

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

du

MERCREDI 5 MAI 2021

Après-midi

COMMISSIE VOOR MOBILITEIT,
OVERHEIDSBEDRIJVEN EN
FEDERALE INSTELLINGEN

van

WOENSDAG 5 MEI 2021

Namiddag

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

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

Les textes figurant en italique dans le Compte rendu intégral n'ont pas été prononcés et sont la reproduction exacte des textes déposés par les auteurs.

De teksten die in cursief zijn opgenomen in het Integraal Verslag werden niet uitgesproken en steunen uitsluitend op de tekst die de spreker heeft ingediend.

01 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 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): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, ik stel deze vraag naar aanleiding van twee incidenten met treinen in Limburg eind april.

Op dinsdag 20 april zaten de ochtendtreinen van Hasselt naar Brussel behoorlijk vol. Alle zitplaatsen waren bezet, alsook de staanplaatsen en de halletjes aan de deuren. Alles stond vol en de afstandsregel van 1,5 meter kon niet nageleefd worden.

Hoe valt te verantwoorden dat reizigers in volle coronaperiode zo dicht op elkaar staan? Vindt u dat het

vervoer daar coronaproof gebeurde? Welke conclusie trekt u uit dit voorval?

Waarom werd de keuze gemaakt om geen dubbeldektrein in te zetten en bovendien ook nog te opteren voor een kortere trein?

Vindt u dat er voldoende geanticipeerd werd op werken in de buurt?

Op zondagavond 25 april werd de trein Hasselt-Blankenberge in Sint-Truiden stilgelegd. Op die trein zaten ongeveer 300 reizigers, voornamelijk studenten op weg naar hun kot. Zij werden van de trein gehaald, omdat ze veel te dicht op elkaar zaten en stonden. De trein zat veel te vol. Nochtans waren er volgens de NMBS-app, waarover ik straks nog een andere vraag heb, wel nog beschikbare plaatsen.

Wat is de oorzaak van het incident? Wat vindt u daarvan? Had het incident vermeden kunnen worden?

Waarom moest de lokale politie van Sint-Truiden "het komen oplossen", dixit de korpschef? Werd de interne veiligheidsdienst van de NMBS, Securail of de spoorwegpolitie gecontacteerd?

Worden de eventuele boetes voor de studenten wegens het overtreden van de avondklok, omdat ze na 22.00 uur in Brussel aankwamen, vergoed?

Welke maatregelen werden er genomen, welke lessen werden er getrokken om een herhaling van de feiten te voorkomen?

01.02 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Mijnheer de minister, de raamregel van de NMBS is ons allen bekend. Gelukkig was de maatregel maar tijdelijk, want hij was heel absurd en, zoals de PVDA al had aangegeven, ook niet te handhaven. Ik heb hierover enkele vragen, mijnheer de minister.

Kunt u het bewuste incident nog eens reconstrueren? Hoeveel zitplaatsen waren er op de trein? Was de eerste klasse opengesteld voor iedereen? Klopt het dat de app van de NMBS aangaf dat er voldoende plaats was op de trein?

Hoe vaak heeft de politie moeten ingrijpen om de raamregel te handhaven?

Werden er extra treinen naar de kust ingelegd tijdens de periode waarin de raamregel van toepassing was?

Kunnen mensen die op basis van de raamregel ontzet zijn uit een trein een schadeclaim indienen bij de NMBS of een terugbetaling eisen?

01.03 Marianne Verhaert (Open Vld): Mijnheer de minister, de problematiek werd al geschetst. Wij weten allemaal welke incidenten recent hebben plaatsgevonden. Ik kijk dus vooral naar de toekomst.

In mei 2021 zijn er heel veel vakantiedagen. De raamregel is intussen afgeschaft. De kans op goed weer is hopelijk groter. De gezondheidstoestand in ons land is echter nog steeds precair.

Mijnheer de minister, in welke mate is de NMBS in staat de veiligheid op de trein te waarborgen en de drukte te beperken?

Hoe evalueert u de raamregel? Is de regel voor herhaling vatbaar? Is er met de kustburgemeesters overleg geweest over de aanpak na de opheffing van de raamregel? Welke bijkomende maatregelen vloeiden daaruit voort?

De druktemelder wordt nog regelmatig genegeerd. Hoe evalueert de NMBS het gebruik van de druktemelder? Hoe wil de NMBS de druktemelder optimaler inzetten om de drukte op de treinen te sturen?

01.04 Jef Van den Bergh (CD&V): Mijnheer de minister, de situatie die zich heeft voorgedaan, werd al uitgebreid toegelicht door de vorige sprekers.

U bent er zich ongetwijfeld van bewust dat er regelmatig overvolle treinen rijden tussen Hasselt en Leuven of Brussel, met name op zondagavond wanneer kotstudenten zich naar de studentensteden begeven. Het probleem dat zich op zondagavond 25 april voordeed, heeft heel wat aandacht gekregen omdat bekend was

dat de raamregel op die trein van toepassing was. Ik denk dat heel wat journalisten zaten te wachten tot er iets zou gebeuren.

Dit is eigenlijk geen nieuwe situatie, want volgens de studenten zijn overvolle studententreinen al sinds januari een veelvoorkomend probleem. Die trein vanuit Hasselt is gelinkt met Blankenberge, waardoor die raamregel kon worden toegepast. Die regel was enkel van toepassing op de treinen naar de kust.

Men zou kunnen discussiëren over de geest en de letter van de regel, maar de regel op zich is volgens mij niet te veel aandacht waard, terwijl de capaciteit van de treinen en de studententreinen tussen Hasselt, Leuven, Brussel dat wel is.

Mijnheer de minister, bent u zich bewust van die problemen? Zijn er op de andere lijnen naar studentensteden ook problemen met de capaciteit? Werd dit besproken met de NMBS? Op welke manier zal ervoor worden gezorgd dat de studenten op zondagavond en ook op andere dagen veilig en comfortabel met de trein naar hun kot kunnen?

01.05 **Joris Vandenbroucke** (Vooruit): Mijnheer de minister, afstand houden blijft de komende weken en maanden aanbevelenswaardig, ook op het openbaar vervoer. We hebben daar een maand geleden een debat over gehad in de plenaire vergadering, meer bepaald over de drukte op de treinen naar de kust. Ik heb toen gesuggereerd om te bekijken of een reservatiesysteem geen soelaas zou kunnen bieden. Nog erger dan geen ticket meer kunnen kopen omdat de trein vol is, is immers wel een ticket kunnen kopen om vervolgens in het station te moeten vaststellen dat men niet meer op de trein kan.

Mijnheer de minister, u hebt toen gezegd dat u bereid was om een reservatiesysteem te onderzoeken, eventueel beperkt tot bepaalde bestemmingen of bepaalde momenten. Is dat gebeurd? Wat was het resultaat van dat onderzoek?

01.06 Minister **Georges Gilkinet**: U stelt mij vandaag vragen over een uitzonderlijke en tijdelijke maatregel die op 19 maart door het Overlegcomité werd genomen. Zoals gepland liep deze maatregel eind april af en het einde van deze maatregel zal soortgelijke incidenten in de toekomst voorkomen. Ik kom later terug op het incident met de studententrein.

Wat de algemene context betreft, volgt de NMBS vanzelfsprekend de veiligheidsmaatregelen op die haar worden opgelegd. Tijdens deze periode heeft de NMBS gegarandeerd dat een voldoende groot aantal treinen werd ingezet. Daarnaast heeft de NMBS heel wat noodzakelijke maatregelen genomen, met name dankzij de inzet van bijkomend personeel en een goede informatiedoorstroming naar de reizigers, opdat alle reizen zo goed mogelijk zouden kunnen verlopen. Ik dank haar dan ook voor deze belangrijke inzet.

Er zijn altijd uitzonderingen, maar die waren zeldzaam. Materieel kan altijd defect gaan, corona of niet. Het kan ook altijd gebeuren dat konvooien niet genoeg voertuigen hadden, maar dat was een uitzondering.

Mevrouw Verhaert, op 26 april vond een vergadering plaats met de betrokken partijen om de maatregel te evalueren en de toekomstige weken voor te bereiden. Met de heropening van de horeca volgend weekend zullen de dingen gemakkelijker zijn, ook met de vaccinatie die nu goed loopt in ons land.

Aan de druktemeting via de MoveSafe-app kunnen nog enkele verbeteringen worden aangebracht. Dit gaat onder meer over het feit dat de app geen rekening houdt met de bezettingsgraad die tijdens de reis drastisch kan veranderen. Die kan bijvoorbeeld laag zijn bij het instappen, maar hoog vanaf de volgende halte. Een ander voorbeeld is het feit dat de app bij het zoeken uitgaat van de huidige locatie, terwijl de gebruiker aangeeft de voorkeur te geven aan het zoeken van station tot station. De NMBS deelt mij mee actief aan deze punten te werken, wat ik vanzelfsprekend alleen maar kan aanmoedigen.

De regel die in het overlegcomité van 19 maart werd afgesproken, heeft op 25 april niet tot significante incidenten geleid. Daar ben ik blij mee. De trein van Hasselt naar Blankenberge werd op de avond van 25 april stilgelegd ter hoogte van Sint-Truiden. Dat konden we lezen in de krant. Omdat op dat moment de raamregel voor treinen naar de kust nog gold, zaten er inderdaad meer passagiers op de trein dan theoretisch aanvaardbaar. Het ging hierbij voornamelijk om studenten die terugkeerden naar hun studentenstad. De treinbegeleider heeft in Sint-Truiden de trein doen stoppen en de veiligheidsmensen van Securail opgeroepen. Zij hebben op hun beurt de lokale politie verwittigd.

De politie haalde ongeveer 300 studenten van de trein. De trein heeft uiteindelijk ongeveer 50 minuten stilgestaan en is net voor 21 uur weer kunnen vertrekken. De NMBS zette een extra trein in zodat iedereen uiteindelijk op zijn of haar bestemming kon geraken. Dit incident werd in alle rust beëindigd, waarvoor ik alle betrokkenen wil bedanken.

Ik betreur dit eenmalig incident ten zeerste en hoop dat het de betrokken studenten er niet van zal weerhouden om in de toekomst nog de trein te nemen. Voor zover de NMBS weet, werden er geen boetes uitgeschreven, wat ik goed vind.

Mijnheer Van den Bergh, uw vraag over de zondagse treinen richting de universiteitssteden heeft mij al vaker bereikt vanuit verschillende delen van het land. Ik heb zelf ook vaak vragen gesteld over de studenten die elke zondagavond vanuit de provincie Luxemburg naar Brussel of Louvain-la-Neuve reizen. Ik zal de NMBS dan ook een stand van zaken vragen, alsook zal ik informeren naar de mogelijkheden om vanaf september op zondagavond het aanbod te versterken waar dat nodig is.

Mijnheer Vandenbroucke, zoals ik al in de plenaire vergadering heb gezegd, heb ik de FOD Mobiliteit gevraagd een studie uit te voeren over wat mogelijk is omtrent een reservatiesysteem. Ik heb de resultaten van die studie nog niet gekregen, dat zal iets voor de komende weken zijn. Ik zal u zeker op de hoogte houden.

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

Bepaalde vragen hebt u echter niet beantwoord. Er blijven een aantal zaken voor mij onbegrijpelijk. Door werken in de buurt is geweten dat men niet met de gebruikelijke dubbeldektreinen kan rijden. Dan zou men toch verwachten dat men met langere treinen zou rijden. Als om een bepaalde technische reden toch kortere treinen moeten rijden, terwijl er op die momenten veel studenten en 's ochtends veel gewone reizigers zijn, dan begrijp ik niet dat daarop niet meer werd geanticipeerd.

Zoals collega Vandenbroucke zegt, is er daarover al maanden geleden uitgebreid gedebatteerd. Het gaat zagezegd altijd om eenmalige, uitzonderlijke en tijdelijke incidenten, maar ze blijven zich voordoen. Ik begrijp dat sommige collega's zeggen dat die raamregel een interpretatie is en dat we er niet te veel aandacht meer aan moeten besteden, maar de interpretatie die eraan werd gegeven heeft wel degelijk een verschil gemaakt voor deze trein naar Blankenberge.

Natuurlijk gaan de mensen die deze trein nemen naar hun kot en niet naar zee, maar er werd wel geïnterpreteerd dat men op die trein alleen maar aan het raam mocht zitten, wat voor problemen heeft gezorgd. Volgens mij ligt er toch een belangrijke verantwoordelijkheid bij de overheid voor die gekke en niet duidelijk uitgelegde maatregel die ze heeft genomen.

Ik heb ook het aspect aangehaald dat de lokale politie van Sint-Truiden de zaken moest komen oplossen. Ik heb de laatste weken ook al gealludeerd op het feit dat de interne veiligheidsdienst van Securail daarvoor werd gewaarschuwd. De dichtstbijzijnde ploeg op dat moment was een ploeg van buiten de provincie, van Leuven, waar ze een *stop and go* aan het doen waren. Uiteindelijk zijn twee agenten van Securail halsoverkop in de auto gesprongen en naar het station van Sint-Truiden gereden. Toen ze aankwamen, was de zaak al door de lokale politie afgehandeld. Dat toont nog maar eens aan dat er over het personeelskader van Securail moet worden nagedacht.

01.08 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Mijnheer de minister, u weet dat wij van bij het begin tegen de raamregel waren. Het was een absurde regel die discriminerend en onuitvoerbaar was.

Ik hoor dat de app niet had aangegeven dat het te druk was. Dat is toch problematisch. Dan werkt die app niet, net zoals Coronalert, die ook niemand gebruikt.

U hebt ook niet geantwoord op mijn vraag of de eersteklasrijtuigen werden opengesteld of niet. Dat was immers ook een van onze positieve voorstellen tijdens deze periode.

01.09 Minister Georges Gilkinet: Dat is gebeurd, zoals dat altijd gebeurt. Dat is de regel en die werd zoals altijd toegepast op beslissing van de treinbegeleider. Dat heb ik al eerder gezegd en dat was niet anders bij de raamregel.

01.10 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Het zou beter zijn, mocht de regel algemeen worden toegepast en niet alleen op initiatief van de treinbegeleider.

U zegt dat er geen schadeclaims werden ingediend. Krijgen de mensen die een ticket hebben gekocht en niet konden vertrekken hun ticket terugbetaald? Op die vraag hebt u ook niet geantwoord.

01.11 Minister Georges Gilkinet: Iedereen heeft de trein kunnen nemen in de periode dat de raamregel van toepassing was.

01.12 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Goed, dank u.

01.13 Marianne Verhaert (Open Vld): Mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord.

We worden al meer dan een jaar met corona geconfronteerd. De incidenten blijven zich voordoen en dan hoor ik u zeggen dat we wachten op een rapport. Het is jammer dat dit nog steeds wordt gezegd in deze coronacrisis.

We vragen al enige tijd naar een app die de drukte toont. We moeten meer inzetten op de verbetering daarvan. We spreken over een reservatiesysteem, maar bijvoorbeeld in Nederland is er een registratiesysteem waar de reizigers zelf de drukte kunnen aangeven. Dit is ook belangrijk en toekomstgericht.

De vaccinatiegraad stijgt en de coronacijfers dalen, maar de komende maand komen er verlengde weekends en beter weer aan. We moeten dergelijke incidenten vermijden, want we kunnen nu niet meer stellen dat we plots met de coronacrisis worden geconfronteerd. Die bestaat nu immers al een lange tijd.

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

Ik sluit mij grotendeels aan bij de repliek van collega Verhaert. Het is belangrijk om goed voorbereid te zijn op de komende maand. Ik heb de indruk dat de NMBS de situatie van 25 april minimaliseert en wegzet als uitzonderlijk en stelt dat de raamregel maar één keer voor problemen heeft gezorgd. Er is al langer sprake van drukte op de studententreinen. De studenten geven dat zelf ook aan.

01.15 Minister Georges Gilkinet: Dat zijn twee verschillende zaken. Er is een probleem met de drukte op de studententreinen en ik ben daarvan op de hoogte. Met de raamregel was er maar één probleem, wat ik echter ook betreur.

01.16 Jef Van den Bergh (CD&V): Ik denk dat de drukte op de studententreinen in coronatijden ook iets is dat structureel moet worden opgelost, vandaar dat ik dat nog even wilde aanhalen.

Verder kijken we uit naar de resultaten van de studie van de FOD, daarbij aangevend dat het niet de bedoeling is om voor elke trein een reservatiesysteem in te voeren. Voor bepaalde toeristische bestemmingen of extra toeristische treinen die worden ingelegd, zou dat misschien wel een oplossing kunnen betekenen, dus hoop ik dat dit ook met de nodige flexibiliteit wordt onderzocht.

01.17 Joris Vandenbroucke (Vooruit): Mijnheer de minister, ik dank u voor uw punctuele en heldere antwoorden, ook op mijn vraag in verband met de studie van reservatiesystemen. Ik kijk daar samen met collega Van den Bergh heel erg naar uit. Ik blijf een believer daarin. Dat moet inderdaad worden beperkt tot bepaalde bestemmingen of bepaalde momenten.

Mevrouw Vindevoghel, ik kan u bevestigen dat de eersteklasrijtuigen tegenwoordig worden opengesteld zodra het ook maar iets te druk wordt in de trein. Dat is tegenwoordig meer de regel dan de uitzondering.

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

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 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)**

02.01 Kim Buyst (Ecolo-Groen): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, mijn vraag dateert al van een aantal weken geleden, maar niettemin denk ik dat ze een kapstok kan vormen voor de vragen die ik nu wil stellen. Dit weekend doen de horecazaken de deuren weer een beetje open en dat is een herademing voor velen onder ons, niet het minst voor de horeca-uitbaters zelf.

Tijdens de maanden dat de horecazaken gesloten waren, werd duidelijk dat een van de gevolgen daarvan ook het wegvallen van de toegang tot toiletten is. We hoorden van gemeenten dat er een toename was van wildplassen. Het is jammer dat de NMBS haar toiletten dan niet maximaal openstelt.

Vorig jaar kondigde de NMBS haar toiletplan aan. De toiletten zouden gezinsvriendelijk worden en zouden 24 uur op 24 en 7 dagen op 7 toegankelijk zijn. Wat is daarvan ondertussen al zichtbaar op het terrein?

Uw voorganger, minister Bellot, kondigde een jaar geleden aan dat er werd gekozen voor een dienstverlening op basis van een concessiecontract door middel van een Europese marktconsultatie. Die zou in het voorjaar van 2021 worden afgerond. Hoeveel staat de NMBS met de implementatie van haar toiletplan? Wat is de implicatie van de dienstverlening door een concessie? Zullen meer toiletten in stations dan vandaag het geval is betalend worden? Als we niet meer op de horeca kunnen rekenen, zoals tijdens de voorbije maanden, zou het dan geen goed idee zijn dat de NMBS haar toiletten maximaal zou openstellen?

02.02 Frank Troosters (VB): Mevrouw Buyst, u mag nog van geluk spreken, u hebt maar enkele weken moeten wachten. Ik heb op 18 november schriftelijk gevraagd naar een stand van zaken met betrekking tot het toiletplan. Ik heb tijdens de vorige vergadering daarover een opmerking gemaakt. Intussen is er een inhaalbeweging gemaakt. Ik heb nog niet op alle, maar toch al op heel wat vragen een antwoord gekregen. Sommige vragen had ik omgezet in mondelinge vragen en ook daarop heb ik een antwoord gekregen. Ik vermoed dan ook dat ik het antwoord dat u mij zo dadelijk zult geven, al heb ontvangen.

Mijnheer de minister, ik wil u nog twee zaken vragen over de concessieovereenkomsten die men wil sluiten. Zal men kiezen voor een model van volledig geautomatiseerde systemen of zal er echt nog een sanitair medewerker aanwezig zijn of zal het een combinatie van de twee zijn?

Mijn tweede vraag betreft de prijszetting. Als mensen in het station hun trein moeten halen en niet de mogelijkheid of de tijd hebben om ergens anders naar toilet te gaan, dan moeten we ervoor zorgen dat er daarvan geen misbruik wordt gemaakt om niet te betalen. Er hoeft geen prijs te worden bepaald, maar er moet toch een beetje controle zijn.

02.03 Minister Georges Gilkinet: Mijnheer de voorzitter, collega's, het klopt dat de toegang tot goed onderhouden en gereinigd sanitair net in een gezondheids crisis belangrijker is dan ooit.

De NMBS deelt mij mee dat een deel van het sanitair momenteel wordt uitgebaat onder de vorm van een concessiecontract. Andere sanitaire installaties zijn toegankelijk via muntsloten. Voor een beperkt deel van de locaties dient de reiziger de sleutel te vragen aan de loketbediende.

In het kader van de uniformiteit, een betere toegankelijkheid en een hogere kwaliteit zal het gebruik van het sanitair voor alle stations die in het toiletplan opgenomen zijn, betalend zijn, hetgeen grotendeels overeenkomt met de stations waar het sanitair nu al betalend is.

De uitbating of het beheer van het sanitair in de stations die deel uitmaken van het toiletplan zal gebeuren op basis van een concessiecontract. Hiervoor moet een Europese marktconsultatie worden gelanceerd. Gezien de omvang van het project verwacht de NMBS de onderhandelingen en het contract met de kandidaat-concessionaris te kunnen afronden in het derde kwartaal van 2021. Daarna start een gefaseerde uitrol over een periode van twee tot drie jaar, verspreid over het hele land.

Momenteel zijn de toiletten van 68 stations toegankelijk na de kantooruren. In het toiletplan zal dit aantal gevoelig worden uitgebreid, waarbij het sanitair de klok rond toegankelijk zal zijn. In het nieuwe toiletplan zal een verzorgingsruimte in een twintigtal stations worden aangeboden. In andere toiletmodules is het de bedoeling dat er inklapbare luiertafels komen. In het toiletplan is voorzien dat 115 stations, verspreid over

het hele land, worden uitgerust met toiletmodules die genderneutraal zijn en tevens toegankelijk en aangepast voor personen met een beperking.

Voor het toiletplan wordt in een investeringsbudget voorzien van 22 miljoen euro. De NMBS zal in 20 stations in klassiek sanitair voorzien met menselijk onthaal en met heel ruime openingsuren. Het klassieke sanitair heeft een scheiding tussen mannen en vrouwen. Buiten de openingsuren van het klassieke sanitair zullen er in deze stations steeds toiletmodules beschikbaar zijn. In 95 andere stations zullen toiletmodules worden geplaatst die de klok rond beschikbaar zullen zijn indien deze modules van buiten uit toegankelijk zijn.

De NMBS heeft de ambitie om bij te dragen aan een inclusieve samenleving. Dat wil zeggen dat elke sanitaire module genderneutraal is en zowel geschikt is voor mensen met beperkte mobiliteit als voor gezinnen.

Het voorzien van toiletmodules heeft de bedoeling om zoveel mogelijk mensen - treinreizigers en andere - gebruik te laten maken van het sanitair en dit gedurende de ganse dag.

In tussentijd worden de klanten niet aan hun lot overgelaten. De toiletten worden ook nu maximaal opengehouden. Sedert het begin van de sanitaire crisis heeft de NMBS steeds gezorgd voor een maximale toegankelijkheid van de toiletten in de stations.

Hierbij worden steeds de sanitaire maatregelen nageleefd, in adequate middelen voor bescherming voorzien en alle sanitaire installaties en oppervlaktes die door veel mensen worden aangeraakt, worden rigoureus en extra gereinigd.

Stations moeten ontmoetingsplaatsen zijn. De stations van de toekomst zijn toegankelijke en gastvrije ontmoetingsplekken waar elke treinreiziger zich welkom voelt. Verwelkomend sanitair maakt daarvan een integraal deel uit.

02.04 Kim Buyst (Ecolo-Groen): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, ik heb een aantal heel interessante zaken gehoord. Het station van de toekomst moet verwelkomend zijn en inclusieve dienstverlening is een prioriteit voor de NMBS. We moeten daarop inderdaad durven inzetten. Het zal belangrijk zijn om een aantal van die zaken op te nemen in het dienstverleningscontract dat zal worden opgesteld.

Ik schrik echter wanneer ik verneem dat op dit moment slechts 68 stations toegankelijk sanitair hebben. De komende twee tot drie jaar zal het heel uitgebreide toiletplan dat u hebt toegelicht, worden uitgerold, maar dat duurt toch nog wel een tijdje.

Mijnheer de minister, u zegt dat de toiletten maximaal openbleven. Ik heb de voorbije maanden natuurlijk niet alle stations in heel België aangedaan, maar in de stations die ik wel heb aangedaan, meestal in het buitengebied, viel dat toch wel tegen. Er bestaan goede vooruitzichten en goede plannen, maar het zal zaak zijn om dit ook op te nemen in het dienstverleningscontract zodat de mensen heel goed weten waar ze aan toe zijn.

02.05 Frank Troosters (VB): Mijnheer de minister, dank u voor het uitgebreide antwoord. Ik blijf wat op mijn honger over de manier waarop dit praktisch zal worden georganiseerd. Ik begrijp dat het voor u op dit moment moeilijk is om te zeggen wat in welk station wordt gepland. Mijn vraag spruit voort uit wat ik ervaar in het station van mijn stad, Hasselt. Onlangs heb ik vastgesteld dat daar toch wel wat problemen waren. Daar volgt nog een specifieke vraag over. Ik hoop vooral dat qua toegankelijkheid de nodige garanties worden opgenomen in het beheerscontract en dat er aandacht aan wordt besteed in de concessieovereenkomsten.

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

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

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

03.01 Kim Buyst (Ecolo-Groen): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, de VRT berichtte in maart over een Brits onderzoek dat aantoonde dat het bedienen van aanraakschermen in auto's een grote impact heeft op de concentratie van de bestuurders. Dat is misschien een open deur intrappen, want we zijn er allemaal van overtuigd dat de verleiding groot is om die aanraakschermen in de auto te gebruiken. De voorbije jaren kenden die een grote evolutie, ook met grote spelers als Apple en Android die hiervoor producten uitwerkten zodat de apps van je gsm ook op dat scherm staan.

De studie zegt dat rijden onder invloed van alcohol zorgt voor 12% trager reactievermogen. Bellen met de telefoon in je hand zorgt voor 45% trager reactievermogen, de aanraakschermen zelf bedienen zorgt voor 57% trager reactievermogen. Europa is tot nu toe erg zuinig met regelgeving op dit vlak. De laatste Europese aanbeveling hierover dateert van 2008, toen er echter nog geen aanraakschermen in de wagen bestonden. In Europa is er bijvoorbeeld nog geen zogeheten driver-workloadtest verplicht. Dat is een test die meet in welke mate de schermen de aandacht van de chauffeur opeisen. In Japan en VS is deze test wel al verplicht.

Hoe reageert u op de bevindingen van dit onderzoek? Welke inspanningen zal u doen om te zorgen dat de Europese Unie de nodige richtlijnen opstelt?

03.02 Minister Georges Gilkinet: Mijnheer de voorzitter, mevrouw Buyst, aanraakschermen worden vooral als comfortverbetering gepresenteerd, maar ik ben er niet zeker van dat ze een toegevoegde waarde bieden in termen van verkeersveiligheid. Ik ben eigenlijk niet verbaasd over de resultaten van deze studie. Aanraakschermen vereisen immers visuele controle bij de tastzin. Er bestaan wel alternatieven, zoals bediening met de stem of bediening via knoppen op het stuur, die veiliger zijn dan het aanraakscherm. De technische voorschriften van voertuigen worden op Europees niveau vastgelegd. De problematiek moet dus op dit niveau worden besproken. Ik zal mijn administratie, de FOD Mobiliteit vragen deze kwestie te volgen en aan te pakken zodra de omstandigheden dat toelaten en zodra deze kwestie aan bod komt in de Europese vergadering waar wij vertegenwoordigd zijn door leden van de FOD Mobiliteit.

03.03 Kim Buyst (Ecolo-Groen): Mijnheer de minister, ik ben het er volledig mee eens dat de autosector voortdurend evolueert onder het mom van comfort, maar in mijn ogen wordt het niet altijd veiliger. Auto's worden groter en zwaarder, en ook dashboards worden halve smartphones. Dat is volgens mij slecht nieuws voor de concentratie van de bestuurder.

*Voorzitter: Joris Vandenbroucke.
Président: Joris Vandenbroucke.*

Het is belangrijk en goed dat u de FOD de opdracht geeft om een proactieve en trekkende rol te spelen in die discussies. Ik zal deze, samen met u, verder opvolgen om te bekijken of wij in Europa hierover duidelijke richtlijnen kunnen geven en hoe wij in eigen land een aantal dingen kunnen verbeteren.

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

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

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): Mijnheer de voorzitter Vandenbroucke, mijnheer de minister, indien alles volgens plan verloopt, zal in 2023 eindelijk het hele Limburgse spoornet geëlektrificeerd zijn.

Op spoorlijn 19 van Mol naar Hamont zijn de elektrificatiewerken bijna afgerond. Op spoorlijn 15 van Hasselt naar Mol starten de werken normaal begin 2022. Tegen eind 2022 zouden de eerste elektrische treinen er kunnen rijden. Voor de elektrificatie van deze spoorlijn moeten vier bruggen op het traject worden verhoogd. Het gaat om drie bruggen in Beringen en eentje in Heusden-Zolder. Tussen de gemeente Heusden-Zolder en spoornetbeheerder Infrabel is een geschil ontstaan over de kosten voor de verhoging van de brug in Zolder.

Daarom heb ik een aantal vragen.

Ten eerste, Infrabel beweert dat de gemeente de kosten zou moeten dragen voor de verhoging van de brug. Heeft de spoornetbeheerder daarin gelijk?

Ten tweede, wat zijn de geraamde kosten voor de verhoging?

Ten derde, heeft Infrabel daarover al contact gehad met de gemeente? Is er nog een bijkomend overleg gepland?

Ten vierde, wat is de impact van het geschil op de timing van de elektrificatiewerken?

Ten slotte, wat is de procedure als een gemeente weigert de kosten te dragen? Werd Infrabel in het verleden al geconfronteerd met een dergelijk probleem? Indien ja, welke oplossing werd toen gevonden?

04.02 Minister **Georges Gilkinet**: Mijnheer de voorzitter, mijnheer Raskin, ik geef u het antwoord dat ik van Infrabel heb gekregen.

Infrabel beroept zich op een ministerieel besluit voor de brug Routeken. Daarin werd destijds voor 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 bijgevolg de machtiging niet meer geldt voor de gemeente als nieuwe eigenaar.

De brug wordt nu gebruikt als recreatieve fietsbrug.

Infrabel is van oordeel dat het altijd een preciaire bezetting is geweest en dat ze automatisch wordt overgedragen naar de nieuwe eigenaar.

Infrabel deelt mij mede te hebben gezocht naar de meest kostenefficiënte oplossing. Deze bestaat erin de brug op te vijzelen. Dat is de goedkoopste oplossing om de onderdoorgang te verhogen, wat noodzakelijk is voor de elektrificatie van lijn 15.

Er is in het verleden meermaals overleg met de gemeente geweest, onder meer in september 2019, april 2020 en februari van dit jaar. Op het laatste overleg is afgesproken dat de gemeente Heusen-Zolder haar juridisch standpunt in dit dossier zou verzenden. Een volgend overleg dient nog ingepland te worden.

Momenteel is er nog geen impact op de elektrificatiewerken. Pas tegen de elektrische indienststelling in 2023 moet de brug aangepast zijn. Infrabel heeft wel al het initiatief genomen om een omgevingsaanvraag in te dienen, met de goedkoopste oplossing voor alle partijen, namelijk de verhoging van de brug. Infrabel hoopt dat er een constructieve oplossing wordt gevonden en ik deel die hoop.

Voorzitter: Jean-Marc Delizée.

Président: Jean-Marc Delizée.

04.03 **Wouter Raskin** (N-VA): Mijnheer de minister, ik heb de indruk dat wat u zegt, klopt. Het is een vervelende situatie want ik heb begrepen dat de mensen in Heusden-Zolder eigenlijk niet doorhadden dat die brug hun eigendom geworden was. Ze waren dus verrast door de bijkomende kosten. Ik verneem echter dat er al contacten geweest zijn en dat er nog zullen volgen.

De gemeente heeft ook de tijd gekregen om haar juridisch standpunt te bepalen. Ze bevestigt dat men ook effectief een raadsman heeft aangesteld. Ik mag hopen dat men in der minne een zo goed mogelijke oplossing vindt want de timing van de werken mag niet in het gedrang komen.

Het doet mij dan ook plezier dat Infrabel proactief al een aanvraag voor een omgevingsvergunning heeft ingediend. We moeten immers koste wat het kost proberen de timing voor de elektrificatie te halen.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

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

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

05.01 Wouter Raskin (N-VA): Mijnheer de minister, het is niet de eerste keer dat u vragen krijgt over de spoorlijn Hasselt-Maastricht. De NMBS is geen voorstander van de heropening van die spoorlijn en haalt daarvoor twee redenen aan. Ten eerste is er geen infrastructuur aanwezig die op korte of middellange termijn uitgebaat zou kunnen worden en is de kans klein dat die de komende jaren wordt aangelegd. Ten tweede is er het Spartacusneltramproject, dat een alternatief kan zijn voor de regio.

Het actiecomité Meer Trein in Limburg neemt alvast geen genoegen met de weigering van de NMBS. Het belang van grensoverschrijdend treinverkeer kan niet worden onderschat en een vlotte verbinding tussen de hoofdsteden van de beide provincies Limburg wordt vandaag gehypothekeerd door het Spartacusplan. Het actiecomité wil daarom op zoek gaan naar andere oplossingen. Zo wordt er gedacht aan een uitbating door een private partner, zoals Arriva, dat in Nederland reeds regionale lijnen uitbaat.

Hoe staat u tegenover het voorstel van het actiecomité?

Kunt u zich vinden in het idee dat bepaalde spoorlijnen met een voornamelijk regionaal belang uitgebaat worden door een private spoorwegmaatschappij? Of is de uitbating door een private partner uitgesloten, weliswaar met het risico dat er helemaal geen openbaar vervoer wordt aangeboden?

05.02 Minister Georges Gilkinet: Mijnheer Raskin, wij hebben in de commissie voor Mobiliteit reeds enkele keren de gelegenheid gehad om met verschillende collega's van gedachten te wisselen over de oude verbinding Hasselt-Maastricht.

U verwees naar het NMBS-advies over een eventuele uitbating van de lijn en vroeg of een privépartner een oplossing zou kunnen bieden. Het antwoord zit mijns inziens reeds vervat in uw vraag. Ten eerste is op een deel van het traject niet langer spoorinfrastructuur aanwezig. Ten tweede is daar lijn 1 van het Spartacusproject van de Vlaamse vervoersmaatschappij De Lijn gepland.

Zoals u kon lezen in het advies dat Infrabel aan de commissie heeft bezorgd, drong toenmalig Vlaams minister van Mobiliteit Ben Weyts in de periode 2017-2019 herhaaldelijk sterk aan op de buitendienststelling van spoorlijn 20 tussen Lanaken en de grens om de spoorlijn tot een sneltramspoor te kunnen omvormen.

Die vraag, alsook de vaststelling dat het Nederlands ministerie van Infrastructuur en Waterstaat in februari 2019 de opdracht gaf aan ProRail om het proces op te starten om het tracé Lanaken-Maastricht te onttrekken aan de oostspoorinfrastructuur, gaven aanleiding tot de beslissing van Infrabel van mei 2020 om dat deel buiten exploitatie te stellen.

Uit het Vlaams regeerakkoord, alsook uit publieke aankondigingen van De Lijn heb ik begrepen dat een ingebruikname van de Spartacuslimbaan Hasselt-Maastricht gepland staat in 2024. Daaruit volgen de twee conclusies van de NMBS met betrekking tot de mogelijkheid van spoorvervoer over het historisch traject Hasselt-Maastricht. Ten eerste, een groot deel van de nog beschikbare spoorinfrastructuur is op het moment voorbestemd voor gebruik voor de geplande Vlaamse sneltram, wat het gebruik van die infrastructuur voor spoorverkeer op het moment zeer onwaarschijnlijk maakt. Ten tweede, de geplande sneltram wordt door De Lijn aangekondigd voor 2024, wat veel sneller is dan eender welke spoorverbinding tot stand kan komen.

Zoals reeds eerder gezegd, zal ik de ontwikkeling van het project vanzelfsprekend geïnteresseerd blijven volgen vanwege het belang voor de intermodale ontsluiting van Limburg.

05.03 Wouter Raskin (N-VA): Mijnheer de minister, bedankt voor uw antwoord. De historie van de gebeurtenissen en acties in verband met spoorlijn 20, zowel aan Belgische als aan Nederlandse zijde, is mij en veel collega's bekend. Met mijn vraag had ik het vooral over een nieuwe insteek, namelijk of u er zich desgevallend in kunt vinden dat een stuk spoorlijn zal worden uitgebaat door een private partner, wanneer het gaat over een regionale verbinding. Bij gelegenheid zal ik u die vraag opnieuw voorleggen, losgekoppeld van het concrete dossier.

Uw uitleg over het Spartacusproject klopt helemaal. Het is u echter blijkbaar niet bekend – daarover hebt u

althans niet gesproken – dat de Vlaamse minister van Mobiliteit, Lydia Peeters, zeer recent een bocht heeft ingezet. Van het Spartacusproject, waar altijd mee wordt geschermd om het verhaal onmogelijk te maken, zullen wij misschien afgeraken, aangezien minister Peeters vandaag zegt dat de verbinding wel belangrijk is, maar niet hoe die wordt gerealiseerd. Laten we rustig afwachten wat het Spartacusproject wordt. Ik heb altijd gezegd dat ik er nooit geld op zou inzetten. Op de principiële vraag over een private uitbating kom ik later nog terug.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

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 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): *Mijnheer de minister,*

Vorige zomer gaf de federale Kamer haar fiat aan de Wet van 16 juli 2020 tot wijziging van het koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en van het gebruik van de openbare weg, wat de doorstroming van prioritaire voertuigen betreft.

Deze wet creëerde een algemeen uitzonderingsregime voor prioritaire voertuigen in het kader van een dringende opdracht. Het criterium daarbij was dat de dringende opdracht erop gericht moet zijn om ernstig en dreigend gevaar voor de openbare orde of fysieke gesteldheid van personen te ondervangen.

Niet lang na de inwerkingtreding van de wet begonnen verschillende andere categorieën van bestuurders aan te dringen op een nieuwe wijziging van de wegcode, opdat ook zij van het uitzonderingsregime zouden kunnen genieten. Dat was onder meer het geval voor de bestuurders van de douane, maar recent kloppen ook de controleurs van De Lijn aan de deur. Zij zijn belast met een mandaat van gerechtelijke politie en worden vaak ingezet in gevallen van agressie tegen chauffeurs van De Lijn, in afwachting van de komst van de politie. Voor een stuk voeren zij dus dezelfde opdracht uit als de bewakingsdienst van de NMBS, die wel onder het uitzonderingsregime valt.

Mijn vragen aan u:

1. Lijkt het u opportuun om het uitzonderingsregime uit te breiden naar andere categorieën van bestuurders? Zo ja, welke categorieën?

2. U liet mij in het verleden weten dat de wet van 16 juli 2020 volgens u de coherentie in het verkeersreglement niet heeft bevorderd. U meende dat er nog wat werk aan de winkel was om het geheel overzichtelijker te houden en rechtszekerheid te bieden. Heeft u hiertoe al stappen ondernomen? Zo nee, bent u van plan dit te doen? Op welke manier wil u voor meer coherentie zorgen?

Met dank voor uw antwoord.

06.02 Minister Georges Gilkinet: *Mijnheer de voorzitter, mijnheer Raskin, het algemeen uitzonderingsregime voor prioritaire voertuigen in het kader van een dringende opdracht is inderdaad bij wet van 16 juli 2020 ingevoerd. Voor zover ik weet, was het de bedoeling om slechts een beperkt uitzonderingsregime in de wegcode op te nemen.*

Intussen kwam de vraag van de minister van Financiën om ook de douanediens ten onder het uitzonderingsregime te brengen. Omdat daartoe goede argumenten werden aangereikt, heb ik mijn administratie, de FOD Mobiliteit, gevraagd om een wijziging van het verkeersreglement in die zin voor te bereiden. Dit ontwerp zal binnenkort aan de gewesten voor advies worden voorgelegd. Er zijn op dit moment geen plannen voor een uitbreiding naar andere categorieën.

Ten tweede, de samenhang tussen het nieuwe artikel 37.5 dat werd ingevoegd bij de wet van 16 juli 2020 en de artikelen 59.8 tot en met 59.18, die ook in allerlei uitzonderingen voorzien, is niet ideaal. Een oplossing zou erin kunnen bestaan om alle uitzonderingen beter te structureren en bijvoorbeeld te bundelen in het artikel 37, dat betrekking heeft op prioritaire voertuigen. Een aantal uitzonderingen behoren echter tot de bevoegdheid van de gewesten, zoals de voertuigen van de administratie die instaan voor het toezicht, de controle en het onderhoud van het wegennet en de voertuigen van de wegreinigingsdiensten. Dat geldt ook voor de controleurs van De Lijn, waarnaar u in uw vraag verwijst.

Deze oefening heeft alleen kans op slagen, als dit in nauw overleg met de gewesten gebeurt. In het kader

van de toekomstige besprekingen met de gewesten over aanpassingen van het verkeersreglement zal dit zeker aan bod komen.

06.03 Wouter Raskin (N-VA): Mijnheer de minister, ik sta uiteraard altijd open voor een optimalisering van de wetgeving, indien dat nodig zou zijn. Ik ben uiteraard ook altijd voorstander van nauw overleg met de gewesten.

De hamvraag is natuurlijk aan hoeveel groepen wij uitzonderingen zullen toestaan. Wij moeten er immers voor zorgen dat het een uitzondering blijft. Er moet dus de nodige omzichtigheid aan de dag worden gelegd.

Ik hoor echter dat u en uw kabinet overleggen met de gewesten. Ik heb er dus alle vertrouwen in dat wij in de toekomst aan het dossier zullen voortwerken.

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

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

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

07.01 Ben Segers (Vooruit): *Dhr. Yve Driesen, directeur van de Antwerpse FGP, stelt in De Tijd (13 maart) vast dat grote geldsommen worden betaald om aan informatie te geraken, bijvoorbeeld om iemands adres te achterhalen. "Men denkt dan vaak aan lekken bij de politie, maar we merkten in de onderschepte Sky-berichten vooral hoe heel wat andere overheidsdiensten toegang hebben tot het Rijksregister, de gegevens van nummerplaten en andere databanken. Het baart ons zorgen hoe gemakkelijk criminele organisaties via hen aan vertrouwelijke gegevens raken. Ik denk dat we kritisch moeten bekijken of iedereen die toegang heeft tot die databanken voldoende wordt gescreend en of hun opzoeken voldoende worden gemonitord. Bij de politie is daar de nodige controle op, maar wat met al die andere diensten?"*

In de reconstructie in De Morgen van operatie Sky (20-3) herhaalt dhr. Driesen dat berichten werden onderschept waarbij mensen met toegang tot o.a. de voertuigendatabank voor een flink bedrag informatie opzochten. Dhr. Driesen: "Dan wordt bijvoorbeeld het adres gevraagd van een persoon waarmee iemand nog een eitje te pellen heeft. Ik weet niet of de personen die de informatie doorgeven goed beseffen welke risico's ze op dat moment genereren."

Hierover heb ik volgende vragen:

Hoe is de toegang tot deze voertuigendatabank thans geregeld? Hoe gebeurt de monitoring van de opzoeken? Op welke wijze wordt verzekerd dat de monitoring door de overheden waaraan de DIV-databank ter beschikking wordt gesteld volstaat?

Bent u van oordeel dat er nu, in de huidige stand van zaken, voldoende wordt gescreend en dat opzoeken voldoende worden gemonitord?

Zal u de toegang en monitoring verder aanscherpen en zo ja hoe?

Wat de toegang tot het rijksregister betreft antwoordde minister Verlinden me dat - zodra de gegevens van het Rijksregister aan de gemachtigde gebruikers zijn verstrekt - het Rijksregister geen andere bevoegdheid heeft om toe te zien op het gebruik van die gegevens. Zij heeft evenwel haar diensten gevraagd om te onderzoeken op welke wijze een dergelijke controle toch kan worden uitgevoerd, evenwel in samenwerking met andere sectoren, zoals de GBA of de gerechtelijke overheden. Heeft u al laten onderzoeken op welke wijze men op regelmatige basis, steekproefgewijs bvb., gedane opvragingen kan laten verantwoorden?

Wat zal u verder nog ondernemen om het geschetste probleem te verhelpen?

07.02 Minister Georges Gilkinet: Mijnheer Segers, net als u was ik bezorgd over de verklaringen van de heer Yve Driesen na operatie Sky. Indien de beschreven feiten waar zijn, is dat zeer ernstig.

De toegang tot de gegevens van de Kruispuntbank van de voertuigen (KBV) wordt geregeld door de wet van 19 mei 20210 houdende oprichting van de Kruispuntbank van de voertuigen en het koninklijk besluit van 8 juli 2013 ter uitvoering van de vermelde wet. Hierin is een aantal doeleinden vastgelegd waarvoor gegevensuitwisseling van de Kruispuntbank van de voertuigen met externe organisaties mogelijk is.

De wet bepaalt dat de KBV onder meer de gegevens van de titularissen van de nummerplaten bevat, waaronder hun rijksregisternummer, naam, voornamen en adres. Op basis van de Europese algemene verordening gegevensbescherming, de welgekende GDPR, en de in de wet vervatte doeleinden wordt aan

bepaalde overheidsdiensten en organisaties toegang verleend tot een of meer gegevens van de KBV. Op basis van de doeleinden wordt geval per geval beslist welke gegevens worden gedeeld, hetgeen wordt vastgelegd in een protocol tussen de FOD Mobiliteit en de betrokken organisatie, zoals bepaald in artikel 20 van de wet van 30 juli 2018 betreffende de bescherming van natuurlijke personen met betrekking tot de verwerking van persoonsgegevens. Dat protocol wordt principieel zowel op de website van de FOD Mobiliteit als op de website van de betrokken organisatie gepubliceerd.

De protocollen voorzien erin dat beide partijen samenwerken om de gegevens te beveiligen. Overeenkomstig de artikelen 32 tot 34 van de GDPR zijn de verwerkingsverantwoordelijken en desgevallend de tussenkomende verwerkers verplicht om de persoonsgegevens te beschermen. Ook moeten zij er zich toe verbinden de noodzakelijke technische en organisatorische veiligheidsmaatregelen te treffen voor de bescherming van de meegedeelde gegevens.

De protocollen voorzien ook in de mogelijkheid om audits en steekproeven uit te voeren. Daarnaast vraagt de FOD Mobiliteit bij de aanvraag van een organisatie om toegang tot gegevens van de KBV, ook technische en organisatorische informatie zoals veiligheidsplannen en het bijhouden van een register van personen die toegang zullen hebben.

Op technisch gebied connecteren alle aangesloten partners op de Mobility Service Bus, de MSB. Alle aanvragen die langs deze weg passeren, worden gelogd in dit systeem. De FOD Mobiliteit heeft dus een spoor van alle opvragingen die in deze context werden uitgevoerd. In het kader van de GDPR kan er worden nagegaan en gevolgd welke partner welke opvraging heeft gedaan. De logging gebeurt op het niveau van de organisatie die de opvraging deed, bijvoorbeeld de federale politie, tot op het niveau van de individuele medewerker die de opvraging uitgevoerd heeft. De verantwoordelijkheid voor de logging van de gegevensconsultatie voor de individuele medewerkers van een externe organisatie waarmee de FOD Mobiliteit een protocol heeft gesloten, wordt bij deze externe organisatie gelegd. Zij moet als verwerkingsverantwoordelijke zelf ook de nodige organisatorische en technische veiligheidsmaatregelen nemen. De FOD Mobiliteit werkt momenteel aan een nieuwe IT-applicatie voor de gegevensuitwisseling met organisaties. In het kader hiervan worden alle bestaande protocollen geëvalueerd en de gegevensuitwisseling met de organisatie hierop afgestemd.

De nieuwe applicatie voor gegevensuitwisseling zal een veel toegankelijker systeem zijn om de logginggegevens te consulteren en te analyseren.

07.03 Ben Segers (Vooruit): Mijnheer de minister, ik dank u voor het uitgebreide antwoord dat ik nog eens rustig zal nalezen. Het is wel duidelijk dat u de problematiek zeer ernstig neemt en ik wens u daar veel succes mee.

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

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

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

08.01 Marianne Verhaert (Open Vld): Mijnheer de minister, ik verwijs naar mijn schriftelijk ingediende vraag.

Op 1 december 2017 is een Benelux piloot voor het gebruik van de digitale vrachtbrief (e-cmr) voor het intra-Benelux wegvervoer van start gegaan. Sinds 1 maart 2018 mag de E-CMR gebruikt worden in het intra-Benelux vrachtovervoer en kan zowel het vervoer tussen de Benelux-landen betreffen als nationaal vervoer.

De digitale vrachtbrief heeft enkele belangrijke voordelen: een minder grote papierberg, minder administratie, makkelijkere opvolging, een snellere dienstverlening, Allemaal grote voordelen en uit de resultaten bleek bovendien dat de digitale vrachtbrief, vanuit perspectief van handhaving- en controle, minstens even veilig en betrouwbaar als een papieren vrachtbrief.

Het aantal elektronische vrachtbrieven blijft sinds de aanvang van de piloot in stijgende lijn gaan. De piloot is dan ook verlengd om te garanderen dat vervoerders van de voordelen van de digitale vrachtbrief gebruik

kunnen blijven maken alsook met het oog op de implementatie van de Electronic Freight Transport Information Verordening (eFTI) waarin overheden verplicht worden om de gegevens van de e-CMR digitaal te accepteren vanaf augustus 2025. Om dit mogelijk te maken moet een Access Point worden ontwikkeld, dat het delen van de data tussen overheden, vervoerders en autoriteiten gemakkelijker maakt. Verwacht werd dat dit Access Point in 2021 gerealiseerd zou zijn.

1) Wat zijn de bevindingen van het pilootproject? Hoeveel digitale vrachtbrieven werden er in 2020 afgeleverd?

2) Hoe ver staat de ontwikkeling van het Access Point? Tegen wanneer zal dit operationeel zijn?

3) Hoe verloopt de implementatie van de Electronic Freight Transport Information Verordening (eFTI)? Welke stappen moeten nog ondernomen worden voor een uniform systeem in 2025?

08.02 Minister **Georges Gilkinet**: Mevrouw Verhaert, in 2020 werden in het kader van het Benelux-pilootproject 416.046 elektronische vrachtbrieven afgegeven. In 2019 waren dat er slechts 118.285. Wij kunnen dus stellen dat de technologie van eCMR's door steeds meer bedrijven wordt gebruikt.

De belangrijkste verwezenlijking van het Benelux-proefproject inzake eCMR is dat de betrouwbaarheid en de correctheid van de eCMR geverifieerd kunnen worden door de inhoud van het document op verschillende momenten en plaatsen te controleren en te vergelijken, de zogenaamde *pro-check*. Dit is mogelijk door te werken met erkende softwareleveranciers, die de overheid rechtstreeks toegang geven tot hun eCMR-dataware. De inhoud van de eCMR moet tijdens elke check overeenkomen. Zoniet wordt aangetoond dat er een technisch probleem of fraude is. Die rechtstreekse toegang tot de databank is op dit moment uniek voor elke softwareleverancier en is dus nog niet voldoende gestroomlijnd. De bouw van een *access point* moet dit verhelpen.

Dan kom ik aan uw tweede vraag. Een functionele analyse werd uitgevoerd door de Benelux-werkgroep. Op basis daarvan loopt momenteel een technische voorstudie. Die voorstudie gaat over de technische architectuur en implementatie van het *access point*. Ze moet aan de werkgroep duidelijk maken wat de mogelijke IT-oplossingen zijn, wat het verwachte budget voor die oplossingen is en op welke termijn deze realiseerbaar zijn.

Er wordt daarbij inderdaad onderzocht of er in 2021 of 2022 een zogenaamd *minimum viable product* kan worden gebouwd, een zo eenvoudig en goedkoop mogelijke versie van het *access point* dat voldoet aan alle functionele vereisten.

Op uw derde en laatste vraag kan ik antwoorden dat er inhoudelijk zeer veel gelijkenissen zijn tussen wat de eFTI-verordening oplegt voor het wegvervoer en wat er binnen het eCMR-Benelux-proefproject gebeurt. eFTI is dan ook deels geïnspireerd door het Benelux-project. Het is de bedoeling dat de Benelux-landen met de bouw van het eCMR-accesspoint ook klaar zijn voor de toepassing van de eFTI-verordening. In die zin is de huidige studie naar het eCMR *access point* dan ook zeer relevant voor de implementatie van de verordening 2020/1056.

Zoals u weet, hecht ik belang aan dit project dat ik in mijn beleidsverklaring heb opgenomen, omdat het de administratieve lasten en dus de administratieve kosten voor de transportbedrijven zal verminderen.

08.03 **Marianne Verhaert** (Open Vld): Mijnheer de minister, ik dank u voor het uitgebreid antwoord.

Het was te verwachten dat die cijfers snel zouden stijgen, gezien de voordelen. Men moet rekening houden met heel veel regeltjes en administratie. Dit is toch echt een vereenvoudiging en een stap vooruit in deze sector. Ik hoop dat er snel nog stappen zullen volgen.

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

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

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): *De socialistische vakbond ACOD Spoor heeft een aanzegging ingediend voor een 24 urenstaking bij het spoor, naar aanleiding van de nationale stakingsdag die de vakbonden ABVV en ACV plannen in het kader van de loononderhandelingen. In de aanzegging die bij het spoor werd ingediend, is er sprake van een stakingsactie van zondag 28 maart om 22.00 uur tot maandag 29 maart om 22.00 uur.*

Door de aanzegging start bij spoornetbeheerder Infrabel en spoorwegmaatschappij NMBS de procedure van gegarandeerde dienstverlening. Op basis van de werkbereidheid van de werknemers zal bekeken worden hoeveel en welke treinen er kunnen rijden tijdens de staking.

Los van het feit dat de vakbonden opnieuw heel wat reizigers in de steek zullen laten wordt een gegarandeerde dienstverlening in tijden van corona een extra uitdaging. De laatste stakingen was duidelijk dat een gegarandeerde dienstverlening een groot succes was, ten voordele van de reiziger. Het is sowieso een hele puzzel om een gegarandeerde dienstverlening op poten te krijgen, maar minder beschikbaar personeel, minder treinen en een coronavirus dat nog steeds wild om zich heen slaat: niet makkelijk om alles op het juiste spoor te houden.

1) Meneer de minister, hoe zal de NMBS ervoor zorgen dat de reiziger door deze staking niet in de kou gelaten zal worden. Hoe kan de gegarandeerde dienstverlening in alle veiligheid op poten gezet worden voor 28 en 29 maart?

2) Welke maatregelen zal de NMBS hiervoor bijkomend nemen?

3) Is er reeds zicht op de stakingsbereidheid?

09.02 Minister **Georges Gilkinet**: Mijnheer de voorzitter, mevrouw Verhaert, door de nationale stakingsactie, aangekondigd door verschillende vakbonden, was het treinverkeer verstoord vanaf zondagavond tot en met maandagavond. Om de hinder voor de reizigers te beperken, heeft de NMBS een alternatieve treindienst uitgewerkt op basis van de personeelsleden die hebben aangegeven niet te zullen deelnemen aan de staking. De gegarandeerde treindienst zorgt ervoor dat meer dan de helft van de treinen zou moeten rijden. Twee op de drie IC-treinen stonden ingepland. Dat zijn de treinen tussen de grote steden. Dit gold ook voor twee op de drie voorstedelijke S-treinen en twee op de drie L-treinen. De meeste P-treinen daarentegen werden afgeschaft. Dat zijn de treinen die enkel rijden tijdens de ochtend- en de avondspits.

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 via de website of de app van de NMBS. De routeplanner houdt rekening met de alternatieve dienstregeling. De alternatieve treindienst wordt ook gecommuniceerd via de verschillende informatiekkanalen van de NMBS zoals de sociale mediakanalen, Twitter en Facebook, de NMBS-website en de schermen en aankondigingen in de stations. Alles werd in het werk gesteld om de reizigers zo goed mogelijk gedetailleerde informatie in real time te geven.

09.03 **Marianne Verhaert** (Open Vld): Mijnheer de minister, ik dank u voor het antwoord.

De vraag was enigszins gedateerd, maar ik hoor toch dat er ook in tijden van corona weinig problemen zijn geweest en dat het systeem van gegarandeerde dienstverlening alweer zijn nut heeft bewezen en de reiziger alsnog op zijn bestemming is geraakt.

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

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

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

10.01 **Vicky Reynaert** (Vooruit): Mijnheer de minister, in november bereikte de federale regering een akkoord over het Boost Plan dat voor 100 miljoen euro bijkomende investeringen in het spoor plant voor 2021. Ik heb een aantal zeer concrete vragen over de situatie in West-Vlaanderen.

Ik verwijs hiervoor graag naar de ingediende vraag.

Vorig jaar in november bereikte de federale regering een akkoord over het 'Boost-plan' waarbij 100 miljoen euro aan extra investeringen in het spoor worden voorzien in 2021.

Van die 100 miljoen euro gaat 30 miljoen euro naar het beter toegankelijk maken van de stations voor mensen met een beperking. De stations van Beernem, Blankenberge en Oostkamp zouden op de lijst van de 12 stations in België staan die nu integraal toegankelijk zullen worden gemaakt voor mensen met een beperking, door verhoogde perrons te voorzien.

Graag had ik meer details ontvangen over de volgende aangekondigde werken:

1. Voor de drie hierboven vermelde stations Beernem, Blankenberge en Oostkamp:

a) Wat wordt er, per station, exact uitgevoerd om deze integrale toegankelijkheid te verbeteren?

b) Wat is het budget per station?

c) Wanneer worden deze werken exact uitgevoerd en wat is de voorziene einddatum?

2. Welke zijn de andere stations die op de lijst van 12 staan om toegankelijk gemaakt te worden voor mensen met een beperking?

3. Zijn er onder het Boost-plan nog investeringen voorzien in andere West-Vlaamse stations? Zo ja:

a) Om welke investeringen gaat het?

b) Wat is het budget per station?

c) Wanneer worden deze werken exact uitgevoerd en wat is de voorziene einddatum?

10.02 Minister **Georges Gilkinet**: Mevrouw Reynaert, de definitie van integrale toegankelijkheid omvat de toegang tot de perrons en verhoogde perrons, blindengeleidelijnen en toegankelijke ticketautomaten. Het station van Oostkamp werd volgens de informatie waarover ik beschik, het voorbije jaar reeds integraal toegankelijk gemaakt. Het station van Beernem wordt dit jaar integraal toegankelijk gemaakt, met middelen van buiten het Boost Plan. 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 komen deels uit het Boost Plan.

In dat station gaat het om de vernieuwing van de perrons, de vloeren en de uitrusting op de perrons. 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 de volgende stations autonoom toegankelijk worden: Aalter, Barvaux, Dinant, Fexhe-le-Haut-Clocher, Marche-en-Famenne, Maria-Aalter, Rixensart, Tielt en Zwijndrecht. Er zijn geen andere West-Vlaamse stations in het Boost Plan opgenomen.

Voor de geplande en reeds gefinancierde werken aan stations voor integrale toegankelijkheid verwijs ik u naar slide 26 van de presentatie van de NMBS die op 24 februari aan de commissie werd bezorgd. Daarin is eveneens telkens de financieringsbron aangegeven. Zo vindt u onder meer de stations terug waarvan de financiering geheel of deels vanuit het Boost Plan komt.

10.03 **Vicky Reynaert** (Vooruit): Mijnheer de minister, wij zijn zeer blij met de extra investeringen in het spoor en zeker ook met de verbetering van de integrale toegankelijkheid in Beernem. Ik ben deze ochtend in dat station geweest, wat oorspronkelijk niet gepland was. De mensen met een beperking in onze gemeente en de omliggende gemeenten hebben aangegeven dat dit voor hen absoluut een grote vooruitgang zal zijn, waarvoor dank.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

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 **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): *De naleving van de taalwetgeving en het respect voor de taalverhoudingen*

binnen de federale overheidsadministraties zijn van essentieel belang. Een van de kernpunten in heel 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.

Graag had ik een antwoord verkregen op volgende vragen voor elke centrale dienst en elke uitvoeringsdienst (centrale diensten van FOD's en van POD's, uitvoeringsdiensten van FOD's en POD's, andere centrale diensten en uitvoeringsdiensten en autonome overheidsbedrijven) die onder U ressorteren:

Een overzicht van de taalaanhorigheid/taalkaders/taalrollen. Is in elke dienst gewaarborgd dat deze ook correct tweetalig is?

Welke wanverhoudingen tussen de taalrollen werden er eventueel per niveau vastgesteld ten aanzien van het taalkader bij die instellingen? Welke maatregelen werden er genomen om een eventuele wanverhouding weg te werken?

Meer dan regelmatig dient te worden vastgesteld dat binnen de diensten die zich richten naar de inwoners van het tweetalig gebied Brussel-Hoofdstad een groot deel van uw administratie zeer gebrekkig Nederlands kent. Kan de minister/staatssecretaris bevestigen dat elk contact met een Nederlandstalige wordt beantwoord in het Nederlands?

Klopt het dat sommige diensten die onder U ressorteren en zich onder andere wenden tot internationale organisaties, eentalig Franstalig gebruiken?

Welke inspanningen werden er gedaan om de perfecte tweetaligheid van centrale diensten en Brusselse diensten te waarborgen? Hoeveel procent van de Franstaligen krijgen een tweetaligheidspremie? Hoeveel procent van de Nederlandstaligen?

Hoe wordt erop toegezien dat alles op een correcte wijze volgens de taalwetgeving verloopt?

11.02 Frank Troosters (VB): *Graag verwijs ik naar mijn schriftelijke vraag van 14/12/2020 met als kenmerk 55K0224 waarop ik tot op heden geen antwoord mocht ontvangen.*

Voor de verdeling van de betrekkingen tussen de taalgroepen dienen de federale overheidsdiensten allen over een taalkader te beschikken. De NMBS beschikt al sinds 1999 niet meer over dit wettelijk verplicht taalkader. Een situatie die door de Vaste Commissie voor Taaltoezicht wordt aangeklaagd in haar laatste jaarverslag.

Zal de minister de NMBS dwingen het wettelijk verplicht taalkader uit te vaardigen?

Zo ja, op welke termijn zal dit gebeuren? Hoe zal de minister de controle op dat uitgevaardigd taalkader organiseren? Welke maatregelen zal de minister nemen om de naleving van dat taalkader door de NMBS te laten respecteren?

Zo neen, waarom niet? Hecht de minister desgevallend geen belang aan het naleven van de wettelijke verplichtingen ter zake?

11.03 Minister Georges Gilkinet: *Mijnheer de voorzitter, mijnheer Troosters, uw vraag werd intussen uitgebreid schriftelijk beantwoord. Mijn excuses voor de laattijdigheid.*

Mevrouw Goethals, ik bied u mijn verontschuldiging aan voor de vertraging bij het beantwoorden van uw schriftelijke vraag. Uw vraag is zeer breed en vereist dat mijn kabinet informatie verzamelt bij een groot aantal openbare instellingen. Momenteel legt men de laatste hand aan het antwoord. Het zal u zo spoedig mogelijk toegezonden worden.

Mondeling deel ik u graag mee dat het respecteren van de taalwetgeving ingebed is in de diverse procedures en praktijken binnen de FOD Mobiliteit. Hoewel de Belgische spoorwegen niet over geldige taalkaders beschikken, noch Infrabel, noch de NMBS, wordt er gewaakt over de taalverhoudingen. Aangezien er gewaakt wordt over een taalevenwicht, wordt de geldigheid van beslissingen zoals de aanwervingen door HR Rail niet betwist.

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

11.04 Sigrid Goethals (N-VA): *Mijnheer de minister, bedankt voor uw antwoord. Ik kijk uit naar de antwoorden om eventueel volgende mondelinge vragen te kunnen stellen.*

11.05 Frank Troosters (VB): *Mijnheer de minister, bedankt voor uw antwoord. Een vraag over de taalkaders heb ik voor zowat alle overheidsbedrijven ingediend.*

Inzake de NMBS zegt u dat er gewaakt zal worden over de taalverhoudingen. Om die reden heb ik mijn vraag aangehouden. In een andere schriftelijke vraag heb ik specifiek gevraagd naar de personeelsverhoudingen binnen de NMBS. Het blijkt dat het waken erover niet te nauw genomen wordt. Wij zijn met circa 60 % Vlamingen in dit land, maar binnen de NMBS nemen de Vlamingen nauwelijks 53 % van de betrekkingen in. Bovendien is er geen wettelijk kader, hoewel dat duidelijk wordt opgelegd door de gecoördineerde wetten op het gebruik van talen in bestuurszaken.

Een ander element is dat er gretig wordt gebruikgemaakt van een achterpoortje door contractuelen aan te werven. Daaromtrent stellen wij vast dat binnen het contingent contractuelen binnen de NMBS zelfs 52 % Franstalig is. Het aantal Vlamingen zit daar dus onder de grens van de helft. Nog verontrustender is dat die politiek zich voortzet. Bij mijn navraag naar de aanwervingen in 2020 zie ik dat bij de contractuelen weer 52 % van de aangeworvenen Franstalig is. Het antwoord dat er gewaakt wordt over de taalevenwichten, klopt voor de NMBS absoluut niet.

Ik zal dit verder opvolgen middels nieuwe vragen en de nodige initiatieven. Ik hoop dat u als minister de trend van uw voorgangers kunt breken en dat er wel voldoende aandacht naar zal gaan, zodat die situatie de wereld uit geholpen kan worden.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

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

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

12.01 Sigrid Goethals (N-VA): Mijnheer de voorzitter, het gaat hier om opnieuw om een schriftelijke vraag waarop ik nog geen antwoord had gekregen. Ik verwijs er graag naar.

Graag had ik van de minister een antwoord verkregen over:

In welke openbare instellingen van sociale zekerheid, bedrijven, en diverse organen heeft uw departement(en) regeringscommissarissen en regeringsafgevaardigden aangesteld?

Wat is de wettelijke of de reglementaire grondslag van hun bevoegdheden?

Wat is wettelijke of de reglementaire grondslag van hun bezoldiging en hoeveel bedragen die?

a) Hoeveel beslissingen heeft uw commissaris of afgevaardigde sinds het begin van de regeerperiode geschorst? b) In welke gevallen en op grond waarvan? c) Heeft u die schorsing(en) bekrachtigd?

12.02 Minister Georges Gilkinet: Ik heb het antwoord op de schriftelijke vraag vanmorgen getekend, maar het is geen probleem om het antwoord voor te lezen.

Er werd regeringscommissarissen benoemd bij skeyes, de NMBS, Infrabel en HR Rail. Voor de NMBS en Infrabel werden ook plaatsvervangers benoemd. De benoemingsbesluiten verschenen in het *Belgisch Staatsblad* van 3 december 2020.

De bevoegdheden van de regeringscommissaris bij skeyes vloeien voort uit 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* van de wet van 21 maart 1991 betreffende de hervorming van sommige economische overheidsbedrijven. De bevoegdheden van de regeringscommissaris en zijn plaatsvervanger bij Infrabel vloeien voort uit artikel 213 van de wet van 21 maart 1991. 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 vernoemde teksten. Op de vraag hoeveel beslissingen de commissaris of de afgevaardigde sinds het begin van de regeerperiode heeft geschorst, is het antwoord: tot nu toe nul.

12.03 Sigrid Goethals (N-VA): Dank u, mijnheer de minister. Mijn excuses omdat ik het antwoord nog niet gezien had. Hartelijk dank om hier mondeling te willen op antwoorden. Ik analyseer het nader.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

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

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): *Mijnheer de minister, in het verleden verschaften ministers en staatssecretarissen een overzicht van de adviesraden, commissies en andere organen onder hun bevoegdheid. Ter opvolging rijzen de volgende vragen:*

- 1. Welke adviesraden, commissies, comités, hoge raden, enzovoort werden er afgeschaft in 2019 en 2020?*
- 2. Welke adviesraden, commissies, comités, hoge raden, enzovoort zijn er sindsdien bijgekomen?*
- 3. Hoeveel bedroeg de jaarlijkse kost van deze raden, commissies, comités enzovoort in 2019 en 2020?*
- 4. Hoeveel leden telt elke adviesraad, commissie of ander orgaan?*

Dank voor de antwoorden,

13.02 Minister Georges Gilkinet: Mevrouw Goethals, het antwoord op deze schriftelijke vraag is nog niet klaar. Het is zeer moeilijk om alle informatie te verkrijgen, maar ik zal u zo snel mogelijk een antwoord bezorgen.

13.03 Sigrid Goethals (N-VA): Mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

14 Vraag van Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De nieuwe hoofdzetel van de NMBS" (55016203C)

14 Question de Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le nouveau siège de la SNCB" (55016203C)

14.01 Frank Troosters (VB): Het betreft ook hier een onbeantwoord gebleven schriftelijke vraag van begin december. Ik stelde ze liever niet mondeling, omdat ik toch wel wat cijfergegevens wil krijgen. Na vijf maanden wachten heb ik de vraag dan toch maar mondeling geagendeerd.

Voor de nieuwe hoofdzetel van de NMBS aan het Brussel-Zuidstation worden de bestaande gebouwen gerenoveerd en uitgebreid en dat moet tegen eind 2024 resulteren in een complex met een oppervlakte van 75.000 m². Er wordt gebouwd door een consortium van Besix, CFE en ImmoBel.

Wat is de kostprijs? Wat is er gebudgetteerd?

Welke betalingsmodaliteiten zijn er contractueel overeengekomen met de bouwheer?

Die bouwheer krijgt in ruil NMBS-terreinen op de site Brussel-Zuid, die men weer leven wil inblazen. Over hoeveel terreinen gaat dat? Welke oppervlakte betreft het? Wat is het ruimtelijk statuut ervan? Wat is de officiële schattingswaarde? De bouwheer zou op die gronden tot 2.000 woningen kunnen bouwen. Zijn er bepalingen overeengekomen in verband met het type van woningen? Zo ja, welke? Zo nee, waarom niet? Werd er een verplicht percentage opgelegd inzake het aantal te bouwen sociale woningen?

14.02 Minister Georges Gilkinet: Mijnheer Troosters, de opdracht voor de bouw van een nieuw hoofdkantoor voor de NMBS wordt overwogen als een project van Design, Build, Maintain. Dat zou het mogelijk maken het te delegeren aan een consortium. Het contract is nog niet gesloten. Het zal pas gesloten kunnen worden, nadat de voorkeursbieder de stedenbouwkundige en milieuvergunning heeft verkregen.

De aanbestedingsprocedure loopt nog steeds. Daarom wenst de NMBS het bedrag van de offerte niet mee te delen, in overeenstemming met de wetgeving inzake overheidsopdrachten. Het openbaar maken van

dergelijke informatie kan immers de legitieme commerciële belangen van de betrokken ondernemingen en hun concurrentiepositie op de markt schaden.

In verband met de betalingsvoorwaarden zou de NMBS in het geval waarin de aanbesteding effectief wordt toegewezen, het verschil betalen tussen de prijs voor de uitvoering van het project aan de Fonsnylaan en de verkoopprijs van de gronden. Wat de eventueel te verkopen gebouwen betreft, zou de NMBS optreden als verkoper ervan. Ze zou dus geen controle hebben over de toekomstige bouw of bezetting van de panden. Die punten zouden onder de verantwoordelijkheid vallen van de gemeenten Anderlecht en Sint-Gillis en van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Zij leggen immers de stedenbouwkundige regels vast die op nieuwe gebouwen moeten worden toegepast.

14.03 Frank Troosters (VB): Mijnheer de minister, ik blijf het dossier natuurlijk opvolgen en ben heel benieuwd naar de cijfergegevens. Het is immers een enorm project, een bijna megalomaan prestigeproject, dat daar uit de grond wordt gestampt onder het mom dat men zo de site Brussel-Zuid nieuw leven wil inblazen. Er zullen daar 4.000 medewerkers van de NMBS-administratie komen werken. Ik vraag mij af of dat 4.000 directiefuncties zijn. Ik kan het mij bijna niet inbeelden.

Brussel wordt overgoten met miljarden euro's – wij weten waar dat geld meestal vandaan komt – om de mobiliteit in en rond de stad bijna een luxe-uitvoering te geven. Een voorbeeld daarvan is de nieuwe metro door het centrum om de premetro op de noord-zuidas te vervangen. Dat zou al een bijdrage kunnen leveren aan de heropleving van de wijk Brussel-Zuid. Waarom wordt er niet gekozen voor decentralisatie met vier of vijf regionale centra in bijvoorbeeld Hasselt, Brugge, Gent, Antwerpen, Luik en Bergen. Zo kan men in die centra telkens 800 of 900 werknemers tewerkstellen en profiteren alle regio's hiervan mee. Het zou ook een goede zaak zijn voor de mobiliteit, het pendelverkeer en de files naar Brussel. Ik raad u dus aan om die alternatieven zeker in overweging te nemen.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

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 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): Graag verwijs ik naar mijn schriftelijke vraag van 19/02/2021 met als kenmerk 55K0370 waarop ik tot op heden nog geen antwoord mocht ontvangen.

Het openbaar vervoer moet voor iedereen toegankelijk zijn. Helaas is dat niet vanzelfsprekend voor personen met een beperkte mobiliteit. De NMBS heeft echter een systeem dat voorziet in assistentie voor personen met een beperking. Afhankelijk van de locatie van het station dient er weliswaar een assistentieaanvraag ingediend te worden, 3 uur of 24 uur op voorhand.

Hoeveel aanvragen voor assistentie werden er in 2018, 2019 en 2020 ingediend voor de stations:

Per provincie?

Specifiek voor het station van Hasselt?

Specifiek voor het station van Genk?

Specifiek voor de 44 stations waarvan de loketten zullen gesloten worden? (per station)

Graag verwijs ik naar mijn schriftelijke vraag van 19/02/2021 met als kenmerk 55K0372 waarop ik tot op heden geen antwoord mocht ontvangen.

Onlangs kondigde de NMBS aan de openingsuren van de loketten in 37 stations te zullen beperken.

Dit roept volgende vragen op:

*Graag ontvang ik een overzicht over welke stations het gaat;
Graag de huidige openingsuren voor elk station dat door de maatregel getroffen zal worden;
Graag de toekomstige openingsuren voor elk station dat door de maatregel getroffen zal worden.*

15.02 Minister **Georges Gilkinet**: Mijnheer Troosters, ik excuseer mij, maar ik heb vandaag nog steeds geen antwoord op uw beide vragen. Ik wacht op informatie van de NMBS. Het kabinet kan helaas niet alle vragen beantwoorden zonder informatie van de diensten. Ik zal u deze antwoorden schriftelijk toezenden zodra ik ze ontvangen heb.

15.03 **Frank Troosters** (VB): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, het zijn schriftelijke vragen die werden omgezet in mondelinge. Ik vertrouw erop dat het op korte termijn in orde zal komen. Ik volg het verder op en kijk uit naar uw antwoord.

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

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 **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): Mijnheer de minister, ik ben geen vast lid van de commissie voor Mobiliteit, maar voor de verbinding tussen Hamont en Weert neem ik graag even het woord, want die verbinding is voor ons, Limburgers, heel belangrijk. Toen u nog mijn collega was, mijnheer de minister, hebben we het daarover nog gehad. Als Limburger wil ik er een gewoonte van maken om regelmatig te vragen naar de stand van zaken in het dossier.

Er staat trouwens een voorstel van resolutie op de agenda om daarvoor extra aandacht te vragen. Het zijn immers niet alleen de Limburgers, die hierop wachten. Ook de Kempenaars waaronder collega Van den Bergh, zouden gebaat zijn met vooruitgang in het dossier.

Ik heb in de verslagen van de commissie gelezen – mijn collega, mevrouw Buyst, volgt de kwestie heel goed op – dat u met onze Nederlandse collega's in overleg gaat. Er werd een stuurgroep met de Nederlanders samengesteld. Is die al samengekomen? Of wanneer zal dat gebeuren? Hoe zit het met het dossier? Wanneer kan er een doorbraak worden verwacht? We zitten immers een beetje op hete kolen, mijnheer de minister.

16.02 **Frank Troosters** (VB): Mijnheer de minister, het dossier is al heel vaak besproken en nu is er in onze commissie ook een voorstel van resolutie ter zake hangende.

Er is intussen een potentieelstudie uitgevoerd die een negatief resultaat opleverde voor de NMBS. Een negatieve businesscase noemt men dat. Welnu, ik zit ermee in mijn maag dat we dat rapport, waar we sinds begin februari mondeling en schriftelijk naar vragen, nog altijd niet hebben gezien. We hebben wel de samenvatting, de presentatie door de NMBS. Ik zou het rapport van het bureau Stratex zelf willen ontvangen. Mij interesseert vooral de inhoud, niet de conclusies die de NMBS daar aan verbindt. Waarom wordt enkel de samenvatting van de NMBS aan ons bezorgd? Wanneer en hoe kan ik eindelijk het rapport van Stratex zelf ontvangen?

16.03 Minister **Georges Gilkinet**: Mijnheer Troosters, mijn beleidscel heeft de potentieelstudie en businesscase van 26 dia's onmiddellijk aan de commissie bezorgd. Het zijn de documenten zoals ze aan de beslissingsorganen van de NMBS werden voorgesteld. De NMBS wenst de achterliggende detailstudie om principiële en vertrouwelijke redenen niet publiekelijk te delen.

Mevrouw Creemers, zoals ik op 10 februari in de commissie gesteld heb, heb ik mijn administratie kort na de

oplevering van de NMBS-businesscase de opdracht gegeven om de Belgisch-Nederlandse stuurgroep voor grensoverschrijdende verbindingen samen te roepen. Na overleg hebben beide administraties samen geopteerd om voor het dossier Hamont-Weert eerst een technische werkgroep op te zetten. Een eerste vergadering van de technische werkgroep vond plaats op 26 maart 2021. Die vergadering diende vooral als kennismaking tussen de verschillende betrokkenen in België en Nederland. Ook werd er een inventaris opgemaakt van de beschikbare documentatie. Er werd afgesproken om tegen de tweede vergadering punten uit te klaren die tijdens de eerste lezing onduidelijk waren gebleken. Tijdens die vergadering zou er eveneens extra informatie uitgewisseld worden. De tweede vergadering van de technische werkgroep vond plaats op 3 mei. Het resultaat van de technische werkgroep zal nu besproken worden tijdens de op mijn vraag ingeplande vergadering van de Belgisch-Nederlandse stuurgroep grensoverschrijdende verbindingen. Die zou nog vóór het zomerreces worden georganiseerd.

Daarnaast vindt in Nederland ook een bestuurlijke afstemming plaats tussen de verschillende betrokken partijen, het ministerie, de provincie, gemeenten, ProRail. Het is de bedoeling om ook de resultaten van dat overleg als input voor de stuurgroep te gebruiken.

Ik had twee weken geleden ook een vergadering met de Nederlandse staatssecretaris van Mobiliteit. Dat was een zeer aangenaam contact. We wachten het regeerakkoord in Nederland af om verder te gaan met het dossier. Ik hoop dat het niet zo lang zal duren als in België. Alleszins zijn wij klaar om een politieke discussie met de Nederlandse regering te voeren. De investeringen moeten immers uit Nederland komen, want wij hebben ons deel van het werk al gedaan.

16.04 Barbara Creemers (Ecolo-Groen): Mijnheer de minister, in ons voorstel van resolutie, waarover nog moet worden gestemd, vragen we u om in intensief overleg te treden met de Nederlandse collega's. Ik juich uiteraard uw pleidooi voor veel grensoverschrijdende treinverbindingen toe. Hier hebben we een verbinding die binnen handbereik ligt, terwijl er tegelijkertijd nog veel moet gebeuren aan de andere kant van de grens. Er zijn al twee vergaderingen geweest van de technische werkgroep, die vervolgens terugkoppelt naar de stuurgroep.

Het is nu uiteraard wachten op een goed regeerakkoord aan de Nederlandse zijde. Hopelijk krijgt u daar heel vlot een collega, zodat we in het dossier een doorbraak kunnen forceren voor het einde van de legislatuur.

Ik dank u voor de update. We zullen u hier regelmatig vragen over stellen, omdat we de kwestie zeker niet willen laten verwateren. Het momentum is er nu. Ondanks de negatieve businesscase blijf ik ervan overtuigd dat we de betreffende grensoverschrijdende treinverbinding, in nauw overleg met de Nederlandse collega's, tot stand moeten brengen. Wij geloven hierin.

16.05 Frank Troosters (VB): Mijnheer de minister, ik ben helemaal niet tevreden met uw antwoord dat de NMBS het rapport om principiële redenen niet wil vrijgeven. Dat rapport is essentieel.

Ik ben wel heel tevreden dat u hebt samengezeten met uw Nederlandse collega. Updates, goednieuwsshow's en overlegjes kennen wij al jaren – ik bekijk dat pragmatisch –, maar wat heel essentieel is, is dat de verbinding in Nederland opnieuw in het regeerakkoord wordt opgenomen en dat er in de nodige middelen wordt voorzien. Is daarover gepraat? Ik begrijp dat men daarover geen garanties kan geven, want dat maakt natuurlijk deel uit van het onderhandelingsproces in Nederland, maar er moet alleszins zeer zwaar voor worden gelobbyd. Dat is zeer belangrijk, dus ik hoop dat u daar het nodige voor hebt gedaan tijdens uw gesprek.

Ik kom nog even terug op het rapport. In het rapport dat wij van de NMBS hebben gekregen, staan vier mogelijke scenario's over de technische uitvoering. Het meest voor de hand liggende technische scenario volgens een aantal mensen die er aan Nederlandse zijde zicht op hebben, is er zelfs niet in opgenomen, vandaar mijn achterdocht over het document dat wij van de NMBS hebben gekregen. Een document met een negatieve businesscase kan geen goed doen aan het onderhandelingsproces in Nederland over de vraag of de verbinding Hamont weer in het regeerakkoord wordt opgenomen.

Ik hoop dus dat wij het rapport van Stratec wel kunnen ontvangen, zodat wij het zelf kunnen nakijken, en dat alles op alles wordt gezet om druk te zetten op Nederland. Ik heb begrepen dat een partijgenoot van uw fractie, de heer Calvo, in Nederland actief is. Schakel alles en iedereen in om de realisatie van de betreffende grensoverschrijdende treinverbinding in het regeerakkoord in te schrijven.

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

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 **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): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, op 25 maart vond in het Vlaams Parlement een hoorzitting plaats over een voorstel van decreet van de partijen Vooruit en Groen om de algemene snelheidslimiet in de bebouwde kom in het Vlaams Gewest te verlagen naar 30 kilometer per uur, een u welbekende maatregel. Het Brussels Gewest was er een wegbereider voor, maar ook de stad Gent heeft die maatregel in haar binnenstad doorgevoerd en dat heeft daar geleid tot positieve effecten.

Tijdens die hoorzitting bleek dat er toch wel behoefte is aan bijkomende inzichten over de mogelijke effecten van de verlaagde snelheidslimiet op allerlei parameters. De uitgenodigde vertegenwoordiger van het Vias institute gaf te kennen vragende partij te zijn om een dergelijke studie uit te voeren, precies omdat de relevantie van die maatregel zich ook buiten het Vlaams Gewest uitstrekt. Ook in Wallonië wordt in enkele steden en gemeenten nagedacht over een snelheidsverlaging.

Door de subsidieovereenkomst tussen de Belgische Staat en Vias kan de Vlaamse minister van Mobiliteit die opdracht echter niet aan Vias geven.

Mijnheer de minister, bent u bereid om Vias de opdracht te geven om een studie uit te voeren over de mogelijke effecten van de verlaging van de algemene snelheidslimiet in de bebouwde kom naar 30 kilometer per uur? Indien ja, op welke termijn zult u die opdracht uitschrijven? Tegen welke datum kan die studie worden opgeleverd?

17.02 **Minister Georges Gilkinet:** Mijnheer de voorzitter, mijnheer Vandenbroucke, het klopt dat de federale overheid een jaarlijkse subsidieovereenkomst opstelt waarin een keuze wordt gemaakt in de door Vias uit te voeren studieopdrachten binnen meerdere onderzoeksthematicen. Daarbij wordt steeds rekening gehouden met de onderzoeken die in het verleden werden uitgevoerd of worden voortgezet alsook met actuele problemen inzake verkeersveiligheid of prioriteiten van de regering, zoals recidive en afleiding.

Mijn administratie heeft het projectvoorstel inzake de algemene verlaging van de snelheidslimiet binnen de bebouwde kom naar 30 km per uur dan ook met interesse doorgenomen, met de Stockholm Declaration, waarin het idee werd bepleit, in het achterhoofd.

Voorlopig werd er evenwel niet voor gekozen om de studie binnen de federale enveloppe uit te voeren, aangezien de bevoegdheid over het verlagen van de snelheidslimiet in de bebouwde kom volledig regionaal is.

De duurtijd voor het onderzoek werd geschat op anderhalf jaar.

Het valt niet uit te sluiten dat de studie kan worden opgenomen in de onderzoeksagenda die Vias ook met de Vlaamse overheid heeft.

17.03 **Joris Vandenbroucke** (Vooruit): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, uiteraard is het verlagen van de snelheid in de bebouwde kom een gewestelijke bevoegdheid. Ik heb echter begrepen dat de Vlaamse minister gezegd heeft dat het federale niveau bevoegd is om opdracht te geven voor die studie. U zegt nu dat er ook een onderzoeksagenda wordt afgesproken tussen Vias en de regionale regeringen, dus ook de Vlaamse regering, en dat het daarin zou kunnen worden opgenomen.

Het wordt een beetje ingewikkeld voor mij. Ik ga eens terugkoppelen en dan zullen wij bekijken op welke manier wij er toch voor kunnen zorgen dat die studie gebeurt. Ik denk immers dat u en ik het er wel over eens zijn dat bijkomende inzichten daaromtrent absoluut nuttig kunnen zijn, niet alleen in Vlaanderen maar ook in de andere Gewesten. In het Brussels Gewest wordt het trouwens reeds toegepast.

Snelheid is een van de grote killers in ons verkeer. De helft van de zware ongevallen gebeurt in de bebouwde kom. Wij weten ook dat de kans op een dodelijk ongeval bij een aanrijding tussen een zachte

weggebruiker en een wagen aan 30 kilometer per uur vele malen lager is dan aan 50 kilometer per uur. Het wordt dus zeker nog vervolgd.

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

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 **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): *Momenteel worden er werken uitgevoerd aan het station van Hasselt. Roltrappen, perrons en de ondergrondse tunnel worden onder handen genomen. Het einde van de werken is gepland voor 2023.*

Wat is de stand van zaken van de werken aan het station van Hasselt?

Wordt het voorziene tijdschema gerespecteerd?

Verlopen de werken binnen de daarvoor voorziene budgettaire kaders? Zo neen, waarom niet?

Sinds enige tijd wordt er in het station van Hasselt een nieuw beleid inzake het gebruik van de stationstoiletten gevoerd. De vroegere situatie: een WC-dame (of -heer) nam het beheer en onderhoud van de toiletten voor haar/zijn rekening waarbij de toiletgebruiker een bescheiden bedrag betaalde. De huidige situatie: de toiletgebruiker kan zich enkel toegang verschaffen tot het toilet via een betaling in het slot van de toegangsdeur.

Vindt de minister het nieuwe systeem een vooruitgang tegenover de vroegere situatie?

Vindt de minister dat dit systeem eventueel misbruik uitsluit?

Vindt de minister dat dit systeem kadert in zijn beleidsdoelstelling om het gebruik van het openbaar vervoer aantrekkelijker te maken?

18.02 Minister **Georges Gilkinet**: Mijnheer de voorzitter, mijnheer Troosters, in antwoord op uw vraag deelt de NMBS mij mee dat de werken in het station van Hasselt eind 2018 gestart zijn. Voor het reizigerscomfort worden de perrons verhoogd, zodat de reizigers gemakkelijk kunnen in- en uitstappen. De perrons worden uitgerust met gidslijnen voor blinden en slechtzienden. De perronluifels worden gerenoveerd. Er worden nieuwe schuilhuisjes, zitmeubilair, aankondigingsschermen en verlichting op de perrons geplaatst. Ter verbetering van de toegankelijkheid wordt de onderdoorgang vernieuwd. Het plafond, de vloer en de wanden in de onderdoorgang worden opgefrist. Aan elk perron worden nieuwe roltrappen en liften geplaatst, zodat ook minder mobiele reizigers met zware bagage probleemloos naar elk perron kunnen. De realisatie van het project verloopt in verschillende fases. Zoals mijn voorganger meer dan een jaar geleden al meedeelde in deze commissie is het einde van het project voorzien eind 2024. De totaalinvestering voor de NMBS is geraamd op 17 miljoen euro.

U had vragen over mijn visie op de toiletten in het station van Hasselt. Daarvoor verwijs ik naar de meer algemene visie die ik gaf als antwoord op uw eerdere vraag tijdens de commissie vandaag, de tweede vraag van de agenda.

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

Ik ben blij te horen dat men op schema zit voor het station van Hasselt. Ik kan inderdaad bevestigen dat een van de perrons al is afgewerkt en dat het een enorme vooruitgang en een echte verademing is tegenover de vroegere toestand van datzelfde perron.

Voor de toiletten is er een omschakeling gebeurd. Vroeger zat een dame als verantwoordelijke aan de toiletten. Nu is er een muntslot. Mensen moeten een munt in het slot van de deur steken, om ze te kunnen openen. Ik stel vast dat die verandering problemen geeft, ten eerste voor de toegankelijkheid. Mensen in een

rolstoel hebben immers problemen met het openen van de deur, terwijl er vroeger een sanitaire verantwoordelijke was, die de deur openhield. Zij kunnen nu wel een beroep doen op andere reizigers, maar indien er geen zijn, is er een probleem.

Bijkomend is er nog een tweede probleem. Een aantal mensen en zelfs groepen van mensen stoppen een muntstuk in het slot, houden de deur open en steken er iets tussen. Zij hangen in de toiletten rond. Ik heb het probleem zelf vastgesteld. Ik ben gaan kijken toen een vrouwelijke treinreizigster naar het toilet was geweest en een klacht indiende, omdat de toiletten er ongelooflijk vuil bij lagen.

Of het muntslot een goede oplossing is, durf ik dus ten eerste te betwijfelen.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

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

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): *Regelmatig moeten we de pijnlijke vaststelling doen dat er nog steeds fietsers het slachtoffer worden van zogenaamde dodehoekongevallen met vrachtwagens. Helaas is dit dikwijls met dodelijke afloop of vallen er op zijn minst zware verwondingen te betreuren.*

Volgens een antwoord dat ik ontvang op eerdere schriftelijke vragen die ik over deze problematiek stelde zouden er verschillende mogelijkheden zijn die een bijdrage zouden kunnen leveren tot het voorkomen van dodehoekongevallen. Denken we daarbij bijvoorbeeld aan het zogenaamd vierkant groen verkeerslicht, fiets opstelvakken ter hoogte van de kruispunten, verkeersborden of verkeerslichten die fietsers toelaten om rechtsaf te slaan bij rood en verkeersborden die wijzen op de mogelijke aanwezigheid van fietsers bij het rechtsaf slaan. Er wordt met andere woorden aan de wegbeheerders een palet van mogelijkheden aangeboden waaruit ze kunnen putten om in functie van de plaatselijke omstandigheden de meest geschikte maatregel te kiezen. De reeds lang aangekondigde nieuwe wegcode zou een belangrijke rol kunnen spelen in het terugdringen van het aantal slachtoffers van een dodehoekongeval.

Wat is de stand van zaken met betrekking tot de nieuwe wegcode?

Plant U nog andere maatregelen of initiatieven inzake het terugdringen van het aantal dodehoekongevallen? Zo ja, welke?

19.02 Minister Georges Gilkinet: Mijnheer Troosters, mijn voorganger, de heer Bellot, heeft inderdaad in antwoord op uw gelijkaardige vragen van 28 november 2019 en 28 juli 2020 een aantal suggesties opgesomd die kunnen bijdragen om dodehoekongevallen te voorkomen. Uit deze antwoorden bleek duidelijk dat vooral op het vlak van infrastructuur zich maatregelen opdringen. Ik herhaal dat dit niet de bevoegdheid is van de federale overheid, die heeft immers geen wegen in beheer. Ook een blijvende sensibilisering is in deze van belang. Dit is echter evenmin een bevoegdheid van de federale overheid. Mijn voorganger gaf het reeds aan, vragen over maatregelen ter voorkoming van dodehoekongevallen kunnen beter gesteld worden aan de bevoegde gewestministers.

Ik herhaal dat het verkeersreglement voorziet in een aantal mogelijkheden die het risico van dodehoekongevallen kunnen doen afnemen. Ik denk dan bijvoorbeeld aan het zogenaamde vierkant groen verkeerslicht, fietsopstelvakken ter hoogte van kruispunten, verkeersborden of verkeerslichten die fietsers toelaten rechts af te slaan bij rood, en verkeersborden die wijzen op de mogelijke aanwezigheid van fietsers bij het rechts afslaan. Er wordt met andere woorden 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.

Verder wordt de voertuigtechnologie die dodehoekongevallen kan voorkomen, steeds verder ontwikkeld. In een ideale wereld zal deze een punt bereiken dat dit type van ongevallen als het ware onmogelijk wordt.

Voor de nieuwe Wegcode wordt er bekeken hoe de bevoegdheidspuzzel het best kan worden gelegd. Dat mag echter niet langer een rem vormen voor dringende aanpassingen aan het verkeersreglement. Daarom heeft mijn administratie van de FOD Mobiliteit twee ontwerpen van koninklijk besluit tot wijziging van het verkeersreglement voorbereid, waarin een aantal zaken, die ook geregeld worden in het project tot

herziening van de Wegcode, worden opgenomen. Het stap voor stap integreren in de huidige Wegcode van zaken die het project nieuwe Wegcode zijn gepland, is misschien een optie. Overigens, nogal wat wijzigingen van het verkeersreglement die de jongste jaren bij wet zijn doorgevoerd, ook door parlementaire initiatieven, nemen elementen over uit het ontwerp van nieuwe Wegcode of zijn daar sterk op gebaseerd.

19.03 Frank Troosters (VB): Mijnheer de minister, bedankt voor uw antwoord. Ik volg dit verder op.

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

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

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

20.01 Julie Chanson (Ecolo-Groen): Monsieur le ministre, Pepinster et Theux souffrent d'un important trafic de camions via la N666. Afin de stopper ce transit dans une zone pourtant interdite au passage des camions, la ville de Pepinster a décidé d'installer un radar tronçon entre Ensival et Banneux (Sprimont).

Malheureusement, ce système ne porte pas encore ses fruits puisque aucun procès-verbal n'a été rédigé. En effet, pour que ce radar puisse flasher et donc verbaliser à la fin de la période de prévention, il est nécessaire qu'un arrêté royal soit modifié. Actuellement, ce dernier ne prévoit pas qu'une sanction puisse être délivrée sans présence d'un policier dans le cas du transit de camions.

Monsieur le ministre, avez-vous connaissance de cette situation? Si oui, quand cet arrêté royal sera-t-il modifié?

20.02 Georges Gilkinet, ministre: Madame Chanson, je suis bien au courant de cette problématique et des difficultés sur le radar-tronçon entre Ensival et Banneux, mais qui peuvent évidemment exister dans d'autres régions de notre beau pays.

Vu que les radars fonctionnent automatiquement en l'absence d'un agent qualifié, l'infraction contrôlée par ces appareils doit figurer sur la liste comprise dans l'arrêté royal du 18 décembre 2002 déterminant les infractions dont la constatation fondée sur des preuves matérielles fournies par des appareils fonctionnant automatiquement en l'absence d'un agent qualifié, fait foi jusqu'à preuve du contraire.

J'ai donné l'instruction à mes services de préparer la base légale, par exemple via un amendement à une proposition de loi qui est à l'agenda de votre commission. Cet amendement contiendrait aussi les adaptations nécessaires pour faire fonctionner les radars-tronçons partout, et donc aussi entre Ensival et Banneux.

Vu que cette matière est particulièrement complexe et demande une concertation avec de multiples partenaires, mes services ont besoin d'un peu de temps pour pouvoir préparer cet amendement. Mon ambition est qu'il soit prêt au moment où le texte reviendra à l'ordre du jour de votre commission, avant les vacances parlementaires de l'été, afin de l'intégrer dans le texte qui est à l'examen et de nous assurer que ce problème sera résolu cette année.

Ce serait une belle collaboration entre le Parlement et l'exécutif. Nous suivrons attentivement l'avancement des travaux au sein de votre commission grâce aux services, que je salue, et à M. le président. Madame Chanson, j'espère ainsi que nous pourrions apporter des solutions concrètes en matière de sécurité routière.

Le président: Monsieur le ministre, le message est bien entendu.

20.03 Julie Chanson (Ecolo-Groen): Je remercie simplement M. le ministre pour ces éléments d'information. Je serai donc attentive quand le dossier viendra à l'agenda de la commission de l'Intérieur.

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

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

(55016335C)

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

21.01 **Wouter Raskin** (N-VA): Mijnheer de minister, op 18 december 2020 heeft het Overlegcomité het Brussels Hoofdstedelijk Gewest ermee belast om een overlegstructuur uit te werken waarbinnen de discussie over de Brusselse stadstol Smart Move kan plaatsvinden.

Zolang het overleg loopt en minstens tot 31 maart 2021 zou de Brusselse regering geen nieuwe beslissingen over het onderwerp nemen.

De werkgroepen binnen het Overlegcomité zouden intussen hun verslagen opgemaakt hebben. Die zouden nu besproken worden op het Overlegcomité.

Mijnheer de minister, kunt u bevestigen dat de werkgroepen het voorbereidende werk hebben afgerond? Kunt u mij de verslagen van deze werkgroepen bezorgen?

Het Overlegcomité zou zich voor eind maart 2021 buigen over de verslagen van de werkgroepen. Is dit gebeurd? Zo ja, wat is de conclusie van het Overlegcomité? Kunt u zich hierin vinden? Zo neen, wanneer zal de kwestie aan bod komen op het Overlegcomité?

De regering van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest houdt een strakke timing aan. Men wil het Brussels parlement dit jaar over het plan laten stemmen. In 2022 zou Smart Move dan definitief van kracht worden. Kunt u op basis van het reeds verzette werk inschatten of deze timing zal worden gehaald?

21.02 Minister **Georges Gilkinet**: Mijnheer Raskin, binnen het Overlegcomité wordt een interfederaal overlegmechanisme opgezet via een centrale werkgroep met themagebonden subgroepen. Er zijn vier verschillende themagebonden subgroepen: Fiscaliteit, Leefmilieu, Tewerkstelling en Mobiliteit. Het project Smart Move van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest wordt in de subgroep Mobiliteit besproken.

De vier thematische subgroepen hebben hun voorbereidende werkzaamheden voltooid. Het verslag van de specifieke mobiliteitswerkgroep zal pas na de validering van het verslag van de centrale werkgroep worden gepubliceerd.

De vergadering van de centrale werkgroep vond plaats op maandag 19 april. Het eindverslag wordt momenteel gevalideerd.

Het punt SmartMove zal tijdens een volgend Overlegcomité worden besproken. De datum is nog niet vastgelegd.

Volgens de informatie waarover ik beschik, moet het door de regering van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest vastgelegde tijdschema worden nageleefd.

21.03 **Wouter Raskin** (N-VA): Mijnheer de minister, ik dank u voor het antwoord dat mij evenwel niet veel bijleert.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

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 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 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 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): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, ik beperk mij tot de financiële toestand bij skeyes. Ik had daar eerder al een vraag over gesteld, maar die is intussen achterhaald en dus vervangen door mijn tweede vraag.

In de media hebben we kunnen vernemen dat er een nieuwe lening van 110 miljoen euro zou zijn toegezegd aan de luchtverkeersleider, nadat die eerder ook al een redelijk bedrag van in totaal 132 miljoen euro aan steun had ontvangen. Die steun is noodzakelijk om skeyes door de huidige crisis in de luchtvaartsector te loodsen. Daar zijn lange onderhandelingen aan voorafgegaan, wat logisch is. Skeyes zal een aantal tegenprestaties moeten leveren, zoals het reduceren van de CO₂-uitstoot en zich onderwerpen aan een financiële audit.

Onder welke financiële modaliteiten werd de nieuwe lening van 110 miljoen euro toegezegd aan skeyes? Welke concrete verplichtingen kreeg skeyes opgelegd in ruil voor de lening? In welke mate zijn die meetbaar, afdwingbaar en/of sanctioneerbaar?

Tot wanneer is de goede werking van skeyes gegarandeerd middels deze nieuwe middelen? Ik begrijp dat dit geen gemakkelijke inschatting is. Wat is het verwachtingspatroon inzake het herstel van de luchtvaartsector en hoe ver zal skeyes daarmee geraken?

22.02 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, ik wil drie verschillende aspecten van skeyes behandelen.

Een eerste aspect betreft de benoeming als CEO van de heer Decuyper. Wij waren nogal verrast dat die benoeming weer verlengd wordt. We hebben in het Parlement hoorzittingen gehad met zowel de vakbonden als de heer Decuyper zelf. We hebben toen vastgesteld dat er heel veel kritiek was en dat de sociale onrust bij skeyes toch al heel lang duurt. Vandaag loopt er zelfs opnieuw een stakingsaanzegging van de drie vakbonden rond het sociaal overleg bij skeyes. De situatie blijft dus heel precair. We begrijpen daarom niet goed hoe die verlenging er gekomen is.

Wat zijn de criteria om de benoeming van de CEO van skeyes te verlengen? Waren er andere kandidaten, naast de heer Decuyper? Mogen wij besluiten dat, gezien de verlenging van het mandaat van de heer Decuyper, de regering zich volledig achter hem schaaft en de grieven van de werknemers en de vakbonden daardoor opzijshift? De positie van werknemerszijde is immers al lang gekend.

Wat is de status van het personeelstekort bij skeyes? Het was immers ook een belangrijke discussie dat jaren is bespaard op het personeel, waarbij de heer Decuyper eerst ontkende, maar dan toch moest toegeven dat er een personeelstekort was. Is er nu voldoende personeel opgeleid, om het postcoronatijdpark aan te vatten? Zijn er voorwaarden opgelegd door de regering over het herstel van een normaal functionerend sociaal overleg? Dat zijn mijn vragen over de heer Decuyper.

Mijn tweede vraag is gebaseerd op een schriftelijke vraag die wij aan u hadden gesteld. Het is een vraag over de consultings bij skeyes. Ik had een balans gevraagd van de voorbije vijf jaar. U hebt ons echter alleen een balans van januari tot 30 september 2020 doorgegeven. Tijdens die negen maanden gaf skeyes 14,1 miljoen euro uit aan consultants. Dat las ik in het schriftelijke antwoord. In mijn vragen wil ik wat nader ingaan op de cijfers die u ons bezorgde over de kosten. Ter zake wensen wij een meer gedetailleerd overzicht van de installaties of projecten die door consultants werden uitgevoerd.

Kan u mij dat overzicht bezorgen? Kan u oplijsten hoeveel skeyes de voorbije vijf jaar uitgaf aan consultants en waaraan zij die bedragen besteedde? Kan u ons ook een lijst bezorgen van de consultants waarmee skeyes de voorbije vijf jaar heeft samengewerkt? Gezien de heel specifieke markt waarin skeyes zich bevindt, lijkt het ons bizar dat er zoveel consultants nodig zijn. Voor grote strategische projecten, zoals de ontwikkeling van een nieuw verkeersleidingssysteem, lijkt het ons dat er ook binnen het bedrijf heel wat mensen heel capabel zijn om bepaalde zaken uit te voeren.

Wij vernemen ook dat skeyes in de sociale dialoog met consultants werkt. Er zetelen twee consultants in de sociale dialoog, zijnde HR Management en een advocaat. Is het naar uw oordeel een normale gang van zaken bij een sociale dialoog dat consultants aan de onderhandelingstafel plaatsnemen?

Ik had ook nog een vraag over de lening, maar die werd al door de vorige spreker gesteld.

Mijn laatste vraag gaat over de samenwerking tussen Defensie en skeyes. Beide opereren in het luchtverkeerscentrum CANAC 2 in Steenokkerzeel. Mijn vragen daarover zijn de volgende.

Hoe evalueert u de samenwerking tussen Defensie en skeyes? Zijn er reeds gedetailleerde plannen voor een diepgaandere samenwerking, waarbij beide entiteiten dezelfde taken kunnen uitoefenen? Indien dit het geval zou zijn, is dit een oplossing voor het personeelstekort? Hoe ziet men de benadering in verband met de loonsverschillen?

Wat het opleidingscentrum van het EPNB betreft, stellen wij ons de vraag waarom een privébedrijf werd opgericht om die opleidingen te geven aan het overheidspersoneel, zowel aan skeyes als aan Defensie. Skeyes detacheert skeyes-instructeurs en accommodatie aan EPNB, een privé-opleidingsbedrijf, waardoor een kluwen van onderlinge facturatie ontstaat. Hebt u daar zicht op?

In verband met de opleidingen lijkt er een haat in de boter te zitten omtrent de verschillende manier waarop het personeel wordt benaderd, naargelang het militairen zijn of mensen van skeyes. De militairen zouden als tweederangsburgers worden beschouwd. Hebt u er een idee van de situatie en wat de problemen ter zake zijn?

Voor de rekrutering blijkt er een regeling te zijn waarbij Defensie enkel mag rekruteren bij kandidaten voor skeyes die niet geslaagd zijn in de FEAST-testen en die dus per definitie niet geschikt zijn om verkeersleider te worden. Dit lijkt ons een bizar systeem. Klopt het dat skeyes voorrang krijgt op Defensie bij de rekrutering van luchtverkeersleiders?

22.03 Minister **Georges Gilkinet**: Mijnheer de voorzitter, mijnheer Troosters, als gevolg van de gezondheidscrisis zijn de inkomsten van skeyes zeer sterk gedaald. Dat is een gevolg van de sterke afname van het luchtverkeer en dat doet nu een liquiditeitsprobleem rijzen bij skeyes.

Om ervoor te zorgen dat skeyes zijn taken van openbare dienst kan blijven uitvoeren, heeft de regering op 30 april 2021 op mijn verzoek besloten financiële bijstand aan skeyes te geven in de vorm van een lening van 110 miljoen euro. De lening is hoofdzakelijk bedoeld om de tijdelijke behoeften aan kasmiddelen te dekken en moet in vijf jaar worden terugbetaald. Zij zal het voorwerp uitmaken van een wijziging van het beheerscontract van skeyes, waarvan de modaliteiten zullen worden opgenomen in een KB dat ik zal ondertekenen. Het KB zal binnenkort in Het *Belgisch Staatsblad* worden gepubliceerd.

Mevrouw Vindevoghel, de vernieuwing van de raad van bestuur van skeyes en de benoeming van zijn CEO staan op de agenda van een komende ministerraad. Ik wens dan ook niet verder op die zaak in te gaan voor het collegiale besluit dat de regering zal nemen.

Wat de consultancy bij skeyes betreft, heeft skeyes een beroep gedaan op externe middelen voor de installatie, het onderhoud en de reparatie van infrastructuur door gespecialiseerde leveranciers en onderaannemers, voor een tijdelijke versterking van het personeel, voor het uitvoeren van studies en voor bepaalde diensten, zoals beveiliging, schoonmaak en catering. De kosten van die externe middelen bedroegen ongeveer 17 miljoen euro per jaar gemiddeld over de voorbije vijf jaar.

In verband met het personeelstekort bij skeyes voert men sinds 2015 een plan uit om installaties en systemen te moderniseren en te vernieuwen. De interne middelen zijn versterkt door de aanwerving van niet

minder dan 328 personen tussen 2015 en 2019. Het aantal werknemers is in die periode met 12 % toegenomen. De hervatting van de investeringen vereist echter ook een beroep op externe middelen vanwege het gebrek aan interne middelen en de noodzaak om tijdelijk een beroep te doen op geavanceerde expertise, maar ook vanwege de moeilijkheid om bepaalde profielen op de arbeidsmarkt aan te werven en ondertussen belangrijke projecten niet te moeten stopzetten.

In verband met de sociale dialoog vroeg vice-eersteminister De Sutter aan de hr-directeur en zijn adjunct om het ministeriële kabinet te vervoegen. Een externe hr-manager ad interim heeft tijdelijk de taken op zich genomen. Ondertussen werd een nieuwe hr-manager aangeworven, die in april 2021 gestart is.

In verband met de samenwerking met Defensie hebben de minister van Defensie en de minister van Mobiliteit in oktober 2018 een kaderovereenkomst ondertekend om synergieën te ontwikkelen op het vlak van luchtvaarnavigatiediensten. Het doel op lange termijn is te komen tot een integratie van civiele en militaire luchtvaarnavigatiediensten.

Deze synergieën moeten beide organisaties niet alleen in staat stellen efficiënter te werken maar ook de efficiëntie van de vluchten in het Belgisch luchtruim te verbeteren. Een eerste belangrijke mijlpaal in de synergie werd in 2019 bereikt 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, met het oog op de rationalisatie van de technische systemen.

In 2018 heeft skeyes de krachten gebundeld met de Zweedse academie Entry Point North (EPN), in de vorm van een joint venture. Dankzij deze samenwerking beschikt skeyes over de middelen en de deskundigheid om aspirant-luchtverkeersleiders een kwalitatieve opleiding te geven, zowel voor de eigen behoeften als voor deze van Defensie of van verleners van luchtvaarnavigatiediensten uit andere landen.

Vóór de oprichting van deze joint venture moest skeyes gedurende jaren de opleiding uitbesteden in het buitenland. De opleiding van luchtverkeersleiders is zeer veeleisend en het slaagpercentage is laag, zowel voor burgers als voor militairen. Skeyes en EPN zoeken naar oplossingen om het slaagpercentage te verhogen, zonder het verwachte niveau te verlagen, en zo de veiligheid van de luchtvaarnavigatie te garanderen.

Defensie is bereid om nieuwe luchtverkeersleiders aan te werven. Beide entiteiten hebben reeds samengewerkt voor aanwervingscampagnes, 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): Mijnheer de minister, ik heb niet superveel aan dit antwoord, maar toch iets. U zal werken met KB's en deze operatie zal deel uitmaken van de beheersovereenkomst. We zullen het dan daar hopelijk wel lezen. Als er zolang onderhandeld wordt en dan beslist wordt om dat op te nemen in een beheersovereenkomst, zullen de modaliteiten op zich wel besproken en overeengekomen zijn. Meer informatie dan dat de lening op vijf jaar terugbetaalbaar is, heb ik niet uit uw antwoord kunnen halen.

22.05 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Mijnheer de minister, er mag niet licht worden gegaan over de benoeming van de heer Decuyper. Als parlementariërs zouden wij toch meer inspraak moeten hebben of zouden we toch moeten weten wat bijvoorbeeld de criteria zijn waaraan iemand moet voldoen om een goede CEO te zijn. Voor het personeel is het heel belangrijk dat een CEO een goede relatie heeft met het personeel en met de vakbonden die hen vertegenwoordigen. Dat loopt al heel lang mank. Hopelijk wordt er bij de beslissingen ook geluisterd naar het personeel.

De kwestie van de consultants leeft bij het personeel. Zij begrijpen niet goed waarom er soms toch te veel een beroep wordt gedaan op die bureaus, terwijl er heel veel interne kennis is van het eigen personeel. Dat is toch een meerkost voor een bedrijf. Er zou meer gekeken moeten worden of zaken niet zelf gedaan kunnen worden en niet door consultants.

Toen we vorig jaar op bezoek gingen bij skeyes, zagen we de samenwerking met dat Zweeds bedrijf. Het is toch raar dat daar een buitenlandse onderneming voor nodig is en dat ze de opleiding niet zelf kunnen geven. De slaagkansen zijn ook klein. Dan moet toch eens de vraag worden gesteld hoe dat komt. Het gaat om belangrijke veiligheidsfuncties. Er moet toch voor worden gezorgd dat de opleiding voor die mensen

goed loopt, zodat die mensen slagen op hun examens.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

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 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): Mijnheer de minister, op 23 maart 2021 hebben de CRB en de NAR een gezamenlijk initiatiefadvies in verband met het herstel- en veerkrachtplan van de federale overheid uitgebracht. Zij stellen vast dat een groot deel van de mobiliteitsprojecten in het ontwerpplan voor herstel en veerkracht reeds gepland was en dat er dus amper nieuwe projecten worden uitgevoerd in de toekomst. De beperking tot de mobiliteitsprojecten uit het plan voor herstel en veerkracht zal volgens de raden niet volstaan om de mobiliteit in ons land te verduurzamen en vlot te trekken. Zij vragen om een en ander in te passen in een ruimer herstel- en investeringsplan, waarvan de middelen zich niet beperken tot de middelen waarin Europa voorziet. Ze roepen de federale overheid dan ook op om een ruimer plan op te stellen.

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. Ze vragen zich af of de investeringsprojecten ter verbetering van de kwaliteit van de spoorinfrastructuur het principe van de additionaliteit respecteren. Het kan volgens hen niet de bedoeling zijn dat Europese middelen in de plaats komen van de noodzakelijke structurele langetermijninvesteringen in het spoor die reeds begroot en gepland waren.

Mijnheer de minister, klopt het advies van de raden dat er amper nieuwe mobiliteitsprojecten zullen kunnen komen? Zal het EU-Herstelfonds enkel worden gebruikt om de geplande mobiliteitsprojecten te financieren?

Zullen de Europese middelen niet in de plaats komen van reeds begrote structurele langetermijninvesteringen in het Belgische spoor in plaats van tot extra investeringen te leiden?

U wenst conform het regeringsakkoord het goederenvervoer per spoor tegen 2030 te verdubbelen, terwijl het marktaandeel vandaag maar 7 % bedraagt, een historisch dieptepunt. De raden zien geen bijkomende initiatieven om het goederenvervoer te ondersteunen. Op welke manier zult u proberen om de verdubbeling van het goederenvervoer te verwezenlijken?

23.02 Minister Georges Gilkinet: Mevrouw Vindevoghel, ik bekijk de zaken met enig optimisme. Altijd problemen zien, maar nooit oplossingen, is geen goede manier van redeneren.

23.03 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): We moeten ambitieus zijn, mijnheer de minister.

23.04 Minister Georges Gilkinet: Zeker, dat ben ik ook.

Mevrouw Vindevoghel, ik heb vanzelfsprekend de adviezen van de CRB en de NAR grondig gelezen. Laten wij ook de Federale Raad voor Duurzame Ontwikkeling niet vergeten, die eveneens aan die adviezen heeft meegewerkt. Er werden twee adviezen uitgebracht, een eerste advies aangaande structurele hervormingen via het plan voor herstel en veerkracht en een tweede aangaande investeringsprojecten.

De middelen uit het Europees Herstelfonds zullen inderdaad gebruikt worden om grotendeels geplande mobiliteitsprojecten uit te voeren. U mag daarbij echter niet vergeten dat een reeds geplande investering niet noodzakelijk al gefinancierd is, vooral inzake het spoor. Om van de steun van het Europees Herstelplan te kunnen profiteren, moeten de investeringen bovendien reeds tegen 2026 zijn gedaan. De investeringen die door de Europese Unie gefinancierd worden, garanderen zo de uitvoering van die projecten. Bovendien komen daardoor middelen vrij, die aan andere mobiliteitsprojecten kunnen worden toegewezen, waarbij het zowel om nieuwe mobiliteitsprojecten als om dringende herstellings- en onderhoudswerken kan gaan. De Europese middelen zorgen ervoor dat de grote Belgische investeringen ook aan andere mobiliteitsprojecten kunnen worden besteed, waardoor er uiteindelijk meer kan worden geïnvesteerd.

De Europese middelen die gebruikt worden in het kader van het Nationaal Plan voor Herstel en Veerkracht,

conflicteren dus niet met de langetermijninvesteringen. Zij werken juist als een hefboom voor extra investeringen.

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

De investeringen in de spoorwegen zijn al te lang verwaarloosd. De trein moet de ruggengraat van de mobiliteit van de toekomst vormen. De trein moet dringend nog aantrekkelijker worden, zodat hij een alomvattend alternatief wordt voor het autoverkeer en voor het goederenvervoer met vrachtwagens. Een goederentrein vervangt maar liefst vijftig vrachtwagens.

U kunt nalezen dat het nationaal plan wel degelijk omvangrijke investeringen vastlegt ter ondersteuning van het goederentransport per spoor. Een van de doelstellingen van het plan is namelijk een modal shift naar het spoor te faciliteren. Investeringsdienen voor de elektrificatie van bepaalde lijnen, een betere ontsluiting van onze havens en de goederencorridor. Er worden bijvoorbeeld middelen uitgetrokken voor de elektrificatie van lijnen in de havens en op de goederencorridor Rijn-Alpen voor een bedrag van ongeveer 32 miljoen euro, de modernisering van sporen en de aanleg van 750 meter lange sporen op de Europese goederencorridors Noordzee - Middellandse Zee en Rijn-Alpen voor een bedrag van ongeveer 17,5 miljoen euro, de modernisering en uitbreiding van onder andere spoorweginfrastructuur, spoorlijnen en trierinstallatie in de havens van Antwerpen en Gent voor een bedrag van ongeveer 19,5 miljoen euro, de modernisering van andere strategisch belangrijke spoorweginfrastructuur voor het goederenvervoer en de optimalisering van de voorzieningen voor industriële klanten voor een bedrag van 10,5 miljoen euro. Elke euro die in de spoorwegen wordt geïnvesteerd, levert drie euro aan directe en indirecte opbrengsten op.

Mevrouw Vindevoghel, ik zal er de komende maanden in de federale regering dan ook op aandringen om verder te gaan dan de Europese middelen en om duidelijk te kiezen voor investeringen in de toekomst.

De investering van 365 miljoen euro is een heel belangrijke en mooie eerste stap. Vanzelfsprekend is dat nog niet voldoende gezien de noden en onze ambitie voor het Belgische spoor. De covidcrisis heeft ons verzwakt, maar moet ons ook sterker maken en ons helpen bouwen aan de toekomst.

23.05 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Mijnheer de minister, u stelt dat ik negatief ben, maar ik wil vooral ambitieus zijn. Op dat vlak zitten wij op dezelfde lijn. U wilt ook ambitieus zijn.

U hebt gelijk, wanneer u erop wijst dat er jaren niet is geïnvesteerd en het klopt ook dat er nu heel wat moet worden ingehaald.

Wij blijven ons alleszins nog zorgen maken of de investeringen wel zullen volstaan, gelet op de jarenlange desinvesteringen. Ik ben er evenmin van overtuigd of u uw ambitie om het aandeel van het goederenvervoer te verdubbelen, wel hard zult kunnen maken. Met de huidige middelen is dat naar mijn mening immers niet mogelijk. Ik heb daar trouwens nog een vraag rond, met name over Schaarbeek Vorming.

Wij zullen mee aan de kar blijven trekken. Er moet genoeg geïnvesteerd worden in het spoor. Dat is belangrijk voor de switch in verband met klimaat. Wij moeten daar echt ernstig op inzetten.

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

24 Samengevoegde vragen van

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

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): *Onlangs kondigde de NMBS de sluiting van de loketten in 44 van zijn stations aan. Eveneens zou men de openingsuren van de loketten in 37 andere stations beperken. In de toekomst zullen treinreizigers zich daar een ticket moeten aanschaffen via een ticketautomaat.*

Gezien de dienstverlening van de loketbedienden wegvalt is het uiterst belangrijk dat de ticketautomaten vlot toegankelijk en gebruiksvriendelijk zijn. De NMBS zou daarom werken aan een nieuw type van automaat.

Wanneer zal het nieuwe type van ticketautomaat in gebruik genomen worden in de stations van de NMBS?

Hoe zal de uitrol gebeuren? Hoeveel automaten zullen in gebruik genomen en in welke stations eerst? Op basis van welke criteria wordt bepaald welk station het eerst een nieuwe ticketautomaat zal krijgen?

Welk is de geraamde kostprijs voor de hele operatie?

Wordt (en op welke wijze) gegarandeerd dat

- elke ticketautomaat voor iedereen vlot toegankelijk zal zijn?

- elke reiziger automatisch het voordeligste tarief zal genieten?

Welke technische meerwaarde (functies?) zullen de nieuwe ticketautomaten hebben tegenover hun voorgangers?

24.02 **Kim Buyst** (Ecolo-Groen): *Mijnheer de minister, ik wil het kort houden, maar ik vind het wel belangrijk om erop te wijzen dat we bij de nieuwe ticketautomaten zeker rekening moeten houden met de toegankelijkheid ervan.*

Zo werd ik door de dovengemeenschap gecontacteerd. Zij vragen expliciet om niet te kiezen voor een inbelverbinding met een medewerker, maar voor een videoverbinding zodat ze de persoon kunnen zien, kunnen liplezen en eventueel gebarentaal kunnen gebruiken.

Mijnheer de minister, wanneer zullen de nieuwe ticketautomaten in gebruik worden genomen? Zal die nieuwe ticketautomaat dadelijk de meest voordelige formule aan de reiziger voorstellen?

Zal er met andere vervoersmaatschappijen worden samengewerkt?

Wordt bekeken of men met een videoverbinding kan werken? Ik heb net toegelicht waarom dit belangrijk kan zijn.

Welke extra functionaliteiten zullen deze nieuwe ticketautomaten hebben ten opzichte van de huidige ticketautomaten?

24.03 **Nicolas Parent** (Ecolo-Groen): *"Les guichets automatiques de la SNCB feront prochainement l'objet d'un renouvellement. S'ils ne remplacent pas les guichets physiques, les fonctions de ce type d'appareils mais aussi leurs caractéristiques visuelles ou physiques sont importantes pour définir le degré d'accessibilité de ces machines que ce soit pour les publics numériquement vulnérables ou les PMR.*

Voici donc mes questions :

- Quelles seront les caractéristiques de ces guichets électroniques ?

- La SNCB compte-t-elle s'inspirer d'expérience étrangère, comme en Allemagne ou l'assistance visuelle

d'un opérateur est possible ?

- Quel sera le degré d'accessibilité pour les personnes PMR en fonction des différents types de handicap ?

- Le marché fera-t-il l'objet d'une consultation des associations à la fois de PMR mais aussi de lutte contre la pauvreté ?

- La prise de contrôle par un opérateur de la SNCB inclue-t-elle une assistance possible pour des facilités comme le choix du meilleur tarif ou itinéraire au-delà de l'assistance technique ?

- A partir de quand les guichets seront mis en service ?

- Quelles sont les gares qui en bénéficieront ?

24.04 **Georges Gilkinet**, ministre: Chers collègues, merci pour vos questions. Une nouvelle génération d'automates va effectivement progressivement prendre place dans nos gares.

De nieuwe automaten zullen de klant een modernere en meer intuïtieve interface bieden. Daarnaast wordt ook onderzocht of de klant de mogelijkheid kan worden geboden om via videoverbinding contact op te nemen met een operator van de NMBS.

De NMBS werkt samen met gespecialiseerde partners en verenigingen die PBM-reizigers (personen met een beperkte mobiliteit) vertegenwoordigen om de aanpassingen aan de nieuwe automaten te bepalen. De studie loopt nog en de resultaten ervan zullen worden meegenomen in het bestek. De NMBS verwacht dat zij ten vroegste in 2023 kunnen worden uitgerold. Het is daarentegen nog niet bepaald waar de eerste automaten zullen komen. Vandaag bestaat de mogelijkheid om het callcenter van de NMBS te bellen om rechtstreeks assistentie te krijgen aan een verkoopautomaat, waarbij de controle op afstand wordt overgenomen.

La SNCB fait le constat que ce service est peu utilisé, avec environ deux appels par jour, alors qu'il y a 760 automates aujourd'hui.

De NMBS werkt voortdurend aan de verbetering van de weergave van de aantrekkelijkste prijs voor de reiziger op de verschillende kanalen. Zo wordt zowel op de website als op de nieuwe app de prijs direct weergegeven voor elk van de aangeboden producten. Op die manier kan de klant onmiddellijk de goedkoopste prijs vinden tussen de verschillende aangeboden producten. Een bericht informeert de klant ook wanneer een ander ticket voor dezelfde reis een aantrekkelijker prijs biedt. Dezelfde technieken zullen ook in de verkoopautomaten van de volgende generatie worden geïntegreerd.

Uw vraag over een eventuele samenwerking met andere vervoermaatschappijen is zeer interessant, maar er is nog geen beslissing genomen.

24.05 **Frank Troosters** (VB): Mijnheer de minister, ik kijk natuurlijk uit naar verdere informatie over die automaten en naar de uitrol vanaf 2023. Voor ons is het essentieel dat ze vlot toegankelijk zijn, eenvoudig in gebruik zijn en dus automatisch het goedkoopste tarief waarborgen.

Mevrouw Buyst, ik ben blij dat u ook eens een telefoontje hebt gekregen, want meestal is het mevrouw Vindevoghel die gebeld wordt. Dat belet niet dat uw opmerking met betrekking tot doven zeer terecht is. Mijnheer de minister, ik ben heel blij van u te vernemen dat de mogelijkheid tot videoverbinding onderzocht wordt. Ook daarvan weten wij natuurlijk op voorhand dat dit relatief weinig zal worden gebruikt, maar het zal toch de kosten van de investering waard zijn.

Ten slotte hoop ik dat die automaten zullen voldoen aan wat ik net heb opgesomd. Sowieso zullen ze voor ons nooit de rol, de service en de vriendelijke bediening van een loketbediende kunnen vervangen.

24.06 **Kim Buyst** (Ecolo-Groen): Mijnheer de minister, ook ik kijk heel erg uit naar de uitrol van die verschillende ticketautomaten. Dat is belangrijk omdat hier natuurlijk heel wat discussies uit de voorbije weken en maanden bijeenkomen. Het gaat over het dichten van de digitale kloof. Het gaat over toegankelijkheid. Het gaat over het leiden van reizigers naar de goedkoopste formule. Al die zaken komen hier samen. De ticketautomaten kunnen hierin een belangrijke schakel zijn. Ik hoop dat wij hier zeker geen

kansen zullen missen.

Mijnheer de voorzitter, ik wil mij ook nog even verontschuldigen, want ik moet nu naar een andere commissie. Ik zal niet aanwezig zijn voor mijn vraag nr. 55016670C, maar dat betreft samengevoegde vragen, ik zal het antwoord dus kunnen lezen in het verslag.

24.07 **Nicolas Parent** (Ecolo-Groen): Monsieur le président, je voudrais remercier le ministre pour sa réponse. Le mot concertation est pour moi synonyme d'espoir. Comme Mme Buyst l'a rappelé, les auditions que nous avons eues au sein de cette commission ont montré à quel point il est important d'associer le secteur à cette prise de décision pour éviter que des marchés publics se transforment en occasions manquées parce qu'on n'aurait pas tenu compte de toutes les remarques.

Il y a différents types de handicap dont il faut tenir compte, à la fois dans les réponses que nous allons amener à travers la technologie – c'est important de pousser la SNCB à être créative à ce sujet –, mais également par rapport aux associations ou autres institutions publiques comme bpost. Il est essentiel d'élargir la palette de solutions pour les différents usagers.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

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" (55017313C)

25 Samengevoegde vragen van

- Nicolas Parent à Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het inzetten van NMBS-personeel in het kader van verkiezingscampagnes" (55016437C)

- Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De inzet van NMBS-personeel voor politieke campagnes" (55016455C)

- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De inzet van spoorwegbeambten voor verkiezingsdoeleinden" (55016352C)

- Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het misbruik van het NMBS-personeel bij kiescampagnes" (55017313C)

25.01 **Nicolas Parent** (Ecolo-Groen): Monsieur le président, monsieur le ministre, sur la base d'un travail d'investigation et de collecte de témoignages, le journaliste Philippe Engels affirme, dans un livre récemment publié, que des membres du personnel de la SNCB, dépendant du précédent président du conseil d'administration, ont été utilisés dans le cadre de deux campagnes électorales, en 2012 et 2014. D'autres dossiers de ce type ont déjà fait l'objet de condamnations judiciaires par le passé. Quand je dis d'autres dossiers de ce type, je fais référence à d'autres niveaux de pouvoir et je ne vise pas la SNCB.

Plusieurs questions peuvent se poser quant à l'utilisation de personnel d'une entreprise publique autonome à des fins personnelles, à l'abus d'autorité, et à d'éventuelles fausses prestations.

Monsieur le ministre, la SNCB dispose-t-elle d'informations concernant les faits évoqués dans l'ouvrage mentionné? La SNCB envisage-t-elle d'ores et déjà le dépôt d'une plainte ou pourrait-elle le faire, sur la base des éléments en sa possession? Qu'est-il mis en place pour éviter de telles pratiques dans le futur?

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

25.02 **Frank Troosters** (VB): Mijnheer de minister, ik heb met heel veel ontzetting vernomen dat bij de federale verkiezingen van 2014 spoorwegbeambten van de NMBS betaald werden om verkiezingspropagandafoldertjes te verspreiden voor MR-politicus Reynders, de huidige Europese commissaris voor de handhaving van de rechtstaat. Dat is tenminste wat onderzoeksjournalist Engels heeft geschreven in zijn nieuwe boek *Le clan Reynders*. In zijn boek getuigen medewerkers van de NMBS dat ze

op vraag van aftredend voorzitter van de raad van bestuur van de NMBS, de heer Fontinoy, campagnemateriaal van de heer Reynders moesten verspreiden in op voorhand op kaart uitgestippelde zones. Het was dus heel goed georganiseerd en voorbereid. Buiten hun getuigenis put het boek ook nog uit een aantal logboeken en foto's, waaronder een beeld van de dienstwagen van de NMBS-topman met een kofferbak vol campagnemateriaal.

Als de aangehaalde feiten waar zijn, druist dat in tegen de wet. De werknemers van de spoorwegmaatschappij worden betaald met overheidsgeld en belastinggeld en mogen daarom niet ingeschakeld worden in verkiezingscampagnes.

Welke stappen zal de minister nemen en heeft hij al genomen om klaarheid te scheppen in deze zaak?

Zal de minister bijkomende maatregelen nemen opdat een herhaling van de feiten of soortgelijke feiten in de toekomst niet meer mogelijk zal zijn? Zo ja, welke? Zo nee, waarom niet?

25.03 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Mijnheer de voorzitter, ik ga onmiddellijk over tot mijn vragen.

Mijnheer de minister, hebt u het boek al gelezen? Kloppen de beweringen die in het boek staan? Acht u het mogelijk dat zoiets kan gebeuren?

Welke maatregelen zult u treffen? Komt er een onafhankelijk onderzoek rond dit soort praktijken die toch wel scandalus zijn?

25.04 Minister Georges Gilkinet: Mevrouw Vindevoghel, ik heb niet het hele boek gelezen, maar verschillende passages wel. Mocht ik nog lid van het Parlement zijn, zou ik zeker de minister over dit onderwerp ondervragen.

Il s'agit exactement du genre de question que j'aurais posé à un ministre car les faits sont interpellants.

Na de publicatie van het boek van journalist Engels en na getuigenissen naar aanleiding waarvan u me terecht ondervraagt, heb ik onmiddellijk contact opgenomen met de NMBS. In haar antwoord deelt de NMBS mij mee dat de aangehaalde feiten niet bekend zijn in haar directiecomité.

De même, le Compliance and Investigation Office de la SNCB, en charge des enquêtes internes, confirme ne jamais avoir eu connaissance de tels faits et, dès lors, qu'aucune enquête n'a été diligentée à l'époque sur le sujet.

Dans sa réponse, la direction de la SNCB me confirme également qu'elle considère que ce type de comportement est inadmissible et "qu'il serait en violation du code de conduite applicable à l'ensemble du personnel de la SNCB". Ce code est connu et publié sur l'intranet de l'entreprise.

Als bevoegd minister kan ik u bevestigen dat ik deze feiten uit het verleden, vanzelfsprekend van ver voor mijn aantreden, veroordeel. Ik zal al het mogelijke doen om dergelijke feiten in de toekomst te voorkomen, met dien verstande dat ik dit als volstrekt uitzonderlijk en zeldzaam beschouw.

Je ne doute pas que la désignation d'un nouveau conseil d'administration et d'un nouveau président de la SNCB intervenue par décision du Conseil des ministres du 23 avril dernier contribuera largement à éviter de tels faits dans le futur. J'espère vraiment la fin d'une époque et le début d'une autre époque.

25.05 Nicolas Parent (Ecolo-Groen): Monsieur le ministre, je vous remercie pour vos réponses. Les questions d'éthique de gouvernance sont importantes à nos yeux. On peut s'indigner mais il faut aussi agir et éviter que de tels faits puissent se renouveler et impliquer du personnel de la SNCB. Il faudra donc mettre toutes les balises et utiliser les outils nécessaires. Nous y serons attentifs.

On peut se demander à quel point ce type de dossier est illustratif d'une période mais il faut pouvoir se projeter. Monsieur le ministre, je plaide pour qu'on puisse s'inscrire en rupture avec ce type de gouvernance et avec les faits dénoncés dans ce livre.

Je salue le rôle de la presse d'investigation par rapport à ce dossier mais je pense qu'en interne, on doit pouvoir protéger les lanceurs d'alerte. Les faits aujourd'hui dénoncés datent d'il y a sept ans et je pense

qu'on doit pouvoir permettre la divulgation de ce type de faits. Dénoncer, c'est aussi pouvoir permettre d'investiguer au moment où les faits se produisent et pouvoir agir en conséquence. Je compte sur vous pour renforcer ces balises éthiques.

25.06 Frank Troosters (VB): Mijnheer de minister, ik ben het met u eens. Ik hoor bij u afkeuring voor die feiten. Dat kan ook moeilijk anders. Ik denk dat we hetzelfde denken over wat zich daar zou hebben afgespeeld.

Ik betreur wel dat de NMBS meldt niet op de hoogte te zijn van de feiten. Er wordt dus geen onderzoek ingesteld. Ik vind het niet kunnen dat deze man, geen onbesproken figuur, gewoon kan vertrekken en dat daarmee de kous af is.

Ik wil er toch op aandringen dat de NMBS bekijkt welke stappen eventueel tegen de heer Fontinoy kunnen worden gezet, want hij heeft natuurlijk wel misbruik gemaakt van belastinggeld. Het geld van de belastingbetaler dient niet om campagne voor de heer Reynders te voeren.

Voorts kan ik alleen maar mijn opluchting uiten dat die man daar weg is. Ik hoop dat hij uit alle structuren van de macht wordt verwijderd, want figuren als de heer Fontinoy kunnen we overal missen als de pest.

25.07 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Mijnheer de minister, het is goed dat u zelf zegt dat dergelijke praktijken niet kunnen. U zegt dat het niet meer zal gebeuren, maar ik vind het niet oké dat er geen onderzoek zal worden ingesteld. Als dit een gewone werknemer was, zou die waarschijnlijk zijn ontslag krijgen. De heer Fontinoy heeft zich wel een en ander gepermitteerd. Het gaat zelfs niet alleen hierover. Er zijn ook andere zaken gebeurd.

De PVDA vindt dat er een onderzoek moet worden ingesteld. Men kan dit niet zomaar laten passeren. Het is belangrijk voor iedereen dat dergelijke praktijken niet worden getolereerd.

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

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 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)

De **voorzitter**: Mevrouw Buyst is naar een andere commissie gegaan, zij kan haar vraag dus niet stellen.

26.01 Marianne Verhaert (Open Vld): Mijnheer de minister, nog nooit werden er zo veel tickets online aangekocht. De nieuwe app die de NMBS lanceerde, moet het voor de reiziger eenvoudiger maken om een digitaal ticket aan te kopen.

Jammer genoeg duiken er heel vaak technische problemen op bij de aankoop van een ticket via de app. Dat leidt tot grote frustratie van de reiziger, die vaak opnieuw een ticket moet kopen bij de conducteur, maar daarvoor dan ook nog een toeslag dient te betalen. Naderhand blijkt vaak dat de reiziger voor het digitaal ticket toch heeft betaald, maar dat het niet beschikbaar was in het overzicht van de app.

Volgens de website van de NMBS is het bovendien niet mogelijk om een terugbetaling te krijgen voor digitale producten.

Mijnheer de minister, wat is de oorzaak van de vele problemen bij de aankoop van tickets via de app? In welke oplossingen voorziet de NMBS voor die problemen?

Worden bij technische problemen in de app dubbel betaalde treintickets toch terugbetaald door de NMBS?

Welke procedure moet daarbij dan worden gevolgd?

Zijn er daarnaast cijfers over het aantal problemen bij de aankoop van tickets in de app? Hoeveel tickets werden er bij deze problemen tot nu toe terugbetaald?

26.02 Minister **Georges Gilkinet**: Mijnheer de voorzitter, ik veronderstel dat mevrouw Buyst het antwoord wel in het verslag zal lezen.

Mevrouw Verhaert, de klantvriendelijkheid van het spoor is, zoals u weet, een van mijn prioriteiten.

Sta me toe eerst aan te stippen dat de NMBS, in vergelijking met andere aanbieders van het openbaar vervoer, zich soepel opstelt wanneer haar reizigers bijvoorbeeld hun abonnement vergeten. De reiziger hoeft zich enkel binnen de veertien dagen aan het loket van zijn keuze te melden om het bedrag dat hij op de trein betaalde, integraal terug te krijgen.

Ook wanneer een verkoopautomaat in panne valt, worden de reizigers niet de dupe. Het boordtarief wordt dan immers automatisch uitgeschakeld. De NMBS deelt mij bovendien mee dat de verkoopautomaten ongeveer 99 % van de tijd goed functioneren.

Het boordtarief wordt vooral toegepast om reizigers aan te moedigen om een geldig vervoersbewijs in hun bezit te hebben vooraleer zij de trein nemen. Het toepassen van het boordtarief zorgt voor duidelijkheid. De treinbegeleider kan het immers niet uitschakelen. De duidelijkheid zorgt dan weer voor minder discussie en agressie aan boord. Dit is goed voor iedereen, reizigers zowel als begeleiders.

De NMBS deelt mij mee dat een vergelijking van het aantal verkopen aan boord met het boordtarief en het aantal keren dat klanten zich aanboden aan het loket om hun aankoop aan boord te recupereren, helaas niet beschikbaar is. De NMBS deelt mij ook mee dat de verkoop via de digitale kanalen in 2020 meer dan 75 % van de totale verkoop bedroeg. Uit een continue meeting van de klanttevredenheid blijkt bovendien dat de tevredenheid over de aankopen via digitale weg zeer hoog is. Het klopt dat de NMBS werkt aan de mogelijkheid om via de app te bewijzen dat men een treinabonnement heeft, ook wanneer men de Mobibkaart heeft vergeten. De NMBS hoopt deze functionaliteit aan reizigers te kunnen aanbieden in de loop van 2022. De NMBS benadrukt dat de klantvriendelijkheid daarbij steeds centraal staat.

Verder deelt de NMBS mij mee dat een reiziger die via de app een vervoerbewijs kocht, geen internetverbinding meer nodig heeft om dat vervoerbewijs aan boord te tonen. Het klopt dat de terugbetalingsvoorwaarden voor digitaal gekochte biljetten die bijvoorbeeld in pdf-vorm worden geprint, anders zijn dan reguliere vervoerbewijzen. Dat heeft te maken met het risico van fraude. Er kan immers nog met reeds terugbetaalde biljetten worden gereisd. De NMBS is zich goed bewust van dit onevenwicht en onderzoekt verschillende technische pistes om dit recht te zetten. Ik kan dit dan ook alleen maar aanmoedigen, net als alle andere mogelijke verbeteringen van het verkoopsysteem van tickets om de tevredenheid van de reizigers te verhogen.

Mevrouw Verhaert, op een aantal van uw specifieke vragen mocht ik sinds de indiening dit weekend nog geen antwoord ontvangen, waarvoor mijn excuses. Ik zal dit later schriftelijk doorsturen.

26.03 **Marianne Verhaert** (Open Vld): Mijnheer de minister, u ging in op een abonnement dat vergeten zou zijn en een verkoopautomaat die niet zou werken. Dat was echter niet het probleem dat ik aankaarte. Het gaat over mensen die een ticket kopen vooraleer ze opstappen, maar vervolgens moeten vaststellen dat het niet geladen raakt. Ze zien achteraf dat het geld wel van hun rekening gaat, maar ze beschikken dus niet over een ticket dat ze op de trein kunnen tonen.

Het systeem loopt vast en mensen kunnen de aankoopprijs niet terugvorderen bij een digitale aankoop. Ze betalen in feite twee keer en het gaat daarenboven om het boordtarief. Ik ben daar zeker niet tegen, want ik begrijp de voordelen ervan, maar het gaat erom dat mensen dubbel betalen. Dat is een probleem dat geregeld bij mij wordt aangekaart. Als we inzetten op digitalisering, is het ook belangrijk dat het systeem werkt. Ik kijk alvast uit naar de antwoorden die u mij schriftelijk zult bezorgen.

U zegt dat men zich binnen de veertien dagen aan het loket kan melden bij een vergeten abonnement. Zolang er zich problemen blijven voordoen met de app, wil ik erop aandringen dat treinbegeleiders hier soepel mee omgaan of dat men nadien de kosten kan terugvorderen zolang het probleem niet is opgelost.

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

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

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): Mijnheer de minister, het Nationaal Energie- en Klimaatplan bevat de ambitie om een interfederaal samenwerkingsakkoord inzake duurzame mobiliteit af te sluiten, op basis van overleg tussen de federale Staat en de Gewesten over een aantal specifieke thema's als openbaar vervoer, transport, fiscaliteit en dergelijke meer. Het was de bedoeling om dit akkoord te sluiten voor 1 januari 2021, maar die deadline werd klaarblijkelijk niet gehaald.

Wat is de stand van zaken van dit interfederaal mobiliteitsakkoord? Wat is de reden waarom de oorspronkelijke deadline niet werd gehaald? Tegen wanneer mogen we een akkoord verwachten?

27.02 Minister Georges Gilkinet: Mijnheer Raskin, het Nationaal Energie- en Klimaatplan werd tijdens vorige legislatuur gesloten en voorziet inderdaad in een interfederaal akkoord inzake duurzame mobiliteit. Voor zover ik weet, was een interfederaal akkoord geen verzoek van mijn voorganger, noch van de FOD Mobiliteit. Het is ook niet speciaal mijn wens en een dergelijke overeenkomst is dan ook niet gepland. Ik geef altijd de voorkeur aan dialoog en de samenstelling van oplossingen. Sinds ik minister ben, vindt deze dialoog plaats in het kader van de interministeriële conferentie Mobiliteit, waarin wij om de zes weken bijeenkomen, dit met mijn drie uitstekende en sympathieke regionale collega's. Deze IMC levert zeer goede resultaten op en laat zien dat samenwerkingsfederalisme werkt. Daar ben ik blij om en we zullen op deze manier voortwerken.

27.03 Wouter Raskin (N-VA): Mijnheer de minister, dat wij voor grote uitdagingen staan inzake de omslag naar duurzame mobiliteit, daarover zijn wij het onderling wel eens, samen met heel wat mensen. Over het traject inzake de te volgen strategie delen we niet altijd dezelfde mening, maar over de uitdaging mag ik zeggen dat we het eens zijn. Ook nu geeft u vooral een heel algemeen antwoord, met overleg en een conferentie hier of daar. U bent blij met het resultaat, maar ik heb geen concreet resultaat van u vernomen. Het blijft heel vaak bij vage algemeenheden en, met respect, bijwijken een wollig verhaal over de gedroomde ideale wereld en een verwijzing naar heel wat overlegstructuren, maar zonder concreet resultaat. Ik kan mij niet van de indruk ontdoen dat er niet veel gebeurd is. De groenste regering ooit, zegt men, met zeer hoge ambities. Die bestaan vooral op papier en in overlegstructuren, maar ik vrees dat het voorlopig blijft bij de teksten uit het regeerakkoord en de beleidsnota's.

We wachten af wat de toekomst brengt en zullen dit dossier blijven opvolgen.

27.04 Minister Georges Gilkinet: Mijnheer de voorzitter, ik geef de heer Raskin een concreet voorbeeld ter illustratie.

In Brussel loopt het project sinds zes maanden maar het stond al 20 jaar in de steigers. Het is een kleine maar noodzakelijke stap. De dialoog verloopt zeer constructief en we gaan door op de ingeslagen weg. U hoort dat misschien niet graag, maar het is echt wel onze intentie.

27.05 Wouter Raskin (N-VA): Mijnheer de voorzitter, ik dank de minister voor de beperkte, bijkomende informatie. Ik dacht dat de ambities van de meest groene regering ooit groter waren. Ik kom daarop zeker terug.

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

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 Mobilité) over "De veroordeling van de NMBS wegens schending van de EU-mededingingsregels" (55016688C)

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): Mijnheer de minister, de Europese Commissie heeft de NMBS een kartelboete van 270.000 euro opgelegd, omdat ze illegale prijsafspraken zou hebben gemaakt met het Duitse DB en het Oostenrijkse ÖBB. Die twee laatste maatschappijen waren daar eigenlijk al in 2008 mee begonnen. Zij wisselden onderling informatie uit over verzoeken om prijsoffertes van potentiële klanten, waarbij onderling afspraken over de prijszetting werden gemaakt. In 2011 is de NMBS begonnen mee te doen aan dat spelletje en is tot het kartel toegetreden, wat in strijd is met de Europese concurrentieregels. Dat heeft tot 2014 geduurd. Mijnheer de minister, zult u bijkomend onderzoek naar de feiten gelasten?

Vervolgens kom ik uiteraard bij de verantwoordelijkheid. Was de toenmalige raad van bestuur van de NMBS op de hoogte van die feiten? Als dat niet zo was, waarom niet? Ontbraken de nodige controlemechanismen? Wie heeft de illegale praktijken dan wel vorm gegeven? Zijn sommigen van hen vandaag nog actief bij de NMBS? Dat vind ik namelijk een heel belangrijk punt.

Als de raad van bestuur hier wel van op de hoogte was, gaf die dan zijn goedkeuring aan die handelwijze? Wie waren de leden van de toenmalige raad van bestuur? Zijn bepaalde leden van die raad vandaag nog actief bij de NMBS, eventueel in een andere rol?

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

Welke acties zult u ondernemen opdat een herhaling van de feiten en andere inbreuken op de wet voortaan onmogelijk zijn?

28.02 **Josy Arens** (cdH): *La Commission européenne a infligé des amendes pour un montant total de 48 millions d'euros aux entreprises ferroviaires Österreichische Bundesbahnen (ÖBB), Deutsche Bahn (DB) et à la SNCB pour avoir enfreint les règles de l'UE en matière d'ententes et d'abus de position dominante.*

Il est ressorti de l'enquête de la Commission que les trois entreprises ferroviaires se sont coordonnées en échangeant des informations collusoires sur les appels d'offres concurrentielles des clients et s'étaient mutuellement communiquées des offres plus élevées afin de protéger leurs activités respectives. Les entreprises ont donc participé à un système de répartition de la clientèle, ce qu'interdisent les règles de l'UE en matière de concurrence. Le comportement anticoncurrentiel a duré du 8 décembre 2008 au 30 avril 2014, la SNCB n'ayant participé à l'entente qu'à partir du 15 novembre 2011 et uniquement pour les transports effectués par l'ÖBB, la DB et la SNCB.

La SNCB est condamnée à une amende de 270 000 euros.

Monsieur le ministre, le CA de la SNCB était-il informé de cette entente entre les trois entreprises ferroviaires? Ce fonctionnement était-il officiel, juridiquement analysé? Si pas, comment le qualifier? Qui va payer cette amende?

Les règles européennes prévoient que les amendes infligées aux entreprises qui violent les règles de concurrence de l'UE soient versées au budget général de l'UE et que les contributions des États membres au budget de l'UE pour l'année suivante soient réduites en conséquence. Allez-vous faire des démarches pour que le montant récupéré l'année prochaine soit affecté au budget de la SNCB? Des plaintes de la part de concurrents lésés ont-elles été introduites à ce sujet en Belgique?

28.03 **Georges Gilkinet**, ministre: Monsieur Arens, je suis toujours heureux de vous entendre. Je salue également M. Troosters.

Mijnheer Troosters, mijnheer Arens, de NMBS bevestigt dat de Europese Commissie een onderzoek afrondde naar bepaalde praktijken in de voormalige dochteronderneming NMBS Logistics tussen november 2011 en april 2014. Die praktijken in de context van trilaterale vrachtspoordiensten aangeboden door ÖBB, Deutsche Bahn en het vroegere NMBS Logistics hadden tot doel de positie van *lead carrier* van een van de deelnemende operatoren veilig te stellen.

La Commission européenne a considéré ces pratiques comme étant constitutives d'une infraction aux règles de la concurrence et a imposé une amende qui, dans le cas de l'ancienne SNCB Logistics, s'élève à 270 000 euros. La SNCB a, dès le départ, pleinement collaboré à l'enquête de la Commission européenne. Elle est solidairement responsable de l'amende infligée par la Commission européenne, uniquement parce que l'ancienne SNCB Logistics était une filiale à part entière de la SNCB au moment où l'infraction a été commise. La SNCB a, pour rappel, cédé sa participation majoritaire dans l'ancienne SNCB Logistics en octobre 2015. Elle ne détient plus aucune participation dans son ancienne filiale depuis le 14 janvier 2021.

Het is de bevoegde instantie, namelijk de Europese Commissie, die het onderzoek naar de betreffende feiten heeft gevoerd en uitspraak heeft gedaan. Bijgevolg dien ik vanuit mijn functie geen bijkomend onderzoek te initiëren naar die oude feiten.

De NMBS laat mij bovendien weten dat zij dagelijks inzet op de opleiding van haar medewerkers om zich zowel bij het nemen van strategische beslissingen als in de dagelijkse werking volledig te conformeren aan alle van toepassing zijnde wettelijke en reglementaire kaders. De boete zal niet met publieke gelden uit de dotatie worden voldaan.

Concernant les griefs des concurrents que vous évoquez, monsieur Arens, la SNCB n'a – à ce jour – pris connaissance d'aucune plainte et/ou réclamation. Devenir ministre implique aussi d'assumer un passé – ce à quoi je m'emploie évidemment, quelles que soient les questions posées – mais tout autant de se tourner vers l'avenir, pour éviter que de telles pratiques ne se reproduisent. En l'occurrence, pour ce qui concerne le transport de marchandises, l'ancienne filiale de la SNCB est désormais totalement autonome.

Fort heureusement, il s'agit de faits anciens. Je salue le fait que l'actuelle direction de la SNCB ait collaboré à l'enquête de la Commission européenne – sans, bien entendu, me réjouir de cette condamnation.

28.04 Frank Troosters (VB): Mijnheer de minister, u hebt voor een stuk gelijk: het gaat om oude feiten die zich hebben afgespeeld bij de dochteronderneming van de NMBS, maar de NMBS krijgt dat vandaag op haar bord. De NMBS zegt dat zij inzet op de opleiding van haar medewerkers. Als wij hierover een vraag hadden gesteld in 2010, zou de NMBS ook hebben geantwoord dat zij werkt aan de opleiding van haar medewerkers op het vlak van onder andere ethiek en toch zijn de feiten gebeurd. Het is net omdat de ethische regels overtreden worden, dat zoiets gebeurt.

Ik vind het toch frappant dat er uiteindelijk geen haan kraait naar wie hierin een verantwoordelijkheid droeg of een rol speelde, zoals de heer Fontinoy. Die personen komen daar zomaar mee weg. Ik kan dat alleen maar betreuren.

28.05 Josy Arens (cdH): Monsieur le ministre, je vous remercie pour votre réponse et suis tout heureux d'apprendre que la SNCB met tout en œuvre, en ce y compris la formation, pour que ce type de pratiques ne soit plus possible.

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

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

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): Mijnheer de voorzitter, Infrabel is een van de ambassadeurs van het project "Baanbrekende werkgevers". Die ambassadeurs verankeren het hybride werken en de nieuwe mobiliteit in het beleid, en dat zien we bij Vlaams Belang als een eretitel voor Infrabel.

De drie pijlers waarop dit project berust, zijn: slimmer en groener onderweg; mensgericht, hybride werken;

en uiteraard ook minder onderweg. Telewerken wordt meer en meer de regel, ook bij Infrabel. Dat kan thuis of vanuit een van hun zeven satellietkantoren. Dit wordt na corona opnieuw geëvalueerd en het lijkt de bedoeling om hierin enkele stappen verder te zetten.

Volgens CEO Gilson zijn de reacties op het telewerk zeer positief. Hij voegt eraan toe dat een flexibele hr-regeling de toekomst is, en dat die flexibiliteit voor een vrijheid zorgt die het fysieke en mentale welzijn ten goede komt. Dat moet ook de motivatie en het bijhorende resultaat ten goede komen, aldus nog Gilson. Ook op het vlak van slimmer en groener onderweg zijn tracht Infrabel het goede voorbeeld te geven. In dit kader wordt onder meer het gebruik van de trein gepromoot en uiteraard ook vergoed.

Voor mijn vragen, die vrij uitgebreid zijn, verwijs ik naar mijn schriftelijk ingediende versie.

29.02 Minister **Georges Gilkinet**: Mijnheer de voorzitter, Infrabel deelt mij het volgende mee.

Het lijkt geen twijfel dat het systeem van telewerken tijdens de coronacrisis een noodoplossing vormt en dat iedereen blij zal zijn om binnenkort te kunnen terugkeren naar het normale leven. In normale tijden evenwel werd telewerk in een evaluatie bij Infrabel uiterst positief beoordeeld. Telewerkers geven hierbij als grootste voordeel aan dat ze een beter evenwicht vinden tussen werk en privéleven en efficiënter en geconcentreerder werken.

Waarschijnlijk brengt de huidige gezondheidscrisis blijvende gedragsveranderingen en nieuwe werkwijzen tot stand. Hiermee zal rekening dienen te worden gehouden bij het definiëren van de werkplekken. Dit geldt zowel voor de spoorwegen als voor veel andere sectoren. We mogen er echter van uitgaan dat de overgrote meerderheid van het personeel dat aan structureel telewerk doet, enkele dagen per week naar kantoor zal blijven gaan, aangezien een fysieke aanwezigheid vereist blijft voor hun werk.

Ik kom tot uw derde vraag. Door de recente opening van een satellietkantoor in de werkplaats van Bascoup staat de teller momenteel op acht. In eerste instantie wordt een analyse gemaakt van de huidige woonplaats van de werknemers, om een zogenaamde *heatmap* te genereren. Op basis van deze kaart kan Infrabel de meest aangewezen locaties voor satellietwerk bepalen. Tegen eind dit jaar of begin volgend jaar plant Infrabel nog satellietkantoren te openen in Leuven, Namen, Kortrijk en Antwerpen.

Door een reservatie- en monitoringsysteem kan Infrabel de bezettingsgraad meten en op deze basis de capaciteit verhogen naargelang de behoeften. In een volgende fase wil Infrabel het comfort van de satellietwerkers verhogen door onder meer lockers te plaatsen. Al vier jaar biedt Infrabel, net als de andere entiteiten van de spoorwegen, het personeel de mogelijkheid om te telewerken. Infrabel volgt dagelijks de aanbevelingen van de experts en de regeringsbeslissingen.

Op dit moment is telewerk dus nog verplicht voor alle werknemers voor wie dit mogelijk is. Zodra de pandemie achter ons ligt, zullen aan de hand van de nieuwe telewerkmaatregelen uit de gezondheidscrisis en de flexibiliteit die daarmee verbonden is, lessen worden getrokken. Er dient op gewezen dat alle medewerkers van de spoorwegen voor hun woon-werkverplaatsingen altijd al gratis met de trein hebben mogen reizen. Gebruikers van het openbaar vervoer die zich bijvoorbeeld naar andere vestigingen of naar het opleidingscentrum van Infrabel Academy moeten begeven, krijgen hiervoor bovendien een kostenvergoeding of kunnen gebruikmaken van groene of elektrische dienstvoertuigen. Wie de fiets gebruikt voor zijn woon-werkverplaatsingen krijgt hiervoor ook een vergoeding.

De eerder genoemde maatregelen worden continu geëvalueerd. Als autonome overheidsbedrijven beschikken de NMBS en Infrabel over de nodige autonomie om maatregelen te nemen ten aanzien van hun personeel. Ze doen dit onder auspiciën van HR Rail en overeenkomstig een reglementering waarover met de vakbondsorganisaties is onderhandeld in de daartoe bestemde overlegorganen. Momenteel wordt hiervoor een protocol van sociaal akkoord uitgewerkt.

Het is niet opportuun hier nu reeds enige informatie over mee te delen, teneinde de vrijheid van overleg van eenieder in diens rol te respecteren.

29.03 **Pieter De Spiegeleer** (VB): Mijnheer de minister, ik heb niet op al mijn vragen een antwoord gekregen. Wel valt het me alvast op dat u het telewerken en de nieuwe werkvormen die bij Infrabel geïmplementeerd zijn, zeer sterk linkt aan corona. Misschien heb ik de verschillende artikels waar de heer Gilson geciteerd wordt, verkeerd begrepen of geïnterpreteerd, want die verwijzen naar nieuwe werkvormen

in het algemeen, dus ook in het postcoronatijdperk. Dat betreurt ik.

Wel doet het ons plezier te vernemen dat de teller van het aantal satellietkantoren intussen op acht staat en nog zal oplopen. Dat vind ik zeer positief, in het licht van het decentraliseren en regionaliseren van fysieke werkplekken. Ik zal verder opvolgen wat het effect daarvan zal zijn op de huidige hoofdzetel van Infrabel en de eventuele nieuwe hoofdzetel waarvan al een aantal jaar sprake is. Ik vermoed dat dat project nogal megalomaan zal zijn, net als de NMBS-hoofdzetel waarvan zonet al sprake was, en meen dat die ambitie misschien wat teruggeschoefd kan worden. Wordt ongetwijfeld vervolgd.

Ik hoop dat Infrabel de ambassadeurstitel van "Baanbrekende werkgever" – toch wel een eretitel - met veel bravoure verder zal blijven verdedigen. Voor Vlaams Belang zullen ze dan toch nog extra stappen moeten zetten, ook na corona.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

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

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

30.01 Kattrin Jadin (MR): Monsieur le ministre, avec votre prédécesseur, j'ai eu l'occasion de discuter d'une éventuelle réouverture de la ligne transfrontalière Eupen-Stolberg afin de permettre à l'Euregiobahn de rallier nos deux pays. Une étude avait d'ailleurs été demandée à Infrabel quant à la possibilité de la réouverture cette ligne.

Du côté allemand, les nouvelles sont plutôt positives puisque les gérants du rail sont enthousiastes vis-à-vis de ce projet. Ces dernières années, de grands investissements ont été réalisés pour améliorer l'infrastructure ferroviaire jusqu'à la frontière belge, notamment pour la restauration du Falkenbachviadukt, qui a été fortement endommagé lors de la Seconde Guerre mondiale, et l'électrification de la ligne en question. Du côté allemand, on ne cache pas l'envie de réactiver cette ligne.

Ce projet est très ambitieux et offrirait vraisemblablement de nombreux avantages et de nouvelles opportunités pour les deux côtés, particulièrement pour la ville d'Eupen. La réouverture de cette ligne serait une très bonne chose et j'espère donc que ce dossier pourra aboutir de notre côté.

Monsieur le ministre, qu'en est-il de la possible réouverture de cette ancienne ligne de chemin de fer? Quels seraient les investissements matériels et donc pécuniaires à faire par la Belgique? Avez-vous eu ou votre administration a-t-elle déjà eu des contacts à ce sujet avec l'administration allemande? Je vous remercie.

30.02 Georges Gilkinet, ministre: Madame Jadin, je vous remercie pour votre patience dans cette commission et dans ce dossier. Nous rêvons tous de la réouverture de lignes, mais nous savons tous que ce sont des dossiers qui prennent du temps. Il est vrai qu'en tant que ministre de la Mobilité, j'ai ce rêve de pouvoir, à différents endroits - je suis interpellé par des collègues de différentes régions - contribuer à la réouverture de lignes. Cela prend du temps et cela nécessite des moyens.

La possible remise en service de cette ligne ferroviaire est un sujet discuté depuis plusieurs années et mérite d'être étudiée tout à fait ouvertement. Comme vous le savez, aujourd'hui, la ligne 49-48 entre Eupen et Raeren-frontière est mise hors service et on ne peut y rouler que sur autorisation spéciale.

Les investissements à prendre en compte seraient, si l'on considère que l'on roule avec des locomotives diesel, comme du côté allemand - ce qui n'est pas optimal d'un point de vue environnemental - la signalisation, en ce compris quelques passages à niveau.

J'attire toutefois votre attention sur le fait que l'on connaît l'état du réseau et que de nombreux investissements seraient indispensables à son renouvellement. Des choix seraient dès lors nécessaires pour l'affectation des moyens dans un cadre budgétaire qui reste limité et fixé.

Du côté allemand, on travaille également à la remise en état de cette infrastructure. Infrabel a déjà rencontré la société Euregio Verkehrsschienennetz GmbH (EVS), sise à Stolberg, celle-ci l'ayant invitée pour lui

montrer les pratiques allemandes dans le domaine des petites lignes. Je ne manquerai pas de m'entretenir également de cette question avec votre excellente collègue, la bourgmestre d'Eupen Claudia Niessen, pour voir ce qu'il est possible d'entreprendre.

Je ne tiens pas à prononcer de promesses inconsidérées, mais je veux me montrer ouvert à l'examen de ce dossier, comme nous le faisons pour ceux qui sont soumis par d'autres membres de cette commission.

30.03 Kattrin Jadin (MR): Monsieur le ministre, je vous remercie de votre réponse.

Je répliquerai en trois points.

Tout d'abord, le but n'est évidemment pas de faire rouler des locomotives au diesel. J'en suis parfaitement consciente. Du reste, l'objet de ma question est de savoir si nous pouvons trouver des moyens de bonne affectation de ces lignes: l'Euregiobahn. Votre amie, bourgmestre d'Eupen, vous confirmera, tout comme moi – puisque nous siégeons dans la même majorité communale – que le nerf de la guerre sera évidemment le financement du projet.

À ce titre, j'avais proposé une piste à votre prédécesseur, au regard des moyens budgétaires à affecter à l'échelle européenne. Nous savons qu'Euregio Meuse-Rhin détient encore des possibilités d'investissement, bien que nous ignorions ce qu'il en adviendra à l'avenir, puisque tous ces programmes seront renégociés dans les prochaines années. En tout cas, nous bénéficierons peut-être d'une belle opportunité à saisir en termes de moyens financiers.

Par ailleurs, et je tiens à le préciser, il y a une opportunité stratégique à la mise en place d'une ligne comme celle-ci. Pourquoi dis-je cela? Parce que l'Université d'Aix-la-Chapelle, la RWTH, est en train de s'étendre. Un pôle universitaire important pour la Rhénanie-du-Nord-Westphalie est en train de se créer. Il a des retombées économiques importantes pour ma région avec une infrastructure telle que l'Euregiobahn qui pourrait de ce fait relier les trois pays (la Belgique, l'Allemagne et les Pays-Bas) et serait un instrument très intéressant d'un point de vue économique.

Oui, je pense que nous devons être créatifs. Je sais que les moyens de la SNCB ne sont pas infinis et que cela ne va pas en s'améliorant. Je me tiens à votre entière disposition, monsieur le ministre, pour tenter de trouver des solutions créatives.

L'incident est clos.

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 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): Mijnheer de minister, u hebt daarnet al een tipje van de sluier gelicht over de app "MoveSafe" van de NMBS. U hebt al toegelicht dat de app niet echt rekening houdt met de wijziging van de bezetting tijdens de treinritten, maar dat daaraan wordt gewerkt.

Mijn vraag is algemeen. Werd reeds een evaluatie gemaakt van de frequentie, het gebruik en de technische aspecten van de app? Zo nee, zal dat nog gebeuren en wanneer? Zo ja, wat waren de bevindingen ervan?

31.02 Minister Georges Gilkinet: Mijnheer de voorzitter, mijnheer Troosters, de NMBS deelt mij mee dat onlangs een evaluatie werd uitgevoerd en dat de resultaten als erg bemoedigend werden ingeschat. Zeventig procent 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.

De NMBS heeft via de appstore en de sociale media veel constructieve berichten en feedback ontvangen waardoor zij kon voortwerken aan verbeteringen. Het lijkt erop dat er nog enkele verbeteringen mogelijk zijn. Het gaat onder meer om de hiernavolgende punten.

De app houdt geen rekening met de bezettingsgraad, die tijdens de reis drastisch kan veranderen. Ze kan bijvoorbeeld laag zijn bij het instappen, maar hoog bij de volgende halte. Bovendien gaat de app bij het

zoeken uit van de huidige locatie, terwijl de gebruiker aangeeft de voorkeur te geven aan het zoeken van station tot station.

De NMBS deelt mij mee actief aan die punten te werken, wat ik vanzelfsprekend alleen maar kan aanmoedigen.

31.03 Frank Troosters (VB): Mijnheer de minister, uw antwoord was heel duidelijk en to the point. Ik hoop dat men de nodige moeite doet om hier verder in te investeren, want ook na de coronacrisis zal de app natuurlijk bijzonder nuttig zijn.

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

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 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): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, bedankt om deze laatste vraag er nog bij te nemen.

De laatste drie weken was het treinverkeer rond Hasselt heel moeilijk, nu is het iets beter, maar zeker richting Antwerpen was het een soep.

Er waren namelijk verschillende infrastructuurwerken tegelijk bezig. Ik werkte vroeger in Antwerpen, dus ik kan het probleem kort schetsen. Iemand die snel naar Antwerpen wil, heeft 's morgens twee opties. Er is een piekurtrein via Diest, maar daar waren werken. Plan B gaat via Mol. Die trein moeten we nemen als er iets misloopt met de andere. Ook daar waren er evenwel werken. Ook richting Genk lag alles al een tijdje stil door de aanleg van een brug.

We zijn uiteraard blij dat er in Limburg een inhaalmanoeuvre gebeurt op het vlak van infrastructuurwerken, dat juich ik zeker toe. Doordat alle werken tegelijkertijd uitgevoerd werden, werd het natuurlijk moeilijk. Alle verkeer vanuit Limburg moest namelijk over het enkelspoor tussen Sint-Truiden en Alken. We zijn daarstraks het actuadebat begonnen met een incident op zondagavond, toen alles daar fout gelopen is. Ook de regeling rond de zitplaatsen aan het raam gooide daar toen roet in het eten. Het was toen de enige optie om uit Limburg weg te geraken.

Zijn er nog momenten gepland waarop er op hetzelfde ogenblik veel infrastructuurwerken gedaan worden? Kan er dan beter gecoördineerd worden zodat alle verkeer niet over dezelfde lijn moet?

Door een aantal incidenten zijn er enkele kortere treinen geweest, met als gevolg volle treinen. Dat is al eerder gebeurd, dat zijn we gewoon in Limburg, maar in deze periode is dat natuurlijk niet aangeraden. Kan een en ander dus beter gecoördineerd worden en waarom wordt er niet beter nagedacht over de planning, zodat niet alle Limburgers over een spoor moesten in een kortere trein?

32.02 Minister Georges Gilkinet: Mijnheer de minister, mevrouw Creemers, eerst en vooral moeten we blij zijn dat er in Limburg goed geïnvesteerd wordt. Daar zijn wel vervelende consequenties en die moeten we zoveel mogelijk vermijden.

De NMBS deelt mij mee dat zij uitvoerig heeft gecommuniceerd over de werkzaamheden in Hasselt met haar stakeholders en haar klanten. Ik kan u alvast de volgende belangrijke elementen meegeven.

Eerst en vooral is het belangrijk de context te kennen. De modernisering van de spoorinfrastructuur in het station van Hasselt vanaf de vertakking Hasselt-West tot voorbij de perrons was al vele jaren broodnodig.

Door het drukke reizigers- en goederenverkeer ter plekke konden de werken in het verleden niet uitgevoerd worden. Het drukke verkeer van en naar Aarschot, van en naar Genk, van en naar Mol, en van en naar de tractiewerkplaats van de NMBS komen samen op één plaats. Infrabel noemt dit de bottleneck of de flessenhals van Hasselt.

De levensduur van de infrastructuur liep daar op zijn einde. De noodzakelijke vernieuwing van de infrastructuur gaat vanwege deze specifieke situatie dus onvermijdelijk gepaard met een onderbreking van het treinverkeer van en naar Aarschot, Genk en Mol. Vanuit dit oogpunt heeft Infrabel ervoor geopteerd om de grote en noodzakelijke werken te synchroniseren zodat ze tegelijk uitgevoerd konden worden. Het gaat met name over de spooromvorming van de nieuwe brug in Kuringen, de grondwerken voor de nieuwe seininrichtingen tussen Aarschot en Hasselt, de vernieuwing van overwegen, de elektrificatie van lijn 15, het onderhoud van de spoorinfrastructuur, de perronverhoging in Kievit en een versnelling van de werken voor het Spartacusproject.

Infrabel heeft dus voor de korte pijn geopteerd, voor de kortst mogelijke pijn. Met de recente werken zijn de meest dringende vernieuwingen uitgevoerd. De komende jaren blijft Infrabel evenwel moderniseren in Hasselt om Hasselt als belangrijk knooppunt voor goederen- en reizigersverkeer klaar te maken voor de uitdagingen van de toekomst. Er zal dit jaar ook verschillende weekends gewerkt worden op de lijnen rond Hasselt.

Gezien de vele infrastructuurbeperkingen was de ontwikkeling van een alternatief vervoersplan door de NMBS een complexe puzzel. Er werd gekozen voor een ruim aanbod naar Brussel, Antwerpen en Mol, vervangbussen die Hasselt met Diest, Aarschot, Mol en Leopoldsburg en Genk verbonden. Dit leidde helaas onvermijdelijk tot langere reistijden. Een tweede IC-trein tussen Hasselt, Leuven en Brussel via Sint-Truiden kon om diverse redenen niet worden ingelegd. Er is onvoldoende capaciteit beschikbaar op het enkelsporige baanvak tussen Hasselt en Landen. In Hasselt waren slechts vier perrons beschikbaar, waardoor een bijkomende verbinding niet meer kon ingelegd worden. Bijkomend materieel voor een tweede verbinding was niet beschikbaar omdat de toegang van de werkplaats in Hasselt vanwege de werken aan de bovenvernoemde flessenhals tijdens de werken zeer beperkt was. Daardoor kon er nauwelijks materieel ter beschikking gesteld en onderhouden worden in Hasselt.

Voor de alternatieve treindienst moesten er immers al meerdere stellen uitwijken naar Landen, Leuven, Aarschot, Schaarbeek en Kinkempois. Informatie over het aantal klachten en over de verhouding van de capaciteit en de bezetting van de vervangbussen heeft mij nog niet bereikt.

Zoals ik in mijn inleiding zei, zijn er momenteel inderdaad storingen en ik vind dat jammer voor de Limburgse reizigers, maar dat is wel voor een betere dienstverlening. De werken waren nodig doordat de spoorinfrastructuur daar verouderd is en doordat er in het verleden te weinig geïnvesteerd werd. We moeten dat oplossen en opkuisen.

32.03 Barbara Creemers (Ecolo-Groen): Mijnheer de minister, je kan uiteraard geen omelet bakken zonder eieren te breken, dat begrijp ik. Er was een inhaalbeweging nodig. Ik hoop wel dat het nog maar korte pijnen zullen zijn. Wat het moeilijk maakt, is dat de treinstellen niet konden verlengd worden, zeker nu. We kennen het probleem van het enkelspoor en we weten ook dat via Leuven naar Antwerpen gaan altijd vertraging oplevert. Als je echter twee uur onderweg bent voor een traject waarover je met de auto, zelf met files, maar een uur doet, dan wordt het moeilijk om mensen te motiveren om de trein te nemen. Ik heb deze week de verbinding nogmaals genomen en het lijkt nu veel beter.

Ik hoop dat u de vinger aan de pols kan houden, mijnheer de minister, en dat als er nog korte, pijnlijke ingrepen nodig zijn, alles op alles wordt gezet om langere treinen, met meer wagons, in te leggen zodat we niet als sardientjes in een blikje zitten. Alleszins bedankt voor uw antwoord en er mogen nog veel vernieuwingen komen in Hasselt, daar zitten we zeker op te wachten.

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

Le président: Je voudrais saluer notre nouveau collaborateur, M. Bernard Janssens, qui officiait pour la première fois dans notre commission. Il était un peu anxieux, mais tout s'est bien passé.

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

De openbare commissievergadering wordt gesloten om 18.01 uur.