

Commission de la Mobilité, des
Entreprises publiques et des
Institutions fédérales

du

MERCREDI 15 FEVRIER 2023

Après-midi

Commissie voor Mobiliteit,
Overheidsbedrijven en Federale
Instellingen

van

WOENSDAG 15 FEBRUARI 2023

Namiddag

La réunion publique de commission est ouverte à 14 h 08 et présidée par M. Jef Van den Bergh.
De openbare commissievergadering wordt geopend om 14.08 uur en voorgezeten door de heer Jef Van den Bergh.

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

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

01 Vraag van Wouter Raskin aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De werken aan de spooroverwegen in Bilzen" (55033328C)

01 Question de Wouter Raskin à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les travaux aux passages à niveau de Bilzen" (55033328C)

01.01 **Wouter Raskin** (N-VA): Mijnheer de minister, voor mijn korte vraag verwijs ik naar de vorige vragenronde, tijdens de commissievergadering van 17 januari. U hebt toen gezegd dat er in het bestek van de werken aan de spoorwegovergangen in Bilzen een passage is opgenomen die de aannemer verplicht een plaatsbeschrijving uit te voeren van – ik citeer u – “alle betrokken eigendommen”.

Mijn eenvoudige vraag is: kunt u verduidelijken wat er precies verstaan moet worden onder “betrokken eigendommen?” Kunt u ons meegeven om welke percelen het concreet gaat?

01.02 Minister **Georges Gilkinet**: Bij een korte vraag hoort een kort antwoord. De definitie van “betrokken eigendommen” is vastgelegd, zoals eerder aangegeven, in bepaling 79.5.2.2 van het bestek. Er is hiervoor dus geen exact vastgelegde perimeter.

01.03 **Wouter Raskin** (N-VA): Ik neem aan dat u dus ook niet kunt verduidelijken om welke percelen het gaat? Dat leidt natuurlijk tot weinig rechtszekerheid. Dit is toch iets wat bekeken moet worden, al is dat uiteraard niet uw fout.

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

02 Vraag van Pieter De Spiegeleer aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het actieplan aangaande spoormaattregelen ten behoeve van de vlottere export vanuit Oekraïne" (55033894C)

02 Question de Pieter De Spiegeleer à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le plan d'action sur les mesures ferroviaires en vue de faciliter les exportations depuis l'Ukraine" (55033894C)

02.01 **Pieter De Spiegeleer** (VB): Mijnheer de voorzitter, ik verwijs naar mijn ingediende vraag.

Als gevolg van de Russische inval in Oekraïne is ook de uitvoer uit Oekraïne drastisch teruggevallen.

Vnl. de uitvoer van graan en oliehoudende zaden via de Zwarte Zeehavens is zwaar geïmpacteerd. Dit heeft ook invloed op de mondiale voedselzekerheid en ook dus voor consumenten in ons land.

De EU roept op om via andere "kanalen" zoals het spoor de export vanuit Oekraïne en dus de import te ondersteunen, en dit aan de hand van een aantal concrete acties. Enkele van deze acties bestaan eruit om bv. een specifiek contactpunt en matchmakingplatform op te richten, voldoende rijpaden te voorzien tussen overslagcentra en EU-havens, enz.

1. De Commissie roept elke lidstaat op om een specifiek contactpunt voor de solidariteitscorridors aan te wijzen, zodat belanghebbenden problemen in de logistieke keten kunnen melden. Heeft deze oproep van de Commissie u bereikt? Werd of wordt een dergelijk contactpunt reeds opgericht? Indien niet, wanneer zal dat gebeuren? Op welk beleidsniveau zal dat contactpunt ingevoerd worden? Welke administratie zal dit contactpunt organiseren?

2. In deze zin wordt ook een matchmakingsplatform opgericht om uitwisseling tussen actoren in de logistieke keten te vergemakkelijken en de goederenstromen te optimaliseren. Is Infrabel hiervan in kennis gesteld? Welke eventuele rol zal zij binnen dit matchmakingplatform hebben? Is de FOD Mobiliteit hiervan in kennis gesteld? Welke eventuele rol zal zij binnen dit matchmakingplatform spelen?

3. Welke actie zal Infrabel ondernemen of heeft Infrabel ondernomen om voldoende rijpaden op haar netwerk ter beschikking te stellen voor de uitvoer van producten uit Oekraïne?

02.02 Minister **Georges Gilkinet**: Mijnheer De Spiegeleer, uw vraag biedt me de gelegenheid een onderwerp te belichten dat me bijzonder na aan het hart ligt: solidariteit met Oekraïne. Na zijn ongeëvenaarde agressie tegen Oekraïne gebruikt Rusland alle beschikbare middelen om druk uit te oefenen, zoals energie en graan. Het probleem van het graan en de andere landbouwproducten die Oekraïne niet konden verlaten, rees vooral toen alle Oekraïense havens aan de Zwarte Zee door Rusland werden geblokkeerd. Sinds midden 2022 werd na Turkse bemiddeling een zeecorridor geopend, waardoor de export per schip weer deels mogelijk werd. Gezien de beperkingen via de Zwarte Zee blijft alternatief transport over land via het spoor, de binnenvaart en de weg wel noodzakelijk.

Daarom heeft de Europese Commissie het initiatief 'Solidarity Lanes' gelanceerd. In juli 2022 organiseerde ik een sessie met een aantal goederenspoorbedrijven om dat initiatief van de Europese Commissie te promoten en dwarsverbanden te leggen. Daar werd bevestigd dat Oekraïens graan via het spoor naar de haven van Gent werd vervoerd om van daaruit verder te worden verdeeld. Het contactpunt voor de 'Solidarity Lanes' voor België is het Nationaal Crisiscentrum. Dat organiseert op regelmatige tijdstippen een nationale coördinatie, waaraan ook de FOD Mobiliteit deelneemt. Het Nationaal Crisiscentrum vertegenwoordigt ons land in de werkgroep van de Europese Commissie.

Bij het Matchmaking Platform van de Europese Commissie zijn een hele reeks Belgische stakeholders aangesloten. Het betreft actoren van zowel de privésector als de overheid. Ook de FOD Mobiliteit is aangesloten en informeert de stakeholders. Infrabel is aanwezig om het beheer van de stromen op het Belgische spoorwegnet te regelen. In dit verband staat ze ter beschikking van de vervoerders om hun verzoeken in te willigen.

02.03 **Pieter De Spiegeleer** (VB): Dank voor uw duidelijke en uitgebreide antwoord, mijnheer de minister.

Ik had niet verwacht dat u de bezorgdheid zou delen met betrekking tot de export uit Oekraïne en omtrent de verdere rol en uitrol van onze spoorinfrastructuur en onze lobbypositie bij de Europese instellingen om dit verder op te volgen en te optimaliseren. U verwees ook naar de bemiddelingsactie van Turkije om de havens in de Zwarte Zee te ontsluiten. Dat is deels, of op zijn minst tijdelijk, gelukt. Het gaat hier jammer genoeg om spijtige calamiteiten die wijzen op opportuniteiten voor het goederenspoor. De Vlaams Belangfractie steunt uw ambities voor 2030 weliswaar, maar zal dit met de nodige bezorgdheid blijven opvolgen.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

03 Vraag van Pieter De Spiegeleer aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De stand van zaken van de stationsparking in Haaltert" (55033895C)

03 Question de Pieter De Spiegeleer à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'état d'avancement du parking de la gare d'Haaltert" (55033895C)

03.01 Pieter De Spiegeleer (VB): *De stationsparking van Haaltert is een van de parkings die de NMBS wil vernieuwen en helaas ook betalend maken. Dit dossier staat al even "open" maar ligt in praktijk volledig stil. Het dossier staat bij de gemeente Haaltert bekend onder nummer 2016/254 (Heraanleg van de stationsparking en de bouw van een fietsenstalling te Haaltert).*

Op 1 december 2016 zou het ongunstig geadviseerd zijn door de gemeente Haaltert. Op 10 maart 2017 zou de Vlaamse Overheid wel een voorwaardelijke vergunning hebben afgeleverd. De aanvrager moet in principe binnen de 2 jaar na het afleveren starten met de werken en deze moeten binnen de 5 jaar klaar zijn.

Kan u bevestigen dat de gemeente Haaltert op 1 december 2016 een ongunstig advies afleverde aan de NMBS betreffende het dossier "Heraanleg van de stationsparking en de bouw van een fietsenstalling"?

Klopt het dat de Vlaamse Overheid op 10 maart 2017 een voorwaardelijke vergunning zou hebben afgeleverd?

Wanneer werden de bevoegde NMBS-diensten over dit dossier laatst gecontacteerd door de bevoegde diensten uit de gemeente Haaltert?

Wat is de reden dat de werken nog niet werden aangevat?

Graag ook een inzicht in de planning in tijd die de NMBS op heden heeft aangaande de heraanleg van deze parking.

03.02 Minister **Georges Gilkinet**: Mijnheer De Spiegeleer, de NMBS deelt mij mee dat de gemeente Haaltert eind 2016 een ongunstig advies heeft verleend met betrekking tot de aanvraag van de NMBS. Dit bezwaar was voor Ruimte Vlaanderen ontvankelijk doch ongegrond. De Vlaamse overheid leverde wel een voorwaardelijke vergunning af. Het laatste contact tussen de NMBS en de gemeente Haaltert dateert van begin februari 2023.

Het project Haaltert staat on hold. De datum voor de heropstart van de voorstudie is nog niet gekend. Een groot obstakel is het tracé van de fietssnelweg, dat al dan niet over de parking zal lopen. De NMBS wacht op de provincie en de lokale besturen, die een akkoord moeten vinden over hoe het tracé zal lopen. Het tracé zal impact hebben op het aantal plaatsen dat de NMBS kan realiseren op de nieuwe pendelparking en zal tevens de plaats van de slagbomen bepalen.

03.03 Pieter De Spiegeleer (VB): Mijnheer de minister, die informatie is grotendeels gelijklopend met de informatie die ik kreeg op lokaal niveau. De NMBS vergeet wel mee te delen dat de voorlopige goedkeuring van het Vlaams Gewest, die voorzag in twee jaar om die werken uit te voeren, intussen verlopen is. Daardoor wordt het dossier verder vooruitgeschoven.

Ik wil hier even advocaat van de duivel spelen voor de NMBS. Het is natuurlijk een moeilijk dossier, omdat daar een recyclagepark ligt en het verder gaat over de gemeente Haaltert en de stad Aalst, terwijl een privéaannemer ook over die parking moet. Die situatie was vijf en tien jaar geleden ook zo, die is dus niet veranderd. Wat het meest verandert, is de staat van de parking, want die gaat schandalig achteruit. Er moet dus wel een oplossing komen, al is het maar – dat is echter niet mijn prioritaire keuze – een voorlopige oplossing om het grootste euvel op korte termijn te kunnen verhelpen. Een definitieve oplossing waarmee alle partijen akkoord gaan, is immers niet voor de komende maanden of zelfs jaren. Wij zullen dit blijven opvolgen.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

04 Vraag van Wouter Raskin aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De maximaal toegelaten massa van voertuigen" (55033905C)

04 Question de Wouter Raskin à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La masse maximale autorisée des véhicules" (55033905C)

04.01 Wouter Raskin (N-VA): Ik verwijs naar de schriftelijke versie van mijn vraag.

Mijnheer de minister, artikel 32bis van het KB van 15 maart 1968 houdende algemeen reglement op de technische eisen waaraan de auto's, hun aanhangwagens en hun veiligheidstoebehoren moeten voldoen (ook bekend als de Brugwet) bepaalt wat de maximaal toegelaten massa is van motorvoertuigen met twee, drie of vier assen.

Datzelfde artikel bevat echter nog een andere bepaling (1.4.1.1). Die schrijft voor dat de maximaal toegelaten massa niet hoger mag zijn dan de massa vastgelegd door een welbepaalde formule. Die formule houdt rekening met de afstand tussen de eerste as en het middelpunt van de achteras of groep achterassen.

Het gevolg van deze brugformule is dat de maximaal toegelaten massa in de praktijk een stuk lager valt dan het theoretisch en technisch mogelijke maximumgewicht. Dat is vooral een probleem voor eigenaars van verkorte opleggers, die zich bij de aankoop van hun voertuig van geen kwaad bewust waren en nu bij controles dus problemen en boetes riskeren.

Mijn vragen aan u:

1. Bent u op de hoogte van deze problematiek?

2. Wat is de ratio achter de zogenaamde brugformule? Wat is de toegevoegde waarde van deze bepaling?

3. Lijkt het u aangewezen om de regelgeving te vereenvoudigen en te verduidelijken zodat transporteurs precies weten wat de maximaal toegelaten massa van hun voertuig is? Zo ja, heeft u concrete plannen om de regelgeving te herzien?

4. Volgens sommige bronnen zouden de technische eisen uit het KB geen bepalingen zijn die strafrechtelijk beteugelbaar zijn. Verbaliseren op basis van deze bepalingen zou dus niet mogelijk zijn. Onderschrijft u deze visie?

5. Beschikt u over cijfers voor de periode 2017-2022 over het aantal vastgestelde overtredingen van de brugformule?

04.02 Minister **Georges Gilkinet**: Mijnheer Raskin, het betreft hier een bevoegdheid van de gewesten sinds de zesde staatshervorming. Daarom nodig ik u uit om mijn collega's bij de gewesten die bevoegd zijn voor de toegelaten massa van voertuigen te raadplegen.

04.03 Wouter Raskin (N-VA): Mijnheer de minister, ik dank u voor het antwoord.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

05 Questions jointes de

- Chanelle Bonaventure à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La revendication de la FEF en faveur d'un abonnement à 12 euros pour les étudiants" (55033940C)
- Chanelle Bonaventure à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La réforme tarifaire de la SNCB pour les personnes âgées et les jeunes" (55034135C)
- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La préoccupation d'OKRA concernant l'augmentation des tarifs pour les seniors" (55034183C)
- Jef Van den Bergh à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La réforme de la structure des tarifs à la SNCB" (55034299C)

05 Samengevoegde vragen van

- Chanelle Bonaventure aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De vraag van de FEF om een studentenabonnement voor 12 euro" (55033940C)
- Chanelle Bonaventure aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De tariefwijzigingen bij de NMBS voor jongeren en ouderen" (55034135C)
- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De bezorgdheid van OKRA over de tariefverhoging voor senioren" (55034183C)
- Jef Van den Bergh aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De hervorming van de tariefstructuur bij de NMBS" (55034299C)

05.01 Chanelle Bonaventure (PS): Monsieur le ministre, je ne vais pas revenir sur la hausse des tarifs. Nous avons déjà eu des discussions à ce sujet. Nous connaissons les raisons de cette augmentation et je sais que celles-ci ne vous agréent pas non plus. Vous aussi considérez que c'est un mauvais signal. Nous avons déjà eu ce débat. Il n'en demeure pas moins que cette majoration est bien là et qu'elle est difficilement supportable pour les publics les plus précarisés. Parmi ceux-ci figurent incontestablement les plus jeunes et les étudiants.

Dans ce contexte, la Fédération des étudiants francophones (FEF) réclame la mise en place d'un abonnement à 12 euros pour les étudiants et que l'exemple de la STIB et de la TEC soit de la sorte suivi. Une pétition a été lancée qui a recueilli plus de 10 000 signatures pour la seule partie francophone du pays. La FEF rappelle que les étudiants qui empruntent les transports en commun sont en général ceux dont la situation sociale est la plus fragile puisque, pour citer leur communiqué, "plus de la moitié des étudiants sans logement étudiant ne peut en bénéficier pour des raisons financières". Or, ce sont bien ces derniers qui ont principalement recours à ce mode de déplacement.

En outre, la FEF souligne qu'environ un étudiant sur cinq a plus de 25 ans et ne peut donc bénéficier des réductions actuellement prévues par la SNCB pour les étudiants, lesquelles concernent les personnes âgées de moins de 26 ans. La FEF plaide aussi pour que ces réductions ne soient plus conditionnées à une limite d'âge maximale.

Monsieur le ministre, avez-vous pris connaissance des revendications de la FEF? Comment vous positionnez-vous à ce sujet? Avez-vous prévu de rencontrer ses représentants afin d'aborder ce point ou peut-être est-ce déjà fait? Des initiatives sont-elles, dès à présent, envisagées?

J'en viens à ma deuxième question toujours liée à la nouvelle offre tarifaire. Monsieur le ministre, la SNCB prévoit de mettre fin au billet forfaitaire fixe de 7,8 euros l'aller-retour pour les personnes âgées et de 7,1 euros par trajet pour les jeunes. Pour compenser ces mesures, le contrat de service public de la SNCB a prévu une réduction de 40 % sur les billets standard à destination de ces deux catégories.

Cette réforme tarifaire risquerait a priori d'entraîner une hausse du coût de certains trajets. Plus la distance est longue, plus cette hausse serait importante.

À titre d'exemple, un aller-retour Liège-Namur pourrait coûter 12,24 euros, Mouscron-Bruxelles 20,16 euros et Arlon-Charleroi 28,56 euros, pour un aîné et un jeune, contre respectivement 7,8 euros et 14,2 euros aujourd'hui.

Cependant, vous remettez récemment en cause de telles augmentations des coûts des billets pour les personnes âgées et les jeunes – ou du moins celles véhiculées par la presse – et vous montriez rassurant. Vous évoquiez des tarifs cumulés pour les jeunes et les seniors dans les heures creuses,

des cartes avantages et des prix maximaux pour les longues distances. Des réductions seraient, par ailleurs, prévues durant les heures de pointe, pour de courtes distances et pour des allers simples (en ce qui concerne les aides pour les seniors). Vous ajoutiez que ces mesures devraient entrer en vigueur 26 mois après la signature des contrats de gestion et que leur élaboration était en cours.

Monsieur le ministre, si vous vous êtes montré rassurant, plusieurs personnes âgées et jeunes m'ont témoigné leur inquiétude sur le sujet, compte tenu du fait que les différents avantages que vous avez évoqués n'étaient pas accompagnés de données chiffrées. Pouvons-nous dès à présent obtenir des informations sur ce point? Plus particulièrement, le montant du plafond du prix du billet standard pour les seniors et les jeunes a-t-il déjà été décidé?

Dans quelle mesure ces aides cumulées pourraient-elles s'avérer avantageuses pour les catégories ciblées?

Un calendrier a-t-il été établi quant à l'élaboration de ces mesures? En outre, la consultation des organisations concernées est-elle prévue?

05.02 Frank Troosters (VB): Mijnheer de voorzitter, ik verwijs naar de schriftelijke versie van mijn vraag.

Ondanks de verklaringen van de minister inzake het overleg dat nog aan de gang is over de tariefaanpassingen bij de NMBS blijft de onrust over de mogelijke sterke verhogingen van de seniorentarieven groot bij OKRA. Ze vragen daarom dringend overleg met de minister.

Heeft de minister kennis genomen van de bezorgdheden van OKRA?

Zal hij tegenmoet komen aan hun verzoek tot overleg? Zo ja, wanneer? Zo neen, waarom niet?

05.03 Jef Van den Bergh (cd&v): Mijnheer de minister, het nieuwe tariefplan zou binnen twee jaar in werking moeten treden. Er zou gewerkt worden met doelgroepen op basis van leeftijd en van dal- en piekuren. Verder is er ook sprake van speciale tarieven voor kleine groepen en worden er ook flexibelere abonnementen uitgedacht, in functie van variabele verplaatsingen van werknemers en scholieren of studenten. Over een vast, maximaal tarief voor doelgroepen werden geen expliciete bepalingen opgenomen in het openbaredienstcontract. Daarover was de laatste weken wel wat te doen. Wat ook niet langer specifiek bepaald wordt, is de specifieke beperking voor het seniorentarief, namelijk dat zij daarmee pas na 9.00 uur op de trein mogen.

Tijdens de gedachtewisseling werden reeds heel wat vragen in grote lijnen beantwoord, maar er worden toch nog enkele specifieke antwoorden verwacht. Vooral de onrust met betrekking tot dat seniorentarief en de theoretische mogelijkheid dat tarieven maal drie gaan – het voorbeeld was de rit Antwerpen-Oostende – creëert veel onrust. Het bericht dat daarover werd verspreid – misschien terecht, misschien ten onrechte – zorgt ervoor dat er heel veel over gesproken wordt op de perrons en in de treinen. Het zou goed zijn om die onrust de kop in te drukken, tenzij het natuurlijk toch nodig zou blijken.

Mijnheer de minister, kunt u bevestigen dat de tariefstructuur voor tickets dubbel wordt opgebouwd, enerzijds naar leeftijd en anderzijds naar piek- en daluren?

Kunt u bevestigen dat de standaard seniorenkorting daardoor ook zal gelden op werkdagen vóór 9.00 uur?

Zal de in het openbaredienstcontract voorziene 40 %-korting gelden op zowel tickets, multikaarten als op abonnementen?

Kunt u ook wat meer duiding geven bij de getrouwheidskorting? De woordvoerder van de NMBS sprak in de media over een soort getrouwheidskorting die zou worden uitgewerkt. Het is echter niet helemaal duidelijk wat dat dan betekent.

Kunt u wat meer duiding geven over het niet opnemen van een maximumtarief in het openbaredienstcontract, waarover vandaag zoveel ongerustheid bestaat?

Zal de NMBS in functie van de tariefhervorming middenveldorganisaties uitnodigen om daarover van

gedachten te wisselen, zoals collega Bonaventure ook reeds vroeg?

Kunt u bevestigen dat er voor jongeren en studenten minstens even interessante formules zullen worden uitgewerkt zoals die vandaag bestaan? Kunt u daar wat meer uitleg bij geven? De Go Pass is bijvoorbeeld een sterk merk wanneer het gaat over jongeren en treinen. Zal die formule behouden blijven of niet?

Tot slot, kunt u ook verduidelijken welk traject er de komende 24 maanden precies zal worden gevolgd om tot die nieuwe tariefstructuur te komen?

05.04 **Georges Gilkinet**, ministre: Monsieur le président, chers collègues, vos questions me permettent à nouveau de faire le point sur la question cruciale de l'accessibilité financière du train. C'est une partie importante du nouveau contrat de service public de la SNCB qui a notamment pour objectif de rendre le train plus attractif.

Comme je l'ai dit, les voyageurs, et en particulier les jeunes et les seniors, mais aussi les voyageurs qui prennent le train en petits groupes et durant les heures creuses, seront les gagnants de cette nouvelle politique tarifaire.

Ik herinner eraan dat het contract bepaalt dat de nieuwe tariefstructuur van kracht wordt binnen 26 maanden na de ondertekening ervan. Die termijn is nodig omdat er voorbereidende werkzaamheden moeten worden verricht, met name met betrekking tot de door de NMBS gebruikte software. Met andere woorden, dit is een continu proces, waarvan ik de principes vorige week heb uiteengezet en die ik graag nog eens naar voren breng.

Des réductions importantes et cumulatives seront prévues pour les jeunes de moins de 26 ans, les seniors, durant les heures creuses, et pour les petits groupes. Les aînés pourront bénéficier de réductions, y compris en heures de pointe, y compris pour les trajets de courte distance et y compris pour des allers simples, ce qui n'est pas prévu dans la formule actuelle.

Mijnheer Van den Bergh, ik bevestig dat de tariefstructuur dubbel wordt opgebouwd, namelijk op basis van enerzijds de leeftijd en anderzijds piek- of daluren.

Un tarif maximum s'appliquera pour les longues distances. Il est donc totalement farfelu de penser que les tarifs de certains trajets seront démultipliés. Les exemples que vous citez, madame Bonaventure, ne correspondront pas à des réalités futures.

Il n'y a pas d'intention de démultiplier les tarifs par trois, bien au contraire. En ce qui concerne les courtes distances, le prix sera déterminé en fonction de la distance et une forte réduction sera appliquée, avec une réduction supplémentaire en heures creuses, par rapport au tarif unique actuel qui est prévu pour un aller-retour.

Dat alles zal worden aangevuld met commerciële initiatieven van de NMBS, door haar raad van bestuur te valideren, zoals een getrouwheidskorting.

Madame Bonaventure, en réponse à votre question sur les abonnements étudiants, je signale qu'en maintenant la limite d'âge "étudiant" à 25 ans, la SNCB est déjà plus flexible que les autres transporteurs publics régionaux qui fixent cette limite à 24 ans.

Dans le cadre de la Conférence interministérielle Mobilité et suite notamment à des sollicitations d'universités, j'ai proposé à mes collègues régionaux en charge de la Mobilité d'homogénéiser vers le haut cette limite d'âge pour les étudiants inscrits dans l'enseignement de plein exercice, au-delà de la limite d'âge. Par exemple, un étudiant qui poursuit ses études jusqu'à 26 ans ou quelqu'un qui reprend des études pourrait avoir accès à ces réductions.

Je précise qu'il n'y a pas encore d'accord sur cette proposition que j'ai formulée. Mais cette possibilité est inscrite explicitement dans le contrat de service public et les discussions sont en cours entre le

cabinet et les entreprises de transport, avec la volonté d'avoir un traitement identique pour le Tec, De Lijn, la STIB et la SNCB.

Mijnheer Van den Bergh, ik heb zeker kennisgenomen van de bezorgdheden van onder andere OKRA en het bredere middenveld en ik neem ze absoluut ter harte. Ik heb met OKRA contact opgenomen en er zal op korte termijn een overleg plaatsvinden met de organisatie op mijn kabinet, samen met de NMBS.

De trein aantrekkelijker maken is een duidelijke vraag van studenten- en andere jongerenorganisaties en ik ben blij dat ik daarop kan inspelen, met name in het nieuwe contract met de NMBS en via specifieke tariefaanbiedingen.

Je comprends tout à fait que la nouveauté inquiète et qu'on cherche les exemples très précis sur lesquels il y aurait une différence négative. En l'occurrence, je répète que la nouvelle formule tarifaire est beaucoup plus intéressante et de nature à attirer de nouveaux publics vers le train, notamment des petits groupes, notamment en heures creuses. Un temps est effectivement encore nécessaire pour implémenter cette nouvelle politique tarifaire. Le conseil d'administration de la SNCB sera évidemment impliqué dans les derniers choix qui sont imposés.

Madame Bonaventure, monsieur Van den Bergh, je vous rappelle que vous disposez de plusieurs administrateurs au sein de la SNCB pour être, comme moi, tout à fait attentifs à ce que l'attractivité tarifaire soit maintenue jusqu'au bout dans les derniers choix qui sont imposés et qui relèvent de l'autonomie de l'entreprise publique.

05.05 Chanelle Bonaventure (PS): Monsieur le ministre, je vous remercie pour votre réponse plutôt complète. Je me réjouis et j'encourage l'initiative visant à harmoniser l'offre tarifaire et à étendre l'accès aux étudiants un peu plus âgés. Je ne doute pas que mon groupe soutiendra cette initiative. Nous resterons évidemment attentifs aux différentes étapes de cette réforme tarifaire. Je pense que nos collègues qui siègent au conseil d'administration le seront également et seront souteneurs pour que cette offre reste avantageuse pour le plus grand nombre.

05.06 Frank Troosters (VB): Mijnheer de minister, bedankt voor uw antwoord, dat wij voor een stuk al hadden gehoord tijdens de besprekingen in deze commissie. Het blijft me toch niet helemaal duidelijk. Ik hoor dat er kortingen komen voor senioren tijdens de daluren, maar het was me onduidelijk of die er ook komen tijdens de spitsuren. Ik begreep wel dat het nog even zal duren alvorens alles duidelijk wordt.

Ik ben blij dat u kennis hebt genomen van de ongerustheid van OKRA en dat u hen zult uitnodigen op uw kabinet. Ik hoop dat u bij die gelegenheid minstens de ongerustheid al zult kunnen wegnemen.

05.07 Jef Van den Bergh (cd&v): Mijnheer Troosters, zelf heb ik begrepen dat er zowel tijdens de spitsuren als de daluren een korting van 40 % zal gelden voor senioren. Zo had ik het begrepen.

05.08 Minister Georges Gilkinet: Er zijn twee kortingen mogelijk, namelijk één voor senioren en één voor wie de trein neemt tijdens de daluren. Ze zijn cumulatief: een oudere die de trein neemt tijdens de piekuren, geniet maar één korting. Neemt die oudere de trein tijdens de daluren, geniet hij ook de tweede korting. Ik hoop dat het duidelijk is.

05.09 Jef Van den Bergh (cd&v): Zo had ik het ook begrepen. Bedankt voor die aanvulling, mijnheer de minister. Wat mij dan nog niet helemaal duidelijk is, is of er ook nog een maximumtarief komt. De hervorming ligt nog niet helemaal vast. Er zijn wel al enkele principes bedacht die zeker goed zijn. We zullen volgen hoe alles evolueert. Er kan nog twee jaar aan worden gewerkt, en ik hoop dat dat dan ook in overleg gebeurt met de stakeholders, bijvoorbeeld met OKRA, zoals u al vermeldde.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

06 Question de Daniel Senesael à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La ligne ferroviaire Tournai-Lille" (55033941C)

06 Vraag van Daniel Senesael aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De spoorlijn Doornik-Rijsel" (55033941C)

06.01 Daniel Senesael (PS): Monsieur le président, monsieur le ministre, en mars 2022, je vous interrogeais au sujet de l'amélioration de la ligne ferroviaire Tournai-Lille, au regard d'une pétition lancée par de nombreux usagers dans le but d'exprimer leur désarroi face à la qualité du service de la ligne 94 ponctuée, selon eux, de trop nombreux retards et suppressions.

Vous m'indiquiez alors dans votre réponse que d'importants travaux effectués sur le réseau français et sur la ligne Tournai-Mouscron ainsi qu'un manque de personnel expliqué par la crise sanitaire avaient impacté les horaires et la desserte de cette ligne de train. Vous m'informiez aussi de la normalisation de la situation suite aux travaux et de la création d'un comité de pilotage composé des compagnies ferroviaires belge et française "chargé du suivi de ces dessertes et de l'analyse des mesures à prendre pour l'amélioration de la qualité de l'offre".

Cependant, des usagers provenant majoritairement de l'Institut Saint-Luc de Tournai, une école de renom fréquentée par bon nombre d'étudiants français, sont revenus vers moi pour exprimer leur préoccupation face à de nombreuses suppressions de trains effectuant le trajet Lille-Tournai, Saint-Luc étant desservi par l'arrêt de Froyennes.

Monsieur le ministre, pouvez-vous nous communiquer les chiffres à votre disposition concernant les retards, suppressions ou incidents ayant eu lieu sur la ligne Lille-Tournai/Tournai-Lille depuis le 1^{er} janvier 2022? Quels sont les éléments d'information ou explicatifs dont vous disposez concernant cette situation?

Suite à votre annonce de la création d'un comité de pilotage dédié à cette problématique, pouvez-vous nous indiquer les conclusions de ce dernier au sujet du suivi de cette ligne ferroviaire et des mesures d'amélioration prises en conséquence?

Enfin, quelles sont vos ambitions afin d'améliorer cette situation qui semble s'enraciner?

06.02 Georges Gilkinet, ministre: Monsieur Senesael, si nous voulons attirer toujours plus de personnes vers le train, notamment les jeunes, nous devons renforcer la fiabilité et la ponctualité de l'offre ferroviaire. C'est d'ailleurs un des objectifs majeurs du nouveau contrat de service public que nous venons de signer avec la SNCB mais aussi du contrat de performance d'Infrabel puisque les deux sont coresponsables de la fiabilité et de la ponctualité.

En ce qui concerne plus précisément la ponctualité de la ligne 94, je ne peux que vous inviter à consulter le site opendatainfrabel.be où, en toute transparence, y compris pour les moins bonnes nouvelles, Infrabel met librement à disposition un panel conséquent de données, notamment en ce qui concerne les suppressions de trains et la ponctualité. Si vous allez voir ce site, vous pourrez y lire qu'il y a eu, en 2022, 1 605 suppressions, c'est-à-dire environ un train sur trente. Cela reste évidemment beaucoup trop.

En ce qui concerne les causes de ces suppressions sur la ligne 94, Infrabel m'informe que celles-ci sont liées dans 85 % des cas à des événements placés dans la catégorie "réseaux étrangers", en l'occurrence sur le réseau français. Ce point doit donc faire l'objet d'une amélioration et d'une coordination avec nos voisins français. C'est justement l'objectif du comité de pilotage composé des compagnies ferroviaires belge et française. La SNCB et la SNCF Voyageurs continuent à collaborer étroitement afin d'assurer un suivi commun de la performance opérationnelle des lignes transfrontalières, dont Tournai-Lille. Si vous connaissez un député français – et je n'en doute pas –, vous pouvez lui suggérer d'interroger mon homologue Clément Beaune.

S'agissant plus généralement de la ponctualité, qui est influencée par un grand nombre de facteurs, elle peut et doit effectivement s'améliorer. Je le redis ici très clairement. À ma demande, un plan d'action

a ainsi été élaboré avec la SNCB et Infrabel sur trois axes principaux dont le premier est le recrutement, qui constitue un défi majeur pour assurer la qualité du service. Nous avons recruté 1 300 personnes à la SNCB en 2022. Mais compte tenu des difficultés actuelles du rail, la SNCB recrutera 300 effectifs complémentaires pour une réserve de personnel roulant qui pourra être activée en cas de maladie ou d'absence.

Ce recrutement massif se poursuivra en 2023 puisque cette année, la SNCB recherche pas moins de 1 600 nouveaux collaborateurs. Si vous connaissez des candidats, ils sont les bienvenus.

Ensuite, il y a le renouvellement du matériel roulant qui est un autre enjeu important pour garantir la fiabilité du service et le confort des voyageurs. Le déploiement des nouvelles rames M7 se poursuit en tenant compte des retards de livraison du constructeur. À ce propos, le nouveau contrat de service public de la SNCB prévoit le renouvellement de 50 % de la flotte d'ici 2032.

Enfin, il y a la lutte contre les causes tierces qui constituent la principale source de retard car elles génèrent à elles seules plus de 40 % des retards pour l'année 2022. Cette lutte sera intensifiée au cours de cette année avec la mise en place de différents dispositifs, notamment la lutte contre les intrusions sur le domaine ferroviaire et contre le vol de câbles ou le remplacement de passages à niveau par d'autres ouvrages d'art.

Ces différentes mesures doivent nous permettre de dépasser à nouveau les 90 % de ponctualité cette année et d'aller au-delà par la suite. La SNCB et Infrabel y accordent une attention prioritaire. Les données sont constamment contrôlées. Mon cabinet et moi-même suivons l'évolution de la situation de près et sommes en contact régulier avec les entreprises publiques ferroviaires à ce sujet.

06.03 Daniel Senesael (PS): Monsieur le ministre, je vous remercie pour vos réponses.

Quand vous parlez du plan d'action, il concerne l'ensemble de notre pays et je ne sens pas très bien quelles seront les conséquences ou implications pour cette ligne particulièrement en souffrance quant aux retards et suppressions enregistrés.

Il serait intéressant de voir comment ce comité de pilotage est composé, selon quelle fréquence il se réunit et quelles conclusions il a déjà émises pour améliorer la situation. Restons bien concrets pour pouvoir effectivement apporter des solutions pour cette ligne. Je reviendrai vers vous au travers d'une question écrite.

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

07 **Samengevoegde vragen en interpellatie van**

- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De spontane staking van treinbegeleiders" (55033942C)
- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het stil alarm (meldingssysteem) in de NMBS-treinen" (55033943C)
- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De NMBS-campagne over agressie tegen spoorwegpersoneel" (55000381I)
- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De agressie tegen een treinbegeleider in het station van Lier" (55034248C)
- Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Agressie op het spoor" (55034303C)
- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De agressie tegen een treinbegeleider in het station van Boechout" (55034361C)
- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De dreigende staking van de spoorbonden" (55034362C)
- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De agressie tegen een treinbegeleider in het station van Mol" (55034363C)

07 **Questions et interpellation jointes de**

- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La grève spontanée parmi les accompagnateurs de train" (55033942C)
- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'alarme silencieuse (système de signalement) dans les trains de la SNCB" (55033943C)
- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La campagne de la SNCB concernant les agressions de membres du personnel des chemins de fer" (55000381I)
- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'agression d'un accompagnateur de train à la gare de Lierre" (55034248C)
- Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les agressions sur le rail" (55034303C)
- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'agression d'un accompagnateur de train à la gare de Boechout" (55034361C)
- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La menace de grève des syndicats des cheminots" (55034362C)
- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'agression d'un accompagnateur de train en gare de Mol" (55034363C)

07.01 **Frank Troosters** (VB): Mijnheer de minister, op 5 februari jongstleden werd een treinbegeleidster het slachtoffer van agressie tussen de Duitse grens en Welkenraedt. Als reactie daarop legden verschillende treinbegeleiders spontaan het werk neer, waardoor een aantal treinen moesten worden afgeschaft. Ongeveer honderd reizigers op weg naar Leuven of Oostende strandden hierdoor.

Welke feiten hebben de aanleiding gevormd tot de spontane stakingsactie van de treinbegeleiders?

Welke actie of acties heeft de NMBS ondernomen om de gedupeerde treinreizigers alsnog van hun geplande verplaatsing te verzekeren? Werden er vervangbussen ingelegd of andere zaken geregeld?

Welke maatregelen heeft de NMBS genomen om de veiligheid van het personeel te verzekeren naar aanleiding van dat incident, op korte of op lange termijn?

In de nasleep van een geval van seksuele intimidatie op de trein richting Brussel waarvan een vrouwelijke studente in januari vorig jaar het slachtoffer werd, kondigde u in de bespreking in commissie aan dat er op de treinen een stil alarm zou worden geïnstalleerd. Wat is de stand van zaken in verband met het stil alarm op de treinen?

De NMBS lanceerde recent naar aanleiding van het hoge aantal agressiegevallen tegen spoorpersoneel, met als jammerlijk hoogtepunt het incident in Kortrijk waarbij een NMBS-personeelslid het ziekenhuis in werd geslagen, een campagne over agressie tegen trein- en stationspersoneel. Met affiches in de stations en een fluitconcert in de hal van het station Brussel-Noord, waarbij de ministers Gilkinet, Verlinden en Van Quickenborne aanwezig waren, wil de spoormaatschappij meer respect vragen voor haar personeel.

Wat wil men juist bereiken met het ophangen van affiches waarbij NMBS-personeelsleden die het slachtoffer werden van agressie, getoond worden?

Acht u de affiches bevorderlijk voor de promotie van de job van treinbegeleider of Securailagent?

Zullen de affiches de wonden of letsels van de NMBS-personeelsleden die slachtoffer werden van agressie, sneller doen helen? Zullen de affiches en het blazen op fluitjes zorgen voor een betere bescherming van het NMBS-personeel? Welke financiële kosten gingen gepaard met de campagne? Op welke wijze zal het succes of de doelmatigheid van de campagne gemeten worden?

Uiterekend op de dag dat de NMBS een campagne lanceerde tegen geweld op spoorpersoneel, werd een treinbegeleider in het station van Lier het slachtoffer van agressie. Het slachtoffer moest klappen incasseren en moest naar het ziekenhuis worden gebracht. Wat waren hier de feiten? Waren er op het ogenblik van de feiten veiligheidsagenten van Securail aanwezig in het station van Lier? Waren er op het ogenblik van de feiten agenten van de spoorwepolitie of de lokale politie aanwezig in het station van Lier? Welke diensten werden allemaal gealarmeerd tijdens of nadat de feiten plaatsvonden? Door wie gebeurde dat? Hoe snel nadat de feiten plaatsvonden, waren agenten van Securail, agenten van de spoorwepolitie of de lokale politie of hulpverleners ter plaatse? Werd de dader gevat? Wat zal er verder met hem of haar gebeuren? Welke letsels liep de betrokken treinbegeleider op ten gevolge van de agressie die hij moest ondergaan? Is er sprake van arbeidsongeschiktheid voor de treinbegeleider, en zo ja, voor hoelang? Op welke wijze ondersteunt of begeleidt de NMBS haar personeelslid dat slachtoffer werd van de agressie? Welke overige maatregelen zullen genomen worden om de veiligheid van het spoorpersoneel te vrijwaren ten gevolge van dat incident?

Voor de incidenten in de stations van Boechout en Mol heb ik dezelfde vragen.

Tot slot, de Onafhankelijke Vakbond Spoorwegpersoneel gaf te kennen dat ze zes dagen wenste te staken uit onvrede over het uitblijven van concrete veiligheidsmaatregelen vanwege de directie van de NMBS. Die blijft volgens de bonden doof voor hun ongerustheid en klachten over het toenemend geweld tegen het spoorwegpersoneel. Gedane beloften om meer volk in te zetten op risicotreinen en bijkomende toegangscontroles, blijven volgens de bonden uit. De NMBS-directie heeft de stakingsaanvraag van de vakbond echter geweigerd wegens procedurefouten bij de aanvraag.

Hebt u begrip voor de onvrede van de spoorvakbond? Welke procedurefouten zou de spoorvakbond bij de aanvraag hebben begaan? Welke beloften om de veiligheid op het spoor te verhogen, werden in het verleden gedaan aan de spoorvakbonden?

De spoorvakbonden deden concrete voorstellen, zoals het installeren van toegangspoortjes en betere communicatie, bijvoorbeeld via walkie talkies. Op welke wijze zult u tegemoetkomen aan hun eisen? Op welke wijze zal het geschonden vertrouwen van het spoorpersoneel in de NMBS-directie worden hersteld?

07.02 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Mijnheer de minister, de agressie tegen het spoorpersoneel stopt niet; die neemt zelfs nog toe. Gisterenavond waren er, na Luik, Kortrijk, Lier en Mol, weer twee gevallen van agressie rond het Zuidstation en heeft het personeel het werk neergelegd.

Wij veroordelen duidelijk elk geval van agressie: personeel en reizigers hebben recht op een veilige werkplaats en veilig transport. Tijdens de persconferentie, waar ik ook heen ben gegaan en aan de andere kant stond, bij de vakbonden, vertelde een personeelslid mij, een alleenstaande mama met drie kinderen, die ook slachtoffer werd van agressie en zes maanden werkonbekwaam was, hoe moeilijk het is om nadien weer aan het werk te gaan. We mogen inderdaad de impact van dergelijke incidenten op het betrokken personeelslid niet onderschatten: men is bang om weer aan het werk te gaan, omdat men zich op de werkplaats niet veilig weet.

Mijnheer de minister, u beloofde betere stations en dienstverlening, maar we zien gesloten loketten, gesloten stations, gesloten toiletten, vertragingen, afschaffingen, minder Securailagenten, minder onderstationschefs, minder spoorpolitie en hogere tarieven. Dat zorgt natuurlijk voor heel veel frustratie, om nog maar te zwijgen van de frustratie bij het personeel over onder andere niet goed werkend

materiaal. Dat is dan ook de reden waarom de vakbonden reageerden.

Hoe komt het volgens u dat er vandaag 60 % meer gevallen van agressie zijn ten opzichte van 2019? Voelt u zich daarvoor verantwoordelijk? Voelt de directie zich daarvoor verantwoordelijk?

Hoe verliep het debat met de vakbonden rond die veiligheidsproblemen? Wat is er juist besloten? Welke acties mogen wij verwachten en wanneer?

07.03 Minister **Georges Gilkinet**: Mijnheer de voorzitter, collega's, ik herhaal het en zal het elke keer herhalen, zo vaak als nodig: elke daad van agressie is er een te veel en is totaal onaanvaardbaar.

Wat de omstandigheden van de agressie tegen een treinbegeleider op 5 februari betreft, verwijs ik u naar mijn antwoord van vorige week in commissie.

Over het incident in Lier geeft de NMBS mij volgende informatie. Bij aankomst in het station van Lier bonkte een ongeduldige passagier op de treindeuren. Hij duwde de treinbegeleider en sloeg hem neer. Dat is totaal onaanvaardbaar. De lokale politie was 11 minuten na de eerste melding door de treinbegeleider ter plaatse. De ambulance was er 19 minuten na de eerste melding. De dader vluchtte, voor de politie in het station van Lier arriveerde.

Ik heb ook kennisgenomen van de agressie gisteren in Braine-le-Comte en Antwerpen, waaromtrent de NMBS mij nog geen gedetailleerde uitleg heeft gegeven.

Ik wil de gelegenheid aangrijpen om mijn solidariteit te betuigen ten aanzien van het getroffen personeel. Meer dan op solidariteit wacht het spoorwegpersoneel op concrete politieke antwoorden. Voorbij donderdag was ik ook in het Noordstation, samen met de NMBS, mijn collega's van Justitie en Binnenlandse Zaken en de vakbonden, om een nieuwe campagne tegen agressie op spoorwegpersoneel te lanceren.

Wij deden een collectieve oproep tot respect voor het spoorwegpersoneel, dat een fluitconcert tegen agressie gaf. Het is de verantwoordelijkheid van de NMBS, Mobiliteit, politie en Justitie om de nodige en passende maatregelen te nemen, zodat de medewerkers van de NMBS hun job kunnen doen zonder angst en zodat reizigers in alle veiligheid de trein kunnen nemen.

Met de campagne wil de NMBS de bewustwording vergroten door concrete voorbeelden te tonen van haar personeelsleden die al slachtoffer werden van agressie. De NMBS pretendeert niet met de sensibiliseringscampagne alle problemen van agressie op te lossen of alle schade aan de slachtoffers van agressie te herstellen. Niet alle aspecten van de campagne zijn terug te vinden in een specifieke begroting, terwijl andere aspecten zijn opgenomen in de algemene communicatiebegroting. De kostprijs was evenwel beperkt, omdat het om een campagne ging met een echte treinbegeleider op de foto. Ze maakt deel uit van een bredere aanpak om de agressie te stoppen.

Concreet zal de NMBS 100 Securailagenten aanwerven en een specifieke opleiding geven voor de preventie van agressie. Ook Securailagenten hebben een maatschappelijke opdracht. Ook voor agressie tegen andere spoormedewerkers worden de straffen strenger.

De NMBS werkt bovendien hard aan de installatie van stille alarmen. Ze is haar hele digitale platform aan het vervangen. Zoals ik in eerdere debatten in de Kamer heb aangekondigd, zullen die stille alarmen met voorrang worden ontwikkeld. Het algemeen proces voor het opzetten van het nieuwe platform is nu eenmaal complex.

Met de wijziging van het Strafwetboek versterken we voorts de bescherming van personen die een maatschappelijke functie uitoefenen, zoals het spoorwegpersoneel.

Ik ben ervan overtuigd dat de combinatie van die maatregelen en de samenwerking tussen de verschillende partners op het terrein en Justitie een bijdrage zal leveren aan de indamming van de agressieplaag. Het spoorwegpersoneel speelt voor ons allemaal een essentiële rol in onze mobiliteit en verdient meer dan ooit respect. Als we het spoorpersoneel goed beschermen, verhoogt dat ook de

veiligheid van de reizigers, zeker van de meest kwetsbare. Zich veilig voelen is immers een basisvoorwaarde om met de trein te reizen. Onze mensen in onze spoorbedrijven verdienen respect.

07.04 Frank Troosters (VB): U had natuurlijk veel om op te antwoorden, dus een aantal vragen van mij werden niet beantwoord. De details van Boechout en Mol heb ik niet gekregen, dus ik zal daar misschien nog op terugkomen. De details van Lier heb ik wel deels gekregen.

Ik noteer dat er nog steeds hard gewerkt wordt aan de installatie van het stille alarm. Dat is ook maar logisch. Destijds werd er groots aangekondigd dat het er tegen 2023 zou zijn. Ik kijk echt uit naar het moment waarop het effectief beschikbaar zal zijn in en rond de treinen.

Voor de rest was het antwoord voor een stuk voorspelbaar. Er was de verontwaardiging, want de agressie stopt niet. Zoals mevrouw Vindevoghel zegt, zijn er alweer nieuwe incidenten geweest zoals in Braine-Le-Comte. Daar vormde de aanleiding de opmerking van de treinbegeleider dat er niet gerookt mag worden. Bij de behandeling van het wetsontwerp over het rookverbod waarschuwden wij al voor dergelijke situaties. Nu is er een eerste slachtoffer. De agressie houdt dus niet op.

In verband met mijn interpellatie zegt u dat het de gezamenlijke verantwoordelijkheid is van uzelf, mevrouw Verlinden en de heer Van Quickenborne om de nodige en passende maatregelen te nemen. Zo drukte u het zelf uit, maar dat is exact wat wij al drie jaar vragen. We dringen er al zo lang op aan om die maatregelen effectief te nemen. Net dat zorgt natuurlijk voor de onvrede bij het personeel, want zij merken ook dat de maatregelen uitblijven.

Ik zal niet alle overwegingen uit mijn motie opsommen. Het is nog altijd de bedoeling om meer mensen naar de trein te leiden en veiligheid moet daarbij een absolute prioriteit zijn. Ik verwijs naar de aanhoudende problemen bij de spoorwegpolitie en de gebrekkige personeelscapaciteit bij Securail. U zegt dat er 100 mensen aangenomen moeten worden, maar ik vraag me af hoe u dat zult doen. Als de kandidaten naar hun carrièremogelijkheden vragen, en ze zien een dergelijke affiche, zult u niet veel mensen kunnen aanwerven.

Na dat alles in overweging te hebben genomen en na uw antwoord te hebben gehoord, vraag ik u om onmiddellijk de nodige maatregelen te nemen die de slagkracht van het Securailpersoneel effectief verhogen. Op korte termijn moet worden gezorgd voor een volledige invulling van de personeelskaders, zowel bij de veiligheidsdienst van de NMBS als bij de spoorwegpolitie, in samenwerking met uw collega Verlinden.

Daarom heb ik die motie ingediend. Het is goed om affiches op te hangen en op fluitjes te blazen, maar minister Van Quickenborne zou er beter aan doen de daders van zulke feiten streng te bestraffen en op te sluiten, zodat de maatschappij tegen dergelijke mensen beschermd wordt.

07.05 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Het is inderdaad goed dat er affiches zijn en dat er een campagne wordt gevoerd. We zijn daar niet tegen, maar die affiches zullen het probleem niet oplossen. Gisteren hoorde ik dat een man gewoon in een trein geplast heeft. Kunt u zich voorstellen wat dat betekent voor het personeel? Hoe kwam het dat die man dat deed? Er was geen enkel toilet beschikbaar. Ik hoor van veel personeelsleden dat er vaak geen enkel toilet beschikbaar is op de treinen.

Er zijn zo veel problemen voor de mensen die dag in dag uit die job moeten doen, in moeilijke omstandigheden. Ze kunnen niet veilig werken. Er zal meer moeten gebeuren dan alleen affiches ophangen. De PVDA vraagt dat er minstens twee treinbegeleiders zijn op moeilijke lijnen, zoals vroeger gezegd. Dat zou al een serieuze ondersteuning zijn voor het personeel. De PVDA vraagt dat de afbouw van loketten met menselijke aanwezigheid stopgezet wordt. Het is superbelangrijk dat er personeel aanwezig is, zodat mensen niet langer doen wat ze nu doen. Wij vragen echt dat u daar meer op inzet. Het is niet normaal dat er elke dag opnieuw personeelsleden bang zijn om naar hun werk te gaan. Zij hebben recht op een veilige werkplaats. Ook de reizigers hebben recht op veilig reizen. U vindt dat zelf ook belangrijk, maar er zal meer moeten gebeuren dan alleen affiches ophangen, mijnheer de minister.

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 fysiek en/of verbale agressie zich steeds meer voordoen binnen het spoorgebeuren;
- overwegende de problemen en bezorgdheden die het Securail-personeel in het verleden reeds aangekaart hebben;
- overwegende de reeds lang aanslepende tekorten binnen het personeelskader van de spoorwegpolitie;
- overwegende het toenemend aantal feiten van agressie tegen het spoorpersoneel;
- overwegende het hoge aantal dagen van arbeidsongeschiktheid ten gevolge van agressie jegens het spoorpersoneel;
- overwegende de hoge nood aan bijkomend veiligheidspersoneel;
vraagt de regering
- onmiddellijk de nodige maatregelen te nemen die effectief de slagkracht van het Securail-personeel verhoogt;
- op korte termijn te zorgen voor een volledige invulling van de voorziene personeelskaders bij zowel de veiligheidsdienst van de NMBS alsook bij de spoorwegpolitie;
- bijkomend en onmiddellijk maatregelen te nemen die een betere samenwerking tussen de veiligheidsdienst van de NMBS en de politiediensten verbeteren."

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 celle d'inciter un plus grand nombre de nos concitoyens à prendre le train;
- eu égard à l'importance, dans le domaine ferroviaire, d'une politique de sécurité solide et efficace permettant de garantir la sécurité tant des passagers que du personnel de la SNCB;
- eu égard à l'ampleur croissante des faits de harcèlement sexuel ou autre, de resquille, de vandalisme et d'agression physique et/ou verbale qui se produisent dans le contexte ferroviaire;
- eu égard aux problèmes et aux préoccupations que le personnel de Securail a déjà signalés dans le passé;
- eu égard aux pénuries qui existent déjà depuis longtemps au sein du cadre du personnel de la Police des chemins de fer;
- eu égard au nombre croissant de faits d'agression contre le personnel des chemins de fer;
- eu égard au grand nombre de jours d'incapacité de travail consécutifs à des agressions de membres du personnel des chemins de fer;
- eu égard au besoin urgent de personnel de sécurité supplémentaire;
demande au gouvernement
- de prendre immédiatement les mesures nécessaires afin d'augmenter effectivement le pouvoir d'action du personnel de Securail;
- de veiller à brève échéance à compléter intégralement les cadres du personnel prévus, tant au service de sécurité de la SNCB qu'à la Police des chemins de fer;
- de prendre en outre et immédiatement des mesures permettant d'améliorer la coopération entre le service de sécurité de la SNCB et les services de police."

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.

08 **Vraag van Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De stand van zaken met betrekking tot zelfrijdende treinen" (55033303C)**

08 **Question de Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'état de la situation en ce qui concerne les trains autonomes" (55033303C)**

08.01 **Tomas Roggeman (N-VA):** Mijnheer de minister, zelfrijdende treinen laten een hogere dienstregeling toe omdat ze stipter, goedkoper en klimaatvriendelijker zijn. Daarenboven zouden ze kunnen bijdragen aan het oplossen van de huidige personeelstekorten. In Nederland vonden onlangs nieuwe testen plaats met treinen zonder menselijke besturing. Dat heet dan ATO niveau 3, in technische termen. Lineas en Alstom zijn belangrijke spelers bij de ontwikkeling van die technologie, maar die wordt vooral in ons land ontwikkeld, onder andere in Charleroi.

De testen in Nederland blijken tot nu toe erg positief. Ik heb u daarover in het verleden ook al vragen gesteld. Anderhalf jaar geleden, in oktober 2021, heb ik u daarover ook een vraag gesteld in deze commissie. U antwoordde toen dat u wel belangstelling had voor die technologie, maar dat er enkele technologische hinderpalen waren voor de implementatie op ons net. Welke dat zijn, is mij vooralsnog een raadsel. Daarom stel ik u deze vraag.

Is ons spoornet effectief niet uitgerust om ATO-technologie te implementeren? Wegens welke technische gebreken is dat dan niet mogelijk? Hoe kunnen die opgelost worden? Welke budgetten zouden er nodig zijn om die technologie toe te passen op enkele cruciale verbindingen? Ik denk hierbij aan de Brusselse Noord-Zuidverbinding, die in de praktijk nog altijd een flessenhals is voor het spoornet en die bijgevolg een stiptere cadansering zou kunnen gebruiken.

Welke spoorlijnen of verbindingen zouden volgens u daarvoor in aanmerking komen? Werd dit al onderzocht? Ik denk dat er in het verleden al onderzoeken lopende waren bij de NMBS en Infrabel. Wat waren de resultaten daarvan? Wat is uw houding ten opzichte van het gebruik van dergelijke technologie? In het verleden gaf u aan dat er volgens u technische bezwaren waren. Hebt u ook inhoudelijke bezwaren? Wat is de algemene stand van zaken van dat project?

08.02 **Minister Georges Gilkinet:** Mijnheer Roggeman, om op uw vraag te kunnen antwoorden of ons spoornet voldoende uitgerust is om treinen met ATO-technologie te kunnen laten rijden, wil ik eerst de context schetsen.

Er bestaan namelijk twee systemen.

Het eerste systeem ATO GoA2 komt neer op een automatische besturing van treinen met de verplichte aanwezigheid van de bestuurder in de stuurpost. De specificaties voor ATO GoA2 zijn klaar, het Europees Spoorwegbureau zal die in de loop van 2023 publiceren. De constructeurs kunnen dan hun ATO GoA2-oplossingen ontwikkelen en op de markt brengen. Het is de doelstelling van Infrabel en de NMBS om rond 2030 testen met ATO GoA2 in te plannen. Dit vraagt om aanpassingen van zowel de spoorinfrastructuur als het rollend materieel.

Vervolgens is er een tweede systeem, ATO GoA3, waarnaar u verwijst. We hebben het hier over een volledig autonome trein, waar nog een personeelslid aan boord is dat indien nodig kan ingrijpen maar niet in de stuurpost aanwezig moet zijn. De ontwikkelingen en specificaties voor ATO GoA3 zijn nog bezig op Europees niveau. Naar verwachting zullen deze specificaties niet voor 2028 worden gepubliceerd. Na 2028 kan ATO GoA3 dan op grote schaal worden uitgerold. Het is momenteel wel zo dat het ontbreken van toezicht in een onbemande stuurpost een aantal technische problemen met zich meebrengt waarvoor momenteel geen industriële oplossingen bestaan in een spoorwegomgeving. We hebben het hier meer specifiek over de detectie van obstakels op het spoor.

Tot zover het reglementair kader, waarbij de NMBS de voorkeur geeft aan contacten met de constructeur en de ERA om een eventuele invoering van ATO op haar materieel voor te bereiden. Daarnaast is er ook nog de realiteit van de bestaande spoorweginfrastructuur, waar we rekening moeten houden met de aanpassingen die nodig zullen zijn.

Ten eerste moet het spoornet uitgerust zijn ETCS Full supervision. Tegen eind 2025 zal ongeveer 5.000 km van de hoofdsporen van het Belgische net met die technologie uitgerust zijn, onder alle voorbehoud en in het bijzonder op voorwaarde dat de nodige budgetten ter beschikking worden gesteld. De rest is uitgerust met ETCS-1 Limited supervision en zal pas na 2025 geleidelijk worden gemigreerd naar Full supervision, wat waarschijnlijk tot 2040 zal duren. Het betreft indicatieve termijnen.

Ten tweede moet het verkeersmanagementsysteem van Infrabel geüpgraded worden om de ATO-functie aan te kunnen. Die ontwikkeling is nodig om alle *train real time*-informatie te kunnen doorsturen, zoals het traject, de te respecteren tijden, de haltes, de snelheidsconsignes en de toestand van de infrastructuur.

De NMBS volgt ook de ontwikkelingen in het buitenland op de voet en doet regelmatig lokale testen met deelaspecten van de technologie, zoals dat het geval was met een MW41-motorwagen op de lijn Athus-Meuse.

Infrabel volgt ook de testen in de buurlanden en neemt regelmatig deel aan conferenties waar het onderwerp ATO wordt besproken. Er bestaan proefprojecten waarbij fabrikanten en infrastructuurbeheerders betrokken zijn. Het doel van die testen is vooral de haalbaarheid te valideren, een eerste feedback te krijgen en technische specificaties te ontwikkelen. Er zijn enkele afdelingen met ATO GoA 2 in Duitsland en het Verenigd Koninkrijk. Dat zijn echter nog steeds oplossingen die gekoppeld zijn aan specifieke leveranciers en nog niet interoperabel zijn.

Wat de financiële middelen betreft, voor de upgrade van het verkeersmanagementsysteem met de ATO GoA 2-functionaliteiten wordt een voorlopig budget ingevoerd. De belangrijkste kosten van een migratie naar ATO zouden ten laste vallen van de spoorwegondernemingen. Elke locomotief en trein van elke operator zal moeten worden uitgerust met een autonoom besturingssysteem dat enerzijds gekoppeld is aan het ETCS en anderzijds aan het verkeersbeheerssysteem van de infrastructuurbeheerder.

De kosten zullen om en bij de 100.000 euro per voertuig bedragen. Het gaat dus om aanzienlijke budgetten die moeten worden afgewogen tegen de voordelen die dergelijke systemen kunnen opleveren, omdat er een noodzakelijke voorwaarde is voor de uitrol van ATO (Automatic Train Operation), namelijk: is ATO wel een positieve return on investment in termen van stiptheid, energiebesparing en capaciteitsstijging, gezien de kosten en de tijd die nodig zijn om die oplossing te implementeren? Het juridisch reglementair kader moet eveneens worden aangepast, met name op het vlak van de respectieve rollen en verantwoordelijkheden van de infrastructuurbeheerder en de spoorwegoperatoren.

08.03 **Tomas Roggeman** (N-VA): Mijnheer de minister, dank u voor uw uitvoerig antwoord.

Ik heb van u geen inhoudelijke bezwaren gehoord en dat vind ik al super. De Europese Unie is inderdaad nog bezig met het uitwerken van technische standaarden. De NMBS doet mee aan proefprojecten, zij het eerder als zijdelingse participant, want het zijn vooral onze buurlanden die het voortouw nemen. Wij springen nog niet helemaal mee op de kar, maar kijken eerder zijdelings toe. Dat is jammer, omdat wij toch een voorsprong hebben uitgebouwd inzake de uitrol van ETCS op het spoorweganet.

Bovendien gaat het over technologie die voor een groot deel hier wordt ontwikkeld. Dat de NMBS daarin participeert, is positief. Misschien kan men nog iets meer het voortouw nemen. Men kan ook te conservatief zijn, en dat zeg ik dan als N-VA'er. Ik begrijp dat het een dure aanpassing is op het rollend materiaal, dus lijkt het mij interessant om dat ook al mee in rekening te brengen in toekomstige bestekken voor nieuwe bestellingen van rollend materieel, waardoor die aanpassingskosten in de toekomst kunnen worden vermeden.

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

09 Vraag van Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De verkoop van restgronden door de NMBS" (55033663C)

09 Question de Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La vente de terrains résiduels par la SNCB" (55033663C)

09.01 **Tomas Roggeman** (N-VA): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, de NMBS heeft nog heel wat vastgoed in eigendom. Het gaat vaak niet over grote terreinen en spoorwegomgevingen, maar ook over restgronden, die af en toe te koop gesteld worden.

Recent dook zo'n discussie op in Harelbeke, waar de NMBS een perceel openbare restgrond bezit aan de Venetiëlaan, op het punt waar twee spoorlijnen samenkomen. In de loop der jaren is daar een begroeiing ontstaan, het zogenaamde Venetiëbos. Dat stuk grond werd in de jaren '70, bij de totstandkoming van het gewestplan, weliswaar ingekleurd als woongebied, maar de voorbije decennia is dat eerder een groene plek in een woonomgeving geworden. Sinds ongeveer 25 jaar worden er zelfs jaarlijks plant- en onderhoudsacties georganiseerd. Door de lange tijd die erover heen ging, wordt het perceel door de buurt beschouwd en behandeld als een stukje openbaar domein, wat het in de praktijk ook is.

Het probleem is nu dat de NMBS die beboste grond wenst te verkopen. De spoorwegmaatschappij zet die grond ook in de markt als woongebied, gezien de bestemming van die grond.

Heeft de NMBS hierover contact gehad met de stad Harelbeke? Is er overleg geweest? Wat waren de conclusies?

Was er overleg met het Vlaams Agentschap Natuur en Bos? Gezien de begroeiing heeft dat immers enkele implicaties. Vandaag is het niet zo evident meer om een bos te rooien, zelfs niet als het terrein het statuut van bouwgrond heeft. Wat is er uit dat overleg naar voren gekomen, als dat heeft plaatsgevonden?

Wat vindt u als ecoloog van het feit dat de NMBS een bos verkoopt om het te laten rooien?

Hoeveel restgronden, bouwgronden of terreinen in woonuitbreidingsgebied bezit de NMBS vandaag nog? Graag kreeg ik een overzicht.

09.02 Minister **Georges Gilkinet**: Mijnheer Roggeman, in antwoord op uw vragen heeft de NMBS mij de volgende informatie verstrekt. Voor de tekoopstelling van het terrein zijn er contacten geweest tussen de stad Harelbeke en de NMBS met betrekking tot de stedenbouwkundige bestemming woongebied. De NMBS heeft gevraagd of er specifieke voorwaarden waren voor die zone en de stad heeft in haar reactie op die vraag noch in de stedenbouwkundige inlichtingen melding gemaakt van het feit dat die grond een bos zou zijn. De NMBS heeft nog geen rechtstreeks contact gehad met het Agentschap Natuur en Bos, aangezien die zone in de stedenbouwkundige inlichtingen noch op de betrokken website als bos stond aangeduid.

Het te koop aanbieden van het terrein betekent niet dat die zone ook gerooid zal worden door de toekomstige eigenaar. De NMBS doet bij haar marktconsultatie geen uitspraken over de toekomstige bestemming van een terrein, maar raadt de kandidaat-koper altijd aan om contact op te nemen met de betrokken steden en gemeenten om na te gaan of de door hen beoogde toekomstige bestemming door de betrokken gemeente of stad zal worden gegund.

De NMBS heeft bij benadering 15.000 percelen met een zeer uiteenlopende oppervlakte en bestemming. De situering van die percelen gebeurt op basis van de patrimoniumplannen van de NMBS. Die patrimoniumplannen zijn niet gebonden aan kadastrale percelen, noch aan gemeentegrenzen. Ook kan een perceel meerdere bestemmingen hebben en is het niet eenduidig te zeggen hoe de verdeling

per bestemming exact gemaakt kan worden. De bestemming woonuitbreidingsgebied wordt gehanteerd in de gewestplannen, terwijl er momenteel verscheidene bijzondere plannen van aanleg en ruimtelijke plannen zijn opgesteld met woonuitbreidingsgebieden, waardoor er mogelijk een andere bestemming aan de zone wordt gegeven.

Op regelmatige basis wordt er een analyse gemaakt van de gronden die niet meer noodzakelijk zijn voor de missie van openbare dienstverlening van de NMBS. Als de percelen geen toekomstig doel meer hebben, kan er een studie gebeuren naar het potentieel op basis van bijvoorbeeld de bestemming volgens het gewestplan, BPA, RUP enzovoort.

09.03 **Tomas Roggeman** (N-VA): Vlaanderen raakt dichtbevolkt, en zo wordt de grond steeds schaarser. De bestemming van restgronden wordt steeds delicaat bevonden. Dat is niet enkel het geval in Harelbeke, we hebben daar in deze commissie eerder al andere voorbeelden van gezien. Denk maar aan de discussie rond de Gentse Arsenaalsite. Daarom is het belangrijk dat er overleg plaatsvindt met het lokaal bestuur, dat bevoegd is voor ruimtelijke ordening.

Wat ik raar vind in uw antwoord, is dat de NMBS geen melding heeft ontvangen van de aanwezigheid van een bos. Als de NMBS hierover van krommenas gebaart en doet alsof haar neus bloedt, vind ik dat wel frappant. Als de NMBS een lokaal bestuur nodig heeft om haar te vertellen hoe haar eigendommen eruitzien, dan wekt dat niet zoveel vertrouwen op inzake haar vastgoedbeheer. Ik hoop dat dat een lapsus is, want anders is daar meer aan de hand. Ik kom daar later zeker op terug.

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

De **voorzitter**: Vraag nr. 55033948C van collega Verhaert wordt omgezet in een schriftelijke vraag.

10 **Samengevoegde vragen van**

- **Maria Vindevoghel** aan **Georges Gilkinet** (VEM Mobiliteit) over "De technische panne in het seinhuis van Berchem" (55033949C)

- **Marianne Verhaert** aan **Georges Gilkinet** (VEM Mobiliteit) over "Problemen in het seinhuis van Berchem" (55033954C)

10 **Questions jointes de**

- **Maria Vindevoghel** à **Georges Gilkinet** (VPM Mobilité) sur "La panne technique à la cabine de signalisation de Berchem" (55033949C)

- **Marianne Verhaert** à **Georges Gilkinet** (VPM Mobilité) sur "Les problèmes survenus dans la cabine de signalisation de Berchem" (55033954C)

De **voorzitter**: Mevrouw Verhaert is niet aanwezig, ik geef dus onmiddellijk het woord aan mevrouw Vindevoghel. Ik heb toen zelf anderhalf uur stilgestaan met de trein, dus ik ben zeer benieuwd naar het antwoord.

10.01 **Maria Vindevoghel** (PVDA-PTB): Ik ben ook benieuwd naar het antwoord, maar ik verwijs naar mijn schriftelijk ingediende vraag.

Geachte,

Na een investering van ongeveer 1 miljard euro regelen voortaan 10 seinhuizen gans het Belgische treinverkeer. Voorheen waren dat er 368. Het doel van die centralisatie is om het treinverkeer nog veiliger en overzichtelijker te organiseren en tegelijk nieuwe en nog betere werkomstandigheden creëren voor het personeel. - althans volgens de theorie

De locaties van de tien seinhuizen werden gekozen in functie van de strategische spoorknoppunten op het net. Maar er werd ook rekening gehouden met een evenredige verspreiding in Vlaanderen, Wallonië en Brussel in functie van de tewerkstellingsgraad. Elk seinhuis heeft nog een back-up gebouw. Wanneer één van de tien zou uitvallen, kunnen deze 'reservegebouwen' snel opgestart worden om de continuïteit van het treinverkeer in alle veiligheid te blijven garanderen. Door deze investering is het

mogelijk om jaarlijks zo'n 130 miljoen euro te besparen op het budget van Infrabel. - opnieuw volgens de theorie -

Vrijdag 3 februari ging het echter goed mis. Er waren computerproblemen in het seinhuis Berchem. Hierdoor lag het treinverkeer een uur lang stil in en rond Antwerpen. Uiteraard had dit grote gevolgen voor gans het treinverkeer in België.

Onze vragen:

Wat liep er precies mis in het seinhuis Berchem? Kan dit probleem zich opnieuw voordoen? Hoeveel treinen werden er uiteindelijk afgeschaft door deze panne en hoeveel minuten vertraging werden er in totaal veroorzaakt door dit incident? Waarom werkte het back-up systeem niet zoals beloofd? Zijn de seinhuizen van Infrabel voldoende beschermd tegen hacking? Op welke manier? Zijn de seinhuizen voldoende bemand om al hun taken op een goede manier te kunnen uitvoeren? We weten dat het voor NMBS personeel moeilijk is voldoende verlofdagen op te nemen, geldt dat ook voor Infrabel personeel? Worden er overuren gepresteerd door het personeel van de seinhuizen?

10.02 Minister **Georges Gilkinet**: Mijnheer de voorzitter, mevrouw Vindevoghel, het incident van 3 februari vond plaats bij het begin van de avondspits en had zo onvermijdelijk grote gevolgen voor het treinverkeer rond Antwerpen. Het seinhuis bedient een groot gebied. Veel treinen hadden vertraging en andere treinen werden op een deel van het traject of zelfs helemaal geschrapt.

De storing veroorzaakte precies 7.131 minuten vertraging bij reizigerstreinen en 77 afgeschafte treinen. De oorzaak lag aan een storing in het computernetwerk. Hierdoor kon het personeel van de seinpost het treinverkeer niet meer normaal beheren, waardoor alle treinen in een grote zone voor een rood sein tot stilstand kwamen.

Er werden al maatregelen genomen om de waarschijnlijkheid van een dergelijke storing verder te verkleinen. Infrabel werkt op korte termijn aan een technische oplossing om het computernetwerk robuuster te maken, zodat het probleem zich niet meer kan voordoen.

Met betrekking tot het back-upsysteem werden in het concept doorgedreven maatregelen genomen om redundantie te waarborgen. In deze specifieke situatie konden de storingen niet worden vermeden, maar de systemen konden snel worden hersteld.

Het probleem heeft geen enkele impact op de spoorveiligheid gehad. De computersystemen zijn zodanig geconcipeerd dat bij alle denkbare storingen de seinen rood blijven en de treinen veilig tot stilstand komen. Ook bij deze storing was dit het geval. Er was dus geen probleem van veiligheid, wel van stiptheid en robuustheid.

10.03 **Maria Vindevoghel** (PVDA-PTB): Mijnheer de minister, ik heb meer vragen gesteld. Ik heb onder meer gevraagd of er een back-upplan is als er zoiets gebeurt. Er is een grote centralisatie van de seinhuizen gebeurd, waarbij ook een back-up was beloofd.

Er was ook een actie van het personeel. U hebt daar ook niets over gezegd. De arbeidsomstandigheden van de mensen in de seinhuizen kunnen ook beter. Ik hoor van veel mensen dat de werkdruk enorm hoog is. Ik hoop dat er ook op dat vlak inspanningen gebeuren, want die mensen zijn heel belangrijk. Ze staan immers in voor onze veiligheid. Zij moeten ervoor zorgen dat de treinen niet tegen elkaar rijden. Wij moeten zorgen voor goede arbeidsomstandigheden voor het personeel.

U hebt geen antwoord gegeven op mijn vraag over de back-up en op mijn vraag of er voldoende personeel is.

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

11 **Samengevoegde vragen van**

- Marianne Verhaert aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Gladde perrons" (55033950C)
- Josy Arens aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Gladheidsbestrijding op stopplaatsen en in stations in de provincie Luxemburg" (55034026C)

11 **Questions jointes de**

- Marianne Verhaert à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les quais glissants" (55033950C)
- Josy Arens à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le salage des points d'arrêt et gares de la province du Luxembourg" (55034026C)

11.01 **Josy Arens** (Les Engagés): Monsieur le ministre, je suis régulièrement interpellé par des utilisateurs du train qui me signalent qu'en période de gel, les gares des points d'arrêt ne sont plus entretenues comme il y a quelques années. Cela provoque parfois des chutes, c'est d'ailleurs partout le cas lorsqu'il gèle ou qu'il fait glissant. Êtes-vous au courant de cette situation? Il semblerait effectivement que, depuis deux ans, les entretiens ne soient plus aussi réguliers qu'auparavant.

Monsieur le ministre, la régularité des entretiens des points d'arrêt a-t-elle changé au cours de ces deux ou trois dernières années? Comment les entretiens sont-ils planifiés, surtout le salage des points d'arrêt, des aires de gare ainsi que leurs parkings? Qui est responsable de ces ordres? En période de gel, sale-t-on suffisamment autour des gares et autour des points d'arrêt? Je vous remercie pour vos réponses.

11.02 **Georges Gilkinet**, ministre: Merci, monsieur Arens.

Du mois de novembre à la fin du mois de mars, la SNCB applique un plan hiver. Il comprend des mesures qui s'appliquent sur les domaines dont la SNCB a la gestion. Cela couvre donc les gares et leurs abords, les quais, les accès aux quais, les parkings, etc. L'environnement élargi de la gare fait partie des consultations avec les villes et les communes avec qui des accords sont conclus. Généralement, en fonction des accords conclus, tout ce qui est de nature publique – places de stationnements, couloirs sous voie traversants, trottoirs – relève de la responsabilité des autorités locales. Il appartient alors aux communes d'en assurer l'entretien, ce qui comprend notamment le salage et le déneigement.

En ce qui concerne les domaines sous gestion de la SNCB: pendant la période du plan hiver, un responsable neige est désigné chaque semaine au sein de la SNCB. Cette personne a l'habitude de travailler sur cette zone dans le domaine de la maintenance ou de la gestion de bâtiment. Elle connaît donc bien les spécificités locales. Durant sa garde, le responsable est chargé de la gestion du plan neige pour cette région. Il examine les prévisions météorologiques puis planifie et met en œuvre les mesures à appliquer chaque jour de la semaine pour chaque gare, chaque point d'arrêt et chaque parking. Durant cette semaine, le responsable neige réévalue chaque jour la situation et, si nécessaire, adapte les mesures à mettre en œuvre selon l'évolution des conditions météorologiques.

Les mesures applicables sont de deux types: dans un premier temps, les équipes de nettoyage réalisent un salage préventif dans le cadre de leur tournée habituelle de nettoyage. Si ces mesures ne sont pas suffisantes, des moyens supplémentaires spécifiquement dédiés au salage et au déneigement sont mis en œuvre. Dans le second cas, il s'agit donc principalement du recours à des contrats avec des firmes spécialisées. Le responsable neige fait partie du système de garde technique de la SNCB. Durant sa garde, il est joignable sept jours sur sept et 24 heures sur 24 pour tout problème urgent, notamment pour les conditions hivernales dangereuses qui n'ont pas pu être prévues dans les mesures du plan neige hebdomadaire.

Durant cette garde, il est assisté de responsables locaux également de garde 7 jours sur 7 et 24 heures sur 24 qui sont à même de gérer et de contrôler les activités de salage et de déneigement sur place.

11.03 **Josy Arens** (Les Engagés): Monsieur le ministre, je vous remercie pour votre réponse.

Cependant, je me permets d'insister car il m'est revenu que, cet hiver, l'entretien de salage était moins bien organisé que d'habitude et que cela aurait posé de sérieux problèmes dans certaines gares, notamment de la province du Luxembourg.

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

Le **président**: La question n° 55033956C de Mme Verhaert est transformée en question écrite.

12 **Samengevoegde vragen van**

- **Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Kabeldiefstallen op het spoor" (55033965C)**

- **Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Kabeldiefstallen" (55033985C)**

12 **Questions jointes de**

- **Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les vols de câbles sur les voies ferrées" (55033965C)**

- **Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les vols de câbles" (55033985C)**

12.01 **Maria Vindevoghel (PVDA-PTB)**: Mijnheer de minister, het aantal kabeldiefstallen bij het spoor is vorig jaar meer dan verdrievoudigd. In totaal werd er een recordaantal van 466 feiten gepleegd, tegenover 153 in 2021. Dat is toch een groot verschil.

In 2022 hadden kabeldiefstallen 33.169 minuten vertraging voor de treinen tot gevolg, dat is gemiddeld meer dan anderhalf uur per dag. Maar ook uitgestelde werken zijn een gevolg van de kabeldiefstallen, omdat de technici van Infrabel eerst dringende herstellingen moeten uitvoeren voor ze met hun gewone onderhoudswerk verder kunnen. Uiteindelijk leidt de onophoudelijke golf van nieuwe feiten tot moedeloosheid bij het personeel van Infrabel.

België doet het opmerkelijk slecht wat koperdiefstallen op het spoor betreft. Zo werden in 2022 in Nederland amper 12 koperdiefstallen vastgesteld. In België, toch een kleiner land, waren dat er 466. Kunt u mij uitleggen hoe het komt dat er zo'n groot verschil is?

Welke preventieve maatregelen treft Infrabel tegen deze kabeldiefstallen? Zijn ze voldoende effectief? Is kabeldiefstal een prioriteit van de spoorwegpolitie en hoe gaat zij op het terrein te werk? Heeft ze voldoende middelen om efficiënt te kunnen opereren?

Heeft de identificatieplicht bij schroothandelaars enig effect gehad op koperdiefstallen?

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

Het aantal kabeldiefstallen bij het spoor is verleden jaar meer dan verdrievoudigd. In totaal werden er 466 dergelijke feiten gepleegd, een absoluut record nadat het aantal kabeldiefstallen de laatste jaren in dalende lijn ging. Deze kabeldiefstallen veroorzaken vaak flinke vertragingen waar de NMBS en de treinreizigers de dupe van zijn.

1. Stelt de NMBS zich als benadeelde ook systematisch burgerlijke partij om de door haar geleden schade te kunnen verhalen?

2. Hoeveel keer leidde dit in 2022 tot het ontvangen van een schadevergoeding?

3. Voor welk (totaal)bedrag?

12.03 **Minister Georges Gilkinet**: Geachte leden, er was inderdaad een toename van meer dan 300 % van gevallen van kabeldiefstal tussen 2021 en 2022. In 2018 en 2019 leed het Belgische spoornet onder een kabeldiefstallenplaag. Verschillende georganiseerde dievenbendes trokken rond en viseerden vooral de hogesnelheidslijnen. Grote hoeveelheden koper werden gestolen, maar in het najaar van 2019 kon de politie verschillende bendes oprollen. Dat was meteen voelbaar. Daar waar er in 2018 315 kabeldiefstallen waren met impact op het treinverkeer, zaten we in 2019 aan 203 gevallen en een jaar later nog maar aan 108. Er is nu echter opnieuw een toename van deze misdrijven.

Naast de financiële schade wegen de gevolgen van deze diefstallen zwaar door op de stiptheid van de treinen. Vorig jaar veroorzaakte dit 33.169 minuten vertraging, gemiddeld meer dan anderhalf uur per dag. Ook uitgestelde werken zijn een gevolg van de kabeldiefstallen, omdat de technici van Infrabel eerst dringende herstellingen moeten uitvoeren.

Om de toename van het aantal diefstallen tegen te gaan, voeren de federale spoorwegpolitie en Infrabel dit jaar in het hele land de strijd op. De federale politie zal het hele jaar door namelijk verschillende specifieke controleoperaties uitvoeren. Deze operaties zijn een aanvulling op de klassieke patrouilles. Infrabel versterkt van zijn kant de maatregelen om de onderdelen van zijn spoorinfrastructuur beter te beveiligen. Zo ontwikkelde de spoornetbeheerder een project met gps-trackers. Dit zijn toestellen die de locatie van kabels in real time doorgeven wanneer ze worden verplaatst. Om het dieven moeilijker te maken, markeert Infrabel zijn kabels met het merkteken Infrabel zodat schroothandelaars ze heel eenvoudig kunnen herkennen. Infrabel vervangt ook het koper door aluminium waar dat technisch mogelijk is. Deze bijkomende maatregelen zullen geëvalueerd en bijgestuurd worden of versterkt waar nodig.

De juridische dienst van de NMBS opent een terugvorderingsdossier wanneer de dader geïdentificeerd wordt of identificeerbaar is. In 2022 registreerde de NMBS 108 incidenten ten gevolge van kabeldiefstallen. In slechts drie gevallen werd de dader geïdentificeerd en op heterdaad betrapt, maar door het optreden van de ordediensten konden de gevolgen voor de spoorwegexploitatie worden voorkomen. De NMBS verklaart zich dus burgerlijke partij wanneer zij door het misdrijf schade heeft geleden en de dader veroordeeld is. Het gerechtelijk onderzoek naar drie incidenten in 2022, waarvan de dader destijds niet werd geïdentificeerd, heeft geleid tot de identificatie van vier personen, die onlangs voor de correctionele rechtbank verschenen. De NMBS heeft de vergoeding van haar schade, met name de verstoring van de exploitatie, alternatief vervoer en personeelskosten gevorderd.

12.04 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Mijnheer de minister, ik had vooral interesse in de vraag over de reden waarom er in België zoveel kabeldiefstallen zijn en in Nederland zo weinig. U hebt daarop geen antwoord gegeven. Ik heb vernomen dat men in Nederland veel meer met camera's werkt en dat er veel meer personeel is. Men kan immers wel met gps-trackers werken, maar ik denk dat het lagere aantal kabeldiefstallen in Nederland het gevolg is van twee dingen. Ten eerste maakt men daar gebruik van een camerasysteem en ten tweede is er veel meer personeel bij de spoorwegpolitie dat ervoor zorgt dat men zeer snel kan tussenkomen en ter plaatste gaan indien men iets vaststelt. Er is doorheen de jaren erg veel bespaard bij de spoorwegpolitie, mijnheer de minister, waardoor er veel minder personeel is. Dat zorgt volgens mij ook voor een groot bijkomend probleem. Ook daar moet worden geïnvesteerd. De vertragingen en afgeschafte treinen veroorzaken immers problemen voor onze reizigers.

12.05 Frank Troosters (VB): Mijnheer de minister, als wij 's avonds stoppen in de tuin te werken, leggen we onze schop en borstels in het tuinhuisje en sluiten dat. Ik begrijp dat het door de vele werven, het verouderde spoornet en de verouderde infrastructuur, niet gemakkelijk is en dat her en der op werven 's nachts materiaal blijft liggen. Dat kan niet anders. Het is dus een goede zaak dat er extra controles en patrouilles worden verricht en gps-trackers worden gebruikt. Er is natuurlijk meer actie nodig, want de schade is enorm. Ook wij pleiten voor de verdere uitbouw van de spoorwegpolitie, meer patrouilles en nog meer personeel. De uitbouw van een goed cameranetwerk zou uiteraard ook helpen.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

13 Question de Roberto D'Amico à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les mesures de prévention aux abords des gares et chemins de fer pour les personnes mal entendant" (55034023C)

13 Vraag van Roberto D'Amico aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De preventieve maatregelen in de nabijheid van stations en spoorlijnen voor slechthorenden" (55034023C)

13.01 Roberto D'Amico (PVDA-PTB): Monsieur le président, je signale que j'avais adressé une de

mes deux questions à la secrétaire d'État mais elles ont été orientées vers M. Gilkinet Je n'aurai donc qu'une seule question à poser.

Monsieur le ministre, le 4 août dernier, un jeune garçon malentendant de 18 ans perdait la vie, fauché par un train sur un passage à niveau. Ce drame aurait pu être évité si la sécurité des personnes malentendantes était prise davantage en considération.

Une marche blanche a été organisée en novembre par sa maman à Charleroi. Une centaine de personnes ont répondu à cet appel et j'étais présent pour témoigner mon soutien à la famille et relayer leurs demandes, à savoir: une signalisation spécifique dans les gares et passages à niveau; un numéro d'appel de secours spécifique par sms; des formations en langue des signes pour toutes les écoles officielles; une véritable politique d'intégration des malentendants.

Monsieur le ministre, qu'avez-vous prévu pour améliorer la prévention et la sécurité aux abords des gares et rails de chemins de fer pour les personnes malentendantes?

13.02 Georges Gilkinet, ministre: L'accident que vous relatez constitue un drame par rapport auquel moi-même ainsi que tout le personnel des chemins de fer, apportons tout notre soutien à la famille de la victime.

J'ai pu communiquer avec cette maman pour lui présenter mes condoléances et mon cabinet reste en contact avec elle.

Le train doit être accessible à tous: valides et moins valides, ou encore malentendants. Pour certaines personnes, il n'est pas toujours facile de s'orienter dans les grandes gares, de trouver ou lire les bonnes informations, voire demander de l'aide. C'est également le cas des passages à niveaux qui sont des lieux sujets aux accidents.

Infrabel est constamment à la recherche d'améliorations en matière de sécurité, notamment pour ce qui concerne ces passages à niveau. Elle a entamé un travail de conversion, de traduction et d'adaptation de son programme de sensibilisation à destination des écoles pour les personnes malentendantes (programme de prévention).

Une comparaison des systèmes européens a été lancée également via l'Union internationale des chemins de fer (UIC) pour voir si d'autres gestionnaires d'infrastructures ont adopté des dispositifs permettant de mieux prévenir ce type d'accidents afin de renforcer davantage la sécurité des abords du réseau ferroviaire pour ce qui concerne les personnes malentendantes en particulier.

Pour le surplus, nous travaillons concrètement avec Infrabel et la SNCB à une meilleure accessibilité du rail. Par exemple, la prévention de ce genre d'accident prend différentes formes aux abords des gares et des voies.

Premièrement, l'infrastructure des gares doit être adaptée à toutes et tous. Sur les quais rénovés, les zones de danger sont renseignées par une dalle podotactile contrastée, qui est utile tant pour les personnes malvoyantes que pour les personnes malentendantes. Dans le cas où la dalle podotactile ne contraste pas avec le reste du quai, une ligne jaune est ajoutée.

Le nouveau contrat de service public de la SNCB prévoit justement la mise en accessibilité, dont les dalles podotactiles font partie, de 176 gares d'ici 2032, qui correspondront à plus de 70 % de la fréquentation de nos gares. Il y aura évidemment encore du travail ensuite.

Deuxièmement, nous investissons avec la SNCB dans de nouveaux automates de vente qui permettent un contact direct avec un collaborateur par interphone. Ces automates sont équipés d'une boucle à induction afin d'aider les personnes malentendantes qui utilisent cette technologie. Les guichets rénovés sont également dotés de cette technologie.

Enfin, la SNCB se tient volontiers à la disposition de toutes les personnes éprouvant l'une ou l'autre difficulté afin de les aider à voyager en train en Belgique. Elle a développé sur son site web un outil pédagogique appelé "*J'ose prendre le train*".

Le nouveau contrat de service public fixe des objectifs ambitieux en matière d'accessibilité du rail. Ces objectifs sont assortis de moyens financiers inédits. Sur dix ans, nous investirons deux milliards d'euros pour rendre nos gares plus vivantes, accueillantes et accessibles.

Je suis le premier conscient, monsieur D'Amico, de l'énormité des progrès encore à réaliser en la matière. Je pense que c'est la moindre des choses que nous puissions faire en hommage à la mémoire du garçon malheureusement décédé dans cet accident.

13.03 **Roberto D'Amico** (PVDA-PTB): Monsieur le président, monsieur le ministre, je vous remercie.

Cette politique de prévention et d'attention à l'égard des personnes malentendantes doit s'inscrire dans un plan plus large.

Aussi, lors de ma discussion avec cette maman le jour de cette marche blanche, elle m'a signalé que dans d'autres pays, il y avait par exemple des triangles rouges lumineux qui s'éclairaient. Elle me demandait si ce n'était pas possible d'avoir cela dans nos gares. Je lui ai répondu que je poserais la question. C'est une des solutions que cette dame apportait pour les personnes sourdes et malentendantes.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

14 **Vraag van Pieter De Spiegeleer aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De plannen voor de fiets- en voetgangersbrug tussen het station Schuman en het Luxemburgplein" (55034074C)**

14 **Question de Pieter De Spiegeleer à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le projet de passerelle pour cyclistes et piétons entre la station Schuman et la place du Luxembourg" (55034074C)**

14.01 **Pieter De Spiegeleer** (VB): *De Brusselse regering wil door middel van een brug voor fietsers en voetgangers voor een betere verbinding zorgen tussen het Berlaymontgebouw en het Europees Parlement, maar niet iedereen ziet daar het nut van in. Zélf bij "zachte weggebruikers" roept dit plan vragen op.*

In 2019 ondertekende de Brusselse regering al een akkoord met het Europees Parlement en spoorwegbeheerder Infrabel. De fiets- en voetgangersbrug moet de spoorlijn tussen Schuman en Brussel-Luxemburg volgen en zou bovenop de spoordijken gebouwd worden.

Het plan zit echter nog in een beginfase, want haalbaarheidsstudies moeten of zouden nog moeten uitgevoerd worden. Toch worden uit diverse hoeken nu al vragen gesteld bij het nut van dit project. Niet in het minst inzake de kosten-baten-afweging.

- 1. Klopt het dat een haalbaarheidsstudie en/of haalbaarheidsstudies nog moeten uitgevoerd worden aangaande deze fiets- en voetgangersinfrastructuur waar Infrabel hoofdrolspeler in is?*
- 2. Welke rol - logistiek en financieel - zou Infrabel toebedeeld worden in dit ganse project?*
- 3. Welke visie heeft u als federaal minister van Mobiliteit bij de zin of onzin van dit project?*

14.02 **Minister Georges Gilkinet:** *Mijnheer De Spiegeleer, Infrabel heeft me de volgende informatie bezorgd.*

De ontwerp- en architecturale haalbaarheidsstudie wordt uitgevoerd door het Europees Parlement. Infrabel moet zijn toestemming geven om de werf op te starten. Dat zal gebeuren na een analyse van het bestek en de uitvoeringsmodaliteiten van de werken op basis van zijn technische voorschriften en veiligheidsvereisten.

Voor werken waarvoor een buitendienststelling van de spoorweginfrastructuur vereist is, staat Infrabel die buitendienststelling toe in functie van wat mogelijk is. Infrabel waakt erover de impact op het treinverkeer tot een minimum te beperken en de reizigers hierover tijdig te informeren. Infrabel verbindt

zich ertoe om de betrokken gronden langs de spoorlijn tussen de Belliard- en de Wetstraat voor een bezetting ter bedde en gratis ter beschikking te stellen van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, volgens de voorwaarden van de overeenkomst.

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

15 Vraag van Pieter De Spiegeleer aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De stand van zaken met betrekking tot de fietssnelweg F415" (55034076C)

15 Question de Pieter De Spiegeleer à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'état de la situation en ce qui concerne la piste cyclable rapide F415" (55034076C)

15.01 Pieter De Spiegeleer (VB): Deze vraag houdt rechtstreeks of onrechtstreeks verband met mijn eerdere vraag over de stationsparking in Haaltert. De heer Gilkinet refereerde aan deze fietssnelweg.

Fietssnelweg F415 zou Denderleeuw met Burst (Erpe-Mere) moeten verbinden via het deel van spoorlijn 89 dat door Denderleeuw, Haaltert en Erpe-Mere loopt. Verschillende (beleids)partijen zijn betrokken bij dit project, zo ook Infrabel en NMBS. Op enkele kleine stroken in Denderleeuw na, is deze fietssnelweg nog niet gerealiseerd. Ook over het effectieve draagvlak bij bewoners van deze gemeenten zijn er verschillende visies.

*Kan u mij een globale stand van zaken geven inzake de realisatie van Fietssnelweg F415?
Wanneer hadden de betrokken gemeenten het laatste contact met de diensten van Infrabel/NMBS en/of uw kabinet, aangaande de realisatie van F415?*

Zijn er al officiële studies opgemaakt aangaande project F415?

En zijn er zo mogelijk al onteigeningsprocedures opgestart door Infrabel voor dit project? Zo ja, welke?

15.02 Minister **Georges Gilkinet**: Mijnheer De Spiegeleer, het faciliteren van de aanleg van fietssnelwegen is een van de acties van Be Cyclist, het eerste federale plan ter promotie van de fiets. In het kader van de interministeriële conferentie Mobiliteit werk ik ook samen met mijn regionale collega's aan de ontwikkeling van fietsroutes langs de sporen.

Concreet wordt de realisatie van fietssnelwegen gecoördineerd door de provincie. Zowel de NMBS als Infrabel verlenen hun volledige medewerking aan deze realisatie door hun expertise mee in te zetten in de overlegvergaderingen, zo ook voor de fietssnelweg F415. Er werd vorige zomer in Erpe-Mere contact gelegd. Een laatste overleg omtrent een deel van dat traject vond plaats begin december 2022. Het project wordt door de provincie getrokken. Dat geldt dus ook voor de vergaderingen. Voor verdere informatie, met name wat betreft de officiële studies en de eventuele onteigeningsprocedures, verwijzen Infrabel en de NMBS naar de provincie Oost-Vlaanderen.

15.03 Pieter De Spiegeleer (VB): Ik zal mij dan ook verder richten tot onder andere de provincie Oost-Vlaanderen.

Zoals in het dossier van de stationsparkings maakt dat het alleen maar complexer. Ik had het daarnet over het recyclagepark. De stad Aalst, de gemeente Haaltert, de NMBS en een privébedrijf zijn rechtstreeks betrokken. Nu zijn ook nog Infrabel en de provincie Oost-Vlaanderen betrokken partij bij de fietssnelweg. Dat vergemakkelijkt de situatie niet. De fietssnelweg en de stationsparking zijn twee dossiers die dreigen op de nog langere baan te worden geschoven. Wij zullen dit verder van nabij volgen.

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

16 Vraag van Jef Van den Bergh aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Bovenleidingen van spoorssystemen als bevoorradingsnetwerk voor laadpunten" (55034105C)

16 Question de Jef Van den Bergh à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les caténaires des systèmes ferroviaires comme réseaux d'approvisionnement pour bornes de recharge" (55034105C)

16.01 **Jef Van den Bergh** (cd&v): *In Nederland werd de idee geopperd om de bovenleidingen van spoorssystemen te gaan gebruiken als bevoorradingsnetwerk voor laadpunten. Bovenleidingen van trams, treinen maar ook trolleybussen zouden theoretisch gezien gekoppeld kunnen worden aan laadpunten om elektrische voertuigen op te laden. De Nederlandse openbaarvervoerssector (met al een vrij uitgebreid geëlektrificeerd busnetwerk) is alvast enthousiast om stroom uit bovenleidingen te koppelen aan laadpunten. De bovenleidingen worden immers niet altijd volledig benut en kunnen gemakkelijk stroom leveren op interessante locaties. Technisch is het mogelijk, alleen de wetgeving staat het nog niet toe in Nederland.*

M.i. een interessante piste. Daarom denken we dat het de moeite is om dit ook te onderzoeken in ons land.

Bent u op de hoogte van dit debat in Nederland?

Hoe kijkt u de opportuniteiten die komen kijken bij het koppelen van de bovenleidingen van de treinen aan laadpalen voor elektrische voertuigen?

Ziet u het gebruik van de bovenleidingen van ons spoorstelsel voor het laden elektrische voertuigen mogelijk in ons land? Wordt dit onderzocht, door Infrabel, wat is stand van zaken, zal dit getest worden, bijvoorbeeld in samenwerking met regionale OV-maatschappijen voor elektrische bussen?

16.02 **Minister Georges Gilkinet:** Mijnheer Van den Bergh, het is voor mij essentieel dat de NMBS en Infrabel als overheidsbedrijven een voorbeeldrol opnemen in de noodzakelijke energietransitie. Een en ander is daarover in detail opgenomen in het openbaredienstcontract en in het performantiecontract.

Infrabel blijft op de hoogte van alle ontwikkelingen en projecten van dit type via contracten op het niveau van infrastructuurbeheerders of in verschillende werkgroepen, bijvoorbeeld binnen de UIC (Union internationale des Chemins de fer).

Het klopt dat er inderdaad mooie opportuniteiten zijn voor een dergelijk gebruik van bovenleidingen. Een verdere en grondigere analyse zullen we geval per geval moeten bekijken. Op sommige plaatsen kan de temperatuur van de bovenleiding in de zomermaanden wel al tegen zijn limieten botsen, terwijl Infrabel te allen tijde de stroom voor het treinverkeer moet kunnen garanderen.

Infrabel is het gesprek aangegaan met de regionale vervoersmaatschappijen om een synergie te vinden op het vlak van het delen van aansluitingen. Verder is Infrabel ook in gesprek met de bevoegde administraties om de wetgeving voor een dergelijk initiatief te bekijken en de nodige aanpassingen door te voeren.

Op basis van de conclusie van de verschillende besprekingen en analyses zal Infrabel de mogelijkheden bekijken om in de toekomst projecten op dit gebied te ontwikkelen.

16.03 **Jef Van den Bergh** (cd&v): Mijnheer de minister, bedankt voor uw antwoord dat voorlopig vrij vaag blijft. We kijken uit naar het proefproject dat Infrabel zal opstarten, en de evaluatie daarvan, om te kijken of dit verder uitgerold kan worden.

Ook in Nederland beweegt er het een en ander rond dit onderwerp. Het is in ieder geval een interessante piste voor een nog efficiënter gebruik van het bovenleidingsnetwerk waarin al zwaar geïnvesteerd is en wordt. Dat kan volgens mij dus wel degelijk opportuniteiten bieden.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

17 Vraag van Tim Vandenput aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De Surveillance Roadmap over het windpark E40 Polderbries" (55034139C)

17 Question de Tim Vandenput à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La Surveillance Roadmap concernant le parc éolien E40 Polderbries" (55034139C)

17.01 Tim Vandenput (Open Vld): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de vicepremier, het project Windpark E40 Polderbries is een project in voorbereiding om achttien windturbines te bouwen op het grondgebied van de gemeenten Gistel en Middelkerke. De te bouwen windturbines zouden op een afstand van 4,9 tot 8,5 kilometer van de luchthaven van Oostende geplaatst worden.

Voor het bouwen van de windturbines gelden de volgende criteria. Een zone van 0 tot 10 kilometer rond een luchthaven is een rode zone, een no-gozone, waar in principe geen windturbines gebouwd kunnen worden. Op korte afstand van luchthavens moet er rekening gehouden worden met beschermingsvlakken en met vliegprocedures.

Volgens de inplantingskaart die ik te zien kreeg, liggen de achttien te bouwen windturbines allemaal in de no-gozone.

Skeyes en Defensie hebben in 2019 een gezamenlijke Surveillance Roadmap uitgewerkt met als doel de rationalisatie van het aantal roterende antennes, en dus om te bekijken of er toch, mits er aan bepaalde voorwaarden wordt voldaan, windturbines binnen een no-gozone geplaatst kunnen worden. Die Surveillance Roadmap werd voorgesteld, maar skeyes heeft steeds aangegeven dat zo'n rationalisatie complex is.

Mijnheer de minister, is er tussen 2020 en vandaag vooruitgang in het dossier Surveillance Roadmap? Wat is de huidige positie van skeyes in dezen?

Wordt er overwogen om nieuwe radarsystemen te plaatsen rondom de luchthaven van Oostende?

Werd skeyes al officieel uitgenodigd om preadvies of advies te geven in het kader van een MER-procedure of bouwaanvraagprocedure?

17.02 Minister **Georges Gilkinet**: Mijnheer Vandenput, de ontwikkeling van hernieuwbare energie is een cruciale uitdaging voor het klimaat, voor de portemonnee van de Belgen en voor onze energieonafhankelijkheid. Het is een prioriteit van onze regering.

Daarom heeft de federale regering in maart 2022 zich tot doel gesteld de nationale productie van hernieuwbare energie te verhogen met 1,5 gigawatt. Een van de maatregelen die daarbij overwogen worden, is het verlagen van de drempels, de afstand tot de radar, hoogtebeperkingen, oppervlakte en inplanting van uitsluitingszones die skeyes en Defensie hanteren. Hiervoor wordt in een budget van 13,5 miljoen euro voorzien, te verdelen onder skeyes en Defensie.

De sinds 2018 door skeyes uitgevoerde studie naar mogelijke mitigerende maatregelen om de impact van windturbines op het luchtverkeer te beperken, heeft geleid tot verschillende initiatieven, waaronder het opstellen van een Surveillance Roadmap. Die roadmap heeft als doel de identificatie van het optimale scenario vanuit veiligheids- en windenergieperspectief en een opsomming van de noodzakelijke technische investeringen. De roadmap werd ontwikkeld in samenspraak met Defensie, waarbij gekozen werd voor een holistische benadering van de Belgische radarinfrastructuur. In het kader van deze samenwerking zijn skeyes en Defensie overeengekomen om de bestaande technische installaties waar mogelijk te rationaliseren.

Om bijkomende ruimte vrij te geven voor de hernieuwbare energie zonder de veiligheid van het luchtverkeer in het gedrang te brengen, is er de uitvoering van een bijkomende surveillance-dekkingslaag. De installatie van een *wide area multilateration* (WAM) werd door skeyes geïdentificeerd als de beste oplossing. De WAM is een antennesysteem geplaatst over het gehele grondgebied waarbij via triangulatie de positie van het vliegtuig kan worden bepaald. Door de uitrol van de WAM zal de robuustheid van het surveillancenetwerk worden vergroot. Deze bijkomende dekkingslaag zal meer ruimte openstellen voor de installatie van windturbines.

In het kader van de MER-procedure heeft skeyes op vraag van het DGLV op 5 december 2022 een advies uitgebracht. Gelet op het feit dat de gevraagde windturbines zich in de no-gozone van de radar bevinden, werd een negatief advies gegeven. Het dossier zal verder worden opgevolgd, naarmate de Surveillance Roadmap verder wordt uitgerold.

Tot dusver waren er dus technische beperkingen voor de luchthavenbakens en de radars rond de luchthavens in de zogenoemde no-gozone. Momenteel is het onmogelijk om daar windmolens te installeren, maar met het budget van 6 miljoen euro, dat de regering in december aan skeyes heeft toegekend, moet skeyes deze beperkingen zo veel mogelijk verminderen. Het doel is uiteraard om het met de nieuwe radars gemakkelijker te maken om windturbines te plaatsen zonder de veiligheid van de luchtvaart in gevaar te brengen. Wij werken daar hard aan.

17.03 Tim Vandemput (Open Vld): Mijnheer de minister, ik dank u voor uw zeer duidelijke en technische antwoord.

Ik begrijp dat er een nieuw WAM-systeem moet komen, vooraleer er nog een advies kan worden gegeven over het plaatsen van een aantal windturbines binnen de no-gozone.

Ik ben ook blij om te horen dat er op 5 december een negatief advies werd gegeven in het kader van een MER-procedure. Dat maakt veel duidelijk.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

De **voorzitter**: Vraag nr. 55034169C van mevrouw Buyst wordt uitgesteld.

18 Vraag van Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het ongeval met een FlixBus en de regelgeving inzake dodehoekspiegels" (55034275C)

18 Question de Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'accident impliquant un FlixBus et la réglementation concernant les rétroviseurs d'angle mort" (55034275C)

18.01 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Mijnheer de minister, er is een afschuwelijk en dodelijk dodehoekongeval gebeurd aan het Noordstation in Brussel. Sultan Zadrán, een Uber Eatsbezorger, kwam op 2 februari in Brussel om het leven. Hij was een papa van vijf kinderen, die hij nu achterlaat. Zijn gezin was voor de taliban gevlucht. De vrouw woont nog in Pakistan. Sultan werkte keihard, onderaan de ladder van onze maatschappij. Hij spaarde het eten uit zijn mond om zijn gezin in Pakistan te ondersteunen. Hij droomde ervan om samen met zijn gezin veilig te kunnen leven en werken in België.

Het ongeval had vermeden kunnen worden. Er geldt een Europese regelgeving die vanaf 2022 een dodehoeksysteem verplicht voor nieuwe vrachtwagens. Voor bestaande vrachtwagens is dat pas vanaf 2024 het geval, maar die regelgeving geldt blijkbaar niet voor bussen. Dat is onbegrijpelijk. FlixBus, een privaat low-cost busbedrijf, rust zijn bussen maar met twee spiegels uit in de plaats van vier, waardoor het extra moeilijk is om het verkeer rondom de bus in de gaten te houden.

Klopt het dat bussen vandaag, in tegenstelling tot vrachtwagens, slechts over twee spiegels moeten beschikken? In welke wet staat dit precies omschreven?

Hoe vaak was er al een FlixBus betrokken bij een dodehoekongeval? Zal u FlixBus aanspreken op hun verantwoordelijkheid en hen aansporen hun bussen toch uit te rusten met een modern dodehoeksysteem? Hebben FlixBussen en andere grote touringcars volgens u een plaats in de binnenstad? Zij stoppen nu aan het Noordstation.

18.02 Minister Georges Gilkinet: Mevrouw Vindevoghel, het ongeluk waarvan u melding maakt, is een vreselijke tragedie. Ik maak van deze gelegenheid gebruik om de familie en de vrienden van het slachtoffer te condoleren.

Het probleem van de dode hoek is bekend en krijgt bijzondere aandacht in het interfederale verkeersveiligheidsplan dat ik samen met mijn regionale collega heb ontwikkeld. Bussen en autocars van categorie M2 en M3 moeten met minimaal twee achteruitkijkspiegels worden uitgerust, één aan de bestuurderszijde en één aan de passagierszijde.

U vermeldt ook de introductie van het nieuwe dodehoekbewakingssysteem in 2022. Dit systeem is al verplicht voor nieuwe voertuigmodellen sinds 6 juli 2022. De verplichting wordt vanaf 7 juni 2024 naar alle nieuwe voertuigen uitgebreid. In tegenstelling tot wat u zegt, zullen echter alle zware voertuigen onder deze verplichting vallen, inclusief bussen en autocars.

Er zijn helaas geen cijfers beschikbaar van ongevallen met FlixBussen, laat staan cijfers waarin de link wordt gelegd tussen FlixBussen en de dode hoek.

FlixBus is een onderneming met maatschappelijke zetel in Duitsland en dochterondernemingen in diverse EU-landen: Frankrijk, Nederland, Oostenrijk, Italië, Polen, Kroatië en Portugal. Heden heeft FlixBus nog geen vestiging in België. Het zijn dus in eerste instantie de lidstaten waar FlixBus gevestigd is die zich desgevallend best tot de onderneming kunnen richten.

Het is daarbij belangrijk om te streven naar een goed evenwicht tussen de mobiliteitsbehoeften enerzijds en de verkeersveiligheid en de verkeersleefbaarheid van de steden anderzijds. Het ene is echter niet onverenigbaar met het andere, integendeel. Het komt de stedelijke overheden toe om voor de internationale lijnbussen en touringcars in passende halteplaatsen te voorzien die optimaal rekening houden met die diverse bezorgdheden.

18.03 **Maria Vindevoghel** (PVDA-PTB): Mijnheer de minister, het is goed dat u het mij uitlegt. Ik hoop niettemin dat er snel werk van wordt gemaakt. Als ik het goed begrijp, geldt het alleen voor de nieuwe voertuigen en niet voor de oudere.

Ik begrijp eerlijk gezegd niet dat er niet meer werk wordt gemaakt van dat probleem. Het maakt immers heel wat slachtoffers. Hier is het bovendien superpijnlijk, omdat het gaat over iemand die zelfs geen statuut heeft. Van deze mensen is een deel zelfstandige en werkt een deel onder het fiscaal regime van de deeleconomie. Zij hebben zelfs geen arbeidsongevallenwetgeving. Dat is niet uw bevoegdheid, maar wij zullen daarover vragen stellen aan minister Dermagne. Het maakt de zaak nog pijnlijker dat de persoon die gestorven is in zo'n situatie verkeerde.

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

De **voorzitter**: Met die vraag moeten wij de werkzaamheden van de commissie afsluiten.

18.04 Minister **Georges Gilkinet**: Mijnheer de voorzitter, ik verontschuldig mij daarvoor. Ik moet een vergadering van het Overlegcomité bijwonen om 16.00 uur.

*De openbare commissievergadering wordt gesloten om 15.57 uur.
La réunion publique de commission est levée à 15 h 57.*