

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

du

MARDI 19 MARS 2024

Après-midi

Commissie voor Mobiliteit,
Overheidsbedrijven en Federale
Instellingen

van

DINSDAG 19 MAART 2024

Namiddag

Le développement des questions commence à 15 h 08. La réunion est présidée par Mme Kim Buyst.
De behandeling van de vragen vangt aan om 15.08 uur. De vergadering wordt voorgezeten door mevrouw Kim Buyst.

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.

De **voorzitster**: Vraag nr. 55041470C van de heer Roggeman werd reeds schriftelijk beantwoord.

[01] Vraag van Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De taalproblematiek in het station van Denderleeuw" (55041567C)

[01] Question de Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le problème d'emploi des langues à la gare de Denderleeuw" (55041567C)

[01.01] Tomas Roggeman (N-VA): Mijnheer de minister, bij de Vaste Commissie voor Taaltoezicht werd een klacht ingediend over de taal waarin treinreizigers aangesproken worden in het station van Denderleeuw. Volgens de klager gebeurt dit consequent in het Frans, wat in strijd is met de taalwetgeving.

Er is natuurlijk geen enkele reden voor de NMBS of voor eender welke overheid of publieke dienstverlener in de Denderstreek om een andere taal dan het Nederlands te spreken. Dat is niet alleen mijn mening, het staat ook in de wetten op het gebruik van de talen in bestuurszaken.

Waarom is dit belangrijk? Omdat wij in Vlaanderen grote inspanningen leveren nieuwkomers en anderstaligen te integreren in de samenleving. De Vlaamse Gemeenschap, maar ook gemeenten en stadsbesturen investeren daar heel hard in. De taal leren is daar een essentieel onderdeel van. Nederlands leren is de hoeksteen van integratie. Wie geen Nederlands leert, zal onvermijdelijk grote beperkingen ondervinden in de communicatie met burens, in oudercontacten, op de arbeidsmarkt en noem maar op. Gewoon bij het functioneren in de samenleving als geheel.

Mensen in Vlaanderen aanspreken in een andere taal dan het Nederlands lijkt misschien op korte termijn hoffelijk, maar het geeft wel de schadelijke indruk dat taalverwerving een verwaarloosbare bijkomstigheid is, wat het zeker niet is. Vandaar mijn vragen aan u.

Is de NMBS op de hoogte van de schendingen inzake de taalwetgeving die zich voordoen aan het station van Denderleeuw? Hoe zal zij haar verplichtingen nakomen? Op welke manier zult u de naleving van die wet garanderen?

[01.02] Minister Georges Gilkinet: Mevrouw de voorzitter, mijnheer Roggeman, de NMBS is als overheidsbedrijf inderdaad onderworpen aan de bepalingen van de wetgeving inzake het gebruik van de talen in bestuurszaken van 18 juli 1966. Het advies van de Vaste Commissie voor Taaltoezicht laat enkele afwijkingen toe op de algemene principes van de wetgeving.

De NMBS heeft inderdaad berichten ontvangen dat haar personeel in Denderleeuw steevast de

reizigers zou aanspreken in het Frans. De NMBS onderzoekt dit momenteel en zal de gepaste maatregelen nemen.

Voor de volledigheid wil ik u meegeven dat een loketbediende wel degelijk de taal mag spreken van de klant, om zo die klant beter te kunnen helpen en meer mensen aan te moedigen om de trein te nemen.

01.03 **Tomas Roggeman** (N-VA): Mijnheer de minister, het is positief dat de klacht ernstig genomen wordt. De NMBS moet zich aan de taalwetgeving houden. Punt uit!

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

02 **Vraag van Kim Buyst aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De spoorambities van de Vlaamse regering in Antwerpen" (55041631C)**

02 **Question de Kim Buyst à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les ambitions du gouvernement flamand en matière de transport ferroviaire à Anvers" (55041631C)**

02.01 **Kim Buyst** (Ecolo-Groen): Mijnheer de minister, de Vlaamse regering ging in het Toekomstverbond samen met burgerbewegingen heel wat engagementen aan, onder andere – en dit juichen wij natuurlijk toe – over de versterking van het openbaar vervoer in en rondom de stad Antwerpen. Begin februari werden enkele van de plannen concreter gemaakt.

Het moet gezegd, dat zijn stuk voor stuk mooie plannen en ambities. Maar het is wel erg frappant dat de Vlaamse regering hiermee afkomt op het einde van haar legislatuur en heel vaag blijft over de kostprijs van deze plannen. Hopelijk is dit meer dan aankondigingspolitiek met het oog op de op handen zijnde verkiezingen.

Ter zake, een van die projecten is het opnieuw inschakelen van de oude ringspoorlijn om een verbinding richting het Sportpaleis en de haven uit te bouwen, via onder andere het heropenen van stations als Schijnpoort en Luchtbal.

Daarover had ik u graag een aantal vragen gesteld.

Welk overleg met Infrabel en de NMBS ging aan deze aankondiging vooraf? Werden er reeds concrete afspraken vastgelegd?

Infrabel deed in 2023 nog vernieuwingen aan het ringspoor, zodat het verder in gebruik kon blijven voor goederenvervoer. Zijn er bijkomende investeringen nodig om hier ook passagierstreinen in te leggen? Zo ja, van welke grootteorde zijn die volgens Infrabel?

De NMBS deed reeds in 2019 onderzoek naar de uitbating van het ringspoor. Wat was de conclusie van dat onderzoek?

02.02 Minister **Georges Gilkinet**: Mevrouw Buyst, Infrabel werd beperkt geïnformeerd over de plannen van het Routeplan 2030, waarvan het ringspoor een onderdeel vormt, onder meer via een meeting met de vervoersregio. De NMBS is waarnemend lid van de vervoersregio Antwerpen en heeft bijvoorbeeld actief deelgenomen aan de voorbereiding van dit Routeplan.

Het is met het oog op de verschillende werkplannen dat er samen met de verschillende stakeholders overlegd wordt over de mogelijke ontwikkelingen van het spooraanbod. Er zijn ter zake geen concrete afspraken vastgelegd. Noch is er in het meerjareninvesteringsplan in middelen voorzien voor investeringen die hiermee gepaard zouden moeten gaan.

Daarnaast waren er in het verleden contacten via de vervoersregio in het kader van de studie over multimodale knopen in Antwerpen, met de bedoeling een ruimtelijke studie te maken voor een nieuwe spoorlijn langsheen L4 tot Sint-Job en een capaciteitsuitbreiding tussen Antwerpen-Berchem en Antwerpen-Zuid. Die plannen maken deel uit van het Routeplan 2030.

Ja, er zijn extra investeringen nodig om dit Routeplan uit te voeren, zoals nieuwe of te heropenen reizigersstations, bijvoorbeeld Schijnpoort, een nieuw derde spoor langsheen L4 tot in Sint-Job

enzovoort. Tot nu toe werd nog geen impact berekend, noch op het vlak van capaciteit, noch op het vlak van infrastructuur.

Het gehele Routeplan 2030 is een complexe studie, waarbij Infrabel uiteraard haar expertise ter beschikking wil stellen. De NMBS heeft het potentieel van een bediening van het ringspoor met een station in Schijnpoort in 2018 onderzocht. De resultaten daarvan waren niet overtuigend.

02.03 Kim Buyst (Ecolo-Groen): Mijnheer de minister, het is goed dat overlegd wordt met een vervoersregio en dat de NMBS daarbij een belangrijke gesprekspartner is. Het valt mij wel op dat de communicatie die de Vlaamse regering over de plannen uitbracht, net iets concreter is dan het antwoord dat u nu geeft. Ik denk dus dat op zijn minst opnieuw verhaal gehaald moet worden om te bekijken wat de communicatie van de Vlaamse regering precies inhoudt en of het gaat om beloftes dan wel echt concrete plannen.

Ik hoor u ook zeggen dat extra investeringen nodig zijn, dus het zal belangrijk zijn te bekijken wie die investeringen op zich zal nemen.

De studie van 2018 naar het ringspoor zal ik nader bekijken, want ik ben van mening dat dergelijke studies door de juiste bril bekeken moeten worden. We willen het spoor namelijk de ruggengraat maken van het openbaar vervoer.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

03 Question de Julie Chanson à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La correspondance vers Spa en gare de Pepinster" (55041458C)

03 Vraag van Julie Chanson aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De aansluiting naar Spa in het station Pepinster" (55041458C)

03.01 Julie Chanson (Ecolo-Groen): Monsieur le ministre, la connexion entre le train IC-12 Courtrai-Welkenraedt et le train L Verviers-Spa en gare de Pepinster est problématique.

En effet, le train IC arrive à l'heure '52 à Pepinster et le train vers Spa démarre à l'heure '01. Il s'agit d'un temps de correspondance de 9 minutes qui est efficace lorsqu'il n'y a pas de retard du train IC.

Malheureusement, ces retards ne sont pas exceptionnels et sont même en augmentation ces derniers temps, notamment depuis le nouveau plan de transport effectif depuis le 10 décembre dernier. Et dans ce cas, le train L vers Spa n'attend pas les voyageurs qui viennent de Courtrai-Bruxelles-Liège et démarre à l'heure précise, ce qui oblige ces voyageurs à attendre environ une heure le prochain train. Conséquence malheureuse: ils sont de plus en plus nombreux à venir en voiture jusqu'à Pepinster pour y prendre le train alors qu'ils pourraient profiter de la ligne de Spa dès le début de leur trajet.

Il est à noter que la ligne de Spa est un cul-de-sac et que si un train prend un retard de moins de 15 minutes lors de son trajet vers Spa, ce retard est sans conséquence pour son retour vers Verviers puisqu'il est en attente avant de repartir en sens inverse.

Dès lors, il serait opportun, pour l'attractivité de la ligne et le service aux voyageurs, que le train vers Spa puisse attendre les voyageurs venant de Bruxelles et Liège en gare de Pepinster en cas de retard de moins de 15 minutes.

Monsieur le ministre, avez-vous connaissance de cette problématique? Pensez-vous qu'il soit possible pour la SNCB de tenir compte de cette remarque et faire en sorte que le train L Verviers-Spa attende que le train de IC-12 Courtrai-Welkenraedt arrive à Pepinster, avec un délai maximum raisonnable de 15 minutes, afin de permettre aux navetteurs d'avoir leur correspondance en cas de retard? Je vous en remercie d'avance puisqu'il s'agit de la ligne que j'emprunte matin, midi et soir, chaque jour de la semaine, notamment pour me rendre en commission au Parlement.

03.02 Georges Gilkinet, ministre: Madame Chanson, je trouve vos arguments particulièrement convaincants et je pense que j'ai de bonnes nouvelles pour vous dans ce problème très concret que vous mettez en évidence en tant que parlementaire de terrain que vous êtes.

Les IC Courtrai-Bruxelles-Welkenraedt proposent en effet une correspondance à Pepinster avec les omnibus Verviers-Central-Spa-Géronstère en 9 minutes. La SNCB constate effectivement que cette relation IC connaît une baisse de ponctualité spécifiquement depuis plusieurs semaines. Si aujourd'hui les omnibus Verviers-Central-Spa-Géronstère ont tous un délai d'attente de 3 minutes tant en semaine – correspondance vers les IC Courtrai-Welkenraedt – que le weekend – correspondance vers les trains assurant l'offre S41 –, on constate que ce délai peut s'avérer insuffisant à certains moments de la journée et contraindre les voyageurs en correspondance à attendre, comme vous l'avez décrit, trop longtemps leur correspondance.

Les équipes de la SNCB ont produit les analyses nécessaires et prendront les mesures appropriées pour tenter de restaurer une ponctualité normale sur les IC Courtrai-Welkenraedt à hauteur de la gare de Pepinster. En attendant que les mesures emportent leurs effets, la SNCB a décidé d'allonger les délais des omnibus Verviers-Central-Spa-Géronstère de deux minutes supplémentaires. Concrètement, cela signifie que le train L vers Spa attendra aussi longtemps que le train en provenance de Courtrai et Bruxelles affichera un retard de une à onze minutes, sachant qu'il faut trois minutes aux voyageurs pour changer de quai – je suppose que vous pourrez me le confirmer.

Au-delà d'un délai d'attente de cinq minutes, le train omnibus vers Spa doit impérativement démarrer pour éviter de se mettre lui-même en retard, de compromettre son temps de réutilisation à Spa et de circuler en retard sur son parcours retour vers Verviers, mettant alors en difficulté la correspondance qu'il doit assurer dans l'autre sens, à Pepinster, sur l'IC vers Bruxelles et Courtrai. Ces délais d'attente de cinq minutes seront d'application dès le prochain changement horaire, à savoir le 15 avril prochain.

Il est à noter que le dernier train vers Spa – L6891 en semaine et L6892 le week-end – propose six minutes de délai d'attente en semaine et huit le week-end, étant donné qu'il s'agit des derniers trains de la ligne et qu'il s'agit d'éviter au maximum de laisser des voyageurs sur le quai. Ces délais d'attente allongés pour les derniers trains seront évidemment conservés après le 15 avril.

03.03 Julie Chanson (Ecolo-Groen): Monsieur le ministre, je vous remercie. Il est évidemment agréable d'entendre de si bonnes nouvelles. Je me réjouis que la SNCB ait pris en compte ce problème que je vous ai relayé aujourd'hui.

Bien sûr, j'espère que la mesure temporaire qui entrera en vigueur le 15 avril pourra rétablir l'ordre sur ma ligne et restaurer la ponctualité que nous avons connue autrefois.

En tout cas, je vous remercie d'avoir été à l'écoute et attentif. Enfin, je vous confirme qu'il faut bien trois minutes pour passer d'un quai et à l'autre. C'est même parfois sportif!

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

04 Vraag van Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De compensatierustdagen van het NMBS-personeel" (55041728C)

04 Question de Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les jours de repos compensatoire du personnel de la SNCB" (55041728C)

04.01 Frank Troosters (VB): *Nadat het door de sociale inspectie op de vingers getikt werd, kreeg de NMBS tot midden 2024 de tijd om het groot aantal compensatierustdagen bij zijn personeel weg te werken. Deze datum is intussen bijna bereikt.*

Wat is de huidige stand van zaken m.b.t. het wegwerken van de openstaande compensatierustdagen bij het NMBS-personeel? Hoeveel compensatierustdagen staan op dit ogenblik nog open? Zal de bovenvermelde doelstelling gehaald worden? Zo neen, waarom niet? Welke eventueel bijkomende maatregelen zullen desnoods genomen worden?

04.02 Minister Georges Gilkinet: Mijnheer Troosters, eind 2021 werd in het kader van het dossier van de sociale inspectie het aantal weg te werken achterstallige compensatiedagen vastgesteld op 98.526. Op 31 januari 2024 was dat saldo al verminderd tot 23.051 dagen voor in totaal ongeveer 2.600 medewerkers. Rekening houdend met de al ingeplande dagen zullen er op 30 juni 2024 nog

18.898 dagen resteren. Dat wil zeggen dat wij nu al zeker zijn dat 81 % van het saldo aan compensatiedagen zal zijn weggewerkt tegen het einde van de legislatuur. De NMBS verwacht dat het saldo nog zal dalen tegen midden 2024.

Voor het eerst in tien jaar waren er meer aanwervingen dan vertrekken bij de NMBS. Het aantal personeelsleden nam in 2023 toe met 224. Dat moet de NMBS toelaten om aan haar personeel meer vrije dagen toe te kennen in 2024. Wij verwachten dan ook dat dat het saldo aan achterstallige compensatiedagen verder zal doen afnemen. Voor de dagen van dat saldo die toch niet toegekend kunnen worden, zal er een uitbetaling volgen, zoals werd afgesproken met de sociale inspectie.

04.03 Frank Troosters (VB): Mijnheer de minister, ik dank u voor het antwoord.

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

05 Vraag van Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De agressie tegen spoorpersoneel in 2023" (55041764C)

05 Question de Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les agressions à l'encontre du personnel des chemins de fer en 2023" (55041764C)

05.01 Tomas Roggeman (N-VA): Mijnheer de minister, in 2022 zagen we al een sterke stijging van het aantal gewelddaden in de treinen en stations, in vergelijking met het jaar 2021. We zaten toen aan 1.900 gevallen van agressie tegen treinbegeleiders en passagiers. U weet dat dit thema mij na aan het hart ligt. Ik kom dus bij u nog even polsen naar de stand van zaken met betrekking tot het aantal geweldplegingen tegen NMBS-medewerkers in het afgelopen jaar 2023. Tot hoeveel uren arbeidsongeschiktheid heeft dat geleid? Houdt de NMBS haar beleid aan om zich burgerlijke partij te stellen bij elk incident? Hoeveel keer was dat vorig jaar nodig? Welke maatregelen mogen wij in 2024 nog verwachten om dat probleem in te dammen?

05.02 Minister Georges Gilkinet: Mijnheer Roggeman, het antwoord werd gisteren doorgestuurd naar de Kamer. Ik zal u schriftelijk de tabel bezorgen als antwoord op uw eerste vraag.

Wat uw tweede vraag betreft, in 2023 leidde agressie tot ongeveer 57.000 uren arbeidsongeschiktheid. Daarbij waren er 348 vte's betrokken, wat dus neerkomt op gemiddeld 163 uren per persoon. Als een NMBS-medewerker het slachtoffer wordt van agressie, is er steeds minimaal één maatschappij, HR Rail of de NMBS, die zich burgerlijke partij stelt wanneer het parket besluit tot vervolging.

Het masterplan antiagressie bevat een vijftigtal maatregelen om agressie tegen het NMBS-personeel te bestrijden. Het is een evolutief plan, dat periodiek besproken wordt met de organisaties die het personeel vertegenwoordigen. Zo werd onlangs beslist de teams van Securail te versterken op risicomomenten en -plaatsen. De minister van Justitie heeft de NMBS zijn steun toegezegd om de straffen voor aanvallen op het personeel te verstrengen en er is een structurele dialoog opgestart met de parketten. Dat plan zal in 2024 geëvalueerd worden.

05.03 Tomas Roggeman (N-VA): Mijnheer de minister, het probleem met agressie in de stations en in de trein verergert. Ik hoorde u de cijfers noemen van het aantal uren arbeidsongeschiktheid. Dat is nog een stijging tegenover de cijfers die we vorig jaar gekregen hebben.

Volgens de toelichting van mevrouw Dutordoir vorig jaar waren er toen al meer dan zes incidenten per dag. Daaraan wordt veel te weinig gedaan. Een protocol hier en een affichecampagne daar, het is goed dat er iets gebeurt, maar dat is te weinig. Dat komt ook terug in die cijfers. Er gebeurt te weinig.

Wij hebben hier een paar jaar geleden een resolutie goedgekeurd met preventiemaatregelen. Die is veel te soft, maar zelfs die maatregelen zijn nog niet allemaal uitgevoerd. In die resolutie stond niets repressief. Groen wilde toen ook niet verder gaan dan een aantal preventieve maatregelen. Die affichecampagne is eigenlijk het enige concrete dat uitgevoerd is in de realiteit.

U bent steeds tegen echte maatregelen. U bent tegen het toestaan van bodycams voor Securailagenten. U bent tegen het toestaan van de handboeiendracht. U bent tegen veiligheidspoortjes in de stations. U hebt zich ook uitgesproken tegen een gemeenschappelijk communicatieplatform met

de spoorwegpolitie. Van die alarmknop in de NMBS-app, indertijd nog gevraagd door onze groene voorzitter, is ook niets in huis gekomen. Dit alles ondanks jarenlange vragen van Securail, van de spoorwegpolitie, van de treinbegeleiders, van de vakbonden. Mevrouw Dutordoir is hier vorig jaar nog die bodycams voor het veiligheidspersoneel komen bepleiten. Daarvan is allemaal niets in huis gekomen. Onze eigen voorstellen werden keer op keer weggestemd door uw partij en door de rest van Vivaldi.

Ik vind dat schabouwelijk. De boodschap was dat u al dingen had gedaan en dat u ging afwachten. Collega's, als wij nu de cijfers bekijken, het wordt alleen maar slechter. Er is geen enkele reden meer om af te wachten. Er is geen enkel excuus om niets te doen. Wij zitten nu aan zes aanvallen op treinbegeleiders per dag. Welk signaal hebben wij nog nodig? Er is hier vier jaar lang veel te weinig gedaan. Dit grenst aan schuldig verzuim.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

De **voorzitter**: Vraag nr. 55041765C van de heer Roggeman is ingetrokken.

06 **Samengevoegde vragen van**

- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De veiligheidsscreening van het spoorpersoneel" (55041775C)

- Chanelle Bonaventure aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De toekomstige veiligheidsscreening van spoorwegpersoneel" (55041999C)

06 **Questions jointes de**

- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le contrôle de sécurité du personnel des chemins de fer" (55041775C)

- Chanelle Bonaventure à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le futur screening des agents du rail" (55041999C)

06.01 **Frank Troosters** (VB): Mijnheer de minister, de federale overheid wil een veiligheidsverificatie uitvoeren bij al het spoorpersoneel dat in een functie actief is die door de Nationale Veiligheidsoverheid (NVO) als gevoelig wordt beschouwd.

De screening is een proces waarbij de federale politie zal beoordelen of de toegang van een persoon tot een functie of tot een bepaalde plaats een risico kan vormen voor de veiligheid en de belangen van de Staat, de openbare orde of de fysieke integriteit van andere personen.

Mijnheer de minister, mijn vragen aan u zijn de volgende.

Welke functies binnen de spoorwegen worden als gevoelig aangeduid? Op basis van welke criteria en/of bevindingen kwam de selectie tot stand?

Welke plaatsen bij de spoorwegen worden als gevoelig aangeduid? Ook voor die vraag heb ik dezelfde vraag inzake criteria en bevindingen.

Welke gegevens of criteria van de personen die worden gescreend, zullen worden beoordeeld? Op welke wijze zal worden gegarandeerd dat de onderzoeksdaten in verhouding staan tot het eventuele veiligheidsrisico dat de betrokkene zou kunnen vormen en dat de bestaande regelgeving inzake privacy zal worden gerespecteerd?

Aangezien de strategische beslissingen binnen de spoorbedrijven steeds worden voorbereid en bekrachtigd door de directie en de raad van bestuur, is mijn vraag logischerwijze de volgende. Worden de personen die deel uitmaken van die bestuursniveaus ook onderworpen aan een veiligheidsscreening?

Tot slot, in geval van een negatieve beoordeling zou de arbeidsrelatie met de betrokkene kunnen worden beëindigd. Op welke wijze zal een negatief beoordeeld personeelslid in beroep kunnen gaan tegen de genomen beslissing?

06.02 **Chanelle Bonaventure** (PS): Monsieur le ministre, les agents qui au sein de la SNCB et

d'Infrabel assurent des fonctions dites sensibles vont être soumis à un *screening* de sécurité policier qui sera renouvelé tous les cinq ans. Après la soumission à une série de banques de données sécuritaires, une attestation, positive ou négative, sera délivrée. La seconde option sera synonyme d'un licenciement pur et simple, ainsi que de la délivrance de ce que l'on appelle un "Freeze Mobilité illimité", soit une interdiction à vie de postuler dans les chemins de fer.

Seront concernés, du côté de la SNCB, les conducteurs de train, les agents Securail et les travailleurs œuvrant au niveau des salles de contrôle et de télésurveillance. Chez Infrabel, cela touchera notamment les agents de circulation, les techniciens de signalisation ou encore les techniciens Télécom. La Centrale générale des services publics (CGSP) cheminots évoque 5 000 personnes touchées, mais HR Rail fait état des chiffres de 3 300 à la SNCB et 4 600 chez Infrabel. Il leur sera permis de s'opposer à cet examen, mais cela se traduira là aussi par un licenciement d'office.

Depuis que ces informations ont été rendues publiques par la presse, c'est bien évidemment l'inquiétude sur le terrain.

Il semblerait que ce protocole pour le moins expéditif provienne de la législature précédente, sous le gouvernement de la Suédoise, et découle d'un arrêté royal de 2018 dans le cadre de la lutte contre la menace terroriste.

Monsieur le ministre, si la lutte contre la menace terroriste est une priorité de premier ordre, il nous revient d'obtenir des informations et précisions eu égard aux inquiétudes exprimées par le personnel et ses représentants.

Pourrions-nous obtenir de plus amples informations sur cette mesure et les raisons de sa mise en place?

Pourriez-vous nous préciser le nombre d'agents concernés?

Pouvons-nous avoir votre retour sur la manière dont ces inquiétudes ont été prises en compte? Des discussions doivent-elles encore avoir lieu à ce propos?

Plus spécifiquement, certains représentants syndicaux affirment que les dispositions légales évoquées n'imposent *a priori* pas un licenciement d'office, contrairement à la mesure décidée. Quelle réponse pouvez-vous leur apporter?

Qu'en sera-t-il des agents d'autres opérateurs comme Eurostar? Seront-ils touchés par cette mesure? Dans la négative, comment cette distinction se justifie-t-elle sur le plan juridique?

Enfin, pouvez-vous garantir que ce processus respecte effectivement le règlement général sur la protection des données (RGPD)?

06.03 Georges Gilkinet, ministre: Madame Bonaventure, ces mesures ne sont nullement expéditives. L'arrêté qui en est à la base a été pris par l'ancien gouvernement en application d'une des recommandations de la Commission d'enquête sur les attentats terroristes et qui ont été très largement approuvées par le Parlement.

Les mesures spécifiques appliquées à la SNCB et Infrabel en application de cet arrêté ont fait l'objet de toutes les concertations nécessaires avec les organisations représentatives des travailleurs. Ce sujet a été discuté à plusieurs reprises au sein des organes paritaires de la SNCB et d'Infrabel.

Plusieurs concertations ont eu lieu au sein de la sous-commission paritaire nationale. En outre, les modifications statutaires concernées ont été approuvées par la Commission paritaire nationale du 18 décembre 2023.

Je ne doute pas que, dans l'immense majorité des cas, cela débouchera sur une décision positive à l'égard des travailleurs concernés qui occupent des fonctions stratégiques. Les suites à donner à un screening négatif ne sont pas précisées par l'arrêté mais relèvent de l'autonomie de gestion des entreprises ferroviaires notamment en matière de ressources humaines.

Pour la SNCB, un peu plus de 4 000 membres du personnel seront concernés et pour Infrabel 4 600.

Pour ce qui concerne l'application des demandes d'avis de sécurité pour le personnel de la SNCB et d'Infrabel, elle n'en est qu'à ses débuts. C'est le début de la procédure. La priorité a d'abord été mise sur les entreprises publiques soumises à ma tutelle mais l'ensemble du personnel équivalent sera *screené*.

De functies waarop de aanvragen om veiligheidsadvies betrekking hebben, zijn die van treinbestuurder en bestuurder-rangeringen, veiligheidsagent van Securail, medewerker van *security operations center* (SOC) of van de *control rooms* (CR), verkeersleider, technicus *tracks* en *switches*, technicus seininrichting en beheer van activa, technicus onderstations en bovenleidingen, telecomtechnicus en technicus RIOC (*rail infrastructure operations center*) en RACOR (*regional asset control and operations room*).

Ter bepaling hiervan heeft de FOD Mobiliteit risicoanalyses ontvangen van de NMBS en Infrabel. In die risicoanalyses werd rekening gehouden met een bepaald aantal scenario's met een grote potentiële impact vanwege de toegang tot bepaalde kritieke functies in het beheer van het spoorverkeer op basis van specifieke technische kennis bij bepaalde beroepen bij de spoorwegen.

Vervolgens heeft de FOD de bevoegde diensten gevraagd om een dreigingsanalyse uit te voeren op basis van de risicoanalyses. Op basis hiervan heeft de FOD een impactanalyse uitgevoerd van met name de potentiële gevolgen van het beoogde scenario. Daarop is aan de Nationale Veiligheidsoverheid (NVO) voorgesteld om bepaalde categorieën van functies te onderwerpen aan een veiligheidsverificatie.

L'approche dans le contexte du sous-secteur ferroviaire n'a pas été mise en œuvre compte tenu d'un zonage bien défini. Comme mentionné, l'approche mise en œuvre se concentrait principalement sur les fonctions critiques et sensibles et non sur des zones spécifiques.

Toutes les données qui seront utilisées et consultées par les forces de police dans ce contexte sont définies légalement dans l'arrêté royal du 8 mai 2018. Elles comprennent les données à caractère personnel et les informations traitées dans le système d'information Schengen visées à l'article 24 du règlement européen SIS II, les données et informations relatives aux personnes faisant l'objet d'un signalement, d'arrestation, de localisation ou d'identification dans la base de données créée au sein d'Interpol, la banque de données nationale générale, les données et informations relatives à l'identification, au statut juridique externe et aux données judiciaires des personnes qui sont ou ont été détenues, traitées par le SPF Justice dans le cadre de ses missions relatives à l'exécution des peines et mesures privatives de liberté.

Au terme de l'analyse menée par la police fédérale sur la base de la consultation des bases de données telle que prescrite, un avis positif ou négatif pourra alors être émis et transmis à HR Rail, qui supervise les demandes d'avis de sécurité pour la SNCB et pour Infrabel.

De algemene gegevensbeschermingsverordening (AGV) wordt in elk geval strikt gerespecteerd.

Madame Bonaventure, vous m'avez compris.

Als een personeelslid een negatief veiligheidsadvies ontvangt, kan het de zaak aanhangig maken bij het bevoegde beroepsorgaan. Dat moet gebeuren binnen 8 dagen na kennisgeving van de beslissing. Het beroepsorgaan heeft een termijn van 30 dagen om een beslissing te nemen.

06.04 Frank Troosters (VB): In de plaats van de onveiligheid op en rond het spoor aan te pakken en de treinreizigers en het personeel tegen de daden van criminelen te beschermen, neemt men het spoorpersoneel in het vizier. Zo komt het alleszins over bij het spoorpersoneel. Ik begrijp dus ook hun ongerustheid en hun ontevredenheid over de beslissing. Kortom, terwijl de vivaldiregering wel het spoorwegpersoneel laat screenen, heeft zij al vier jaar nagelaten om maatregelen te nemen tegen degenen die het spoorvervoer onveilig maken. Het Vlaams Belang betreurt dat ten eerste.

06.05 Chanelle Bonaventure (PS): Monsieur le ministre, je vous remercie pour la clarté de votre réponse.

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

07 **Vraag van Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De steekpartij in het station Hasselt" (55041819C)**

07 **Question de Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La rixe survenue à la gare de Hasselt" (55041819C)**

07.01 **Frank Troosters (VB):** Mevrouw de voorzitter, ik verwijs naar de schriftelijke voorbereiding van mijn vraag.

Op donderdagavond 7 maart vonden er geweldfeiten plaats in de trein komende van Blankenberge naar Genk. Verschillende personen werden verwond nadat een treinreiziger van 28 jaar hen aanviel met een mes. Aangekomen in Hasselt zette de steekpartij zich verder op het perron.

Waar en wanneer is de conflictsituatie ontstaan die uitmondde in dit extreme geweld? Graag een precieze tijdslijn van het 'begin van de feiten' tot het 'einde van de feiten'.

In welke mate (waar, wanneer en hoe?) was NMBS-personeel betrokken bij de feiten?

Was de treinbegeleider op de hoogte van de problemen die zich tijdens de rit voordeden in de trein?

Welke actie ondernam hij/zij?

Werd de veiligheidsdienst van de NMBS/Securail verwittigd? Zo ja, door wie, wanneer en met welk gevolg? Waren er agenten van Securail in de nabijheid? Wat was de benodigde interventietijd voor Securail om tussen te kunnen komen?

Werd de Spoorwegpolitie verwittigd? Zo ja, door wie, wanneer en met welk gevolg? Waren er agenten van de Spoorwegpolitie in de nabijheid? Wat was de benodigde interventietijd voor de Spoorwegpolitie om tussen te kunnen komen?

Stond er veiligheidspersoneel klaar op het perron bij aankomst in het station van Hasselt?

Begin 2022 kondigde de minister van Mobiliteit een alarmknop aan in de treinen tegen 2023. Waren de wagons van deze trein uitgerust met deze knop?

07.02 **Minister Georges Gilkinet:** Op donderdag 7 maart om 20.16 uur meldde een reiziger via het publieke noodnummer van Securail aan het *security operations center* (SOC) dat er een vechtpartij aan de gang was tussen twee personen in de trein Blankenberge-Genk. Om 20.19 uur lichtte het SOC de treinbegeleidster van de trein in. Zij ging poolshoogte nemen. Om 20.27 uur meldde de treinbegeleidster dat ze bij een van de betrokkenen stond. Om 20.32 uur kwam de trein aan te Hasselt en stonden twee veiligheidsagenten klaar om tussenbeide te komen. Om 20.34 uur liep de betrokkene de sporen op. Securail volgde de persoon vanop het perron. De betrokken persoon gooide een glazen fles en keien naar de veiligheidsagenten. De veiligheidsagenten konden die ontwijken en slaagden erin de man te vatten. Om 20.40 uur kwam de lokale politie ter plaatse en nam ze de teugels voor de aanpak van de situatie van Securail over. Om 20.51 uur nam de lokale politie de dader geboeid mee.

De voertuigtypes in kwestie waren uitgerust met een assistentiekноп voor reizigers.

07.03 **Frank Troosters (VB):** Mijnheer de minister, het is een zoveelste incident en het toont weer aan hoe dringend er maatregelen moeten worden genomen voor de veiligheid op het spoor. Het verhaal had heel anders kunnen aflopen. Iemand die bijna doordraaide, stond immers met een wapen tegenover mensen die amper verweermiddelen hadden. Zij liepen echt een groot risico. Zonder doordachte maatregelen en zonder dat er wordt ingegrepen, is het wachten tot het een keer fataal afloopt.

Ik betreur nogmaals dat er in deze legislatuur, behalve het ophangen van wat affiches, amper werk is gemaakt van een degelijk veiligheidsbeleid. Ik kan enkel hopen dat een volgende regering dat onderwerp beter ter harte zal nemen en wel de daad bij het woord zal voegen.

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

08 Vraag van Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De plannen voor een verbod op nachtvluchten" (55041863C)

08 Question de Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les projets d'interdiction des vols de nuit" (55041863C)

08.01 **Frank Troosters** (VB): Mevrouw de voorzitter, ik verwijs naar de schriftelijke voorbereiding van mijn vraag.

Uit een rondvraag die pakjesbedrijf DHL Express liet uitvoeren door het onderzoeksbureau Indiville bij een duizendtal mensen die in de buurt van de nationale luchthaven in Zaventem en/of onder één van de vliegroutes wonen, blijkt dat er geen draagvlak blijkt te bestaan voor de plannen van de minister van Mobiliteit om een totaalverbod op nachtvluchten in te voeren.

De meeste omwonenden blijken wel te kunnen leven met het geluid van overvliegende vliegtuigen. In de plaats van de harde ingrepen zoals het totaalverbod van nachtvluchten zoals minister Gilkinet voorstelde, rekenen ze eerder op de technologische evolutie om toestellen stiller te maken.

1. Hoe reageert de minister nu blijkt dat het door hem aangehaalde grote draagvlak voor de invoer van een verbod op nachtvluchten er overduidelijk niet blijkt te zijn?

2. Zal de minister afzien van zijn plannen tot het invoeren van een verbod op nachtvluchten?

08.02 Minister **Georges Gilkinet**: Mijnheer Troosters, sommige politici dromen van regeren op basis van opiniepeilingen. Dat staat tegenover echt regeren in het algemeen belang, op basis van wetenschap. De voorgestelde maatregelen zullen gestoeld worden op een echte sociaal-economische impactstudie en op een echte studie die de akoestische winst meet. Die studies zullen bovendien worden uitgevoerd door onafhankelijke instanties op basis van transparante specificaties.

De gezondheid en het welzijn van de burgers die rond de luchthavens wonen, is een van mijn prioriteiten. Iedereen moet gezond blijven, wat betekent dat iedereen in Vlaanderen, Brussel en Wallonië recht heeft op rustige nachten. Daar moeten wij over waken voor het algemeen belang. Burgemeesters van alle politieke overtuigingen gaven hun mening tijdens het overlegplatform en zij wezen allen op de wijdverspreide ergernis van omwonenden over nachtvluchten. Nachtelijk vliegtuiglawaai kost de samenleving 1 miljard euro per jaar en betekent tot 3,5 jaar minder levensverwachting. De voorgestelde maatregelen zullen iedereen ten goede komen, Vlamingen, Brusselaars en Walen. Wees dus niet te teleurgesteld, ik geef mijn project helemaal niet op.

08.03 **Frank Troosters** (VB): Mijnheer de minister, uw antwoord verbaast mij niet echt. U herhaalt uw eerdere uitspraken en verschuift u achter het zagezegde breed draagvlak voor uw maatregel. Nochtans stelt het simpele initiatief van DHL op zijn minst het bestaan van dat draagvlak ter discussie.

Ik hoor dat u aan uw plan wilt vasthouden en dat u ook verwijst naar een sociaal-economische impactstudie. De resultaten van zulke studies zijn altijd voor een stuk voor interpretatie vatbaar. Wat het resultaat ervan ook is, de impact inzake werkgelegenheid is enorm. Bij DHL alleen al gaat het om 2.500 jobs en dan heb ik daar de jobs in de nevenbedrijven niet eens bijgeteld. Ik kan alleen maar hopen dat uw eigengereid optreden, waarmee niemand geholpen is, door uw collega-ministers aan banden gelegd wordt en dat verder overleg gepleegd wordt.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

De **voorzitter**: Vraag nr. 55041870C van de heer Roggeman is ingetrokken.

09 Question de Samuel Cogolati à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'accessibilité des guichets dans les gares de Huy et Waremme" (55041911C)

09 Vraag van Samuel Cogolati aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De toegankelijkheid van de loketten in de stations Hoei en Borgworm" (55041911C)

09.01 **Samuel Cogolati** (Ecolo-Groen): *Monsieur le vice-premier ministre, depuis le 1^{er} mars 2024, en gares de Huy et Waremme, la SNCB a décidé de fermer les guichets durant les week-ends et de*

considérablement réduire les horaires durant la semaine.

Suite aux fermetures des guichets en 2020, la SNCB avait dû mettre en place (à votre demande) un projet-pilote de vente de titres de transport dans les bureaux bpost. Pourriez-vous appuyer cette alternative à Waremme vu la présence de bpost sur les quais? Seriez-vous favorable à un tel projet bpost à Waremme? En termes d'horaires d'ouverture, cela représenterait une belle opportunité pour Waremme.

Quid des alternatives que vous pourriez mettre en place ou appuyer en gare de Huy?

Pourriez-vous faire le point sur les pistes que vous envisagez pour redynamiser les gares de Huy et de Waremme?

La SNCB a-t-elle déjà contacté les communes touchées par les réductions de service, y compris Huy et Waremme? Quelles sont les conclusions de ces échanges?

09.02 **Georges Gilkinet**, ministre: Monsieur Cogolati, la convention entre bpost et la SNCB ne concerne à ce stade que les bureaux de vente repris dans le projet pilote mis en place dans des communes où le guichet de la gare a été totalement fermé au cours des dernières années – et il y a eu beaucoup de guichets fermés par le passé. Cela ne concerne donc pas les guichets des gares de Huy et de Waremme à ce stade car, bien heureusement, les guichets restent ouverts. L'évaluation de ce projet pilote est toujours en cours et j'ai l'intention de l'étendre.

Pour ce qui est des guichets concernés par une adaptation de leurs horaires depuis le 1^{er} mars dernier, tous les bourgmestres des communes concernées par ce changement ont été contactés par la SNCB. À cette occasion, la SNCB a informé les communes de la possibilité d'organiser des sessions d'information relatives à l'utilisation des automates de vente et dédiées à un public fragilisé. Les retours par rapport à cette proposition sont assez positifs, me dit-on, et l'organisation de ces sessions est en cours. Une session sera organisée en avril et deux autres en mai en gare de Waremme. Pour ce qui concerne Huy, la commune a demandé que ces sessions soient organisées en septembre.

L'accueil dans les gares reste bien entendu assuré. La salle d'attente reste accessible dans toutes les gares concernées et les horaires d'ouverture ont été étendus en 2021. L'assistance aux personnes à mobilité réduite sera maintenue dans les gares dans lesquelles elle est proposée.

La SNCB a également lancé une consultation de marché pour la friagerie que vous visualisez certainement et qui se trouve à droite de la gare de Waremme. L'appel d'offres s'est clôturé à la mi-février. Pour information et pour rappel pour vous, à Waremme, la vie en gare bat son plein avec un vendeur de journaux, cette friagerie et aussi la présence d'un acteur de circuit court, HesbiCoop, la coopérative de producteurs locaux que vous connaissez bien.

Je pense que c'est vraiment la voie à suivre pour le futur: des gares vivantes avec des services de la SNCB complétés par d'autres services, qu'ils soient associatifs, de services publics ou commerciaux. C'est un sujet que j'aborde très régulièrement lors de mes rencontres bilatérales avec la SNCB et pour lequel j'attends toujours de nouvelles initiatives en ligne avec le contrat de service public, telles qu'elles se développent maintenant depuis trois ans.

09.03 **Samuel Cogolati** (Ecolo-Groen): Monsieur le ministre, je vous remercie tout d'abord pour votre connaissance approfondie du terrain hesbignon. On le sent, jusqu'à l'emplacement précis de la friagerie à droite de la gare de Waremme. Toutefois, je dois malheureusement vous avouer que, ces dernières semaines et depuis cette décision prise par la SNCB de fermer les guichets tout le week-end et considérablement durant la semaine, il ne se passe pas un jour sans que je reçoive de critiques de la part des navetteurs de la SNCB tant à Huy qu'à Waremme. C'est vraiment dommageable. Je tiens aussi à condamner cette décision de restreindre davantage encore les horaires d'ouverture des guichets.

J'avais déjà contacté la CEO de la SNCB en tout début de législature. Nous constatons que c'est malheureusement une pente qui se confirme, étant donné que la SNCB tente d'année en année de fermer de plus en plus de guichets. D'où la proposition que je vous soumetts ici, visant à nous appuyer sur les bureaux de bpost. Il faut savoir qu'ils sont vraiment à quai en gare de Waremme. J'ai entendu

que cette solution était réservée uniquement en cas de guichets complètement fermés. En tout cas, cette solution revêtirait de la valeur et une plus-value, puisqu'elle permettrait aux navetteurs de s'adresser aux guichets de bpost lorsque ceux de la SNCB sont fermés. Ce serait vraiment un *win-win* pour tout le monde. Par conséquent, je poserai la même question à votre collègue Petra De Sutter.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

10 Vraag van Peter De Roover aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De Benelux-trein en de impact op het treinaanbod op de lijn Antwerpen-Mechelen-Brussel" (55041915C)

10 Question de Peter De Roover à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le train Benelux et son incidence sur l'offre de trains sur la ligne Anvers-Malines-Bruxelles" (55041915C)

10.01 **Peter De Roover** (N-VA): Mijnheer de minister, vorige zomer heeft de NMBS samen met de Nederlandse Spoorwegen (NS) de komst van een nieuwe snelle Benelux-trein aangekondigd. Dat is een goede zaak, laat dat duidelijk zijn. Hij zou rijden tussen Amsterdam en Brussel-Zuid, met een stop in Antwerpen.

De reizigersorganisatie TreinTramBus heeft uit goede bron vernomen dat het plan een impact zou kunnen hebben op het aanbod inzake binnenlands spoorvervoer. Het aanbod tussen Antwerpen en Brussel is al niet geweldig. In de voorbije maanden, eigenlijk sinds de coronacrisis, heeft het nogal wat probleempjes gekend. Ik kan erover meespreken, ik ben een gebruiker van die lijn.

Kunt u de komst van de nieuwe Benelux-trein bevestigen? Ik meen dat dit het gemakkelijke deel van de vraag is.

Vooraf, in welke mate kunnen binnenlandse treinreizigers gebruikmaken van die rechtstreekse verbinding? De trein stopt in Antwerpen-Centraal, maar het is naar verluidt onduidelijk in welke mate men er in Antwerpen gebruik van zal kunnen maken.

Tussen Antwerpen, Mechelen en Brussel rijden vandaag slechts twee volwaardige IC-treinen per uur, aangevuld met twee tragere IC's, die ook bijvoorbeeld in Mortsels-Oude-God, Mechelen-Nekkerspoel en Vilvoorde stoppen. De vrees, ook uitgedrukt door TreinTramBus, is dat er zou worden ingeleverd op dat aanbod. Kunt u ons verduidelijken wat de plannen ter zake zijn? In welke mate zal de Benelux-trein gevolgen hebben voor het binnenlandse aanbod op de lijn Antwerpen-Brussel?

10.02 Minister **Georges Gilkinet**: Mijnheer De Roover, de NMBS informeert mij dat het project voor een snelle verbinding tussen Brussel en Amsterdam verder wordt voorbereid. De NS en de NMBS hebben effectief conform de gangbare procedures voor internationale verbindingen 2 keer 16 rijpaden aangevraagd voor een snelle verbinding Amsterdam-Brussel en een IC-verbinding Rotterdam-Brussel, met het oog op een indienststelling in december 2024. Deze aanvraag is momenteel in behandeling. Wij wachten op het antwoord van de infrastructuurbeheerder.

Het vervoerplan van de NMBS legt vast dat er vier IC-verbindingen per uur rijden tussen Brussel en Antwerpen. De NMBS zal zoals elk jaar in april de rijpaden voor vier IC-verbindingen bestellen bij Infrabel voor december 2024. Ik wil dat die vier IC-treinen kunnen rijden, zoals bepaald in het contract tussen de NMBS en de federale Staat.

10.03 **Peter De Roover** (N-VA): Mijnheer de minister, voor alle duidelijkheid, een goede en snelle verbinding met Nederland en de Benelux juichen wij natuurlijk zeer toe.

Ongelooflijk geruststellend is uw antwoord evenwel niet. U antwoordt, naar ik heb begrepen, dat u wil dat de vier verbindingen intact blijven. Ik had echter graag een engagement ter zake gezien. U kent immers de technische uitdagingen die de verbinding met zich zal meebrengen.

Ook op de vraag of binnenlandse treinreizigers gebruik zullen kunnen maken van de verbinding, hebt u geen antwoord gegeven. U laat alles dus wat in het onduidelijke en in het ongewisse. Dat is eerder van aard om het vermoeden te voeden dat er wel degelijk zal worden ingeteerd op het aanbod.

Dat lijkt mij zeker een probleem op die lijn, die de voorbije maanden al niet is verwerkt geweest. Ik heb

u daarover regelmatig ondervraagd. Het heeft een hele tijd geduurd vooraleer de reizigers die bijvoorbeeld opstappen in Mortsel-Oude-God, toch niet het minst gebruikte station, opnieuw van een dubbele dienstverlening per uur gebruik konden maken.

Dat heeft lang geduurd, dat is uiteindelijk in orde gekomen, maar de vrees leeft dat dit voor de korte termijn zal zijn. Ik had graag gehad dat u die vrees vandaag had weggenomen. Dat hebt u niet gedaan.

We zijn bijna aan het einde van de legislatuur. Het zou kunnen dat u nog even blijft. Dat zou ons alleszins de mogelijkheid bieden om u toch nog te bevragen. Ik wil u vooral vragen om dat de volgende keer met de nodige force te kunnen garanderen, om niet alleen te zeggen dat u wil dat het zo blijft, maar om u er ook toe te verbinden dat die vier lijnen blijven bestaan. Ik zal u hiermee blijven achtervolgen tot wij zekerheid hebben.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

11 Vraag van Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De inrichting van een politiepost in het station Brussel-Zuid" (55041930C)

11 Question de Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'aménagement d'un poste de police à la gare du Midi" (55041930C)

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

In antwoord op mijn mondelinge vraag 55041541C aan de minister van Binnenlandse Zaken over de stand van zaken met betrekking tot het installeren van een politiepost in het station van Brussel-Zuid gaf de minister aan dat er door de NMBS infrastructuurwerken dienden uitgevoerd te worden aan het pand waar de politiepost zou geïnstalleerd worden.

Kan de minister bevestigen dat er een locatie vastgelegd werd voor de installatie van een politiepost in het station van Brussel-Zuid?

Welke infrastructuurwerken dienen uitgevoerd te worden om de politiepost in gebruik te kunnen nemen?

Wat zal de financiële kost zijn van de uit te voeren infrastructuurwerken?

Wat is de timing? Wanneer zullen de werken afgerond zijn? Wanneer kan/zal de politiepost in gebruik genomen worden?

11.02 Minister Georges Gilkinet: Uitwisselingen en vergaderingen met de politie en de NMBS hebben het mogelijk gemaakt om een geschikte locatie te vinden die overeenkomt met de behoeften van de politie. Momenteel worden de renovatiewerken gepland. Enerzijds gaat het om werkzaamheden om te voldoen aan de geldende normen voor dergelijke kantoren, anderzijds om specifieke werkzaamheden om te voldoen aan bepaalde normen voor de politie, bijvoorbeeld qua veiligheid.

Het doel is de gebouwen zo snel mogelijk ter beschikking te stellen van de politie. De kosten zijn op dit moment nog niet definitief bepaald.

11.03 Frank Troosters (VB): Dank u voor uw antwoord, mijnheer de minister.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

12 Question de Olivier Vajda à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La requête de la Russie contre 37 États membres de l'OACI" (55041948C)

12 Vraag van Olivier Vajda aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het Russische rekest tegen 37 lidstaten van de ICAO" (55041948C)

12.01 Olivier Vajda (Ecolo-Groen): Monsieur le ministre, l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) est l'un des multiples organismes des Nations Unies qui aide 193 pays à coopérer

et à partager leur ciel au bénéfice de tous. Comme toutes les organisations des Nations Unies, celle-ci continue de se réunir avec tous les membres de l'ONU, ou à peu près, même lorsque des différends opposent certains membres, comme c'est le cas actuellement entre la Russie et l'Ukraine par exemple. Dans ce contexte de guerre, il me revient que, le 15 mars dernier, s'est tenu à Montréal un Conseil de l'OACI. L'un des sujets à l'ordre du jour était une requête déposée par la Russie à l'encontre de 37 États membres de l'ONU, parmi lesquels figure la Belgique.

Monsieur le ministre, en quoi cette requête consiste-t-elle? Qu'a-t-il été décidé lors de la session du 15 mars? Comment la Belgique compte-t-elle réagir à cette procédure?

12.02 Georges Gilkinet, ministre: Monsieur Vajda, je vous remercie pour cette question aérienne pertinente qui mêle la gestion du ciel, nos relations diplomatiques et notre contribution à la paix dans le monde. Le 10 octobre 2023, la Fédération de Russie a, en effet, soumis à l'OACI un mémorandum en vue d'un règlement des différends au titre de l'article 84 avec 37 membres de l'OACI, dont la Belgique. En d'autres mots, la Russie attaque à l'OACI 37 pays membres, dont la Belgique. Ces pays ont eu le tort aux yeux de la Russie d'avoir interdit le survol de leurs pays par des avions provenant de Russie.

La requête et le mémorandum de la Fédération de Russie estiment que depuis le 24 février 2022, ces membres de l'OACI ont appliqué des mesures restrictives unilatérales illégales de nature discriminatoire à l'encontre de la Fédération de Russie, en violation de plusieurs articles de la Convention de Chicago et en violation des annexes de cette même convention.

C'est en tout cas l'opinion de la Fédération de Russie, vous l'aurez bien compris. De façon plus concrète, la Russie dénonce l'interdiction d'accès aux espaces aériens des pays concernés aux aéronefs russes. Le 15 mars dernier, le sujet a été discuté par le conseil de l'OACI, où siègent 36 États membres élus, pour prendre note des renseignements qui figurent dans la note de travail relative aux aspects de procédure de l'affaire et fixer un délai pour le dépôt de la réponse des pays attaqués par la Fédération russe.

La Belgique y était évidemment représentée par son jurisconsulte, en sa qualité de directeur général des affaires juridiques du SPF Affaires étrangères, assisté du conseiller juridique du SEAE de la Commission européenne et d'un représentant de mon administration le SPF Mobilité. Des coordinations européennes sont en cours pour finaliser les objections communes à la requête russe. Ces objections seront déposées de manière individuelle par chaque État membre, dont la Belgique.

Dans ce dossier, nous avons agi efficacement, rapidement et de manière coordonnée dès les premiers jours de l'agression de la Russie contre l'Ukraine en interdisant aux avions immatriculés en Russie de pénétrer le ciel belge, un principe qui reste d'application bien évidemment. Mon objectif, partagé avec le gouvernement, est de faire respecter le droit international, que nous continuerons à défendre de manière coordonnée, notamment dans ce dossier, dès lors que l'agresseur dans le dossier est bien la Russie.

12.03 Olivier Vajda (Ecolo-Groen): Monsieur le ministre, je vous remercie d'abord pour les informations factuelles et de qualité que vous avez pu m'apporter. Dans le contexte que nous connaissons, on peut tout d'abord se féliciter des sanctions qui ont été prises rapidement par la Belgique et d'autres pays face à l'invasion russe en Ukraine. Je pense notamment à cette réaction en matière d'aviation, au survol de notre territoire par des avions russes. On parle donc ici d'un dossier de droit international. C'est un litige entre pays, qui doit être tranché. On peut donc s'en remettre au droit international et à son bon respect. Il n'y a pas de raison de ne pas lui faire confiance, comme nous pouvons, je pense, apporter notre pleine confiance en l'expertise de nos agents belges pour défendre pleinement nos intérêts dans cette affaire.

Je voudrais dire enfin que nous espérons évidemment tous que ce litige, une fois tranché, ne durera pas, que la guerre en Ukraine prendra rapidement fin. On peut faire le vœu pieux que la Russie revienne à la raison au plus vite. Une dernière demande, monsieur le ministre: il faut continuer à nous tenir informés des suites de cette affaire dans un avenir proche.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

13 Question de Olivier Vajda à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le bilan à la mi-mandat de la présidence belge de l'UE en matière de mobilité" (55041949C)

13 Vraag van Olivier Vajda aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De tussentijdse balans halfweg het Belgische EU-voorzitterschap inzake mobiliteit" (55041949C)

13.01 **Olivier Vajda** (Ecolo-Groen): Monsieur le ministre, je lisais la presse fin de la semaine dernière et j'ai pu lire, je cite: "Un accord européen a été conclu pour faciliter les poursuites à l'encontre des conducteurs qui commettent des infractions routières à l'étranger". Cela existait déjà mais cela a donc été renforcé. Je me suis tout d'abord réjoui de cet accord tant il est vrai que la sécurité routière est l'affaire de tous et qu'aujourd'hui, le problème de la sécurité routière traverse facilement les frontières, *a fortiori* au sein de l'Union européenne.

Monsieur le ministre, ma première réaction est de déjà vous remercier pour cette action particulière que vous avez menée avec succès dans le cadre de la présidence belge de l'Union européenne. Dans un second temps, après avoir élargi ma réflexion, je me suis rappelé que cette présidence belge avait débuté le 1^{er} janvier de cette année pour six mois. Nous arrivons donc tout doucement à la moitié de cette présidence et il m'apparaît donc utile de dresser un bilan provisoire de celle-ci.

En ce qui concerne vos compétences, quel bilan provisoire dressez-vous de cette première moitié de la présidence belge de l'Union européenne? Plus précisément, avez-vous déjà pu, outre l'avancée en matière de sécurité routière dont je viens de parler, obtenir d'autres accords visant à améliorer la mobilité européenne ou la mobilité belge au sein de l'Europe? Le cas échéant, souhaitez-vous développer l'un ou l'autre de ces accords? D'autres dossiers sont-ils sur la table pour la seconde moitié de cette présidence?

13.02 **Georges Gilkinet**, ministre: Merci pour votre question relative à la présidence belge, qui se déroule très bien jusqu'à présent. L'action efficace de la Belgique dans la filière mobilité est soulignée par plus d'un acteur au sein de la Commission, du Conseil ou du Parlement européen. Je tiens d'ailleurs à souligner la qualité du travail réalisé par nos négociateurs. Mardi dernier se tenait par exemple un trilogue à Strasbourg à propos de la directive *Cross-border enforcement*, autrement dit la directive relative au traitement des infractions de roulage transfrontalières.

L'accord obtenu est le dernier d'une longue série sous cette présidence belge. Cet accord va améliorer la sécurité routière en Europe et l'égalité des citoyennes et des citoyens devant la loi. Il y aura davantage d'infractions reprises dans le périmètre de la directive, comme le dépassement et le stationnement dangereux, le non-respect des distances de sécurité ou encore le franchissement de lignes continues. En outre, il sera mis fin aux abus de la part des collecteurs de dettes qui se manifestent auprès des automobilistes ayant reçu une amende et qui ne respectent ni les formes ni les droits des contrevenants.

Au total, ce sont huit accords avec le Parlement européen et la Commission européenne qui ont été obtenus par la présidence belge, et c'est un excellent bilan. Il s'agit, premièrement, de la finalisation de la révision du règlement TNT – le réseau transeuropéen de transport, principalement ferroviaire. L'accord a initialement été obtenu sous la présidence espagnole et nous l'avons concrétisé sous la présidence belge. Ce règlement définit le réseau européen aux horizons 2030 et 2050, et vous savez combien il est nécessaire d'anticiper en matière ferroviaire. Ainsi, la Belgique met tout en œuvre pour que ce nouveau règlement puisse entrer en vigueur le plus rapidement possible.

Deuxièmement, un accord sur le temps de repos et de conduite des conducteurs d'autocars assurant des services occasionnels d'autobus et d'autocar. Nous sommes rapidement parvenus à un accord avec le Parlement sur ce dossier capital et l'accord a été conclu le 29 janvier. Les nouvelles règles relatives aux pauses minimales et aux temps de repos amélioreront les conditions de travail des conducteurs et garantiront le meilleur service pour les voyages touristiques dans toute l'Europe.

Troisièmement, l'accord sur la réforme du ciel unique européen (Single European Sky 2+). Cette nouvelle législation permettra une gestion plus durable et efficace du ciel européen. Cet accord a été conclu le 5 mars dernier. J'ai eu le plaisir d'assister au début de ce trilogue et il est à qualifier d'historique. Cela fait près de 15 ans de discussions sur le sujet et plus d'une présidence s'est cassé les dents en ce domaine.

L'objectif de la réforme est d'améliorer le fonctionnement, l'organisation et la gestion de l'espace aérien européen et la prestation des services de navigation aérienne afin de renforcer les capacités et de réduire les coûts ainsi que d'accroître les capacités d'adaptation du système tout en essayant de réduire l'impact de l'aviation sur l'environnement et le climat. Le volume de CO₂ qui pourrait être épargné est estimé à 10 % grâce à une meilleure coordination européenne.

Je peux vous parler de quatre accords intervenus pour une navigation maritime plus sûre, en concertation avec le ministre de la Justice et de la Mer du Nord. Il y a aussi la *Bike Declaration*, une première européenne.

En collaboration avec le SPF et la représentation permanente, nous organisons un Conseil informel du transport les 3 et 4 avril prochains qui abordera trois sujets principaux: la mobilité active et la nécessité d'une vraie stratégie européenne du vélo, la connectivité ferroviaire et la nécessité d'augmenter et d'améliorer l'offre de trains de jour comme de nuit en Europe, la résilience des infrastructures de transport face aux dérèglements climatiques et défis géopolitiques.

Ces thématiques sont importantes et essentielles et je serai heureux de les mettre en avant lors du Conseil avec l'objectif de livrer à la prochaine commission un ensemble de pistes de travail. Nous avons cette opportunité de présider le Conseil de l'Union européenne à la charnière de deux législatures à la fois pour terminer le travail législatif (huit dossiers sur huit ont abouti) et pour baliser le futur.

13.03 Olivier Vajda (Ecolo-Groen): Monsieur le ministre, la présidence belge de l'Union européenne est effectivement importante et il est heureux d'en faire quelque chose de concret. Je me réjouis d'entendre que la présidence, au niveau de la Mobilité, est qualifiée d'efficace par les autres pays avec lesquels vous travaillez. Félicitations pour les huit accords intervenus et bon courage pour le travail qui reste à accomplir durant les trois prochains mois à ce niveau. Permettez-moi en outre de féliciter l'ensemble de vos collaborateurs pour le travail accompli.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

14 Questions jointes de

- Chanelle Bonaventure à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les frais de consultance de la SNCB et d'Infrabel" (55041965C)

- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les dépenses de consultance excessives des entreprises ferroviaires" (55041988C)

- Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les frais réels de consultance de la SNCB et d'Infrabel" (55042003C)

14 Samengevoegde vragen van

- Chanelle Bonaventure aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De consultancykosten van de NMBS en Infrabel" (55041965C)

- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De buitensporige consultancy-uitgaven van de spoorbedrijven" (55041988C)

- Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De echte consultancykosten van de NMBS en Infrabel" (55042003C)

14.01 Chanelle Bonaventure (PS): Monsieur le ministre, selon le magazine *Médor*, la SNCB et Infrabel auraient dépensé des montants très importants pour des services de consultance externes évalués à 612 millions d'euros entre 2020 et 2022, impliquant des contrats qui atteignent 300 000 euros l'année, 9 000 euros par jour. Précédemment, un montant bien inférieur aurait été annoncé mais ce chiffre ne tiendrait pas compte de frais de consultance informatique, lesquels expliqueraient la différence entre ces deux estimations.

À ce propos, *Het Laatste Nieuws* indiquait l'année dernière que 340 consultants en informatique travaillaient pour la SNCB, un chiffre qui témoignerait aujourd'hui d'une sous-estimation. Il s'agit là de montants très importants qui posent question, d'autant plus si on considère que la SNCB et Infrabel doivent réaliser des efforts pour atteindre les objectifs, avec des conséquences sur les conditions de travail, le personnel, les retards et, de manière générale, la situation du rail.

La Cour des comptes réalise actuellement un audit qui doit aboutir à un rapport sur le sujet.

Monsieur le ministre, les chiffres évoqués sont-ils bien exacts? Pouvez-vous nous fournir des précisions sur les montants cités et le nombre de consultants employés? La différence entre les montants initialement annoncés et ceux indiqués dans la presse s'explique-t-elle effectivement par la prise en compte de frais de consultance liés à l'informatique? Le cas échéant, de quels besoins est-il précisément question?

Dans la presse, vous avez indiqué que les nouveaux financements de la SNCB et Infrabel doivent favoriser le recours à de la main-d'œuvre interne plutôt qu'à de la sous-traitance. Dans quelle mesure les entreprises du rail y travaillent-elles? Sous quelles échéances l'internalisation des services sera-t-elle implémentée? Des objectifs ont-ils été définis? Le recours à la consultance sera-t-il maintenu? Si oui, pour quels services? L'économie favorisée par l'internalisation des services a-t-elle fait l'objet d'une évaluation? Enfin, comment expliquer que des montants si importants aient été libérés pour la consultance, étant entendu que les entreprises du rail doivent réaliser des efforts conséquents pour atteindre leurs objectifs, et que la qualité du transport ferroviaire ne s'améliore pas – le bas niveau de ponctualité ici en atteste? Dans quelle mesure ces dépenses ont-elles favorisé le déploiement du rail dans notre pays?

14.02 Frank Troosters (VB): *Uit een onderzoek uitgevoerd door Apache en Médor blijkt dat de spoorbedrijven NMBS en Infrabel tussen 2020 en 2022 een bedrag van 612 miljoen euro uitgaven voor de diensten van consultancy-bedrijven. Een fenomenaal hoog bedrag vergeleken met de 44,6 miljoen euro waarover de minister van mobiliteit eerder sprak. De minister verklaart deze grote verschillen door het feit dat de consultancy-kosten voor informatica niet waren opgenomen in zijn berekening.*

Hoe evalueert de minister het bedrag van 612 miljoen euro dat tussen 2020 en 2022 werd uitgegeven voor consultancy-opdrachten?

Wat is de reden waarom de consultancy-kosten voor informatica niet werden meegeteld in zijn berekeningen?

Vindt de minister vergoedingen tot 9.000 euro per dag voor consultants van een aanvaardbare orde?

14.03 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Mijnheer de minister, we hebben u al vaker mondelinge en schriftelijke vragen gesteld over de consultancyuitgaven van onze spoorbedrijven. Telkens kregen we van u verkeerde informatie en soms kregen we zelfs geen antwoord. Zo antwoordde u te laat op mijn schriftelijke vraag van begin januari 2023, maar was uw antwoord ook niet echt een antwoord. Ik vroeg u naar de consultancykosten van de laatste drie jaar en u zei dat u niet kon antwoorden, want dat het boekjaar van de NMBS nog moest worden afgesloten. Zo krijgen wij hier geregeld geen antwoorden op onze vragen.

De waarheid is dat de NMBS en Infrabel tussen 2020 en 2022 meer dan 600 miljoen euro hebben uitgegeven aan consultants. Dat is schandalig veel en is 15 keer meer dan u eerder verklaarde. In uw antwoord op een vraag die ik in april 2023 stelde, had u het over een bedrag van 6 tot 10 miljoen euro. Het is dus 15 keer meer. Apache schrijft dat het consultancybureau Boston Consulting Group (BCG), een van de drie grootste strategische adviesbureaus ter wereld, voor een junior consultant 3.200 euro per dag aanrekent. Voor een senior consultant gaat het om 6.100 euro per dag en als een partner of een expert langskomt, kan men hem maar beter niet te lang bezighouden, want die kost 9.000 euro per dag. Op die manier kan een factuur van BCG oplopen tot een half miljoen euro voor een opdracht waaraan drie personen gedurende drie maanden hebben gewerkt. Volgens de berekeningen heeft Infrabel van 2019 tot 2023 alleen al aan BCG meer dan 7,2 miljoen euro betaald.

Hoe komt het dat u ons die informatie niet zelf hebt bezorgd, ondanks de vele vragen? Hoe komt het dat de cijfers die nu worden gepubliceerd niet dezelfde zijn? Nog nooit eerder waren er zoveel vertragingen en afgeschafte treinen. Als we dan zien dat men voor ICT werkt met consultants die enorm veel geld kosten, had men het dan niet beter laten doen door mensen van het bedrijf zelf? Leveren die consultants dan zo'n goed werk? Hoe ziet u dat zelf? Wilt u dat omdraaien en ervoor zorgen dat er meer wordt gewerkt met mensen van het spoor zelf in plaats van met al die dure consultants?

14.04 Georges Gilkinet, ministre: Chers collègues, merci pour vos questions. Le gestionnaire d'infrastructure, Infrabel, de même que la SNCB, ont répondu aux questions du magazine que vous avez cité. Celles-ci reprenaient notamment un certain nombre d'éléments fournis en réponse aux

questions écrites n^{os} 889 et 1338 de Mme Vindevoghel.

Il y a, depuis lors, un audit de la Cour des comptes qui couvre de façon beaucoup plus large toutes les missions externes réalisées par les deux entreprises.

Nous comparons, en fait, des pommes et des poires. C'est juste un périmètre qui a évolué par rapport aux questions posées. Ces réponses ne recouvrent donc pas nécessairement les mêmes périmètres.

Infrabel en de NMBS respecteren de geldende wetgeving en de regels voor overheidsopdrachten uiteraard. Voor adviesdiensten wordt er sinds 2020 actie ondernomen om de profielen van de consultants te internaliseren, om de duur en de maximumbedragen voor de diensten te beperken enzovoort, binnen de grenzen van een zeer krappe arbeidsmarkt.

Nous sommes dans un contexte de transformation du ferroviaire, qui requiert des compétences qui n'existent pas toujours au sein des entreprises ferroviaires. Des missions de courte durée ne justifient pas d'embaucher de façon pérenne des collaborateurs.

Je peux citer l'installation de l'ETCS, la modernisation des cabines de signalisation, l'optimisation et la digitalisation de la gestion des sillons, les supports billettiques uniques, comme la carte Mobib. C'est une série de chantiers importants pour concrétiser nos ambitions. Quant au marché du travail, il est ce qu'il est: particulièrement compliqué.

Dit gezegd zijnde, ik herinner u eraan dat het Rekenhof momenteel een audit uitvoert over consultancycontracten voor federale entiteiten en bedrijven in de periode 2020-2022, alsook over eerder afgesloten contracten die nog worden uitgevoerd. Alle informatie die nodig is voor een breed en objectief verslag over het onderwerp is verstrekt. Het werk van het Rekenhof zal te zijner tijd worden gevolgd door een publicatie van het Rekenhof.

Évidemment, en tant que ministre de tutelle de la SNCB et d'Infrabel, je consulterai avec beaucoup d'intérêt cette analyse extérieure et objective de la situation. Si nécessaire, les mesures adéquates seront prises pour encore améliorer la situation. Tout cela se passe en toute transparence et dans le souci de modernisation et de renforcement de l'activité ferroviaire dans notre pays.

14.05 Chanelle Bonaventure (PS): Monsieur le ministre, merci pour votre réponse.

14.06 Frank Troosters (VB): Mijnheer de minister, het is bijna lachwekkend hoe er in elk antwoord volledige transparantie wordt vermeld, terwijl wij als parlementsleden hier al vier jaar lang het tegenovergestelde ervaren. Het gaat daarbij over allerlei zaken, ook over consultancy, waarover ik eveneens verschillende vragen gesteld heb, en het ICT-gebeuren. Ik ontvang echter nooit antwoorden. Blijkbaar zal het nu van het Rekenhof moeten komen, maar u houdt vol dat u volkomen transparant bent. Iedereen heeft zijn waarheid, maar de waarheid is dat wij als parlementsleden absoluut worden afgeschermd van bepaalde informatie die wij graag willen hebben.

14.07 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Mijnheer de minister, er is gewoon geen transparantie!

Wij hebben u hierover al eens een vraag gesteld. Het cijfer dat u ons nu geeft, is echter 15 keer hoger dan wat u ons toen gezegd hebt. 600 miljoen euro is 10 % van de loonmassa. Er gaat dus 10 % van de loonmassa naar consultants. Dat is toch ongelooflijk? Wie zijn namelijk de mensen die elke dag opnieuw door weer en wind van 's ochtends 4.00 uur tot 's avonds laat de treinen doen rijden? Het zijn niet die consultants die 9.000 euro per maand verdienen, maar wel de mensen met een gewoon loon, die geen sociaal leven hebben en zich ongelooflijk inzetten voor de spoorwegen!

Ik vind het hallucinant hoe licht u daarmee omgaat. Voor ons zijn de beste consultants de werkmensen die er elke dag opnieuw voor zorgen dat de treinen rijden. Nu zijn het mensen uit de privésector, zoals Huybrechts, die alle loketten moeten sluiten. Die mensen denken vanuit de privésector. Zij denken niet aan de vooruitgang en de dienstverlening van het spoor. Dat is een catastrofe. Ik zie wat er gebeurt bij bpost en ik maak mij heel veel zorgen dat het bij de NMBS dezelfde richting zal opgaan. We moeten dat met alle middelen vermijden.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

15 Vraag van Jef Van den Bergh aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De problemen op lijn 12" (55042000C)

15 Question de Jef Van den Bergh à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les problèmes sur la ligne 12" (55042000C)

15.01 Jef Van den Bergh (cd&v): Mijnheer de minister, mijn vraag is even helder als eenvoudig: wanneer zal de tweede S32-trein opnieuw in dienst worden genomen op lijn 12?

15.02 Minister Georges Gilkinet: Mijnheer Van den Bergh, zoals door de NMBS werd meegedeeld tijdens de voorstelling van haar vervoerplan, is de uitvoering daarvan onlosmakelijk verbonden met het beschikken over het nodige personeel om de treinen te laten rijden.

Verschillende factoren hebben jammer genoeg geleid tot een aantal wijzigingen in de concrete invulling van het vervoerplan. Zoals u weet, rijden een aantal geplande treinen tijdelijk niet. Dat is ook het geval voor de S32-trein. Deze trein kan tijdelijk niet rijden wegens een personeelstekort. De NMBS doet er alles aan om zo snel mogelijk aan te werven, maar de arbeidsmarkt blijft krap, vooral in de provincie Antwerpen. Bovendien duurt de opleiding van treinbegeleiders 4,5 maand. De NMBS wil ook dit jaar 1.300 nieuwe medewerkers aantrekken voor hoofdzakelijk operationele functies zoals treinbestuurders, treinbegeleiders en technici.

De NMBS en mijn kabinet volgen de situatie op de voet op, zodat de reizigers zo snel mogelijk op deze trein kunnen rekenen. Ik kan u vandaag echter geen vaste datum meedelen.

15.03 Jef Van den Bergh (cd&v): Mijnheer de minister, ik kan dat alleen maar betreuren. Dit sleept al zo lang aan. De vraag is wat er in die tussentijd eigenlijk is gebeurd. Als ik het goed heb begrepen, is er nog één kans, volgende maand is er nog één vragensessie. Ik hoop echt dat we dan een concreter perspectief kunnen krijgen.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

16 Vraag van Pieter De Spiegeleer aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het afschaffen van overwegen" (55042002C)

16 Question de Pieter De Spiegeleer à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La suppression de passages à niveau" (55042002C)

16.01 Pieter De Spiegeleer (VB): Mijnheer de minister, dat Infrabel alle spooroverwegen in ons land wil afschaffen is niet nieuw. Daarover is hier al vaker gediscussieerd. De gemeente Oosterzele is ter zake wel een heel frappant voorbeeld. Het is een kleine gemeente die maar liefst 16 overwegen heeft. Vroeger waren dat er meer, de voorbije jaren zijn er al geschrapt. Infrabel wil die spooroverwegen dus afschaffen, idealiter alle 16, en vervangen door – ook een klassiek riedeltje – bruggen, tunnels of parallelwegen.

Volgens de lokale schepen van Mobiliteit – die niet van mijn partij is, voor alle duidelijkheid – is het sluiten van die 16 overwegen onmogelijk. Momenteel ziet de schepen zelfs geen enkele overweg die in aanmerking komt om te sluiten. Toch zou Infrabel verregaande plannen hebben. De overweg Hofkouter in deelgemeente Scheldewindeke wordt door een fietsoverweg vervangen, meldt de spoorwegbeheerder. Volgens de lokale overheid is er echter nog niets beslist en is het plan van Infrabel niet meer dan een voorstel.

Een nog grotere tegenstrijdigheid zien we bij de overweg Waterrad in de deelgemeente Balegem, waar de gemeente doodleuk meldt dat ze daarvan helemaal niets weet.

Mijnheer de minister, hoe verklaart u die totaal tegenstrijdige interpretatie van enerzijds de lokale overheid en anderzijds Infrabel? Wat Infrabel omschrijft als een verregaand plan, leest de lokale overheid als een voorstel. Met betrekking tot het andere dossier valt de lokale overheid zelfs totaal uit de lucht.

Graag krijg ik een kopie van de communicatie tussen Infrabel en de gemeente Oosterzele aangaande de plannen betreffende de sluiting van de respectievelijke overwegen op het grondgebied van de gemeente Oosterzele. Dat zijn er dus globaal 16, met bijzondere aandacht voor die 2 waaromtrent de communicatie heel onduidelijk is. Ik had dit graag schriftelijk ontvangen en niet ter inzage, zoals bij het dossier met betrekking tot de overweg te Waarschoot, dat ik slechts mocht inkijken op het commissiesecretariaat.

16.02 Minister **Georges Gilkinet**: Wat het sluiten van de overwegen in Oosterzele betreft, geef ik u de elementen die Infrabel mij heeft meegedeeld. Infrabel is in gesprek met de gemeente Oosterzele om in het kader van de fietssnelwegen en de afschaffing van overwegen een streefbeeld uit te werken waarbij voor elke overweg waar nodig een alternatief wordt gezocht, gaande van een langsweg tot een tunnel of brug. Deze gesprekken met de gemeente zullen worden voortgezet om tot een consensus te komen en kunnen dan op middellange termijn tot concrete oplossingen leiden.

Voor een aantal overwegen zijn er wel reeds op korte termijn concrete plannen opgemaakt. Overweg 90, Hofkouter, wordt een fietsoverweg. De herwaardering van deze overweg tot fietsoverweg en desgevallend de openstelling voor wegverkeer bij calamiteiten is opgenomen in de startnota voor de aanleg van fietssnelweg 417. Deze werd door alle partijen, waaronder ook het lokale bestuur, goedgekeurd in de projectstuurgroep op 22 september 2021. De fietssnelweg in deze zone werd reeds aangelegd. Deze herwaardering is een maatregel om de fietsveiligheid in de omgeving van de overweg te verhogen.

Overweg 87, Waterrad, wordt gesloten. Er wordt een langsweg gepland richting overweg 88, Turkenhoek, waarbij deze laatste tot fiets-tractoroverweg omgevormd wordt. Deze werken zijn gepland in 2024-2025. De sluiting van overweg Waterrad en de herwaardering van overweg Turkenhoek tot fiets-landbouwoverweg zijn integraal opgenomen in de door alle partijen goedgekeurde projectnota voor de aanleg van fietssnelweg F417 tussen Scheldewindeke en Balegem. Dat gebeurde in de projectstuurgroep op 22 september 2021 en 23 maart 2022. Daarbij wordt in een alternatief voorzien aan de oostzijde van de fietssnelweg, aan de westzijde wordt in een langsweg voorzien tussen beide overwegen. De bovenvermelde projecten werden bovendien aan de bewoners voorgesteld tijdens een infosessie op 31 maart 2022 in Oosterzele.

16.03 **Pieter De Spiegeleer** (VB): Mijnheer de minister, op welke manier kan ik de schriftelijke communicatie tussen Infrabel en de gemeente Oosterzele of eventuele verslagen van de overlegmomenten met de gemeente inkijken? Kan ik die per mail of op papier krijgen? Het is steeds hetzelfde verhaal. Infrabel zegt dat het gecommuniceerd werd, maar de gemeente – in dit geval Oosterzele, maar we werden er hier al een twintigtal keer mee geconfronteerd – zegt altijd van niets te weten.

Liegt Infrabel of liegt de lokale overheid? Liegen ze soms allebei, al dan niet een beetje? Voor ons als parlementsleden zou het, om onze taak naar behoren te kunnen uitvoeren, veel beter zijn als u hier als minister met uw kabinet transparantie brengt en de communicatie tussen de lokale overheden en Infrabel zwart op wit aan het Kamerlid geeft dat daarom verzoekt. Zo kunnen we in eer en geweten oordelen over wat een bepaalde partij in de sociale media, in de pers of in de gemeenteraad vertelt. Wij kunnen hier als parlementsleden niet objectief over oordelen. Dat creëert alleen maar misverstanden en frustraties, niet alleen bij de parlementsleden, maar ook bij de lokale overheden en niet het minst bij de bewoners en passanten die gebruikmaken van de overwegen en dat in de toekomst eventueel niet meer zullen kunnen. Bezorg ons alstublieft die communicatie tussen de gemeente, Oosterzele in dit geval, en Infrabel.

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

17 **Vraag van Jef Van den Bergh aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Hogesnelheidstreinen zonder ETCS-veiligheidssysteem" (55042005C)**

17 **Question de Jef Van den Bergh à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les trains à grande vitesse non équipés du système de sécurité ETCS" (55042005C)**

17.01 **Jef Van den Bergh** (cd&v): Mijnheer de minister, ik vond het toch een verontrustend bericht

waarnaar de CEO tijdens de hoorzitting verwees, namelijk dat Eurostar niet van plan is zijn bestaande treinen nog uit te rusten met het ETCS-systeem. De nieuwe treinen die Eurostar aankoopt en die ingezet zullen worden, zullen wel uitgerust zijn met ETCS, maar de huidige treinen zouden er niet meer mee uitgerust worden. Dat zou technisch niet zo evident zijn, en het is ook een dure investering.

Het gevolg is dat vanaf 2025, de datum waarop ETCS algemeen verplicht zou moeten worden volgens de wet, Eurostar een probleem zal hebben voor de verbindingen naar Amsterdam, Parijs, en Londen.

Dit roept toch vragen op, mijnheer de minister.

Kunt u bevestigen dat Eurostar ook na 2025 nog met hogesnelheidstreinen over onze sporen wenst te rijden? Klopt het dat er een vraag is een afwijking op de wet te krijgen?

Hoe gaan wij daarmee om? Zullen wij de wettelijke verplichting hardmaken, met het risico dat de internationale verbindingen die toch cruciaal zijn voor ons sociaal-economisch leven, dreigen weg te vallen?

Wat zou de impact daarvan zijn? Kunt u inschatten hoe dit zal evolueren, mijnheer de minister, en hoe wij daarmee dan kunnen omgaan?

17.02 Minister **Georges Gilkinet**: Mijnheer Van den Bergh, tijdens de vorige legislatuur werd door Eurostar een uitzondering gevraagd van de ETCS-only-verplichting vanaf 14 december 2025. Dit werd net, zoals alle andere gelijkaardige vragen om een uitzondering na 14 december 2025, geweigerd. Tijdens de huidige legislatuur werden geen soortgelijke vragen van Eurostar ontvangen.

Volgens de huidige reglementering wordt de ETCS-only-operatie verplicht vanaf 14 december 2025 zonder uitzonderingen.

De controle van deze verplichtingen komt de onafhankelijke Dienst Veiligheid en Interoperabiliteit van de Spoorwegen (DVIS) toe.

De verplichting van een ETCS-only-netwerk in België heeft een positief effect op het algemene veiligheidsniveau en dus de spoorwegveiligheid in België. Dat laatste heeft uiteraard steeds de allerhoogste prioriteit voor mij.

17.03 **Jef Van den Bergh** (cd&v): Mijnheer de minister, ik kan u alleen maar steunen in de allerhoogste prioriteit die het veiligheidsniveau op ons spoorwegnet heeft. Ik denk dat het goed is dat de aanbevelingen van de bijzondere commissie Buizingen in 2011 worden uitgevoerd.

Ik stel mij alleen vragen bij het ontkennen dat Eurostar een vraag heeft gesteld over de internationale treinverbindingen. De komende maanden zal duidelijk blijken of er al dan niet een vraag komt.

17.04 Minister **Georges Gilkinet**: Ik ben het niet eens met het woord "ontkennen". Wij hebben geen vraag van Eurostar gekregen. Ik kan dat bevestigen.

17.05 **Jef Van den Bergh** (cd&v): Ik begrijp dat het niet om een formele vraag ging. Aangezien de CEO erop alludeerde in de hoorzitting, zou het mij toch verbazen dat u – voorlopig informeel – geen kennis zou hebben van de problematiek die rijst. Het zou mij verbazen mocht dat niet bekend zijn.

17.06 Minister **Georges Gilkinet**: Ik heb kennis van de problematiek. Dat is een andere zaak.

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

18 **Vraag van Jef Van den Bergh aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De werken aan de sporen en de communicatie daaromtrent" (55042006C)**

18 **Question de Jef Van den Bergh à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les travaux sur les voies et la communication en la matière" (55042006C)**

18.01 Jef Van den Bergh (cd&v): Mijnheer de minister, op mijn vraag van zowat een jaar geleden of de tot mijn verbazing aangekondigde nieuwe reeks van weekends waarin treinverkeer op spoorlijn 12 niet mogelijk zou zijn, de laatste was, kwam er geen sluitend antwoord. Ondertussen blijkt nu dat er nog een extra reeks weekends bij komt waarin geen treinen mogelijk zijn, grosso modo tussen Essen en Antwerpen. Dikwijls wordt maar op een gedeelte van die spoorlijn gewerkt en kan de trein over een stuk wel nog rijden, maar in elk geval is geen volledige spoorverbinding tussen Antwerpen en Essen mogelijk in de weekends. Tussen maart en december van dit jaar zullen er maar liefst 17 weekends zonder treinen zijn. In 2023 ging het om 16 treinloze weekends en in 2022 om meer dan 20 weekends. In totaal komt dat neer op 53 weekends zonder treinen op 3 jaar tijd. Dat leidt tot behoorlijk wat ongenoegen en frustraties bij regelmatige gebruikers of reizigers op dat spoortraject. Dat roept vragen op, ook bij de besturen van de aanliggende gemeenten Essen, Kalmthout, Kapellen en de districtsraad van Ekeren. Die gemeentebesturen vragen zich af of een en ander echt niet op een andere manier kan.

Mijnheer de minister, ten eerste, erkent u dat meer dan 50 treinloze weekends op 3 jaar tijd toch wel heel erg veel is? Konden er geen andere oplossingen uitgedacht worden? Dat is uiteraard te laat voor de werken die momenteel uitgevoerd worden, maar misschien kunnen andere spoorlijnen daar baat bij hebben. Wij denken dat grondig overwogen moet worden of dergelijke werkzaamheden eventueel anders georganiseerd kunnen worden.

Ten tweede, kunt u garanderen dat het laatst geplande werkweekend van de reeks van 53 werkweekends, meer bepaald het weekend tussen 7 en 9 december 2024, effectief het einde zal betekenen van de noodzakelijke onderhoudswerken op lijn 12, die nu al 3 jaar aanslepen, weliswaar met af en toe een onderbreking?

Ten derde, ik vind dat de communicatie fout, ontoereikend en misleidend is, als men zich beperkt tot de communicatie van de werkweekends in schijfjes. Het zou maar correct en eerlijk zijn om van bij het begin te zeggen dat u verschillende weekends gespreid over drie jaar nodig hebt om de noodzakelijke werken uit te voeren. Dat men de werkzaamheden in verschillende schijven aankondigt, bevordert het vertrouwen van de reizigers in de communicatie van Infrabel en van de NMBS inzake de vervangbussen niet. Dat is toch wel betreutenswaardig.

Ten slotte, hoe kan de hinder voor de reizigers bij noodzakelijke onderhoudswerken aan een spoorlijn zo beperkt mogelijk blijven? Een belangrijke oorzaak voor de grote impact is het verbod op werken aan een spoorweg terwijl er op een naastliggend spoor wordt gereden, ingevolge een gerechtelijke uitspraak. Ik had begrepen dat men opnieuw wilde onderzoeken of een en ander toch niet op een veilige manier zou kunnen worden georganiseerd. Tot op heden is er geen wijziging in het beleid ter zake. Een mogelijke oplossing zou bijvoorbeeld kunnen inhouden dat er op het naastliggende spoor aan halve snelheid wordt gereden, terwijl er toch veilig kan worden gewerkt. Dat zou de hinder aanzienlijk kunnen beperken. Ook andere pistes zijn uiteraard denkbaar.

18.02 Minister Georges Gilkinet: Infrabel stelt systematisch alles in het werk om de negatieve impact van noodzakelijke infrastructuurwerken te beperken en communiceert zo goed en vroeg mogelijk daarover. Toch is het belangrijk om te beklemtonen dat onderhoudswerken en verbeteringen aan de spoorinfrastructuur noodzakelijk zijn om de robuustheid van het verkeer op middellange en lange termijn te verhogen, des te meer aangezien er een inhaalbeweging nodig was wegens jaren van desinvestering in het net, overal in ons land.

Natuurlijk kunnen we het probleem van twee kanten bekijken. Op een drukke spoorlijn zoals lijn 12 heeft een lijnonderbreking gevolgen voor meer passagiers, maar het is ook een garantie dat er zoveel mogelijk werken op eenzelfde moment worden uitgevoerd en dat de infrastructuur op de lange termijn volledig operationeel en betrouwbaar zal zijn. Tenzij er sprake is van een noodsituatie, bijvoorbeeld bij een kabeldiefstal, worden de werkzaamheden van de infrastructuurbeheerder ruim van tevoren gepland om een goede coördinatie met de spoorwegexploitanten te waarborgen en om de best mogelijke alternatieve oplossingen te bieden en die aan de gebruikers mee te delen, wanneer het verkeer gedeeltelijk of volledig moet worden onderbroken, afhankelijk van de aard van de uit te voeren werkzaamheden.

De buitendienststellingen voor de weekends in kwestie werden gevraagd voor de uitvoering van elektrificatiewerken en de omleiding van lijn 27A naar de haven, het welbekende project Oude Landen. De werken zullen effectief eind 2024 worden beëindigd. Voor de vernieuwing van de overweg op de

Schaapsbaan in Essen wordt er gewerkt tijdens twee gevraagde weekends, namelijk 21 en 22 september en 28 en 29 september 2024. Het onderhoud wordt gemassificeerd tijdens de gevraagde weekends met een totale lijnonderbreking (TLO). In 2025 staan er momenteel slechts 4 TLO-weekends op de planning, en wel op lijn 12. Er is dus op korte termijn verbetering te verwachten.

Wat uw kritiek over de communicatie betreft, ik zal die aankaarten bij beide spoorbedrijven. U hebt overschot van gelijk dat gebruikers en burgers beter moeten worden ingelicht.

18.03 Jef Van den Bergh (cd&v): Mijnheer de minister, heb ik goed begrepen dat er ook in 2025 nog vier weekends zullen zijn zonder treinverkeer?

18.04 Minister Georges Gilkinet: Dat is hetgeen ik lees in het antwoord dat werd voorbereid door Infrabel.

18.05 Jef Van den Bergh (cd&v): Enerzijds zegt men dat de werken eind 2024 zullen afgerond zijn en anderzijds zegt men dat er in 2025 vier weekends zonder treinverkeer zullen zijn. Ik vind dat een beetje merkwaardig.

Ik vraag mij ook af of er lessen worden getrokken. Wij kunnen nu niet veel meer doen aan de situatie op lijn 12, maar de impact daarvan is enorm. Zouden andere manieren niet beter zijn?

Ik heb er ook al over gesproken met medewerkers van Infrabel. Men probeert zoveel mogelijk werken te bundelen tijdens die weekends. Men werkt op verschillende plaatsen, met verschillende werven tegelijkertijd. Dan nog is de impact enorm. Ik zie dat men bijvoorbeeld in het zuiden van het land, richting Parijs, in de buurt van Mons, het spoor een aantal opeenvolgende weken buiten dienst stelt, en dan is men er in drie à vier weken van af. Is dat geen betere manier van werken dan drie jaar aan een stuk regelmatig weekendwerken uit te voeren? Het is een open vraag. Ik weet niet of dat haalbaar was.

Er is dus toch nog wel wat verbetering mogelijk, ook op het vlak van communicatie, zoals u zelf erkent.

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

19 Vraag van Jef Van den Bergh aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Vervallen rijbewijzen" (55042007C)

19 Question de Jef Van den Bergh à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les permis de conduire dont la date de validité est dépassée" (55042007C)

19.01 Jef Van den Bergh (cd&v): *Enkele weken geleden lasen we in de pers dat de wagen van een dierenarts werd getakeld. Haar rijbewijs bleek vervallen te zijn. Om dergelijke situaties te vermijden, worden er herinneringsbrieven verstuurd voor het vernieuwen van het rijbewijs. De betrokken dierenarts stelde dat ze geen verwittigingsbrief in de bus kreeg. Volgens de politie zou de interventie volledig wettelijk verlopen zijn omdat het immobiliseren van een voertuig de wettelijke procedure is bij een vervallen rijbewijs. Wie rondrijdt met een vervallen rijbewijs, riskeert dus blijkbaar toch dezelfde straf als iemand die rijdt spijts verval of andere uitgesproken verboden op het rijden. Nochtans stelde de minister vorig jaar dat deze overtreding zou gelijkgesteld worden aan het niet bij hebben van het rijbewijs (terwijl de bestuurder er wel over beschikt).*

Daarom volgende vragen aan de minister:

Welke initiatieven heeft de minister afgelopen jaar ondernomen om de bestraffing van een verlopen rijbewijs aan te passen?

Is de minister van mening dat een immobilisatie van het voertuig in dergelijk geval een redelijke straf is?

Volgens welk artikel in de wegverkeerswet werd de betrokkene de immobilisatie als beveiligingsmaatregel opgelegd?

Werd de betrokkene hier gestraft voor het niet hebben van een geldig rijbewijs (art. 30) of voor het niet bij zich hebben van een geldig rijbewijs (art. 31)?

19.02 Minister Georges Gilkinet: Mijnheer Van den Bergh, sinds 1 mei 2023 worden

herinneringsbrieven verstuurd aan alle personen die houder zijn van een Belgisch rijbewijs waarvan de administratieve geldigheidsduur binnen twee maanden verstrijkt.

Aan de strafwetgeving inzake het rijbewijs werd in dit kader niet gesleuteld. Ik neem aan dat de politie het voertuig in dit geval heeft geïmmobiliseerd als veiligheidsmaatregel krachtens artikel 58*bis* van de wegverkeerswet en dit wegens een inbreuk op artikel 30, § 1. Evenwel is in artikel 30, § 1 van de wegverkeerswet geen sprake van het besturen van een motorvoertuig met een rijbewijs waarvan de administratieve geldigheidsduur is verstreken. De bepaling onder 1°, die het strafbaar stelt om een motorvoertuig te besturen zonder houder te zijn van het rijbewijs vereist voor het besturen van dit voertuig, bestond reeds vóór de invoering van de administratieve geldigheidsduur van het rijbewijs. De niet-hernieuwing van een rijbewijs kan mijns inziens dus ook worden beschouwd als een inbreuk op de rijbewijsreglementering, zoals bedoeld in artikel 29, § 2.

19.03 **Jef Van den Bergh** (cd&v): Mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord.

Wat ik las in het artikel, was frappant. Het betrof immers een discussie die wij hier in onze commissie in het Parlement de voorbije jaren hebben gevoerd. Op een bepaald moment was er een uitspraak van de administratie van de FOD Mobiliteit, namelijk dat het rijden zonder een tijdig vernieuwd rijbewijs zou worden gelijkgesteld met het rijden spijs verval, wat natuurlijk een bijzonder zware overtreding is, die dan ook een bijzonder zware straf zou kennen. Als gevolg daarvan hadden wij een wetsvoorstel uitgewerkt om een en ander anders te beoordelen, namelijk door de overtreding gelijk te stellen met het rijden zonder dat de bestuurder het rijbewijs fysiek bij zich heeft, bijvoorbeeld omdat hij het thuis is vergeten of het niet op zak heeft.

Toen bleek uit de adviezen, onder andere uit uw advies, dat de overtreding moest worden geïnterpreteerd zoals in het wetsvoorstel stond en dat het wetsvoorstel dus weinig zin had. Wij lieten het wetsvoorstel dus liggen. Het leek weinig zin te hebben. Nu blijkt echter uit het artikel dat het toch wordt beschouwd als een overtreding gelijkaardig aan het rijden spijs verval, al dan niet als veiligheidsmaatregel. Het verwijst in elk geval naar artikel 30.

Het is dus jammer dat de verwarring daarover blijft bestaan. Misschien moeten dan ook duidelijkere instructies rond de interpretatie daarvan worden gecommuniceerd aan de handhavingsdiensten.

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

20 **Vraag van Jef Van den Bergh aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De veiligheid bij spooroverwegen" (55042008C)**

20 **Question de Jef Van den Bergh à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La sécurité aux passages à niveau" (55042008C)**

20.01 **Jef Van den Bergh** (cd&v): *Hoewel het verboden is om een overweg over te steken terwijl de slagbomen in beweging of gesloten zijn, moeten we vaststellen dat dit nog te vaak gebeurt. Met alle risico's van dien. Van net-niet-ongevallen tot ongevallen met dramatische afloop.*

Zo waren er vorige week nog een incidenten in Zulte en in Wetteren. Dergelijke incidenten hebben ook een nefaste impact op ons treinverkeer.

Begin dit jaar heeft Infrabel een globaal actieplan gelanceerd om de veiligheid thv. de overwegen te verhogen. Door middel van ledverlichting en het aanbrengen van stickers met "het oproepnummer 1711 voor noodgevallen" wil Infrabel de veiligheid thv. spooroverwegen en daarmee ook de stiptheid op het Belgisch spoornet verhogen.

Daarom volgende vragen aan de minister:

Infrabel heeft het doel om de komende 10 jaren 176 extra overwegen uit te rusten met ledverlichting, waarvan 20 in 2024. Welke overwegen zullen dit jaar nog aangepakt worden? Hoe wordt de 'rangorde' opgesteld? Waarom moet dit 10 jaar duren?

In ons land bestaan de meeste overwegen uit zogenaamde 'automatische halve slagbomen', waarbij de halve overweg wordt afgesloten (rechtterijstrook). In Nederland gebruikt men veel meer dubbele (of

'volle') slagbomen. Deze sluiten de hele overweg af, dus de linker- én rechterrijbaan. Al meermaals werden de argumenten aangehaald contra de dubbele slagbomen, en toch blijven wij ervan overtuigd dat deze veiliger zijn. Hoe wordt dit in Nederland geëvalueerd?

Welke maatregelen zal Infrabel nog nemen om de veiligheid aan overwegen te verhogen?

20.02 Minister **Georges Gilkinet**: Mijnheer Van den Bergh, vooreerst is het altijd nuttig te herinneren aan de twee belangrijkste oorzaken van ongevallen aan overwegen, namelijk ten eerste het niet-respecteren van de verkeersregels en de signalisatie, de rode lichten, de slagbomen of de bel – ongeveer 50 % van de ongevallen – en, ten tweede, onvoorzichtig gedrag van weggebruikers die de overweg nog proberen over te steken terwijl de verkeerssituatie dat niet meer toelaat, of die fout afdraaien en zich vastrijden, ongeveer 35 % van de ongevallen.

De apparatuur die de infrastructuurbeheerder installeert, is daarom slechts een van de elementen om gedrag te voorkomen dat veel vaker een probleem vormt. Daarom voert ook Infrabel grote campagnes om de mensen bewust te maken van de gevaren van dergelijk gedrag in de buurt van overwegen.

De terreinbezoeken en de technische studies voor het vastleggen van die 20 overwegen in 2024 zijn op dit ogenblik nog bezig. De rangorde wordt bepaald op basis van het risicomodel van de overwegen van Infrabel. Daarbij worden de overwegen met de hoogste risicoscore het eerst aangepakt. Infrabel kiest voor een totaalaanpak om de veiligheid van de overwegen te verbeteren met led-slagbomen, noodnummer 1711, *warning boxes*, dambordpatronen, wegmarkering, middenbermen, intelligente camera's enzovoort, afhankelijk van de problematiek en de mogelijkheden van de overweg.

Aangezien de led-slagbomen vooral een meerwaarde bieden bij de problematiek van verblinding door een laagstaande zon, wordt deze oplossing in eerste instantie toegepast op overwegen met een algemeen hoog risico en met een oriëntatie die in de lente en/of de herfst een hoog risico op verblinding door de zon kennen. Die projectmatige aanpak garandeert de meest efficiënte vermindering van het algemene risico aan overwegen over een periode van tien jaar.

In België zijn momenteel vijf overwegen uitgerust met volledig gesloten slagbomen. Het KB van 11 juli 2011 verplicht bij deze overwegen het gebruik van een obstakeldetector die de volledige sluiting verhindert, maar ook de opwaartse trein ophoudt. Het gevolg hiervan is dat een overweg met volledig gesloten slagbomen veel langer op voorhand gesloten is. Daardoor zullen deze overwegen op drukke wegen voor onaanvaardbare wegblokkades zorgen en meer voetgangers verleiden tot het oversteken van de sporen.

Frankrijk noch Nederland kent de verplichting van het gebruik van obstakeldetectors, wat zachte weggebruikers door de langere sluitingstijd verleidt tot het oversteken van de gesloten slagbomen. In 2021 waren er in Nederland 127 overwegen met volledige slagbomen zonder detector, maar deze worden vooral aangewend voor overwegen met enkel zachte weggebruikers. Het is dus geen goede vergelijkingsbasis.

Het interessantste vergelijkingsgeval is echter Frankrijk, waar in 2021 565 overwegen waren uitgerust met volledig gesloten slagbomen, maar zonder obstakeldetector. In de periode van 2017 tot 2021 waren er 35 ongelukken, waarbij 9 doden vielen.

Als wij deze cijfers extrapoleren naar de Belgische situatie, komen wij op ongeveer een status quo van het aantal ongelukken en doden. Houden wij daarbij nog rekening met het veel drukkere wegverkeer en spoorverkeer in België en de langere sluitingstijden door de obstakeldetectors, dan verwachten wij een verslechtering eerder dan een verbetering van de veiligheid van onze overwegen door het aanwenden van volledige slagbomen. Daarenboven zullen de wachttijden voor het wegverkeer aan onze overwegen significant verhogen. Wij verwachten ook een belangrijke negatieve impact op de stiptheid van het treinverkeer.

De belangrijkste maatregel is uiteraard de overwegen te vervangen door alternatieven als tunnels. Voor andere maatregelen op bestaande overwegen verwijs ik naar mijn antwoord op uw eerste vraag.

20.03 **Jef Van den Bergh** (cd&v): Mijnheer de minister, ik heb twee bedenkingen bij uw antwoord. Ten eerste, het gebruik van leds – een van de mogelijke maatregelen – is een vrij eenvoudige en heel gemakkelijk uit te voeren maatregel die een positief effect blijkt te hebben. Uit een analyse van Vias

institute blijkt dat dit een positieve invloed heeft op het gedrag van weggebruikers, vooral in slechte weersomstandigheden, dus niet enkel bij laagstaande zon. Dat kan leiden tot beter rijgedrag. Als ik dan zie dat Infrabel 10 jaar nodig heeft om 176 overwegen uit te rusten met leds, dan stel ik mij daar toch vragen bij. Dat lijkt iets wat eenvoudig en snel gerealiseerd zou moeten kunnen worden, omdat uit onderzoek blijkt dat het positief is voor de veiligheid.

Ten tweede, wat de volledig gesloten overwegen betreft, ik begrijp niet helemaal wat de obstakeldetectie betekent voor de duurtijd van het openen en sluiten van de slagbomen, of het nu om halve of volledige slagbomen gaat. Die link begrijp ik niet helemaal, maar dat zal ik elders wel proberen uit te zoeken. Ik weet in elk geval dat de voorbeelden die ik ken over de grens heel snel en vlot werken en de overwegen op een heel veilige manier sluiten. Dat kan zeker voorkomen dat verwarde personen de sporen betreden terwijl de slagbomen gesloten zijn.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

21 Vraag van Jef Van den Bergh aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het nieuwe instrument tegen recidive in het verkeer" (55042009C)

21 Question de Jef Van den Bergh à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le nouvel outil de lutte contre la récidive en matière de roulage" (55042009C)

21.01 Jef Van den Bergh (cd&v): Ik verwijs opnieuw naar de schriftelijke versie van mijn vraag. Het betreft een vervolg op het debat dat we in de plenaire vergadering hebben gevoerd. Er werd toen gealludeerd op een nieuwe werkwijze bij het openbaar ministerie in geval van recidive. Ik krijg daar graag wat meer toelichting bij.

Tijdens het debat naar aanleiding van het dramatisch ongeval in Gent enkele weken geleden in plenaire, kondigde de minister een nieuw instrument aan in de strijd tegen recidive. Daarmee zou recidive beter worden geïdentificeerd. Verder kijken we uit naar het wetsontwerp m.b.t. alternatieve straffen en vormingen.

Ook de audit van het Rekenhof over de databanken voor rijbewijs- en voertuiggegevens kwam ter sprake. De audit bevat 18 concrete aanbevelingen waaronder 8 gericht aan de FOD of minister van mobiliteit.

Daarom volgende vragen aan de minister:

Werd de omzendbrief van het openbaar ministerie waarover sprake reeds verstuurd? Zo niet, vanaf wanneer zal de nieuwe procedure in werking treden? En kan u de nieuwe werkwijze toelichten? O.a.: Welke overtredingen worden hierin meegenomen?

Vanaf hoeveel overtredingen zal men de dagvaarding toegestuurd krijgen?

Binnen welke periode worden de overtredingen in rekening gebracht?

Kan de minister een inschatting maken van het aantal recidivisten die hiermee getroffen zullen worden op basis van de huidige cijfers?

Welke stappen zal de minister deze legislatuur nog nemen om de aanbevelingen uit de audit te voeren?

21.02 Minister Georges Gilkinet: Mijnheer Van den Bergh, het aannemen van een omzendbrief werd vorige week besproken met de leden van het expertisenetwerk Wegverkeer van het College van procureurs-generaal. De belangrijkste opties en uitvoeringsmodaliteiten zijn in dit stadium nog niet vastgelegd door het College, omdat volgens de geraadpleegde magistraten de toepassing van een nieuw vervolgingsbeleid extra middelen vereist voor de parketten en de rechtbanken. Ik zou graag voor de zomer een oplossing zien, zoals ik had afgesproken met mijn goede collega, de minister van Justitie.

Ernstige recidivisten worden vandaag al aangepakt. De blinde vlek in het vervolgingsbeleid zijn de matige recidivisten die de grenzen van het systeem van onmiddellijke inningen bereiken door een opeenstapeling van een groot aantal overtredingen die een bepaald niveau van ernst niet overschrijden. Ze zijn echter onmiskenbaar problematisch in termen van verkeersveiligheid.

Ik blijf ervan overtuigd dat er prioriteit moet worden gegeven aan de aanpak van gedrag dat nog steeds te wijdverspreid en schadelijk is, namelijk snelheidsovertredingen van meer dan 20 of 30 kilometer per

uur, rijden onder invloed en overtredingen van de derde graad, zoals gsm-gebruik tijdens het rijden.

Het aantal overtredingen of de in aanmerking te nemen periode is nog niet vastgesteld. Uit de statistieken blijkt echter dat er mensen bestaan die bijvoorbeeld vier of vijf overtredingen per jaar krijgen voor het gebruik van de gsm tijdens het rijden.

Als minister van Mobiliteit ben ik vastbesloten om verder te gaan, maar de tenuitvoerlegging van deze oplossing hangt vooral af van de verantwoordelijkheden van mijn collega, de minister van Justitie. U mag hem daarover ook altijd vragen stellen.

De meeste aanbevelingen van het Rekenhof hebben niet in de eerste plaats betrekking op Mobiliteit, ook al is samenwerking onvermijdelijk en wenselijk.

Ik heb de FOD Mobiliteit een reeks instructies gestuurd om werk te maken van de verbetering van de databanken, vooral op het vlak van de technische controle maar ook op het vlak van het verval van het recht tot sturen.

We mogen niet vergeten dat de kwaliteit van de gegevens in de eerste plaats afhangt van de codering aan de bron. Wat het verval van het recht tot sturen betreft, zal ik elke maatregel van de minister van Justitie steunen om ervoor te zorgen dat de gegevens sneller worden gecodeerd en realtime ter beschikking worden gesteld van de operationele diensten.

Het ongeval dat zich enkele weken geleden in Gent heeft voorgedaan, mag zich niet herhalen en we moeten alles in het werk stellen om dit soort individuen te neutraliseren alvorens het te laat is. Met dit in het achterhoofd heb ik begin februari ook een brief gestuurd naar mijn collega's van Justitie en Binnenlandse Zaken, waarin ik hen vroeg om het rijden tijdens een verval expliciet op te nemen in de doelstellingen van de ANPR.

21.03 Jef Van den Bergh (cd&v): Mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord, dat het antwoord nuanceert dat in de plenaire vergadering werd gegeven. Dat kwam toen over alsof er al een definitieve beslissing was genomen om recidive aan te pakken met onmiddellijke inningen. Ik stel nu vast dat dit nog wordt besproken met het College van procureurs-generaal, dus we zijn er nog niet. Ik kan u alleen maar aanmoedigen om daarvan samen met uw collega binnen de regering snel werk te maken. Hetzelfde geldt voor de koppeling van de databank rijbewijzen aan de ANPR-camera's voor de opvolging van de chauffeurs wier rijbewijs vervallen is verklaard. Ik denk dat dit een heel belangrijke maatregel kan zijn.

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

22 Vraag van Jef Van den Bergh aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het noodnummer van Securail" (55042010C)

22 Question de Jef Van den Bergh à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le numéro d'urgence de Securail" (55042010C)

22.01 Jef Van den Bergh (cd&v): Mijnheer de minister, er bestaat vandaag een noodnummer. Enkele jaren geleden werd aangekondigd dat er ook een WhatsApp- of sms-functie zou toegevoegd worden, zodat op een discrete manier alarm zou kunnen worden geslagen. Die tool lijkt vandaag nog steeds niet ter beschikking te zijn. Wat is de stand van zaken?

22.02 Minister Georges Gilkinet: Mijnheer Van den Bergh, de lancering van het discreet alarm maakt deel uit van een project voor een nieuw platform, dat de verwerking en opvolging van de oproepen van het *security operations center* efficiënter zal maken. Het betreft een omvangrijk technisch project, dat achterloopt op schema, omdat de technische ontwikkelingen die de NMBS vroeg, meer tijd in beslag hebben genomen dan verwacht voor het bedrijf dat verantwoordelijk is voor het ontwerp van het platform.

Het systeem zal rekening houden met de noodzaak om in bepaalde situaties discreet te kunnen waarschuwen. Er moet onder andere ook vermeden worden dat het systeem een vals gevoel van veiligheid creëert en op bepaalde plaatsen moeilijk of zelfs niet bruikbaar is. Vandaar de vertraging in

de ontwikkeling ervan.

De NMBS plant een brede informatiecampagne om de reizigers te informeren, zodra de nieuwe belangrijke tool beschikbaar zal zijn.

22.03 Jef Van den Bergh (cd&v): Mijnheer de minister, ik dank u voor het antwoord, maar het is toch een beetje betreurenswaardig dat we daar ruim twee jaar na de aankondiging nog steeds op wachten. Voor een spoorgebruiker lijkt het niet zo moeilijk om een telefoonnummer met een berichttoepassing te connecteren.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

23 Samengevoegde vragen van

- **Els Van Hoof** aan **Georges Gilkinet** (VEM Mobiliteit) over "De roltrappen in het station van Leuven (opvolgvraag)" (55041735C)

- **Els Van Hoof** aan **Georges Gilkinet** (VEM Mobiliteit) over "De toiletten in het station van Leuven (opvolgvraag)" (55041736C)

23 Questions jointes de

- **Els Van Hoof** à **Georges Gilkinet** (VPM Mobilité) sur "Les escalators de la gare de Louvain (question de suivi)" (55041735C)

- **Els Van Hoof** à **Georges Gilkinet** (VPM Mobilité) sur "Les toilettes à la gare de Louvain (question de suivi)" (55041736C)

23.01 Els Van Hoof (cd&v): *Ik stelde u in oktober een vraag rond de roltrappen in het station van Leuven. Het is een oud zeer dat die regelmatig stilliggen. Dat is vervelend voor de gewone reiziger, maar vooral mensen met een beperkte mobiliteit worden daardoor getroffen. U gaf in oktober aan dat drie kapotte roltrappen aan de onderdoorgang kant Tienen nog onder fabrieksgarantie vallen en dat de NMBS heeft aangedrongen op een snelle herstelling.*

Graag had ik van u een update gekregen over de situatie:

Zijn de problemen aan de drie defecte roltrappen intussen van de baan? Zo neen, wanneer mag een herstelling verwacht worden?

Zijn er intussen nog nieuwe problemen opgedoken met de roltrappen? Wat zal daaraan worden gedaan?

Ik oktober stelde ik u een vraag over de toiletten in het station van Leuven. Dit naar aanleiding van klachten door de omringende handelaars die aangeven dat treinreizigers tijdens de avonduren bij hen op zoek gaan naar een toilet, vooral tijdens zomerevenementen als Rock Werchter. Dat zorgt voor overlast bij de horeca-uitbaters. De frustratie is ook dat de toiletten niet steeds open blijken te zijn, hoewel in april van vorig jaar werd aangekondigd dat er nachttoiletten zouden worden voorzien door de nieuwe uitbater 2theloo.

Ik heb voor u de volgende vragen:

U gaf in oktober aan dat de openingsuren van de toiletten in Leuven werden uitgebreid tijdens de zomerevenementen. Kan u ook bevestigen dat de toiletten intussen dag en nacht toegankelijk zijn?

Heeft u intussen nog overleg gehad met de NMBS en 2theloo over deze kwestie? Zo ja, wat was het resultaat daarvan?

Heeft u verder nog maatregelen genomen om de overlast bij omringende handelaars te vermijden?

23.02 Minister Georges Gilkinet: *Mevrouw de voorzitter, mevrouw Van Hoof, zoals vermeld in oktober, plant de NMBS de installatie van nieuwe sanitaire voorzieningen of de renovatie ervan in verschillende grote stations via een commerciële concessie. De concessionaris, de firma 2theloo, heeft daartoe reeds voorbereidende werken uitgevoerd, waaronder ook in het station van Leuven. Opdat het sanitair dag en nacht toegankelijk zou zijn, worden bijkomende sanitaire modules geïnstalleerd die buiten de openingsuren van het klassieke sanitair beschikbaar zullen zijn, zowel voor de reizigers als voor het brede publiek dat wenst gebruik te maken van het sanitair. Aangezien de installatie van de sanitaire modules met volledige garantie van de veiligheid en volgens de hoogste kwaliteitsnormen*

dient te gebeuren, moeten verschillende elementen ook gekeurd worden volgens nauwgezette procedures.

Wat de sanitaire modules aan het station van Leuven betreft, kan ik u melden dat de oplevering gepland staat voor eind deze maand. De NMBS blijft bovendien in contact met 2theloo om die werken op te volgen en de dienstverlening voortdurend te optimaliseren.

Aangaande de roltrappen wordt op dit moment nog aan één roltrap gewerkt om de personendetectie voor de automatische heropstart te installeren. Het gaat over de roltrap van spoor 1 in de onderdoorgang aan de kant Tienen. Die werken worden in de komende weken afgerond, zo belooft de installateur aan de NMBS, en zodoende kan ik dat als minister antwoorden aan het Parlement.

23.03 **Els Van Hoof** (cd&v): Mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord, dat goed nieuws brengt over zowel de roltrappen als de toiletten.

De roltrappen zijn een oud zeer. Het zijn ook oude roltrappen, die moeilijk te herstellen zijn. Ze leiden dan ook tot frustraties bij de reizigers. Het zal in elk geval een opluchting zijn dat een en ander de komende weken wordt afgerond. Hopelijk is daarmee het euvel voor een tijdje verdwenen.

Er is nog meer goed nieuws over de toiletten in het station van Leuven. Dat de oplevering eind maart 2024 gebeurt, is goed nieuws voor de reizigers, maar ook voor het beginnende festivalseizoen, dat heel veel reizigers naar Leuven brengt. De horeca rond het station ondervindt daardoor nu immers overlast.

Ik zal het goede nieuws, waarvoor ik u dank, dus zeker overbrengen in Leuven.

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

*La réunion publique de commission est levée à 17 h 12.
De openbare commissievergadering wordt gesloten om 17.12 uur.*