

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

05-05-2021

Après-midi

Woensdag

05-05-2021

Namiddag

N-VA	Nieuw-Vlaamse Alliantie
Ecolo-Groen	Ecologistes Confédérés pour l'organisation de luttes 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
Vooruit	Vooruit
cdH	centre démocrate Humaniste
DéFI	Démocrate Fédéraliste Indépendant
INDEP-ONAFH	Indépendant - Onafhankelijk

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

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

SOMMAIRE

Débat d'actualité sur les règles corona et questions jointes de 1

- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les trains bondés sur la ligne Hasselt-Bruxelles" (55016797C) 1

- Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les voyageurs débarqués du train en raison du non-respect de la "règle de la fenêtre"" (55016964C) 1

- Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'incident lié à la règle de la fenêtre" (55017023C) 1

- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les 300 jeunes débarqués d'un train surbondé" (55016928C) 1

- Marianne Verhaert à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'évaluation de la règle de la fenêtre" (55017177C) 1

- Jef Van den Bergh à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les trains en direction des villes universitaires" (55017282C) 1

Orateurs: **Frank Troosters, Maria Vindevoghel, Marianne Verhaert, Jef Van den Bergh, Joris Vandenbroucke, Georges Gilkinet**, vice-premier ministre et ministre de la Mobilité

Questions jointes de 5

- Kim Buyst à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les toilettes dans les gares" (55015360C) 5

- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le plan "toilettes" de la SNCB" (55016214C) 5

Orateurs: **Kim Buyst, Frank Troosters, Georges Gilkinet**, vice-premier ministre et ministre de la Mobilité

Question de Kim Buyst à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les écrans tactiles dans les voitures" (55015362C) 7

Orateurs: **Kim Buyst, Georges Gilkinet**, vice-premier ministre et ministre de la Mobilité

Question de Wouter Raskin à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le rehaussement du pont ferroviaire à Heusden-Zolder" (55015612C) 8

Orateurs: **Wouter Raskin, Georges Gilkinet**, vice-premier ministre et ministre de la Mobilité

INHOUD

Actualiteitsdebat over de coronaregels en toegevoegde vragen van 1

- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobilititeit) over "De overvolle treinen Hasselt-Brussel" (55016797C) 1

- Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobilititeit) over "Reizigers die uit de trein werden gezet wegens de niet-naleving van de 'raammaatregel'" (55016964C) 1

- Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM Mobilititeit) over "Het incident met de raamregel" (55017023C) 1

- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobilititeit) over "De 300 studenten die van een overvolle trein werden gehaald" (55016928C) 1

- Marianne Verhaert aan Georges Gilkinet (VEM Mobilititeit) over "De evaluatie van de raamregel" (55017177C) 1

- Jef Van den Bergh aan Georges Gilkinet (VEM Mobilititeit) over "De treinen naar universiteitssteden" (55017282C) 1

Sprekers: **Frank Troosters, Maria Vindevoghel, Marianne Verhaert, Jef Van den Bergh, Joris Vandenbroucke, Georges Gilkinet**, vice-eersteminister en minister van Mobilititeit

Samengevoegde vragen van 5

- Kim Buyst aan Georges Gilkinet (VEM Mobilititeit) over "Toiletten in de stations" (55015360C) 5

- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobilititeit) over "Het toiletplan van de NMBS" (55016214C) 5

Sprekers: **Kim Buyst, Frank Troosters, Georges Gilkinet**, vice-eersteminister en minister van Mobilititeit

Vraag van Kim Buyst aan Georges Gilkinet (VEM Mobilititeit) over "Aanraakschermen in auto's" (55015362C) 7

Sprekers: **Kim Buyst, Georges Gilkinet**, vice-eersteminister en minister van Mobilititeit

Vraag van Wouter Raskin aan Georges Gilkinet (VEM Mobilititeit) over "De verhoging van de spoorbrug in Heusden-Zolder" (55015612C) 8

Sprekers: **Wouter Raskin, Georges Gilkinet**, vice-eersteminister en minister van Mobilititeit

Question de Wouter Raskin à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La ligne ferroviaire Hasselt-Maastricht" (55015651C)	9	Vraag van Wouter Raskin aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De spoorlijn Hasselt-Maastricht" (55015651C)	9
<i>Orateurs:</i> Wouter Raskin, Georges Gilkinet , vice-premier ministre et ministre de la Mobilité		<i>Sprekers:</i> Wouter Raskin, Georges Gilkinet , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit	
Question de Wouter Raskin à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'éventuelle extension de l'exception prévue dans le code de la route pour un véhicule prioritaire" (55015684C)	10	Vraag van Wouter Raskin aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De eventuele uitbreiding van het uitzonderingsregime in de wegcode voor prioritaire voertuigen" (55015684C)	10
<i>Orateurs:</i> Wouter Raskin, Georges Gilkinet , vice-premier ministre et ministre de la Mobilité		<i>Sprekers:</i> Wouter Raskin, Georges Gilkinet , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit	
Question de Ben Segers à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'opération Sky" (55015787C)	11	Vraag van Ben Segers aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Operatie Sky" (55015787C)	11
<i>Orateurs:</i> Ben Segers, Georges Gilkinet , vice-premier ministre et ministre de la Mobilité		<i>Sprekers:</i> Ben Segers, Georges Gilkinet , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit	
Question de Marianne Verhaert à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La lettre de voiture électronique" (55016012C)	12	Vraag van Marianne Verhaert aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De digitale vrachtbrieff" (55016012C)	12
<i>Orateurs:</i> Marianne Verhaert, Georges Gilkinet , vice-premier ministre et ministre de la Mobilité		<i>Sprekers:</i> Marianne Verhaert, Georges Gilkinet , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit	
Question de Marianne Verhaert à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le service garanti en période de coronavirus" (55016016C)	13	Vraag van Marianne Verhaert aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De gegarandeerde dienstverlening in tijden van corona" (55016016C)	13
<i>Orateurs:</i> Marianne Verhaert, Georges Gilkinet , vice-premier ministre et ministre de la Mobilité		<i>Sprekers:</i> Marianne Verhaert, Georges Gilkinet , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit	
Question de Vicky Reynaert à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le Plan Boost" (55015957C)	14	Vraag van Vicky Reynaert aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het Boost Plan" (55015957C)	14
<i>Orateurs:</i> Vicky Reynaert, Georges Gilkinet , vice-premier ministre et ministre de la Mobilité		<i>Sprekers:</i> Vicky Reynaert, Georges Gilkinet , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit	
Questions jointes de	15	Samengevoegde vragen van	15
- Sigrid Goethals à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le respect de la législation linguistique" (55016116C)	15	- Sigrid Goethals aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De naleving van de taalwetgeving" (55016116C)	15
- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le cadre linguistique légal de la SNCB" (55016204C)	15	- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het wettelijk taalkader van de NMBS" (55016204C)	15
<i>Orateurs:</i> Sigrid Goethals, Frank Troosters, Georges Gilkinet , vice-premier ministre et ministre de la Mobilité		<i>Sprekers:</i> Sigrid Goethals, Frank Troosters, Georges Gilkinet , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit	
Question de Sigrid Goethals à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les commissaires du gouvernement" (55016147C)	16	Vraag van Sigrid Goethals aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De regeringscommissarissen" (55016147C)	16
<i>Orateurs:</i> Sigrid Goethals, Georges Gilkinet , vice-premier ministre et ministre de la Mobilité		<i>Sprekers:</i> Sigrid Goethals, Georges Gilkinet , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit	
Question de Sigrid Goethals à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les organes relevant de la compétence du ministre" (55016154C)	17	Vraag van Sigrid Goethals aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De organen waarvoor de minister bevoegd is" (55016154C)	17
<i>Orateurs:</i> Sigrid Goethals, Georges Gilkinet		<i>Sprekers:</i> Sigrid Goethals, Georges	

vice-premier ministre et ministre de la Mobilité		Gilkinet , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit	
Question de Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le nouveau siège de la SNCB" (55016203C)	17	Vraag van Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De nieuwe hoofdzetel van de NMBS" (55016203C)	17
<i>Orateurs:</i> Frank Troosters, Georges Gilkinet , vice-premier ministre et ministre de la Mobilité		<i>Sprekers:</i> Frank Troosters, Georges Gilkinet , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit	
Questions jointes de	19	Samengevoegde vragen van	19
- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La demande d'assistance dans les gares" (55016211C)	19	- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het aanvragen van assistentie in stations" (55016211C)	19
- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La limitation des heures d'ouverture des guichets" (55016212C)	19	- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De beperking van de openingsuren van de loketten" (55016212C)	19
- Josy Arens à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'accompagnement de la fermeture des guichets de gares" (55016689C)	19	- Josy Arens aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De flankerende maatregelen bij de sluiting van stationsloketten" (55016689C)	19
<i>Orateurs:</i> Frank Troosters, Georges Gilkinet , vice-premier ministre et ministre de la Mobilité		<i>Sprekers:</i> Frank Troosters, Georges Gilkinet , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit	
Questions jointes de	19	Samengevoegde vragen van	19
- Barbara Creemers à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le groupe de pilotage pour une éventuelle liaison ferroviaire entre Hamont et Weert" (55016885C)	19	- Barbara Creemers aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De bestuursgroep voor een mogelijke treinverbinding tussen Hamont en Weert" (55016885C)	19
- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le business case/l'étude de potentiel de la liaison ferroviaire Hamont-Weert" (55016217C)	19	- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De businesscase/potentieelstudie over de spoorverbinding Hamont-Weert" (55016217C)	19
<i>Orateurs:</i> Barbara Creemers, Frank Troosters, Georges Gilkinet , vice-premier ministre et ministre de la Mobilité		<i>Sprekers:</i> Barbara Creemers, Frank Troosters, Georges Gilkinet , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit	
Question de Joris Vandenbroucke à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'étude éventuelle de Vias sur les effets de la limitation de vitesse à 30 km/h" (55015963C)	21	Vraag van Joris Vandenbroucke aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De eventuele studie door Vias over de gevolgen van de verlaging van de snelheidslimiet naar 30 km/u" (55015963C)	21
<i>Orateurs:</i> Joris Vandenbroucke, Georges Gilkinet , vice-premier ministre et ministre de la Mobilité		<i>Sprekers:</i> Joris Vandenbroucke, Georges Gilkinet , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit	
Questions jointes de	22	Samengevoegde vragen van	22
- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les travaux en gare de Hasselt" (55016215C)	22	- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De werken aan het station Hasselt" (55016215C)	22
- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les toilettes dans la gare de Hasselt" (55016216C)	22	- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De toiletten in het station Hasselt" (55016216C)	22
<i>Orateurs:</i> Frank Troosters, Georges Gilkinet , vice-premier ministre et ministre de		<i>Sprekers:</i> Frank Troosters, Georges Gilkinet , vice-eersteminister en minister van	

la Mobilité		Mobiliteit	
Question de Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les accidents dus à l'angle mort et les éventuelles mesures préventives" (55016218C) <i>Orateurs: Frank Troosters, Georges Gilkinet, vice-premier ministre et ministre de la Mobilité</i>	23	Vraag van Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De dodehoekongevallen en de mogelijke preventieve maatregelen" (55016218C) <i>Sprekers: Frank Troosters, Georges Gilkinet, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit</i>	23
Question de Mme Julie Chanson sur "Le radar tronçon entre Ensival et Banneux" (55016234C) <i>Orateurs: Julie Chanson, Georges Gilkinet, vice-premier ministre et ministre de la Mobilité</i>	24	Vraag van mevrouw Julie Chanson over "De trajectcontrole tussen Ensival en Banneux" (55016234C) <i>Sprekers: Julie Chanson, Georges Gilkinet, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit</i>	24
Question de Wouter Raskin à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le péage urbain à Bruxelles" (55016335C) <i>Orateurs: Wouter Raskin, Georges Gilkinet, vice-premier ministre et ministre de la Mobilité</i>	25	Vraag van Wouter Raskin aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De Brusselse stadstol" (55016335C) <i>Sprekers: Wouter Raskin, Georges Gilkinet, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit</i>	25
Questions jointes de	25	Samengevoegde vragen van	25
- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le soutien financier demandé par skeyes" (55016351C)	25	- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De vraag voor financiële steun van skeyes" (55016351C)	25
- Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La prolongation du mandat de Johan Decuyper comme CEO de skeyes" (55017043C)	25	- Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De verlenging van het mandaat van Johan Decuyper als CEO van skeyes" (55017043C)	25
- Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La consultance chez skeyes" (55017046C)	25	- Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Consultancy bij skeyes" (55017046C)	25
- Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La collaboration entre la Défense et skeyes" (55017049C)	25	- Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De samenwerking tussen Defensie en skeyes" (55017049C)	25
- Theo Francken à Vincent Van Peteghem (VPM Finances) sur "Le prêt demandé par skeyes à l'État fédéral" (55016322C)	25	- Theo Francken aan Vincent Van Peteghem (VEM Financiën) over "De door skeyes aan de federale Staat gevraagde lening" (55016322C)	25
- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les moyens supplémentaires octroyés à skeyes" (55017118C) <i>Orateurs: Frank Troosters, Maria Vindevoghel, Georges Gilkinet, vice-premier ministre et ministre de la Mobilité</i>	26	- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De extra middelen voor skeyes" (55017118C) <i>Sprekers: Frank Troosters, Maria Vindevoghel, Georges Gilkinet, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit</i>	26
Question de Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'avis d'initiative sur le Plan national pour la reprise et la résilience concernant l'axe mobilité" (55016378C) <i>Orateurs: Maria Vindevoghel, Georges Gilkinet, vice-premier ministre et ministre de la Mobilité</i>	28	Vraag van Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het initiatiefadvies betreffende het Nationaal Plan voor Herstel en Veerkracht qua mobiliteit" (55016378C) <i>Sprekers: Maria Vindevoghel, Georges Gilkinet, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit</i>	28
Questions jointes de	30	Samengevoegde vragen van	30

- Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le nouveau type de guichets automatiques de la SNCB" (55016396C)	30	- Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het nieuwe type ticketautomaten van de NMBS" (55016396C)	30
- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les nouveaux distributeurs automatiques de billets à la SNCB" (55016459C)	30	- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De nieuwe ticketautomaten van de NMBS" (55016459C)	30
- Kim Buyst à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La nouvelle génération de guichets automatiques" (55016361C)	30	- Kim Buyst aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De nieuwe generatie ticketautomaten" (55016361C)	30
- Nicolas Parent à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les guichets automatiques de la SNCB" (55017237C) <i>Orateurs: Frank Troosters, Kim Buyst, Nicolas Parent, Georges Gilkinet, vice-premier ministre et ministre de la Mobilité</i>	30	- Nicolas Parent aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De ticketautomaten van de NMBS" (55017237C) <i>Sprekers: Frank Troosters, Kim Buyst, Nicolas Parent, Georges Gilkinet, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit</i>	30
Questions jointes de	32	Samengevoegde vragen van	32
- Nicolas Parent à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'utilisation de personnel de la SNCB dans le cadre de campagnes électorales" (55016437C)	32	- Nicolas Parent aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het inzetten van NMBS-personeel in het kader van verkiezingscampagnes" (55016437C)	32
- Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le recours à du personnel de la SNCB pour des campagnes politiques" (55016455C)	32	- Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De inzet van NMBS-personeel voor politieke campagnes" (55016455C)	32
- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le recours à des cheminots à des fins électorales" (55016352C)	32	- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De inzet van spoorwegbeambten voor verkiezingsdoeleinden" (55016352C)	32
- Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le recours abusif au personnel de la SNCB lors de campagnes électorales" (55017313C) <i>Orateurs: Nicolas Parent, Frank Troosters, Maria Vindevoghel, Georges Gilkinet, vice-premier ministre et ministre de la Mobilité</i>	32	- Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het misbruik van het NMBS-personeel bij kiescampagnes" (55017313C) <i>Sprekers: Nicolas Parent, Frank Troosters, Maria Vindevoghel, Georges Gilkinet, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit</i>	32
Questions jointes de	34	Samengevoegde vragen van	34
- Kim Buyst à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La satisfaction des clients lors de l'achat de billets digitaux" (55016670C)	34	- Kim Buyst aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De klantvriendelijkheid bij het kopen van digitale tickets" (55016670C)	34
- Marianne Verhaert à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les problèmes rencontrés lors de l'achat de billets via l'application" (55017176C) <i>Orateurs: Marianne Verhaert, Georges Gilkinet, vice-premier ministre et ministre de la Mobilité</i>	34	- Marianne Verhaert aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De problemen bij de aankoop van tickets via de app" (55017176C) <i>Sprekers: Marianne Verhaert, Georges Gilkinet, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit</i>	34
Question de Wouter Raskin à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'état d'avancement de l'accord interfédéral sur la mobilité durable" (55016673C) <i>Orateurs: Wouter Raskin, Georges Gilkinet, vice-premier ministre et ministre de la Mobilité</i>	35	Vraag van Wouter Raskin aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De stand van zaken van het interfederaal akkoord inzake duurzame mobiliteit" (55016673C) <i>Sprekers: Wouter Raskin, Georges Gilkinet, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit</i>	35

Questions jointes de	36	Samengevoegde vragen van	36
- Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'amende pour cartel infligée à la SNCB" (55016701C)	36	- Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De boete voor de NMBS wegens kartelvorming" (55016701C)	36
- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'amende pour cartel infligée à la SNCB" (55016794C)	36	- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De kartelboete voor NMBS" (55016794C)	36
- Josy Arens à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La condamnation par l'Europe du comportement anticoncurrentiel de la SNCB" (55016688C) <i>Orateurs: Frank Troosters, Josy Arens, Georges Gilkinet, vice-premier ministre et ministre de la Mobilité</i>	36	- Josy Arens aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De veroordeling van de NMBS wegens schending van de EU-mededingingsregels" (55016688C) <i>Sprekers: Frank Troosters, Josy Arens, Georges Gilkinet, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit</i>	36
Question de Pieter De Spiegeleer à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La société Infrabel, ambassadrice des "Employeurs Pionniers"" (55016753C) <i>Orateurs: Pieter De Spiegeleer, Georges Gilkinet, vice-premier ministre et ministre de la Mobilité</i>	38	Vraag van Pieter De Spiegeleer aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Infrabel als ambassadeur 'Baanbrekende werkgevers'" (55016753C) <i>Sprekers: Pieter De Spiegeleer, Georges Gilkinet, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit</i>	38
Question de Kattrin Jadin à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La réouverture de la ligne transfrontalière" (55016775C) <i>Orateurs: Kattrin Jadin, Georges Gilkinet, vice-premier ministre et ministre de la Mobilité</i>	40	Vraag van Kattrin Jadin aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De heropening van de grensoverschrijdende spoorlijn" (55016775C) <i>Sprekers: Kattrin Jadin, Georges Gilkinet, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit</i>	40
Question de Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'évaluation de l'appli Move Safe de la SNCB permettant de connaître le taux d'occupation des trains" (55016796C) <i>Orateurs: Frank Troosters, Georges Gilkinet, vice-premier ministre et ministre de la Mobilité</i>	41	Vraag van Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De evaluatie van de NMBS-app 'Move Safe' inzake de bezettingsgraden op de treinen" (55016796C) <i>Sprekers: Frank Troosters, Georges Gilkinet, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit</i>	41
Questions jointes de	42	Samengevoegde vragen van	42
- Barbara Creemers à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les travaux sur le réseau ferroviaire dans la région de Hasselt" (55016882C)	42	- Barbara Creemers aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De werken aan het spoornetwerk rond Hasselt" (55016882C)	42
- Gaby Colebunders à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La surcharge des trains en provenance du Limbourg pendant la crise de coronavirus" (55017276C) <i>Orateurs: Barbara Creemers, Georges Gilkinet, vice-premier ministre et ministre de la Mobilité</i>	42	- Gaby Colebunders aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De overvolle treinen vanuit Limburg tijdens de coronacrisis" (55017276C) <i>Sprekers: Barbara Creemers, Georges Gilkinet, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit</i>	42

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

du

MERCREDI 05 MAI 2021

Après-midi

COMMISSIE VOOR MOBILITEIT,
OVERHEIDSBEDRIJVEN EN
FEDERALE INSTELLINGEN

van

WOENSDAG 05 MEI 2021

Namiddag

La réunion publique de commission est ouverte à 14 h 31 par M. Jean-Marc Delizée, président.

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

01 Débat d'actualité sur les règles corona et questions jointes de

- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les trains bondés sur la ligne Hasselt-Bruxelles" (55016797C)
- Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les voyageurs débarqués du train en raison du non-respect de la "règle de la fenêtre"" (55016964C)
- Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'incident lié à la règle de la fenêtre" (55017023C)
- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les 300 jeunes débarqués d'un train surbondé" (55016928C)
- Marianne Verhaert à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'évaluation de la règle de la fenêtre" (55017177C)
- Jef Van den Bergh à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les trains en direction des villes universitaires" (55017282C)

01.01 Frank Troosters (VB): Le mardi 20 avril, l'affluence à bord des trains du soir entre Hasselt et Bruxelles était telle qu'il était impossible de respecter les règles de distanciation. Pourquoi un train à deux étages n'a-t-il pas été mis en circulation et pourquoi, de surcroît, avoir opté pour un train plus court? Les conséquences des travaux réalisés à proximité ont-elles été suffisamment anticipées? Quelles sont les conclusions tirées par le ministre

De openbare commissievergadering wordt geopend om 14.31 uur en voorgezeten door de heer Jean-Marc Delizée.

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

01 Actualiteitsdebat over de coronaregels en toegevoegde vragen van

- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De overvolle treinen Hasselt-Brussel" (55016797C)
- Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Reizigers die uit de trein werden gezet wegens de niet-naleving van de 'raammaatregel'" (55016964C)
- Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het incident met de raamregel" (55017023C)
- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De 300 studenten die van een overvolle trein werden gehaald" (55016928C)
- Marianne Verhaert aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De evaluatie van de raamregel" (55017177C)
- Jef Van den Bergh aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De treinen naar universiteitssteden" (55017282C)

01.01 Frank Troosters (VB): Op dinsdag 20 april waren de ochtendtreinen van Hasselt naar Brussel zo druk bezet dat de afstandsregels niet konden worden nageleefd. Waarom werd geen dubbeldekstrein ingezet en werd bovendien voor een kortere trein geopteerd? Werd er voldoende geanticipeerd op de werken in de buurt? Welke conclusies verbindt de minister aan dit incident?

de cet incident?

Le dimanche 25 avril, en soirée, un train bondé, transportant principalement des étudiants entre Hasselt et Blankenberge a été arrêté à Saint-Trond. Or selon l'application mobile, il restait pourtant des places disponibles. L'incident aurait-il pu être évité? Pourquoi la police locale a-t-elle dû intervenir? Les services ferroviaires compétents ont-ils été sollicités? Les éventuelles amendes pour infraction au couvre-feu seront-elles remboursées?

Quels sont les enseignements à tirer de ces incidents?

01.02 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Un incident s'est produit dans le cadre de la règle absurde de la fenêtre – heureusement abrogée entre-temps.

Combien de places assises y avait-il dans ce train? La première classe a-t-elle été déclassée? Est-il exact que l'application de la SNCB indiquait qu'il y avait suffisamment de places? Combien de fois la police est-elle intervenue pour faire respecter la règle de la fenêtre? Durant la période d'application de la règle, a-t-on prévu davantage de trains vers la côte? Les voyageurs qui ont été contraints de descendre d'un train en raison de cette règle ont-ils droit à une indemnité?

01.03 Marianne Verhaert (Open Vld): Il y a beaucoup de jours de congé en mai et la situation s'améliorera peut-être un peu.

La SNCB est-elle en mesure de garantir la sécurité dans les trains et de limiter la fréquentation? Quelle évaluation porte le ministre sur la règle de la fenêtre? Une concertation a-t-elle eu lieu après sa suppression avec les bourgmestres de la côte? Quel en a été le résultat? Quelle évaluation la SNCB fait-elle de l'indicateur du taux d'occupation?

01.04 Jef Van den Bergh (CD&V): La règle de la fenêtre s'applique à ce train en question en raison de sa destination, Blankenberge. Cependant, le problème de suroccupation dans les trains est de bien plus grande envergure entre Hasselt, Louvain et Bruxelles le dimanche soir.

Le ministre en a-t-il pris connaissance? Constate-t-on également des problèmes de capacité sur d'autres lignes à destination de villes estudiantines? Cela a-t-il déjà été abordé avec la SNCB? Quelles sont les mesures prises pour garantir la sécurité des étudiants qui repartent vers leur kot?

Op zondagavond 25 april werd een overvolle trein van Hasselt naar Blankenberge, met vooral studenten aan boord, in Sint-Truiden stilgelegd. Volgens de app waren er nochtans nog beschikbare plaatsen. Had dat incident kunnen worden vermeden? Waarom moest de lokale politie tussenbeide komen? Werden de bevoegde spoorwegdiensten gecontacteerd? Worden eventuele boetes wegens overtreding van de avondklok terugbetaald?

Welke lering trekt men uit die incidenten?

01.02 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Met de – intussen gelukkig geschrapte – absurde raamregel deed zich eveneens een incident voor.

Hoeveel zitplaatsen waren er op die trein? Werd de eerste klasse opengesteld? Klopt het dat de NMBS-app aangaf dat er voldoende plaats was? Hoe vaak heeft de politie ingegrepen om de raamregel te handhaven? Werden in de periode waarin de regel van toepassing was, meer treinen naar de kust ingelegd? Hebben reizigers die op grond van die maatregel een trein moesten verlaten recht op een schadevergoeding?

01.03 Marianne Verhaert (Open Vld): In mei zijn er veel vakantiedagen en wellicht wordt het weer ook wat beter.

Is de NMBS in staat de veiligheid op de trein te waarborgen en de drukte te beperken? Hoe evalueert de minister de raamregel? Was er na de afschaffing ervan overleg met de kustburgemeesters? Met welk resultaat? Hoe evalueert de NMBS het gebruik van de druktemelder?

01.04 Jef Van den Bergh (CD&V): Dat de bewuste trein onder de raamregel viel, had te maken met zijn eindbestemming, namelijk Blankenberge. Er is echter een veel ruimer probleem van overbezetting van de treinen tussen Hasselt, Leuven en Brussel op zondagavond.

Is de minister daarvan op de hoogte? Zijn er op andere lijnen naar studentensteden ook capaciteitsproblemen? Werd dit al besproken met de NMBS? Welke maatregelen worden er genomen opdat studenten zich veilig naar hun kot zouden kunnen verplaatsen?

01.05 Joris Vandenbroucke (Vooruit): J'ai déjà suggéré d'examiner si un système de réservation pouvait réduire la pression en canalisant l'affluence des trains vers la côte. Le ministre était disposé à étudier le système, éventuellement en le limitant à certaines destinations et à certaines plages horaires. Quel est l'état d'avancement du dossier?

01.06 Georges Gilkinet, ministre (*en néerlandais*): Il s'agit d'une mesure exceptionnelle du Comité de concertation qui a été prise le 19 mars et qui a expiré fin avril. De tels incidents ne se produiront donc plus.

La SNCB suit les mesures de sécurité prescrites. Dans la période susmentionnée, la SNCB a garanti la mise en service d'un nombre suffisant de trains. Elle a par ailleurs pris des mesures comme la mobilisation de personnel supplémentaire et l'assurance d'une bonne communication à destination des voyageurs. Je remercie la SNCB pour cela.

Des problèmes sont toujours susceptibles de survenir, mais ils étaient rares.

Le 26 avril, les différentes parties impliquées se sont réunies pour évaluer la mesure et préparer les semaines à venir. La situation se simplifie grâce à la réouverture de l'horeca et à la campagne de vaccination. Certains aspects de l'indicateur du taux d'occupation des trains intégré à l'application MoveSafe peuvent encore être améliorés. L'application ne tient notamment pas compte des importantes fluctuations de taux d'occupation au cours du trajet et, dans le cadre de la recherche, elle se base sur l'emplacement actuel, alors que l'utilisateur indique une préférence à partir d'une gare. La SNCB se penche actuellement sur ces éléments.

La mesure du 19 mars n'a heureusement pas entraîné de graves incidents le 25 avril. En soirée, le train d'Hasselt vers Blankenberge a été arrêté à hauteur de Saint-Trond. En raison de la règle de la fenêtre, il y avait, en effet, plus de passagers dans le train que ce qui était théoriquement acceptable; il s'agissait principalement d'étudiants. L'accompagnateur de train a fait arrêter le train à Saint-Trond et appelé Securail. La police locale a ensuite été avertie.

La police a évacué environ 300 étudiants du train, lequel est resté environ 50 minutes à l'arrêt et a pu redémarrer juste avant 21 heures. La SNCB a mis un train supplémentaire en service et l'incident a pris fin sans heurts. Pour autant que je sache, aucune amende n'a été infligée. Je regrette

01.05 Joris Vandenbroucke (Vooruit): Ik heb al gesuggereerd om te bekijken of een reservatiesysteem soelaas kan bieden om de drukte op de treinen naar de kust te kanaliseren. De minister was bereid om dit te onderzoeken, eventueel beperkt tot bepaalde bestemmingen of momenten. Wat is de stand van zaken?

01.06 Minister Georges Gilkinet (*Nederlands*): Dit gaat om een uitzonderlijke maatregel van het Overlegcomité die genomen werd op 19 maart en die eind april afliep. Dergelijke incidenten zullen dus niet meer voorkomen.

De NMBS volgt de voorgeschreven veiligheidsmaatregelen. In de voornoemde periode heeft de NMBS de inzet gegarandeerd van voldoende treinen. Zij nam daarnaast maatregelen als extra personeel en een goede informatiedoorstroming naar de reizigers. Ik dank de NMBS daar ook voor.

Problemen kunnen zich altijd voordoen, maar ze waren zeldzaam.

Op 26 april werd vergaderd met de verschillende betrokken partijen om de maatregel te evalueren en de komende weken voor te bereiden. Met de heropening van de horeca en de vaccinatiecampagne wordt het makkelijker. Aan de druktemeting via de MoveSafe-app kan nog een en ander worden verbeterd. Zo houdt de app geen rekening met grote veranderingen in de bezettingsgraad tijdens de reis en bij het zoeken gaat die uit van de huidige locatie, terwijl de gebruiker een voorkeur aangeeft vanaf een station. De NMBS buigt zich momenteel over deze punten.

De maatregel van 19 maart heeft op 25 april gelukkig niet geleid tot grote incidenten. De trein van Hasselt naar Blankenberge werd toen 's avonds stilgelegd ter hoogte van Sint-Truiden. Door de raamregel zaten er inderdaad meer passagiers op de trein dan theoretisch aanvaardbaar, voornamelijk studenten. De treinbegeleider heeft in Sint-Truiden de trein doen stoppen en Securail opgeroepen, waarna de lokale politie werd verwittigd.

De politie haalde ongeveer 300 studenten van de trein, die zowat 50 minuten heeft stilgestaan en net voor 21 uur weer kon vertrekken. De NMBS zette een extra trein in en het incident werd in alle rust afgesloten. Voor zover ik weet, werden geen boetes uitgeschreven. Ik betreur dit eenmalige incident wel

cependant réellement cet incident isolé.

En ce qui concerne les trains du dimanche vers les villes universitaires, je demanderai un état de la situation à la SNCB et demanderai s'il est possible de proposer dès septembre une offre renforcée le dimanche soir là où cela s'avère nécessaire.

J'ai demandé au SPF Mobilité de mener une étude par rapport au système de réservation et j'attends les conclusions dans les prochaines semaines. J'y reviendrai donc certainement.

01.07 Frank Troosters (VB): Certains incidents demeurent inexplicables. Des trains plus longs sont-ils mis en service lorsque l'on sait qu'il n'est pas possible de rouler à proximité de travaux avec les habituels trains à double étage? J'entends chaque fois en outre parler d'incidents isolés, exceptionnels ou temporaires, mais ceux-ci continuent de se produire.

L'interprétation de la règle de la fenêtre a bel et bien fait une réelle différence pour ce train vers Blankenberge. Les autorités ont une responsabilité importante pour cette mesure aberrante et mal expliquée.

En ce qui concerne l'intervention à Saint-Trond, deux agents de Securail sont partis en catastrophe en voiture vers la gare et n'y sont arrivés qu'après que la police locale avait déjà réglé l'affaire. Le cadre du personnel de Securail mérite donc plus d'attention.

01.08 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Dès le début, nous étions contre cette règle de la fenêtre, qui est discriminatoire et irréaliste. Si l'application n'indique pas qu'il y a trop de monde, alors elle passe complètement à côté de sa fonction initiale. Je ne sais toujours pas non plus si la première classe a été déclassée ou non. C'était également l'une de nos propositions positives à l'époque.

01.09 Georges Gilkinet, ministre (en néerlandais): Ce fut effectivement le cas. Cette règle, qui prévaut habituellement dans de telles circonstances, a été appliquée par l'accompagnateur de train.

01.10 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Il serait préférable que cette mesure soit prise systématiquement, et non à l'initiative de l'accompagnateur de train.

Les personnes qui n'ont pas pu partir seront-elles remboursées?

01.11 Georges Gilkinet, ministre (en néerlandais):

zeer.

Wat de zondagse treinen naar de universiteitssteden betreft, zal ik de NMBS een stand van zaken vragen en vragen of men vanaf september op zondagavond een versterkt aanbod kan aanbieden waar nodig.

Ik heb de FOD Mobiliteit gevraagd om een studie uit te voeren over het reservatiesysteem en ik verwacht de resultaten in de komende weken. Ik zal hier dan zeker op terugkomen.

01.07 Frank Troosters (VB): Bepaalde zaken blijven onbegrijpelijk. Als men weet dat men in de buurt van werken niet kan rijden met de gebruikelijke dubbeldekstreinen, dan zet men toch langere treinen in? Ik hoor bovendien altijd spreken over eenmalige, uitzonderlijke, tijdelijke incidenten, maar ze blijven zich voordoen.

De interpretatie van de raamregel heeft voor die trein naar Blankenberge wel degelijk een verschil gemaakt. De overheid draagt een belangrijke verantwoordelijkheid voor die gekke en slecht toegelichte maatregel.

Wat de tussenkomst in Sint-Truiden betreft, zijn twee agenten van Securail halsoverkop in de auto gesprongen en naar het station daar gereden, om er aan te komen toen de lokale politie de zaak al had afgehandeld. Het personeelskader van Securail verdient dus meer aandacht.

01.08 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Wij waren van meet af aan tegen de discriminerende en onrealistische raamregel. Een app die niet aangeeft dat het te druk was, schiet zijn doel volkomen voorbij. Ik weet ook nog niet of de eersteklascoupés werden opengesteld of niet. Dat was toen ook een van onze positieve voorstellen.

01.09 Minister Georges Gilkinet (Nederlands): Dat laatste is gebeurd. Die regel werd – zoals gebruikelijk in dergelijke omstandigheden – toegepast door de treinbegeleider.

01.10 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Het ware beter dat dit automatisch gebeurt, niet op initiatief van de treinbegeleider.

Krijgen de mensen die niet konden vertrekken, hun ticket terugbetaald?

01.11 Minister Georges Gilkinet (Nederlands):

Tout le monde a bien pu prendre le train.

Iedereen heeft toen zijn trein kunnen nemen.

01.12 Marianne Verhaert (Open Vld): La crise sanitaire fait rage depuis déjà un an, les incidents continuent de se produire et le ministre déclare attendre un rapport. Il est regrettable qu'il en aille encore ainsi. Nous devons investir davantage dans l'amélioration de cette application. Aux Pays-Bas par exemple, un système d'enregistrement existe qui permet aux voyageurs de signaler eux-mêmes le taux de fréquentation. Des week-ends prolongés et une meilleure météo s'annoncent dans le mois à venir. Il est donc exclu qu'il y ait encore des incidents.

01.12 Marianne Verhaert (Open Vld): De sanitaire crisis woedt al een jaar, de incidenten blijven zich voordoen en de minister zegt dat hij wacht op een rapport. Dat blijft een spijtige zaak. We moeten meer inzetten op de verbetering van die app. In Nederland bijvoorbeeld is er een registratiesysteem waar de reizigers zelf de drukte kunnen aangeven. De komende maand krijgen we verlengde weekends en beter weer. Incidenten zijn dan uit den boze.

01.13 Jef Van den Bergh (CD&V): Il est important d'être bien préparés pour le mois qui s'annonce. J'ai tout de même l'impression que la SNCB minimise la situation du 25 avril. La forte fréquentation des trains d'étudiants n'est pas nouvelle.

01.13 Jef Van den Bergh (CD&V): Het is belangrijk om goed voorbereid te zijn op de komende maand. Ik heb toch de indruk dat de NMBS de situatie van 25 april minimaliseert. De drukte op de studententreinen is niet nieuw.

01.14 Georges Gilkinet, ministre (*en néerlandais*): Il existe d'une part la forte fréquentation des trains d'étudiants et je le sais. La règle de la fenêtre a occasionné d'autre part un seul problème, ce que je regrette.

01.14 Minister Georges Gilkinet (*Nederlands*): Er is enerzijds de drukte op de studententreinen. Ik ben daarvan op de hoogte. Met de raamregel was er anderzijds één enkel probleem, wat ik betreurt.

01.15 Jef Van den Bergh (CD&V): L'affluence dans les trains pour étudiants en période de coronavirus doit être réglée de manière structurelle. Nous attendons également une étude du SPF, qui pourrait apporter des éléments de solution pour certaines destinations touristiques.

01.15 Jef Van den Bergh (CD&V): De drukte op de studententreinen in coronatijden dient structureel te worden aangepakt. Voorts kijken we uit naar de studie van de FOD, die voor bepaalde toeristische bestemmingen soelaas kan bieden.

01.16 Joris Vandenbroucke (Vooruit): J'attends également l'étude sur les systèmes de réservation, qui doivent effectivement être limités à certaines destinations ou certains moments. Je peux personnellement confirmer que des compartiments de première classe sont actuellement déclassés dès qu'il y a un peu trop d'affluence dans le train.

01.16 Joris Vandenbroucke (Vooruit): Ook ik kijk uit naar de studie over reservatiesystemen, die inderdaad moeten worden beperkt tot bepaalde bestemmingen of bepaalde momenten. Ik kan zelf bevestigen dat eersteklascoupés tegenwoordig worden opengesteld zodra het ook maar iets te druk wordt in de trein.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

02 Questions jointes de

- Kim Buyst à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les toilettes dans les gares" (55015360C)
- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le plan "toilettes" de la SNCB" (55016214C)

02 Samengevoegde vragen van

- Kim Buyst aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Toiletten in de stations" (55015360C)
- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het toiletplan van de NMBS" (55016214C)

02.01 Kim Buyst (Ecolo-Groen): Les établissements horeca rouvriront prudemment leurs portes ce week-end. La fermeture a occasionné paraît-il une augmentation des pipis sauvages. Il est regrettable que la SNCB ne mette pas ses toilettes le plus possible à disposition. L'année passée, la SNCB avait annoncé que ses toilettes seraient

02.01 Kim Buyst (Ecolo-Groen): Dit weekend zullen de horecazaken voorzichtig weer openen. De sluiting heeft naar verluidt in gemeenten geleid tot een toename van wildplassers. Het is jammer dat de NMBS haar toiletten dan niet maximaal openstelt. Vorig jaar kondigde de NMBS aan dat haar toiletten gezinsvriendelijk zouden worden en

rendues conviviales pour les familles et accessibles en permanence.

Qu'en est-il? Quelles sont les implications de ce service eu égard à la concession annoncée par le biais d'une consultation européenne du marché?

02.02 Frank Troosters (VB): Le choix se portera-t-il sur un modèle de système entièrement automatisé ou un employé sera-t-il encore présent? Ou s'agira-t-il d'une combinaison des deux? Qu'en est-il de la tarification?

02.03 Georges Gilkinet, ministre (en néerlandais): Dans un contexte de crise sanitaire, l'accès à des toilettes propres et bien entretenues est plus important que jamais. Certaines des installations sanitaires sont désormais exploitées sur la base d'un contrat de concession. Certaines toilettes sont équipées de serrures à pièces et, dans certaines gares, le voyageur doit demander la clé au guichetier. En vue d'uniformiser le système ainsi que d'améliorer l'accessibilité et la qualité des installations sanitaires, l'utilisation de ces dernières dans toutes les gares figurant dans le plan "toilettes" sera payante. Cela correspond en grande partie aux gares où les toilettes sont déjà payantes actuellement.

L'exploitation ou la gestion des installations sanitaires sera organisée sur la base d'une concession, pour l'attribution de laquelle une consultation du marché européen devra être lancée. La SNCB espère finaliser les négociations et le contrat avec le candidat concessionnaire au troisième trimestre 2021. La mise en œuvre concrète s'étalera ensuite progressivement dans tout le pays sur une période de deux à trois ans.

Actuellement, les toilettes de 68 gares sont accessibles après les heures de bureau. Ces horaires seront considérablement élargis dans le cadre du plan "toilettes" puisqu'elles seront accessibles 24h/24. Dans une vingtaine de gares, les toilettes seront également dotées d'un espace de soins. Des tables à langer pliables devraient être installées dans d'autres modules sanitaires. Des modules de toilettes neutres et également accessibles aux personnes handicapées seront installés dans 115 gares.

Une enveloppe de 22 millions d'euros a été réservée pour le plan "toilettes". La SNCB prévoit l'aménagement de sanitaires classiques avec un accueil humain et des horaires d'ouverture étendus dans une vingtaine de gares, avec une séparation entre hommes et femmes. Dans ces mêmes gares,

continuement accessibles seraient.

Hoe staat het daarmee? Wat is de implicatie van deze dienstverlening door de aangekondigde concessie via een Europese marktconsultatie?

02.02 Frank Troosters (VB): Zal men in dit verhaal kiezen voor een model van volledig geautomatiseerde systemen of zal er echt nog een sanitaire medewerker aanwezig zijn? Of gaat het om een combinatie van beiden? Hoe staat het met de prijszetting?

02.03 Minister Georges Gilkinet (Nederlands): De toegang tot goed onderhouden en schoon sanitair is net in een gezondheidscrisis belangrijker dan ooit. Een deel van het sanitair wordt nu uitgebaat op basis van een concessiecontract. Andere sanitaire installaties zijn toegankelijk via muntsloten en voor een beperkt deel van de locaties moet de reiziger de sleutel vragen aan de loketbediende. Met het oog op uniformiteit, een betere toegankelijkheid en een hogere kwaliteit wordt het gebruik van het sanitair voor alle stations die opgenomen zijn in het toiletplan betalend. Dat stemt grotendeels overeen met de stations waar het sanitair nu al betalend is.

De uitbating of het beheer van het sanitair zal gebeuren op basis van een concessiecontract, waarvoor een Europese marktconsultatie moet worden gelanceerd. De NMBS verwacht de onderhandelingen en het contract met de kandidaat-concessionaris te kunnen afronden in het derde kwartaal van 2021. Daarna start een gefaseerde uitrol over twee à drie jaar, verspreid over het hele land.

Momenteel zijn de toiletten van 68 stations toegankelijk na de kantooruren. In het toiletplan wordt dit sterk uitgebreid en zijn ze de klok rond toegankelijk. In een twintigtal stations komt er ook een verzorgingsruimte. In andere toiletmodules wil men inklapbare luiertafels installeren. In 115 stations komen er modules die genderneutraal zijn en toegankelijk voor personen met een beperking.

Voor het toiletplan wordt 22 miljoen euro uitgetrokken. De NMBS plant in twintig stations klassiek sanitair met onthaal en heel ruime openingsuren, met een scheiding tussen mannen en vrouwen. Buiten de openingsuren van het klassieke sanitair zullen in deze stations steeds

des modules sanitaires seront disponibles en dehors des heures d'ouverture des sanitaires classiques. Des modules sanitaires, disponibles 24h/24 pour autant qu'ils soient accessibles de l'extérieur, seront installés dans 95 autres gares.

En attendant, les toilettes restent aujourd'hui aussi ouvertes le plus longtemps possible, toujours dans le respect des mesures sanitaires en vigueur à l'heure de la pandémie, avec des moyens de protection et des nettoyages approfondis supplémentaires.

Les gares doivent être des lieux de vie où chaque voyageur se sent le bienvenu. Des sanitaires de qualité en font partie intégrante.

02.04 Kim Buyst (Ecolo-Groen): J'ai entendu un certain nombre d'éléments très intéressants sur lesquels nous devrions effectivement travailler et qui devraient être inclus dans le contrat de services. Il est regrettable que seules 68 gares disposent actuellement de toilettes accessibles. J'ai moi-même pu constater au cours de ces derniers mois que les toilettes n'étaient pas toujours ouvertes.

02.05 Frank Troosters (VB): Je reste un peu sur ma faim concernant la manière dont cela sera concrètement organisé. J'espère que des garanties d'accessibilité seront intégrées au contrat de gestion et aux contrats de concession.

L'incident est clos.

03 Question de Kim Buyst à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les écrans tactiles dans les voitures" (55015362C)

03.01 Kim Buyst (Ecolo-Groen): Selon une étude britannique, l'utilisation d'écrans tactiles dans les voitures influence considérablement la concentration des conducteurs. La conduite sous l'emprise d'alcool augmente le temps de réaction de 12 %, l'utilisation du téléphone augmente ce dernier de 45 % et l'utilisation des écrans tactiles augmente, quant à elle, ce temps de réaction de 57 %. Jusqu'à présent, l'Europe a très peu légiféré en la matière.

Que pense le ministre des conclusions de cette étude? Qu'entreprendra-t-il pour que l'UE émette les directives nécessaires?

03.02 Georges Gilkinet, ministre (*en néerlandais*): Je suis d'avis que les écrans tactiles ne contribuent pas à la sécurité routière et les résultats de cette étude ne me surprennent pas. Il existe des alternatives plus sûres, comme la commande

toiletmodules beschikbaar zijn. In 95 andere stations zullen toiletmodules worden geplaatst die de klok rond beschikbaar zijn indien ze van buitenaf toegankelijk zijn.

Intussen worden de toiletten ook nu al maximaal opgehouden, steeds met respect voor de sanitaire maatregelen in coronatijden, met beschermingsmiddelen en extra doorgedreven reiniging.

Stations moeten ontmoetingsplaatsen zijn waar elke reiziger zich welkom voelt. Kwalitatief sanitair maakt daar een integraal deel van uit.

02.04 Kim Buyst (Ecolo-Groen): Ik heb een aantal heel interessante zaken gehoord, waarop we inderdaad moeten inzetten en die in het dienstverleningscontract moeten worden opgenomen. Het is jammer dat nu slechts 68 stations toegankelijk sanitair hebben. Ik heb zelf ondervonden dat de toiletten in de voorbije maanden lang niet altijd open waren.

02.05 Frank Troosters (VB): Ik blijf wat op mijn honger zitten over hoe dit praktisch zal worden georganiseerd. Ik hoop dat qua toegankelijkheid garanties worden opgenomen in het beheerscontract en de concessieovereenkomsten.

Het incident is gesloten.

03 Vraag van Kim Buyst aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Aanraakschermen in auto's" (55015362C)

03.01 Kim Buyst (Ecolo-Groen): Brits onderzoek toont aan dat het bedienen van aanraakschermen in auto's een grote impact heeft op de concentratie van bestuurders. Rijden onder invloed van alcohol zorgt voor 12 % trager reactievermogen, bellen met de telefoon in de hand voor 45 % trager reactievermogen en het bedienen van aanraakschermen voor 57 % trager reactievermogen. Europa is tot nu toe erg zuinig met regelgeving op dit vlak.

Wat vindt de minister van de bevindingen van dit onderzoek? Wat zal hij doen opdat de EU de nodige richtlijnen opstelt?

03.02 Minister Georges Gilkinet (*Nederlands*): Ik geloof niet dat aanraakschermen bijdragen tot de verkeersveiligheid en de uitkomst van de studie verbaast me niet. Er zijn veiliger alternatieven, zoals stembediening of bediening via knoppen op het

vocale ou l'utilisation de boutons sur le volant. Les prescriptions techniques des véhicules sont fixées au niveau européen et c'est donc à cet échelon que la problématique doit être abordée. Je demanderai au SPF Mobilité de suivre cette question.

Président: Joris Vandenbroucke

03.03 Kim Buyst (Ecolo-Groen): Les évolutions dans le secteur automobile ne sont pas toujours synonymes de sécurité renforcée. Les véhicules deviennent plus grands, plus lourds et les tableaux de bord se muent en semi-smartphones, détournant l'attention du conducteur. Le ministre doit impérativement charger le SPF de jouer un rôle de premier plan dans ces discussions.

L'incident est clos.

04 Question de Wouter Raskin à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le rehaussement du pont ferroviaire à Heusden-Zolder" (55015612C)

04.01 Wouter Raskin (N-VA): Si tout se déroule comme prévu, l'ensemble du réseau ferroviaire limbourgeois sera électrifié en 2023. Quatre ponts doivent être rehaussés sur le parcours de la ligne n° 15 reliant Hasselt à Mol: trois à Beringen et un à Heusden-Zolder. Un litige concernant le coût de ces travaux oppose Infrabel et Heusden-Zolder. Infrabel estime que la commune doit en assumer les frais.

Est-ce exact? Quelle est l'estimation des coûts? Infrabel a-t-il déjà pris contact à ce sujet avec la commune ou prévu une concertation ultérieure? Quelle est l'incidence de ce contentieux sur le calendrier de l'électrification? Que se passera-t-il si la commune refuse d'assumer le coût des travaux de rehaussement du pont?

04.02 Georges Gilkinet, ministre (*en néerlandais*): Infrabel invoque un arrêté ministériel concernant le pont Routeken. À l'époque, avant la construction du pont, les chemins de fer avaient accordé une autorisation à la SA Charbonnage à Helchteren et à Zolder. La propriété a ensuite été cédée à la commune. Celle-ci considère que cette autorisation n'a pas été rendue opposable à des tiers et qu'elle ne concerne donc plus la commune en tant que nouveau propriétaire. Le pont est actuellement utilisé comme passerelle récréative pour cyclistes. De son côté, Infrabel estime que cette occupation a toujours été précaire et qu'elle est automatiquement transférée au nouveau propriétaire.

Selon Infrabel, la solution la moins coûteuse consiste à rehausser le pont afin d'assurer le

steur. De techniques prescriptions van voertuigen worden vastgelegd op Europees niveau en daar moet de problematiek dus worden besproken. Ik zal de FOD Mobiliteit vragen deze kwestie op te volgen.

Voorzitter: Joris Vandenbroucke

03.03 Kim Buyst (Ecolo-Groen): Evoluties in de autosector leiden niet altijd tot meer veiligheid. Auto's worden groter en zwaarder en dashboards worden halve smartphones die de aandacht afleiden. Het is belangrijk dat de minister de FOD opdraagt om een voortrekkersrol te spelen in die discussies.

Het incident is gesloten.

04 Vraag van Wouter Raskin aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De verhoging van de spoorbrug in Heusden-Zolder" (55015612C)

04.01 Wouter Raskin (N-VA): Als alles volgens plan verloopt, dan zal in 2023 het hele Limburgse spoornet geëlektrificeerd zijn. Voor de elektrificatie van lijn 15 van Hasselt naar Mol moeten vier bruggen op het traject worden verhoogd: drie in Beringen en een in Heusden-Zolder. Tussen Heusden-Zolder en Infrabel is er een geschil over de kosten voor de verhoging. Infrabel meent dat de gemeente die moet dragen.

Klopt dat? Hoeveel bedragen de geraamde kosten? Heeft Infrabel hierover al contact gehad met de gemeente of verder overleg gepland? Wat is de impact van het geschil op de timing van de elektrificatiewerken? Wat als een gemeente weigert de kosten te dragen?

04.02 Minister Georges Gilkinet (*Nederlands*): Infrabel beroept zich op een MB voor de brug Routeken. Daarin werd destijds vóór de aanleg van de brug door de spoorwegen een machtiging verleend aan de nv Charbonnage te Helchteren en Zolder. De eigendom is nadien overgegaan naar de gemeente. De visie van de gemeente is dat deze machtiging niet tegenstelbaar werd gemaakt aan derden en dat de machtiging daarom niet meer geldt voor de gemeente als nieuwe eigenaar. De brug wordt nu gebruikt als recreatieve fietsbrug. Infrabel oordeelt dat dit altijd een precarie bezetting is geweest en dat ze automatisch wordt overgedragen naar de nieuwe eigenaar.

De goedkoopste oplossing volgens Infrabel is om de brug op te vijzelen voor de noodzakelijke

passage nécessaire sous celui-ci. Plusieurs réunions de concertation ont déjà été organisées avec la commune. Lors de la dernière, il a été convenu que la commune de Heusden-Zolder transmettrait son point de vue juridique sur le dossier. La date de la prochaine concertation doit encore être fixée. Actuellement, ce contentieux ne nuit pas au chantier d'électrification. Infrabel a néanmoins introduit une demande de permis d'environnement dans laquelle le rehaussement du pont apparaît comme la solution la moins onéreuse pour l'ensemble des parties.

Président: Jean-Marc Delizée

04.03 Wouter Raskin (N-VA): J'ai le sentiment que vous avez raison. C'est une situation ennuyeuse. Apparemment, la commune n'avait pas compris qu'elle était devenue propriétaire de ce pont et elle est surprise par les coûts. J'espère que l'on trouvera la meilleure solution possible, à l'amiable, et je me réjouis qu'Infrabel ait demandé proactivement un permis d'environnement. Le planning des travaux d'électrification ne peut, en effet, pas être mis en péril.

L'incident est clos.

05 Question de Wouter Raskin à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La ligne ferroviaire Hasselt-Maastricht" (55015651C)

05.01 Wouter Raskin (N-VA): La SNCB n'est pas favorable à la réouverture de la ligne Hasselt-Maastricht dès lors qu'il n'existe pas d'infrastructure immédiatement disponible et que le projet de tram rapide Spartacus constitue une alternative possible. Le comité d'action Meer Trein, dans le Limbourg, estime que la liaison rapide entre les deux chefs-lieux provinciaux est désormais hypothéquée par le projet Spartacus et c'est notamment pourquoi il milite en faveur de son exploitation par un partenaire privé. Qu'en pense le ministre?

05.02 Georges Gilkinet, ministre (en néerlandais): Comme mentionné précédemment, il n'existe plus d'infrastructure ferroviaire sur une partie du trajet et la ligne 1 du projet Spartacus de De Lijn est en outre prévue à cet endroit. L'ancien ministre flamand de la Mobilité, Ben Weyts, a demandé instamment à plusieurs reprises entre 2017 et 2019 la mise hors service de la ligne ferroviaire 20 entre Lanaken et la frontière, et ce, afin de pouvoir transformer la ligne ferroviaire en ligne pour le tram rapide.

Infrabel a dès lors mis ce tronçon hors service en mai 2020. En outre, il a été constaté

onderdoorgang. Er is al meermaals overlegd met de gemeente. Op het laatste overleg is afgesproken dat de gemeente Heusen-Zolder haar juridisch standpunt in dit dossier zou bezorgen. Een volgend overleg moet nog worden gepland. Momenteel is er nog geen impact op de elektrificatiewerken. Infrabel heeft wel een omgevingsaanvraag ingediend met de verhoging als goedkoopste oplossing voor alle partijen.

Voorzitter: Jean-Marc Delizée

04.03 Wouter Raskin (N-VA): Ik heb de indruk dat dit klopt. Het is een vervelende situatie. Blijkbaar had de gemeente niet door dat die brug haar eigendom was geworden en ze schrikt nu door de kosten. Ik hoop dat men in der minne een zo goed mogelijke oplossing vindt en ben blij dat Infrabel proactief een omgevingsvergunning aanvraag. De timing van de elektrificatiewerken mag immers niet in het gedrang komen.

Het incident is gesloten.

05 Vraag van Wouter Raskin aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De spoorlijn Hasselt-Maastricht" (55015651C)

05.01 Wouter Raskin (N-VA): De NMBS is geen voorstander van de heropening van de spoorlijn Hasselt-Maastricht bij gebrek aan onmiddellijk beschikbare infrastructuur en door de mogelijkheid van het Spartacussneltramproject. Het actiecomité Meer Trein in Limburg vindt dat de vlotte verbinding tussen de twee provinciehoofdsteden nu wordt gehypothekeerd door het Spartacusplan en ijvert daarom onder andere voor een uitbating door een private partner. Wat vindt de minister daarvan?

05.02 Minister Georges Gilkinet (Nederlands): Zoals reeds aangehaald is op een deel van het traject niet langer spoorinfrastructuur aanwezig en bovendien is lijn 1 van het Spartacusproject van De Lijn daar gepland. Toenmalig Vlaams minister van Mobiliteit Ben Weyts drong in 2017-2019 herhaaldelijk aan op de buitendienststelling van spoorlijn 20 tussen Lanaken en de grens om de spoorlijn te kunnen omvormen tot een sneltramspoor.

Infrabel heeft daarom in mei 2020 dat deel buiten exploitatie gesteld. Bovendien stelde men vast dat

qu'en février 2019, le ministère néerlandais des infrastructures et de la gestion de l'eau avait confié à ProRail la mission de démanteler le tronçon Lanaken-Maastricht de l'infrastructure ferroviaire orientale.

La mise en service de la ligne Spartacus Hasselt-Maastricht est prévue pour 2024. La SNCB en déduit qu'une grande partie de l'infrastructure ferroviaire encore disponible est désormais destinée au projet de tram rapide flamand, annoncé pour 2024. Ce dernier sera donc réalisé beaucoup plus rapidement que n'importe quelle liaison ferroviaire.

05.03 Wouter Raskin (N-VA): Je connais l'historique, mais ma question portait sur la nouvelle approche de l'exploitation d'un tronçon de chemin de fer par un partenaire privé dès lors qu'il s'agit d'une liaison régionale. Je reviendrai ultérieurement sur cette question de principe. Par ailleurs, la réalisation du projet Spartacus est loin d'être une certitude.

L'incident est clos.

06 Question de Wouter Raskin à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'éventuelle extension de l'exception prévue dans le code de la route pour un véhicule prioritaire" (55015684C)

06.01 Wouter Raskin (N-VA): L'an dernier, un régime d'exception a été intégré au Code de la route pour les véhicules prioritaires chargés d'une mission urgente. Depuis, d'autres catégories de conducteurs ont demandé à pouvoir profiter de ce régime, notamment le personnel douanier et les contrôleurs de De Lijn. Le ministre juge-t-il opportun d'élargir le régime d'exception? Si oui, à quelles catégories?

Par le passé, le ministre a avancé que le Code de la route devait être clarifié. A-t-il déjà pris des initiatives à cet effet ou a-t-il l'intention de le faire? De quelle manière veut-il viser une plus grande cohérence?

06.02 Georges Gilkinet, ministre (en néerlandais): Le régime d'exception pour les véhicules prioritaires en mission urgente a été inscrit par la loi du 16 juillet 2020 dans le Code de la route. Le ministre des Finances a entre-temps demandé, sur la base d'arguments solides, que la douane bénéficie aussi de ce régime d'exception. C'est la raison pour laquelle mon administration prépare une modification du Code de la route, laquelle sera prochainement soumise pour avis aux Régions. Il

het Nederlands ministerie van Infrastructuur en Waterstaat in februari 2019 de opdracht gaf aan ProRail om het tracé Lanaken-Maastricht te onttrekken aan de oostspoorinfrastructuur.

De ingebruikname van de Spartacuslijn Hasselt-Maastricht is gepland in 2024. De NMBS leidt daaruit af dat een groot deel van de nog beschikbare spoorinfrastructuur nu is voorbestemd voor de geplande Vlaamse sneltram die is aangekondigd voor 2024. Dat is dus veel sneller dan de realisatie van eender welke spoorverbinding.

05.03 Wouter Raskin (N-VA): Ik ken de historiek, maar met mijn vraag doelde ik op de nieuwe insteek van de uitbating van een stuk spoorlijn door een private partner als het gaat over een regionale verbinding. Op dat principiële thema kom ik nog wel terug. Het Spartacusproject is overigens nog lang geen verworven zekerheid.

Het incident is gesloten.

06 Vraag van Wouter Raskin aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De eventuele uitbreiding van het uitzonderingsregime in de wegcode voor prioritaire voertuigen" (55015684C)

06.01 Wouter Raskin (N-VA): Vorig jaar is in de Wegcode een uitzonderingsregime ingeschreven voor prioritaire voertuigen met een dringende opdracht. Sindsdien hebben ook andere categorieën van bestuurders, zoals douanepersoneel en controleurs van De Lijn, verzocht van het uitzonderingsregime te kunnen genieten. Vindt de minister het opportuun het uitzonderingsregime uit te breiden? Zo ja, voor welke categorieën?

De minister heeft in het verleden geponeerd dat het verkeersreglement overzichtelijker moet worden gemaakt. Heeft hij daartoe al initiatieven genomen of is hij dat nog van plan? Op welke manier wil hij voor meer coherentie zorgen?

06.02 Minister Georges Gilkinet (Nederlands): Het uitzonderingsregime voor prioritaire voertuigen met een dringende opdracht is bij wet van 16 juli 2020 in de Wegcode ingeschreven. Intussen heeft de minister van Financiën met goede argumenten verzocht ook de douane onder het uitzonderingsregime te brengen. Daarom bereidt mijn administratie een wijziging van het verkeersreglement voor, dat binnenkort voor advies aan de Gewesten wordt voorgelegd. Er zijn geen

n'existe aucun plan d'extension du régime à d'autres catégories.

En ce qui concerne les véhicules prioritaires, le nouvel article 37.5 a été inséré dans le Code de la route, alors que d'autres exceptions ont été prévues aux articles 59.8 à 59.18. Pour une question de cohérence, il vaudrait mieux rassembler tous ces points à l'article 37. Ce sont cependant les Régions qui sont compétentes pour plusieurs exceptions, comme celle qui concerne les contrôleurs de la compagnie De Lijn. C'est la raison pour laquelle une concertation avec les Régions est nécessaire.

06.03 Wouter Raskin (N-VA): La question cruciale est de savoir combien d'exceptions nous allons admettre. Il faudra agir avec circonspection.

L'incident est clos.

07 Question de Ben Segers à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'opération Sky" (55015787C)

07.01 Ben Segers (Vooruit): Yve Driesen, directeur de la PJF d'Anvers, a prévenu dans le quotidien *De Tijd* que les criminels versent souvent de grosses sommes d'argent pour obtenir des informations. De nombreux services publics ont accès aux données confidentielles du Registre national et à d'autres bases de données, et les personnes qui effectuent ces recherches ainsi que le contenu des recherches sont insuffisamment contrôlées. Par exemple, des personnes ayant accès à la base de données des véhicules auraient cherché à obtenir des informations de manière illégale contre une somme substantielle, avec tous les risques que cela comporte.

Comment l'accès à la base de données des véhicules est-il organisé? Comment les recherches sont-elles contrôlées? Le dépistage et le contrôle sont-ils suffisants? Le ministre va-t-il restreindre l'accès à la base de données et renforcer les contrôles?

La ministre Verlinden fera mener une enquête sur la manière dont l'utilisation des données du Registre national peut être contrôlée en coopération avec d'autres autorités. Le ministre a-t-il déjà demandé d'étudier les possibilités pour demander, aléatoirement, une justification pour des recherches dans la base de données? Quelles initiatives le ministre prendra-t-il encore pour remédier au problème?

07.02 Georges Gilkinet, ministre (en néerlandais): Si les faits décrits sont vrais, c'est très grave.

planifier om het regime uit te breiden naar andere categorieën.

Voor de prioritaire voertuigen is een nieuw artikel 37.5 opgenomen in het verkeersreglement, dit terwijl andere uitzonderingen zijn gestipuleerd in de artikelen 59.8 tot 59.18. Voor de coherentie zou het beter zijn alles te bundelen in artikel 37. Voor een aantal uitzonderingen, zoals de controleurs van De Lijn, zijn echter de Gewesten bevoegd. Daarom is overleg met de Gewesten noodzakelijk.

06.03 Wouter Raskin (N-VA): De hamvraag is hoeveel uitzonderingen wij zullen toestaan. Daarbij moeten we omzichtig te werk gaan.

Het incident is gesloten.

07 Vraag van Ben Segers aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Operatie Sky" (55015787C)

07.01 Ben Segers (Vooruit): Yve Driesen, de directeur van de Antwerpse FGP, waarschuwde in *De Tijd* dat criminelen vaak grote geldsommen betalen om aan informatie te geraken. Heel wat overheidsdiensten hebben toegang tot vertrouwelijke gegevens in het Rijksregister en andere databanken, waarbij onvoldoende wordt gecontroleerd wie welke opzoeking doet. Zo zouden personen die toegang hebben tot de voertuigendatabank voor een flink bedrag onrechtmatig informatie hebben opgezocht, met alle risico's van dien.

Hoe is de toegang tot de voertuigendatabank geregeld? Hoe worden opzoeking gemonitord? Is er voldoende screening en controle? Zal de minister de toegang en monitoring aanscherpen?

Minister Verlinden zal laten onderzoeken hoe het gebruik van gegevens uit het Rijksregister in samenwerking met andere overheden kan worden gecontroleerd. Heeft de minister reeds laten onderzoeken hoe bij opzoeking steekproefsgewijs om een verantwoording kan worden gevraagd? Wat zal de minister verder ondernemen om het probleem te verhelpen?

07.02 Minister Georges Gilkinet (Nederlands): Indien de beschreven feiten waar zijn, is dat zeer ernstig.

La loi et l'arrêté royal relatifs à la Banque-Carrefour des Véhicules (BCV) précisent les finalités pour lesquelles les échanges de données avec des organismes extérieurs sont autorisés. Sur cette base et conformément au Règlement général sur la protection des données (RGPD), il est décidé au cas par cas quelles sont les données qui seront partagées. Le SPF Mobilité et l'organisme concerné doivent également conclure un protocole qui est ensuite publié sur leur site web respectif.

Les protocoles établissent que les deux parties coopèrent à la sécurisation des données. Conformément au RGPD, les responsables de traitement des données et les sous-traitants intermédiaires sont tenus de protéger les données à caractère personnel. À cette fin, ils doivent également prendre les mesures de sécurité techniques et organisationnelles requises.

Il est également possible de réaliser des audits et des sondages. Le SPF Mobilité demande par ailleurs que les organisations concernées puissent soumettre des informations techniques telles que les plans de sécurité et qu'elles rédigent un registre des personnes qui ont accès aux données.

D'un point de vue technique, toutes les recherches des partenaires connectés se font via le Mobility Services Bus (MSB), ce qui permet au SPF Mobilité de vérifier quel partenaire a fait quelle recherche. Tant l'organisation que le collaborateur individuel qui a procédé à la recherche sont enregistrés dans le système. L'organisation externe est responsable à l'égard de ses collaborateurs.

Le SPF Mobilité s'attèle pour l'instant à une nouvelle application informatique pour l'échange de données. Tous les protocoles existants seront évalués dans ce cadre.

Grâce à cette nouvelle application, il sera beaucoup plus facile de consulter et d'analyser les identifiants.

L'incident est clos.

08 Question de Marianne Verhaert à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La lettre de voiture électronique" (55016012C)

08.01 Marianne Verhaert (Open Vld): *Le 1er décembre 2017 a marqué le début d'un projet pilote portant sur l'utilisation de la lettre de voiture électronique (eCMR) au Benelux. La lettre peut être utilisée dans le transport intra-Benelux et national.*

In de wet en het KB over de Kruispuntbank van de voertuigen (KBV) zijn doeleinden vastgelegd waarvoor het uitwisselen van gegevens met externe organisaties mogelijk is. Op basis daarvan en overeenkomstig de Algemene Verordening Gegevensbescherming (AVG) wordt geval per geval beslist welke gegevens uit de databank worden gedeeld. Daarover wordt ook een protocol gesloten tussen de FOD Mobiliteit en de betrokken organisatie, dat op de websites van beide instellingen wordt gepubliceerd.

De protocollen bepalen dat beide partijen samenwerken om de gegevens te beveiligen. Verwerkingsverantwoordelijken en tussenkomende verwerkers zijn overeenkomstig de AVG verplicht om de persoonsgegevens te beschermen. Daarvoor moeten zij ook de noodzakelijke technische en organisatorische veiligheidsmaatregelen nemen.

Ook zijn audits en steekproeven mogelijk. De FOD Mobiliteit vraagt ook dat de betrokken organisaties technische informatie zoals veiligheidsplannen kunnen voorleggen en dat ze een register opstellen van personen die toegang hebben tot de gegevens.

Technisch gezien gebeuren alle opzoeken van aangesloten partners via de Mobility Services Bus (MSB), waarbij de FOD Mobiliteit kan nagaan welke partner welke opzoeking heeft gedaan. Zowel de organisatie als de individuele medewerker die de opzoeking heeft gedaan, wordt in het systeem bewaard. De externe organisatie is verantwoordelijk voor haar individuele medewerkers.

De FOD Mobiliteit werkt momenteel aan een nieuwe IT-applicatie voor gegevensuitwisselingen. In dat kader worden alle bestaande protocollen geëvalueerd.

Met de nieuwe applicatie zal het veel eenvoudiger zijn om logingegevens te consulteren en analyseren.

Het incident is gesloten.

08 Vraag van Marianne Verhaert aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De digitale vrachtbrief" (55016012C)

08.01 Marianne Verhaert (Open Vld): *Op 1 december 2017 ging in de Benelux een proefproject rond het gebruik van de digitale vrachtbrief (eCMR) van start, die zowel voor het Benelux- als voor het nationale transport kan*

Le projet, qui a donné de bons résultats, a été prolongé, notamment dans la perspective de la mise en œuvre du règlement concernant les informations électroniques relatives au transport de marchandises d'ici août 2025. Pour rendre cela possible, un point d'accès devra être développé pour faciliter le partage des données.

Quelles sont les conclusions du projet pilote? Combien de lettres de voiture électroniques ont-elles été délivrées en 2020? Qu'en est-il du développement du point d'accès et de la mise en œuvre de ce règlement?

08.02 Georges Gilkinet, ministre (en néerlandais): Le nombre de lettres de voiture numériques est passé de 118 285 à 416 046 entre 2019 et 2020.

La principale réalisation du projet pilote eCMR est de pouvoir vérifier l'exactitude de la CMR en effectuant des vérifications successives dans le cadre desquelles le contenu doit chaque fois correspondre. Actuellement, l'accès au logiciel n'est pas encore suffisamment rationalisé. Le développement d'un point d'accès devrait remédier à ce problème.

Dans ce contexte, une étude technique préliminaire, basée sur l'analyse fonctionnelle du groupe de travail du Benelux, est actuellement en cours. Elle traite du développement technique et de la mise en œuvre du point d'accès. Elle doit aboutir à plusieurs solutions informatiques, une estimation des coûts et un calendrier de mise en œuvre. On examine également si une version du point d'accès aussi simple et peu coûteuse que possible, et répondant à toutes les exigences fonctionnelles, peut être développée dès 2020-2021.

L'objectif est que les pays du Benelux soient prêts pour l'application du règlement 2020/1056 avec la construction du point d'accès eCMR. Il s'agit d'un projet important, qui réduira les coûts et les charges administratives pour les sociétés de transport.

08.03 Marianne Verhaert (Open Vld): Il s'agit d'un grand pas en avant et j'espère que d'autres suivront rapidement.

L'incident est clos.

09 Question de Marianne Verhaert à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le service garanti en période de coronavirus" (55016016C)

09.01 Marianne Verhaert (Open Vld): Les 28 et

worden gebruikt. Het succesvolle project werd intussen verlengd, ook als voorbereiding op de implementatie van de verordening inzake elektronische informatie over goederenvervoer tegen augustus 2025. Daartoe moet een toegangspunt worden ontwikkeld, om het delen van data te vergemakkelijken.

Wat zijn de conclusies van het pilootproject? Hoeveel digitale vrachtbrieven werden in 2020 afgeleverd? Hoeveel staat de ontwikkeling van het toegangspunt? Wat is de stand van zaken van de implementatie van de verordening?

08.02 Minister Georges Gilkinet (Nederlands): Het aantal digitale vrachtbrieven is tussen 2019 en 2020 gestegen van 118.285 tot 416.046.

De belangrijkste verwezenlijking van het eCMR-proefproject is dat de correctheid kan worden opgevolgd door opeenvolgende checks uit te voeren, waarbij de inhoud telkens moet overeenstemmen. Momenteel is de toegang tot de software nog niet voldoende gestroomlijnd. De ontwikkeling van een toegangspunt moet dit probleem verhelpen.

In dat verband loopt momenteel een technische voorstudie, op basis van de functionele analyse van de Benelux-werkgroep. Ze gaat over de technische architectuur en de implementatie van het toegangspunt. Ze moet leiden tot een aantal mogelijke IT-oplossingen, een kostenraming en een tijdspad voor de uitvoering. Ook wordt onderzocht of in 2020-2021 al een zo eenvoudig en goedkoop mogelijke versie van het toegangspunt kan worden ontwikkeld, die voldoet aan alle functionele vereisten.

De bedoeling is dat de Benelux-landen met de bouw van het eCMR-toegangspunt ook klaar zijn voor de toepassing van verordening 2020/1056. Dit is een belangrijk project, dat de administratieve lasten en kosten voor de transportbedrijven zal verminderen.

08.03 Marianne Verhaert (Open Vld): Dit is al een hele stap vooruit en ik hoop dat er snel nog meer zullen volgen.

Het incident is gesloten.

09 Vraag van Marianne Verhaert aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De gegarandeerde dienstverlening in tijden van corona" (55016016C)

09.01 Marianne Verhaert (Open Vld): Op 28 en

29 mars, le rail a été touché par une grève de 24 heures. Il s'agissait d'un défi de plus à l'heure de la crise du coronavirus.

Comment la SNCB a-t-elle géré cette situation?

09.02 **Georges Gilkinet**, ministre (*en néerlandais*): En raison de l'action de grève nationale, le trafic ferroviaire a été perturbé à partir de dimanche 28 mars au soir et jusqu'à lundi 29 mars au soir. La SNCB a mis en place un service ferroviaire parallèle en s'appuyant sur le personnel qui avait déclaré ne pas vouloir participer à la grève. Deux trains IC sur trois, les trains suburbains 'S' et 'L' étaient prévus dans le programme. La plupart des trains 'P' avaient été supprimés.

Pour plusieurs petites gares, peu de trains étaient prévus, voire aucun train. La SNCB a conseillé à ses voyageurs de consulter régulièrement le planificateur d'itinéraire dès la veille du départ, celui-ci tenant compte des horaires parallèles. Des informations ont aussi été communiquées via *Twitter*, *Facebook*, le site *web* de la SNCB et les écrans et annonces dans les gares. Tout a été mis en œuvre pour donner aux voyageurs les informations les plus détaillées possibles en temps réel.

09.03 **Marianne Verhaert** (Open Vld): Le système du service garanti a prouvé son utilité, même à l'heure de la crise du coronavirus.

L'incident est clos.

10 **Question de Vicky Reynaert à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le Plan Boost" (55015957C)**

10.01 **Vicky Reynaert** (Vooruit): L'année dernière, le gouvernement fédéral est parvenu à un accord au sujet du Plan Boost qui prévoyait 100 millions d'euros d'investissements supplémentaires dans le rail pour 2021. Sur ce montant, 30 millions d'euros sont destinés à rendre les gares plus accessibles aux personnes handicapées.

J'aurais aimé recevoir plus de détails par rapport aux travaux dans les gares de Beernem, Blankenberge et Oostkamp. Quelles autres gares seront-elles rendues plus accessibles? Le Plan Boost comprend-il encore des investissements dans d'autres gares de Flandre occidentale? Le ministre peut-il fournir des détails?

10.02 **Georges Gilkinet**, ministre (*en néerlandais*): L'accessibilité intégrale signifie l'accès aux quais et aux quais rehaussés, des lignes podotactiles et des

29 maart was er een 24 urenstaking bij het spoor. Dit was een extra uitdaging in tijden van corona.

Hoe heeft de NMBS dit opgevangen?

09.02 **Minister Georges Gilkinet (Nederlands)**: Door de nationale stakingsactie was het treinverkeer verstoord vanaf zondagavond 28 maart tot en met maandagavond 29 maart. De NMBS heeft een alternatieve treindienst uitgewerkt op basis van het personeel dat heeft aangegeven niet te zullen deelnemen aan de staking. Twee op de drie IC-treinen, voorstedelijke S-treinen en L-treinen stonden ingepland. De meeste P-treinen werden afgeschaft.

In een aantal kleinere stations was er in weinig tot geen treinen voorzien. De NMBS raadde haar reizigers aan om al vanaf de dag voor het vertrek regelmatig de routeplanner te raadplegen, die rekening hield met de alternatieve dienstregeling. Er was ook communicatie op *Twitter*, *Facebook* en de NMBS-website, en via de schermen en aankondigingen in de stations. Alles werd in het werk gesteld om de reizigers zo goed mogelijk gedetailleerde realtime informatie te geven.

09.03 **Marianne Verhaert** (Open Vld): Ook in tijden van corona heeft het systeem van gegarandeerde dienstverlening zijn nut bewezen.

Het incident is gesloten.

10 **Vraag van Vicky Reynaert aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het Boost Plan" (55015957C)**

10.01 **Vicky Reynaert** (Vooruit): Vorig jaar bereikte de federale regering een akkoord over het Boost Plan waarin 100 miljoen euro extra investeringen in het spoor stonden voor 2021. Van dat budget gaat 30 miljoen euro naar het toegankelijker maken van stations voor mensen met een beperking.

Ik had graag meer details vernomen over de werken in de stations van Beernem, Blankenberge en Oostkamp. Welke andere stations zullen ook toegankelijker worden gemaakt? Bevat het Boost Plan nog investeringen in andere West-Vlaamse stations? Kan de minister die toelichten?

10.02 **Minister Georges Gilkinet (Nederlands)**: Integrale toegankelijkheid betekent toegang tot de perrons en verhoogde perrons, blindengeleidelijnen

distributeurs de billets plus accessibles. La gare d'Oostkamp a été rendue intégralement accessible l'année passée. Ce sera le tour de la gare de Beernem cette année et celui de la gare de Blankenberge est prévu pour 2023. Les moyens de la SNCB pour le faire ne proviennent pas du Plan Boost, mais ceux d'Infrabel en proviennent en grande partie.

À Blankenberge, les quais, les revêtements de sol et les équipements sur les quais sont en cours de rénovation. Une fois ces travaux réalisés, les quais seront équipés de lignes podotactiles, ce qui permettra un accès à la gare en toute autonomie. La SNCB investira 2,5 millions d'euros dans ce projet au cours des prochaines années.

En 2021, les gares de Aalter, Barvaux, Dinant, Fexhe-le-Haut-Clocher, Marche-en-Famenne, Maria-Aalter, Rixensart, Tielt et Zwijndrecht seront également rendues accessibles de manière autonome. Aucune autre gare de Flandre occidentale ne figure dans le Plan Boost.

En ce qui concerne les travaux prévus et financés visant une accessibilité intégrale des gares, je vous renvoie à la dia 26 de la présentation de la SNCB, qui a été transmise à la commission le 24 février. Il y est indiqué quels projets seront entièrement ou partiellement financés par le Plan Boost.

10.03 Vicky Reynaert (Vooruit): Ces aménagements constituent une avancée importante pour les personnes présentant un handicap.

L'incident est clos.

11 Questions jointes de

- Sigrid Goethals à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le respect de la législation linguistique" (55016116C)
- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le cadre linguistique légal de la SNCB" (55016204C)

11.01 Sigrid Goethals (N-VA): *L'un des points essentiels de la législation linguistique et de la construction fédérale est l'obligation de s'exprimer correctement dans les deux langues dans les services des autorités fédérales et de la Région bilingue de Bruxelles-Capitale.*

Est-il garanti que dans chaque service, on communique correctement dans les deux langues? Quelles mesures ont-elles été prises pour éliminer tout déséquilibre éventuel? Dans la Région de Bruxelles-Capitale, est-il répondu en néerlandais lors de tout contact avec un néerlandophone? Est-il

et accessible ticketautomaten. Het station van Oostkamp werd het voorbije jaar integraal toegankelijk gemaakt. Het station van Beernem is dit jaar aan de beurt en het station van Blankenberge staat op de planning voor 2023. De middelen van de NMBS hiervoor komen niet uit het Boost Plan, die van Infrabel grotendeels wel.

In Blankenberge worden de perrons, de vloeren en de uitrusting op de perrons vernieuwd. Na de werken zullen de perrons uitgerust zijn met blindengeleidelijnen waardoor het station autonoom toegankelijk zal zijn. De NMBS investeert de volgende jaren 2,5 miljoen euro in het project.

Daarnaast zullen in 2021 ook Aalter, Barvaux, Dinant, Fexhe-le-Haut-Clocher, Marche-en-Famenne, Maria-Aalter, Rixensart, Tielt en Zwijndrecht autonoom toegankelijk worden. Er zijn geen andere West-Vlaamse stations in het Boost Plan opgenomen.

Voor de geplande en gefinancierde werken aan stations voor integrale toegankelijkheid verwijs ik naar slide 26 van de presentatie van de NMBS die op 24 februari aan de commissie werd bezorgd. Daar staat bij welke projecten geheel of gedeeltelijk uit het Boost Plan worden gefinancierd.

10.03 Vicky Reynaert (Vooruit): Dit is een grote vooruitgang voor mensen met een beperking.

Het incident is gesloten.

11 Samengevoegde vragen van

- Sigrid Goethals aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De naleving van de taalwetgeving" (55016116C)
- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het wettelijk taalkader van de NMBS" (55016204C)

11.01 Sigrid Goethals (N-VA): *Een van de kernpunten in de taalwetgeving en in de federale constructie is dat de dienstverlening van de federale overheid en het tweetalig gebied Brussel-Hoofdstad correct tweetalig dienen te zijn.*

Is in elke dienst gewaarborgd dat deze ook correct tweetalig is? Welke maatregelen werden er genomen om een eventuele wanverhouding weg te werken? Wordt in Brussel-Hoofdstad elk contact met een Nederlandstalige beantwoord in het Nederlands? Klopt het dat sommige diensten die

exact que certains services s'adressant à des organisations internationales sont uniquement francophones? Quel pourcentage de francophones bénéficient-ils d'une prime de bilinguisme? Quel pourcentage de néerlandophones en bénéficient-ils?

11.02 Frank Troosters (VB): Depuis 1999, la SNCB ne dispose plus du cadre linguistique légalement obligatoire.

Le ministre contraindra-t-il la SNCB à l'établir? Dans l'affirmative, dans quel délai? Comment organisera-t-on le contrôle? Quelles mesures le ministre prendra-t-il afin de faire respecter ce cadre linguistique?

11.03 Georges Gilkinet, ministre (en néerlandais): Entre-temps, la question de M. Troosters a fait l'objet d'une réponse écrite détaillée. La question de Mme Goethals est très large. La réponse est actuellement en cours de finalisation.

Le respect de la législation linguistique est intégré dans les différentes procédures et pratiques du SPF Mobilité. Bien qu'Infrabel et la SNCB ne disposent pas de cadres linguistiques valables, les équilibres linguistiques sont l'objet d'un suivi attentif. Par conséquent, la validité des décisions, telles que le recrutement par HR Rail, n'est pas contestée.

Chez skeyes, je proposerai une solution conforme à la récente décision du Conseil d'État, en concertation avec le conseil d'administration.

11.04 Frank Troosters (VB): En ce qui concerne la répartition du personnel au sein de la SNCB, on ne s'inquiète pas outre mesure du respect des équilibres linguistiques. Les Flamands occupent à peine 53 % des postes. Par surcroît, le cadre légal fait défaut alors qu'il est imposé par la loi. L'engagement de collaborateurs contractuels permet également de tricher. Au sein de ce contingent de contractuels, 52 % des collaborateurs sont francophones. J'espère que le ministre parviendra à réaliser une rupture de tendance par rapport à l'action de ses prédécesseurs dans ce domaine.

L'incident est clos.

12 Question de Sigrid Goethals à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les commissaires du gouvernement" (55016147C)

12.01 Sigrid Goethals (N-VA): Dans quelles institutions de sécurité sociale, quelles entreprises et quels organismes publics votre département a-t-il

zich wenden tot internationale organisaties eentalig Frans gebruiken? Hoeveel procent van de Franstalige personeelsleden krijgt een tweetaligheidspremie? Hoeveel procent van de Nederlandstaligen?

11.02 Frank Troosters (VB): De NMBS beschikt al sinds 1999 niet meer over het wettelijk verplicht taalkader.

Zal de minister de NMBS dwingen dit uit te vaardigen? Op welke termijn zal dit dan gebeuren? Hoe zal dat worden gecontroleerd? Welke maatregelen zal de minister nemen om het taalkader te doen respecteren?

11.03 Minister Georges Gilkinet (Nederlands): De vraag van de heer Troosters werd intussen uitgebreid schriftelijk beantwoord. De vraag van mevrouw Goethals is zeer breed. Momenteel legt men de laatste hand aan het antwoord.

Het respecteren van de taalwetgeving is ingebed in de diverse procedures en praktijken binnen de FOD Mobiliteit. Hoewel Infrabel en de NMBS niet over geldige taalkaders beschikken, wordt er gewaakt over de taalverhoudingen. Bijgevolg wordt de geldigheid van beslissingen, zoals de wervingen door HR Rail, niet betwist.

Bij skeyes zorg ik voor een oplossing conform de recente beslissing van de Raad van State, in dialoog met de raad van bestuur.

11.04 Frank Troosters (VB): Bij de personeelsverhoudingen binnen de NMBS wordt het waken over de taalverhoudingen niet te nauw genomen. Vlamingen nemen nauwelijks 53 % van de betrekkingen in. Bovendien is er geen wettelijk kader, hoewel dat wettelijk wordt opgelegd. Ook is er het achterpoortje van de werving van contractuelen. Binnen dat contingent is 52 % Franstalig. Ik hoop dat de minister de trend van zijn voorgangers op dit vlak kan breken.

Het incident is gesloten.

12 Vraag van Sigrid Goethals aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De regeringscommissarissen" (55016147C)

12.01 Sigrid Goethals (N-VA): In welke openbare socialezekerheidsinstellingen, bedrijven en organen heeft uw departement regeringscommissarissen en

nommé des commissaires et des représentants du gouvernement? Quelle est la base légale ou réglementaire de leurs compétences et de leur rémunération? À combien leur rémunération s'élève-t-elle? Combien de décisions votre commissaire ou représentant a-t-il suspendues depuis le début de la législature? Dans quels cas et pour quels motifs? Le ministre a-t-il confirmé ces suspensions?

12.02 Georges Gilkinet, ministre (*en néerlandais*): Un commissaire du gouvernement a été nommé auprès de skeyes, de la SNCB, d'Infrabel et de HR Rail. Des suppléants ont également été nommés à la SNCB et chez Infrabel. Les compétences du commissaire du gouvernement nommé chez skeyes reposent sur l'article 23 de la loi du 21 mars 1991 portant réforme de certaines entreprises publiques économiques. Les compétences du commissaire du gouvernement et de son suppléant auprès de la SNCB découlent de l'article 162*nonies* et les compétences du commissaire du gouvernement et de son suppléant auprès d'Infrabel de l'article 213 de la même loi. Les compétences du commissaire du gouvernement auprès de HR Rail découlent de l'article 54 de la loi du 23 juillet 1926 relative à la SNCB et au personnel des Chemins de fer belges. Les commissaires du gouvernement sont rémunérés conformément aux dispositions légales des textes susmentionnés. Aucune décision n'a été suspendue à ce jour.

L'incident est clos.

13 Question de Sigrid Goethals à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les organes relevant de la compétence du ministre" (55016154C)

13.01 Sigrid Goethals (N-VA): *Il est de coutume que les ministres et les secrétaires d'État fournissent une vue d'ensemble des comités d'avis, commissions et autres organes de leur compétence.*

Quels comités d'avis, commissions, comités, conseils supérieurs, etc. ont-ils été supprimés en 2019 et 2020? Quels organes sont-ils venus s'ajouter? Quel a été leur coût en 2019 et 2020? Combien de membres compte chaque organe?

13.02 Georges Gilkinet, ministre (*en néerlandais*): La réponse à cette question écrite n'est pas encore prête. Il n'est pas facile de recueillir toutes les informations demandées.

L'incident est clos.

14 Question de Frank Troosters à Georges

regeringsafgevaardigden aangesteld? Wat is de wettelijke of reglementaire grondslag van hun bevoegdheden en van hun bezoldiging? Hoeveel bedraagt ze? Hoeveel beslissingen heeft uw commissaris of afgevaardigde sinds het begin van de regeerperiode geschorst? In welke gevallen en op grond waarvan? Heeft de minister die schorsingen bekrachtigd?

12.02 Minister Georges Gilkinet (*Nederlands*): Er werd een regeringscommissaris benoemd bij skeyes, bij de NMBS, Infrabel en HR Rail. Bij de NMBS en Infrabel werden ook plaatsvervangers benoemd. De bevoegdheden van de regeringscommissaris bij skeyes stelen op artikel 23 van de wet van 21 maart 1991 betreffende de hervorming van sommige economische overheidsbedrijven. De bevoegdheden van de regeringscommissaris en zijn plaatsvervangster bij de NMBS vloeien voort uit artikel 162*nonies* en de bevoegdheden van de regeringscommissaris en zijn plaatsvervanger bij Infrabel uit artikel 213 van diezelfde wet. De bevoegdheden van de regeringscommissaris bij HR Rail vloeien voort uit artikel 54 van de wet van 23 juli 1926 betreffende de NMBS en het personeel van de Belgische spoorwegen. De regeringscommissarissen worden bezoldigd overeenkomstig de wettelijke bepalingen in voornoemde teksten. Tot nu toe werden nog geen beslissingen geschorst.

Het incident is gesloten.

13 Vraag van Sigrid Goethals aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De organen waarvoor de minister bevoegd is" (55016154C)

13.01 Sigrid Goethals (N-VA): *Traditioneel verschaffen ministers en staatssecretarissen een overzicht van de adviesraden, commissies en andere organen onder hun bevoegdheid.*

Welke adviesraden, commissies, comités, hoge raden, enzovoort werden er afgeschaft in 2019 en 2020? Welke zijn er bijgekomen? Hoeveel hebben ze in 2019 en 2020 gekost? Hoeveel leden telt elk orgaan?

13.02 Minister Georges Gilkinet (*Nederlands*): Het antwoord op deze schriftelijke vraag is nog niet klaar. Het valt niet mee om al deze gegevens te vergaren.

Het incident is gesloten.

14 Vraag van Frank Troosters aan Georges

Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le nouveau siège de la SNCB" (55016203C)

14.01 Frank Troosters (VB): Il s'agit en réalité d'une question écrite à laquelle je n'obtiens pas de réponse. Le nouveau siège de la SNCB à la gare de Bruxelles-Midi impliquera la rénovation et l'extension de bâtiments existants. Le complexe, de 75 000 m², doit être prêt d'ici fin 2024. Il sera construit par un consortium composé de Besix, CFE et Immobel.

Quel est son coût? Quel montant a-t-il été budgétisé? Quelles modalités de paiement ont-elles été fixées avec le maître de l'ouvrage? Quels terrains de la SNCB le maître de l'ouvrage recevra-t-il en échange? De combien de terrains s'agit-il? Quelle est leur superficie? Quel est leur statut urbanistique? Quelle est leur valeur? Des accords ont-ils été conclus concernant le type de logements que le maître de l'ouvrage pourra y construire? Des logements sociaux sont-ils également prévus?

14.02 Georges Gilkinet, ministre (en néerlandais): Les nouveaux bâtiments destinés à abriter le siège principal pourraient être construits dans le cadre d'un projet de conception, de construction et d'entretien. L'ensemble serait ensuite délégué à un consortium. Le contrat n'a pas encore été signé et ne pourra être conclu qu'après l'obtention des permis d'urbanisme et d'environnement. La procédure d'appel d'offres est toujours en cours et la SNCB ne souhaite pas, pour l'instant, faire connaître les montants de l'appel d'offres et n'est d'ailleurs pas tenue de le faire.

Si l'appel d'offres est remporté, la SNCB paiera la différence entre le prix du siège principal et le prix de vente des terrains. La SNCB n'a aucun contrôle s'agissant des bâtiments qui seront ensuite vendus. Le promoteur sera soumis aux règlements d'urbanisme d'Anderlecht et de Saint-Gilles et de la Région de Bruxelles-Capitale.

14.03 Frank Troosters (VB): Il s'agit d'un projet gigantesque, presque mégalomane qui a prétendument pour vocation d'insuffler une vie nouvelle au quartier de Bruxelles-Midi. Les bâtiments hébergeraient 4 000 membres du personnel appartenant à l'administration et je ne puis m'imaginer qu'il s'agit uniquement de collaborateurs exerçant des fonctions de direction. Bruxelles se voit ainsi inondée de milliards d'euros et nous savons tous d'où provient cet argent. Pourquoi la SNCB ne décentralise-t-elle pas et ne se dote-t-elle pas de cinq centres régionaux pour permettre aux autres régions de profiter également

Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De nieuwe hoofdzetel van de NMBS" (55016203C)

14.01 Frank Troosters (VB): Dit is eigenlijk een schriftelijke vraag, maar ik krijg er geen antwoord op. Voor de nieuwe hoofdzetel van de NMBS aan het Brussel-Zuidstation worden de bestaande gebouwen gerenoveerd en uitgebreid. Tegen eind 2024 moet het complex van 75.000 m² klaar zijn. Er wordt gebouwd door een consortium van Besix, CFE en Immobel.

Wat is de kostprijs? Wat is er gebudgetteerd? Welke betalingsmodaliteiten zijn er overeengekomen met de bouwheer? Welke terreinen van de NMBS krijgt de bouwheer in ruil? Hoeveel zijn het er? Hoe groot zijn ze? Welk ruimtelijk statuut hebben ze? Hoeveel zijn ze waard? Zijn er afspraken over het type woningen die de bouwheer er mag bouwen? Zijn er sociale woningen bij?

14.02 Minister Georges Gilkinet (Nederlands): Het nieuwe hoofdkantoor zou eventueel worden gebouwd als een project van Design, Build, Maintain. Het zou dan aan een consortium worden gedelegeerd. Het contract is nog niet gesloten en dat kan pas als de stedenbouwkundige en milieuvergunning afgeleverd zijn. De aanbestedingsprocedure loopt nog en de NMBS wil voorlopig de bedragen op de offerte niet noemen en moet dat ook niet.

Als de aanbesteding wordt toegewezen, dan zal de NMBS het verschil betalen tussen de prijs voor het hoofdkantoor en de verkoopprijs van de gronden. Over de gebouwen die mee verkocht worden heeft de NMBS achteraf geen controle. De bouwheer zal vallen onder de stedenbouwkundige regels van Anderlecht en Sint-Gillis en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

14.03 Frank Troosters (VB): Dit is een enorm project, bijna een megalomaan prestigeproject, zeggegd om Brussel-Zuid nieuw leven in te blazen. Er zouden 4.000 mensen van de NMBS-administratie komen werken en ik kan me niet inbeelden dat dat allemaal directiefuncties zijn. Brussel wordt overgoten met miljarden euro's en we weten allemaal waar dat geld vooral vandaan komt. Waarom decentraliseert de NMBS niet en plant ze vijf regionale centra in waardoor andere regio's kunnen meeprofiteren? Het zou ook het fileleed kunnen verzachten.

des fonds investis? Une initiative en ce sens pourrait également contribuer à résoudre les problèmes d'embouteillage.

L'incident est clos.

15 Questions jointes de

- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La demande d'assistance dans les gares" (55016211C)
- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La limitation des heures d'ouverture des guichets" (55016212C)
- Josy Arens à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'accompagnement de la fermeture des guichets de gares" (55016689C)

15.01 Frank Troosters (VB): *L'accès aux transports en commun n'est hélas pas évident pour les personnes présentant un handicap. La SNCB organise pour les personnes concernées un système d'assistance. Combien de demandes d'assistance ont-elles été introduites en 2018, 2019 et 2020 par province, pour les gares de Hasselt et de Genk et pour les 44 gares dont les guichets vont être fermés?*

La SNCB a également prévu de limiter les heures d'ouverture dans 37 gares. De quelles gares s'agit-il? En quoi ces heures d'ouverture devraient-elles être modifiées?

15.02 Georges Gilkinet, ministre (en néerlandais): J'attends les informations de la SNCB. Le cabinet ne peut répondre à ces questions sans disposer des informations qui doivent être fournies par les services. Je transmettrai les réponses par écrit.

15.03 Frank Troosters (VB): J'espère que les données demandées seront communiquées rapidement.

L'incident est clos.

16 Questions jointes de

- Barbara Creemers à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le groupe de pilotage pour une éventuelle liaison ferroviaire entre Hamont et Weert" (55016885C)
- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le business case/l'étude de potentiel de la liaison ferroviaire Hamont-Weert" (55016217C)

16.01 Barbara Creemers (Ecolo-Groen): Une proposition de résolution qui réclame une attention accrue pour la liaison ferroviaire Hamont-Weert figure à l'ordre du jour de la Chambre. Dans les

Het incident is gesloten.

15 Samengevoegde vragen van

- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het aanvragen van assistentie in stations" (55016211C)
- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De beperking van de openingsuren van de loketten" (55016212C)
- Josy Arens aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De flankerende maatregelen bij de sluiting van stationsloketten" (55016689C)

15.01 Frank Troosters (VB): *De toegankelijkheid van het openbaar vervoer is helaas niet vanzelfsprekend voor personen met een beperkte mobiliteit. De NMBS heeft een systeem dat voorziet in assistentie. Hoeveel aanvragen werden er in 2018, 2019 en 2020 ingediend per provincie, voor de stations Hasselt en Genk en in de 44 stations waarvan de loketten gesloten zullen worden?*

De NMBS zal de openingsuren van de loketten in 37 stations beperken. Om welke stations gaat het? Wat verandert er aan de openingsuren?

15.02 Minister Georges Gilkinet (Nederlands): Ik wacht op informatie van de NMBS. Het kabinet kan deze vragen niet beantwoorden zonder informatie van de diensten. Ik zal de antwoorden schriftelijk bezorgen.

15.03 Frank Troosters (VB): Ik hoop dat dit op korte termijn in orde komt.

Het incident is gesloten.

16 Samengevoegde vragen van

- Barbara Creemers aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De bestuursgroep voor een mogelijke treinverbinding tussen Hamont en Weert" (55016885C)
- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De businesscase/potentieelstudie over de spoorverbinding Hamont-Weert" (55016217C)

16.01 Barbara Creemers (Ecolo-Groen): In de Kamer staat een voorstel van resolutie op de agenda, die extra aandacht vraagt voor de treinverbinding Hamont-Weert. In

rapports des travaux en commission, nous avons pu lire que le ministre entamera à ce sujet une concertation avec ses collègues néerlandais. Un groupe de pilotage belgo-néerlandais a également été constitué.

Quand ce groupe se réunira-t-il ou s'est-il déjà réuni? Quand pouvons-nous attendre une percée dans ce dossier?

16.02 Frank Troosters (VB): Une étude de faisabilité aurait débouché sur un avis négatif concernant la liaison ferroviaire Hamont-Weert. Nous n'avons pu en consulter qu'une synthèse et avons eu l'occasion d'assister à une présentation du dossier par la SNCB mais le rapport de Stratec ne nous a pas été communiqué dans son intégralité.

Pourquoi la SNCB ne nous en a-t-elle communiqué qu'une synthèse? Quand recevrons-nous enfin le rapport de Stratec?

16.03 Georges Gilkinet, ministre (en néerlandais): Ma cellule stratégique a immédiatement transmis l'étude de faisabilité et le dossier commercial à votre commission ainsi qu'aux organes décisionnels de la SNCB. Pour des raisons de principe et de confidentialité, la SNCB ne souhaite pas que l'étude détaillée soit rendue publique.

Dans l'intervalle, le groupe de pilotage belgo-néerlandais pour les liaisons transfrontalières a mis sur pied un groupe de travail technique qui s'est réuni pour la première fois le 26 mars 2021. Un inventaire des documents disponibles a été établi. La deuxième réunion du groupe de travail a eu lieu le 3 mai. Les résultats de ces discussions seront examinés lors d'une prochaine réunion du groupe de pilotage belgo-néerlandais, qui aura lieu avant les vacances d'été.

Parallèlement, une concertation administrative en vue d'un alignement des positions est en cours. Les résultats de cette concertation seront également examinés au sein du groupe de pilotage.

J'ai rencontré il y a deux semaines le secrétaire d'État à la Mobilité néerlandais mais nous devons attendre l'accord de gouvernement aux Pays-Bas. Ces derniers devront en effet également encore investir.

16.04 Barbara Creemers (Ecolo-Groen): Dans notre proposition de résolution, nous demandons que le ministre approfondisse la concertation avec ses collègues néerlandais mais nous devons évidemment attendre la constitution d'un

commissieverslagen heb ik kunnen lezen dat de minister hierover in overleg gaat met zijn Nederlandse collega's. Er werd ook een stuurgroep met de Nederlanders samengesteld.

Wanneer komt die samen of is dat al gebeurd? Wanneer mogen we een doorbraak in het dossier verwachten?

16.02 Frank Troosters (VB): In een potentieelstudie zou een negatief oordeel zijn uitgesproken over de treinverbinding Hamont-Weert. We hebben daarvan echter alleen een samenvatting gezien en we hebben een presentatie gekregen van de NMBS, maar het rapport van het bureau Stratec zelf krijgen we niet te zien.

Waarom krijgen we alleen een samenvatting van de NMBS? Wanneer kunnen we eindelijk het rapport van Stratec ontvangen?

16.03 Minister Georges Gilkinet (Nederlands): Mijn beleidscel heeft de potentieelstudie en de businesscase, die ook aan de beslissingsorganen van de NMBS werden bezorgd, onmiddellijk overgezonden aan de commissie. De detailstudie wenst de NMBS om principiële en vertrouwelijke redenen niet openbaar te maken.

De Belgisch-Nederlandse stuurgroep voor grensoverschrijdende verbindingen heeft intussen een technische werkgroep opgericht, die op 26 maart 2021 voor het eerst heeft vergaderd. Daarop werd een inventaris opgemaakt van de beschikbare documenten. De tweede vergadering van de werkgroep vond plaats op 3 mei. De resultaten van die besprekingen zullen worden behandeld op een volgende vergadering van de Belgisch-Nederlandse stuurgroep, die nog voor het zomerreces zal bijeenkomen.

Daarnaast vindt in Nederland een bestuurlijke afstemming plaats tussen de verschillende betrokken partijen. Ook de resultaten daarvan kunnen op de stuurgroep worden besproken.

Ik heb twee weken geleden de Nederlandse staatssecretaris voor Mobiliteit nog ontmoet, maar we moeten nu wachten op een regeerakkoord in Nederland. Zij zullen immers nog investeringen moeten doen.

16.04 Barbara Creemers (Ecolo-Groen): In ons voorstel van resolutie vragen wij dat de minister intensief overlegt met zijn Nederlandse collega's, maar daarvoor moeten we uiteraard de vorming van een Nederlandse regering afwachten. Ondanks de

gouvernement aux Pays-Bas. En dépit du dossier commercial négatif, je reste convaincue de l'importance de cette liaison ferroviaire transfrontalière.

16.05 Frank Troosters (VB): Je ne suis pas satisfait de la réponse selon laquelle la SNCB ne souhaite pas rendre le rapport public. J'espère que nous finirons par l'obtenir.

Il est essentiel que la liaison ferroviaire figure dans l'accord de gouvernement néerlandais et que les investissements nécessaires soient prévus. J'espère que le ministre a lobbyé en ce sens auprès du secrétaire d'État néerlandais compétent.

Le rapport de la SNCB décrit quatre scénarios possibles pour le déploiement technique mais apparemment le scénario le plus logique n'a pas été repris dans ce rapport. Le dossier commercial négatif complique également le processus de négociation avec les Pays-Bas.

L'incident est clos.

17 Question de Joris Vandenbroucke à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'étude éventuelle de Vias sur les effets de la limitation de vitesse à 30 km/h" (55015963C)

17.01 Joris Vandenbroucke (Vooruit): Le 25 mars dernier, il y a eu au Parlement flamand une audition concernant une proposition de décret tendant à abaisser à 30 kilomètres/heure la limitation de vitesse dans les agglomérations dans la Région flamande. Il est ressorti de ces auditions qu'une étude complémentaire était nécessaire pour vérifier les effets éventuels de la réduction de la limitation de vitesse en fonction de toute une série de paramètres. L'institut Vias serait disposé à réaliser cette étude mais le ministre flamand n'a pas la compétence d'ordonner une telle étude.

Le ministre fédéral de la Mobilité serait-il disposé à charger Vias de cette étude? Dans l'affirmative, quand pourra-t-il le faire et quand l'étude pourra-t-elle être réceptionnée?

17.02 Georges Gilkinet, ministre (en néerlandais): Le fédéral conclut chaque année une convention de subvention avec l'institut Vias dans laquelle il est convenu des études qui devront être réalisées. Le choix de ces études tient compte des problèmes du moment en matière de sécurité routière ou de priorités du gouvernement.

Mon administration a pris connaissance de la

négative businesscase. Je suis convaincu de l'importance de ce projet de liaison transfrontalière et je suis convaincu que le gouvernement néerlandais sera convaincu de l'importance de ce projet de liaison transfrontalière. Je suis convaincu que le gouvernement néerlandais sera convaincu de l'importance de ce projet de liaison transfrontalière.

16.05 Frank Troosters (VB): Ik ben niet tevreden met het antwoord dat de NMBS het rapport niet wil vrijgeven. Ik hoop dat we het alsnog kunnen ontvangen.

Het is essentieel dat de verbinding in het Nederlandse regeerakkoord wordt opgenomen en dat daarin wordt geïnvesteerd. Ik hoop dat de minister daarvoor heeft gelobbyd bij de bevoegde staatssecretaris.

In het rapport van de NMBS staan vier mogelijke scenario's voor de technische uitvoering, maar blijkbaar is het meest logische scenario niet opgenomen. Een negatieve businesscase ondermijnt ook het onderhandelingsproces met Nederland.

Het incident is gesloten.

17 Vraag van Joris Vandenbroucke aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De eventuele studie door Vias over de gevolgen van de verlaging van de snelheidslimiet naar 30 km/u" (55015963C)

17.01 Joris Vandenbroucke (Vooruit): Op 25 maart was er in het Vlaams Parlement een hoorzitting over een voorstel van decreet om de algemene snelheidslimiet in de bebouwde kom in het Vlaamse Gewest te verlagen naar 30 kilometer per uur. Daaruit bleek dat een bijkomende studie nodig is naar de mogelijke effecten van de verlaagde snelheidslimiet op allerlei parameters. Vias institute zou die studie graag uitvoeren, maar de Vlaamse minister kan daartoe geen opdracht geven. De federale minister van Mobiliteit kan dat wel.

Is hij daartoe bereid? Zo ja, wanneer zal hij de opdracht uitschrijven en wanneer kan de studie worden opgeleverd?

17.02 Minister Georges Gilkinet (Nederlands): Jaarlijks stelt de federale overheid een subsidieovereenkomst op met Vias institute waarin afgesproken wordt welke studies zullen worden uitgevoerd. Bij de keuze wordt onder meer rekening gehouden met actuele problemen inzake verkeersveiligheid of prioriteiten van de regering.

Mijn administratie heeft kennisgenomen van het

proposition d'abaissement général de la limitation de vitesse dans les agglomérations dans la Région flamande. Cette matière constituant une compétence régionale, l'administration a toutefois décidé de ne pas inscrire cette étude dans la convention de subvention précitée. L'étude pourrait encore être intégrée dans le calendrier de recherches que Vias établit avec les autorités flamandes.

17.03 Joris Vandenbroucke (Vooruit): L'abaissement de la vitesse autorisée dans les agglomérations constitue en effet une compétence régionale. Toutefois, selon le ministre flamand, seul le niveau fédéral peut confier des missions de recherche à l'institut Vias. Le ministre affirme à présent que le gouvernement flamand peut convenir lui-même avec Vias d'un calendrier de recherches. Je m'informerai à ce sujet pour que cette étude puisse en tout état de cause être réalisée.

L'incident est clos.

18 Questions jointes de

- **Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité)** sur "Les travaux en gare de Hasselt" (55016215C)
- **Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité)** sur "Les toilettes dans la gare de Hasselt" (55016216C)

18.01 Frank Troosters (VB): Des travaux sont actuellement en cours à la gare de Hasselt. La fin de ces travaux est prévue pour 2023. Quel est leur état d'avancement? Le budget prévu est-il respecté?

À la gare de Hasselt, les voyageurs n'ont accès aux toilettes qu'en introduisant une pièce de monnaie dans la serrure. Il n'y a plus de personnel. Le ministre est-il d'avis qu'il s'agit-là d'un meilleur système? Pense-t-il que les abus sont ainsi exclus? Ce procédé est-il conforme à l'objectif de rendre les transports en commun plus attrayants?

18.02 Georges Gilkinet, ministre (*en néerlandais*): Les travaux sont en cours et avancent bien. Comme mon prédécesseur vous l'a déjà communiqué il y a un an au sein même de cette commission, la fin des travaux est prévue pour fin 2024. Les investissements sont estimés à 17 millions d'euros.

S'agissant de mon point de vue concernant les toilettes à la gare de Hasselt, je renvoie M. Troosters à la réponse générale que j'ai donnée à une question qu'il m'a lui-même posée lors d'une

proposition pour une agglomération de la limitation de vitesse dans les agglomérations dans la Région flamande. Cette matière constituant une compétence régionale, l'administration a toutefois décidé de ne pas inscrire cette étude dans la convention de subvention précitée. L'étude pourrait encore être intégrée dans le calendrier de recherches que Vias établit avec les autorités flamandes.

17.03 Joris Vandenbroucke (Vooruit): Het verlagen van de snelheid in de bebouwde kom is uiteraard een gewestelijke bevoegdheid, maar volgens de Vlaamse minister kan alleen het federale niveau opdrachten geven aan Vias institute. De minister beweert nu dat de Vlaamse regering zelf met Vias een onderzoeksagenda kan afspreken. Ik zal mij daarover informeren, opdat die studie toch zou uitgevoerd worden.

Het incident is gesloten.

18 Samengevoegde vragen van

- **Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit)** over "De werken aan het station Hasselt" (55016215C)
- **Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit)** over "De toiletten in het station Hasselt" (55016216C)

18.01 Frank Troosters (VB): Momenteel worden er werken uitgevoerd aan het station van Hasselt. Het einde van de werken is gepland voor 2023. Wat is de stand van zaken? Zal de einddatum worden gehaald? Blijven de werken binnen het budget?

Reizigers kunnen in het station van Hasselt alleen via een munt in het slot binnen in de toiletten. Er is geen personeel meer. Vindt de minister dit een beter systeem? Denkt hij dat dit systeem misbruik uitsluit? Spoorst dit met de doelstelling om het openbaar vervoer aantrekkelijker te maken?

18.02 Minister Georges Gilkinet (*Nederlands*): De werken zijn bezig en vorderen goed. Zoals mijn voorganger meer dan een jaar geleden al meedeelde in deze commissie is het einde van het project gepland eind 2024. De investering is geraamd op 17 miljoen euro.

Mijn visie op de toiletten in Hasselt kan de heer Troosters vinden in de meer algemene visie die ik gaf op zijn eerdere vraag in deze vergadering.

réunion précédente.

18.03 Frank Troosters (VB): Je me félicite d'entendre que le calendrier des travaux est respecté. Je confirme que les travaux déjà terminés constituent une véritable amélioration. Certaines personnes s'attardent dans les toilettes et celles-ci sont parfois indescriptiblement sales.

L'incident est clos.

19 Question de Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les accidents dus à l'angle mort et les éventuelles mesures préventives" (55016218C)

19.01 Frank Troosters (VB): *Des cyclistes sont toujours victimes d'accidents provoqués par l'angle mort des poids lourds. Plusieurs solutions pourraient être mises en œuvre par le gestionnaire de la voirie. Le nouveau Code de la route pourrait jouer un rôle important dans la diminution du nombre de victimes.*

Qu'en est-il de la réforme du Code de la route? Le ministre envisage-t-il d'autres initiatives encore?

19.02 Georges Gilkinet, ministre (en néerlandais): Des mesures s'imposent surtout concernant l'infrastructure. Le pouvoir fédéral n'est toutefois pas compétent en la matière car il n'est pas responsable de la gestion des routes. Il n'est pas davantage compétent s'agissant de la sensibilisation, qui constitue une compétence non pas fédérale, mais régionale.

Le Code de la route prévoit une série de possibilités qui pourraient réduire le risque d'accidents dus à l'angle mort des poids lourds, tel que le feu signalisation carré vert. Les gestionnaires de la voirie ont reçu un catalogue qui leur permet de choisir la solution la plus appropriée compte tenu des conditions locales. Un nouveau Code de la route n'est donc pas nécessaire pour prendre des mesures qui pourraient contribuer à la diminution du nombre d'accidents dus à l'angle mort des poids lourds.

Des nouvelles technologies qui devraient empêcher les accidents dus à l'angle mort sont en cours de développement et pourront, dans un monde idéal, rendre impossibles à terme ce genre d'accidents.

S'agissant du nouveau Code de la route, mes services cherchent à déterminer la configuration la plus adéquate des pièces du puzzle des

18.03 Frank Troosters (VB): Ik ben blij dat de werken op schema zitten. Ik kan beamen dat wat er al gebeurd is, een heel verschil maakt. Het nieuwe toiletsysteem is vooral een probleem voor mensen in een rolstoel. Sommige mensen blijven in de toiletten rondhangen en de toiletten zijn soms onbeschrijfelijk vuil.

Het incident is gesloten.

19 Vraag van Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De dodehoekongevallen en de mogelijke preventieve maatregelen" (55016218C)

19.01 Frank Troosters (VB): *Er worden nog steeds fietsers het slachtoffer van dodehoekongevallen met vrachtwagens. Er zouden verschillende mogelijkheden zijn voor de wegbeheerder om dit te voorkomen. De nieuwe Wegcode zou een belangrijke rol kunnen spelen in het terugdringen van het aantal slachtoffers.*

Hoever staat het met die Wegcode? Plant de minister nog andere initiatieven?

19.02 Minister Georges Gilkinet (Nederlands): Vooral infrastructureel dringen zich inderdaad maatregelen op. Dit is niet de bevoegdheid van de federale overheid, want die heeft geen wegen in beheer. Blijvende sensibilisering is evenmin een bevoegdheid van de federale overheid, maar een gewestelijke.

De Wegcode voorziet in een aantal mogelijkheden die het risico van dodehoekongevallen kunnen doen afnemen, zoals het vierkant groen verkeerslicht. Er wordt aan de wegbeheerders een catalogus aangeboden waaruit ze, rekening houdend met de plaatselijke omstandigheden, de meest geschikte maatregel kunnen kiezen. Er is dus geen nieuwe Wegcode nodig om maatregelen te nemen die kunnen bijdragen tot een vermindering van het aantal dodehoekongevallen.

Voertuigtechnologie die dodehoekongevallen kan voorkomen, wordt steeds verder ontwikkeld; in een ideale wereld tot op het punt dat dit type van ongevallen onmogelijk wordt.

Inzake de nieuwe Wegcode wordt er bekeken hoe de bevoegdheidspuzzel het best kan worden gelegd. Dat mag echter niet langer een rem vormen

compétences, qui ne peut pas constituer un frein aux améliorations qui doivent être apportées d'urgence au Code de la route. C'est pourquoi mon administration a préparé deux projets d'arrêté royal modifiant le Code de la route. L'intégration étape par étape dans le Code de la route actuel des mesures prévues dans le projet de nouveau Code de la route constitue peut-être une option.

L'incident est clos.

20 **Question de Mme Julie Chanson sur "Le radar tronçon entre Ensival et Banneux" (55016234C)**

20.01 **Julie Chanson** (Ecolo-Groen): Pepinster et Theux souffrent d'un important trafic de camions via la N-666. Afin de stopper ce transit dans une zone pourtant interdite, la ville de Pepinster a installé un radar tronçon entre Ensival et Banneux. Pour que le radar puisse verbaliser à la fin de la période de prévention, un arrêté royal doit être modifié car, dans le cas du transit de camions, la présence d'un policier est nécessaire.

Avez-vous connaissance de cette situation? Quand l'arrêté royal sera-t-il modifié?

20.02 **Georges Gilkinet**, ministre (*en français*): Je suis au courant de la problématique. Vu que les radars fonctionnent en l'absence d'un agent qualifié, l'infraction doit figurer sur la liste de l'arrêté royal du 18 décembre 2002 déterminant les infractions dont la constatation fondée sur des preuves matérielles fournies par des appareils fonctionnant automatiquement fait foi, jusqu'à preuve du contraire.

J'ai demandé à mes services de préparer la base légale via un amendement à une proposition de loi à l'agenda. La matière étant complexe et nécessitant la concertation de partenaires, mes services ont besoin de temps pour le préparer. Mon ambition est qu'il soit prêt avant les vacances parlementaires de l'été. Ce serait une belle collaboration entre le Parlement et l'exécutif. Nous suivrons attentivement l'avancement des travaux de la commission afin d'apporter des solutions de sécurité routière.

20.03 **Julie Chanson** (Ecolo-Groen): Je serai attentive au dossier lorsqu'il sera à l'agenda.

voor dringende aanpassingen aan het verkeersreglement. Daarom heeft mijn administratie twee ontwerpen van KB tot wijziging voorbereid. Het stap voor stap integreren in de huidige wegcode van zaken die in het project nieuwe Wegcode zijn gepland, is misschien een optie.

Het incident is gesloten.

20 **Vraag van mevrouw Julie Chanson over "De trajectcontrole tussen Ensival en Banneux" (55016234C)**

20.01 **Julie Chanson** (Ecolo-Groen): In Pepinster en Theux is er grote verkeershinder door de vele vrachtwagens die de N-666 nemen. Om dit transitverkeer in deze voor vrachtwagens verboden zone een halt toe te roepen, heeft de stad Pepinster tussen Ensival en Banneux een trajectcontrole geïnstalleerd. Opdat overtreders er met behulp van de radarcontrole bekeurd zouden kunnen worden, moet er een koninklijk besluit gewijzigd worden, want in geval van transitverkeer van vrachtwagens, is de aanwezigheid van een politieagent vereist.

Bent u van deze situatie op de hoogte? Wanneer zal het koninklijk besluit gewijzigd worden?

20.02 **Minister Georges Gilkinet** (*Frans*): Ik ben op de hoogte van het probleem. Aangezien het onbemande camera's betreft, moet de overtreding op de lijst staan die opgenomen is in het koninklijk besluit van 18 december 2002 tot aanwijzing van de overtredingen waarvan de vaststelling gesteund op materiële bewijsmiddelen die door onbemande automatisch werkende toestellen worden opgeleverd, bewijskracht heeft zolang het tegendeel niet bewezen is.

Ik heb mijn diensten gevraagd de wettelijke basis voor te bereiden via een amendement op een wetsvoorstel dat op de agenda staat. Aangezien het een complexe materie betreft die overleg vereist met verscheidene partners, hebben mijn diensten tijd nodig om dat amendement voor te bereiden. Mijn streven is het klaar te hebben vóór het zomerreces. Dat zou een mooi staaltje van samenwerking tussen het Parlement en de uitvoerende macht zijn. We zullen de vooruitgang van de werkzaamheden van de commissie nauwgezet volgen om oplossingen ten behoeve van de verkeersveiligheid te kunnen aanreiken.

20.03 **Julie Chanson** (Ecolo-Groen): Ik zal in het oog houden wanneer dat dossier op de agenda gezet wordt.

L'incident est clos.

Président: Joris Vandenbroucke

21 Question de Wouter Raskin à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le péage urbain à Bruxelles" (55016335C)

21.01 Wouter Raskin (N-VA): Le Comité de concertation a demandé à la Région de Bruxelles-Capitale de mettre sur pied une structure de concertation concernant l'instauration du péage urbain Smart Move. Aucune décision ne serait prise par le gouvernement bruxellois tant que cette concertation est en cours.

Les groupes de travail du Comité de concertation auraient terminé leurs travaux. Cette information est-elle exacte? Les rapports sont-ils disponibles? Le Comité de concertation a-t-il déjà pris une décision? Le gouvernement bruxellois parviendra-t-il à finaliser ce dossier pour 2020, comme il le souhaite?

21.02 Georges Gilkinet, ministre (*en néerlandais*): Le projet Smart Move de la Région de Bruxelles-Capitale fait l'objet de discussions au sein du sous-groupe Mobilité du Comité de concertation. Le rapport du groupe de travail Mobilité, un des quatre groupes thématiques, ne sera publié qu'après avoir été validé par le groupe de travail central. Cette procédure de validation est en cours. Smart Move sera porté à l'ordre du jour d'une prochaine réunion du Comité de concertation dont la date n'a pas encore été fixée. Je pense que le gouvernement bruxellois devrait respecter le calendrier.

21.03 Wouter Raskin (N-VA): Je ne viens pas d'en apprendre bien davantage.

L'incident est clos.

22 Questions jointes de

- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le soutien financier demandé par skeyes" (55016351C)
- Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La prolongation du mandat de Johan Decuyper comme CEO de skeyes" (55017043C)
- Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La consultance chez skeyes" (55017046C)
- Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La collaboration entre la Défense et skeyes" (55017049C)
- Theo Francken à Vincent Van Peteghem (VPM

Het incident is gesloten.

Voorzitter: Joris Vandenbroucke

21 Vraag van Wouter Raskin aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De Brusselse stadstol" (55016335C)

21.01 Wouter Raskin (N-VA): Het Overlegcomité heeft het Brussels Hoofdstedelijk Gewest gevraagd om een overlegstructuur op te zetten om de discussie over de Brusselse stadstol Smart Move te voeren. Tijdens het overleg zou de Brusselse regering geen beslissing nemen.

De werkgroepen van het Overlegcomité zouden klaar zijn. Klopt dat? Zijn de verslagen beschikbaar? Heeft het Overlegcomité al een conclusie bereikt? Zal de Brusselse regering dit rond krijgen voor 2022, zoals ze wil?

21.02 Minister Georges Gilkinet (*Nederlands*): Het project Smart Move van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest wordt in de subgroep Mobiliteit van het Overlegcomité besproken. Het verslag van de mobiliteitswerkgroep, een van vier thematische deelgroepen, zal pas na de validering ervan door de centrale werkgroep worden gepubliceerd. Die valideringsprocedure is bezig. Smart Move zal tijdens een volgend Overlegcomité worden besproken. De datum ligt nog niet vast. Ik meen dat het tijdschema door de Brusselse regering moet worden gerespecteerd.

21.03 Wouter Raskin (N-VA): Veel heb ik nu niet bijgeleerd.

Het incident is gesloten.

22 Samengevoegde vragen van

- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De vraag voor financiële steun van skeyes" (55016351C)
- Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De verlenging van het mandaat van Johan Decuyper als CEO van skeyes" (55017043C)
- Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Consultancy bij skeyes" (55017046C)
- Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De samenwerking tussen Defensie en skeyes" (55017049C)
- Theo Francken aan Vincent Van Peteghem (VEM

Finances) sur "Le prêt demandé par skeyes à l'État fédéral" (55016322C)

- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les moyens supplémentaires octroyés à skeyes" (55017118C)

22.01 Frank Troosters (VB): Un nouveau prêt de 110 millions d'euros aurait été consenti à skeyes.

Quelles en sont les modalités financières? Quelles obligations concrètes ont-elles été imposées à skeyes en échange de ce prêt? Dans quelle mesure ces obligations sont-elles mesurables, contraignantes et/ou sanctionnables? Jusqu'à quand le bon fonctionnement de skeyes est-il ainsi garanti?

22.02 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Bien que les tensions sociales perdurent chez skeyes, la nomination de M. Decuyper en tant que CEO a à nouveau été prolongée.

Quels étaient les critères liés à cette prolongation? Y avait-il d'autres candidats? Pouvons-nous en conclure que le gouvernement se range entièrement du côté de M. Decuyper, balayant ainsi les griefs des travailleurs?

Des économies ont été réalisées durant des années en matière de personnel. A-t-on formé suffisamment de personnel pour assurer le service durant la période post-corona? Le gouvernement a-t-il imposé des conditions pour rétablir une concertation sociale normale?

Étant donné le marché très spécifique sur lequel évolue skeyes, il est étrange qu'un nombre aussi élevé de consultants soient nécessaires. Quel est le montant dépensé par skeyes au cours des cinq dernières années pour des missions de consultance? Le ministre peut-il donner des précisions sur l'affectation de ces moyens?

Est-il normal que deux consultants participent au dialogue social?

Comment le ministre évalue-t-il la collaboration entre la Défense et skeyes? Existe-t-il déjà des projets de collaboration plus approfondie?

Cela pourrait-il constituer une solution au manque d'effectifs? Qu'en est-il des différences de salaires? Pourquoi une entreprise privée a-t-elle été créée pour donner ces formations aux agents des services publics? Le ministre a-t-il une vue sur l'écheveau des facturations entre les deux acteurs?

Financiën) over "De door skeyes aan de federale Staat gevraagde lening" (55016322C)

- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De extra middelen voor skeyes" (55017118C)

22.01 Frank Troosters (VB): Er zou een nieuwe lening van 110 miljoen euro toegezegd zijn aan skeyes.

Wat zijn de financiële modaliteiten? Welke concrete verplichtingen kreeg skeyes opgelegd in ruil voor de lening? In welke mate zijn die meetbaar, afdwingbaar en/of strafbaar? Tot wanneer is de goede werking van skeyes hiermee verzekerd?

22.02 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Hoewel de sociale onrust bij skeyes blijft duren, is de benoeming van de heer Decuyper als CEO opnieuw verlengd.

Wat waren de criteria bij die verlenging? Waren er andere kandidaten? Mogen wij besluiten dat de regering zich volledig achter de heer Decuyper schaaft en de grieven van de werknemers daardoor opzijshift?

Er is gedurende jaren bespaard op personeel. Is er nu voldoende personeel opgeleid om het tijdperk na corona aan te vatten? Heeft de regering voorwaarden opgelegd over het herstel van een normaal functionerend sociaal overleg?

Gezien de heel specifieke markt waarin skeyes zich bevindt, is het bizar dat er zoveel consultants nodig zijn. Hoeveel gaf skeyes de voorbije vijf jaar uit aan consultants? Waaraan werden de bedragen besteed?

Ook zetelen er twee consultants in de sociale dialoog. Is dat een normale gang van zaken?

Hoe evalueert de minister de samenwerking tussen Defensie en skeyes? Zijn er reeds gedetailleerde plannen voor een diepgaandere samenwerking?

Is het desgevallend een oplossing voor het personeelstekort? Hoe zit het met de loonsverschillen? Waarom werd er een privébedrijf opgericht om die opleidingen te geven aan het overheidsperoneel? Heeft de minister zicht op het kluwen aan onderlinge facturatie?

Il semble que lors de ces formations, les militaires soient considérés comme des citoyens de second rang. Qu'est-ce qui ne fonctionne pas à ce niveau?

Est-il exact que skeyes a priorité sur la Défense dans le recrutement de contrôleurs aériens?

22.03 **Georges Gilkinet**, ministre (*en néerlandais*): Les recettes de skeyes ont très fortement baissé à la suite de la crise sanitaire. Pour que skeyes puisse continuer à assurer ses missions de service public, le gouvernement a décidé le 30 avril dernier de lui octroyer un prêt de 110 millions d'euros, remboursable en cinq ans et inscrit dans le contrat de gestion de skeyes. L'arrêté royal fixant les modalités de cette opération sera prochainement publié au *Moniteur belge*.

Le renouvellement du conseil d'administration et la nomination du CEO figurent à l'ordre du jour d'un prochain Conseil des ministres.

S'agissant de la consultance, skeyes a notamment confié l'installation, l'entretien et la réparation des équipements à des fournisseurs et à des sous-traitants spécialisés. Pour les cinq dernières années, les coûts de cette externalisation se sont élevés à 17 millions environ en moyenne.

Un plan de modernisation et de rénovation des équipements et des systèmes est en cours depuis 2015. Les moyens internes ont été renforcés par 328 recrutements entre 2015 et 2019. Au cours de cette période, les effectifs ont augmenté de 12 %. La reprise des investissements requiert toutefois des moyens externes, notamment en raison de la difficulté de recruter certains profils.

Le nouveau directeur des ressources humaines est entré en fonctions au mois d'avril 2021.

En octobre 2018, les ministres de la Défense et de la Mobilité ont signé une convention-cadre visant à développer des synergies pour des services de navigation aérienne. L'objectif, à long terme, est d'arriver à une intégration des services civils et militaires de contrôle aérien. Une première grande étape a été franchie en 2019 avec l'hébergement commun des contrôleurs aériens civils et militaires dans le centre de contrôle de skeyes à Steenokkerzeel. Une harmonisation technique, qui s'accompagne de l'achat groupé de systèmes, est également en cours.

En 2018, skeyes a fondé une coentreprise avec l'académie suédoise Entry Point North (EPN). La société skeyes dispose ainsi des moyens et de

De militaires zouden bij de opleidingen als tweederangsburgers worden beschouwd. Wat loopt daar fout?

Klopt het dat skeyes voorrang krijgt op Defensie bij de rekrutering van luchtverkeersleiders?

22.03 Minister **Georges Gilkinet** (*Nederlands*): Door de gezondheidscrisis zijn de inkomsten van skeyes zeer sterk gedaald. Om zijn taken van openbare dienst te kunnen blijven uitvoeren, heeft de regering op 30 april besloten skeyes een lening van 110 miljoen euro toe te kennen. Ze moet in vijf jaar worden terugbetaald. En wordt genoteerd in het beheerscontract van skeyes. Het KB met de modaliteiten wordt binnenkort in het *Belgisch Staatsblad* gepubliceerd.

De vernieuwing van de raad van bestuur en de benoeming van de CEO staan op de agenda van een komende ministerraad.

Inzake consultancy heeft skeyes onder meer externe middelen ingezet voor de installatie, het onderhoud en de reparatie van uitrustingen door gespecialiseerde leveranciers en onderaannemers. De kosten bedroegen de voorbije vijf jaar gemiddeld ongeveer 17 miljoen euro.

Sinds 2015 voert men een plan uit om uitrustingen en systemen te moderniseren en te vernieuwen. De interne middelen zijn versterkt door de werving van 328 personen tussen 2015 en 2019. Het aantal werknemers is in die periode met 12 % toegenomen. De hervatting van de investeringen vereist echter ook externe middelen, onder meer wegens de moeilijkheid om bepaalde profielen op de arbeidsmarkt te werven.

De nieuwe hr-manager is gestart in april 2021.

De ministers van Defensie en Mobiliteit hebben in oktober 2018 een kaderovereenkomst ondertekend om synergieën te ontwikkelen voor luchtvaartnavigatiediensten. Het doel op lange termijn is een integratie van civiele en militaire luchtvaartnavigatiediensten. Een eerste belangrijke mijlpaal werd bereikt in 2019 met de colocatie van de civiele en militaire luchtverkeersleiders in het controlecentrum van skeyes te Steenokkerzeel. Er loopt ook een technische harmonisatie, met gegroepeerde aankopen van systemen.

In 2018 heeft skeyes een joint venture gesloten met de Zweedse academie Entry Point North (EPN). Hierdoor heeft skeyes de middelen en de

l'expertise nécessaires pour dispenser une formation de qualité aux aspirants contrôleurs aériens, tant pour ses propres besoins que pour ceux de la Défense ou de prestataires de services de navigation aérienne d'autres pays.

La formation des contrôleurs aériens est très exigeante. Tant skeyes qu'EPN cherchent des solutions pour rehausser le pourcentage de réussite, actuellement assez faible, sans abaisser pour autant le niveau d'exigences.

La Défense est disposée à engager de nouveaux contrôleurs aériens. Les deux entités ont déjà collaboré dans le cadre des campagnes de recrutement, mais la sélection proprement dite est encore tout à fait séparée.

La priorité de skeyes sur la Défense n'est donc pas à l'ordre du jour.

22.04 Frank Troosters (VB): Cette réponse ne me satisfait pas. Nous devons prendre connaissance des modalités dans le contrat de gestion.

22.05 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): La nomination de M. Decuyper ne peut pas être prise à la légère. Le Parlement est en droit de connaître les critères utilisés. Un CEO doit entretenir de bonnes relations avec le personnel et les syndicats. Cela fait déjà très longtemps que cette relation est perturbée.

Le personnel ne comprend pas le recours trop fréquent à des bureaux de consultance, alors que la société dispose de beaucoup d'expertise en interne. Ce recours à des consultants induit également des coûts supplémentaires.

Il est également étonnant de constater que skeyes doive confier la formation à une entreprise suédoise. Il convient de veiller à ce que la formation se déroule bien et à ce que les agents réussissent leur examen.

L'incident est clos.

23 Question de Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'avis d'initiative sur le Plan national pour la reprise et la résilience concernant l'axe mobilité" (55016378C)

23.01 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Selon le CCE et le CNT, le Plan national pour la reprise et la résilience élaboré par l'État fédéral ne comporte guère de nouveaux projets en matière de mobilité. Tous deux estiment que les initiatives actuelles ne suffiront pas à améliorer la mobilité et à la rendre

deskundigheid om aspirant-luchtverkeersleiders een kwalitatieve opleiding te geven, zowel voor de eigen behoeften als voor deze van Defensie of verleners van luchtvaartnavigatiediensten uit andere landen.

De opleiding van luchtverkeersleiders is zeer veeleisend. Skeyes en EPN zoeken naar oplossingen om het lage slagingspercentage te verhogen zonder het verwachte niveau te verlagen.

Defensie is bereid om nieuwe luchtverkeersleiders te werven. Beide entiteiten hebben reeds samengewerkt bij het voeren van wervingscampagnes, maar de eigenlijke selectie gebeurt nog steeds volledig gescheiden.

Voorrang van skeyes op Defensie is dan ook niet aan de orde.

22.04 Frank Troosters (VB): Ik heb niet veel aan dit antwoord. We zullen de modaliteiten moeten lezen in de beheersovereenkomst.

22.05 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Er mag niet licht worden gegaan over de benoeming van de heer Decuyper. Het Parlement zou toch moeten weten wat de criteria zijn. Een CEO moet een goede relatie hebben met het personeel en de vakbonden. Dat loopt al heel lang mank.

Het personeel begrijpt niet waarom er te veel wordt gewerkt met consultancybureaus, terwijl er heel veel interne kennis is. Het zorgt ook voor meerkosten.

Ook raar is dat skeyes de opleiding moet overlaten aan een Zweeds bedrijf. Er moet voor worden gezorgd dat de opleiding goed loopt, zodat mensen slagen voor hun examen.

Het incident is gesloten.

23 Vraag van Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het initiatiefadvies betreffende het Nationaal Plan voor Herstel en Veerkracht qua mobiliteit" (55016378C)

23.01 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): In de plannen voor herstel en veerkracht van de federale overheid zijn nauwelijks nieuwe mobiliteitsplannen te vinden volgens de CRB en de NAR. De huidige initiatieven volstaan volgens de raden niet om de mobiliteit in ons land op te krikken en te

plus durable dans notre pays. Ils réclament un plan de reprise et d'investissement plus ambitieux financé également en partie par des moyens non européens.

Le CCE et le CNT sont d'avis qu'une amélioration de la qualité de l'infrastructure ferroviaire s'impose pour permettre un transfert modal vers le rail, tant dans les transports de voyageurs que dans le domaine du fret. Ils estiment qu'il ne peut être question d'utiliser soudain des moyens européens pour financer des investissements structurels et nécessaires à long terme qui étaient déjà prévus et budgétisés. Est-il exact que les moyens du fonds européen de relance serviront exclusivement à financer des projets de mobilité déjà planifiés?

Le ministre entend faire doubler les trafics ferroviaires de marchandises d'ici 2030 alors même que la part de marché actuelle est à un niveau historiquement bas, à savoir 7 %. Le CCE et le CNT ne voient aucun projet visant à atteindre cet objectif. Comment le ministre entend-il y parvenir?

23.02 Georges Gilkinet, ministre (*en néerlandais*): J'ai lu attentivement les avis rendus par le CCE et le CNT. Le Conseil Fédéral du Développement Durable a également été associé à l'élaboration de ces avis.

Les moyens provenant du fonds européen de relance seront en effet utilisés pour réaliser des projets de mobilité déjà prévus. Le financement des investissements n'est pas toujours réglé au moment de leur planification. Pour pouvoir bénéficier des aides, les investissements doivent être réalisés pour 2026. Les moyens européens qui seront affectés à des projets de mobilité déjà prévus permettront de dégager des budgets nationaux pour d'autres projets et dès lors d'accroître les investissements sur le plan global. Les fonds européens constitueront donc un levier.

Le gouvernement belge a déposé officiellement le plan national à la Commission européenne le vendredi 30 avril. En ma qualité de ministre de la Mobilité, je suis très heureux que 365 millions d'euros, soit un quart des moyens provenant de l'État, soient affectés aux chemins de fer.

Cela fait trop longtemps qu'il n'a plus été investi dans les chemins de fer. Le rail doit constituer la colonne vertébrale de la mobilité de demain et pour ce faire, il doit d'urgence être rendu plus attrayant.

Le plan national prévoit bel et bien d'importants investissements afin de promouvoir le transport de marchandises par rail. Les investissements sont

verduurzamen. Ze vragen een ruimer herstel- en investeringsplan dat ook met andere dan Europese middelen wordt gefinancierd.

De raden zijn van oordeel dat een verbetering van de kwaliteit van de spoorweginfrastructuur nodig is om de shift naar het spoor in zowel het personen- als goederenvervoer mogelijk te maken. Het kan volgens hen niet de bedoeling zijn dat Europese middelen plotseling gebruikt worden voor noodzakelijke structurele langetermijninvesteringen die al begroot en gepland waren. Klopt het dat geld uit het EU-Herstelfonds alleen zal worden gebruikt om al geplande mobiliteitsprojecten te financieren?

De minister wil het goederenvervoer per spoor tegen 2030 verdubbelen, terwijl het huidige marktaandeel van 7 % een historisch dieptepunt is. De raden zien geen plannen om dat te bereiken. Hoe wil de minister dat doen?

23.02 Minister Georges Gilkinet (Nederlands): Ik heb de adviezen van de CRB en de NAR grondig gelezen. De Federale Raad voor Duurzame Ontwikkeling heeft er ook aan meegewerkt.

De middelen uit het Europees Herstelfonds zullen inderdaad gebruikt worden om geplande mobiliteitsprojecten uit te voeren. Een geplande investering is niet altijd al gefinancierd. Om de steun te kunnen krijgen, moeten de investeringen tegen 2026 gedaan zijn. Europees geld dat naar geplande mobiliteitsprojecten zal vloeien, zorgt dat er Belgisch geld vrijkomt voor andere projecten en dat er in het totaal dus meer kan worden geïnvesteerd. De Europese middelen werken dus als een hefboom.

Op vrijdag 30 april diende de Belgische regering het nationaal plan officieel in bij de Europese Commissie. Als minister van Mobiliteit ben ik er heel blij mee dat 365 miljoen euro, een kwart van de Belgische middelen, wordt uitgetrokken voor het spoor.

Er is al te lang niet in de spoorwegen geïnvesteerd. De trein moet de ruggengraat van de mobiliteit van de toekomst vormen en daartoe moet hij dringend aantrekkelijker worden gemaakt.

Het nationaal plan legt wel degelijk belangrijke investeringen vast om het goederentransport per spoor te ondersteunen. Investeringen dienen voor

destinés à l'électrification de certaines lignes, à un meilleur désenclavement de nos ports et au corridor de fret. Chaque euro investi dans les chemins de fer générera trois euros de recettes directes et indirectes.

Je plaiderai ardemment en faveur d'investissements dans l'avenir du rail au sein du gouvernement. L'investissement de 365 millions d'euros constitue une première étape majeure. D'autres devront suivre. La crise du coronavirus nous a affaiblis, mais elle peut dans le même temps nous inciter à construire un meilleur avenir.

23.03 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Un important mouvement de rattrapage est en effet nécessaire, et nous craignons que les moyens actuels ne suffisent pas pour combler ce retard. Je ne pense pas que le ministre pourra réaliser ses ambitions avec les moyens dont il dispose actuellement. Nous poursuivons notre action en faveur du rail, car celui-ci est important dans la lutte contre le changement climatique.

L'incident est clos.

24 Questions jointes de

- Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le nouveau type de guichets automatiques de la SNCB" (55016396C)
- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les nouveaux distributeurs automatiques de billets à la SNCB" (55016459C)
- Kim Buyst à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La nouvelle génération de guichets automatiques" (55016361C)
- Nicolas Parent à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les guichets automatiques de la SNCB" (55017237C)

24.01 Frank Troosters (VB): La SNCB a récemment annoncé la fermeture des guichets dans 44 gares et une réduction des heures d'ouverture dans 37 autres gares, où les voyageurs devront utiliser les distributeurs de billets.

Quand le nouveau type de distributeur de billets sera-t-il mis en service? Comment le déploiement des distributeurs sera-t-il organisé? Combien de distributeurs seront-ils installés? Dans quelles gares en priorité? Quels critères seront-ils appliqués? Quel est le coût estimé de l'opération? Comment pouvons-nous garantir une bonne accessibilité et le tarif le moins cher possible, et quelle est la valeur ajoutée technique par rapport aux distributeurs de billets actuels?

24.02 Kim Buyst (Ecolo-Groen): Un enjeu

de électrification van bepaalde lijnen, een betere ontsluiting van onze havens en de goederencorridor. Elke euro die in de spoorwegen wordt geïnvesteerd, levert drie euro aan directe en indirecte opbrengsten op.

Ik zal investeringen in de toekomst van het spoor vurig bepleiten in de regering. De investering van 365 miljoen euro is een belangrijke en mooie eerste stap. Er moeten nog stappen volgen. De covidcrisis heeft ons verzwakt, maar tegelijk kan ze ons versterken om te bouwen aan een betere toekomst.

23.03 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): We moeten inderdaad veel inhalen en wij zijn bezorgd dat er niet genoeg middelen zullen zijn voor een degelijke inhaalbeweging. Ik denk niet dat de minister met de huidige middelen zijn ambities kan waarmaken. Wij zullen mee aan de kar blijven trekken, want het spoor is belangrijk voor het klimaat.

Het incident is gesloten.

24 Samengevoegde vragen van

- Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobilité) over "Het nieuwe type ticketautomaten van de NMBS" (55016396C)
- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobilité) over "De nieuwe ticketautomaten van de NMBS" (55016459C)
- Kim Buyst aan Georges Gilkinet (VEM Mobilité) over "De nieuwe generatie ticketautomaten" (55016361C)
- Nicolas Parent aan Georges Gilkinet (VEM Mobilité) over "De ticketautomaten van de NMBS" (55017237C)

24.01 Frank Troosters (VB): Onlangs kondigde de NMBS de sluiting aan van de loketten in 44 stations en een beperking van de openingsuren in 37 andere, waar in de toekomst een ticketautomaat moet worden gebruikt.

Wanneer zal het nieuwe type ticketautomaat in gebruik worden genomen? Hoe gebeurt de uitrol? Hoeveel automaten worden in gebruik genomen? In welke stations eerst? Welke criteria gelden daarbij? Wat is de geraamde kostprijs voor de operatie? Hoe garandeert men daarbij een vlotte toegankelijkheid en het voordeligste tarief, en wat is de technische meerwaarde ten opzichte van de huidige automaten?

24.02 Kim Buyst (Ecolo-Groen): Bij de nieuwe

important pour les nouveaux distributeurs de billets est certainement l'accessibilité. Aussi la communauté des sourds demande-t-elle explicitement une connexion vidéo avec un employé afin de pouvoir également voir la personne, lire sur les lèvres et éventuellement utiliser la langue des signes.

Quand les nouveaux distributeurs automatiques seront-ils opérationnels? Proposeront-ils automatiquement la formule la plus avantageuse? Une coopération avec d'autres sociétés de transport est-elle prévue? Une connexion vidéo est-elle effectivement possible? De quelles fonctions supplémentaires ces distributeurs disposeront-ils?

24.03 Nicolas Parent (Ecolo-Groen): *Les guichets automatiques de la SNCB vont être renouvelés.*

Quelles seront leurs caractéristiques? Seront-ils inspirés d'expériences étrangères comme l'Allemagne qui propose une assistance visuelle d'un opérateur? Quelle sera l'accessibilité pour les PMR? Le marché fera-t-il l'objet d'une consultation des associations de PMR et de lutte contre la pauvreté? Le contrôle par un opérateur inclut-il l'assistance pour choisir le meilleur tarif ou itinéraire au-delà de l'aspect technique? Quand ces guichets seront-ils en service et dans quelles gares?

24.04 Georges Gilkinet, ministre (en français): Une nouvelle génération d'automates va arriver dans les gares.

(En néerlandais) Les nouveaux distributeurs offriront une interface plus moderne et plus intuitive au client. La possibilité de contacter un opérateur SNCB via une liaison vidéo est également à l'étude.

La SNCB travaille avec des partenaires spécialisés et des associations de passagers à mobilité réduite (PMR) pour déterminer les adaptations à apporter aux nouvelles machines. L'étude est en cours et les résultats seront pris en compte dans le cahier des charges. La SNCB prévoit que le déploiement commencera au plus tôt en 2023 et l'emplacement des premiers distributeurs automatiques n'a pas encore été décidé. Aujourd'hui, il est possible d'obtenir une assistance directe sur un distributeur de billets via le centre d'appel de la SNCB, où le contrôle du distributeur est pris en charge à distance.

ticketautomaten is de toegankelijkheid zeker van tel. Zo vraagt de dovengemeenschap expliciet om een videoverbinding met de medewerker zodat ze de persoon ook zien, kunnen liplezen en eventueel gebarentaal kunnen gebruiken.

Wanneer worden de nieuwe automaten in gebruik genomen? Zullen die spontaan de meest voordelige formule voorstellen? Wordt daarbij samengewerkt met andere vervoersmaatschappijen? Is een videoverbinding inderdaad mogelijk? Welke extra functies krijgen de automaten?

24.03 Nicolas Parent (Ecolo-Groen): *De ticketautomaten van de NMBS zullen vernieuwd worden.*

Wat zijn de features van de nieuwe automaten? Zal er bij de ontwikkeling ervan rekening gehouden met ervaring uit het buitenland, zoals Duitsland, waar een medewerker assistentie kan verlenen via een scherm? In hoeverre zullen ze toegankelijk zijn voor personen met een beperkte mobiliteit? Zullen verenigingen van personen met een beperkte mobiliteit en verenigingen voor armoedebestrijding geraadpleegd worden over de overheidsopdracht? Zal een medewerker los van het technische aspect ook assistentie kunnen verlenen om het beste tarief of de beste reisweg te kiezen? Wanneer zullen die automaten in gebruik genomen worden en in welke stations?

24.04 Minister Georges Gilkinet (Frans): Er komt een nieuwe generatie ticketautomaten aan.

(Nederlands) De nieuwe automaten zullen een modernere en meer intuïtieve interface bieden aan de klant. Ook wordt de mogelijkheid onderzocht om via videoverbinding contact te krijgen met een operator van de NMBS.

De NMBS werkt samen met gespecialiseerde partners en verenigingen van reizigers met beperkte mobiliteit (PBM-reizigers) om de aanpassingen te bepalen aan de nieuwe automaten. De studie loopt en de resultaten worden meegenomen in het bestek. De NMBS verwacht de uitrol ten vroegste in 2023 en de locatie van de eerste automaten staat nog niet vast. Vandaag kan men via het callcenter van de NMBS rechtstreeks assistentie krijgen aan een verkoopautomaat, waarbij de controle op afstand wordt overgenomen.

(En français) Ce service est peu utilisé avec environ deux appels par jour.

(En néerlandais) La SNCB s'efforce constamment de mieux mettre en valeur le prix optimal sur les différents canaux afin que le client puisse trouver immédiatement le prix le moins cher parmi les produits proposés. Un message informe également le client lorsqu'un autre billet est moins cher pour le même trajet. Ce principe sera également appliqué sur les nouveaux distributeurs automatiques. Aucune décision n'a encore été prise concernant une éventuelle collaboration avec d'autres sociétés de transport.

24.05 Frank Troosters (VB): Il est essentiel pour nous que les distributeurs automatiques soient facilement accessibles et simples à utiliser et qu'ils garantissent automatiquement le tarif le moins cher. La remarque de Mme Buyst relative aux personnes sourdes est très pertinente et je me réjouis donc que la possibilité d'une connexion vidéo soit examinée.

24.06 Kim Buyst (Ecolo-Groen): Les distributeurs de billets peuvent constituer un enjeu de taille à la lumière de plusieurs thématiques importantes telles que la réduction de la fracture numérique, l'accessibilité et l'orientation vers la formule la moins chère.

24.07 Nicolas Parent (Ecolo-Groen): La concertation est synonyme d'espoir. Le secteur doit être associé pour éviter que des marchés publics ne soient des occasions manquées. Il faut intégrer les différents types de handicap dans les solutions.

L'incident est clos.

25 Questions jointes de

- Nicolas Parent à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'utilisation de personnel de la SNCB dans le cadre de campagnes électorales" (55016437C)
- Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le recours à du personnel de la SNCB pour des campagnes politiques" (55016455C)
- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le recours à des cheminots à des fins électorales" (55016352C)
- Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le recours abusif au personnel de la SNCB lors de campagnes électorales"

(Frans) Het callcenter krijgt ongeveer twee oproepen per dag. Die dienst wordt dus weinig gebruikt.

(Nederlands) De NMBS werkt voortdurend aan een betere weergave van de beste prijs op de diverse kanalen, zodat de klant meteen de goedkoopste prijs kan vinden tussen de aangeboden producten. Een bericht informeert de klant ook wanneer een ander ticket voor dezelfde reis goedkoper is. Dit wordt tevens geïntegreerd in de nieuwe verkoopautomaten. Over een eventuele samenwerking met andere vervoermaatschappijen is nog geen beslissing genomen.

24.05 Frank Troosters (VB): Voor ons is het essentieel dat de automaten vlot toegankelijk en eenvoudig in gebruik zijn en dat ze automatisch het goedkoopste tarief waarborgen. De opmerking van collega Buyst over doven is zeer pertinent en ik ben dus heel blij met het onderzoek naar de videoverbinding.

24.06 Kim Buyst (Ecolo-Groen): De ticketautomaten kunnen een belangrijke schakel zijn voor belangrijke thema's zoals het dichten van de digitale kloof, de toegankelijkheid en de oriëntatie naar de goedkoopste formule.

24.07 Nicolas Parent (Ecolo-Groen): Zolang er overlegd wordt, is er hoop. De sector moet bij de besluitvorming betrokken worden, willen we voorkomen dat overheidsopdrachten uiteindelijk een gemiste kans blijken te zijn. Er moet met de verschillende handicaps rekening gehouden worden bij het uitwerken van de oplossingen.

Het incident is gesloten.

25 Samengevoegde vragen van

- Nicolas Parent aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het inzetten van NMBS-personeel in het kader van verkiezingscampagnes" (55016437C)
- Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De inzet van NMBS-personeel voor politieke campagnes" (55016455C)
- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De inzet van spoorwegbeambten voor verkiezingsdoeleinden" (55016352C)
- Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het misbruik van het NMBS-personeel bij kiescampagnes" (55017313C)

(55017313C)

25.01 Nicolas Parent (Ecolo-Groen): Grâce à une investigation profonde, le journaliste Philippe Engels affirme que du personnel de la SNCB, dépendant du précédent président du conseil d'administration, a été utilisé pour deux campagnes électorales, en 2012 et 2014. D'autres dossiers de ce type ont fait l'objet de condamnations judiciaires.

La SNCB dispose-t-elle d'informations sur ces faits? Portera-t-elle plainte? Qu'est-il fait pour éviter de telles pratiques?

Le **président**: M. Roggeman n'est pas présent.

25.02 Frank Troosters (VB): Il semblerait que, lors des élections fédérales de 2014, des agents des chemins de fer auraient été payés pour distribuer des dépliants électoraux dans le cadre de la campagne de M. Reynders, homme politique appartenant au MR et actuel Commissaire européen chargé de la défense de l'État de droit. C'est du moins ce que je lis dans le livre *Le clan Reynders* écrit par un journaliste d'investigation. Si ces informations sont exactes, il s'agit d'une infraction à la loi.

Quelles initiatives le ministre prendra-t-il ou a-t-il déjà prises pour faire la clarté sur ces accusations? Quelles mesures prendra-t-il pour éviter que de tels faits ne se reproduisent?

25.03 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Le ministre a-t-il déjà lu ce livre? Les accusations sont-elles vraies? Y aura-t-il une enquête indépendante sur ces pratiques qui peuvent être qualifiées de scandaleuses?

25.04 Georges Gilkinet, ministre (*en néerlandais*): Je n'ai pas lu tout le livre, mais bien plusieurs passages. Si j'étais encore député, j'aurais certainement interrogé le ministre à ce sujet.

Après la publication du livre et des témoignages, j'ai immédiatement contacté la SNCB, qui a indiqué que son comité de direction n'avait pas connaissance de ces faits.

(*En français*) Le Compliance and Investigation Office de la SNCB en charge ses enquêtes internes dit ne jamais avoir eu vent de tels faits. Aucune enquête n'a donc été diligentée sur le sujet. La direction considère ces comportements inadmissibles. Ils seraient contraires au code de

25.01 Nicolas Parent (Ecolo-Groen): Na een diepgaand onderzoek stelt de journalist Philippe Engels dat personeelsleden van de NMBS, die werkten onder de leiding van de vorige voorzitter van de raad van bestuur, werden ingezet voor twee kiescampagnes, in 2012 en 2014. Andere dossiers van dat type hebben in het verleden aanleiding gegeven tot gerechtelijke veroordelingen.

Beschikt de NMBS over informatie over die feiten? Zal de maatschappij een klacht indienen? Wat wordt er ondernomen om dergelijke praktijken in de toekomst te voorkomen?

De **voorzitter**: De heer Roggeman is niet aanwezig.

25.02 Frank Troosters (VB): Naar verluidt zouden bij de federale verkiezingen van 2014 spoorwegbeambten van de NMBS betaald zijn geweest om verkiezingspropagandafoldertjes te verspreiden voor MR-politicus Reynders, de huidige Europese commissaris voor de handhaving van de rechtsstaat. Dat lees ik althans in het boek *Le clan Reynders* van een onderzoeksjournalist. Als dat klopt, is dat een inbreuk op de wet.

Wat zal de minister doen of wat heeft hij al gedaan om hierin klaarheid te scheppen? Welke maatregelen zal hij nemen om een herhaling van dergelijke feiten te voorkomen?

25.03 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Heeft de minister het boek al gelezen? Kloppen de aantijgingen? Komt er een onafhankelijk onderzoek naar deze toch wel schandalige praktijken?

25.04 Minister Georges Gilkinet (*Nederlands*): Ik heb niet het hele boek, maar verschillende passages gelezen. Als ik nog parlamentslid was geweest, zou ik de minister hierover zeker vragen hebben gesteld.

Na de publicatie van het boek en de getuigenissen heb ik meteen contact opgenomen met de NMBS, die me meedeelde dat die feiten niet bekend zijn in haar directiecomité.

(*Frans*) Het Compliance & Investigation Office van de NMBS, dat belast is met de interne onderzoeken van de spoorwegmaatschappij, zegt nooit berichten over dergelijke feiten te hebben opgevangen. Er werd dus nooit een onderzoek ingesteld. Voor de directie is dit gedrag onaanvaardbaar. Het zou in

conduite applicable à chaque membre du personnel.

(En néerlandais) En tant que ministre compétent, je condamne ces faits du passé et je mettrai tout en œuvre pour qu'ils ne se produisent plus, étant entendu que je considère de tels faits comme tout à fait exceptionnels.

(En français) La désignation d'un nouveau CA et d'un nouveau président devrait marquer la fin d'une époque et contribuer à éviter que de tels faits se reproduisent.

25.05 Nicolas Parent (Ecolo-Groen): Nous serons attentifs aux limites qui seront tracées et aux outils mis en place pour éviter que de tels faits ne se reproduisent. Je plaide pour une rupture avec ce type de gouvernance. Je salue le travail de la presse dans ce dossier mais en interne, il faut pouvoir protéger les lanceurs d'alerte. Permettre de dénoncer, c'est aussi pouvoir enquêter au moment où les faits se produisent et agir en conséquence.

25.06 Frank Troosters (VB): Je déplore que la SNCB n'entame pas d'enquête. Il est inacceptable que l'intéressé puisse tout simplement quitter l'entreprise. Je demande quand même avec insistance à la SNCB d'examiner quelles démarches elle pourrait entreprendre à l'encontre de M. Fontinoy, car il a évidemment détourné de l'argent du contribuable.

25.07 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Il est inadmissible qu'on refuse d'ouvrir une enquête. S'il s'agissait d'un travailleur ordinaire, il serait probablement licencié.

L'incident est clos.

26 Questions jointes de

- Kim Buyst à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La satisfaction des clients lors de l'achat de billets digitaux" (55016670C)
- Marianne Verhaert à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les problèmes rencontrés lors de l'achat de billets via l'application" (55017176C)

26.01 Marianne Verhaert (Open Vld): De plus en plus de billets sont achetés en ligne, mais des problèmes techniques surviennent régulièrement.

Quelle est la cause des nombreux problèmes liés aux achats via l'application? Quelles solutions la

strijd zijn met de gedragscode die voor elk personeelslid van toepassing is.

(Nederlands) Als bevoegd minister veroordeel ik deze feiten uit het verleden en ik zal al het mogelijke doen om een herhaling te voorkomen, met dien verstande dat ik zo iets als volstrekt uitzonderlijk beschouw.

(Frans) De benoeming van een nieuwe raad van bestuur en een nieuwe voorzitter zou het einde van een tijdperk moeten inluiden en zou ertoe moeten bijdragen dat dergelijke feiten zich niet opnieuw voordoen.

25.05 Nicolas Parent (Ecolo-Groen): We zullen toezien op de grenzen die getrokken zullen worden en op de ingevoerde instrumenten om te voorkomen dat dergelijke feiten zich opnieuw voordoen. Ik pleit voor een breuk met dat soort van governance. Ik spreek mijn waardering uit voor het werk van de pers in dit dossier, maar in het bedrijf moet men in staat zijn de klokkenluiders te beschermen. Het mogelijk maken dat misstanden aan de kaak worden gesteld, betekent ook dat men een onderzoek moet kunnen voeren wanneer de feiten zich voordoen en navenant moet optreden.

25.06 Frank Troosters (VB): Ik betreur dat de NMBS geen onderzoek instelt. Ik vind het niet kunnen dat deze man gewoon kan vertrekken. Ik dring er toch op aan dat de NMBS bekijkt welke stappen tegen de heer Fontinoy kunnen worden ondernomen, want hij heeft natuurlijk wel misbruik gemaakt van belastinggeld.

25.07 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Ik vind het niet goed dat er geen onderzoek wordt ingesteld. Als dit een gewone werknemer was, zou die waarschijnlijk zijn ontslag krijgen.

Het incident is gesloten.

26 Samengevoegde vragen van

- Kim Buyst aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De klantvriendelijkheid bij het kopen van digitale tickets" (55016670C)
- Marianne Verhaert aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De problemen bij de aankoop van tickets via de app" (55017176C)

26.01 Marianne Verhaert (Open Vld): Meer en meer worden tickets online aangekocht, maar er doen zich regelmatig technische problemen voor.

Wat is de oorzaak van de vele problemen bij aankopen via de app? Welke oplossingen plant de

SNCB envisage-t-elle? En cas de problèmes, les billets payés deux fois sont-ils remboursés? Quelle est la procédure prévue à cet effet? Des chiffres relatifs à ces problèmes sont-ils disponibles? Combien de billets ont-ils déjà été remboursés?

26.02 **Georges Gilkinet**, ministre (*en néerlandais*): L'orientation client du rail est une priorité pour moi. Ainsi, la SNCB est-elle beaucoup plus souple que d'autres acteurs lorsqu'un passager a oublié son abonnement, et le tarif à bord est automatiquement désactivé lorsqu'un distributeur de billets est hors service. Cela arrive extrêmement rarement, d'ailleurs.

Le tarif à bord a été instauré pour encourager les passagers à se mettre en règle avant d'embarquer. Cette clarté permet de réduire les discussions, car l'accompagnateur de train ne peut pas annuler le tarif lui-même.

La SNCB ne dispose pas de chiffres permettant de comparer le nombre de tickets vendus au tarif à bord et les demandes de remboursement des tickets acquis à bord. En 2020, plus de 75 % des tickets ont été vendus par voie numérique et la satisfaction des clients est très élevée. La SNCB espère introduire d'ici 2022 la possibilité de prouver au moyen d'une application que l'on possède un abonnement.

Le passager n'a pas besoin d'une connexion à internet pour montrer un ticket acquis via l'app. Les conditions pour le remboursement de tickets acquis par voie numérique diffèrent en effet, afin d'éviter la fraude. La SNCB étudie les possibilités de remédier à ce problème.

Je fournirai par écrit les réponses dont je ne dispose pas encore.

26.03 **Marianne Verhaert** (Open Vld): Le problème est que le billet digital n'est souvent pas chargé à temps et que le voyageur doit alors acheter un nouveau billet au tarif de bord. Il doit dès lors payer deux fois et il ne peut récupérer cette somme. Je plaide pour un système plus souple tant que les dysfonctionnements de l'application n'auront pas été résolus.

L'incident est clos.

27 **Question de Wouter Raskin à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'état d'avancement de l'accord interfédéral sur la mobilité durable" (55016673C)**

27.01 **Wouter Raskin** (N-VA): Le Plan national

NMBS? Worden in dat geval dubbel betaalde tickets terugbetaald? Volgens welke procedure? Zijn er cijfers beschikbaar over de problemen? Hoeveel tickets werden al terugbetaald?

26.02 **Minister Georges Gilkinet (Nederlands)**: De klantvriendelijkheid van het spoor is voor mij een prioriteit. Zo is de spoorwegmaatschappij veel soepeler dan andere spelers wanneer een reiziger zijn abonnement is vergeten en wordt het boordtarief automatisch uitgeschakeld wanneer een verkoopautomaat buiten werking is. Dat gebeurt overigens uiterst zelden.

Het boordtarief is er om reizigers aan te moedigen in regel te zijn vooraleer zij de trein nemen. De duidelijkheid zorgt voor minder discussie, want de treinbegeleider kan het tarief niet zelf uitschakelen.

De NMBS heeft geen cijfers om een vergelijking tussen de tegen het boordtarief verkochte tickets en de aanvragen om terugbetaling van aan boord gekochte tickets mogelijk te maken. In 2020 werd meer dan 75 % van de tickets digitaal verkocht en de klantentevredenheid daarover is zeer hoog. De NMBS hoopt tegen 2022 ook de mogelijkheid in te voeren om via de app te bewijzen dat men een abonnement heeft.

Om een via de app aangeschaft ticket te tonen, heeft de reiziger geen internetverbinding nodig. De terugbetalingsvoorwaarden voor digitaal gekochte tickets zijn inderdaad verschillend, om fraude te voorkomen. De NMBS onderzoekt mogelijkheden om het probleem te verhelpen.

Ik zal de antwoorden waarover ik nog niet beschik, schriftelijk bezorgen.

26.03 **Marianne Verhaert** (Open Vld): Het probleem is dat het digitaal aangekochte ticket vaak niet tijdig opgeladen raakt en dat men dan tegen het boordtarief een nieuw ticket moet aankopen. Men betaalt dus tweemaal en men kan het geld niet terugvorderen. Ik pleit voor een soepeler regeling zolang de problemen met de app niet opgelost zijn.

Het incident is gesloten.

27 **Vraag van Wouter Raskin aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De stand van zaken van het interfederaal akkoord inzake duurzame mobiliteit" (55016673C)**

27.01 **Wouter Raskin** (N-VA): In het Nationaal

Énergie-Climat (PNEC) prévoit la conclusion d'un accord de coopération interfédéral pour le 1^{er} janvier 2021 en ce qui concerne la mobilité durable, mais ce délai n'a pas été respecté.

Pourquoi? Quel est l'état de la situation?

27.02 **Georges Gilkinet**, ministre (*en néerlandais*): L'ambition de conclure un accord de coopération interfédéral figurait effectivement dans le PNEC, qui a été élaboré sous la précédente législature. Je ne souhaite toutefois pas conclure un tel accord. Je privilégie le dialogue avec mes collègues régionaux en vue de rechercher des solutions ensemble au sein de la conférence interministérielle Mobilité, où nous prouvons que le fédéralisme de coopération fonctionne.

27.03 **Wouter Raskin** (N-VA): Le ministre nous livre un récit assez vague sur la coopération et la concertation dans un monde idéal, mais je ne vois pas de résultats concrets.

27.04 **Georges Gilkinet**, ministre (*en néerlandais*): Je donnerais comme exemple concret le projet d'intégration tarifaire à Bruxelles. Ce projet était en gestation depuis 20 ans, mais aujourd'hui nous prenons des mesures concrètes pour avancer.

27.05 **Wouter Raskin** (N-VA): Je pensais que le gouvernement prétendument le plus vert de tous les temps avait un peu plus d'ambition.

L'incident est clos.

28 Questions jointes de

- Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'amende pour cartel infligée à la SNCB" (55016701C)
- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'amende pour cartel infligée à la SNCB" (55016794C)
- Josy Arens à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La condamnation par l'Europe du comportement anticoncurrentiel de la SNCB" (55016688C)

28.01 **Frank Troosters** (VB): La Commission européenne a imposé une amende de 270 000 euros à la SNCB pour des ententes tarifaires illégales qui auraient été appliquées entre 2011 et 2014 avec la Deutsche Bahn (DB) et les Österreichische Bundesbahnen (ÖBB).

Le ministre va-t-il ouvrir une enquête supplémentaire? Le conseil d'administration de l'époque avait-il connaissance de ces ententes

Energie- en Klimaatplan (NEKP) is het voornemen opgenomen om tegen 1 januari 2021 een interfederaal samenwerkingsakkoord te sluiten over duurzame mobiliteit, maar die deadline werd niet gehaald.

Waarom niet? Wat is de stand van zaken?

27.02 Minister **Georges Gilkinet** (*Nederlands*): De ambitie om een interfederaal samenwerkingsakkoord te sluiten stond inderdaad in het NEKP, dat tijdens de vorige legislatuur werd opgesteld. Ik heb echter niet de wens om zo'n akkoord te sluiten. Ik verkies om samen met mijn regionale collega's naar oplossingen te zoeken in de interministeriële conferentie Mobiliteit, waarin wij aantonen dat samenwerkingsfederalisme werkt.

27.03 **Wouter Raskin** (N-VA): De minister brengt wel een wollig verhaal over samenwerking en overleg in een ideale wereld, maar ik zie geen concrete resultaten.

27.04 Minister **Georges Gilkinet** (*Nederlands*): Ik geef het project inzake tariefintegratie in Brussel als concreet voorbeeld. Dat project stond twintig jaar in de steigers, maar nu zetten we concrete stappen vooruit.

27.05 **Wouter Raskin** (N-VA): Ik dacht dat de ambities van 'de meest groene regering ooit' toch iets groter waren.

Het incident is gesloten.

28 Samengevoegde vragen van

- Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De boete voor de NMBS wegens kartelvorming" (55016701C)
- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De kartelboete voor NMBS" (55016794C)
- Josy Arens aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De veroordeling van de NMBS wegens schending van de EU-mededingingsregels" (55016688C)

28.01 **Frank Troosters** (VB): De Europese Commissie heeft de NMBS een kartelboete van 270.000 euro opgelegd omdat ze tussen 2011 en 2014 illegale prijsafspraken zou hebben gemaakt met Deutsche Bahn (DB) en Österreichische Bundesbahnen (ÖBB).

Zal de minister een bijkomend onderzoek gelasten? Was de toenmalige raad van bestuur op de hoogte van de feiten? Ontbraken de nodige

tarifaires? N'y avait-il aucun mécanisme de contrôle? Qui a mis en place ces pratiques illégales? Les membres du personnel concernés sont-ils toujours actifs à la SNCB? Le conseil d'administration a-t-il donné son accord? Qui en faisait partie à cette époque? Certains de ses membres sont-ils toujours actifs à la SNCB?

Qui va s'acquitter de cette amende? Une provision a-t-elle été prévue à cet effet? Cette somme sera-t-elle récupérée auprès des responsables?

Quelles initiatives le ministre va-t-il prendre pour éviter que ces faits et d'autres infractions se reproduisent?

28.02 Josy Arens (cdH): *La Commission européenne a infligé 48 millions d'euros d'amende à l'Österreichische Bundesbahnen (ÖBB), à la Deutsche Bahn (DB) et à la SNCB. Lors d'appels d'offres, celles-ci se sont communiqué des offres plus élevées pour protéger leurs activités, enfreignant les règles de concurrence. La SNCB a participé à l'entente entre 2011 et 2014 pour les transports effectués par l'ÖBB, la DB et la SNCB. Elle est condamnée à 270 000 euros.*

Le CA de la SNCB était-il informé de cette entente? Ce fonctionnement était-il juridiquement analysé? Si pas, comment le qualifier? Qui payera l'amende?

Les amendes pour violation de concurrence sont versées au budget de l'UE et les contributions des États pour l'année suivante réduites d'autant. Le montant récupéré sera-t-il affecté à la SNCB?

Des concurrents lésés ont-ils porté plainte en Belgique?

28.03 Georges Gilkinet, ministre (en néerlandais): *La Commission européenne a en effet mené une enquête sur certaines pratiques de l'ancienne filiale SNCB Logistics. Ces pratiques menées dans le contexte des services ferroviaires de fret trilatéraux offerts par ÖBB, DB et l'ancienne société SNCB Logistics, visaient à préserver la position de l'un des opérateurs participants.*

(En français) Ces pratiques enfreignant les règles

controlemechanismen? Wie heeft de illegale praktijken opgezet? Zijn de betrokken personeelsleden vandaag nog actief bij de NMBS? Gaf de raad van bestuur zijn fiat? Wie zetelde daar destijds in? Zijn sommigen nog actief bij de NMBS?

Wie zal de boete betalen? Werd daarvoor in een provisie voorzien? Zal de schade op de verantwoordelijken worden verhaald?

Welke acties zal de minister ondernemen om een herhaling van de feiten en andere inbreuken te voorkomen?

28.02 Josy Arens (cdH): *De Europese Commissie heeft boetes voor een totaalbedrag van 48 miljoen euro opgelegd aan Österreichische Bundesbahnen (ÖBB), Deutsche Bahn (DB) en de NMBS. In het kader van offerteaanvragen van klanten hebben de drie spoorwegmaatschappijen met elkaar hogere prijzen afgesproken om hun activiteiten te beschermen en aldus de mededingingsregels geschonden. De NMBS heeft tussen 2011 en 2014 aan het kartel deelgenomen voor het grensoverschrijdend goederenvervoer door ÖBB, DB en de NMBS. De NMBS is veroordeeld tot een boete van 270.000 euro.*

Was de raad van bestuur van de NMBS op de hoogte van die kartelafspraken? Werd die werkwijze juridisch tegen het licht gehouden? Zo niet, hoe moet men die werkwijze dan kwalificeren? Wie zal de boete betalen?

Boetes wegens schending van de mededingingsregels worden in de EU-begroting opgenomen en de bijdragen van de lidstaten worden het jaar daarop met hetzelfde bedrag verminderd. Zal het gerecupereerde bedrag aangewend worden voor de NMBS?

Hebben benadeelde concurrenten een klacht ingediend in België?

28.03 Minister Georges Gilkinet (Nederlands): *De Europese Commissie heeft inderdaad een onderzoek gevoerd naar bepaalde praktijken bij de voormalige dochteronderneming NMBS Logistics. Die praktijken in de context van trilaterale vrachtspoordiensten aangeboden door ÖBB, DB en het vroegere NMBS Logistics hadden tot doel de positie van een van de deelnemende operatoren veilig te stellen.*

(Frans) Aangezien die praktijken in strijd zijn met de

de la concurrence, la Commission a imposé une amende de 270 000 euros pour la SNCB Logistics. La SNCB a collaboré à l'enquête et est solidairement responsable de l'amende pour son ancienne filiale. Depuis 2015, elle a cédé sa participation majoritaire et n'en détient plus de part depuis janvier 2021.

(En néerlandais) La Commission européenne a mené l'enquête et rendu un jugement. Par conséquent, je n'ai pas besoin de demander une enquête supplémentaire.

La SNCB met tout en œuvre pour former ses employés, afin qu'ils agissent toujours en conformité avec la réglementation en vigueur.

L'amende ne sera pas payée avec les fonds publics de la dotation.

(En français) La SNCB n'a connaissance d'aucune plainte de concurrents.

Je salue la collaboration de l'actuelle direction de la SNCB à l'enquête de la Commission.

En tant que ministre, je veillerai à ce qu'il n'y ait plus de telles pratiques à l'avenir.

[28.04] Frank Troosters (VB): La formation ne constitue pas vraiment une garantie, car on continue à enfreindre les règles. Je déplore qu'on refuse de déterminer les responsabilités et les rôles des uns et des autres dans cette affaire.

[28.05] Josy Arens (cdH): Je me réjouis que la SNCB mette tout en œuvre, dont des formations, pour que ces pratiques ne se répètent plus.

L'incident est clos.

[29] Question de Pieter De Spiegeleer à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La société Infrabel, ambassadrice des "Employeurs Pionniers"" (55016753C)

[29.01] Pieter De Spiegeleer (VB): Infrabel est l'un des ambassadeurs du projet "Employeur Pionnier". Le projet repose sur les trois piliers suivants: "déplacements plus intelligents et plus verts", "travail hybride axé sur les personnes" et "moins en route". Le télétravail deviendra davantage la règle, à domicile et dans des bureaux satellites. Une évaluation aura lieu après la crise du coronavirus et

mededingingsregels heeft de Commissie NMBS Logistics een boete van 270.000 euro opgelegd. De NMBS heeft meegewerkt aan het onderzoek en is hoofdelijk aansprakelijk voor de boete van haar voormalige dochteronderneming. In 2015 heeft de NMBS haar meerderheidsaandeel verkocht en sinds januari 2021 bezit de spoorwegmaatschappij geen aandelen meer van NMBS Logistics.

(Nederlands) De Europese Commissie heeft het onderzoek gevoerd en uitspraak gedaan. Bijgevolg hoef ik geen bijkomend onderzoek meer te vragen.

De NMBS zet dagelijks in op de vorming van haar medewerkers, opdat ze steeds conform de toepasselijke regelgeving zouden handelen.

De boete zal niet met publieke middelen uit de dotatie worden betaald.

(Frans) De NMBS is niet op de hoogte van klachten van concurrenten.

De huidige NMBS-directie verleent haar medewerking aan het onderzoek van de Commissie, en dat verheugt mij.

Als minister zal ik erop toezien dat dergelijke praktijken niet meer voorkomen.

[28.04] Frank Troosters (VB): Opleiding biedt niet echt een garantie, want er worden nog steeds regels overtreden. Ik betreur dat niet wordt nagegaan wie hierin verantwoordelijkheid droeg of een rol speelde.

[28.05] Josy Arens (cdH): Ik ben blij dat de NMBS, bijvoorbeeld door de organisatie van opleidingen, alles in het werk stelt opdat deze praktijken zich niet meer zouden herhalen.

Het incident is gesloten.

[29] Vraag van Pieter De Spiegeleer aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Infrabel als ambassadeur 'Baanbrekende werkgevers'" (55016753C)

[29.01] Pieter De Spiegeleer (VB): Infrabel is een van de ambassadeurs van het project 'Baanbrekende werkgevers'. De drie pijlers van het project zijn: slimmer en groener onderweg, mensgericht hybride werken en minder onderweg. Telewerken wordt meer de regel, thuis en in de satellietkantoren. Na de coronacrisis komt er een evaluatie en zou men verdere stappen overwegen.

d'autres étapes seraient envisagées. Selon le CEO, les expériences en matière de télétravail sont d'ores et déjà très positives et l'avenir réside dans un système RH flexible. Infrabel donne également le bon exemple en promouvant et en rétribuant l'utilisation du train.

Sur quelles données le CEO s'est-il basé pour affirmer que le télétravail est perçu de façon positive? Quels sont les projets en ce qui concerne le siège central sur le site actuel? Les bureaux satellites existants seront-ils adaptés ou étendus? Comment Infrabel concilie-t-il le régime de tiers payant pour les abonnements de train de son personnel avec la "nouvelle façon de travailler"? Que pense Infrabel d'autres formes d'abonnement ou cartes de trajets? Le ministre s'est-il déjà concerté avec la SNCB et Infrabel à propos de formules alternatives?

29.02 **Georges Gilkinet**, ministre (en néerlandais): Je vous transmets la réponse d'Infrabel.

Le télétravail durant la crise du coronavirus constitue une solution provisoire et tous les collaborateurs seront heureux de retrouver une vie normale. Toutefois, au cours d'une enquête menée avant la crise du coronavirus, le télétravail avait déjà été évalué comme une mesure très positive. Les télétravailleurs parviennent à un meilleur équilibre entre la vie professionnelle et la vie privée et travaillent plus efficacement. Certaines manières de travailler seront maintenues au terme de la crise sanitaire et il faudra en tenir compte dans la définition des lieux de travail. Toutefois, la majorité des télétravailleurs continueront de se rendre au bureau quelques jours par semaine.

Infrabel possède actuellement huit bureaux satellites. Les endroits les plus appropriés pour l'implantation de bureaux satellites seront déterminés sur la base d'une analyse des domiciles du personnel. Infrabel prévoit d'ouvrir de nouveaux bureaux satellites à Louvain, Namur, Courtrai et Anvers fin de cette année ou début de l'année prochaine.

Infrabel mesure le taux d'occupation et peut augmenter la capacité en fonction des besoins. Dans une phase ultérieure, l'entreprise envisage d'augmenter le confort des personnes travaillant dans des bureaux satellites en installant des consignes automatiques.

Infrabel propose déjà des solutions de télétravail depuis quatre ans. Actuellement, le télétravail est obligatoire pour tous les travailleurs qui peuvent adopter ce mode de travail. Après la pandémie, la

Volgens de CEO zijn de ervaringen met telewerk alvast heel positief en is een flexibele HR-regeling de toekomst. Infrabel geeft ook het goede voorbeeld door het gebruik van de trein te promoten en te vergoeden.

Op welke gegevens heeft de CEO zich gebaseerd om te beweren dat telewerk als positief wordt ervaren? Welke plannen zijn er met de hoofdzetel op de huidige locatie? Worden de bestaande satellietkantoren aangepast of uitgebreid? Hoe rijmt Infrabel de derde-betalersregeling voor treinabonnementen van haar personeel met het 'nieuwe werken'? Hoe staat Infrabel tegenover andere abonnementsvormen of rittenkaarten? Heeft de minister al met de NMBS en Infrabel overlegd over alternatieve formules?

29.02 Minister **Georges Gilkinet** (Nederlands): Ik geef het antwoord van Infrabel.

Telewerk tijdens de coronacrisis is een noodoplossing, en iedereen zal blij zijn om terug te keren naar het normale leven. Telewerk werd echter reeds voor de coronacrisis bij een evaluatie als uiterst positief beoordeeld. Telewerkers vinden een beter evenwicht tussen werk en privéleven en kunnen efficiënter werken. Ook na de gezondheidscrisis zullen bepaalde werkwijzen behouden blijven, waarmee ook rekening moet worden gehouden bij het definiëren van de werkplekken. Toch zullen de meeste telewerkers ook nog steeds enkele dagen per week naar kantoor blijven gaan.

Momenteel heeft Infrabel acht satellietkantoren. Op basis van een analyse van de woonplaatsen van het personeel zullen de meest geschikte locaties voor satellietkantoren worden aangewezen. Infrabel plant eind dit jaar of begin volgend jaar nog nieuwe satellietkantoren te openen in Leuven, Namen, Kortrijk en Antwerpen.

Infrabel meet de bezettingsgraad en kan de capaciteit verhogen naargelang de behoeften. In een volgende fase wil de onderneming het comfort van de satellietwerker verhogen door het plaatsen van lockers.

Infrabel biedt al vier jaar de mogelijkheid om te telewerken. Op dit moment is telewerk verplicht voor alle werknemers die kunnen telewerken. Na de pandemie zullen lessen worden getrokken uit deze

société tirera les enseignements utiles de cette période.

Tous les collaborateurs des entreprises ferroviaires peuvent se déplacer gratuitement en train pour leurs trajets domicile – lieu de travail. Les collaborateurs sont indemnisés pour tout déplacement vers d'autres sièges de travail ou vers le centre de formations, ou ils peuvent utiliser les véhicules de service verts ou électriques. Les cyclistes reçoivent également une indemnité pour les déplacements entre le domicile et le lieu de travail.

Infrabel dispose d'une certaine autonomie pour prendre des mesures en faveur de son personnel. Ces initiatives sont placées sous la surveillance de HR Rail et doivent être conformes à la réglementation négociée avec les organisations syndicales.

Un protocole d'accord social est en cours d'élaboration. Afin de respecter la liberté de concertation, je ne puis actuellement communiquer à ce sujet.

29.03 Pieter De Spiegeleer (VB): Je n'ai pas obtenu de réponse à toutes mes questions.

Le ministre lie fortement le télétravail à la crise du coronavirus, mais pas aux nouvelles formes de travail en général. Je le regrette. Il est toutefois positif que le nombre de bureaux satellites soient encore augmenté mais je me demande quelles seront les conséquences de cette initiative pour le futur siège principal d'Infrabel. Espérons que le projet ne prendra pas des proportions mégalomaniaques.

Si Infrabel souhaite conserver le titre honorifique d'"Employeur pionnier", l'entreprise devra également prendre des initiatives supplémentaires après l'épidémie du coronavirus.

L'incident est clos.

30 Question de Kattrin Jadin à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La réouverture de la ligne transfrontalière" (55016775C)

30.01 Kattrin Jadin (MR): Ma question porte sur la possible réouverture de la ligne Eupen–Stolberg. Du côté allemand, les nouvelles sont encourageantes. On y a consenti des investissements pour améliorer l'infrastructure ferroviaire jusqu'à la frontière belge, notamment pour la restauration du Falkenbachviadukt et l'électrification de la ligne. Ce projet ambitieux offrirait des avantages et des

Alle medewerkers van de spoorwegondernemingen mogen voor hun woon-werkverplaatsingen gratis met de trein reizen. Wie zich naar andere werkzetsels of naar het opleidingscentrum moet begeven, krijgt daarvoor een kostenvergoeding of kan gebruikmaken van groene of elektrische dienstvoertuigen. Wie de fiets gebruikt voor woon-werkverkeer krijgt daarvoor ook een vergoeding.

Infrabel beschikt over een zekere autonomie om maatregelen te nemen voor zijn personeel, onder toezicht van HR Rail en overeenkomstig de reglementering waarover met de vakorganisaties wordt onderhandeld.

Momenteel wordt hiervoor een protocol van sociaal akkoord uitgewerkt. Om de vrijheid van overleg te respecteren, kan ik hierover nu niet communiceren.

29.03 Pieter De Spiegeleer (VB): Ik heb niet op al mijn vragen een antwoord gekregen.

De minister linkt het telewerk zeer sterk aan de coronacrisis, maar niet aan nieuwe werkvormen in het algemeen. Dat vind ik jammer. Het is wel positief dat het aantal satellietkantoren nog wordt uitgebreid, maar ik vraag mij af welke gevolgen dat zal hebben voor de huidige of toekomstige hoofdzetel van Infrabel. Hopelijk wordt het geen megalomaan project.

Als Infrabel de eretitel 'Baanbrekende werkgever' wil behouden, moet ze ook na corona bijkomende initiatieven nemen.

Het incident is gesloten.

30 Vraag van Kattrin Jadin aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De heropening van de grensoverschrijdende spoorlijn" (55016775C)

30.01 Kattrin Jadin (MR): Mijn vraag gaat over de mogelijke heropening van de lijn Eupen-Stolberg. Vanuit Duitsland horen we bemoedigend nieuws. Het land heeft ingestemd met investeringen om de spoorweginfrastructuur tot aan de Belgische grens te verbeteren. Die investeringen zijn onder meer bestemd voor de herstellingswerken aan het Falkenbachviaduct en de elektrificatie van de

opportunités des deux côtés de la frontière.

La réouverture est-elle possible? Quels seraient les investissements nécessaires du côté belge? Avez-vous eu des contacts à ce sujet avec les autorités allemandes?

30.02 **Georges Gilkinet**, ministre (*en français*): J'aimerais enfin contribuer à la réouverture de lignes de chemin de fer. Cela prend du temps et demande des moyens. On discute depuis quelques années de la remise en service de cette ligne 4948. Les investissements nécessaires porteraient sur la signalisation, en ce compris quelques passages à niveau. Vu l'état général du réseau et le cadre budgétaire étroit, il faudra faire des choix douloureux pour l'affectation des moyens.

Infrabel a rencontré la société EVS (Euregio Verkehrsschiennetz GmbH) suite à leur invitation pour montrer les pratiques allemandes concernant les petites lignes. Je ne veux pas faire de promesse inconsidérée, mais sachez que nous sommes attentifs à ce dossier.

30.03 **Katrin Jadin** (MR): Pour éviter de faire rouler des locomotives diesel, il faudrait rechercher une meilleure affectation de cette ligne. Le nerf de la guerre sera le financement. L'Euregio Meuse-Rhin a encore des possibilités d'investissement: c'est une opportunité importante.

Par ailleurs, l'université d'Aix-la-Chapelle s'étend, un pôle universitaire important est en formation. Dans ce contexte, une infrastructure comme l'Euregiobahn est un formidable instrument de développement économique. Je sais que les moyens de la SNCB ne sont pas infinis mais je me tiens à votre disposition pour trouver des solutions créatives.

L'incident est clos.

31 **Question de Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'évaluation de l'appli Move Safe de la SNCB permettant de connaître le taux d'occupation des trains" (55016796C)**

31.01 **Frank Troosters** (VB): L'appli Move Safe de la SNCB ne tient pas compte de la modification du taux d'occupation en cours de voyage.

spoorlijn. Dat ambitieuze project zou aan weerskanten van de grens voordelen opleveren en mooie kansen bieden.

Is het mogelijk om die spoorlijn terug in gebruik te nemen? Welke investeringen zouden er daar aan Belgische zijde voor nodig zijn? Hebt u over dit onderwerp contacten gehad met de Duitse overheden?

30.02 **Minister Georges Gilkinet (Frans)**: Ik zou niet liever willen dan eindelijk een bijdrage te kunnen leveren tot de heropening van spoorlijnen. Dat vergt tijd en middelen. We spreken al enkele jaren over de heringebruikname van lijn 4948. Daarvoor moet er geïnvesteerd worden in de signalisatie, ook voor de beveiliging van enkele overwegen. Gelet op de algemene staat van het net en het strikte budgettaire kader, zullen er voor de besteding van de middelen pijnlijke keuzes gemaakt moeten worden.

Infrabel is ingegaan op de uitnodiging van Euregio Verkehrsschiennetz GmbH (EVS) die de Duitse aanpak van de kleine lijnen wilde toelichten. Ik wil geen onbesuisde belofte doen maar we besteden de nodige aandacht aan dit dossier.

30.03 **Katrin Jadin** (MR): Om te voorkomen dat er diesellocomotieven zouden moeten worden ingezet zouden er meer middelen voor die lijn uitgetrokken moeten worden. Met de financiering staat of valt alles. De Euregio Maas-Rijn heeft nog investeringsmogelijkheden. Dat is een belangrijke kans.

De universiteit van Aken breidt zich bovendien uit en zal uitgroeien tot een belangrijk universitair centrum. In die context is een infrastructuur zoals de Euregiobahn een fantastische tool voor economische ontwikkeling. Ik weet dat de middelen van de NMBS niet oneindig zijn, maar ik ben bereid om samen met u naar creatieve oplossingen te zoeken.

Het incident is gesloten.

31 **Vraag van Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De evaluatie van de NMBS-app 'Move Safe' inzake de bezettingsgraden op de treinen" (55016796C)**

31.01 **Frank Troosters** (VB): De NMBS-app Move Safe houdt vooralsnog geen rekening met de wijziging van de bezetting tijdens de treinritten.

La fréquence, l'utilisation et les aspects techniques de l'appli ont-ils déjà fait l'objet d'une évaluation?

31.02 **Georges Gilkinet**, ministre (*en néerlandais*): Il a été procédé récemment à une évaluation. Les résultats en sont très encourageants: 70 % des utilisateurs se disent satisfaits de l'appli, 77 % estiment qu'elle est facile à utiliser et 71 % jugent que les informations qu'elle fournit sont utiles.

Sur la base d'avis constructifs et de feedback via l'appstore et les médias sociaux, la SNCB est parvenue à continuer à améliorer le système. Quelques améliorations sont encore possibles. Ainsi, l'appli ne tient pas compte du taux d'occupation, qui peut fortement changer en cours de voyage. Par ailleurs, les recherches qu'elle effectue partent de la situation existante alors que les usagers préféreraient que cette recherche s'effectue de gare en gare. La SNCB travaille activement à ces améliorations.

31.03 **Frank Troosters** (VB): Il faut continuer à investir dans cette application, car elle sera également très utile après la crise sanitaire.

L'incident est clos.

32 Questions jointes de

- Barbara Creemers à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les travaux sur le réseau ferroviaire dans la région de Hasselt" (55016882C)
- Gaby Colebunders à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La surcharge des trains en provenance du Limbourg pendant la crise de coronavirus" (55017276C)

32.01 **Barbara Creemers** (Ecolo-Groen): Ces trois dernières semaines, la circulation des trains autour de Hasselt, surtout en direction d'Anvers, a été fortement perturbée.

Les problèmes sont dus aux différents travaux d'infrastructure réalisés simultanément, ce qui a pour conséquence que tout le trafic en provenance du Limbourg doit emprunter la voie unique entre Saint-Trond et Alken. Ces travaux ne pourraient-ils pas être mieux coordonnés? À la suite d'une série d'incidents, la composition des trains a en outre été réduite à plusieurs reprises, avec pour conséquence des trains bondés. En cette période de crise sanitaire, ce n'est pas très judicieux.

32.02 **Georges Gilkinet**, ministre (*en néerlandais*): Les investissements au Limbourg sont une bonne

Werd reeds een evaluatie gemaakt van de frequentie, het gebruik en de technische aspecten van de app?

31.02 Minister **Georges Gilkinet** (*Nederlands*): Er werd onlangs een evaluatie uitgevoerd. De resultaten zijn erg bemoedigend: 70 % van de gebruikers beoordeelt de app als positief, 77 % is van oordeel dat de app gemakkelijk te gebruiken is en 71 % meent dat de app nuttige informatie verstrekt.

Door constructieve berichten en feedback via de appstore en de sociale media kon de NMBS voortwerken aan verbeteringen. Enkele verbeteringen zijn nog mogelijk. De app houdt geen rekening met de bezettingsgraad, die tijdens de reis drastisch kan veranderen. Bovendien gaat de app bij het zoeken uit van de huidige situatie, terwijl de gebruiker aangeeft de voorkeur te geven aan het zoeken van station tot station. De NMBS werkt actief aan die punten.

31.03 **Frank Troosters** (VB): Men moet hier verder in investeren, want ook na de coronacrisis zal de app bijzonder nuttig zijn.

Het incident is gesloten.

32 Samengevoegde vragen van

- Barbara Creemers aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De werken aan het spoornetwerk rond Hasselt" (55016882C)
- Gaby Colebunders aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De overvolle treinen vanuit Limburg tijdens de coronacrisis" (55017276C)

32.01 **Barbara Creemers** (Ecolo-Groen): De laatste drie weken liep het treinverkeer rond Hasselt en vooral richting Antwerpen in het honderd.

De problemen zijn te wijten aan de verschillende infrastructuurwerken die tegelijkertijd worden uitgevoerd, waardoor alle verkeer vanuit Limburg over het enkelspoor tussen Sint-Truiden en Alken moet. Kunnen die werken niet beter worden gecoördineerd? Door een aantal incidenten werden bovendien meermaals kortere treinen ingezet, met overvolle treinen als gevolg. In deze tijden is dat allerminst raadzaam.

32.02 Minister **Georges Gilkinet** (*Nederlands*): Het is goed dat er geïnvesteerd wordt in Limburg, maar

chose mais les effets indésirables doivent être évités là où c'est possible. La SNCB a abondamment communiqué concernant les travaux à Hasselt dont je me propose de vous esquisser le contexte.

La gare de Hasselt constitue le point de jonction de plusieurs liaisons ferroviaires très fréquentées, notamment avec Aarschot, Genk et Mol et avec l'atelier de traction. La limite de durée de vie de l'infrastructure était de ce fait atteinte. Les liaisons précitées étant de toute manière interrompues, Infrabel a opté pour la synchronisation de tous les vastes chantiers nécessaires pour que les travaux puissent être réalisés en même temps. On a donc opté pour une souffrance de courte durée. Les travaux les plus urgents sont en cours de réalisation mais la SNCB continue d'effectuer des travaux de modernisation à Hasselt afin de préparer la gare aux défis du futur. Cette année également, certains de ces travaux seront réalisés pendant les week-ends.

L'élaboration d'un plan de transport alternatif s'est révélée particulièrement complexe. On a veillé à une offre plus importante vers Bruxelles, Anvers et Mol et des bus de remplacement ont été prévus. Ces mesures ont inévitablement allongé la durée des trajets. La capacité nécessaire pour permettre un deuxième train IC sur la liaison Hasselt-Louvain-Bruxelles via Saint-Trond était insuffisante: les quais à Hasselt n'étaient pas assez nombreux et du matériel supplémentaire n'était pas disponible.

Je ne dispose pas d'informations concernant le nombre de plaintes ni le rapport entre la capacité et l'occupation des bus de remplacements. Je regrette que la circulation ferroviaire à Hasselt soit perturbée, mais l'objectif est en fin de compte d'améliorer la qualité du service.

32.03 Barbara Creemers (Ecolo-Groen): Une opération de rattrapage s'imposait, mais j'espère qu'elle ne traînera pas. Il est dommage que la capacité des rames ne puisse être augmentée. Si le déplacement en train dure beaucoup plus long que celui en voiture, il sera difficile de motiver les gens à prendre le train.

L'incident est clos.

La réunion publique de commission est levée à 18 h 01.

de kwalijke gevolgen moeten we waar mogelijk vermijden. De NMBS heeft uitvoerig gecommuniceerd over de werkzaamheden in Hasselt. De context is de volgende.

In station Hasselt komen verschillende drukke verbindingen, namelijk met Aarschot, Genk en Mol en met de tractiewerkplaats, samen. De levensduur van de infrastructuur was daardoor bereikt. Omdat die verbindingen toch werden onderbroken, opteerde Infrabel ervoor alle grote en noodzakelijke werken te synchroniseren zodat ze tegelijk konden worden uitgevoerd. Er werd dus gekozen voor de korte pijn. De meest dringende werken worden nu uitgevoerd, maar de NMBS blijft moderniseringswerken uitvoeren in Hasselt om het station klaar te maken voor de uitdagingen van de toekomst. Ook dit jaar zullen tijdens verschillende weekends werken worden uitgevoerd.

Het ontwikkelen van een alternatief vervoersplan was bijzonder complex. Er werd gezorgd voor een uitgebreider aanbod naar Brussel, Antwerpen en Mol en er werden vervangbussen ingelegd. Dat leidde onvermijdelijk tot langere reistijden. Voor een tweede IC-trein op de verbinding Hasselt-Leuven-Brussel via Sint-Truiden, was er onvoldoende capaciteit: er waren te weinig perrons in gebruik in Hasselt en er was ook geen extra materieel beschikbaar.

Ik heb geen informatie over het aantal klachten en evenmin over de verhouding tussen de capaciteit en de bezetting van de vervangbussen. Ik betreur dat het treinverkeer rond Hasselt verstoord is, maar het doel is uiteindelijk om de dienstverlening te verbeteren.

32.03 Barbara Creemers (Ecolo-Groen): Er was een inhaalbeweging nodig, maar hopelijk blijft het een korte pijn. Het is jammer dat de treinstellen niet verlengd konden worden. Als het treintraject veel langer duurt dan het autotraject, wordt het moeilijk om mensen te motiveren om de trein te nemen.

Het incident is gesloten.

De openbare commissievergadering wordt gesloten om 18.01 uur.