

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

COMMISSIE VOOR MOBILITEIT,
OVERHEIDSBEDRIJVEN EN
FEDERALE INSTELLINGEN

du

van

MERCREDI 30 MARS 2022

WOENSDAG 30 MAART 2022

Matin

Voormiddag

La réunion publique de commission est ouverte à 10 h 17 et présidée par M. Jean-Marc Delizée.
De openbare commissievergadering wordt geopend om 10.17 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.

Le **président**: Le ministre de la Mobilité me précise qu'il devra nous quitter à midi.

01 Débat d'actualité sur la SNCB et l'accueil des réfugiés et questions jointes de

- Hervé Rigot à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La gratuité des transports de la SNCB pour les réfugiés" (55025785C)
- Nicolas Parent à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les mesures de la SNCB en faveur des réfugiés ukrainiens" (55025836C)
- Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La circulation gratuite sur le rail pour les réfugiés de guerre" (55025859C)
- Ben Segers à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les conséquences de la guerre en Ukraine" (55025878C)
- Ben Segers à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La vigilance accrue face à l'exploitation de réfugiés ukrainiens dans les gares" (55026593C)
- Marianne Verhaert à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'accueil de réfugiés à Bruxelles-Midi" (55026647C)
- Ben Segers à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'encadrement des réfugiés ukrainiens à leur arrivée à la gare de Bruxelles-Midi" (55026665C)

01 Actualiteitsdebat over de NMBS en de opvang van vluchtelingen en toegevoegde vragen van

- Hervé Rigot aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Gratis vervoer met de NMBS voor vluchtelingen" (55025785C)
- Nicolas Parent aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De maatregelen van de NMBS voor de Oekraïense vluchtelingen" (55025836C)
- Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het gratis sporen voor oorlogsvluchtelingen" (55025859C)
- Ben Segers aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De gevolgen van de oorlog in Oekraïne" (55025878C)
- Ben Segers aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De verhoogde waakzaamheid voor de uitbuiting van Oekraïense vluchtelingen in de stations" (55026593C)
- Marianne Verhaert aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De opvang van vluchtelingen in Brussel-Zuid" (55026647C)
- Ben Segers aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De omkadering van de Oekraïense vluchtelingen bij aankomst in het station Brussel-Zuid" (55026665C)

01.01 Nicolas Parent (Ecolo-Groen): Monsieur le président, monsieur le ministre, je ne vais pas m'étendre sur le contexte, d'autant plus qu'il a évolué depuis le début de la crise. Différentes initiatives ont été prises,

mais c'est vrai que le rail joue un rôle important depuis le début de la question de la crise des réfugiés ukrainiens. On a salué l'initiative de la SNCB de rendre son réseau gratuit pour les réfugiés. Dans un premier temps, c'est essentiel pour leur permettre de se déplacer et de rejoindre à la fois les organes à Bruxelles – le centre Fedasil, le centre d'accueil au Heyssel – et les communes. Cette gratuité leur permettra aussi de se déplacer sur le réseau parce que les familles sont parfois dispersées. Dans un second temps, il y a également l'opportunité pour des Ukrainiens de travailler dans les villes. Aujourd'hui, étant donné le prix des carburants notamment, il est important de disposer d'un moyen de mobilité gratuit.

Comme on le sait, les Ukrainiens rencontrent des problèmes au niveau de l'utilisation des langues à la fois au niveau de l'alphabet mais aussi au niveau du type de langue. Il est extrêmement important d'avoir des messages informatifs qui leur soient dédiés pour bien les orienter sur notre territoire.

À ce sujet, qu'est-il prévu dans les gares? Je pense à certaines gares essentielles, comme Liège – il y a là tous ces réfugiés qui viennent notamment du réseau allemand – et Bruxelles comme lieu central. Qu'est-il prévu comme messages informatifs à destination des réfugiés?

Avez-vous déjà des retours en matière de chiffres par rapport aux personnes réfugiées ukrainiennes qui ont utilisé le réseau ferroviaire belge?

Comment le personnel de la SNCB est-il sensibilisé à la question de l'accueil, sachant qu'il existe différentes catégories de personnes qui circulent sur le réseau avec un statut – ou pas – de réfugié? Quelles informations leur sont-elles procurées?

À l'instar du local de la gare des Guillemins, d'autres initiatives sont-elles prévues dans les gares, notamment en concertation avec les autorités locales?

01.02 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Mijnheer de minister, een oorlog is natuurlijk iets verschrikkelijks. Wij moeten allemaal bekommerd zijn om de mensen die nu op de vlucht zijn.

Wij vinden het dus een goede zaak dat overheidsbedrijven nadenken over een oplossing om die oorlogsvluchtelingen te helpen. De NMBS heeft beslist de Oekraïners op de vlucht te helpen door ze gratis te laten sporen. Wij vinden dat een lovenswaardig besluit, maar wij hebben toch een aantal vragen over deze beslissing.

Wij vernemen van personeelsleden van de NMBS dat er toch wat problemen zijn. Bij de start van de maatregel moesten zij de Oekraïners die op de vlucht waren een ticket aanrekenen. In de praktijk mogen enkel Oekraïners die uit Duitsland komen met een speciaal ticket van de Deutsche Bahn in België gratis de trein van de NMBS gebruiken. Wie dus niet via de Deutsche Bahn ons land binnenkomt, moet wel betalen. Dat is wat wij gehoord hebben in het begin. Misschien is dat ondertussen veranderd.

In Duitsland kijkt men enkel naar de identiteit. Oekraïners krijgen een gratis ticket. Hoe is dat nu bij ons? Gebeurt het in België ook op basis van de identiteitskaart? Bent u op de hoogte van de problemen ter zake?

Naast de mensen uit Oekraïne zijn er andere oorlogsvluchtelingen, uit andere landen als Jemen, Syrië, Afghanistan, en ook Palestijnse mensen. Hoe zit het voor die mensen? Zult u hun ook gratis tickets geven?

Hoe ziet u het verschil dat er nu gemaakt wordt inzake oorlogsvluchtelingen?

01.03 Ben Segers (Vooruit): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, ik verwijs naar mijn schriftelijk ingediende vragen. Ik wil mij ook verontschuldigen, want er is vanochtend ook een actuadebat in de commissie voor Binnenlandse Zaken over hetzelfde onderwerp. Ik zal wellicht een deel van het antwoord missen.

De oorlog in Oekraïne brengt in ons land een grote golf van solidariteit teweeg. Helaas is de oorlog voor mensen met slechte bedoelingen ook een unieke kans. Hierop moeten we zéér snel anticiperen.

Zo stelde de directeur van Payoke in Het Nieuwsblad het volgende: “Moeders die voor hun kind moeten zorgen vormen een zeer kwetsbare groep, in extreem kwetsbare omstandigheden. Het zal niet lang duren vooraleer velen van hen in een precaire financiële situatie terechtkomen waarbij ze allemaal hulp nodig hebben. En dan zijn dat gedroomde slachtoffers voor criminelen zoals maffiabendes, loverboys of pooiers.

Niemand twijfelt eraan dat er mensen klaarstaan om die vluchtelingen op de meest -walgelijke manier te misbruiken."

Ook andere vele wantoestanden zijn denkbaar.

In Duitsland zijn er al berichten dat vrouwen en jongeren die in het centraal station van Berlijn arriveerden systematisch werden benaderd door mensen met slechte bedoelingen. Onderzoek is er lopende. Wat in Duitsland gebeurt, is in België ongetwijfeld ook mogelijk. Op extreem korte termijn zal er daarom actie moeten ondernomen worden.

Hierover heb ik volgende vragen:

Is het personeel van Securail gevormd om uitbuitingssituaties en mensenhandel te detecteren? Zijn zij bvb. op de hoogte van de multidisciplinaire samenwerking hieromtrent (met o.a. gespecialiseerde centra voor mensenhandel)? Wat is de situatie van overig NMBS-personeel (bvb. treinbegeleiders)- en/of Infrabelpersoneel wat deze kennis betreft?

Is Securail op dit ogenblik in verhoogde waakzaamheid gebracht met het oog op detectie van mogelijke wantoestanden, misbruiken, potentiële uitbuitingssituaties tot mensenhandel toe? Welk initiatief heeft u genomen en/of wat zal u doen?

Is het overige NMBS- en Infrabelpersoneel op dit ogenblik in verhoogde waakzaamheid gebracht met het oog op detectie van mogelijke wantoestanden, misbruiken, potentiële uitbuitingssituaties tot mensenhandel toe? Welk initiatief heeft u genomen en/of wat zal u doen?

Werden er al wantoestanden of situaties van mogelijk misbruik, uitbuiting - tot potentiële mensenhandel - vastgesteld met betrekking tot Oekraïense vluchtelingen?

Welke samenwerking met spoorwegpolitie is er? Wordt of wordt deze herbekeken gezien de huidige omstandigheden?

Ter aanvulling van mijn vraag die ik enkele weken geleden indiende leg ik u ook graag volgende vragen voor:

In Nederland zijn er volgens het Rode Kruis signalen dat mensenhandelaren halverwege de reis in treinen stappen en jonge meisjes aanspreken. Is het NMBS-personeel en securail op de hoogte van deze gebeurtenissen? Werden er al dergelijke situaties gedetecteerd? Is er verhoogde waakzaamheid?

In Nederland wordt op de treinen gewaarschuwd voor uitbuiting en mensenhandel en wordt er bvb. gevraagd geen paspoort af te geven aan mensen die niet van officiële instanties zijn. Wordt er een gelijkaardige boodschap ook omgeroepen op de treinen op Belgisch grondgebied, zeker wanneer er zich veel Oekraïners op de trein bevinden? Om welke trajecten gaat het dan? Met welke boodschap?

Op Berlin Hauptbahnhof wemelt het van de waarschuwingen, gericht op vluchtelingen én op het leger vrijwilligers. Op het perron roepen luidsprekers in drie talen vluchtelingen op om niet zomaar met iemand mee te gaan en alleen hulp te aanvaarden van instanties of de autoriteiten. Flyers in het Engels en Oekraïens waarschuwen voor 'mensen, man en vrouw' die zich voordoen als vrijwilliger maar mogelijk 'uit de seksindustrie of kringen van mensenhandelaars' afkomstig zijn. Posters in het station rammen de boodschap er verder in. Heeft u voor dit alles - nl. omroepen, flyers, posters - ook al voor gezorgd op bvb. Brussel-Zuid en Luik?

Worden personen die zich aandienen in de stations met het oog op al dan niet beweerde opvang consequent door bvb. securail en eventueel NMBS-personeel systematisch aangesproken - zoals in Duitsland - met de vraag of men met iemand heeft afgesproken? Bestaat er een uitgewerkte procedure om verdachte gevallen te detecteren?

Worden vrijwilligers die zich aandienen in de stations - en die geen verdere link hebben met aankomende Oekraïners - door securail en eventueel NMBS-personeel systematisch doorverwezen naar de registratie via 'plek vrij', zodat de opvang niet afhankelijk is van een toevallige ontmoeting in bvb. een station, maar gebeurt op basis van de matching door fedasil en zo ook screening verzekerd wordt?

Ter aanvulling van mijn eerder ingediende vragen over dit onderwerp wil ik u ook het volgende voorleggen.

Verskillende malen bezocht ik ondertussen het infopunt aan Brussel-Zuid en bekeek ik de manier waarop Oekraïense vluchtelingen werden opgewacht op het perron en werden toegeleid naar het infopunt en het openbaar vervoer richting het registratiecentrum (overdag) of richting Brusselse hotels ('s avonds).

De situatie daar is merkbaar verbeterd. De afspraken staan steeds beter op punt.

Toch zijn er enkele aandachtspunten:

Het zaaltje van het infopunt is klein, zeker voor al de functies waarvoor het moet dienen (infopunt, wachtruimte, speelruimte, ...) en zeker op het ogenblik dat er grote groepen aankomen. Vaak is er een oorverdovend lawaai, wat bvb. kinderen niet op hun gemak doet stellen. Er is slechts 1 toilet, die eigenlijk niet bedoeld is voor de vluchtelingen. De toiletten verderop de gang zijn betalend. Is er geen alternatieve zaal mogelijk die beter voorzien is op dergelijke grote groepen en de vele functies?

De vluchtelingen hebben honger en dorst bij aankomst. Dankzij Rode Kruis en vrijwilligers werden er met enkele ketens uit het station afspraken gemaakt. Is het mogelijk dit aanbod aan te vullen zodat verzekerd kan worden dat er telkens iets voedzaams te eten en drinken is?

Helaas komen er veel criminelen af op de vluchtelingen, met al een reeks van diefstallen tot gevolg. Minstens zou het mogelijk moeten zijn om de bagage ergens tijdelijk in goede omstandigheden en onbezorgd te kunnen achterlaten. Zal u daarvoor zorgen?

Voor de goede werking van het infopunt én voor de verdere afspraken is het absoluut noodzakelijk dat er een fatsoenlijke wifi-verbinding is. Het signaal is er op dit ogenblik zeer zwak. Kan u daar wat aan doen?

Bestaat een dergelijk infopunt ook op andere stations in België waar veel vluchtelingen aankomen (bvb. Luik)? Welke afspraken bestaan er daar?

De **voorzitter**: Mevrouw Verhaert en de heer Rigot zijn niet aanwezig.

01.04 Georges Gilkinet, ministre: Monsieur le président, chers collègues, c'est un débat d'actualité important qui me donnera l'occasion de souligner le rôle positif de la SNCB, de ses travailleuses et travailleurs dans cette crise terrible que nous vivons également mais qu'on vit encore bien plus en Ukraine.

Face à l'agression inqualifiable de l'Ukraine par la Russie, il est de notre devoir en tant que démocrates d'être solidaires avec toutes les personnes qui fuient la guerre, qui quittent leur maison, leurs amis, leurs parents, parfois sous les bombes.

Nous sommes au rendez-vous en tant que Belges. Je suis fier de cette solidarité que montrent tous les jours nos citoyennes et nos citoyens en donnant des vêtements et des vivres alimentaires ou encore en hébergeant des réfugiés. Les pouvoirs publics font leur part de travail. Nous avons pris des décisions importantes au plan européen que nous mettons en œuvre en Belgique.

Cette fierté, je la rencontre aussi en tant que ministre de la Mobilité, à l'égard tout d'abord des chemins de fer ukrainiens lorsque je vois des centaines de milliers de femmes et enfants embarqués dans ces trains qui continuent de rouler malgré les bombes. Vous avez sans doute vu comme moi des reportages assez impressionnants et l'ingéniosité des travailleurs des chemins de fer ukrainiens. C'est une grande famille. Ce train est devenu pour eux plus qu'un symbole de sécurité et de liberté mais l'outil de leur liberté, le moyen de leur liberté.

C'est une fierté aussi par rapport à la réaction rapide de la SNCB qui a montré, dès les premiers jours du conflit, la voie exemplaire d'une solidarité forte avec toutes les personnes déplacées par cette guerre, en collaboration avec les autres compagnies ferroviaires européennes. Les Ukrainiens qui arrivent en Belgique le font via l'Allemagne. La SNCB a contribué à une sortie d'Ukraine aussi aisée et sûre que possible grâce aux trains avec un billet spécial "Help Ukraine". La Deutsche Bahn permet à tous les réfugiés d'Ukraine de voyager gratuitement à travers l'Allemagne mais aussi vers d'autres destinations dont la Belgique.

Concrètement, depuis le 1^{er} mars, les réfugiés ukrainiens peuvent, au moment de leur arrivée ou sur leur trajet vers la Belgique, voyager gratuitement sur le réseau SNCB ainsi qu'à bord des trains transfrontaliers depuis ou vers l'Allemagne, les Pays-Bas, le Luxembourg et la France. Pour ce faire, ils doivent présenter le billet Deutsche Bahn "Help Ukraine" et/ou leur passeport, carte d'identité ukrainienne ou tout autre document probant. J'ai demandé à la SNCB qu'elle fasse preuve de flexibilité lors de ce contrôle, compte tenu des circonstances exceptionnelles.

Cette liberté de fuir la guerre en train est offerte gratuitement à toutes les personnes qui, sans être ukrainiennes, disposent d'un titre de séjour ukrainien, conformément à l'esprit et la lettre des décisions européennes.

Pour la période du 4 au 28 mars, un total de 7 181 réfugiés en provenance d'Ukraine ont été signalés sur l'ensemble du réseau. La majorité d'entre eux – entre 80 et 90 % – arrivent par la gare de Bruxelles-Midi, d'où ils peuvent être facilement redirigés vers le centre d'enregistrement du Heyssel. On leur indique le bus à prendre, qui est affrété par Fedasil.

Les principales gares belges concernées sont donc celles de Bruxelles-Midi et, dans une moindre mesure, de Liège-Guillemins. Dans ces deux gares internationales, la SNCB a mis à disposition un espace réservé à l'accueil et l'information des réfugiés. À Liège-Guillemins, la SNCB a prévu un point d'information, qui est placé sous la responsabilité de la Ville de Liège, que je remercie. Les autorités liégeoises m'ont rapidement contacté. Ensemble, nous avons trouvé une solution d'accueil. Depuis le 5 mars, la Ville de Liège gère cet accueil de 9 h à 22 h, afin d'informer et de rediriger les réfugiés vers les centres dédiés.

Mijnheer Segers, in het station Brussel-Zuid is er met de Brusselse autoriteiten een samenwerking opgezet om de vluchtelingen in een speciale ruimte op te vangen en hen bij hun aankomst zo goed mogelijk te informeren. Om hen bijvoorbeeld naar Paleis 8 op de Heizel te leiden, heeft de NMBS in samenwerking met het kabinet van staatssecretaris Mahdi informatiefolders en affiches opgesteld.

De NMBS deelt mij dat zij een nieuwe ruimte zal inrichten, tegenover de huidige; normaal zou dat nog de komende dagen gebeuren. De huidige ruimte wordt dan alleen nog voor het eerste onthaal en voor de inschrijving gebruikt worden. De tweede ruimte zal dan fungeren als wachtzaal voor de bus, trein of een ander type van transfer.

In het station zijn er vooral geautomatiseerde toiletten. We hebben daarom gevraagd of het lokale bestuur ook in mobiele toiletten kan voorzien. Voorts is de NMBS bezig met de versterking van het wifisignaal en een verhoging van het aantal mogelijke connecties.

Ook het Rode Kruis heeft een versterking van de opvang van vluchtelingen in Brussel-Zuid aangekondigd.

Le site web de la SNCB reprend les informations utiles à l'attention des personnes en provenance d'Ukraine. Le personnel en contact avec la clientèle a été informé des conditions relatives à la gratuité de ces voyages et met des dépliants à la disposition des voyageurs.

Afin de veiller à une information et à un accueil optimaux des réfugiés, la SNCB est en contact étroit avec les autorités fédérale, régionales et locales compétentes. Pour la Région de Bruxelles-Capitale, par exemple, la SNCB participe aux réunions hebdomadaires de la cellule de sécurité convoquées par la Haute fonctionnaire de Bruxelles-Capitale regroupant toutes les autorités et tous les services d'urgence et d'intervention impliqués dans l'aide d'urgence.

Si d'autres demandes de mise à disposition de locaux en gare émanant d'autorités locales parvenaient à la SNCB, elle étudierait les possibilités selon les disponibilités et la faisabilité opérationnelle. Lorsque la SNCB examine les bâtiments qu'elle peut mettre immédiatement à la disposition des personnes pour qu'elles y séjournent, la dignité est la première priorité. Les bâtiments doivent être prêts à l'emploi et répondre à de nombreuses normes en matière de conformité d'installations sanitaires, d'électricité, de chauffage, de qualité d'accueil. Le confort est ici essentiel.

Comme vous le constatez, la SNCB joue un rôle exemplaire d'entraide et d'humanité, que je souhaite saluer de façon chaleureuse.

Pour poursuivre cette démarche solidaire, j'ai demandé à la SNCB d'adopter une approche globale de la

problématique de l'accueil des réfugiés et d'accentuer dans la mesure du possible l'effort déjà consenti avec une mise à disposition de bâtiments complémentaires.

De oorlog brengt een deel van het leed met zich mee en sommige mensen met slechte bedoelingen maken schandelijk misbruik van de situatie. De slachtoffers zijn vooral vrouwen en kinderen. De voorbije dagen heeft de politie verschillende gevallen van mishandeling of poging tot mishandeling van allerlei aard vastgesteld. Dit is absoluut onaanvaardbaar. De NMBS beschikt momenteel niet over informatie over misbruiken of situaties van mogelijk misbruik in spoorwegstations. Het spoorwegpersoneel is echter waakzamer geworden voor verdacht gedrag. Als het stations- of treinpersoneel verdacht gedrag vaststelt, moet het Security Operations Center van de NMBS worden gebeld, dat op zijn beurt de politie of Securail inlicht.

Het Security Operations Center van de NMBS werkt in real time samen met de meldkamers van de spoorwegondernemingen Deutsche Bahn, SNCF en de NS die internationaal reizigersvervoer organiseren. De vluchtelingen die niet doorreizen, worden onmiddellijk doorverwezen naar het sociale opvangnet voor registratie en noodopvang in België. In uitzonderlijke gevallen, bijvoorbeeld tijdens het wachten op een aansluitende trein, worden de vluchtelingen opgevangen in het station.

Het personeel van Securail is verantwoordelijk voor de eerste opvang van vluchtelingen bij afwezigheid van ondersteunende diensten. Daarom geven zij de contactgegevens van het registratiecentrum door en zorgen zij voor eten en drinken. Om de contacten te vergemakkelijken, heeft het personeel van Securail de opdracht gekregen een vertaalapp op hun mobiele telefoon te installeren.

Au-delà de la SNCB, ce sont les conducteurs et conductrices, les accompagnateurs et les accompagnatrices de train ainsi que les agents de Securail qui, ensemble, font preuve d'énormément d'humanité en informant en train ou en gare au mieux ces familles déplacées et perdues dans un pays qu'elles ne connaissent souvent pas. Je tiens ici aussi à remercier tous les cheminots qui apportent leur aide en première ligne à tous ces réfugiés d'une guerre que nous espérons ne plus vivre aux portes de l'Europe.

01.05 **Nicolas Parent** (Ecolo-Groen): Monsieur le ministre, je vous remercie pour les chiffres: 7 181 réfugiés ont emprunté le réseau à ce jour. C'est extrêmement important par rapport au nombre de réfugiés accueillis en Belgique. D'où la pertinence de la mesure de la SNCB que nous avons saluée et que nous saluons encore.

Dans un premier temps, vous avez rappelé les initiatives. La réponse rapide sur le terrain a été forte et essentielle au niveau de Bruxelles et de Liège-Guillemins pour ce qui concerne la SNCB. Je vous remercie pour les informations complémentaires. Je pense que, maintenant, un second temps doit s'ouvrir. Les réfugiés sont à présent répartis sur le territoire. Il faut voir comment continuer à bien les informer sur le réseau, sur les informations utiles. Le réseau des gares peut avoir un intérêt en matière de messages informatifs, de même que le site internet de la SNCB, notamment avec des messages directement en ukrainien.

J'entends aussi des réflexions sur la question du logement. Je pense que toutes les entités publiques fédérales ou régionales vont devoir se poser la question si la guerre perdure et des solutions structurelles en matière de logement doivent être recherchées. La SNCB doit certainement être partie prenante.

Enfin, pour ce qui concerne la mobilité des personnes qui fuient les guerres, toutes les guerres, on sait bien que ce débat est parfois compliqué dans notre pays, souvent pour de mauvaises raisons. Des débats doivent être approfondis sur cet enjeu. Comme la SNCB a fait preuve d'ouverture aujourd'hui, cette ouverture et les réflexions doivent se poursuivre sur cet enjeu de la mobilité des personnes.

01.06 **Maria Vindevoghel** (PVDA-PTB): Bedankt voor de antwoorden.

Ik wil mijn diepste respect voor de spoorwegarbeiders in Oekraïne betuigen. Zij zetten zich enorm in voor hun medeburgers, zodat die kunnen vluchten. Ik wil ook mijn respect voor de spoorwegarbeiders in ons land betuigen. Zij hebben tijdens de coronacrisis voortdurend door hun dienstbetoon de burgers ondersteund.

Afrondend wil ik ervoor waarschuwen dat mensen gevoelig zijn voor het feit dat er verschil gemaakt wordt. Of er nu een Jemenitische of Oekraïense oorlogsvluchteling in de wagon zit, er mag geen verschil in behandeling zijn. Vergeten we evenmin dat heel wat mensen in schrijnende armoede in België geen gebruik

van de trein kunnen maken. Ik maak mij dus zorgen over de reactie van de bevolking. We moeten aandacht hebben voor de gevoeligheden van eenieder en mogen niemand vergeten. We moeten ons dus beraden over de vraag hoe we omgaan met oorlogsvluchtelingen enerzijds, en anderzijds welk beleid we voeren voor burgers die zeker in de energiecrisis van vandaag met moeite rondkomen en geen geld hebben om de trein te nemen.

01.07 Ben Segers (Vooruit): Uw antwoord wordt erg op prijs gesteld, mijnheer de minister. Ik waardeer uw inspanningen. De aankomende vluchtelingen hebben nood aan stabiliteit. Zij hebben de verschrikkelijkste dingen meegemaakt. Ik heb een aantal keer het infopunt in het station Brussel-Zuid bezocht en ik heb vastgesteld dat de dienstverlening alsmáar beter op punt staat, waar ik blij om ben. Ik ben ook tevreden dat u zult zorgen voor een grotere zaal, want die is echt nodig. Die zaal moet polyvalent zijn. Er spelen kinderen en er is veel lawaai bij de aankomst van grote groepen.

Ik heb vastgesteld dat de groepen die op het perron aankomen, door Securail, de spoorwegpolitie en vrijwilligers van het Rode Kruis tot aan het infopunt worden begeleid. Dat verloopt best goed. Uit mijn gesprekken met personeel van Securail en de NMBS blijkt dat zij niet op de hoogte zijn van het fenomeen mensenhandel of uitbuiting. Ondanks hun zeer grote inspanningen, die ik bijzonder apprecieer, moet ik in alle eerlijkheid vaststellen dat ze eigenlijk niet wisten wat die fenomenen juist inhielden. Ik wil u dus vragen om die nog eens in herinnering te brengen. Aangezien overal in het buitenland wel signalen van uitbuiting zijn gedetecteerd, zou het me verwonderen dat er in België geen uitbuiting is. Ik wil u zeker ook vragen om aandacht te besteden aan het fenomeen van mensenhandelaars die ergens halverwege het traject op de trein opstappen en zo aankomen met de andere vluchtelingen.

Ten slotte is het nodig om de personen die in de stations staan te wachten, consequent aan te spreken. Dat gebeurt bijvoorbeeld ook in Duitsland. Men vraagt hun op wie ze staan te wachten. Als ze daarop niet vlót een antwoord kunnen geven, zijn ze meteen verdacht. Ik heb dat nog niet gezien in bijvoorbeeld Brussel-Zuid.

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

Le **président**: La question n° 55024860C de M. Patrick Prévot est reportée.

02 Vraag van Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De uitvoering van de resolutie omtrent de aanleg van fietssnelwegen" (55025165C)

02 Question de Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La mise en oeuvre de la résolution sur l'aménagement de pistes cyclables rapides" (55025165C)

02.01 Tomas Roggeman (N-VA): Mijnheer de minister, in 2020 nam de Kamer unaniem mijn resolutie aan betreffende de medewerking van Infrabel en de NMBS bij de realisatie van fietssnelwegen in Vlaanderen en RAVEls in Wallonië. Vorig jaar bevroeg ik u over de stand van zaken van de uitvoering van deze resolutie. U deelde toen mee dat de NMBS al jaren actief meewerkt aan de uitbouw van de fietsinfrastructuur en dat zij veel vragen krijgt vanuit de lokale besturen.

Desalniettemin bereikten mij onlangs nog berichten dat de NMBS vaak een problematische houding aanneemt in dossiers voor de bouw van fietssnelwegen. U hebt zelf midden februari nog een brief ontvangen van de provincie Antwerpen, afkomstig van gedeputeerde Luk Lemmens, die zijn beklag deed over de samenwerking met de NMBS voor de totstandkoming van de fietssnelweg F1. Het betrof herhaaldelijke en laattijdige verbrekingen van gemaakte afspraken door de NMBS. Die leidden tot een gebrek aan rechtszekerheid voor de bouwheer, moeilijkheden bij de verwerving van de nodige gronden, enzovoort.

U gaf vorig jaar tijdens de bespreking in de Kamer ook mee dat uw administratie een overleg was opgestart met de NMBS en Infrabel om na te gaan hoe ze de aanleg van fietssnelwegen beter kunnen faciliteren.

Dat brengt mij tot de volgende vragen.

Hoe verklaart u de aanhoudende klachten? De vraag om een flexibelere houding aan te nemen, is al twee jaar oud.

Hebt u al stappen ondernomen om de resolutie in uitvoering te brengen of wacht u daarvoor nog op het voltooiën van de onderhandelingen over de nieuwe beheerscontracten?

Over welke aan te leggen segmenten van fietssnelwegen hebben Infrabel en de NMBS nog geen akkoord gesloten met lokale overheden omdat de bedrijven van mening zijn dat bepaalde voorwaarden voor hen niet vervuld worden?

Hebben Infrabel of de NMBS overeenkomsten gesloten met lokale besturen, sinds het aannemen van de resolutie, die de aanleg van fietssnelwegen behelzen?

Zijn er nog overwegen waarover Infrabel samenwerkingsovereenkomsten wenst te sluiten voor de sluiting van overwegen of de aanleg van fietssnelwegen?

02.02 Minister **Georges Gilkinet**: Mijnheer Roggeman, de NMBS en Infrabel steunen sinds jaren volop de uitbouw van de fietssnelwegen langs het spoor of op voormalige spoorlijnen. Door hun constructieve samenwerking als grondbeheerders konden gemeenten, provincies en Gewesten een enorm netwerk aanleggen. Er is een grote wil om dit netwerk verder uit te breiden overal in het land. De twee spoorbedrijven ondersteunen de andere beleidsniveaus, zowel door mee na te denken hoe de aanleg van fietssnelwegen het best kan worden georganiseerd in de stationsomgevingen, als door actief mee te werken aan de noodzakelijke zakelijke rechten.

De NMBS laat mij weten dat er natuurlijk gevallen van stationsomgeving zijn die complex zijn en dat sommige oplossingen om daar een fietssnelweg doorheen of langs aan te leggen duur zijn. Het is dan ook nodig dat er wordt gezocht naar creatieve oplossingen.

De NMBS ontvangt vragen over fietssnelwegen van allerlei verschillende partijen. De vragen kunnen bijvoorbeeld komen van gemeenten, provincies, Gewesten of nog andere. In sommige gevallen wordt daarbij een concessie gevraagd, in andere een erfpacht of soms de aankoop van een terrein. Dat wordt steeds geval per geval geanalyseerd. Als de NMBS vaststelt dat de onderhandelingen over de zakelijke rechten lang duren, geeft zij toelatingen voor tijdelijke bezettingen. Op die manier wordt er vaart gezet achter de ontwikkeling van fietssnelwegen.

De aanleg van fietssnelwegen wordt overal in het land op een andere manier geregeld. Dat is een hele uitdaging voor Infrabel en de NMBS. In Vlaanderen zijn de provincies de trekker. In Wallonië is dat het Gewest zelf. In Brussel komt er nog het federale fonds bij. In Wallonië is het door het heuvelachtige reliëf moeilijker om naast het spoor nog plaats vrij te maken dan op vele plaatsen in Vlaanderen. In Brussel gaat het over een heel stedelijke en dichtbebouwde context, waardoor de beschikbare ruimte krappere is dan in een landelijk gebied.

Er is dus nood aan coördinatie. Deze rol heb ik graag op mij genomen door het thema in september 2021 toe te voegen aan het federale actieplan ter promotie van de fiets BE CYCLIST. Een concrete maatregel van dat actieplan betreft namelijk het faciliteren van fietsroutes langs de spoorwegen. Daarmee geef ik meteen ook gehoor aan de Kamerresolutie die u aanhaalt.

Coördineren en faciliteren betekent vooral de samenwerking tussen alle betrokken partners vergemakkelijken, ondanks de bestaande versnippering van bevoegdheden.

Ik heb daarom het initiatief genomen om alle partners rond de tafel te brengen. Na een reeks intensieve en goede gesprekken tussen mijn kabinet, Infrabel en de NMBS hebben wij op 26 oktober 2021 een speciale sessie georganiseerd van de federale fietscommissie in de FOD Mobiliteit. Het betrof een sessie fietssnelwegen, waarbij Infrabel, de NMBS, de drie gewestelijke administraties, Beliris en zelfs de belangrijkste fietsverenigingen voor de eerste keer samenzaten over dat belangrijke thema. De noden van de spoorwegbeheerders werden daarbij verhelderd alsook de wettelijke bepalingen inzake het spoorverkeer en de Europese regels inzake de verkoop van gronden. Ook werden contactpersonen aangeduid en contactgegevens uitgewisseld.

Als gevolg van de eerste bijeenkomst heb ik met mijn gewestelijke collega's tijdens de IMC Mobiliteit van december 2021 afgesproken om met vier entiteiten, dus de Gewesten en het federale niveau, in de toekomst actief samen te werken, om de aanleg van fietssnelwegen nog meer te verbeteren.

Daarvan maken wij nu werk op allerlei manieren.

Ten eerste, nog in maart 2022 zal mijn kabinet op mijn initiatief samenzitten met de Vlaamse provincies om te luisteren naar hun aanbevelingen voor de aanleg van fietssnelwegen.

Ten tweede, later in de lente is er een tweede themasessie fietssnelwegen gepland in de federale fietscommissie van de FOD Mobiliteit, ook ditmaal met Infrabel en de NMBS.

Ten derde, ik heb vernomen dat ook de Gewesten zelf in gesprek zijn met de provincies en gemeenten over dat belangrijke thema. Het Vlaams en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest bijvoorbeeld zijn onlangs een samenwerking aangegaan rond de site www.fietssnelwegen.be. De Brusselse plannen worden nu opgenomen. De website heeft een Franstalige versie erbij gekregen.

Wij zijn dus momenteel druk bezig om dat belangrijke thema op een grondige manier aan te pakken. Het is mijn bedoeling om tegen de zomer van 2022 tot duidelijke afspraken te komen met alle betrokken partners. Dat is ook de wens van de NMBS en Infrabel.

De neuzen staan in dezelfde richting en er heerst grote wil om constructief samen te werken. In ieder geval zal ik erop blijven toezien dat de samenwerking met de andere beleidsniveaus vlot blijft verlopen, want dat is in het belang van veel actuele en toekomstige fietsers in ons land.

De **voorzitter**: Mijnheer de minister, bedankt voor uw uitgebreid antwoord.

02.03 Tomas Roggeman (N-VA): Mijnheer de minister, het antwoord was inderdaad uitgebreid. Ik wil toch nog twee kleine bemerkingen maken.

Ten eerste, ik stel vast dat u de klassieke retoriek vanuit de overheidsbedrijven overneemt, zoals "de NMBS steunt volop de uitbouw," "er is al een constructieve samenwerking" en "er heerst goede wil." De praktijk wijst echter uit dat sommige lokale en provinciale besturen niet die mening toegedaan zijn, maar menen dat de samenwerking stroef verloopt. De constructiviteit is voor hen soms afwezig. De steunbetuigingen worden vaak niet concreet genoeg gemaakt. Recente communicatie van de provincie Antwerpen getuigt daarvan. Ik denk dat het belangrijk is dat gemaakte afspraken en contractuele verbintenissen worden nagekomen. De NMBS moet zich ook tonen als stabiele partner voor andere overheden in dit land. Als dat niet het geval is, dan doet er zich een probleem voor.

Ik kom tot een tweede aspect. U antwoordt dat de benodigde gronden ter beschikking gesteld worden via aankoop, erfpacht of soms de aankoop van het terrein. Een van de vragen uit onze resolutie is echter om dat achterwege te laten. Artikel 2 van de resolutie verzoekt de regering om bij de NMBS, en trouwens ook bij Infrabel, aan te dringen om bij de verwerving van de gronden niet over te gaan tot een verkoop aan de gemeentebesturen, tenzij voor een symbolische euro of door de vestiging van een zakelijk recht. Een verkoop aan commerciële waarde vormt juist een probleem voor heel wat gemeentebesturen die een fietssnelweg willen aanleggen. Om die reden vroeg de resolutie om dergelijke praktijken achterwege te laten, niet langer over te gaan tot verkoop en de gemeentebesturen nog slechts de kosten aan te rekenen voor de administratieve afhandeling en eventueel andere kosten in de marge van de transacties of de vestiging van een zakelijk recht.

Dat u vandaag bevestigt dat dit nog altijd zo wordt toegepast, is het beste bewijs dat onze resolutie nog altijd niet in de praktijk is gebracht. Ik vind dat jammer.

Het verzoek werd in de plenaire vergadering door iedereen gesteund, met slechts een onthouding. Het werd ook gesteund door uw fractie, mijnheer de minister. Ik verzoek u om nauwer toe te zien op de correcte uitvoering ervan door de overheidsbedrijven.

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

03 Vraag van Sander Loones aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Een asymmetrisch beleid" (55025481C)

03 Question de Sander Loones à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La politique asymétrique" (55025481C)

03.01 Sander Loones (N-VA): Mijnheer de minister, er wordt vaak gezegd dat Vivaldi één ploeg is, maar in daden zien we dat soms wat minder. Ik heb twee vragen. Ik heb van uw collega-ministers Verlinden en Clarinval vernomen dat zij u maanden geleden al een brief hebben gestuurd, maar dat u die nog altijd niet hebt beantwoord. Dat is althans wat zij ons zeggen. U schudt ontkennend het hoofd, dus ik hoor graag of zij in dit Parlement onwaarheden verkopen.

Mijn tweede vraag betreft de inhoud van die brief. Het regeerakkoord stelt heel duidelijk dat deze regering zal werken aan *place-based policies*, asymmetrisch beleid, dat u dus federale bevoegdheden zult gebruiken om een beleid te voeren dat aansluit op de noden van de deelstaten. Dat staat in het regeerakkoord, dus wat uw collega-ministers u vragen, is wat u zult doen om het regeerakkoord uit te voeren.

Gelet op het feit dat de brief nog niet werd beantwoord, doe ik momenteel de ronde. U bent immers niet de enige minister die nog niet geantwoord zou hebben. Slechts 4 van de 20 hebben geantwoord, dus ik bevestig hen allemaal over hun intenties om het regeerakkoord uit te voeren.

03.02 Minister Georges Gilkinet: Mijnheer Loones, zoals u terecht opmerkt, voorziet het regeerakkoord in de mogelijkheid, niet de verplichting, voor de regering om haar bevoegdheden op asymmetrische wijze uit te oefenen om tegemoet te komen aan de specifieke noden en dynamieken in de verschillende gebieden van het land, de zogenaamde *place-based policies*.

Na analyse van mijn bevoegdheden hebben wij geen zaken gevonden die van belang waren om op asymmetrische wijze uit te oefenen. Ik ben voorstander van een coöperatief federalisme en heb daarom de interministeriële conferentie van de ministers van Mobiliteit nieuw leven ingeblazen. Die komt om de twee maanden bijeen en heeft al veel concrete resultaten opgeleverd. Samen doen we het immers beter.

03.03 Sander Loones (N-VA): Mijnheer de minister, ik had eigenlijk geen ander antwoord verwacht, maar het zou wel beleefd zijn om uw collega's een antwoord te geven. Als zij u een brief sturen, zou het goed zijn om een brief terug te sturen.

03.04 Minister Georges Gilkinet: Dat heb ik gedaan.

03.05 Sander Loones (N-VA): Zij zeggen dat dit niet zo is. Zegt u hier dat minister Clarinval en minister Verlinden liegen?

03.06 Minister Georges Gilkinet: Dat zou ik nooit zeggen. Ik weet niet wanneer zij dat hebben gezegd maar ik heb hen geantwoord. Ik spreek hen vaak, telkens wanneer het nodig is. Ik ben een beleefde minister die op alle vragen een antwoord geeft, zowel op die van de parlementsleden als die van mijn collega-ministers.

03.07 Sander Loones (N-VA): U bent zo beleefd dat er maar twee herinneringen van uw collega's nodig zijn geweest. Ik zal de brief natuurlijk opvragen en de data vergelijken.

Er is nog iets wat ik niet begrijp. Ik kwam hier aan tijdens de vraag van de heer Roggeman. In uw repliek zei u dat de situatie in Wallonië anders is omdat het een heuvelachtige regio is. Brussel is een stedelijk, dichtbebouwd gebied. Vlaanderen heeft een landelijk karakter, zei u. U bevestigt in één vraag dat de situatie geografisch volledig anders is, om in de daaropvolgende vraag te zeggen dat er geen verschil is en dat er geen nood is om een verschillend beleid te voeren op maat van de noden van de verschillende deelstaten. Mijnheer de minister, ik weet niet of u de antwoorden die uw kabinet voorbereidt leest voor u ze hier debiteert, maar het is een suggestie om dat de volgende keer te doen om enige coherentie tijdens de vergadering te verzekeren.

Ik wil eindigen met een positieve noot. Ik nodig u uit om creatief na te denken over het uitvoeren van het regeerakkoord. Het zal de mobiliteit van alle mensen in dit land alleen ten goede komen als ze eindelijk een beleid op maat krijgen. Men heeft immers wel degelijk verschillende verwachtingen door een verschillende geografische context, waarop u zelf in het antwoord op de vorige vraag wees.

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

Le **président**: La question n° 55025625C de M. D'Amico est transformée en question écrite.

04 Vraag van Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De vliegtaks" (55025632C)

04 Question de Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La taxe sur les billets d'avion" (55025632C)

04.01 **Frank Troosters** (VB): Ik verwijs naar de schriftelijke versie van mijn vraag.

De regering De Croo kondigde de invoering van een vliegtaks aan. Begin februari maakte minister van Financiën Van Peteghem meer details van deze taks bekend. Zo zouden passagiers met een vlucht van minder dan 500 km 10 euro moeten betalen. Voor vluchten van meer dan 500 km met een eindbestemming binnen de Europese Economische Ruimte zou de vliegtaks 2 euro bedragen. Voor vluchten buiten de Europese Economische Ruimte zou de vliegtaks 4 euro bedragen. Het systeem zou in voege gaan vanaf 1 april 2022.

Kan de minister bevestigen dat er tot op heden (22/02/2022) nog geen concrete informatie aan de luchtvaartmaatschappijen werd bezorgd inzake de vliegtaks die op 1 april ek. zal moeten aangerekend worden? Zo ja, wat is de reden hiervoor?

Zal de minister, gezien de vele praktische en organisatorische vragen die de luchtvaartmaatschappijen hebben inzake het invoeren van de vliegtaks op 1 april ek. en gezien de tijdsdruk die de invoering van de vliegtaks op 1 april ek. creëert voor de luchtvaartmaatschappijen verdere stappen of acties ondernemen opdat de luchtvaartmaatschappijen zich tijdig en op passende wijze kunnen informeren? Zo ja, welke en wanneer? Zo neen, waarom niet?

Zal de minister aan de vooropgestelde invoering van de vliegtaks op 1 april ek. blijven vasthouden indien de luchtvaartmaatschappijen zich niet meer tijdig georganiseerd krijgen?

04.02 Minister **Georges Gilkinet**: Mijnheer Troosters, conform het regeerakkoord en vertrekkend van het principe dat de vervuiler betaalt, willen we het gebruik van fossiele brandstoffen, ook in de luchtvaart, zoveel mogelijk ontmoedigen door de invoering van een fiscaal sturend instrument.

Een eerlijke en duurzame concurrentie tussen verschillende vervoerswijzen is van essentieel belang, met name tussen lucht- en spoorvervoer voor korte afstanden. Dat is dan ook het doel van de instapbijdrage, waarover beslist is tijdens het begrotingsconclaf van oktober vorig jaar. Voor de praktische uitvoering ervan verwijs ik u naar de minister van Financiën, de heer Van Peteghem.

04.03 **Frank Troosters** (VB): Ik had al enigszins verwacht dat u zou verwijzen naar een andere minister; dat ligt helemaal in de lijn van de lamelndige communicatie rond de vliegtaks. In het begin kwam er op geen enkele vraag een antwoord, noch op de vraag voor wie de taks van toepassing zou zijn, noch op de vraag over welke afstanden het ging. De regering kon evenmin cijfers geven. Het enige wat zij kon zeggen, was dat de taks 110 miljoen euro zou opbrengen op drie jaar tijd. Inhoudelijk was er helemaal geen communicatie, ook niet na vragen en interpellaties.

Blijkbaar waren er ook problemen met de communicatie naar de actoren uit de vliegsector zelf. Ze werden vrij laat geïnformeerd en konden zich dus moeilijk voorbereiden op de praktische uitrol van de taks.

Er is altijd gezegd dat het een sturende maatregel was naar ecologisch verantwoord transport, zoals de trein. Voor verschillende korte en middellange afstanden is de trein echter geen volwaardig alternatief en zeker ook niet voor de langeafstandsvluchten. Er is dus helemaal niets sturends aan. Het is gewoon een belastingverhoging op de kap van hardwerkende mensen die sparen om eens op vakantie te kunnen gaan.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

05 Vraag van Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Dodehoekspiegels en achteruitrijcamera's op vrachtwagens" (55025633C)

05 Question de Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les rétroviseurs couvrant l'angle mort et les caméras de recul sur les camions" (55025633C)

05.01 Frank Troosters (VB): *In November 2021 vielen er in Antwerpen op enkele dagen tijd twee dodelijke slachtoffers te betreuren bij ongevallen veroorzaakt door een vrachtwagen die achteruitreed. In het verleden werd er al meermaals geïnformeerd naar en aangedrongen op gepaste maatregelen om de kans op nieuwe soortgelijke ongevallen te reduceren.*

Welke maatregelen heeft de minister genomen om de kans op dodehoekongevallen met vrachtwagens of met achteruitrijdende vrachtwagens in de toekomst te verkleinen sinds de feiten die zich in Antwerpen voorgedaan hebben?

Welke acties zal de minister ter zake nog nemen in de toekomst? Op welke termijn?

05.02 Minister Georges Gilkinet: Mijnheer Troosters, verkeersveiligheid is een absolute prioriteit voor mijn regionale collega's bevoegd voor Mobiliteit en mij. Daarom hebben wij samen een interfederaal verkeersveiligheidsplan ontwikkeld. Dat plan is op 23 november gepresenteerd tijdens de Staten-Generaal voor de Verkeersveiligheid. Zo streven wij naar nul dodehoekongelukken met vrachtwagens.

Er werd recent beslist om over die problematiek een aparte interfederale werkgroep samen te roepen waarin zowel het federale als het gewestelijke niveau vertegenwoordigd is. Deze specifieke werkgroep zal worden getrokken door het Vlaamse Gewest. De federale overheid kan bijvoorbeeld antidodehoeksystemen en 360 gradencamera's opleggen voor bepaalde types vrachtwagens en de verschillende technologische systemen homologeren of een verkeersbord ontwerpen voor zones waar vrachtwagens niet mogen rijden zonder dergelijke uitrusting. Daarna kunnen de regio's de zones bepalen, veiligere fietspaden en kruispunten inrichten en extra sensibiliseren. Door een betere afstemming willen wij de dodehoekproblematiek aanpakken, want hokjesdenken heeft nog geen enkele verkeersdode vermeden.

05.03 Frank Troosters (VB): Mijnheer de minister, uw antwoord stelt mij gedeeltelijk tevreden. Het is natuurlijk prima dat er een interfederale werkgroep is opgericht. Ik hoop dat hij even snel zal werken als die over de regelgeving betreffende de e-steps. Ik stel echter al verschillende jaren vragen over dodehoekongevallen en ik vind het jammer dat dit nu pas gebeurt. Nogmaals, ik hoop dat er zeer snel resultaten zullen volgen.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

06 Samengevoegde vragen van

- **Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De grensoverschrijdende spoorverbinding Hamont-Weert" (55025649C)**

- **Marianne Verhaert aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Hamont-Weert" (55026646C)**

06 Questions jointes de

- **Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La liaison ferroviaire transfrontalière Hamont-Weert" (55025649C)**

- **Marianne Verhaert à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le projet Hamont-Weert" (55026646C)**

De **voorzitter:** Mevrouw Verhaert is niet aanwezig.

06.01 Frank Troosters (VB): Mijnheer de minister, dit is een heel belangrijk dossier. Ik denk dat niemand daarvan nog hoeft te worden overtuigd. We hebben met deze commissie onlangs nog een plaatsbezoek gedaan.

Mijn vraag is dan ook - zoals ik ze elke vragenronde probeer te stellen - wat er intussen is gebeurd. Welke stappen hebt u ondernomen sinds we het hierover de laatste keer hebben gehad, op 8 februari? Zijn er contacten geweest? Wat werd er gecommuniceerd? Zijn de Nederlanders overtuigd van onze wil om dit project te realiseren?

06.02 Minister Georges Gilkinet: Mijnheer Troosters, in de vorige commissie van 8 februari hebben we het tijdens het actualiteitsdebat uitgebreid gehad over de verbinding Hamont-Weert, een dossier dat mij na aan het hart ligt. Ik blijf mij engageren om hierin vooruitgang te boeken, uiteraard samen met de Nederlandse regering, die ik daarvoor nodig heb.

Ik kan u de volgende nieuwe informatie meedelen. Aan Belgische zijde werd gestart met de werkzaamheden

voor de aanleg van een tweede spoor tussen Balen, Merksplas en Neerpelt. In mijn gesprekken en contacten met mijn Nederlandse collega, met wie ik vorige week een kennismakingsgesprek had, wordt de nodige aandacht aan dit dossier besteed.

Nederlands staatssecretaris Vivianne Heijnen heeft in ons gesprek van vorige week aangegeven dat zij de grensoverschrijdende verbindingen belangrijk vindt en dat het dossier Hamont-Weert op dit moment ter analyse voorligt in de Nederlandse Tweede Kamer. Naast deze gesprekken op politiek niveau zijn er geen andere bijeenkomsten van werk- of stuurgroepen meer geweest die waren gewijd aan Hamont-Weert.

In antwoord op de vraag van mevrouw Verhaert over de studie kan ik meedelen dat mijn beleidscel de presentatie van 26 slides, zoals die aan de beslissingsorganen van de NMBS werd voorgesteld, aan de commissiesecretaris heeft bezorgd. Ik wijs erop dat de inhoud van deze studie uitsluitend onder de verantwoordelijkheid van de NMBS valt.

Mijnheer Troosters, tot slot hoop ik dat het werkbezoek waaraan u en uw collega's recent deelnamen tussen Hamont en Weert verrijkend was.

06.03 Frank Troosters (VB): Mijnheer de minister, bedankt voor uw antwoord, maar sta me toe te zeggen dat ik ongerust begin te worden. We zijn nu namelijk al vele weken verder. Vorige week vond een kennismakingsgesprek plaats. Dat noem ik niet daadkracht aan de dag leggen, dat noem ik niet duwen en pushen, het is niet alles uit de kast halen om de Nederlanders te overtuigen dat die verbinding er moet komen. Ik vind het veel te min. Ik meen dat het bezoek van onze commissie een krachtiger signaal was dan wat de federale regering heeft gegeven ten aanzien van Nederland. Dat kan ik alleen maar betreuren. Ik hoop dat de Nederlanders toch overtuigd zullen raken. Dat is nu cruciaal. Vermits de Nederlandse beleidsplannen nu opgesteld worden, moeten de Nederlanders er nu van overtuigd worden dat die verbinding ook voor hen waardevol is en dat aan Belgische zijde wel degelijk de wil bestaat om dat dossier te realiseren.

Nogmaals wil ik ingaan op het feit dat wij soms heel moeilijk informatie ontvangen betreffende de NMBS. Dat heb ik al verschillende keren besproken, ook onlangs nog bij de regeling van de werkzaamheden. Het gaat mij nu om het rapport van de uitgevoerde studie, waarnaar ook mevrouw Verhaert heeft verwezen. Ik heb daarover al enkele mondelinge en ook meerdere schriftelijke vragen gesteld. In uw schriftelijk antwoord krijgen wij een zelfgemaakt samenvattinkje, terwijl wij de studie zelf opvragen. Ik citeer uit uw schriftelijk antwoord: "De achterliggende detailstudie wordt om strategische en vertrouwelijke redenen niet publiekelijk gedeeld." Die strategische en vertrouwelijke redenen zijn mij in dit geval vreemd. Ze zijn zeer essentieel om de Nederlanders te kunnen overtuigen. Daarom betreur ik dat ten eerste. Ik wil absoluut vragen om een tandje bij te steken, want het gaat niet de goede richting uit.

De **voorzitter**: Mevrouw Verhaert is aangekomen en zal haar repliek geven.

06.04 Marianne Verhaert (Open Vld): Mijnheer de minister, ik ben wel een beetje teleurgesteld. Zowat drie weken geleden hebben wij een plaatsbezoek gebracht, onder andere ook in Weert. Ik denk dat het belang van die grensoverschrijdende verbinding voor iedereen wel heel duidelijk is. Er is ook heel weinig nodig. Ik vind het dan ook jammer dat er niet voldoende inzet getoond wordt. Daarnaast wordt er steeds mee geschermd dat het rapport niet beschikbaar gemaakt kan worden. Het gaat echt om een publiek belang. De Kamer heeft specifiek over die verbinding een resolutie goedgekeurd. Zelf heb ik ook een resolutie ingediend over regionale grensoverschrijdende verbindingen.

Het is teleurstellend hoe weinig daarop wordt ingezet. Die verbindingen zijn erg belangrijk voor heel veel grensregio's. Hopelijk kunnen we die studie eindelijk inkijken en wordt het nodige gedaan om voor die grensoverschrijdende verbindingen heel wat inzet te tonen. Hopelijk worden ook eindelijk een aantal van die verbindingen gerealiseerd.

06.05 Minister Georges Gilkinet: België heeft zijn deel van het werk gedaan. Wij wachten nu op Nederland. Ik heb met de staatssecretaris bevoegd voor het Spoor gepraat en haar duidelijk gezegd dat wij wachten op een antwoord van Nederland. Zij heeft interesse getoond en zal dit bestuderen. Ze heeft wel nog niet toegezegd. We werken eraan.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

07 Questions jointes de

- Jean-Marc Delizée à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les investissements sur la ligne 132 Charleroi-Mariembourg dans le cadre du plan de relance" (55025745C)
- Christophe Bombled à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les investissements sur la ligne 132" (55025749C)
- Nicolas Parent à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les investissements dans la ligne 132 et son avenir" (55026572C)

07 Samengevoegde vragen van

- Jean-Marc Delizée aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De investeringen in lijn 132 Charleroi-Mariembourg in het kader van het relanceplan" (55025745C)
- Christophe Bombled aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De investeringen in spoorlijn 132" (55025749C)
- Nicolas Parent aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De investeringen in en de toekomst van spoorlijn 132" (55026572C)

07.01 **Jean-Marc Delizée** (PS): *"Monsieur le Ministre, la presse a récemment fait écho du financement supplémentaire de la part du fédéral visant à favoriser l'utilisation de trains plutôt que de camions pour le transport de produits et de marchandises. Concrètement, il est question de raccordements supplémentaires à Yves-Gomzée (nouvelle carrière Carmeuse) et à Philippeville (carrière Les Petons de Solvay). Dès lors, le trafic « fret » combiné au trafic « passagers » favorisera la rentabilité future des investissements sur cette ligne.*

De tels investissements seraient amenés à assurer la pérennité de cette ligne sur le long terme.

Monsieur le Ministre,

- *Confirmez-vous ces informations sorties dans la presse et son lien avec le Plan de relance ?*
- *Quel est le montant global dans le nouveau plan de relance qui serait consacré à la ligne 132 ?*
- *Pouvez-vous détailler de quels travaux précis il s'agit et pour quels montants ?*
- *Et pouvez-vous préciser dans quel calendrier prévisionnel ceux-ci seraient réalisés ?"*

07.02 **Christophe Bombled** (MR): Monsieur le ministre, il y a quelques semaines, le Conseil des ministres a décidé de la répartition des investissements ferroviaires dans le cadre du Plan de transition. Deux cent cinquante millions d'euros seront ainsi consacrés aux investissements dans le rail, comme vous l'indiquez d'ailleurs dans le communiqué de presse que vous avez publié sur votre site internet le 25 février dernier.

Quelques jours plus tard, le secrétaire d'État Thomas Dermine expliquait sur sa page Facebook que la ligne 132, qui relie Charleroi à Mariembourg, était sauvée grâce aux investissements européens du Plan de relance.

Confirmez-vous que la ligne 132 ne risque pas de fermer à moyen terme, tant pour le transport des voyageurs que pour le fret? Quels sont les investissements réalisés sur cette ligne au cours des cinq dernières années?

En matière de fret, un raccordement supplémentaire sera-t-il réalisé à Philippeville pour la carrière "Les Petons"?

Le nouveau raccordement de Carmeuse, à Florennes, sur l'ancienne ligne 136 qui débouche sur la ligne 132 verra-t-il bien le jour? Dans l'affirmative, pouvez-vous me préciser si c'est Infrabel qui réalisera les travaux et prendra en charge le coût du raccordement et si c'est bien Carmeuse qui prendra en charge la réactivation de la ligne?

07.03 **Nicolas Parent** (Ecolo-Groen): *Monsieur le ministre, le 25 février dernier, le conseil des ministres a décidé la répartition des investissements ferroviaires dans le cadre du plan de transition.*

Deux cent cinquante millions d'euros ont été budgétés dans ce cadre pour assurer différents investissements liés au réseau, au fret ferroviaire et à l'accessibilité des gares. Dans ce cadre, certains investissements ont fait l'objet d'un focus dont la ligne 132, Charleroi-Couvain.

On le sait cette ligne a besoin d'investissement pour permettre son exploitation en cadencement horaire et assurer le trafic de marchandises venant des carrières.

Aujourd'hui, certaines parois rocheuses posent problème. Différents aménagements, dont la mise à double voie du tunnel de Beignée, permettraient également une exploitation à trains/heure. L'amélioration de cette ligne est une des conditions à la réussite des alternatives au dédoublement du charroi autoroutier.

Mes questions sont les suivantes:

- Sur quoi portent les budgets prévus concernant la ligne 132?
- L'avenir de cette ligne est-il pérennisé?
- Quels sont les projets prévus pour cette ligne?

07.04 Georges Gilkinet, ministre: Monsieur le président, messieurs Delizée, Bombled et Parent, comme annoncé dans cette même commission en octobre dernier, il n'y aura pas de fermeture de lignes de chemin de fer. Que du contraire! Mon ambition est de renforcer le réseau afin de faire du rail la colonne vertébrale de la mobilité de notre pays. On peut dès lors dire que la communication du secrétaire d'État, Thomas Dermine, n'est pas un scoop mais tout au plus la confirmation d'un engagement très clair de maintien et de renforcement de l'offre de transport actuelle, dont la ligne 132 qui m'est aussi chère qu'à vous, chers collègues.

Cela vaut tant pour le transport de personnes que pour le transport de marchandises. Vous connaissez l'ambition du gouvernement de doubler le volume de marchandises transporté par rail d'ici 2030. Cette ambition se traduit effectivement dans les faits avec le plan *Boost* que j'ai mis en place dès le début de la législature et son financement à la fois par les fonds européens du PRE et par le plan de transition 2030. Ce sont 180 nouveaux millions d'euros qui ont été débloqués par le gouvernement pour le transport de marchandises dont une grande partie des investissements profiteront également au transport des voyageurs.

Concrètement, en ce qui concerne la ligne 132 Charleroi-Mariembourg, un budget d'un montant global de 4,4 millions d'euros a été dégagé spécifiquement pour initier les travaux utiles à la continuité de la ligne. Ce budget sera consacré, d'une part, à des travaux de renouvellement et, d'autre part, au système de détection ainsi qu'à la réponse aux exigences techniques génériques de la signalisation simplifiée. Ces chantiers de renouvellement de même que le développement du projet de signalisation simplifiée devraient être finalisés d'ici 2024. Ces travaux vont permettre de raccorder la carrière exploitée par l'entreprise Solvay à la ligne 132.

Je tiens à souligner à nouveau que ces investissements dans le transport de marchandises profitent également largement au transport des passagers. Comme dans le cas de la ligne 132, des trains de marchandises et de passagers utilisent le même réseau ferroviaire. Tous ces investissements améliorent le réseau dans son ensemble, réduisent l'impact environnemental de la mobilité et permettent donc d'améliorer l'écosystème ferroviaire entre le transport de marchandises et celui des personnes.

Je voudrais juste vous rappeler qu'un train de marchandises, c'est 50 camions qui ne sont pas sur la route. Cela améliore la sécurité routière. Cela réduit les embouteillages, les émissions de CO₂, les pollutions de toute sorte, dont souvent les riverains des carrières de la région se sont plaints. Je pense que vous le savez, monsieur Bombled, monsieur Delizée. Je ne doute pas que M. Parent en a aussi conscience, même s'il n'est pas tout à fait de la même région.

Je tiens en tout cas à vous remercier pour cette question, qui permet de faire le point et d'insister sur le fait que le réseau ferroviaire doit jouer ce rôle important dans la mobilité de demain, tant pour les personnes que pour les marchandises.

07.05 Jean-Marc Delizée (PS): Monsieur le ministre, merci beaucoup pour vos réponses. Personnellement, je n'interroge plus jamais sur le maintien de la ligne, parce que j'en suis convaincu depuis longtemps. Nous en avons d'ailleurs déjà parlé au fil du temps, depuis le début de la législature, et avec votre collègue avant vous.

C'est vrai que parfois des rumeurs existent ou les réseaux sociaux s'inquiètent ou des gens s'inquiètent, distribuent des documents ou des tracts, que sais-je! Parfois, des journalistes rédigeaient des articles qui inquiétaient un peu la population. Au moment où Infrabel rénovait complètement le tronçon entre

Mariembourg et Couvin, des articles prétendaient que la ligne serait fermée à terme; ce qui était un non-sens complet.

Je n'ai pas de crainte. Je le dis à chaque fois. Je ne vous interroge plus sur la survie de la ligne. Je sais que vous y êtes attentif, de toute façon, et qu'aujourd'hui, la SNCB n'a pas pour politique de fermer des lignes, mais plutôt d'améliorer l'offre.

Nous avons eu hier de longues auditions, de longs échanges avec le CEO d'Infrabel. La question des moyens financiers était évidemment au cœur des débats. Il y a des besoins financiers pour entretenir le réseau. Il n'a pas apporté de rails, mais il a apporté des vis, la vis normale et la vis usée, pour montrer l'importance des travaux d'entretien. Mais il y a aussi les nouvelles demandes et l'amélioration de l'offre. Il y a donc des demandes liées aux besoins financiers.

Je voulais en fait savoir quels seraient les travaux réalisés avec cet argent, de manière un peu plus concrète? Le secrétaire d'État Thomas Dermine a travaillé à ce Plan de relance. Il a communiqué sur son contenu. En soi, s'il y a de l'argent provenant de ce Plan de relance européen, qui est destiné au rail, c'est une très bonne chose. Je parlais des moyens financiers. Tout ce qui vient contribuer au financement est en soi une bonne chose.

07.06 Christophe Bombled (MR): Monsieur le ministre, je vous remercie pour votre réponse. En effet, les personnes qui habitent en milieu rural - c'est mon cas - ont généralement peur que la ligne de chemin de fer qui dessert leur commune ou leur région disparaisse sous le prétexte qu'elles ne seraient pas rentables.

Heureusement, j'ai pu constater que des investissements importants avaient été réalisés sur la ligne 132 qui relie Charleroi à Mariembourg au cours de ces dernières années, voire ces derniers mois, que ce soit le renouvellement des rails et traverses ou le renouvellement partiel de la signalisation. J'ai également observé la réfection de plusieurs ouvrages d'art ou encore des travaux de sécurisation ou autres.

J'entends également que de nouveaux travaux seront bientôt réalisés. Ce qui est réjouissant, c'est de constater le soutien au monde de l'entreprise. En effet, je citerai les travaux du raccordement reliant des carrières à la ligne 132. En tout cas, je suis satisfait que la réalisation de ces travaux traduise la volonté de pérenniser cette ligne rurale. Assurer le transport des voyageurs tout en favorisant le développement économique par le transport des marchandises est primordial pour ce bassin de vie du sud de l'Entre-Sambre-et-Meuse.

07.07 Nicolas Parent (Ecolo-Groen): Monsieur Delizée, c'est vrai que je n'ai pas votre historique sur le dossier de la ligne 132. Néanmoins, comme vous l'avez évoqué, nous avons rencontré M. Gilson hier et j'ai pu lui parler de la ligne 132 et du fait que, ces derniers mois, de nouvelles rumeurs étaient revenues et diffusées dans la presse sur la pérennité de cette ligne. Cependant, M. Gilson a répondu qu'à chaque fois qu'il y avait des problèmes sur certaines lignes – notamment la 132 – le gouvernement fédéral avait apporté des solutions. Cela confirme ce que le ministre avait dit à l'époque – puisqu'il avait déjà été interrogé à ce sujet – sur le fait qu'il n'y aurait pas de fermeture de lignes sous cette législature. À ce stade et concernant précisément la ligne 132, on peut en tout cas constater que l'engagement est tenu. On a eu le détail des moyens qui y ont été consacrés. Merci pour cela.

Je ne suis pas non plus un "local" de l'étape, mais nous avons aussi des lignes qui sont dans un certain état dans la région de Huy-Waremme. Je me réjouis toutefois que des moyens y soient consacrés. En effet, je crois aussi que nous avons besoin d'ambition pour le rail, notamment pour le fret.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

08 Question de Christophe Bombled à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le nombre d'emplois à la SNCB et Infrabel" (55025754C)

08 Vraag van Christophe Bombled aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het aantal jobs bij de NMBS en Infrabel" (55025754C)

08.01 Christophe Bombled (MR): Monsieur le ministre, vous souhaitez accroître l'offre de transport par rail. Le Conseil des ministres a, du reste, décidé d'engager des moyens importants pour réaliser les

investissements nécessaires. Toutefois, voici quelques semaines, une délégation de la CSC était présente en gare de Mariembourg – preuve qu'il se passe beaucoup de choses sur la ligne 132! – pour distribuer des tracts et proposer aux navetteurs de signer une pétition. En fait, ce syndicat estime que les ambitions politiques ne peuvent pas se concrétiser sans garantir un emploi suffisant pour y parvenir ainsi qu'une sécurité minimale.

Dans les années 2000, on comptait environ 40 000 cheminots en service. À présent, la SNCB et Infrabel regroupent quelque 28 000 personnes. Pendant la crise sanitaire, des trains ont dû être supprimés par manque de personnel. En outre, certaines catégories d'agents éprouvent même des difficultés à prendre leurs jours de repos.

Monsieur le ministre, une campagne de recrutement est-elle en cours au sein de ces deux sociétés? Dans l'affirmative, quels sont les profils les plus recherchés? Des difficultés se posent-elles pour recruter du personnel? Si oui, quelles en sont les raisons et que comptent entreprendre la SNCB et Infrabel pour y remédier? L'objectif est-il de maintenir le nombre d'emplois actuel, de l'augmenter ou de le diminuer?

08.02 **Georges Gilkinet**, ministre: Monsieur Bombled, je vous remercie de m'interroger sur le personnel de la SNCB et d'Infrabel, ces cheminots qui sont l'âme de nos entreprises ferroviaires et qui font rouler nos trains en toute sécurité par tous les temps et en toute circonstance et qui règlent les problèmes parfois difficiles qui surgissent dans de telles infrastructures. Vous m'offrez l'occasion de les remercier, ainsi que ceux qui ont réparé le réseau après les inondations, ceux qui sont restés mobilisés pendant le covid et qui en ont été parfois victimes. Je me réjouis avec vous du quasi-retour à la normale dans l'offre de transport depuis le début de ce mois.

Je suis évidemment préoccupé de la situation du personnel et souhaite le meilleur en la matière pour nos sociétés ferroviaires. Pour ce faire, différents ingrédients sont indispensables: une vision d'avenir – c'est ce à quoi nous nous attelons avec la vision 2040 –, et de l'ambition. Le gouvernement est très clair à ce sujet, puisque nous voulons doubler la part modale du rail, tant pour les personnes que pour les marchandises. Cette ambition doit se traduire dans les documents en cours de négociation: le contrat de service de la SNCB, le contrat de performance pour Infrabel et le masterplan pour le fret.

Tout cela va conduire à avoir davantage de personnes, de recettes, de marchandises et il faudra évidemment recruter du personnel. Il le faut déjà. Des recrutements sont en cours au niveau de la SNCB et d'Infrabel. La SNCB vient de lancer une grande campagne de recrutement visant à recruter 1 300 nouveaux collaborateurs. La grande majorité des postes vacants sont des profils opérationnels. Il s'agit de métiers visibles et connus comme, par exemple, accompagnateur ou accompagnatrice, conducteur ou conductrice de train, sous-chef de gare, agent commercial en gare ou agent de sécurité chez Securail. Il y a aussi des emplois moins visibles tels que technicien, conducteur de manœuvre, collaborateur préparant les trains pour leur départ. Chez Infrabel, parmi les profils techniques les plus recherchés, on retrouve principalement les collaborateurs et collaboratrices chargés de l'entretien de l'infrastructure ferroviaire, tels que des agents de maintenance, des techniciens électro-mécaniciens, des mécaniciens, des soudeurs ou encore des ingénieurs.

J'ai assisté la semaine passée, à Leuven, à une rencontre entre de futurs ingénieurs, Infrabel, la SNCB et d'autres sociétés ferroviaires, pour les convaincre de travailler dans ce beau secteur du rail.

Pour relever ce défi, Infrabel ne ménage pas ses efforts et les campagnes de recrutement sont menées très activement et de façon ciblée. Infrabel organise par exemple, dans les tout prochains jours, des *job days* à Denderleeuw et à Malines.

Néanmoins, le marché du travail est actuellement très tendu. La pénurie de main-d'œuvre technique touche également la SNCB et Infrabel. C'est surtout le cas dans certaines régions, en Flandre, et pour certains profils comme les techniciens. Dans ces régions et pour ces profils, des efforts supplémentaires sont donc déployés, sous la forme d'événements de recrutement et de campagnes de communication de grande envergure. Il existe également une collaboration avec des organismes tels que le VDAB, le Forem, Actiris et de nombreuses autres actions complètent le tout, afin d'augmenter l'afflux de candidats. L'accent est également mis sur les stages. Goûter le chemin de fer, c'est choisir le chemin de fer!

Monsieur Bombled, en plus d'une vision d'avenir et d'ambition, il faut également des moyens. On a pu dégager, en plus des moyens structurels de la SNCB et d'Infrabel, plus d'un milliard et demi en plus pour le

rail depuis le début de la législature. Mais les futurs contrats devront être accompagnés d'une trajectoire budgétaire sur laquelle je travaille d'arrache-pied. Je me réjouis de compter sur le soutien de votre parti pour obtenir ces moyens qui sont nécessaires.

08.03 Christophe Bombled (MR): Monsieur le président, monsieur le ministre, je vous remercie pour votre réponse.

Il est vrai que des sociétés comme la SNCB et Infrabel recrutent en permanence. Il suffit de se rendre sur leur site internet pour s'en rendre compte.

Bien entendu, la crise sanitaire a empêché l'organisation de la plupart des salons de l'emploi, ce qui a freiné la campagne de recrutement.

Comme vous l'avez souligné, ces salons pourront à nouveau être organisés sous différentes appellations. Je pense ici notamment aux *Job days*. En effet, dans les sociétés des chemins de fer, il existe une multitude de métiers qui existent, et il est important de montrer le savoir-faire des cheminots aux demandeurs d'emploi.

Certains métiers utilisent des technologies de pointe pour lesquelles la SNCB ou Infrabel ont atteint un haut niveau d'expertise. Il existe aussi l'Infrabel Academy, à savoir l'école belge du rail, dont l'objectif est de pourvoir au grand nombre de postes techniques vacants. Pourtant, comme vous l'avez souligné, il existe une réelle difficulté en matière de recrutement. Je pense ici notamment aux techniciens.

Le risque, c'est qu'à un moment donné, le manque de personnel engendre une pression accrue sur les agents en fonction. Si cette pression devient trop importante, des erreurs pourraient être commises, mettant en danger la sécurité du travail et, peut-être, de l'usager des chemins de fer. Il est donc important de continuer à investir dans des campagnes de recrutement et de donner les moyens à nos sociétés ferroviaires d'attirer de nouveaux cheminots.

Monsieur le ministre, sachez, en tout cas, que nous resterons très attentifs à cette question.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

09 Question de Christophe Bombled à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'amélioration de l'accessibilité dans les gares" (55025755C)

09 Vraag van Christophe Bombled aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De verbetering van de toegankelijkheid van de stations" (55025755C)

09.01 Christophe Bombled (MR): Monsieur le président, monsieur le ministre, la SNCB a choisi la manière dont elle va utiliser 28 millions d'euros reçus pour améliorer l'accessibilité du public dans les gares. Environ la moitié de ce montant sera consacré à des projets digitaux d'accessibilité, tandis que l'autre moitié sera dédiée à des travaux de rehaussement et d'équipement de quais.

Monsieur le ministre, apparemment, seules une quinzaine de gares feront l'objet de travaux pour les rendre plus accessibles. Pouvez-vous m'indiquer de quelles gares il s'agit? Qu'en est-il des autres gares? Doit-on en déduire qu'elles resteront difficiles d'accès pour les personnes en situation de handicap?

09.02 Georges Gilkinet, ministre: Monsieur le président, monsieur Bombled, l'accessibilité du rail et du train est une autre de mes priorités que je partage avec la SNCB et Infrabel. Actuellement, environ 75 gares sont accessibles de manière autonome en Belgique. C'est l'héritage que je reçois de mes prédécesseurs. J'essaie d'élargir ce nombre de gares. Une gare accessible de manière autonome est une gare qui ne présente pas d'obstacle dès l'entrée de la gare jusqu'à la montée dans les trains depuis les quais. Mon ambition est de doubler le nombre de gares autonomes d'ici 2025, soit 150 gares autonomes, pour arriver en 2030 à 250 gares autonomes, soit une gare sur deux en Belgique.

Pour arriver à ces objectifs, des moyens budgétaires ont déjà pu être dégagés dans le cadre du plan Boost financé par le plan de relance européen. Dans le cadre de la suite du plan Boost financée par le plan de transition du gouvernement fédéral à la suite de ma proposition, 28 nouveaux millions d'euros ont été alloués pour rendre nos trains et nos gares plus accessibles au sens large.

Cette enveloppe sera investie de deux manières. Comme vous l'avez dit, environ la moitié de ce montant sera consacrée à des projets digitaux d'accessibilité mais aussi au développement d'une nouvelle interface et à l'achat d'automates de vente qui respectent mieux les besoins des personnes à mobilité réduite, avec notamment des interphones et une sonorisation. L'autre moitié, quant à elle, sera dédiée à des travaux de rehaussement et d'équipement des quais. La localisation des travaux se décidera sur la base des plannings de modernisation des infrastructures du réseau, puisque c'est à chaque fois une collaboration entre Infrabel et la SNCB, chacun faisant sa part de travaux dans ce monde ferroviaire complexe.

Il sera veillé à ce que les travaux de modernisation perturbent le moins possible le trafic ferroviaire.

Je pense que cette accessibilité est une condition pour faire de la mobilité une liberté.

09.03 **Christophe Bombled** (MR): Merci, monsieur le ministre, pour votre réponse.

Il est important de réaliser des aménagements qui permettront d'améliorer l'accessibilité aux personnes à mobilité réduite. Comme vous le savez, chaque personne a droit à une pleine inclusion dans la société, y compris à des aménagements raisonnables. C'est d'ailleurs inscrit dans la Constitution. Dès lors, il me semble essentiel de considérer toutes les personnes porteuses d'un handicap de la même manière. En d'autres mots, il ne faut pas que l'amélioration de l'accessibilité se limite à 15 gares supplémentaires. Au contraire – et vous avez donné des indications dans ce sens –, l'investissement doit être permanent afin que l'infrastructure proposée puisse répondre aux besoins des personnes à mobilité réduite, qu'elles empruntent la gare d'une grande ville ou celle d'une petite commune rurale. Je vous demanderai dès lors de bien vouloir y être attentif.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

De **voorzitter**: Vraag nr. 55025760C van mevrouw Verhaert wordt omgezet in een schriftelijke vraag.

10 **Samengevoegde vragen en interpellatie van**

- **Marianne Verhaert aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De mondmaskerplicht" (55025761C)**

- **Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De mondmaskerplicht voor treinreizigers" (55000270I)**

- **Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De afschaffing van de mondmaskerplicht op de trein" (55026262C)**

10 **Questions jointes et interpellation de**

- **Marianne Verhaert à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'obligation du port du masque" (55025761C)**

- **Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'obligation du port du masque dans les trains" (55000270I)**

- **Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La suppression de l'obligation de porter le masque dans les trains" (55026262C)**

10.01 **Frank Troosters** (VB): Mijnheer de minister, tijdens de vergadering van het Overlegcomité van 4 maart jongstleden werd beslist om de coronabarometer naar code geel te schakelen. Vanaf maandag 7 maart verdween daardoor onder meer het Covid Safe Ticket in de horeca en vervielen diverse beperkingen voor allerlei evenementen. Aangezien het Covid Safe Ticket weg is gevallen en mensen dus weer ongeremd sport, cultuur of andere evenementen samen mogen beleven en aangezien er voor de horeca geen beperkende maatregelen meer zijn, is het een beetje vreemd dat de mondmaskerplicht vanaf de leeftijd van 12 jaar wel verplicht blijft in het openbaar vervoer. Meer bepaald heb ik het dus over de mondmaskerplicht in de trein. De mondmaskerplicht geldt dan nog enkel en alleen nog in de trein, dus niet in de stations en op de perrons. Daar moeten de treinreizigers het mondmasker niet dragen.

Waarom worden treinreizigers vanaf 12 jaar nog langer verplicht tot het dragen van een mondmasker in de trein?

Acht u het logisch dat personen die op diverse locaties, bij diverse activiteiten of evenementen met elkaar in eenzelfde ruimte of omgeving vertoeven zonder mondmasker, wel het mondmasker in de trein moeten dragen?

Is er momenteel sprake van een overmatige druk op de zorgsector, in het bijzonder inzake nieuwe hospitalisaties of opnames in intensieve zorg ten gevolge van coronabesmettingen?

Bent u van oordeel dat de mondmaskerplicht in de trein de aantrekkelijkheid van het openbaar vervoer ten goede komt?

Zult u stappen ondernemen om een einde aan de verplichte mondmaskerplicht in de trein te maken? Zo ja, wanneer en op welke wijze? Zo neen, waarom niet?

10.02 **Tomas Roggeman** (N-VA): Mijnheer de minister, de coronamaatregelen zijn vrijwel overal versoepeld. De mondmaskerplicht is een grote uitzondering, want in de trein is die nog altijd van toepassing. Nu kan het zijn dat daar redenen voor zijn, maar die zou ik dan wel graag kennen.

Bij eerdere parlementaire vragen over het onderwerp was u duidelijk. U zei dat de NMBS gewoon het advies van de GEMS volgt. Het recentste advies van de GEMS over het onderwerp dateert van 28 februari en luidde dat het dragen van een mondmasker op het openbaar vervoer behouden moest blijven tot wanneer code geel van kracht zou worden. Inmiddels is code geel al meer dan 3 weken, met name sinds 7 maart, van toepassing. Vandaag zijn we 30 maart. Ik stel vast dat ondertussen verscheidene andere Europese landen, inclusief buurlanden, mondmaskerplicht op de trein afgeschaft hebben.

Waarom gaat de NMBS in tegen het advies van de GEMS? Wie heeft dat beslist en om welke reden? Waarom moet vandaag, na het bereiken van code geel, nog altijd een mondmasker worden gedragen op de trein? Als code geel niet langer het criterium is voor de afschaffing, wat is het dan wel? Welk traject volgt u vandaag?

10.03 Minister **Georges Gilkinet**: Mijnheer Roggeman, mijnheer Troosters, het Overlegcomité bevestigde op 4 maart de overgang naar code geel, een synoniem voor een terugkeer naar een zo goed als normaal dagelijks leven. Geen mondmasker meer op school, geen gebruik meer van het CST, dat is een goede zaak. Dit is altijd mijn credo geweest: geen dag langer dan strikt noodzakelijk. We moeten nu leren leven met covid in plaats van het dagelijks leven on hold te zetten.

Wat de cijfers over het niet dragen van het mondmasker betreft, verwijs ik u naar de maandelijkse verslagen die op basis van de pandemiewet aan de commissie werden bezorgd. Uit mijn jongste verslag blijkt dat tussen 28 januari en 24 februari 34 pv's werden opgesteld voor het niet dragen van het mondmasker. Voor de periode van 24 februari tot 25 maart deelt de NMBS mij mee dat Securail 18 pv's heeft opgesteld voor het niet dragen van het mondmasker.

De NMBS probeert zo goed mogelijk te communiceren over het belang van het mondmasker en zal dat blijven doen, zolang dat van haar gevraagd wordt.

Sinds het begin van de gezondheidscrisis volgt de NMBS alle veiligheidsmaatregelen die haar worden opgelegd. Ook dat zal ze blijven doen. De treinen worden nog steeds grondig schoongemaakt en op regelmatige basis ontsmet met bijzondere aandacht voor de stuurposten, de ruimte voorbehouden voor de treinbegeleider, en gevoelige zones zoals drukknoppen, leuning, deurklinken, tafeltjes en toiletten. De lucht wordt in alle treinen om de tien minuten volledig ververs, zoals aanbevolen door de Hoge Gezondheidsraad. De luchtbehandelingssystemen worden regelmatig onderhouden en de filterelementen vervangen. De treinen worden op regelmatige tijdstippen grondig gereinigd, waardoor de ophoping van stof in het luchtverdelingssysteem vermeden wordt.

De aanwezigheid van CO₂ fluctueert sterk naargelang van de reizigersbewegingen, zoals het af- en opstappen en het openen van de deuren. Daarom gebeuren er geen systematische CO₂-metingen, maar de tests die u aanhaalt, zijn positief voor het vertrouwen. De treinen blijken namelijk geen broeihaarden van besmetting te zijn en vanuit gezondheidsoogpunt zijn de passagiers veilig.

De wijziging naar code geel betekent inderdaad ook het einde van het verplichte telewerken. Samen met de NMBS stellen wij alles in het werk om de mensen weer op de trein te krijgen, terwijl ook de sanitaire veiligheid gewaarborgd wordt. De bezetting van de treinen gaat ondertussen ook de goede kant op. In de week van 14 tot 18 maart bedroeg de globale bezetting 79 %, in vergelijking met dezelfde week in 2019.

Het Overlegcomité met de verschillende regeringen, ook de Vlaamse regering, mijnheer Roggeman, heeft beslist op het openbaar vervoer, dus bus, (pre)metro, tram en trein, de mondkaskverplichting vanaf de leeftijd van 12 jaar te behouden.

Met het koninklijk besluit van 15 maart 2022 wordt de verplichting tot het dragen van het mondkask in de treinen ter beperking van de verspreiding van het coronavirus, dat weldra met terugwerkende kracht in werking zal treden, wettelijk geregeld. Op 10 maart 2022 heb ik uitvoering gegeven aan de beslissing van het Overlegcomité van 4 maart. Het KB gaat niet tegen het advies van de GEMS in, integendeel. Op het ogenblik waarop de GEMS een advies uitbracht, was voor de indicator ziekenhuisopnamen per dag de drempelwaarde voor de kleurcode geel nog niet bereikt, terwijl voor de indicator IC-load de drempel voor code geel op 22 februari bereikt was.

De GEMS heeft aanbevolen de maskers in het openbaar vervoer te handhaven tot het moment dat beide formele drempels voor code geel zouden zijn bereikt, wat tot op heden nog niet het geval is. Samen met de experten zullen we dan de gezondheidssituatie opnieuw evalueren. Er zal gekeken worden naar de situatie op dat moment, op basis van de ontwikkelingen. Zo zal het Overlegcomité beslissen om de verplichting tot het dragen van een mondkask in het openbaar vervoer op te heffen, dan wel om de verplichting nog een tijdje te behouden. De bedoeling is de meest kwetsbaren onder ons te beschermen in een plaats waar het soms een beetje druk is.

Ik sta ook in nauw overleg met mijn regionale collega's, zoals altijd, wat de mondkaskplicht in het openbaar vervoer betreft. We zijn het erover eens dat een verplichting of een aanbeveling om in het openbaar vervoer een mondkask te dragen, in het hele land op uniforme wijze moet worden toegepast, maar geen dag langer dan strikt noodzakelijk.

10.04 Frank Troosters (VB): Mijnheer de minister, ik dank u voor uw heel uitgebreide en lange antwoord.

De heer Roggeman en ik hebben net gevraagd waarop de beslissing is gebaseerd de mondkaskers op de trein te blijven verplichten. De reden heb ik met de beste wil van de wereld niet kunnen opmaken uit uw antwoord, dat ik nochtans aandachtig heb beluisterd. Dat blijft voor mij een vraag. Ik zie nog steeds de logica niet in. Personen die bij elkaar in de huiskamer komen, mensen die elkaar ontmoeten op sportwedstrijden, mensen die samen culturele evenementen bezoeken, mensen die samen naar de bioscoop gaan, mensen die samen sporten, kaarten of concerten en festivals bezoeken en mensen die samen in de wagen zitten, kunnen dat allemaal doen zonder mondkask. Wanneer dezelfde personen echter op dezelfde trein moeten zitten, is het covidalarm en moeten onverwijld mondkaskers worden gedragen, zelfs indien zij veilig aan het venster zitten tijdens een treinreis naar zee. Misschien zitten dezelfde mensen op de trein een half uur na hun treinrit alweer samen zonder mondkask in een slecht geventileerde kantoorruimte. De logica ontgaat mij dus volledig.

De mondkaskplicht op de trein is onlogisch. Neem een voorbeeld aan uw collega's in Nederland, waar de mondkaskplicht op de trein is afgeschaft. Dat zou het comfort van de treinreizigers en misschien de bezettingscijfers van de treinen en de ontvangsten van de NMBS ten goede komen.

Ik heb u horen verklaren dat treinen geen broeihaarden van besmetting zijn. Daarmee geeft u zelf aan dat de mondkaskplicht gewoon onlogisch is. Daarom ben ik ook zo vrij een motie van aanbeveling in te dienen voor de afschaffing van de mondkaskplicht op de trein.

10.05 Tomas Roggeman (N-VA): Mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord.

De NMBS volgt inderdaad de maatregelen die haar door de regering worden opgelegd. Ik heb vandaag van u twee criteria van u voor de afschaffing van de mondkaskplicht gehoord: ten eerste, de invoering van code geel, die intussen al enkele weken van kracht is en, ten tweede, de drempelwaarden in verband met de ziekenhuisopnames. Daar kijk ik alvast naar uit, in de eerste plaats natuurlijk in het belang van de patiënten zelf.

Het valt mij weliswaar op dat u ondanks die criteria toch nog een politieke slag om de arm houdt. Ik hoop dat we, op het moment dat we onder de drempel van de ziekenhuisopnames duiken, effectief kunnen overgaan tot de afschaffing van de mondkaskplicht en dat de tijdelijke maatregel niet verglijdt naar een permanent gegeven in het openbaar vervoer.

Moties Motions

De **voorzitter**:

Tot besluit van deze bespreking werden volgende moties ingediend.
En conclusion de cette discussion les motions suivantes ont été déposées.

Een motie van aanbeveling werd ingediend door de heer Frank Troosters en luidt als volgt:

"De Kamer,

gehoord de interpellatie van de heer Frank Troosters

en het antwoord van de vice-eersteminister en minister van Mobiliteit,

- overwegende de mobiliteitsplannen van de regering om meer mensen tot het gebruik van de trein te leiden;
- overwegende het belang van het aspect comfort in het promoten van het gebruik van de trein;
- overwegende de afschaffing van de mondmaskerplicht in de horeca, in de sport, cultuur en bij allerhande evenementen;
- overwegende dat de mondmaskerplicht niet verplicht is in de stations en op de perrons;
- overwegende het feit dat telewerk niet langer verplicht is, zodat mensen ook terug samen en zonder mondmasker op de werkvloer met elkaar functioneren;
- overwegende het feit dat er momenteel geen sprake is van een overmatige druk op de zorgsector, ziekenhuizen of de afdelingen intensieve zorgen;
- overwegende het feit dat er niet langer sprake is van een epidemische noodsituatie;
- overwegende de hoge vaccinatiegraad onder de bevolking;

vraagt de regering

onmiddellijk de nodige maatregelen te nemen tot het afschaffen van de mondmaskerplicht in de treinen zodat reizigers zich op een comfortabele manier kunnen verplaatsen."

Une motion de recommandation a été déposée par M. Frank Troosters et est libellée comme suit:

"La Chambre,

ayant entendu l'interpellation de M. Frank Troosters

et la réponse du vice-premier ministre et ministre de la Mobilité,

- eu égard aux plans de mobilité du gouvernement visant à inciter un plus grand nombre de nos concitoyens à utiliser le train;
- eu égard à l'importance de l'aspect du confort dans le cadre de la promotion de l'utilisation du train;
- eu égard à la suppression de l'obligation de port du masque dans les secteurs de l'horeca, du sport, de la culture et lors de toutes sortes d'événements;
- considérant que le port du masque n'est pas obligatoire dans les gares et sur les quais;
- eu égard au fait que le télétravail n'est plus obligatoire, de telle sorte que les travailleurs peuvent de nouveau entrer en interaction sans masque sur le lieu de travail;
- eu égard au fait qu'il est actuellement question d'une pression modérée sur le secteur des soins, les hôpitaux ou les unités de soins intensifs;
- eu égard au fait qu'il n'est plus question d'une situation d'urgence épidémique;
- eu égard au taux élevé de vaccination parmi la population;

demande au gouvernement

de prendre immédiatement les mesures nécessaires en vue de la suppression de l'obligation de port du masque dans les trains de telle sorte que les voyageurs puissent se déplacer confortablement."

Een eenvoudige motie werd ingediend door de heer Nicolas Parent.

Une motion pure et simple a été déposée par M. Nicolas Parent.

Over de moties zal later worden gestemd. De bespreking is gesloten.

Le vote sur les motions aura lieu ultérieurement. La discussion est close.

11 Interpellatie van Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het toezichtsonderzoek van het Comité P over de veiligheidsdienst van de NMBS" (55000274I)

11 Interpellation de Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'enquête de contrôle du Comité P sur le service de sécurité de la SNCB" (55000274I)

11.01 Frank Troosters (VB): Mijnheer de minister, in uitvoering van zijn toezichtopdracht en rekening

houdend met de resultaten van een eerdere toetsing besliste het Comité P om een toezichtonderzoek op te starten aangaande de wijze waarop veiligheidsdiensten, zoals de veiligheidsdienst van de NMBS, invulling geven aan de hen toegekende bevoegdheden, toch alleszins betreffende de bevoegdheden die het gebruik van dwang en geweld regelen. Eveneens werd er onderzoek gevoerd naar de wijze waarop eventuele klachten die daarvan het gevolg kunnen zijn worden verwerkt en behandeld. Dat was een voortschrijdend onderzoek tussen 2018 en 2021.

Het rapport over dat onderzoek is erg interessant en veelomvattend. Kort samengevat, uit het onderzoek kwamen verschillende bevindingen naar voren. Zo wordt het huidige uniform door de veiligheidsagenten als onaangepast ervaren. Er doen zich problemen voor bij de uitvoering van identiteitscontroles en bij de uitoefening van het vattingsrecht. Er bestaan onduidelijkheden bij de uitvoering van een veiligheidscontrole en over het gebruik van handboeien. Inzake het gebruik van peperspray als verweermiddel is het wetgevende kader beperkend. Er zijn ook problemen omtrent de inzet van honden. Verder is de kwaliteit van sommige voorziene opleidingen gebrekkig. De samenwerking tussen Securail en de politiediensten verloopt ook niet altijd optimaal. Tot slot is de klachtenprocedure gebrekkig.

Mijnheer de minister, bent u op de hoogte van de inhoud van het genoemde rapport? Ik neem aan van wel. Hoe beoordeelt u de pijn- en werkpunten die in het rapport worden aangehaald? Welke maatregelen zult u op korte termijn nemen om aan de gemaakte opmerkingen en de in het rapport opgesomde aanbevelingen tegemoet te komen? Op welke termijn zal dat gebeuren?

11.02 Minister **Georges Gilkinet**: Mijnheer Troosters, ik hecht zeer veel waarde aan de veiligheid van de reizigers en het voltallige spoorpersoneel. Dat is een noodzakelijke voorwaarde om de aantrekkelijkheid van de trein te garanderen en te verhogen. Ik steun en stimuleer bijgevolg alle maatregelen die bijdragen tot het verhogen van die veiligheid. Hierover van gedachten wisselen met u en uw collega's in de commissie vind ik dan ook belangrijk. Wij hebben hiertoe overigens geregeld de gelegenheid.

Samen met de experts van mijn kabinet heb ik aandachtig kennisgenomen van het rapport van het Comité P en de daarin opgenomen bevindingen en aanbevelingen. In elk geval acht ik het essentieel dat er een duidelijk kader is waarbinnen Securail opereert en dat de dienst over de juiste middelen beschikt om zijn taken degelijk te kunnen uitoefenen. Ik maak van de gelegenheid gebruik om nogmaals mijn waardering uit te spreken voor het werk van het personeel van Securail, dat een belangrijke bijdrage levert aan de veiligheid van de reizigers en het treinpersoneel.

Eerst en vooral wens ik eraan te herinneren dat ik recent een advies heb gevraagd aan de Adviesraad voor private veiligheid om de adequaatheid van de taakverdeling tussen de politie en private bewakingsdiensten te beoordelen, net zoals de toereikendheid van de wetgeving betreffende het operationele kader voor Securailagenten, hun verdediging en hun uniformen. Ik wens dat advies af te wachten vooraleer ik eventueel initiatieven neem, samen met de minister van Binnenlandse Zaken.

Ik herhaal dat beveiligingsagenten zoals het personeel van Securail verantwoordelijk zijn voor de veiligheid, maar dat zij geen statuut van politieagent hebben. De taakverdeling tussen de politiediensten en Securail maakt het voorwerp uit van gesprekken met het kabinet van de minister van Binnenlandse Zaken, waar ik regelmatig de nodige impulsen aan geef. Ik verwijs meer bepaald ook naar de lopende gesprekken in het kader van de herziening van de omzendbrief-Duquesne. Het aspect van de opleidingen maakt ook deel uit van de bilaterale gesprekken.

Ik herinner er ook aan dat er een reorganisatie van Securail aan de gang is, die uitgevoerd wordt sinds begin dit jaar. Deze reorganisatie is er gekomen na uitvoerige gesprekken tussen de directie van de NMBS en vertegenwoordigers van de vakbonden in december. De opdrachten van Securail en spoorveiligheid in de brede zin maken een essentieel deel uit van de lopende onderhandelingen met de NMBS over het nieuwe openbardienstcontract. Nieuwe aanwervingen zijn voorzien in functie van die opdrachtenomschrijving.

Voor de uitrusting van de Securailagenten geldt er een periodieke vernieuwing. Bepaalde uitrustingsstukken moeten beantwoorden aan de voorwaarden die worden gesteld door de wet tot regeling van de private en bijzondere veiligheid. De keuze voor nieuwe uitrustingsmodellen wordt besproken in de comités voor preventie en bescherming op het werk en geeft aanleiding tot de uitvoering van tests op het terrein met een panel van agenten. Dat gebeurt bijvoorbeeld voor de kogelvrije vesten.

Het overgrote deel van de aanbevelingen van het Comité P is gericht aan mijn collega van Binnenlandse

Zaken, mevrouw Verlinden. Ik stel ook vast dat de meeste daarvan overeenstemmen met de thema's die de veiligheidsdiensten via de Private Security Association (PSA) in de Adviesraad inzake private veiligheid aan de orde willen stellen.

Het beperkte aantal aanbevelingen die rechtstreeks tot de NMBS zijn gericht, zoals de invoering van een proces voor het beheer van klachten, is reeds ten uitvoer gelegd of wordt momenteel geanalyseerd voor verdere implementatie. Specifiek wat de klachtenprocedure betreft, kan ik u meedelen dat er een rigoureuze systeem bestaat voor de follow-up van klachten. Ze worden gecentraliseerd binnen de NMBS omdat ze via verschillende kanalen binnenkomen: ombudsman, klantendienst, juridische diensten of rechtstreekse klachten via het adres van de dienst Corporate Security. De klachten betreffende Securail worden in ieder geval behandeld door de dienst Corporate Security die de persoon die de klacht indiende van een antwoord voorziet.

De maatregelen die de NMBS op korte termijn kan nemen, zijn reeds genomen. Dat is bijvoorbeeld het geval voor de aanbevelingen betreffende de samenwerking met de politiediensten. De multidisciplinaire werkgroep van de adviesraad voor private veiligheid lijkt hiervoor het ideale forum. Daarnaast verwijs ik naar de gedachtewisselingen die we vorige maand voerden in deze commissie over de veiligheid in de trein en naar de invoering van een discreet meldingssysteem per WhatsApp of sms voor reizigers die zich onveilig voelen in de trein. De ontwikkeling van deze applicatie krijgt prioriteit binnen de NMBS. Andere maatregelen betreffen preventiecampagnes, extra patrouilles van Securail en camera's bij nieuwe treinen.

Anderzijds meen ik dat de aanbeveling voor meer uniformiteit tussen de veiligheidsdiensten en meer onderscheid tussen de diensten en de bewakingssector reeds zou kunnen worden opgevolgd. Dat onderwerp werd ook al besproken met het kabinet van Binnenlandse Zaken. Ik hoop dat er zo spoedig mogelijk op alle aanbevelingen zal worden gereageerd en dat het nog dit jaar zal gebeuren, in het belang van de treinreizigers en het personeel en hun veiligheid. Zoals reeds gezegd is het overgrote deel daarvan echter gericht aan de minister van Binnenlandse Zaken.

11.03 Frank Troosters (VB): Mijnheer de minister, bedankt voor het uitgebreide antwoord. Ik blijf echter op mijn honger. Er is advies gevraagd, maar we wachten met maatregelen nemen tot dat advies er is. Er wordt gekeken naar de reorganisatie van Securail. Ik verwijs naar pagina 6 van het rapport, waaruit blijkt dat die reorganisatie toch niet zo'n geweldige vaart loopt. Het gaat daar wel zijdelings over.

U zegt dat de aanbevelingen geanalyseerd worden. De problematiek van het toenemende geweld en de toenemende criminaliteit binnen het spoor gebeuren sleept echter al geruime tijd aan. Ik heb het al dikwijls gehad over seksuele of andere vormen van intimidatie, verbale of fysieke agressie, fenomenen zoals zwartrijden of vandalisme enzovoort.

Ik ben heel blij met het werk van het Vast Comité van Toezicht op de politiediensten. Het toezichtonderzoek legt haarfijn de vinger op de wonde en toont aan dat de talrijke initiatieven die mijn partij daarover al genomen heeft meer dan op hun plaats en gerechtvaardigd zijn. Meermaals hebben we het daarbij gehad over het tekort aan mankracht, zowel bij Securail als de bij Spoorwegpolitie. Ik heb daar zelfs een voorstel van resolutie over ingediend, wat Securail betreft.

De beperkte bevoegdheden en verweermiddelen van de veiligheidsagenten van de NMBS, de administratieve procedures en de haperende samenwerking tussen de agenten van Securail en de agenten van de Spoorwegpolitie en de nood aan meer en betere opleidingen zijn allemaal niet nieuw. Het ontbreekt aan een ernstig en doordacht, adequaat beleid ter zake, met de nodige maatregelen die ervoor zorgen dat de treinreizigers en het spoorwegpersoneel zich zowel in de trein en op de perrons als in de stations weer veilig kunnen voelen. Eigenlijk is het uw taak als minister van Mobiliteit om er samen met uw collega's van Binnenlandse Zaken en Justitie voor te zorgen dat de angst van kamp wisselt. De plegers van geweldfeiten, de criminelen moeten worden gepakt en vervolgens streng en effectief gestraft.

Daarom predikte ik tot nu toe met het Vlaams Belang in de woestijn, telkens als we nieuwe feiten aanklaagden en om maatregelen vroegen. Behalve de gekende riedeltjes van gespeelde verontwaardiging, het uiten van medeleven en het aankondigen van halve maatregelen – wat nu ook weer gebeurd is en waar men steeds op moet wachten – gebeurde er erg weinig en sleepten we ons van incident naar incident.

Dat alles zorgt ervoor dat ik het vertrouwen steeds meer verlies. Daarom heb ik naar aanleiding van de resultaten en aanbevelingen van het toezichtonderzoek van het Vast Comité van Toezicht op de

politiediensten een motie van aanbeveling indien. Ik vraag de regering om onmiddellijk en in overleg met de betrokken actoren de aanbevelingen uit het toezichtrapport van het Comité P ter harte te nemen en onmiddellijk bijkomende maatregelen te nemen om de samenwerking tussen de veiligheidsdienst van de NMBS en de politiediensten te verbeteren. Ten laatste vraag ik ook bijkomende maatregelen die de dienst Securail meer slagkracht zullen geven.

Moties **Motions**

De **voorzitter**:

Tot besluit van deze bespreking werden volgende moties ingediend.
En conclusion de cette discussion les motions suivantes ont été déposées.

Een motie van aanbeveling werd ingediend door de heer Frank Troosters en luidt als volgt:

"De Kamer,

gehoord de interpellatie van de heer Frank Troosters

en het antwoord van de vice-eersteminister en minister van Mobiliteit,

- overwegende de mobiliteitsambities van de regering om meer mensen tot het nemen van de trein aan te sporen;
- overwegende het belang van een degelijk en doortastend veiligheidsbeleid binnen het spoorgebeuren dat de veiligheid van zowel treinreizigers als het NMBS-personeel moet garanderen;
- overwegende de toenemende mate waarin feiten van seksuele of andere intimidatie, zwartrijden, vandalisme en fysieke en/of verbale agressie zich voordoen binnen het spoorgebeuren;
- overwegende de problemen en bezorgdheden die het Securailpersoneel in het verleden reeds aangekaart heeft;
- overwegende de reeds lang aanslepende tekorten binnen het personeelskader van de Spoorwegpolitie; vraagt de regering
- onmiddellijk en in overleg met de betrokken actoren de aanbevelingen uit het toezichtsrapport van het Vast Comité van Toezicht op de politiediensten ter harte te nemen;
- bijkomend en onmiddellijk maatregelen te nemen ter verbetering van de samenwerking tussen de veiligheidsdienst van de NMBS en de politiediensten;
- bijkomende maatregelen te nemen die de dienst Securail meer slagkracht geven."

Une motion de recommandation a été déposée par M. Frank Troosters et est libellée comme suit:

"La Chambre,

ayant entendu l'interpellation de M. Frank Troosters

et la réponse du vice-premier ministre et ministre de la Mobilité,

- eu égard aux ambitions du gouvernement en matière de mobilité, notamment inciter un plus grand nombre de nos concitoyens à prendre le train;
 - eu égard à l'importance d'une politique de sécurité efficace et ferme dans la sphère ferroviaire, afin de garantir tant la sécurité des usagers du rail que celle du personnel de la SNCB;
 - eu égard à l'augmentation du nombre de cas de harcèlement sexuel ou autre, de resquille, de vandalisme et d'agression physique et/ou verbale dans la sphère ferroviaire;
 - eu égard aux problèmes et aux préoccupations que le personnel de Securail a déjà signalés dans le passé;
 - eu égard aux manques qui existent depuis longtemps au sein du cadre du personnel de la police des chemins de fer;
- demande au gouvernement
- de mettre en œuvre immédiatement et en concertation avec les acteurs concernés les recommandations formulées dans le rapport de contrôle du Comité permanent de contrôle des services de police;
 - de prendre en outre immédiatement des mesures permettant d'améliorer la coopération entre le service de sécurité de la SNCB et les services de police;
 - de prendre des mesures supplémentaires afin d'accroître le pouvoir d'action du service Securail."

Een eenvoudige motie werd ingediend door de heer Nicolas Parent.

Une motion pure et simple a été déposée par M. Nicolas Parent.

Over de moties zal later worden gestemd. De bespreking is gesloten.

Le vote sur les motions aura lieu ultérieurement. La discussion est close.

Le **président**: La question n° 55025817C de Mme Mélissa Hanus est transformée en question écrite tout comme les questions n°s 55025838C et 55025839C de M. Josy Arens.

12 Question de Daniel Senesael à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'amélioration de la ligne ferroviaire Tournai-Lille" (55025515C)

12 Vraag van Daniel Senesael aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De verbetering van de kwaliteit van de treinverbinding Doornik-Rijssel" (55025515C)

12.01 Daniel Senesael (PS): Monsieur le président, monsieur le ministre, la ligne de train franco-belge reliant Tournai à Lille est empruntée par bon nombre d'usagers, notamment en raison de sa situation frontalière ainsi que de la présence sur son trajet de l'Institut Saint-Luc, une école fréquentée par de nombreux élèves français.

Ces usagers ont décidé de lancer une pétition déplorant la qualité du service de la ligne ferroviaire 94 qui se caractériserait par une multitude de retards et de suppressions de train, après une longue période de travaux durant laquelle cette ligne avait été bloquée. Cette pétition, qui rassemble quelque 400 signatures, s'adresse aux services de la SNCB ainsi qu'aux services de la SNCF. Elle vise à demander de rétablir les horaires de train cohérents aux horaires d'arrivée et de sortie des étudiants et de prendre des mesures quant à la qualité de la ligne.

Monsieur le ministre, quelles sont vos intentions suite aux requêtes des usagers signataires de cette pétition? Existe-t-il un plan d'amélioration de notre réseau de trains pour la ligne Tournai-Lille? Plus largement, un suivi est-il effectué en collaboration avec nos voisins quant à la qualité de nos lignes ferroviaires transfrontalières?

12.02 Georges Gilkinet, ministre: Monsieur Senesael, la SNCB m'informe que, de novembre à décembre 2021 et suite à d'importants travaux sur le réseau ferroviaire français, des trains entre Lille et Tournai ont été remplacés par des bus. À la fin des travaux, les trains ont été remis en circulation avec une adaptation temporaire des horaires du fait d'un ralentissement prescrit à hauteur des travaux réalisés. Le ralentissement a conduit à une adaptation des horaires de quatre minutes, ce qui peut faire une grosse différence. Ce ralentissement a été levé début janvier. Depuis lors, les horaires habituels ont été rétablis.

De plus, ces dernières semaines, la desserte de la ligne Lille-Tournai a été fortement impactée par le manque de personnel SNCF touché par la pandémie de la covid. Des accords opérationnels prévoient une assistance du personnel de la SNCB en cas de défaillance du côté français. Cette assistance a été limitée par les difficultés rencontrées côté SNCB pour ces mêmes raisons et par la spécificité technique (le fait de rouler sur deux réseaux de la desserte qui réduit l'effectif disposant de la compétence *ad hoc*).

Néanmoins, depuis fin février, la situation s'est progressivement normalisée. Un comité de pilotage composé des deux compagnies ferroviaires est chargé du suivi de ces dessertes et de l'analyse des mesures à prendre pour l'amélioration de la qualité de l'offre.

Les travaux réalisés sur la ligne engendrent inévitablement des désagréments temporaires que j'espère les plus courts possibles. C'est d'ailleurs la philosophie du gestionnaire de réseau, Infrabel. J'ai pu me rendre à Tournai, en novembre dernier, pour visiter les travaux titanesques de renouvellement complet de la ligne entre Tournai et Mouscron. Je me rends compte que les travaux concomitants depuis Tournai vers Lille et vers Mouscron ont pu mettre à mal la patience des navetteurs du Tournaisis. Je tiens à les remercier pour leur patience car ces travaux sont essentiels pour le renforcement et l'amélioration du réseau ferroviaire. Je ne doute pas que, depuis lors, ils apprécient de disposer d'une infrastructure entièrement remise à neuf puisque c'était la volonté de le faire et c'est pour cette raison que le trafic a été interrompu durant de nombreux mois. Nous disposons maintenant d'une ligne qui est là pour des dizaines d'années et qui, je le crains, monsieur Senesael, nous survivra.

12.03 Daniel Senesael (PS): Monsieur le ministre, je vous remercie pour les explications de votre réponse. Comme je suis d'Estaimpuis, qui se situe sur la ligne Mouscron-Tournai, je puis confirmer les travaux qui ont été entrepris et la qualité de ceux-ci. Mais il n'en reste pas moins que cela a évidemment perturbé les usagers, particulièrement l'arrêt de Froyennes, considéré pour l'Institut Saint-Luc à Tournai. Comme vous, je formule des vœux pour que tout cela fasse partie du passé et que l'avenir soit plus radieux.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

Le **président**: Monsieur le ministre, merci, ceci clôture notre séance de questions. Nous fixerons une date future pour traiter les questions qui n'ont pas pu être posées aujourd'hui.

La réunion publique de commission est levée à 12 h 01.

De openbare commissievergadering wordt gesloten om 12.01 uur.