want misbruik loert om de hoek. Kan de minister een raming van de kostprijs geven?

03.05 Minister François Bellot (Nederlands): Een bedrag van 100 miljoen euro, wordt gezegd.

03.06 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Dit is een gemiste kans. In Vlaanderen kan een op vijf volwassenen niet goed overweg met computers en technologie. De lat ligt dikwijls hoger aan de onderkant van onze samenleving.

Het incident is gesloten.

04 Samengevoegde vragen van

- Pieter De Spiegeleer aan François Bellot (Mobilité) over "De regeling voor het weekend en de feestdagen bij de NMBS" (55007609C)
- Tomas Roggeman aan François Bellot (Mobilité) over "De reizigerstelling van de NMBS uit 2019" (55007867C)

04.01 Tomas Roggeman (N-VA): In de jaarlijkse reizigerstelling 2019 van de NMBS vallen enkele stopplaatsen op met hooguit twintig personen per dag die er opstappen.

Is de minister voorstander van een vraaggestuurd aanbod? Is het rendabel om deze stopplaatsen te behouden? Heeft de NMBS ter zake richtcijfers? Bij zijn aantreden kondigde de minister aan dat hij niet van plan was om eender welke stopplaats te sluiten. Houdt hij hieraan vast? Klopt het dat elke stopplaats een risico op vertraging met zich meebrengt?

04.02 Minister François Bellot (Nederlands): De indeling van de stations en de bedieningsfrequentie zijn vastgelegd in het beheerscontract 2008-2012. De bediening van stations die weinig worden bezocht in het weekend beantwoordt doorgaans aan de wens van de Belgische Staat. In het beheerscontract zijn minimale bedieningsdrempels en minimale bedieningsfrequenties bepaald volgens de categorie van het station of het soort halte. De Belgische Staat zorgt ervoor dat zoveel mogelijk

mobilité pour un maximum de personnes.

Étant donné les défis en matière de climat et de mobilité durable, et en raison des résultats financiers de la SNCB des deux dernières années, il est plus que jamais nécessaire de prévoir une alternative à la voiture pour un maximum de personnes.

En cas de fermeture d'une gare, il faut organiser plus efficacement l'intermodalité entre les modes de transport dans ce qui reste de la gare ou alors aménager un nouvel espace de stationnement dans les gares qui restent en service.

Il n'existe aucun rapport entre le nombre d'arrêts et la ponctualité. Les trains IC et P, qui effectuent moins d'arrêts que les trains L, sont pourtant moins ponctuels que ces derniers.

04.03 Tomas Roggeman (N-VA): Il est regrettable que le ministre ne permette même pas une évaluation pour savoir si des méthodes plus efficaces n'existent pas. L'ancien CEO Luc Lallemand estimait qu'il n'y avait pas plus grand gaspillage des deniers publics que le maintien de certaines lignes ferroviaires totalement non rentables. Je doute que faire s'arrêter les trains à des endroits où pratiquement personne n'embarque profite à l'environnement. Je plaide pour une offre axée sur la demande. Là où cette demande est trop faible, d'autres options sont envisageables, par exemple en concertation avec les sociétés de transport régionales.

L'incident est clos.

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

05.01 Tomas Roggeman (N-VA): Le freinage dit "régénératif" permet de récupérer de l'énergie. L'électromoteur de la locomotive est utilisé comme générateur.

Cette technologie est-elle appliquée aux rames des trains SNCB? Combien d'énergie récupère-t-on de cette manière?

05.02 François Bellot, ministre (en néerlandais): Toutes les automotrices depuis 1980 et toutes les locomotives achetées depuis 1990 peuvent effectuer un freinage régénératif. Les 305 automotrices de la série Desiro ont à coup sûr un potentiel régénératif élevé. Par 1 000 kilomètres, 2 MWh sont réinjectés dans la

mensen zo toegang hebben tot mobiliteit.

Gelet op de uitdagingen inzake klimaat en duurzame mobiliteit en de financiële resultaten van de NMBS van de afgelopen twee jaar is het meer dan ooit noodzakelijk voor zoveel mogelijk mensen te voorzien in alternatieven voor de wagen.

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

Er bestaat geen verband tussen het aantal haltes en de stiptheid. De IC- en P-treinen, die minder halt houden dan de L-treinen, rijden toch minder stipt dan de L-treinen.

04.03 Tomas Roggeman (N-VA): Het is jammer dat de minister niet minstens de opening laat om te evalueren of er geen efficiëntere methodes zijn. Gewezen CEO Luc Lallemand kende geen grotere verspilling van overheidsgeld dan het openhouden van sommige erg onrendabele spoorlijnen. Ik betwijfel of het een goede optie voor het klimaat is om treinen te laten stoppen in stations waar amper reizigers opstappen. Ik pleit voor een aanbod dat vraaggestuurd is. Waar die vraag te gering, zijn er ook andere opties, bijvoorbeeld in overleg met regionale transportmaatschappijen.

Het incident is gesloten.

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

05.01 Tomas Roggeman (N-VA): Via het zogenaamde recuperatief remmen wordt energie teruggewonnen. De elektromotor van de locomotief wordt als generator gebruikt.

Wordt deze technologie toegepast op de NMBS-treinstellen? Hoeveel energie wordt op deze manier teruggewonnen?

05.02 Minister François Bellot (Nederlands): Alle motorstellen sinds 1980 en alle sinds 1990 aangekochte locomotieven kunnen recuperatief remmen. Zeker de 305 motorstellen van de Desiro-reeks hebben een hoog recuperatiepotentieel. Per 1.000 kilometer wordt 2 MWh teruggestuurd naar de bovenleiding. Alle motorstellen van deze reeks

caténaire. Toutes les automotrices de cette série parcourent ensemble 100 000 km par jour et produisent donc ensemble 200 MWh. Une locomotive du type 18, le plus récent, a une puissance de 5 MWh. Chaque année, 10 à 15 % de la consommation d'énergie des trains est économisée grâce à la récupération. Les automotrices du type Desidero et les séries 18 et 19 sont actuellement équipées de compteurs d'énergie pour apprendre aux conducteurs à obtenir une efficacité énergétique encore plus grande.

05.03 Tomas Roggeman (N-VA): Je me réjouis d'apprendre que le système est déjà appliqué.

L'incident est clos.

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

06.01 Anneleen Van Bossuyt (N-VA): L'espace aérien européen est rouvert aux touristes depuis peu et de nombreuses compagnies aériennes n'ont pas hésité à lancer des campagnes publicitaires racoleuses. Dans le même temps, on observe néanmoins une marée de plaintes concernant des offres de vols à des prix dérisoires, vols directement annulés ensuite et la même destination étant ensuite proposée à des tarifs significativement plus élevés. On pense fatalement à de la publicité trompeuse par des compagnies qui abusent de la situation.

Le ministre est-il informé du problème? Combien de plaintes ayant trait à de telles pratiques ont-elles déjà été enregistrées? Le ministre a-t-il déjà parlé avec les responsables des compagnies aériennes? Connaît-il le nombre d'annulations de vols de ce type? Comment être certain que ces pratiques ne continueront pas pendant tout l'été? Vérifiera-t-on si les hausses de prix sont raisonnables et conformes au marché? Quelles dispositions le ministre prendra-t-il pour contrecarrer ces pratiques? A-t-il déjà consulté ses homologues européens à ce sujet?

06.02 François Bellot, ministre (en néerlandais): Il peut en effet s'agir ici d'une publicité trompeuse, mais la Direction générale Transport aérien (DGTA) n'est pas pour autant compétente, sa compétence étant limitée, en matière de droits des consommateurs, au contrôle du respect des règles prévues par le règlement CE 261/2004. La DGTA contrôle le respect des obligations de transfert de réservation gratuit, de remboursement et parfois de

rijden samen 100.000 km per dag en produceren dus samen 200 MWh. Een locomotief van het meest recente type 18 heeft een vermogen tot 5 MWh. Jaarlijks wordt 10 tot 15 % van het energieverbruik van de treinen bespaard door recuperatie. De motorstellen van het type Desiro en de reeksen 18 en 19 worden momenteel uitgerust met energiemeters om de bestuurders te coachen om nog energie-efficiënter te rijden.

05.03 Tomas Roggeman (N-VA): Ik ben blij te horen dat het systeem al wordt toegepast.

Het incident is gesloten.

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

06.01 Anneleen Van Bossuyt (N-VA): Sinds kort is het Europese luchtruim weer open voor toeristen en heel wat luchtvaartmaatschappijen pakten dan ook uit met wervende advertentiecampaagnes. Tegelijkertijd regent het echter klachten over spotgoedkope vluchtaanbiedingen die vervolgens direct worden geannuleerd, waarna dezelfde bestemming met veel duurdere vluchten wordt aangeboden. Dat doet al snel denken aan consumentenmisleiding en misbruik van de situatie.

Kent de minister het probleem? Hoeveel klachten heeft hij ter zake al ontvangen? Heeft hij dit al besproken met de luchtvaartmaatschappijen? Kent hij het aantal annuleringen van dergelijke vluchten? Welke garantie is er dat deze praktijk niet een hele zomer lang zal duren? Zal men controleren of de prijsstijgingen wel redelijk en marktconform zijn? Hoe zal hij deze praktijken afblokken? Heeft hij hierover al overlegd met zijn Europese collega's?

06.02 Minister François Bellot (Nederlands): Het kan hier inderdaad gaan om misleidende reclame, maar daarom valt dit nog niet onder het Directoraat-generaal Luchtvaart (DGLV), die immers inzake consumentenrechten is beperkt tot de bewaking van de regels in verordening EEG 261/2004. Het DGLV houdt toezicht op de verplichtingen tot gratis omboeking, terugbetaling en soms compensatie door de luchtvaartmaatschappijen na een

compensation par les compagnies aériennes après une annulation. Le règlement ne prévoit des droits que pour les consommateurs individuels qui sont victimes d'un refus d'embarquement, d'une annulation ou d'un retard, ce qui n'a donc aucun rapport avec la planification des vols et l'intention d'annuler rapidement. Il s'agit dans ce cas de pratiques commerciales trompeuses au sens du Code de droit économique.

Dans le cas des vols fantômes, il s'agit davantage d'une présentation fallacieuse de la nature du produit ou d'informations trompeuses, que du non-respect des droits des passagers post factum. S'il y a transfert de réservation, le règlement européen dispose qu'un autre vol doit être proposé à la première occasion ou à une date ultérieure au choix du voyageur si aucune place n'est disponible. Si ce n'est pas possible dans un délai raisonnable, la compagnie aérienne est tenue de rembourser un billet auprès d'une autre compagnie. Le règlement n'indique pas précisément quelle est l'instance en charge du contrôle et, de plus, il est très difficile de joindre les services à la clientèle pour obtenir un transfert de réservation. Une certaine tolérance existe pour les délais. Le Service Droits des passagers a déjà insisté clairement, à plusieurs reprises, auprès des compagnies aériennes pour qu'elles respectent leurs obligations en matière de remboursement et d'offre de vouchers aux passagers.

06.03 Anneleen Van Bossuyt (N-VA): Le ministre renvoie de nouveau la balle à la ministre Muylle, qui s'insurge à juste titre. Il n'est manifestement pas ouvert à une solution concrète. Les règles sont pourtant claires: le report d'un vol à une date ultérieure ne peut s'accompagner d'un surcoût. Je comprends les difficultés que rencontrent les compagnies aériennes, mais les règles sont les règles. Le ministre n'a pas non plus précisé s'il avait abordé le sujet au niveau européen. Je suis très déçue.

L'incident est clos.

07 Questions jointes de

- **Tomas Roggeman à François Bellot (Mobilité) sur "Les compensations octroyées par la SNCB pour les retards et les annulations" (55007664C)**
- **Kim Buyst à François Bellot (Mobilité) sur "Le rapport annuel d'Ombudsrail" (55007900C)**

07.01 Tomas Roggeman (N-VA): Le rapport annuel 2019 d'Ombudsrail contient 3 881 plaintes. Il est bon que les voyageurs aient trouvé un canal pour les communiquer, mais il est dommage qu'il y

annulering. De verordening bepaalt slechts rechten voor individuele consumenten die het slachtoffer zijn van een instapweigering, annulering of vertraging, wat dus geen verband houdt met de planning van de vluchten en de intentie om snel te annuleren. Daar gaat het om een misleidende handelspraktijk in de zin van het Wetboek van economisch recht.

Bij zogenoemde spookvluchten gaat het veeleer om een misleidende voorstelling van de aard van het product of om misleidende informatie dan om het niet respecteren van de passagiersrechten post factum. Bij een omboeking bepaalt de verordening dat men een andere vlucht moet aanbieden bij de eerstvolgende gelegenheid of op een latere datum naar keuze van de passagier als er geen plaats beschikbaar is. Als dat niet kan binnen een redelijke termijn, dan moet de luchtvaartmaatschappij een ticket van een andere maatschappij terugbetalen. De handhavingsinstantie is niet duidelijk bepaald in de verordening en bovendien zijn de klantendiensten zeer moeilijk bereikbaar om een omboeking te regelen. Een zekere tolerantie wordt toegestaan voor de termijnen. De dienst Passagiersrechten heeft de luchtvaartmaatschappijen al meermaals duidelijk gewezen op hun verplichting inzake terugbetaling en het aanbieden van vouchers aan passagiers.

06.03 Anneleen Van Bossuyt (N-VA): De minister legt de bal toch weer in het kamp van minister Muylle die zich daarover terecht opwindt. Blijkbaar staat hij niet open voor een concrete oplossing. De regels schrijven ook duidelijk voor dat de verplaatsing van een vlucht naar een latere datum zonder meerkosten moet gebeuren. Ik begrijp dat de luchtvaartmaatschappijen het moeilijk hebben, maar regels zijn regels. Ik heb ook niet gehoord of de minister dit al heeft besproken op Europees niveau. Ik ben dan ook ontgoocheld.

Het incident is gesloten.

07 Samengevoegde vragen van

- **Tomas Roggeman aan François Bellot (Mobilité) over "De compensaties voor vertragingen en afgelastingen bij de NMBS" (55007664C)**
- **Kim Buyst aan François Bellot (Mobilité) over "Het jaarverslag van Ombudsrail" (55007900C)**

07.01 Tomas Roggeman (N-VA): In het jaarverslag over 2019 van Ombudsrail staan 3.881 klachten vermeld. Het is goed dat de reizigers de weg vinden, maar het is jammer dat er zoveel

ait tant de raisons de se plaindre. La catégorie des retards et des compensations détient, comme de tradition, la palme.

Quelles clauses d'exonération prévoit la SNCB afin d'éviter les compensations? Ont-elles été évaluées récemment? Des ajustements sont-ils prévus? La SNCB reçoit-elle parfois des demandes de transporteurs étrangers concernant des demandes de dédommagement dans le cadre de la segmentation du contrat avec l'étranger? Que pense le ministre de la proposition d'Ombudsrail de revoir les clauses d'exonération et la segmentation des contrats à l'avantage des voyageurs?

07.02 Kim Buyst (Ecolo-Groen): La médiatrice critique vertement la clause d'exonération dans le rapport annuel 2019. La SNCB se disculpe de cette façon par rapport aux dommages consécutifs aux retards. Cette clause est selon elle contraire à la législation, plus spécifiquement contraire au droit des consommateurs. Si la SNCB veut devenir un maillon dans le transport depuis et vers l'aéroport, ce à quoi elle aspire d'ailleurs, il faut améliorer le service.

Une demande de compensation peut être introduite jusqu'à six mois après la date, mais les attestations de retard disparaissent déjà du site après sept jours. Il n'est alors plus possible d'obtenir des informations précises, ce qui ne facilite pas vraiment la vie des clients.

En utilisant des contrats distincts pour un même voyage, la SNCB mine l'esprit de la directive actuelle relative aux droits des passagers. Des seuils sont de ce fait également créés pour les voyages internationaux et cela, nous n'en voulons précisément pas.

Le ministre a-t-il conscience du fait que les conditions de transport de la SNCB enfreignent le droit des consommateurs? Comment compte-t-il inciter la SNCB à faire primer les droits des passagers?

07.03 François Bellot, ministre (*en néerlandais*): La SNCB m'a transmis une réponse de cinq pages à ces questions. Je propose de vous la communiquer par écrit.

07.04 Tomas Roggeman (N-VA): Le fait que la SNCB ait besoin de cinq pages pour se justifier indique probablement qu'il s'agit d'un point sensible.

07.05 Kim Buyst (Ecolo-Groen): Cela montre que les droits des passagers sont très importants. J'espère surtout déduire de ces réponses que la

redenen tot klagen zijn. De categorie vertragingen en compensaties is traditiegetrouw de grootste.

In welke exonatiebedingen voorziet de NMBS om compensatie te vermijden? Zijn die onlangs geëvalueerd? Zijn er aanpassingen gepland? Ontvangt de NMBS soms vragen van buitenlandse vervoerders met schadeclaims in het kader van buitenlandse contractsegmentatie? Wat vindt de minister van het voorstel van Ombudsrail om de exonatiebedingen en de contractsegmentatie in het voordeel van de reizigers te herzien?

07.02 Kim Buyst (Ecolo-Groen): De ombudsvrouw hekelt in het jaarverslag 2019 het exonatiebeding, waarmee de NMBS zich vrijstelt van vervolgschade van vertraging. Volgens haar is dit beding in strijd met de wetgeving, meer bepaald met het consumentenrecht. Wil de NMBS een schakel in het vervoer van en naar de luchthaven worden, wat ze ook pretendeert, dan moet de dienstverlening verbeteren.

Tot zes maanden na datum kan een compensatieaanvraag ingediend worden, maar de vertragingss attesten verdwijnen al na zeven dagen van de website. Precieze informatie is dan niet meer te krijgen en klantvriendelijk kan je dat niet noemen.

Door gebruik te maken van gescheiden contracten voor één reis ondermijnt de NMBS de geest van de huidige richtlijn omtrent passagiersrechten. Er worden op die manier ook drempels opgeworpen voor internationale reizen en dat willen we net niet.

Weet de minister dat de NMBS het consumentenrecht schendt met haar vervoersvoorwaarden? Hoe zal de minister de NMBS ertoe aanzetten de passagiersrechten voorop te zetten?

07.03 Minister François Bellot (*Nederlands*): De NMBS heeft een antwoord van vijf bladzijden op deze vragen gegeven. Ik stel voor dat ik ze schriftelijk bezorg.

07.04 Tomas Roggeman (N-VA): Dat de NMBS zich vijf bladzijden lang verantwoordt, toont wellicht dat dit een gevoelige snaar is.

07.05 Kim Buyst (Ecolo-Groen): Dit toont aan dat passagiersrechten enorm belangrijk zijn. Ik hoop vooral in die antwoorden te lezen dat de NMBS de

SNCB a à cœur de répondre aux préoccupations d'Ombudsrail et de tenir compte du rapport annuel et qu'elle entend y apporter une réponse.

L'incident est clos.

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

08.01 Tomas Roggeman (N-VA): Le secteur du transport de marchandises par rail réclame un pacte d'avenir.

Le ministre va-t-il discuter avec Infrabel de l'adaptation de plusieurs points, comme la redevance d'utilisation des sillons? Aux Pays-Bas et en Allemagne, le transport de marchandises est soutenu par un masterplan. Quelles mesures le ministre entend-il prendre pour venir en aide au transport ferroviaire de marchandises? Va-t-il militer pour la mise en place d'un pacte d'avenir?

08.02 François Bellot, ministre (*en néerlandais*): La Commission européenne a introduit une proposition de règlement permettant une diminution temporaire des redevances d'infrastructure. Cette proposition doit encore être discutée avec les États membres et le Parlement européen. La Belgique est favorable à la couverture des coûts des redevances d'infrastructure des entreprises ferroviaires qui transportent des marchandises. Mais une initiative législative sera requise à cet effet, une fois la proposition de la Commission approuvée. La Commission examine également les possibilités de prolonger les mesures de soutien pour le trafic diffus et le transport combiné à partir du 1er janvier 2021.

08.03 Tomas Roggeman (N-VA): Le secteur demande également une refonte complète du système. J'espère que le ministre veut, indépendamment de la proposition de la Commission européenne, œuvrer à une optimisation des horaires du transport de marchandises. Les relations entre Infrabel et le secteur du transport de marchandises sont tendues. Le ministre peut jouer en l'espèce un rôle de médiation.

L'incident est clos.

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

09.01 Tomas Roggeman (N-VA): Le nombre de

bezorgdheden van Ombudsrail en van het jaarverslag ter harte neemt en daar iets aan wil doen.

Het incident is gesloten.

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

08.01 Tomas Roggeman (N-VA): De sector van het vrachtvervoer per spoor vraagt om een toekomstpact.

Zal de minister met Infrabel overleggen over de aanpassing van een aantal zaken, zoals de rijpadvergoedingen? In Nederland en Duitsland wordt het vrachtvervoer ondersteund via een masterplan. Welke maatregelen plant de minister ter ondersteuning van het spoorvrachtvervoer? Zal hij ijveren voor de uitwerking van een toekomstpact?

08.02 Minister François Bellot (*Nederlands*): De Europese Commissie heeft een voorstel van verordening ingediend dat een tijdelijke verlaging van de heffing voor het gebruik van de spoorweginfrastructuur mogelijk maakt. Dat voorstel moet worden besproken met de lidstaten en het Europees Parlement. België is voorstander van een dekking van de kosten van de infrastructuurheffing van spoorwegondernemingen die goederen vervoeren. Daartoe is een wetgevend initiatief nodig zodra het voorstel van de Commissie is goedgekeurd. De Commissie onderzoekt ook de mogelijkheid tot verlenging vanaf 1 januari 2021 van de steunmaatregelen voor het gecombineerd en verspreid vervoer.

08.03 Tomas Roggeman (N-VA): De sector vraagt ook een drastische herziening van het systeem. Ik hoop dat de minister, los van het voorstel van de Europese Commissie, werk wil maken van een efficiënte dienstregeling voor het goederenvervoer. Infrabel en goederensector staan op gespannen voet. De minister kan daarin een bemiddelende rol opnemen.

Het incident is gesloten.

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

09.01 Tomas Roggeman (N-VA): Het aantal

passagers qui prennent le train augmente de nouveau. Comment pourrions-nous garantir qu'il sera possible de respecter la distance de sécurité dans les trains, et ce surtout en septembre lorsque les cours reprendront?

09.02 François Bellot, ministre (*en néerlandais*): La SNCB ne dispose pas, pour le moment, de davantage de réponses que celles qui ont déjà été évoquées dans le détail le 8 juillet, lors de l'audition sur ce thème.

09.03 Tomas Roggeman (N-VA): Pourtant, des entreprises ferroviaires étrangères prennent déjà des mesures destinées à pouvoir garantir la distance saine. Je déplore le manque d'initiative de la SNCB dans ce domaine.

L'incident est clos.

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

10.01 Kim Buyst (Ecolo-Groen): Le nombre de billets de train achetés en ligne ne cesse de croître et cette croissance devrait encore s'accroître. La SNCB pratique néanmoins la transition numérique en freinant des quatre fers. Dans son rapport annuel, Ombudsrail dénonce la différence de conditions de vente entre les billets achetés en ligne ou sur l'application mobile et ceux achetés au guichet ou à un distributeur automatique. De nombreux billets sont également achetés par le biais de l'application mobile de la KBC, mais en cas de plainte à ce sujet, les clients se font renvoyer de Caïphe à Pilate.

Le ministre prendra-t-il des mesures afin d'harmoniser les conditions de vente pour l'ensemble des billets? Pourquoi dans ses contrats avec des tiers, la SNCB n'a-t-elle pas conclu d'accord sur le règlement des plaintes?

10.02 François Bellot, ministre (*en néerlandais*): Les modalités de remboursement des billets achetés en ligne ne sont effectivement pas les mêmes que celles en vigueur pour les billets achetés à un distributeur de billets, et ce, pour limiter les risques de fraude. Les accompagnateurs de train ne sont en effet pas en mesure de voir si un ticket sous fichier PDF a été remboursé ou non. La SNCB s'emploie à la recherche d'une solution.

Les contrats conclus avec des vendeurs tiers comportent bel et bien des accords clairs en ce qui concerne le règlement des plaintes. Le vendeur

passagiers op de treinen neemt weer toe. Hoe kunnen wij er, zeker na de zomer wanneer de scholen weer opstarten, voor zorgen dat ook op de treinen de sociale afstand kan worden gerespecteerd?

09.02 Minister François Bellot (*Nederlands*): De NMBS beschikt momenteel niet over meer antwoorden dan dewelke al uitgebreid aan bod kwamen tijdens de hoorzitting over dit thema op 8 juli.

09.03 Tomas Roggeman (N-VA): Buitenlandse spoorondernemingen zijn wel al bezig met maatregelen om de sociale afstand te kunnen garanderen. Ik betreur het gebrek aan initiatief van de NMBS.

Het incident is gesloten.

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

10.01 Kim Buyst (Ecolo-Groen): Er worden steeds meer treintickets online verkocht en de verwachting is dat dit nog sterk zal toenemen. De NMBS voert de digitalisering echter door met de handrem op. Ombudsrail klaagt in haar jaarverslag aan dat online of via de app verkochte tickets niet dezelfde verkoopsvoorwaarden hebben dan tickets die aan het loket of de automaat gekocht werden. Er worden ook veel tickets verkocht via de app van KBC, maar bij klachten hierover worden de klanten van het kastje naar de muur gestuurd.

Zal de minister iets ondernemen om de verkoopsvoorwaarden voor alle tickets gelijk te maken? Waarom heeft de NMBS in haar contracten met derde verkopers geen afspraken gemaakt over de klachtenregeling?

10.02 Minister François Bellot (*Nederlands*): De terugbetalingsvoorwaarden voor een biljet dat online werd verkocht zijn inderdaad niet dezelfde als voor een biljet dat aan een automaat werd gekocht. Dat is om het risico op fraude te beperken, want de treinbegeleiders kunnen niet zien of een ticket in een pdf-bestand werd terugbetaald of niet. De NMBS werkt aan een oplossing.

In contracten met derde verkopers staan wel degelijk duidelijke afspraken over de klachtenregeling. De derde verkoper is

tiers est responsable du règlement des demandes ou des plaintes relatives à l'achat de titres de transport et à la prestation de services de la plateforme de vente. La SNCB traitera toutes les autres plaintes.

10.03 Kim Buyst (Ecolo-Groen): La numérisation est la pierre angulaire du projet de la SNCB de proposer la mobilité en tant que service aux voyageurs. Cela vaut non seulement pour la vente de billets, mais aussi pour la communication relative au taux d'occupation et à la composition des trains. J'espère que la SNCB continuera à s'investir dans ces aspects.

L'incident est clos.

11 Questions jointes de

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

11.01 Jan Bertels (sp.a): Cela fait plus d'un an déjà que la SNCB attend la livraison de 445 nouvelles rames M7. Les premières auraient dû être fournies en 2018. Ces nouvelles voitures auraient permis une amélioration du confort de voyage, notamment en Campine. Seules 47 rames auraient toutefois été livrées cette année en raison de la crise du coronavirus.

Ce retard de livraison a-t-il un impact sur le matériel ferroviaire circulant en Campine? Dans l'affirmative, quelles en sont les implications pour les lignes Turnhout-Binche, Bruxelles-Mol, Anvers-Hamont et Anvers-Turnhout? Quelles mesures la SNCB va-t-elle prendre pour améliorer le confort des voyageurs au départ et à destination de la Campine? Les trains climatisés sont-ils privilégiés aux heures de pointe? En été, les horaires sont modifiés. Est-il possible de remettre en service les trains Desiro en attendant la livraison des nouvelles rames?

11.02 Yoleen Van Camp (N-VA): La livraison tardive et réduite des rames M7 aura-t-elle un impact sur les rames M6 en Campine? Des M7 seront-elles également mises en service, à terme, en Campine?

responsable voor de behandeling van vragen of klachten over de aankoop van vervoersbewijzen en over de dienstverlening van het verkoopsplatform. Alle andere klachten zal de NMBS behandelen.

10.03 Kim Buyst (Ecolo-Groen): De digitalisering is de hoeksteen van het plan van de NMBS om mobiliteit als een service aan de reizigers aan te bieden. Dat geldt niet alleen voor de verkoop van tickets, maar ook voor het aangeven van de drukte en de samenstelling van de treinen. Ik hoop dat de NMBS daar verder zal op inzetten.

Het incident is gesloten.

11 Samengevoegde vragen van

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

11.01 Jan Bertels (sp.a): De NMBS wacht reeds meer dan een jaar op de levering van 445 nieuwe M7-treinstellen. De eerste zouden in 2018 worden geleverd. Deze treinstellen kunnen ook voor de Kempische regio een verbetering van het comfort betekenen. Er zouden door de coronacrisis dit jaar slechts 47 treinstellen worden geleverd.

Heeft de vertraging van de levering een invloed op het treinmaterieel dat in de Kempen wordt ingezet? Zo ja, wat betekent dit voor de verbindingen Turnhout-Binche, Brussel-Mol, Antwerpen-Hamont en Antwerpen-Turnhout? Welke maatregelen zal de NMBS nemen om het comfort van de reizigers naar en in de Kempen te verbeteren? Zet men treinen met airco zoveel mogelijk in tijdens de piekmomenten? Tijdens de zomerperiode is er een aangepaste dienstregeling. Is er een mogelijkheid om de inzet van de Desirostellen terug op te schalen in afwachting van het vernieuwd materieel?

11.02 Yoleen Van Camp (N-VA): Zal de vertraagde en verminderde levering van de M7-treinstellen een invloed hebben op de M6-treinstellen in de Kempen? Komen op termijn ook de M7's naar de Kempen?

Je ne comprends pas, du reste, comment la crise du coronavirus a pu entraîner un pareil retard dans un environnement de production où le personnel peut parfaitement travailler en sécurité.

11.03 Marianne Verhaert (Open Vld): Je puis comprendre l'application des règles de distanciation sociale.

La SNCB attend impatiemment les nouveaux trains, mais la livraison a déjà été reportée à plusieurs reprises par Alstom et Bombardier.

Quelles sont les conséquences du retard de livraison de matériel pour les voyageurs campinois? Quand verrons-nous à nouveau du matériel neuf parcourir les lignes campinoises? Comment seront limités les désagréments occasionnés aux voyageurs?

La livraison a pris du retard plusieurs fois déjà. Quelles démarches la SNCB entreprendra-t-elle auprès du constructeur afin de limiter le retard et de compenser les frais supplémentaires à sa charge en raison de celui-ci? Un nouveau calendrier de livraison a-t-il entre-temps été fixé?

11.04 François Bellot, ministre (*en néerlandais*): À partir du dernier semestre 2019 jusqu'en février 2020, des tests ont été effectués avec les nouvelles rames M7. La période de test a permis de s'assurer du bon fonctionnement de tous les composants techniques jusqu'à dans les détails.

Les derniers petits détails qui doivent encore être réglés ou, si nécessaire, améliorés ont été communiqués au fournisseur Bombardier. Étant donné les interruptions du travail dues à la crise sanitaire entre les mois de mars et de mai, ces détails sont encore actuellement finalisés.

Une partie des activités des fournisseurs Alstom-Bombardier ont dû être mises à l'arrêt à partir du 15 mars 2020. Plusieurs d'entre elles ont repris à la mi-mai, mais la chaîne de production doit être réorganisée. Un retour à la normale est prévu pour fin août.

Le constructeur de trains ne livrera pour cette raison cette année que 48 des 113 voitures initialement prévues et la livraison des automotrices démarrera en partie en décembre 2020 et en partie en mars 2021.

Sur les 445 voitures M7 commandées, une

Ik begrijp trouwens niet hoe de coronacrisis een vertraging op die schaal heeft kunnen opleveren in een productieomgeving waar men perfect medewerkers op een veilige manier kan laten werken.

11.03 Marianne Verhaert (Open Vld): Ik kan wel begrip opbrengen voor het toepassen van social-distancingmaatregelen.

De NMBS kijkt reikhalzend uit naar de nieuwe treinen, maar de levering werd door Alstom en Bombardier al verschillende keren uitgesteld.

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

De levering liep al meermaals vertraging op. Welke stappen zal de NMBS zetten bij de constructeur om de vertraging te beperken en om haar extra kosten die ze door de vertraging oploopt, te compenseren? Is er intussen al een nieuw tijdschema voor de levering?

11.04 Minister François Bellot (*Nederlands*): Er werden vanaf het laatste semester 2019 tot en met februari 2020 tests uitgevoerd met de M7-stellen. De testperiode bracht zekerheid over de goede werking van alle technische bestanddelen tot in de details.

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

Een deel van de activiteiten van de leveranciers Alstom-Bombardier moest worden stilgelegd vanaf 15 maart 2020. Een aantal ervan werd half mei hervat, maar de productieketen moet opnieuw georganiseerd worden. Een terugkeer naar de normale toestand wordt verwacht tegen eind augustus.

Daardoor zal de treinbouwer dit jaar 48 van de oorspronkelijke 113 geplande rijtuigen leveren en zal met de levering van de motorstellen worden gestart deels in december 2020 en deels in maart 2021.

Van de 445 bestelde M7-rijtuigen zal een 50-tal nog

cinquantaine sera mise sur les rails en 2020 encore. Les autres voitures seront progressivement mises en service au cours des deux prochaines années.

Les voitures M4 vont être mises hors service, mais le calendrier de ce retrait dépend effectivement de la livraison des nouvelles rames. La mise en circulation de ces nouvelles voitures libérera du matériel roulant plus ancien, qui pourra alors être mis en service ailleurs. Selon le planning actuel, la redistribution du matériel devrait avoir lieu dans la période 2021-2022.

11.05 Jan Bertels (sp.a): Le remplacement du matériel se déroulera donc en 2021-2022, s'il n'y a pas de retards supplémentaires. J'ai également demandé si des mesures transitoires étaient envisageables. Mais en somme, on dit à la Campine de se débrouiller. Cette réponse est extrêmement décevante.

11.06 Yoleen Van Camp (N-VA): Nous, les habitants de la Campine, nous payons autant d'impôts que les autres. Cette situation est devenue franchement intolérable. La situation à bord des trains est devenue invivable en Campine mais le ministre ne répond toujours pas aux demandes de solutions provisoires. Le ministre est certes en affaires courantes. Espérons dès lors que cette situation prendra rapidement fin et qu'un nouveau ministre réellement attentif aux besoins des régions soit installé.

11.07 Marianne Verhaert (Open Vld): Je suis moi aussi déçue. La mise en service des rames M7 a déjà pris du retard auquel vient aujourd'hui s'ajouter l'impact de la crise du coronavirus, au détriment de la SNCB mais surtout des voyageurs, de tous les voyageurs, et pas uniquement les voyageurs campinois.

L'incident est clos.

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

12.01 Albert Vicaire (Ecolo-Groen): Les éoliennes sont un levier indispensable de notre transition énergétique. Cependant, les riverains se plaignent de la pollution visuelle que constituent les balises lumineuses posées sur les éoliennes. Bien que ces signaux lumineux soient indispensables pour des raisons de sécurité, leur intensité peut être réduite.

Ainsi, la force aérienne belge utilise un système automatisé permettant d'allumer les balises

in 2020 op het spoor worden ingezet. De overige rijkstuigen zullen geleidelijk aan worden uitgerold over de twee volgende jaren.

De M4-rijtuigen zullen uit dienst worden genomen. De planning is inderdaad afhankelijk van de instroom van het nieuwe materieel. De inzet ervan zal ouder materieel vrijmaken, dat dan elders kan worden ingezet. Volgens de huidige planning zou de herschikking van de materieelinzet in de periode 2021-2022 kunnen gebeuren.

11.05 Jan Bertels (sp.a): De vervanging van het materieel gebeurt dus in de periode 2021-2022, als er geen bijkomende vertraging is. Ik vroeg ook of tussentijdse maatregelen mogelijk zijn. Men zegt eigenlijk dat men in de Kempen zijn plan maar moet trekken. Het antwoord is zeer teleurstellend.

11.06 Yoleen Van Camp (N-VA): Wij Kempenaren betalen evenzeer belastingen. Dit is echt niet langer te tolereren. De toestand op de treinen in de Kempen is onleefbaar, maar de minister gaat nog steeds niet in op vragen naar tussentijdse oplossingen. De minister is weliswaar minister in lopende zaken. Laten wij dus hopen dat daar snel een einde aan komt en dat er een nieuwe minister kan komen die wel aandacht heeft voor alle regio's.

11.07 Marianne Verhaert (Open Vld): Ook ik ben teleurgesteld. De instroom van de M7-stellen heeft al vertraging opgelopen, en nu komt de impact van het coronavirus daar nog eens bovenop, ten koste van de NMBS en vooral van de reiziger, niet alleen de Kempische reiziger.

Het incident is gesloten.

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

12.01 Albert Vicaire (Ecolo-Groen): De windturbines zijn een onmisbare hefboom voor onze energietransitie. De buurtbewoners klagen echter over de lichtvervuiling door de lichtbakens boven op de turbines. Die lichtsignalen zijn onontbeerlijk om veiligheidsredenen, maar ze kunnen minder intens gebruikt worden.

Zo gebruikt de Belgische luchtmacht een geautomatiseerd systeem waardoor de bakens

seulement lorsque la force aérienne réalise ses vols d'entraînement. Pour l'heure, ce système ne peut être installé que sur des éoliennes de moins de 150 mètres de haut.

Qu'en est-il de l'aviation civile? Les éoliennes de plus de 150 mètres seront-elles pourvues d'un dispositif similaire?

12.02 François Bellot, ministre (*en français*): Ce système de balisage lumineux pilotable ne peut être installé que dans les zones réservées aux avions militaires. Éteindre les balises lorsque la zone militaire n'est pas utilisée n'entraîne aucun risque. Par contre, ce type de balisage lumineux ne peut pas être utilisé dans l'espace aérien civil, car celui-ci est toujours ouvert et actif. En matière d'aviation civile, les normes sont fixées pour tous les pays par l'OACI, qui interdit l'extinction des lampes sur les éoliennes.

12.03 Albert Vicaire (Ecolo-Groen): C'est dommage mais c'est clair.

L'incident est clos.

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

13.01 Éric Thiébaut (PS): De nombreux navetteurs critiquent l'offre insuffisante de trains et le manque de voitures sur les lignes Quévy-Quévrain-Mons vers Bruxelles. La distanciation sociale ne peut être respectée. Aux heures de pointes, les voyageurs sont entassés avec le risque de contracter le COVID-19 malgré le port du masque obligatoire. C'est inacceptable!

Vu le retour d'un grand nombre de personnes au travail, la SNCB augmentera-t-elle son offre de trains P aux heures de pointe sur les lignes Quévy-Mons-Bruxelles et Quévrain-Mons-Bruxelles et le nombre de voitures sur ces lignes?

13.02 François Bellot, ministre (*en français*): Le 8 juillet, en commission, Mme Dutordoir nous a expliqué que la SNCB a tout fait pour répondre aux demandes du gouvernement pendant cette crise. Au point culminant de la pandémie, 73 % des trains circulaient en garantissant 75 % des places assises. Depuis le 4 mai, la SNCB a fait plus que le maximum pour assurer les mesures sanitaires

enkel aangezet worden wanneer de luchtmacht oefenvluchten uitvoert. Momenteel kan dat systeem enkel op windturbines van minder dan 150 meter hoog geïnstalleerd worden.

Wat zijn de mogelijkheden op het stuk van de burgerluchtvaart? Zullen de windturbines die hoger zijn dan 150 meter met een gelijkaardig systeem uitgerust worden?

12.02 Minister François Bellot (*Frans*): Dat systeem van bestuurbare lichtbakens kan enkel geïnstalleerd worden in de zones die voor de militaire vliegtuigen voorbehouden zijn. Wanneer men de bakens uitschakelt als de militaire zone niet gebruikt wordt, vormt dat geen risico. In het luchtruim voor de burgerluchtvaart kan dat type van lichtbakens echter niet gebruikt worden, want dat luchtruim is steeds open en wordt voortdurend gebruikt. De normen voor de burgerluchtvaart worden voor alle landen bepaald door de ICAO, die verbiedt dat men de lampen op de windturbines uitschakelt.

12.03 Albert Vicaire (Ecolo-Groen): Dat is jammer, maar duidelijk.

Het incident is gesloten.

13 Vraag van Eric Thiébaut aan François Bellot (Mobilititeit) over "Het ontoereikende treinaanbod en het rijtuigtekort op de lijnen Quévy-Quévrain-Bergen-Brussel" (55007748C)

13.01 Éric Thiébaut (PS): Vele pendelaars hebben kritiek op het ontoereikende treinaanbod en het gebrek aan rijtuigen op de lijnen van Quévy-Quévrain-Bergen naar Brussel. De social distancing kan er niet geëerbiedigd worden. Tijdens de spitsuren zitten de reizigers opeengepakt, waardoor ze het risico lopen met COVID-19 besmet te raken, ondanks het verplichte mondkapje. Dat is onaanvaardbaar!

Zal de NMBS, nu een groot aantal personen het werk hervat heeft, het P-treinaanbod op de lijnen Quévy-Bergen-Brussel en Quévrain-Bergen-Brussel tijdens de spitsuren verhogen en meer rijtuigen op die lijnen inzetten?

13.02 Minister François Bellot (*Frans*): Op 8 juli heeft mevrouw Dutordoir ons tijdens de commissievergadering uitgelegd dat de NMBS er alles aan gedaan heeft om tijdens de crisis tegemoet te komen aan de verzoeken van de regering. Op het hoogtepunt van de pandemie reed 73 % van de treinen en was 75 % van de zitplaatsen verzekerd. Sinds 4 mei heeft de NMBS

durant le déconfinement. Elle a supprimé les 91 trains P de et vers Bruxelles à cause de l'incitation à télétravailler, mais assure ses 3 573 autres trains quotidiens. Dès septembre, la SNCB remettra 67 trains P en circulation.

Je vous fais suivre la copie d'une réponse de la SNCB sur la ligne que vous citez comprenant le détail du renforcement de l'offre dès septembre.

13.03 **Éric Thiébaud** (PS): Je vous remercie pour ces bonnes nouvelles.

L'incident est clos.

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

14.01 **Kim Buyst** (Ecolo-Groen): La semaine dernière une vidéo d'un incident impliquant des agents de Securail à la gare de Louvain a circulé sur laquelle on voit les agents bousculer une femme et apostropher celle qui les filme sur la couleur de sa peau et la traiter de manière particulièrement intimidante. Nous ne connaissons pas le contexte de l'incident, mais il n'empêche que ces images m'inquiètent. Le ministre pourrait-il fournir de plus amples informations à ce sujet?

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

14.02 **François Bellot**, ministre (*en néerlandais*): La SNCB me fait savoir que le respect pour tous est une valeur qui lui est très chère. Une enquête interne a été lancée et, dans l'attente des conclusions, toutes les mesures éventuellement nécessaires seront, bien sûr, prises.

14.03 **Kim Buyst** (Ecolo-Groen): Pour les agents de Securail, certaines situations ne sont pas évidentes, mais j'espère que l'agent qui, dans un reportage, a été suivi à bord du train entre Eupen et Ostende puisse faire figure d'exemple.

L'incident est clos.

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

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

alles uit de kast gehaald, en meer dan dat, teneinde de naleving van de voorzorgsmaatregelen tijdens de exitfase te bewerkstelligen. Ze heeft de 91 P-treinen van en naar Brussel afgeschaft omdat de mensen ertoe aangespoord werden te telewerken, maar de 3.573 andere treinen per dag bleven rijden. Vanaf september zal de NMBS 67 P-treinen weer laten rijden.

Ik zal u een kopie doorsturen van het antwoord van de NMBS over de spoorlijn waarnaar u verwijst, met onder meer het overzicht van de uitbreiding van het aanbod vanaf september.

13.03 **Éric Thiébaud** (PS): Ik dank u voor het goede nieuws.

Het incident is gesloten.

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

14.01 **Kim Buyst** (Ecolo-Groen): Vorige week dook een filmpje op van een incident met Securailagenten in het station van Leuven, die een vrouw duwden en een andere vrouw, die het incident filmde, aanspraken op haar huidskleur en erg intimiderend behandelden. We kennen de situatie niet, maar de beelden verontrusten me. Kan de minister meer informatie geven?

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

14.02 Minister **François Bellot** (*Nederlands*): De NMBS laat mij weten dat zij respect voor iedereen als waarde hoog in het vaandel draagt. Er is een intern onderzoek gestart en in afwachting van de resultaten worden uiteraard alle eventueel nodige maatregelen genomen.

14.03 **Kim Buyst** (Ecolo-Groen): Voor agenten van Securail zijn sommige situaties niet evident, maar ik hoop dat de agent die op de trein tussen Eupen en Oostende in een reportage werd gevolgd, een voorbeeld mag zijn.

Het incident is gesloten.

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

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

(55007919C)

15.01 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Le gouvernement fédéral a débloqué 60 millions d'euros pour atténuer les effets de la crise du coronavirus sur les contrôleurs aériens de skeyes. Dans cette entreprise, il y a par ailleurs un conflit social latent, un recomptage des membres du syndicat représentatif ayant été demandé afin de déterminer le nombre de sièges au sein de la commission paritaire de skeyes. Comme ce recomptage n'a plus été fait depuis longtemps, les accords sociaux ne sont pas soutenus par l'ensemble du groupe. Un audit a également été demandé afin de faire émerger les points sensibles et ainsi de pouvoir construire un meilleur avenir pour l'entreprise.

Comment le gouvernement fédéral est-il arrivé à ce montant de 60 millions d'euros d'aide? L'entreprise est-elle victime de défauts de paiement de la part des compagnies aériennes ou d'autres clients? Dans l'affirmative, de quels clients et de quels montants s'agit-il? Quand le dernier recomptage a-t-il eu lieu et le ministre demandera-t-il un nouveau recomptage en vue de concertations sociales correctes? Va-t-il accéder à la demande de planification d'un audit externe de skeyes?

15.02 François Bellot, ministre (en néerlandais): Skeyes est financé principalement par les redevances des compagnies aériennes. La diminution du trafic aérien durant la crise du coronavirus a dès lors entraîné une perte de revenus substantielle. Le besoin en liquidité supplémentaire pour 2020 est estimé à 100 millions d'euros. Un prêt de près de 40 millions d'euros a été octroyé par le biais d'Eurocontrol sous la forme d'acomptes. Pour garantir la continuité opérationnelle et financière de l'entreprise publique, le gouvernement a dégagé un budget de 60 millions d'euros dont 15 millions d'euros sous la forme d'avances, 25 millions en tant que dotation et 20 millions sous la forme d'un prêt.

Le dernier comptage remonte à la transformation de la Régie des Voies Aériennes en l'entreprise publique autonome Belgocontrol. Le contrôle aérien a subi d'importants changements ces dernières années du fait de la création de l'espace aérien européen commun, de l'intensification du trafic aérien européen et de la numérisation croissante. Ces changements requièrent une modernisation de l'entreprise et une réforme des méthodes de travail. Ces dernières années, la fin de carrière des contrôleurs aériens a été réformée après la réforme des pensions, le système de planification du personnel a été redessiné, le régime stand-by a été

(55007919C)

15.01 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): De federale regering heeft 60 miljoen euro vrijgemaakt om de gevolgen van het coronavirus voor de luchtverkeersleiders van skeyes te verzachten. Daar is ook sprake van een sluimerend sociaal conflict, omdat men er een hertelling heeft gevraagd van de leden van de representatieve vakbond om zo het aantal zetels binnen het paritair comité van skeyes te bepalen. Dat is al heel lang niet meer gebeurd en daardoor worden sociale akkoorden niet gedragen door de hele groep. Er was ook een vraag naar een audit om de pijnpunten bloot te leggen en zo te kunnen werken aan een betere toekomst voor het bedrijf.

Hoe kwam de federale regering aan dat bedrag van 60 miljoen steun? Heeft skeyes last van wanbetalingen door de luchtvaartmaatschappijen of andere klanten? Indien ja, welke en om welke bedragen gaat het? Wanneer gebeurde de laatste hertelling en zal de minister een nieuwe hertelling vragen met het oog op behoorlijk sociaal overleg? Zal hij ingaan op de vraag om een externe audit te plannen bij skeyes?

15.02 Minister François Bellot (Nederlands): Skeyes wordt voornamelijk gefinancierd met de heffingen van luchtvaartmaatschappijen. De daling van het luchtverkeer in de coronacrisis heeft daarom geleid tot een drastisch inkomstenverlies. De extra liquiditeitsbehoefte voor 2020 wordt geraamd op 100 miljoen euro. Via Eurocontrol is een lening van bijna 40 miljoen euro gegeven in de vorm van voorschotten. Om de operationele en financiële continuïteit van het overheidsbedrijf te waarborgen, heeft de regering een budget van 60 miljoen euro beschikbaar gesteld, waarvan 15 miljoen euro in de vorm van voorschotten, 25 miljoen euro in de vorm van een dotatie en 20 miljoen euro in de vorm van een lening.

De laatste telling gaat terug naar de omvorming van de Regie der Luchtwezen in het autonome overheidsbedrijf Belgocontrol. De luchtverkeersleiding is de afgelopen jaren sterk veranderd door de invoering van het gemeenschappelijk Europees luchtruim, de groei van het Europees luchtverkeer en de toenemende digitalisering. Dat vereist een modernisering van het bedrijf en een hervorming van de werkmethoden. De afgelopen jaren werd het einde van de loopbaan van de luchtverkeersleiders hervormd na de pensioenhervorming, het personeelsplanningsysteem hertekend, de stand-

instauré, etc., et ce grâce aux accords au sein de l'organe de dialogue social de l'entreprise. Les résultats des dernières années sur le plan de la sécurité et des finances sont très positifs. Skeyes est l'un des acteurs de premier plan en Europe.

byregeling ingevoerd enzovoort, dit dankzij akkoorden binnen het orgaan voor sociale dialoog van de onderneming. De resultaten op het niveau van veiligheid en van financiën zijn het laatste jaar zeer positief. Skeyes is een van de leidinggevende spelers in Europa.

15.03 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Lors de l'audition, nous avons été particulièrement frappés par le déroulement extrêmement pénible de la concertation sociale chez skeyes. Je regrette vivement l'absence d'implication du ministre dans ces négociations. Les organisations syndicales demandent un nouveau comptage et celui-ci ne peut qu'être bénéfique pour la concertation sociale. Malheureusement, le ministre refuse d'accéder à cette requête ainsi qu'à celle ayant trait à la réalisation d'un audit. Des accords unilatéraux ne feront qu'amplifier les problèmes au sein de l'entreprise.

L'incident est clos.

16 Questions jointes de

- Eric Thiébaud à François Bellot (Mobilité) sur "Le budget relatif à la construction de la gare de Liège" (55007922C)
- Eric Thiébaud à François Bellot (Mobilité) sur "Les conséquences de la crise du COVID-19 pour le chantier de la gare de Mons" (55007924C)
- Eric Thiébaud à François Bellot (Mobilité) sur "Le coût global de la future gare de Mons" (55007925C)
- Eric Thiébaud à François Bellot (Mobilité) sur "Les marchés publics relatifs au chantier de la gare de Mons" (55007927C)

16.01 Éric Thiébaud (PS): On compare souvent le chantier de la gare de Mons à celui de la gare de Liège inaugurée en 2008, puisque c'est le même architecte qui les a conçues. Combien a coûté la construction de la gare de Liège? Y a-t-il eu une différence de coût par rapport au budget initial? Quels sont les coûts d'entretien annuels de la gare de Liège?

Initialement prévue pour 2015, l'inauguration de la gare de Mons a, sans cesse, été reportée. Les couacs ont été nombreux. La crise sanitaire n'arrange rien. Quelles sont les conséquences de la crise du COVID-19 sur les délais de finalisation de la gare? Les travaux seront-ils terminés en 2023? Un report supplémentaire pourrait-il avoir des conséquences sur les 12 millions d'euros de fonds FEDER?

15.03 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): In de hoorzitting is ons heel sterk opgevallen dat het sociaal overleg bij skeyes heel moeizaam verloopt. Ik vind het zeer erg dat de minister daar zijn schouders niet onder zet. De vakbonden vragen om een nieuwe telling en dat kan het sociaal overleg alleen maar bevorderen. De minister gaat daar helaas niet op in, evenmin als op de vraag naar een audit. Eenzijdige akkoorden zullen enkel leiden tot meer problemen bij skeyes.

Het incident is gesloten.

16 Samengevoegde vragen van

- Eric Thiébaud aan François Bellot (Mobilité) over "Het kostenplaatje van de bouw van het station Luik" (55007922C)
- Eric Thiébaud aan François Bellot (Mobilité) over "De gevolgen van de coronacrisis voor de werken in het station Bergen" (55007924C)
- Eric Thiébaud aan François Bellot (Mobilité) over "Het totale kostenplaatje van het toekomstige station Bergen" (55007925C)
- Eric Thiébaud aan François Bellot (Mobilité) over "De openbare aanbestedingen met betrekking tot de werken in het station Bergen" (55007927C)

16.01 Éric Thiébaud (PS): Vaak vergelijkt men de werkzaamheden aan het station Bergen met die aan het in 2008 ingehuldigde station Luik, aangezien beide stations door dezelfde architect ontworpen zijn. Hoeveel heeft de bouw van het station Luik gekost? Is er een verschil in vergelijking met het aanvankelijk uitgetrokken budget? Hoeveel bedragen de jaarlijkse kosten voor het onderhoud van het station Luik?

De officiële opening van het station Bergen, die aanvankelijk voor 2015 gepland was, werd voortdurend uitgesteld. Er liep heel wat mis. De gezondheidscrisis helpt de zaken ook niet vooruit. Wat zijn de gevolgen van de coronacrisis voor het tijdpad voor de voltooiing van de werken aan het station? Zullen de werkzaamheden in 2023 afgerond zijn? Zou een bijkomend uitstel een impact kunnen hebben op de 12 miljoen euro van het EFRO?

Les retards et les couacs successifs liés au chantier de la gare de Mons auront un impact sur le coût global de sa construction: pourriez-vous dresser un historique de l'évolution du budget alloué à la gare, par année et par postes? Où en est le chantier actuellement? Suite à la faillite de la société espagnole Emesa, le marché public a-t-il été réattribué?

Selon les informations parues dans la presse, les avis pour les derniers marchés ont été publiés. Les sociétés ont-elles déjà été choisies et les avis d'attribution publiés? Pourriez-vous me faire parvenir, éventuellement par écrit, l'ensemble des marchés publics et des avis d'attribution accordés depuis le lancement du chantier, ainsi que les cahiers des charges, avis de l'inspecteur des Finances, avis d'attribution, décisions d'attribution et évaluations de prix de l'ensemble des marchés publics?

16.02 François Bellot, ministre (*en français*): La construction de la gare de Liège a coûté 610 millions d'euros dont 400 millions à charge de la SNCB et le solde à charge d'Infrabel. Les coûts annuels de nettoyage sont d'environ 850 000 euros.

Le coronavirus n'a pas eu d'impact sur le planning global du chantier de la gare de Mons. L'adjudication du nouveau marché pour la charpente et les auvents, que la SNCB devait ré-attribuer, n'a pas été perturbée: le nouveau marché a pu être notifié le 18 mai à la société portugaise Martifer, avec la reprise des travaux le 2 juillet 2020. La fin des travaux est donc toujours prévue pour juin 2023.

Actuellement, les travaux sont focalisés sur le gros œuvre et le béton, qui seront terminés en décembre 2020, ainsi que sur le câblage et l'équipement des locaux techniques dans les parkings. L'essentiel de la structure sera terminé en avril 2021 avec des travaux ponctuels jusqu'en 2022. Les travaux pour l'enveloppe de la gare sont prévus de juillet 2020 à avril 2021, et la couverture des abris-quais, d'avril 2021 à septembre 2022. Le second œuvre et les parachèvements sont planifiés entre mars 2021 et mars 2023. Les engins de levage seront installés entre mars 2021 et avril 2022.

De vertragingen en de opeenvolgende problemen op de werf van het station Bergen zullen het globale kostenplaatje van de bouw impacten. Kunt u een chronologisch overzicht geven van de evolutie van het budget dat voor het station uitgetrokken werd, opgesplitst per jaar en per uitgavenpost? Hoeveel zijn de werkzaamheden gevorderd? Werd de opdracht na het faillissement van het Spaanse bedrijf Emesa aan een ander bedrijf toegewezen?

Volgens de informatie in de pers werden de aankondigingen van de jongste overheidsopdrachten gepubliceerd. Werden de bedrijven reeds geselecteerd en werden de gunningsberichten gepubliceerd? Kunt u me – eventueel schriftelijk – een volledig overzicht van de overheidsopdrachten en van de gunningsberichten sinds de opstart van de werken bezorgen, alsook de bestekken, de adviezen van de inspecteur van Financiën, de gunningsberichten, de gunningsbeslissingen en de kostenramingen voor alle overheidsopdrachten?

16.02 Minister François Bellot (Frans): De bouw van het station Luik heeft 610 miljoen euro gekost, waarvan 400 miljoen ten laste van de NMBS en het resterende bedrag ten laste van Infrabel. De jaarlijkse kosten voor de schoonmaak bedragen ongeveer 850.000 euro.

Het coronavirus heeft de algemene planning van de werken aan het station Bergen niet in de war gestuurd. De gunning van de nieuwe overheidsopdracht voor het gebint en de luifels, die de NMBS opnieuw moest toewijzen, kwam niet in het gedrang: de nieuwe opdracht kon op 18 mei toegewezen worden aan het Portugese bedrijf Martifer, waardoor de werken op 2 juli 2020 hervat werden. Het einde van de werken is dus nog steeds voor juni 2023 gepland.

Momenteel wordt er vooral gewerkt aan de ruwbouw en de betonstructuur, die in december 2020 klaar zullen zijn, evenals aan de bekabeling en de uitrusting van de technische lokalen in de parkings. De structuur zal grotendeels afgewerkt zijn in april 2021, waarbij er tot in 2022 nog enkele specifieke werken uitgevoerd zullen worden. De werken aan de bekleding van het station staan van juli 2020 tot april 2021 gepland, en de overkapping van de wachthuisjes op de perrons van april 2021 tot september 2022. De afbouw en de afwerkingen werden tussen maart 2021 en maart 2023 ingepland. De hefinrichtingen zullen tussen maart 2021 en april 2022 geïnstalleerd worden.

Les équipements techniques (électricité, HVAC et détection incendie) seront achevés en juin 2023.

Une mise en service du parking nord est prévue au second semestre 2021 et les aménagements des abords de février 2021 à mars 2023. La majorité des travaux à charge d'Infrabel a déjà été réalisée mais compte tenu du phasage général, le retard du chantier a tout de même eu un impact sur certains travaux encore à réaliser à charge d'Infrabel (poste haute tension, TGBT, fibres optiques et ICT notamment).

Les coûts supplémentaires pour Infrabel sont, jusqu'à présent, proportionnellement peu élevés. Le montant initial du projet de la gare de Mons était de 170 millions. Actuellement, il s'élève à 324 millions (200 millions à charge de la SNCB; 80 à charge d'Infrabel; 32 à charge de l'OTW; 12 millions à charge de la ville).

16.03 Éric Thiébaud (PS): Je comprends que vous ne me donniez pas toutes les réponses en commission mais j'aimerais quand même les recevoir par écrit, entre autres l'historique de la passation des marchés.

L'incident est clos.

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

17.01 Éric Thiébaud (PS): Quelles sont les fréquentations annuelles des gares de Mons et de Liège?

17.02 François Bellot, ministre (en français): Pour Mons, le comptage 2019 donne 55 437 voyageurs par semaine, dont 9 820 par jour en semaine, 3 839 les samedis et 2 498 les dimanches. Pour Liège, les chiffres de 2019 donnent 113 995 voyageurs, dont 17 931 les jours de semaine, 12 964 les samedis et 11 376 les dimanches. On observe une grande différence dans les proportions de voyageurs entre la semaine et les week-ends.

17.03 Éric Thiébaud (PS): Tant le nombre de voyageurs que le budget est le double à Liège par rapport à Mons. C'est logique.

L'incident est clos.

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

De technische uitrusting (elektriciteit, HVAC en branddetectie) zal in juni 2023 voltooid worden.

De ingebruikname van de parking noord is gepland voor het tweede semester van 2021, en de werkzaamheden aan de stationsomgeving zijn ingepland van februari 2021 tot maart 2023. De meeste werken ten laste van Infrabel zijn al voltooid, maar rekening houdend met de algemene fasering heeft de opgelopen vertraging toch een impact op bepaalde nog uit te voeren werken ten laste van Infrabel (hoogspanningspost, ALSB, glasvezelkabels en ICT).

De bijkomende kosten voor Infrabel zijn tot nu toe in verhouding gering. De oorspronkelijke kostenraming voor het station Bergen beliep 170 miljoen euro. Momenteel gaat men uit van 324 miljoen (waarvan 200 miljoen ten laste van de NMBS, 80 ten laste van Infrabel, 32 ten laste van de OTW en 12 miljoen ten laste van de stad).

16.03 Éric Thiébaud (PS): Ik begrijp dat u mij in de commissie niet alle antwoorden geeft, maar ik zou ze toch graag schriftelijk ontvangen; zo zou ik ook graag de historie van de aanbestedingen krijgen.

Het incident is gesloten.

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

17.01 Éric Thiébaud (PS): Hoeveel treinreizigers maken er jaarlijks gebruik van de stations Bergen en Luik?

17.02 Minister François Bellot (Frans): Voor Bergen werden de volgende aantallen geteld: 55.437 reizigers per week, van wie 9.820 per weekday, 3.839 op zaterdag en 2.498 op zondag. Voor Luik zijn de cijfers van 2019 de volgende: 113.995 reizigers, van wie 17.931 op weekdays, 12.964 op zaterdag en 11.376 op zondag. Men stelt vast dat er een groot verschil is tussen het aantal reizigers op weekdays en in het weekend.

17.03 Éric Thiébaud (PS): Zowel het aantal reizigers als het budget liggen in Luik twee keer zo hoog als in Bergen. Dat is logisch.

Het incident is gesloten.

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

18.01 Marianne Verhaert (Open Vld): La crise du coronavirus aura un impact de 348 millions d'euros sur la SNCB. Infrabel évalue ses pertes à 47,7 millions d'euros, et Lineas aussi est à la peine.

Le gouvernement va-t-il compenser les pertes des entreprises ferroviaires? Des discussions sont-elles en cours à ce sujet? De quels montants serait-il question? Que pense le ministre d'une redevance d'utilisation des sillons pour le transport de marchandises? Peut-il également se prononcer sur les négociations entre Infrabel et Northern Diabolo SA? Cet investisseur chiffre ses pertes à 15 millions d'euros.

18.02 François Bellot, ministre (*en néerlandais*): Les discussions au sujet des compensations pour la SNCB et Infrabel sont en cours. Nous devons examiner les pertes contractées pendant la crise et les pertes prévues pour le reste de l'année.

La SNCB reçoit 100 millions d'euros pour les frais directs et le pass gratuit de 12 trajets et 10 millions d'euros pour les coûts opérationnels du transport gratuit des vélos entre le 1^{er} juillet et le 31 décembre. Il s'agit en l'occurrence d'une couverture directe pour ces frais et non d'une aide pour garantir la continuité de l'activité de l'entreprise.

Le secteur du transport des marchandises par voie ferrée estime les pertes dues au coronavirus à 85 millions d'euros. Nous couvrons le coût de la redevance d'infrastructure dès que la proposition de règlement de la Commission européenne qui le rend possible aura été approuvée.

Infrabel a invoqué la force majeure en raison de la crise sanitaire. Infrabel et Northern Diabolo examinent ensemble les conséquences.

18.03 Marianne Verhaert (Open Vld): À la demande du gouvernement, les compagnies ferroviaires ont continué à faire rouler les trains, souvent à vide. De surcroît, l'impact sur le trafic ferroviaire se fera sentir longtemps encore. Nous devons ouvrir au Parlement un débat sur les compensations.

L'incident est clos.

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

18.01 Marianne Verhaert (Open Vld): De coronacrisis zal een impact van 348 miljoen euro hebben op de NMBS. Infrabel schat het verlies op 47,7 miljoen euro en ook Lineas staat onder druk.

Zal de regering de verliezen van de spoorbedrijven compenseren? Lopen hierover gesprekken? Over welke bedragen zou het gaan? Hoe staat de minister tegenover een rijpadvergoeding voor het goederenvervoer? Kan de minister ook iets zeggen over de onderhandelingen tussen Infrabel en Northern Diabolo nv. Deze investeerder raamt zijn verlies op 15 miljoen euro.

18.02 Minister François Bellot (*Nederlands*): De besprekingen over de compensaties voor de NMBS en Infrabel zijn aan de gang. We moeten kijken naar de verliezen tijdens de crisis en naar de verwachte verliezen in de rest van het jaar.

De NMBS krijgt 100 miljoen euro voor de directe kosten van de twaalfrittenpas en 10 miljoen euro voor operationele kosten van het gratis vervoer van fietsen tussen 1 juli en 31 december. Het gaat hier over een rechtstreeks dekking van deze kosten en niet over steun om de continuïteit van de activiteit van de onderneming te waarborgen.

De sector van het goederenvervoer per spoor schat de verliezen door COVID-19 op 85 miljoen euro. Wij zullen een kostendekking van de infrastructuurheffing invoeren zodra het voorstel van verordening van de Europese Commissie dat dit mogelijk maakt, is goedgekeurd.

Infrabel heeft overmacht ingeroepen naar aanleiding van de coronacrisis. Infrabel en Northern Diabolo bekijken samen de gevolgen.

18.03 Marianne Verhaert (Open Vld): De spoorbedrijven hebben op verzoek van de regering doorgewerkt tijdens de coronacrisis, vaak met lege treinen. Bovendien zal de impact op het spoorvervoer nog een hele tijd voelbaar blijven. We moeten een open debat voeren in het Parlement over de compensaties.

Het incident is gesloten.

De openbare commissievergadering wordt gesloten om 16.27 uur.