

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

17 mai 2021

PROPOSITION DE RÉSOLUTION**visant à accroître la sécurité
aux passages à niveau****RAPPORT**FAIT AU NOM DE LA COMMISSION
DE LA MOBILITÉ, DES ENTREPRISES PUBLIQUES ET
DES INSTITUTIONS FÉDÉRALES
PAR
MME **Laurence ZANCHETTA****SOMMAIRE****Pages**

I. Procédure	3
II. Exposé introductif de l'auteur principal	3
III. Discussion générale	4
IV. Discussion des considérants et des demandes	8
V. Votes	12
Annexes	16

Voir:**Doc 55 1640/ (2020/2021):**001: Proposition de résolution de Mme Buyst et MM. Parent et
Vandenbroucke.
002 et 003: Amendements.**Voir aussi:**

005: Texte adopté par la commission.

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

17 mei 2021

VOORSTEL VAN RESOLUTIE**betreffende het verhogen van de veiligheid
aan spoorwegovergangen****VERSLAG**NAMENS DE COMMISSIE
VOOR MOBILITEIT, OVERHEIDSBEDRIJVEN EN
FEDERALE INSTELLINGEN
UITGEBRACHT DOOR
MEVROUW **Laurence ZANCHETTA****INHOUD****Blz.**

I. Procedure	3
II. Inleidende uiteenzetting van de hoofdindienster	3
III. Algemene bespreking	4
IV. Bespreking van de consideransen en van de verzoeken	8
V. Stemmingen	12
Bijlagen	16

Zie:**Doc 55 1640/ (2020/2021):**001: Voorstel van resolutie van mevrouw Buyst en de heren Parent en
Vandenbroucke.
002 en 003: Amendementen.**Zie ook:**

005: Tekst aangenomen door de commissie.

04620

**Composition de la commission à la date de dépôt du rapport/
Samenstelling van de commissie op de datum van indiening van het verslag**
Président/Voorzitter: Jean-Marc Delizée

A. — Titulaires / Vaste leden:

N-VA	Frieda Gijbels, Wouter Raskin, Tomas Roggeman
Ecolo-Groen	Kim Buyst, Nicolas Parent, Cécile Thibaut
PS	Jean-Marc Delizée, Mélissa Hanus, Laurence Zanchetta
VB	Pieter De Spiegeleer, Frank Troosters
MR	Emmanuel Burton, Vincent Scourneau
CD&V	Jef Van den Bergh
PVDA-PTB	Maria Vindevoghel
Open Vld	Marianne Verhaert
Vooruit	Joris Vandenbroucke

B. — Suppléants / Plaatsvervangers:

Michael Freilich, Sigrid Goethals, Yoleen Van Camp, Bert Wollants
N ., Cécile Cornet, Guillaume Defossé, Eva Platteau
Malik Ben Achour, André Flahaut, Daniel Senesael, Sophie Thémont
Steven Creyelman, Nathalie Dewulf, Erik Gilissen
Christophe Bombled, Katrin Jadin, Florence Reuter
Jan Briers, Franky Demon
Gaby Colebunders, Roberto D'Amico
Jasper Pillen, Tim Vandenput
Melissa Depraetere, Anja Vanrobaeys

C. — Membres sans voix délibérative / Niet-stemgerechtigde leden:

cdH	Josy Arens
DéFI	Sophie Rohonyi

N-VA	: Nieuw-Vlaamse Alliantie
Ecolo-Groen	: Ecologistes Confédérés pour l'organisation de luttes originales – Groen
PS	: Parti Socialiste
VB	: Vlaams Belang
MR	: Mouvement Réformateur
CD&V	: Christen-Democratisch en Vlaams
PVDA-PTB	: Partij van de Arbeid van België – Parti du Travail de Belgique
Open Vld	: Open Vlaamse liberalen en democraten
Vooruit	: Vooruit
cdH	: centre démocrate Humaniste
DéFI	: Démocrate Fédéraliste Indépendant
INDEP-ONAFH	: Indépendant – Onafhankelijk

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

MESDAMES, MESSIEURS,

Votre commission a examiné la propositions de résolution au cours de ses réunions des 19 janvier 2021, 23 mars 2021 et 5 mai 2021.

Au cours de sa réunion du 2 février 2021, votre commission a décidé, à l'unanimité, en application de l'article 28, 1, du Règlement de la Chambre, d'organiser des auditions, lesquelles ont eu lieu le 10 mars 2021. Votre commission a également décidé de demander des avis écrits.

Le rapport de ces auditions est annexé au présent rapport. Certains orateurs se sont appuyés sur des diaporamas, également joints au présent rapport. Les membres ont eu la possibilité de poser des questions écrites aux invités, afin de poursuivre l'échange après les auditions. Les questions et réponses sont publiées dans les annexes ainsi que les avis écrits obtenus d'autres personnes et d'autres organismes invités à donner leur point de vue.

I. — PROCÉDURE

La proposition de loi (Marianne Verhaert, Jef Van den Bergh, Laurence Zanchetta, Emmanuel Burton, Nicolas Parent, Joris Vandenbroucke, Kim Buyst, Vincent Scourneau) modifiant l'arrêté royal du 30 septembre 2005 désignant les infractions par degré aux règlements généraux pris en exécution de la loi relative à la police de la circulation routière en ce qui concerne la traversée des passages à niveau en cas d'encombrement de la circulation (DOC 55 1711/001) a été jointe à la proposition de résolution en vue des auditions organisées le 10 mars 2021.

A la demande de l'auteur principal, la proposition de loi a été disjointe le 23 mars 2021.

La jonction a été demandée une nouvelle fois en vue de la réunion du 5 mai 2021, avant qu'il ne soit décidé lors de la réunion du 5 mai 2021 de disjointre la proposition de loi précitée de la présente proposition de résolution.

II. — EXPOSÉ INTRODUCTIF DE L'AUTEUR PRINCIPAL

Mme Kim Buyst (Ecolo-Groen), auteur principal de la proposition de résolution, en expose les principales

DAMES EN HEREN,

Uw commissie heeft dit voorstel van resolutie besproken tijdens haar vergaderingen van 19 januari, 23 maart en 5 mei 2021.

Tijdens haar vergadering van 2 februari 2021 heeft uw commissie met toepassing van artikel 28.1. van het Reglement van de Kamer eenparig beslist hoorzittingen te organiseren, die hebben plaatsgevonden op 10 maart 2021. Uw commissie heeft tevens beslist om schriftelijke adviezen te vragen.

Het verslag van die hoorzittingen gaat als bijlage bij dit verslag. Sommige sprekers hebben gebruik gemaakt van powerpointpresentaties, die eveneens bij dit verslag werden gevoegd. De leden hebben de gelegenheid gehad de genodigden schriftelijke vragen te stellen, teneinde het debat na de hoorzittingen voort te zetten. De vragen en antwoorden gaan als bijlage bij dit verslag, evenals de schriftelijke adviezen van andere personen en instanties van wie het standpunt werd gevraagd.

I. — PROCEDURE

Het wetsvoorstel (ingediend door Marianne Verhaert, Jef Van den Bergh, Laurence Zanchetta, Emmanuel Burton, Nicolas Parent, Joris Vandenbroucke, Kim Buyst en Vincent Scourneau) tot wijziging van het koninklijk besluit van 30 september 2005 tot aanwijzing van de overtredingen per graad van de algemene reglementen genomen ter uitvoering van de wet betreffende de politie over het wegverkeer, wat betreft het oprijden van overwegen wanneer het verkeer belemmerd is (DOC 55 1711/001), werd met het oog op de hoorzittingen van 10 maart 2021 toegevoegd aan dit voorstel van resolutie.

Op verzoek van de hoofdindienster werd het wetsvoorstel er op 23 maart 2021 opnieuw van losgekoppeld.

Tijdens de vergadering van 5 mei 2021 werd andermaal gevraagd beide voorstellen samen te voegen, maar nog tijdens dezelfde vergadering werd beslist het voornoemde wetsvoorstel los te koppelen van dit voorstel van resolutie.

II. — INLEIDENDE UITEENZETTING VAN DE HOOFDINDIENSTER

Mevrouw Kim Buyst (Ecolo-Groen), hoofdindienster van het voorstel van resolutie, zet de krachtlijnen ervan uiteen.

lignes de force: il s'agit d'une proposition particulièrement d'actualité, car il y a encore trop d'accidents aux passages à niveau chaque année. En Belgique, le nombre d'accidents ne baisse pas, contrairement au niveau européen (-27 %). Infrabel investit cependant 30 millions par an pour solutionner ce problème et privilégie la fermeture de ces points de passage, ce qui a un coût élevé, se passe trop souvent sans concertation avec les riverains et prend un temps considérable. Quand on analyse les chiffres, force est de constater que seuls 18 points ont été fermés sur près de 1700, ce qui est interpellant en termes de stratégie.

Il faut dès lors se poser la question de savoir si la stratégie d'Infrabel en matière de fermeture de passages à niveaux est la meilleure (en comparaison avec ce qui se fait à l'étranger où d'autres initiatives sont prises en la matière).

Il y a par ailleurs encore 13 % des passages à niveau qui n'ont pas de signalisation, certes prioritairement dans les zones portuaires, mais ils ne sont pas eux non plus sans danger.

Il y a lieu de faire une analyse par point de passage pour proposer le meilleur choix.

Il est également important qu'il y ait plus de contrôle, par exemple avec des caméras ANPR ou avec des contrôles de police.

Enfin, la coopération et la concertation sont capitales, notamment avec les autorités locales, riverains et gestionnaires de réseaux routiers.

L'auteur insiste sur l'urgence en la matière, au vu de l'actualité récente, et renvoie pour le surplus aux développements repris dans sa proposition de résolution (DOC 55 1640/001).

III. — DISCUSSION GÉNÉRALE

M. Tomas Roggeman (N-VA) juge la proposition digne d'intérêt, au vu de son actualité. Il rappelle que les relations d'Infrabel avec les autorités locales sont souvent tendues sur ce sujet, car le gestionnaire de réseau (qui a reçu une feuille de route du Fédéral) ne tient pas toujours compte des préoccupations locales ou régionales. Il ressort d'une analyse de la pratique en la matière que les passages à niveaux qui sont fermés ne sont que rarement les plus dangereux, Infrabel privilégiant les plus petits passages où il y a souvent que peu de trafic.

Het betreft een bijzonder actueel voorstel, aangezien er elk jaar nog te veel ongevallen aan spoorwegovergangen gebeuren. In België daalt het aantal dergelijke ongevallen niet, in tegenstelling tot wat op Europees niveau het geval is (-27 %). Infrabel investeert nochtans jaarlijks 30 miljoen euro per jaar om dat probleem aan te pakken. De infrastructuurbeheerder gaat bij voorkeur over tot de sluiting van die overwegen. Dat is echter duur, gebeurt al te vaak zonder overleg met de buurtbewoners en neemt veel tijd in beslag. Een blik op de cijfers leert dat slechts 18 van de bijna 1 700 overwegen werden gesloten, wat vragen doet rijzen over de gekozen strategie.

De vraag rijst dan ook of de strategie van Infrabel om spoorwegovergangen te sluiten de beste is (in vergelijking met het buitenland, waar andere initiatieven worden genomen).

Bovendien heeft nog steeds 13 % van de overwegen geen signalisatie. De meeste van die overwegen bevinden zich weliswaar in havengebied, maar ook daar zijn ze niet zonder gevaar.

Voor elke spoorwegovergang moet worden nagegaan wat de beste keuze is.

Ook moet meer toezicht worden uitgeoefend, bijvoorbeeld met ANPR-camera's of via politiecontroles.

Ten slotte is het van groot belang dat er met de lokale overheden, de buurtbewoners en de wegbeheerders wordt samengewerkt en overlegd.

Gezien de recente actualiteit beklemtoont de indienst de hoogdringendheid. Voor het overige verwijst ze naar de toelichting van haar voorstel van resolutie (DOC 55 1640/001).

III. — ALGEMENE BESPREKING

De heer Tomas Roggeman (N-VA) acht dit voorstel belangrijk, gelet op zijn actualiteitswaarde. Hij stipt aan dat de betrekkingen tussen Infrabel en de lokale overheden in dat verband vaak gespannen zijn, aangezien de infrastructuurbeheerder (die van de federale overheid een stappenplan heeft gekregen) niet altijd rekening houdt met de lokale of regionale bezorgdheden. Uit een analyse van de werkwijze blijkt dat de spoorwegovergangen die worden gesloten slechts zelden de gevaarlijkste zijn. Infrabel sluit bij voorkeur de kleinste overwegen waar vaak weinig verkeer is.

L'intervenant a déposé un *amendement n° 2* (DOC 55 1640/002) qui vise à insérer une demande 8/1. Infrabel étant juge et partie, devant supporter les coûts de ces fermetures de passage, mais aussi le poids des accidents qui s'y produiraient, il serait utile de prévoir pour chaque nouvelle procédure de fermeture une instance tierce pour prendre attitude sur les choix à effectuer en ce domaine.

Pour *Mme Mélissa Hanus (PS)*, il reste une série d'incohérences à lever.

M. Pieter De Spiegeleer (VB) estime qu'il s'agit d'une proposition intéressante. Il est co-auteur des *amendements n°s 1 et 3* (DOC 55 1640/001). L'amendement n° 1 vise à remplacer la première demande par une nouvelle. L'amendement n° 3 a trait au point 7 et concerne la concertation entre Infrabel et les riverains et gestionnaires de voirie. Le membre suggère d'y ajouter les autorités portuaires et les associations agricoles, vu que ces passages sont souvent situés dans des environnements agraires.

M. Emmanuel Burton (MR) se réjouit que le sujet ait été mis à l'ordre du jour au vu de la tragique actualité. Il rappelle que le ministre Bellot avait pris toute une série d'initiatives à ce sujet lors de la précédente législature et, notamment, le remplacement du système de sirènes en 2014, l'arrêté royal du 21 novembre 2017 qui renforce le dispositif de sécurité au niveau des passages à niveau, des journées de sensibilisation dans les écoles (plus de 10000 élèves concernés) et l'arrivée de la *warning box* en 2020 ...

Le membre annonce le soutien de son groupe.

M. Jef Van den Bergh (CD&V) souligne que c'est un sujet qui mérite un débat et qui suscite des émotions, y compris chez les personnes devant attendre devant des barrières fermées trop tôt ou relevées tardivement. Ce n'est pas si évident pour Infrabel de supprimer une barrière mobile pour la remplacer par une fermeture pure et simple, qui a un impact sur la vie sociale.

Cela a aussi des conséquences sur la mobilité environnante qui doit s'intégrer dans les plans locaux ou régionaux en la matière.

Il y a également des questions de compétences, quant à l'analyse juridique de savoir si Infrabel a tout pouvoir en ce domaine. Il est dès lors intéressant de trancher

De spreker heeft *amendement nr. 2* (DOC 55 1640/002) ingediend, tot invoeging van een verzoek 8/1. Aangezien Infrabel zowel rechter als partij is en niet alleen de kosten voor die sluitingen van overwegen moet dragen, maar ook voor de ongevallen die zich er zouden voordoen, ware het zinvol dat bij elke nieuwe sluitingsprocedure een derde instantie oordeelt over de keuzes die in dat verband moeten worden gemaakt.

Mevrouw Mélissa Hanus (PS) ziet een aantal onsamenghangendheden die nog moeten worden weggewerkt.

Volgens *de heer Pieter De Spiegeleer (VB)* gaat het om een interessant voorstel. Hij is mede-indiener van de amendementen nrs. 1 en 3 (DOC 55 1640/002). Amendement nr. 1 strekt tot vervanging van het eerste verzoek. Amendement nr. 3 heeft betrekking op verzoek 7, meer bepaald op het overleg tussen Infrabel en de buurtbewoners en wegbeheerders. Het lid stelt voor ook de havenautoriteiten en de landbouworganisaties bij dat overleg te betrekken, aangezien die spoorwegovergangen zich vaak in landbouwgebied bevinden.

De heer Emmanuel Burton (MR) is verheugd dat het thema op de agenda werd geplaatst, want het is helaas brandend actueel. Hij wijst erop dat toenmalig minister Bellot in de vorige regeerperiode heel wat initiatieven ter zake heeft genomen, waaronder de vervanging van het belsignaal in 2014, het koninklijk besluit van 21 november 2017 tot wijziging van het koninklijk besluit van 11 juli 2011 betreffende de veiligheidsinrichtingen aan overwegen op de spoorwegen, bewustwordingsdagen in scholen (ten behoeve van meer dan 10 000 leerlingen), het gebruik van de *warning box* vanaf 2020 enzovoort.

Het lid kondigt aan dat zijn fractie het voorstel van resolutie zal steunen.

De heer Jef Van den Bergh (CD&V) beklemtoont dat het thema een debat waard is, maar dat het ook emoties uitlokt, onder meer bij de mensen die moeten wachten voor slagbomen die te vroeg worden gesloten of te laat worden geopend. Het is voor Infrabel niet zo vanzelfsprekend slagbomen te elimineren door de oversteek gewoon af te schaffen, want zulks heeft een weerslag op het maatschappelijke leven.

Een dergelijke maatregel heeft ook gevolgen voor de mobiliteit in de omgeving, die moet stroken met de lokale of gewestelijke plannen ter zake.

De juridische analyse van de vraag of Infrabel op dat vlak oppermachtig is, geeft voorts aan dat een en ander ook te maken heeft met bevoegdheden. Het is dan ook

ces points au regard des avis d'experts en la matière, certainement sur les aspects inhérents à la sécurité.

Quand on sait que c'est aujourd'hui le choix d'Infrabel de fermer ces passages et au vu du temps que ça prendrait de mener cette tâche à terme, il est important de se pencher sur la manière de procéder et les choix que cela implique.

Mme Maria Vindevoghel (PVDA-PTB), souligne que tout ce qui peut améliorer la sécurité est très important. Trop d'accidents se produisent encore, notamment dans la zone portuaire de Gand qui dispose de près de cent kilomètres de voies ferrées avec de très nombreux passages.

Il faut essayer de se focaliser sur la solution la plus optimale pour chaque point de passage. Il s'agit d'une responsabilité collective, avec tous les acteurs. Ainsi, il est intéressant de relever que l'application Waze informe ses utilisateurs des passages à niveau (quelques 1200 sont déjà recensés). Il serait utile, selon l'intervenante, d'interroger Infrabel sur l'efficacité d'un tel dispositif et de voir si les constructeurs automobiles sont en mesure d'intégrer ces données dans les données GPS installés dans les véhicules, afin d'agir préventivement.

L'oratrice n'est pas favorable à la demande 6 de la proposition, relative à l'installation de caméras ANPR. Des questions, en effet, se posent quant à l'illusion de sécurité, au respect de la vie privée et au coût global, au vu du nombre de caméras à installer, sans parler des piétons et vélos qui échapperaient à ce contrôle. Elle insiste plutôt sur la prévention qui doit prévaloir.

Pour *Mme Marianne Verhaert (Open Vld)*, l'auteur de la proposition pourra compter sur le soutien du groupe Open-Vld: les accidents ont en effet de très lourdes conséquences, le train ne pouvant dévier de sa trajectoire. Les souffrances pour les familles des victimes et pour le chauffeur sont énormes et perdurent toute la vie. Il faut donc tout faire pour les éviter.

La proposition envisage la problématique principalement du point de vue du gestionnaire de réseau, Infrabel.

Cette matière a cependant un énorme impact pour la vie sociale et la mobilité sur le réseau local environnant: les passages à niveau sont un lien entre les villages et les quartiers séparés par la voie ferrée. La suppression de points de passage ne peut se faire au détriment de

intéressant om bij de beslissingen ter zake rekening te houden met de relevante adviezen van de deskundigen, zeker op het vlak van de veiligheid.

Gelet op het feit dat Infrabel er thans voor kiest die spoorwegovergangen te sluiten en rekening houdend met de vereiste tijd die zulks zou vergen, is het van belang de werkwijze en de daarmee gepaard gaande keuzes tegen het licht te houden.

Mevrouw Maria Vindevoghel (PVDA-PTB) beklemtoont dat alles wat de veiligheid kan verbeteren heel belangrijk is. Er gebeuren nog te veel ongevallen, in het bijzonder in het Gentse havengebied, met zijn bijna honderd kilometer spoorlijnen en talrijke oversteken.

Men moet proberen te focussen op de beste oplossing voor elke spoorwegovergang. Dat is een collectieve verantwoordelijkheid van alle betrokkenen. Zo is het opmerkelijk dat de app Waze aangeeft waar er spoorwegovergangen zijn (zowat 1 200 spoorwegovergangen zijn al in kaart gebracht). Volgens de spreker zou het dienstig zijn bij Infrabel navraag te doen naar de doeltreffendheid van een dergelijk systeem en na te gaan of de autoconstructeurs in staat zijn die gegevens in de gps-systemen van de auto's in te bouwen, teneinde aldus preventief op te treden.

De spreker is geen voorstandster van verzoek 6 van het voorstel van resolutie, betreffende de installatie van ANPR-camera's. Zulks doet immers vragen rijzen over het vermeende gevoel van veiligheid, de inachtneming van de persoonlijke levenssfeer en – gezien het aantal te installeren camera's – ook over de totale kostprijs; bovendien zouden de voetgangers en fietsers aan die controle ontkomen. Het lid vindt dat men beter op preventie zou inzetten.

Mevrouw Marianne Verhaert (Open Vld), *hoofddienster van het voorstel van resolutie*, zegt de steun van haar fractie toe; ongevallen hebben immers zeer zware gevolgen, aangezien de trein niet kan uitwijken. Het leed voor de gezinnen van de slachtoffers en voor de treinbestuurder is gigantisch en slijt nooit. Men moet dus alles in het werk stellen om zulks te voorkomen.

In het voorstel van resolutie wordt het vraagstuk voornamelijk beschouwd vanuit het standpunt van infrastructuurbeheerder Infrabel.

Dit thema heeft echter een bijzonder grote impact op het maatschappelijk leven en op de mobiliteit via het wegennet in de omgeving; de spoorwegovergangen verbinden immers dorpen en wijken die door een spoorweg van elkaar zijn gescheiden. De afschaffing van

la circulation locale et de la qualité de vie des villages et quartiers.

Il s'agit de baser l'analyse relativement à la sécurité des passages à niveau sur une vision plus globale de la sécurité routière, apportant des améliorations dans son ensemble. Si cela ne devait pas être le cas, des mesures d'accompagnement seront nécessaires.

Infrabel a parfois tendance à mettre les autorités locales sous pression pour fermer des passages à niveau, même lorsqu'il n'y a pas de solutions alternatives. Or, le décret flamand sur les chemins communaux interdit de procéder à une fermeture sans demander un vote du Conseil communal de l'entité concernée. Infrabel prétend ne pas être liée par ce décret et ne tient que peu compte de la résolution relative à la participation d'Infrabel et de la SNCB à la réalisation d'un réseau de pistes cyclables rapides adoptée le 4 juin 2020 (DOC 55 944/009).

Si la résolution est donc un bon point de départ pour la discussion sur la sécurité du rail, il faut néanmoins trouver un équilibre entre la sécurité des passages à niveau et le respect de la qualité de la vie environnante.

M. Joris Vandenbroucke (sp.a) se félicite que cette résolution semble dégager un large consensus, au-delà des clivages politiques et aussi parmi l'opposition, tant la question de la sécurité aux passages à niveau est centrale.

M. Josy Arens (cdH) demande depuis des années plus de sécurité aux passages à niveau et souligne que le plan d'Infrabel répond à cette préoccupation. Il souhaite entendre les experts techniques d'Infrabel à ce sujet pour savoir où en est-on dans la sécurisation et dans les plans de contournements, comment les passages à contourner sont-ils sélectionnés et si il existe un plan global avec les rapports d'études qui servent d'arguments à ce sujet (notamment, les statistiques des pannes aux passages à niveau et à l'impact de ces pannes sur le retard des trains). Sécuriser plutôt que de contourner demande un charge supplémentaire de travail pour la police, qui est déjà en sous-effectifs. Quant aux contournements, ils ont un impact sur la circulation environnante. Il y a tout lieu de mettre en place une coordination avec les pouvoirs locaux et le monde agricole, fort impacté dans les cas d'aménagement de ces passages à niveau.

M. Nicolas Parent (Ecolo-Groen) remercie l'ensemble des groupes pour les remarques constructives avancées

de oversteken mag niet ten koste gaan van het lokale verkeer en van de levenskwaliteit in de dorpen en wijken.

De analyse van de veiligheid van de spoorwegovergangen moet worden gegrond op een meer omvattende visie op verkeersveiligheid, waarbij totaaloplossingen worden aangereikt. Indien zulks niet gebeurt, zijn flankerende maatregelen nodig.

Infrabel heeft soms de neiging de lokale besturen onder druk te zetten om spoorwegovergangen te sluiten, zelfs wanneer er geen alternatieven zijn. Op grond van het Vlaams decreet betreffende de gemeentewegen is het echter verboden over te gaan tot een sluiting zonder die maatregel ter stemming voor te leggen aan de gemeenteraad van de betrokken gemeente. Infrabel beweert niet door dat decreet gebonden te zijn en houdt nauwelijks rekening met de op 4 juni 2020 aangenomen resolutie betreffende de medewerking van Infrabel en NMBS bij de realisatie van een netwerk van fietssnelwegen (DOC 55 0944/009).

Het voorstel van resolutie is dus weliswaar een goed uitgangspunt voor het debat over de veiligheid van het spoor, maar er moet een evenwicht worden gevonden tussen de veiligheid van de spoorwegovergangen en de aandacht voor de levenskwaliteit in de omgeving ervan.

De heer Joris Vandenbroucke (sp.a) is verheugd dat het voorliggende voorstel van resolutie op een brede consensus lijkt te kunnen rekenen die de politieke tegenstellingen overstijgt en ook de oppositie betreft; de veiligheid van de spoorwegovergangen is dan ook een uitermate belangrijk.

De heer Josy Arens (cdH) vraagt al jaren dat de spoorwegovergangen veiliger zouden worden en beklemtoont dat het plan van Infrabel aan die bekommerning tegemoetkomt. Van de technische deskundigen van Infrabel wil hij vernemen hoever het staat met de beveiliging en met de omleidingsplannen, hoe men de spoorwegovergangen kiest waar het verkeer moet worden omgeleid, en of er een totaalplan bestaat met studierapporten ter staving van die aanpak (meer bepaald de statistieken inzake pannes op spoorwegovergangen en de impact van die pannes op de treinvertragingen). Beveiligen in plaats van omleiden vergt bijkomende werklust voor de politie, die nu al onderbemand is. De omleidingen hebben dan weer een impact op het verkeer in de omgeving. Het is absoluut nodig een en ander te coördineren met de lokale besturen en met de landbouwers, want die worden het meest gehinderd bij de aanpassing van die spoorwegovergangen.

De heer Nicolas Parent (Ecolo-Groen) dankt alle fracties voor de constructieve opmerkingen tijdens het debat.

lors de la discussion. Il rappelle que ce n'est pas *que* dans les petites localités qu'il y a des accidents, mais aussi dans les villes. Ainsi, à Namur, il y a encore de trop nombreux accidents. Les délais entre la demande d'autorisation d'Infrabel pour fermer des passages à niveau et la réalisation des ouvrages d'art prend parfois plusieurs années. Il y a donc urgence à agir en la matière.

Mme Kim Buyst (Ecolo-Groen) conclut en disant qu'elle est heureuse du débat constructif qui a été mené. Elle se réjouit que le texte soit encore amélioré après avoir entendu les avis et les auditions des experts.

IV. — DISCUSSION DES CONSIDÉRANTS ET DES DEMANDES

Mme Kim Buyst (Ecolo-Groen) met avant tout en évidence que cette proposition de résolution arrive au bon moment, car elle concorde avec les négociations du nouveau contrat de gestion de la SNCB.

Les amendements n° 4 à 19 ont été déposés après les auditions et les demandes d'avis (DOC 55 1640/003) en plus des amendements n°s 1 à 3 plus anciens (DOC 55 1640/002).

Considérants A à E

Les considérants A à F n'appellent aucun commentaire.

Considérant F

Mme Marianne Verhaert (Open Vld) présente l'amendement n° 5 qui vise à remplacer le considérant F par un nouveau considérant rédigé comme suit: "F. soulignant l'importance d'une vision intégrale de la sécurité routière autour des chemins de fer, la sécurité du réseau ferroviaire étant mise en balance avec la sécurité routière sur le réseau routier sous-jacent;". Les auditions ont démontré que la fermeture d'un passage à niveau a un impact sur la sécurité routière.

Considérant G (nouveau)

Mme Marianne Verhaert (Open Vld) présente l'amendement n° 6 qui vise à insérer un considérant G, rédigé comme suit: "G. vu la résolution relative à la participation

Hij wijst er ook op dat niet alleen in kleine gemeenten ongevallen gebeuren, maar ook in de steden. In Namen zijn er bijvoorbeeld nog te veel ongevallen. Wanneer Infrabel een aanvraag indient om spoorwegovergangen te mogen sluiten, duurt het vaak jaren voordat de vereiste kunstwerken in gebruik kunnen worden genomen. Er moet dus dringend iets gebeuren.

Tot besluit geeft *mevrouw Kim Buyst (Ecolo-Groen)* aan dat zij tevreden is over het gevoerde constructieve debat. Zij is verheugd dat het voorstel van resolutie nog kon worden verbeterd dankzij de adviezen van en de hoorzittingen met de deskundigen.

IV. — BESPREKING VAN DE CONSIDERANSSEN EN VAN DE VERZOEKEN

Mevrouw Kim Buyst (Ecolo-Groen) wijst er vooreerst op dat dit voorstel van resolutie op het goede moment komt, aangezien de indiening ervan samenvalt met de onderhandelingen over de nieuwe beheersovereenkomst met de NMBS.

Bovenop de oudere amendementen nrs. 1 tot 3 (DOC 55 1640/002) worden de amendementen nrs. 4 tot 19 ingediend na de hoorzittingen en na de verzoeken om advies (DOC 55 1640/003).

Consideransen A tot E

Over de consideransen A tot E worden geen opmerkingen gemaakt.

Considerans F

Mevrouw Marianne Verhaert (Open Vld) dient amendement nr. 5 in, dat ertoe strekt considerans F te vervangen door een nieuwe considerans, luidende: "F. benadrukt het belang van een integrale visie op verkeersveiligheid rond spoorwegen, waarbij een afweging wordt gemaakt tussen de veiligheid op het spoorweganetwerk en de verkeersveiligheid op het onderliggende wegennet;". Uit de hoorzittingen is immers duidelijk gebleken dat het sluiten van een overweg een impact heeft op de verkeersveiligheid.

Considerans G (nieuw)

Mevrouw Marianne Verhaert (Open Vld) dient amendement nr. 6 in, dat ertoe strekt tot toevoeging van een considerans G, luidende: "G. rekening houdend met

d'Infrabel et de la SNCB à la réalisation d'un réseau de pistes cyclables rapides, adoptée par la Chambre le 4 juin 2020;". Le point G évoque la proposition de résolution relative à la participation d'Infrabel et de la SNCB à la réalisation d'un réseau de pistes cyclables rapides, adoptée le 4 juin 2020 (DOC 55 944/009).

Considérant H (*nouveau*)

Mme Marianne Verhaert (Open Vld) présente l'*amendement n° 7* qui vise à insérer un considérant rédigé comme suit: "H. faisant observer que des interventions à moindre coût, consistant par exemple à fermer un passage à niveau existant au trafic motorisé, peuvent améliorer la sécurité ferroviaire et favoriser les modes de transport durables."

Demande 1

L'*amendement n° 1* déposé par *M. Troosters et consorts (VB)* vise à remplacer la demande 1 par une demande 1 rédigée comme suit: "1. de se fixer pour objectif absolu et permanent que plus personne ne perde la vie aux passages à niveau." Il est renvoyé au justificatif pour les détails.

Mme Kim Buyst (Ecolo-Groen) présente l'*amendement n° 8* qui vise à reformuler la demande première de la proposition de résolution relative aux objectifs quant au nombre d'accidents sur les passages à niveau. Il est renvoyé au justificatif pour le détail.

M. Pieter de Spiegeleer (VB) déplore le manque d'ambition voulu pour la première demande.

Demande 2

Mme Marianne Verhaert (Open Vld) présente l'*amendement n° 9* qui vise à remplacer les mots "réalité locale" par une référence à l'impact d'une éventuelle fermeture d'un passage à niveau sur la sécurité.

M. Tomas Roggeman (N-VA) préfère le texte de la demande 2 actuelle au texte envisagé par l'*amendement n° 9*, estimant qu'il convient de considérer la mobilité dans son ensemble. L'intervenant dépose l'*amendement n° 19*, qui est un sous-amendement à l'*amendement n° 9*. Le sous-amendement vise à préciser davantage l'*amendement n° 9*.

de résolution concernant la coopération de Infrabel et NMBS à la réalisation d'un réseau de pistes cyclables rapides, adoptée par la Chambre le 4 juin 2020;". Le point G évoque la proposition de résolution relative à la participation d'Infrabel et de la SNCB à la réalisation d'un réseau de pistes cyclables rapides, adoptée le 4 juin 2020 (DOC 55 944/009).

Considerans H (*nieuw*)

Mevrouw Marianne Verhaert (Open Vld) dient *amendement nr. 7* in, tot toevoeging van een considerans H, luidende: "H. wijst erop dat goedkope ingrepen zoals het afsluiten van een bestaande overweg voor gemotoriseerd verkeer ook een positieve impact heeft op spoorveiligheid en op de duurzame vervoersmodi."

Verzoek 1

De heer Troosters c.s. dient *amendement nr. 1* in, tot vervanging van verzoek 1 door wat volgt: "1. voluit en permanent te streven naar nul dodelijke slachtoffers op spoorwegovergangen;". Voor nadere informatie wordt verwezen naar de verantwoording.

Mevrouw Kim Buyst (Ecolo-Groen) dient *amendement nr. 8* in, dat strekt tot een herformulering van verzoek 1 van het voorstel van resolutie inzake het aantal ongevallen aan de spoorwegovergangen. Voor nadere informatie wordt verwezen naar de verantwoording.

De heer Pieter de Spiegeleer (VB) betreurt dat het verzoek 1 aan ambitie ontbreekt.

Verzoek 2

Mevrouw Marianne Verhaert (Open Vld) dient *amendement nr. 9* in, dat erop gericht is de woorden "lokale realiteit" te vervangen door een verwijzing naar de impact van de eventuele sluiting van een spoorwegovergang op de veiligheid.

De heer Tomas Roggeman (N-VA) verkiest de huidige tekst van verzoek 2 boven de met amendement nr. 9 beoogde tekst, omdat hij vindt dat de mobiliteit in haar geheel in beschouwing moet worden genomen. De spreker dient *amendement nr. 19* in, als subamendement op amendement nr. 9. Dit subamendement strekt tot nadere precisering van amendement nr. 9.

Mme Kim Buyst (Ecolo-Groen) marque son accord vis-à-vis du sous-amendement.

Demande 2/1 (nouveau)

Mme Marianne Verhaert (Open Vld) présente l'amendement n° 10 rédigé comme suit: "2/1. d'inviter Infrabel à ne fermer un passage à niveau que si l'impact de sa fermeture sur la sécurité ferroviaire et sur la sécurité du trafic sur le réseau routier affecté est globalement positif ou si cet objectif peut être atteint en prenant des mesures d'accompagnement;". Il est renvoyé au justificatif pour le détail.

Demande 3

Mme Kim Buyst (Ecolo-Groen) retire l'amendement n° 11 et propose l'amendement n° 17 qui prévoit une modification terminologique dans la demande 3, qui concerne le suivi des accidents, des passages à niveau dangereux et des mesures à prendre par Infrabel. Il est renvoyé au justificatif pour les précisions.

Demande 4

Mme Kim Buyst (Ecolo-Groen) présente l'amendement n° 12 qui vise à remplacer la demande 4 et propose de faciliter les solutions innovantes afin d'augmenter la sécurité sur les passages à niveau.

Demande 5

La demande 5 n'appelle aucun commentaire.

Demande 6

Mme Maria Vindevoghel (PVDA-PTB) présente l'amendement n° 4 qui vise à remplacer la demande 6 de la proposition de loi qui appelle à surveiller plus strictement le franchissement des passages à niveau fermés au moyen de contrôles de police.

Lors des auditions, il a été soutenu que les caméras ANPR n'ont pas prouvé leur efficacité. Mettre en place des caméras n'est donc pas une bonne solution et pose des problèmes au niveau du respect de la vie privée. Il convient dès lors de chercher des solutions plus structurelles.

Mevrouw Kim Buyst (Ecolo-Groen) kan zich vinden in het subamendement.

Verzoek 2/1 (nieuw)

Mevrouw Marianne Verhaert (Open Vld) dient amendement nr. 10 in, tot invoeging van een verzoek 2/1, luidende: "2/1 Infrabel op te dragen enkel over te gaan tot het afsluiten van een overweg als de impact op de spoorwegveiligheid en de verkeersveiligheid op het onderliggende wegennet globaal positief is of wanneer dit door middel van begeleidende maatregelen kan worden gerealiseerd;". Voor nadere informatie wordt verwezen naar de verantwoording.

Verzoek 3

Mevrouw Kim Buyst (Ecolo-Groen) trekt amendement nr. 11 in en dient amendement nr. 17 in, dat in verzoek 3 een terminologische wijziging beoogt aan te brengen in verband met de *follow-up* van de ongevallen, met de gevaarlijke spoorwegovergangen en met de door Infrabel te nemen maatregelen. Voor nadere informatie wordt verwezen naar de verantwoording.

Verzoek 4

Mevrouw Kim Buyst (Ecolo-Groen) dient amendement n° 12 in, tot vervanging van verzoek 4. Met dit amendement wordt voorgesteld innovatieve oplossingen met het oog op het verbeteren van de veiligheid aan spoorwegovergangen te faciliteren.

Verzoek 5

Over verzoek 5 worden geen opmerkingen gemaakt.

Verzoek 6

Mevrouw Maria Vindevoghel (PVDA-PTB) dient amendement nr. 4 in, tot vervanging van verzoek 6 van het voorstel van resolutie, dat ertoe strekt om door de inzet van politiecontroles strenger toe te zien op het oversteken van gesloten spoorwegovergangen.

Tijdens de hoorzittingen werd staande gehouden dat de ANPR-camera's hun doeltreffendheid niet hebben bewezen. Camera's installeren, is dus geen goede oplossing en doet problemen rijzen met betrekking tot de inachtneming van het privéleven. Er moeten dan ook meer structurele oplossingen komen.

Mme Laurence Zanchetta (PS) précise que l'amendement n° 13 poursuit le même objectif. Le groupe socialiste défend une approche pragmatique établie par certains constats, comme le caractère accidentogène de certains passages à niveaux. Ce sont souvent des infractions au Code de la route qui mènent aux accidents. Les autorités doivent dès lors veiller au respect du Code de la route.

Les moyens de transport ne doivent pas se faire de la concurrence, mais être complémentaires.

Le groupe socialiste soutient une politique de suppression des passages à niveaux, mais qui soit adaptée aux risques qu'ils représentent en termes de vies humaines. Les autorités locales ainsi qu'Infrabel doivent travailler conjointement et établir des alternatives en faveur de la mobilité douce. A cela, des moyens humains doivent s'ajouter aux moyens matériels pour assurer le respect de la loi par tous les usagers de la route. Il s'agit tant d'une responsabilité locale que fédérale.

Mme Kim Buyst (Ecolo-Groen) n'est pas opposée à un débat sur la mise en place de caméras ANPR, mais elle rappelle que le but est d'augmenter la surveillance et la sécurité des passages à niveau.

Demande 7

L'amendement n° 3 déposé par M. Troosters et consorts (VB) vise à compléter la demande 7 par ce qui suit: "et d'associer les pouvoirs locaux, les organisations agricoles et les entreprises portuaires à une concertation constructive."

L'amendement n° 14 présenté par Mme Kim Buyst (Ecolo-Groen) vise à remplacer la demande 7 en imposant à Infrabel de consulter les parties prenantes. Cette demande de consultation pourrait aussi être introduite dans le futur contrat de gestion.

Demande 8

L'amendement n° 15 présenté par Mme Kim Buyst (Ecolo-Groen) vise à remplacer la demande 8 en offrant un cadre légal relativement à la procédure de fermeture des passages à niveau. Il est important d'impliquer les acteurs concernés, tels que les autorités locales et les habitants.

Mevrouw Laurence Zanchetta (PS) geeft aan dat amendement nr. 13 hetzelfde oogmerk nastreeft. De socialistische fractie verdedigt een pragmatische aanpak op grond van bepaalde bevindingen, zoals het gegeven dat sommige spoorwegerovergangen ongevallen veroorzaken. Vaak worden de ongevallen veroorzaakt door verkeersovertredingen. Derhalve moet de overheid toezien op de naleving van het verkeersreglement.

De vervoermiddelen horen elkaar onderling geen concurrentie aan te doen, maar moeten complementair zijn.

De socialistische fractie steunt een beleid dat de afschaffing van de spoorwegerovergangen voorstaat, maar dan wel een beleid dat rekening houdt met de risico's die ze op het vlak van mensenlevens inhouden. De lokale overheden en Infrabel moeten samenwerken en alternatieven ter bevordering van de zachte mobiliteit uitwerken. Behalve materiële middelen moeten daartoe ook mensen worden ingezet om ervoor te zorgen dat alle weggebruikers de wet naleven. Dit is zowel een lokale als een federale verantwoordelijkheid.

Mevrouw Kim Buyst (Ecolo-Groen) is niet tegen een debat over de plaatsing van ANPR-camera's, maar herinnert er wel aan dat het de bedoeling is de bewaking en de veiligheid van de spoorwegerovergangen te verhogen.

Verzoek 7

De heer Frank Troosters c.s. dient amendement nr. 3 in, tot aanvulling van verzoek 7 met wat volgt: "en lokale overheden, landbouworganisaties en havenbedrijven te betrekken bij constructief overleg."

Mevrouw Kim Buyst (Ecolo-Groen) dient amendement nr. 14 in, tot vervanging van verzoek 7. Dit amendement strekt ertoe Infrabel ertoe te verplichten de belanghebbende partijen te raadplegen. Die raadpleging zou tevens in de toekomstige beheersovereenkomst kunnen worden opgenomen.

Verzoek 8

Mevrouw Kim Buyst (Ecolo-Groen) dient amendement nr. 15 in, tot vervanging van verzoek 8. Dit amendement beoogt een wettelijk kader te bieden voor de procedure tot het sluiten van spoorwegerovergangen. Het is belangrijk de betrokken actoren, zoals de lokale overheden en de bewoners, bij de zaak te betrekken.

Demande 8/1 (*nouveau*)

L'amendement n° 18, déposé par M. Tomas Roggeman et consorts (N-VA) vise à insérer une demande 8/1 rédigée comme suit: "8/1. de créer un cadre légal clair pour la suppression des passages à niveau qui garantisse la prise en compte des différents intérêts sociétaux, Infrabel n'étant plus exclusivement compétente pour décider de la fermeture d'un passage à niveau;"

L'amendement n° 2 des mêmes auteurs est retiré.

Demande 9

La demande 9 n'appelle aucun commentaire.

Demande 10 (*nouveau*)

L'amendement n° 16 présenté par Mme Kim Buyst (Ecolo-Groen) vise à insérer une demande 10 rédigée comme suit: "de soutenir Infrabel dans sa recherche d'alternatives à la fermeture complète des passages à niveau comme l'aménagement de passages à niveau réservés aux cyclistes et aux piétons."

V. — **VOTES**

Considéran­ts A à E

Les considérants A à E sont successivement adoptés à l'unanimité.

Considérant F

L'amendement n° 5 est adopté à l'unanimité et remplace dès lors intégralement le libellé originel du considérant F.

Considérant G (*nouveau*)

L'amendement n° 6 est adopté à l'unanimité.

Considérant H (*nouveau*)

L'amendement n° 7 est adopté à l'unanimité.

Verzoek 8/1 (*nieuw*)

De heer Tomas Roggeman c.s. dient amendement nr. 18 in, tot invoeging van een verzoek 8/1 in, luidende: "8/1. een helder wettelijk kader te creëren voor het afschaffen van spooroverwegen, dat garandeert dat diverse maatschappelijke belangen in acht genomen worden, waarbij de bevoegdheid tot sluiten niet langer exclusief berust bij Infrabel;"

Amendement nr. 2 van dezelfde indieners wordt ingetrokken.

Verzoek 9

Over dit verzoek worden geen opmerkingen gemaakt.

Verzoek 10 (*nieuw*)

Mevrouw Kim Buyst (Ecolo-Groen) dient amendement nr. 16 in, tot toevoeging van een verzoek 10, luidende: "10. Infrabel te steunen in zijn zoektocht naar alternatieve oplossingen voor de volledige sluiting van overwegen, zoals de aanleg van overwegen die voorbehouden zijn voor fietsers en voetgangers."

V. — **STEMMINGEN**

Consideransen A tot E

De consideransen A tot en met E worden achtereenvolgens eenparig aangenomen.

Considerans F

Amendement nr. 5 wordt eenparig aangenomen.

Derhalve wordt de initiële tekst van considerans F integraal vervangen.

Considerans G (*nieuw*)

Amendement nr. 6 wordt eenparig aangenomen.

Considerans H (*nieuw*)

Amendement nr. 7 wordt eenparig aangenomen.

Demande 1

L'amendement n° 1 est rejeté par 12 voix contre 5.

L'amendement n° 8 est adopté à l'unanimité.

La demande 1, telle que modifiée, est adoptée à l'unanimité.

Demande 2

L'amendement n° 19, qui est un sous-amendement à l'amendement n° 9 est adopté à l'unanimité.

L'amendement n° 9 est adopté à l'unanimité.

La demande 2, telle que modifiée, est adoptée à l'unanimité.

Demande 2/1 (*nouveau*)

L'amendement n°10 est adopté à l'unanimité.

Demande 3

L'amendement n°17 est adopté à l'unanimité.

La demande 3, telle que modifiée, est adoptée à l'unanimité.

Demande 4

L'amendement n° 12 est adopté à l'unanimité et remplace dès lors intégralement le libellé originel de la demande 4.

Demande 5

La demande 5 est adoptée à l'unanimité.

Demande 6

L'amendement n° 4 est rejeté par 11 voix contre 6.

Verzoek 1

Amendement nr. 1 wordt verworpen met 12 tegen 5 stemmen.

Amendement nr. 8 wordt eenparig aangenomen.

Het aldus gewijzigde verzoek 1 wordt eenparig aangenomen.

Verzoek 2

Het als subamendement op amendement nr. 9 ingediende amendement nr. 19 wordt eenparig aangenomen.

Amendement nr. 9 wordt eenparig aangenomen.

Het aldus gewijzigde verzoek 2 wordt eenparig aangenomen.

Verzoek 2/1 (*nieuw*)

Amendement nr. 10 wordt eenparig aangenomen.

Verzoek 3

Amendement nr. 17 wordt eenparig aangenomen.

Het aldus gewijzigde verzoek 3 wordt eenparig aangenomen.

Verzoek 4

Amendement nr. 12 wordt eenparig aangenomen.

Derhalve wordt de initiële tekst van verzoek 4 integraal vervangen.

Verzoek 5

Verzoek 5 wordt eenparig aangenomen.

Verzoek 6

Amendement nr. 4 wordt verworpen met 11 tegen 6 stemmen.

L'amendement n° 13 est adopté à l'unanimité et remplace dès lors intégralement le libellé originel de la demande 6.

Demande 7

L'amendement n° 3 est rejeté par 12 voix contre 5.

L'amendement n° 14 est adopté à l'unanimité et remplace dès lors intégralement le libellé originel de la demande 7.

Demande 8

L'amendement n° 15 est adopté à l'unanimité et remplace dès lors intégralement le libellé originel de la demande 8.

Demande 8/1 (*nouveau*)

L'amendement n° 18 est rejeté par 11 voix contre 5 et une abstention.

Demande 9

La demande 9 est adoptée à l'unanimité.

Demande 10 (*nouveau*)

L'amendement n° 16 est adopté à l'unanimité.

*
* *

L'ensemble de la proposition de résolution, telle qu'elle a été modifiée et corrigée sur le plan de la légistique, est adopté à l'unanimité.

Amendement nr. 13 wordt eenparig aangenomen.

Derhalve wordt de initiële tekst van verzoek 6 integraal vervangen.

Verzoek 7

Amendement nr. 3 wordt verworpen met 12 tegen 5 stemmen.

Amendement nr. 14 wordt eenparig aangenomen.

Derhalve wordt de initiële tekst van verzoek 7 integraal vervangen.

Verzoek 8

Amendement nr. 15 wordt eenparig aangenomen.

Derhalve wordt de initiële tekst van verzoek 8 integraal vervangen.

Verzoek 8/1 (*nieuw*)

Amendement nr. 18 wordt verworpen met 11 tegen 5 stemmen en 1 onthouding.

Verzoek 9

Verzoek 9 wordt eenparig aangenomen.

Verzoek 10 (*nieuw*)

Amendement nr. 16 wordt eenparig aangenomen.

*
* *

Het gehele aldus wetgevingstechnisch gewijzigde en verbeterde voorstel van resolutie wordt eenparig aangenomen.

Le résultat du vote par appel nominal est le suivant:

Ont voté pour:

N-VA: Frieda Gijbels, Wouter Raskin, Tomas Roggeman;

Ecolo-Groen: Kim Buyst, Nicolas Parent, Guillaume Defossé;

PS: Jean-Marc Delizée, Mélissa Hanus, Laurence Zanchetta;

VB: Pieter De Spiegeleer, Frank Troosters;

MR: Emmanuel Burton, Vincent Scourneau;

CD&V: Jef Van den Bergh;

PTB-PVDA: Maria Vindevoghel;

Open Vld: Marianne Verhaert;

Vooruit: Joris Vandenbroucke.

La rapporteure,

Laurence ZANCHETTA

Le président,

Jean-Marc DELIZÉE

Resultaat van de naamstemming:

Hebben voorgestemd:

N-VA: Frieda Gijbels, Wouter Raskin, Tomas Roggeman;

Ecolo-Groen: Kim Buyst, Nicolas Parent, Guillaume Defossé;

PS: Jean-Marc Delizée, Mélissa Hanus, Laurence Zanchetta;

VB: Pieter De Spiegeleer, Frank Troosters;

MR: Emmanuel Burton, Vincent Scourneau;

CD&V: Jef Van den Bergh;

PVDA-PTB: Maria Vindevoghel;

Open Vld: Marianne Verhaert;

Vooruit: Joris Vandenbroucke.

De rapportrice,

Laurence ZANCHETTA

De voorzitter,

Jean-Marc DELIZÉE

ANNEXES

Première partie: auditions

- I. Exposés des invités
- II. Questions et observations des membres
- III. Réponses des invités
- IV. Répliques des membres
- V. Questions supplémentaires et réponses

Deuxième partie: présentations et communications

Troisième partie: avis écrits

PREMIÈRE PARTIE: AUDITIONS

Rapport des auditions du 10 mars 2021

Propositions jointes:

— Proposition de résolution (Kim Buyst, Nicolas Parent, Joris Vandenbroucke) de résolution visant à accroître la sécurité aux passages à niveau (DOC 55 1640/001)

— Proposition de loi (Marianne Verhaert, Jef Van den Bergh, Laurence Zanchetta, Emmanuel Burton, Nicolas Parent, Joris Vandenbroucke, Kim Buyst) modifiant l'arrêté royal du 30 septembre 2005 désignant les infractions par degré aux règlements généraux pris en exécution de la loi relative à la police de la circulation routière en ce qui concerne la traversée des passages à niveau en cas d'encombrement de la circulation (DOC 55 1711/001)

Audition de:

— M. Jochen Bultinck, Chief Operations Officer Infrabel;

— M. Steven Verbanck, "Vereniging van Vlaamse Steden en Gemeenten vzw";

— M. Steven Clays, "Trage wegen";

— M. Wout Baert, "Fietsberaad", et M. Wies Callens, "Fietzersbond";

— M. Tom Destoop, Boerenbond, M. Paul Cerpentier, ABS, et M. José Renard, Fédération wallonne de l'Agriculture.

I. — EXPOSÉS DES INVITÉS

Pour l'exposé de M. Jochen Bultinck, Chief Operations Officer Infrabel, il est renvoyé à la présentation annexée

BIJLAGEN

Deel I: hoorzittingen

- I. Uiteenzettingen van de gastsprekers
- II. Vragen en opmerkingen van de leden
- III. Antwoorden van de gastsprekers
- IV. Replieken van de leden
- V. Bijkomende vragen en antwoorden

Deel II: presentaties en mededelingen

Deel III: schriftelijke adviezen

DEEL I: HOORZITTINGEN

Verslag van de hoorzittingen van 10 maart 2021

Samengevoegde voorstellen:

— Voorstel van resolutie (Kim Buyst, Nicolas Parent, Joris Vandenbroucke) betreffende het verhogen van de veiligheid aan spoorwegovergangen (DOC 55 1640/001)

— Wetsvoorstel (Marianne Verhaert, Jef Van den Bergh, Laurence Zanchetta, Emmanuel Burton, Nicolas Parent, Joris Vandenbroucke, Kim Buyst) tot wijziging van het koninklijk besluit van 30 september 2005 tot aanwijzing van de overtredingen per graad van de algemene reglementen genomen ter uitvoering van de wet betreffende de politie over het wegverkeer, wat betreft het oprijden van overwegen wanneer het verkeer belemmerd is (DOC 55 1711/001)

Hoorzitting met:

de heer Jochen Bultinck, *Chief Operations Officer*, Infrabel;

de heer Steven Verbanck, Vereniging van Vlaamse Steden en Gemeenten vzw;

de heer Steven Clays, Trage wegen;

de heer Wout Baert, Fietsberaad, en de heer Wies Callens, Fietzersbond;

de heer Tom Destoop, Boerenbond, de heer Paul Cerpentier, ABS, en de heer José Renard, *Fédération wallonne de l'Agriculture*.

I. — UITEENZETTINGEN VAN DE GASTSPREKERS

Voor de uiteenzetting van de heer Jochen Bultinck, Chief Operations Officer, Infrabel, wordt verwezen naar

et au rapport numérique de la réunion, disponible sur le site web de la Chambre des représentants.

Pour l'exposé de *M. Steven Verbanck*, "*Vereniging van Vlaamse Steden en Gemeenten vzw*"; il est également renvoyé à la présentation annexée et au rapport numérique de la réunion, disponible sur le site web de la Chambre des représentants.

M. Steven Clays, "*Trage wegen*" a communiqué un point de vue et soutenu son exposé à l'aide d'un diaporama. Le point de vue ainsi que le diaporama sont repris en annexe. Le rapport numérique de la réunion est quant à lui disponible sur le site web de la Chambre des représentants.

M. Wies Callens, "*Fietzersbond*", dénonce l'inégalité entre les parties et le manque d'attention pour le niveau local. Il s'oppose au discours d'Infrabel, qui suggère que tout va très bien, alors que le dialogue est particulièrement difficile. Pourtant, les cyclistes sont aussi ceux qui prennent le train. Le *Fietzersbond* souhaiterait prendre connaissance d'une vision globale, qui fait défaut malheureusement. Pire, Infrabel ne tient pas compte de la législation.

En ce qui concerne la résolution, le *Fietzersbond* considère que le positionnement du texte est trop faible. Il faudrait davantage insister sur la vision globale en matière de mobilité, ce qui est indispensable pour soutenir la durabilité.

M. Tom Destoop, *Boerenbond*, a pris la parole au nom de son organisation tout en représentant également *M. Paul Cerpentier*, *ABS*, et *M. José Renard*, *Fédération wallonne de l'Agriculture*. Pour l'exposé, il est renvoyé à la présentation annexée et à la communication, ainsi qu'au rapport numérique de la réunion, disponible sur le site web de la Chambre des représentants.

II. — QUESTIONS ET OBSERVATIONS DES MEMBRES

M. Tomas Roggeman (N-VA) souligne l'importance de la sécurité aux passages à niveau. Malheureusement des accidents continuent à se produire. Au niveau des chiffres concernant la sécurisation, la large majorité des passages à niveau sont équipés de signalisations actives, 404 ont une signalisation passive mais certains passages ne sont pas sécurisés. Il demande plus d'informations sur les passages non sécurisés,

de la présentée présentation et vers le rapport numérique de la réunion qui est disponible sur le site web de la Chambre des représentants.

Voor de uiteenzetting van *de heer Steven Verbanck*, *Vereniging van Vlaamse Steden en Gemeenten vzw*, wordt eveneens verwezen naar de bijgevoegde presentatie en naar het digitale verslag van de vergadering dat kan worden geraadpleegd op de website van de Kamer van volksvertegenwoordigers.

De heer Steven Clays, *Trage wegen*, heeft zijn standpunt uiteengezet en dat toegelicht aan de hand van een powerpointpresentatie. Het standpunt en die presentatie gaan als bijlage. Het digitale verslag ter zake kan worden geraadpleegd op de website van de Kamer van volksvertegenwoordigers.

De heer Wies Callens, *Fietzersbond*, stelt de ongelijkheid tussen de partijen aan de kaak en hekelt het gebrek aan aandacht voor het lokale niveau. Hij gaat in tegen het betoog van Infrabel; de infrastructuurbeheerder beweert dat alles naar wens is, terwijl de dialoog bijzonder stroef verloopt. Nochtans nemen ook fietsers de trein. De *Fietzersbond* zou graag een alomvattende visie zien, die er thans jammer genoeg niet is. Erger nog, Infrabel houdt geen rekening met de wetgeving.

De *Fietzersbond* vindt het in het voorstel van resolutie ingenomen standpunt te zwak. Er zou meer moeten worden aangedrongen op een alomvattende visie inzake mobiliteit; die is immers essentieel om duurzaamheid te ondersteunen.

De heer Tom Destoop, *Boerenbond*, spreekt namens zijn organisatie en vertegenwoordigt tevens *de heer Paul Cerpentier*, *ABS*, en *de heer José Renard*, *Fédération wallonne de l'Agriculture*. Voor de uiteenzetting wordt verwezen naar de bijgevoegde presentatie en naar de mededeling, alsook naar het digitale verslag ter zake, dat kan worden geraadpleegd op de website van de Kamer van volksvertegenwoordigers.

II. — VRAGEN EN OPMERKINGEN VAN DE LEDEN

De heer Tomas Roggeman (N-VA) benadrukt dat de veiligheid aan de spoorwegovergangen voorop moet staan. Helaas gebeuren daar nog steeds ongevallen. Enkele cijfers betreffende de beveiliging: de overgrote meerderheid van de spoorwegovergangen zijn uitgerust met actieve signalisatie, 404 hebben passieve signalisatie, maar sommige spoorwegovergangen zijn niet beveiligd. De spreker verzoekt om meer informatie over

s'ils se situent dans des zones portuaires, combien de passages avec signalisation passive, publics ou privés, sont accessibles au public.

Par ailleurs, l'orateur demande aussi si INFRABEL prévoit un plan d'action pour justement mieux équiper les passages à niveau à signalisation passive.

Dans le cadre du plan "passages à niveau 2008-2015", INFRABEL avait dressé une liste de passages à niveau comprenant un coefficient de score de risques qui est toujours utilisé à l'heure actuelle. L'intervenant se demande si ce coefficient est actualisé et de quelle manière.

Concernant la suppression des passages, M. Roggeman constate qu'il n'y a pas d'alternatives possibles pour la circulation routière comme la mise en place de ponts ou de tunnels. De plus, certains réclament plus d'espace pour circuler et une suppression sans compensation ou alternative aura pour conséquence une concentration de la circulation sur d'autres voies impactant la sécurité. Des adaptations sont éventuellement possibles via des expropriations ou via la construction de viaducs mais cela demande un budget conséquent. Il est aussi de plus en plus complexe de supprimer un passage à niveau. L'orateur se demande donc quelle direction est la meilleure à prendre. INFRABEL souhaite-il de supprimer l'ensemble des passages à niveau sur le territoire et est-ce réaliste?

L'orateur, par la suite, salue l'interprétation juridique et l'analyse de la compétence de suppression des passages à niveau faite par l'association "Trage wegen". Il souligne qu'il s'agit d'une des premières interprétations de cette compétence, alors que beaucoup de communes ont des passages à niveau sur leur territoire et il en conclut que l'interprétation de "Trage wegen" diffère de l'interprétation d'INFRABEL.

L'association préconise aussi une adaptation de la loi sur la police du rail pour clarifier cette différence d'interprétation et clarifier qu'une suppression d'un passage à niveau ne peut se faire sans concertation avec les autorités locales. M. Roggeman signale qu'il va déposer une proposition de loi à ce sujet.

Dans la même lignée, il rappelle que l'association "Trage wegen" a proposé une suggestion d'adaptation des propositions de loi DOC 55 1640 & 1711. Néanmoins, il remarque que cette adaptation se concentre sur le droit public de passage et il se demande pourquoi ce choix et pourquoi ne pas élargir au droit privé de passage, car il y a un certain nombre de passages à niveaux privés qui pourraient avoir une utilité publique.

de onbeveiligde spoorwegovergangen; hij wil weten of die zich in havengebieden bevinden, alsook hoeveel spoorwegovergangen met passieve signalisatie (openbaar of privé) voor iedereen toegankelijk zijn.

Voorts vraagt de spreker of Infrabel voorziet in een actieplan om net die spoorwegovergangen met passieve signalisatie beter uit te rusten.

Als onderdeel van het plan "Overwegen 2008-2015" had Infrabel een lijst opgesteld van de spoorwegovergangen met een hoge risicoscore. Die wordt thans nog steeds gebruikt. De spreker vraagt of en, zo ja, hoe die risicoscore werd bijgewerkt.

Met betrekking tot het sluiten van spoorwegovergangen wijst de heer Roggeman erop dat er voor het wegverkeer niet altijd alternatieven (bruggen, tunnels) mogelijk zijn. Voorts eisen sommigen meer ruimte voor het verkeer. Spoorwegovergangen sluiten zonder compensatie of alternatief zal leiden tot een concentratie van het verkeer op andere wegen, wat dan weer gevolgen heeft voor de veiligheid. Eventueel kunnen aanpassingen worden doorgevoerd door onteigeningen of door viaducten aan te leggen, maar dat vereist een aanzienlijk budget. Een spoorwegovergang schrappen wordt ook steeds ingewikkelder. Zodoende vraagt de spreker wat de beste optie is. Wil Infrabel alle spoorwegovergangen op het grondgebied wegwerken, en is dat realistisch?

De spreker heeft vervolgens lof voor de juridische interpretatie en de analyse van de vereniging "Trage wegen" inzake de bevoegdheid voor het afschaffen van spoorwegovergangen. Hij benadrukt dat het één van de eerste malen is dat die bevoegdheid wordt geïnterpreteerd, hoewel veel gemeenten spoorwegovergangen op hun grondgebied tellen. Hij stelt vast dat "Trage wegen" die bevoegdheid anders interpreteert dan Infrabel.

De vereniging pleit tevens voor een aanpassing van de wet op de spoorwepolitie om dit interpretatieverschil uit te klaren en om aan te geven dat een spoorwegovergang niet kan worden geschrapt zonder overleg met de lokale overheden. De heer Roggeman geeft aan dat hij ter zake een wetsvoorstel zal indienen.

In het verlengde daarvan wijst de spreker erop dat de vereniging "Trage wegen" heeft voorgesteld de wetsvoorstellen DOC 55 1640 en 1711 bij te sturen. Hij merkt echter op dat die aanpassing is gericht op het publieke recht van doorgang en stelt zich vragen bij die keuze. Waarom wordt het private recht van doorgang niet uitgebreid? Een aantal private overwegen zou op die manier van openbaar nut kunnen worden.

Dans le passé, cette compétence de suppression des passages à niveau n'appartenait pas à INFRABEL. Il fallait un arrêté royal préparé par le SPF Mobilité et lorsque INFRABEL souhaite une suppression d'un passage, le gestionnaire remettait un projet de suppression accompagné de l'accord. Cette compétence a, depuis lors, été déléguée complètement à INFRABEL, mais aucune trace écrite dans le contrat de gestion ne démontre cela. Il se demande depuis quand le ministre n'a plus cette compétence, que le SPF n'est plus partie prenante dans ce domaine et comment INFRABEL a-t-elle reçu cette compétence. L'orateur demande donc aux associations si cette façon de travailler est saine, car INFRABEL n'est plus soumise à une autorité lorsqu'elle décide de supprimer un passage à niveau.

INFRABEL a, dans beaucoup de communes, une certaine réputation, surtout lorsqu'il s'agit de passages à niveau. M. Roggeman souligne que le gestionnaire des infrastructures ferroviaire essaye d'avoir des accords de principe avec les autorités communales pour supprimer un passage. Or, INFRABEL adopte un comportement différent en affirmant par exemple qu'elle peut le faire unilatéralement, sans l'accord de la commune, sans compensations et sans pistes cyclables. En d'autres termes, certains agents d'INFRABEL ont une vision assez large de leurs compétences. Il estime donc qu'il s'agit d'un partenariat où les deux parties prenantes ne sont pas sur le même pied d'égalité et qu'il faudrait se mettre dans la même lignée de la proposition de loi DOC 55 1640/001 qui demande une plus grande coopération entre INFRABEL et les différentes parties prenantes. Or, il rappelle qu'une proposition de loi portant sur les pistes cyclables DOC 55 0944/001 demandait déjà une plus grande coopération de la part d'INFRABEL. M. Roggeman demande dès lors si le gestionnaire des infrastructures ferroviaires a des suggestions pour améliorer la communication et être plus conciliante.

Le représentant d'INFRABEL a annoncé, lors de sa présentation, que l'entreprise souhaitait étudier les passages à niveau dans son ensemble dans le cadre d'une étude d'impact sur la mobilité. L'orateur s'interroge si INFRABEL a réalisé une étude sur le nombre de passages sur les passages à niveau.

Pour terminer son propos, M. Roggeman demande si INFRABEL dialogue avec les instances locales avant d'entreprendre des travaux ou réalise-t-il une enquête publique comme il est stipulé à l'article 40 dans le contrat de gestion?

Mme Buyst Kim (Ecolo-Groen) remarque que les chiffres qu'elle a collectés auprès du précédent ministre de la Mobilité ne correspondent aux présentations. Elle

Vroeger was Infrabel niet bevoegd voor de afschaffing van spoorwegovergangen; zulks vergde een koninklijk besluit dat door de FOD Mobilititeit werd uitgewerkt. Wanneer Infrabel een overweg wou afschaffen, diende de beheerder een voorstel tot afschaffing in, samen met de toestemming. Die bevoegdheid werd volledig aan Infrabel overgedragen, maar in de tekst van het beheerscontract is hiervan geen enkel spoor te vinden. De spreker vraagt zich af sinds wanneer de minister niet meer over die bevoegdheid beschikt en sinds wanneer de FOD hierbij niet meer betrokken is, alsook hoe Infrabel die bevoegdheid heeft gekregen. De spreker vraagt bijgevolg aan de verenigingen of dit een gezonde manier van werken is, want dit betekent dat Infrabel kan beslissen een overweg af te schaffen zonder dat die beslissing nog aan een overheid moet worden voorgelegd.

In veel gemeenten heeft Infrabel een zekere reputatie, vooral op het vlak van overwegen. De heer Roggeman benadrukt dat de spoorinfrastructuurbeheerder principiëlsakkoorden met de gemeenten probeert te sluiten wanneer er plannen zijn om een oversteek af te schaffen. Infrabel neemt echter een andere houding aan en beweert bijvoorbeeld dat het hiertoe eenzijdig kan beslissen, zonder het akkoord van de gemeente, zonder compensaties en zonder in fietspaden te voorzien. Bepaalde medewerkers van Infrabel meten zich dus vrij ruime bevoegdheden aan. Volgens de spreker betreft het in dezen dus een partnerschap, waarbij de twee betrokken partijen niet op gelijke voet staan. Hij dringt dan ook aan op meer samenwerking tussen Infrabel en de diverse actoren, zoals wetsvoorstel DOC 55 1640/001 beoogt. Hij herinnert eraan dat reeds een voorstel van resolutie werd ingediend met betrekking tot de verwezenlijking van fietssnelwegen (DOC 55 0944/001), waarin Infrabel werd opgeroepen meer samen te werken. De heer Roggeman vraagt dan ook of de spoorinfrastructuurbeheerder suggesties heeft om de communicatie te verbeteren en zich inschikkelijker op te stellen.

De vertegenwoordiger van Infrabel heeft tijdens zijn uiteenzetting aangegeven dat de beheerder de spoorwegovergangen in hun geheel wil bestuderen, in het kader van een impactstudie op de mobiliteit. De spreker vraagt zich af of Infrabel een studie heeft gemaakt over de gebruiksfrequentie van die overgangen.

Tot besluit van zijn betoog vraagt de heer Roggeman of Infrabel met de lokale instanties overlegt vóór het werkzaamheden aanvat dan wel een openbaar onderzoek voert, zoals in artikel 40 van het beheerscontract wordt bepaald.

Mevrouw Buyst Kim (Ecolo-Groen) merkt op dat de cijfers die ze bij de vorige minister van Mobilititeit heeft opgevraagd, niet overeenkomen met die uit de

affirme tout d'abord que le nombre d'accidents sur les passages à niveaux reste assez stable depuis les 6 dernières années or le contrat prévoit une baisse de 25 % de ces accidents.

Actuellement, la Belgique compte 1662 passages à niveau dont 20 sont fermés chaque année et il faudra donc 80 ans pour les supprimer complètement.

De plus, INFRABEL a un budget annuel élevé pour garantir la sécurité des passages à niveau.

Autre chiffre interpellant, 30 % des passages à niveau en Belgique ne sont pas protégés par des barrières et 13 % d'entre eux ne possèdent même pas de signalisations. En effet, la majorité de ces passages à niveau se trouvent près des zones portuaires.

L'intervenante rappelle qu'INFRABEL a un mis au point un plan de sécurité en 2015, or il n'y a toujours pas d'améliorations concernant la diminution du nombre d'accidents.

Mme Buyst souligne aussi le fait des protestations communales, car les communes ont l'impression de ne pas être entendues. Les administrations communales sont sous pression, les promeneurs et cyclistes doivent faire des détours, car la plupart des suppressions de passages à niveau ne prévoit ni de tunnels ni de ponts.

L'oratrice salue l'idée d'un débat concernant la stratégie de sécurité d'INFRABEL.

Concernant la manière de sécuriser les passages à niveau et donc ne pas procéder à leur suppression, Mme Buyst se demande si cette piste a déjà été envisagée et étudiée. Le Royaume-Uni, la Suisse et l'Allemagne investissent dans des équipements avec des barrières complètes pour sécuriser ces passages et ils prévoient un système de caméras de détection, afin de garantir plus de sécurité. La Belgique n'est pas à ce stade; les chiffres démontrent que beaucoup de passages à niveau sont équipés de demi-barrières. Quelle est la vision d'INFRABEL à cet égard et quelle attitude adopte-t-elle par rapport à l'utilisation de caméras dans ses passages à niveaux?

Selon les chiffres de M. Buyst, aucun passage n'est équipé, or le représentant d'INFRABEL soutient le contraire. Elle demande donc plus de clarifications à ce sujet. Un projet pilote avec des caméras fixes et mobiles serait lancé et elle s'interroge si des résultats sont déjà disponibles.

uiteenzettingen. Ze geeft aan dat het aantal ongevallen aan spoorwegovergangen de jongste zes jaar vrij stabiel blijft, hoewel het beheerscontract bepaalt dat er een daling van 25 % zou moeten zijn.

Momenteel telt België 1662 overwegen, waarvan er jaarlijks 20 worden gesloten. Men zal dus 80 jaar nodig hebben om ze allemaal af te schaffen.

Voorts beschikt Infrabel over een fors jaarlijks budget om de veiligheid van de spooroverwegen te garanderen.

Nog meer onrustwekkende cijfers: 30 % van de Belgische overwegen zijn niet beveiligd met slagbomen, en 13 % heeft zelfs geen signalisatie. Het merendeel van die overwegen bevindt zich immers in de havenzones.

De spreekster wijst erop dat Infrabel in 2015 dan wel een veiligheidsplan heeft uitgewerkt, maar dat de daling van het aantal ongevallen nog steeds is versneld.

Mevrouw Buyst verwijst tevens naar de klachten van de gemeenten met betrekking tot het afschaffen van overwegen; zij hebben de indruk niet te worden gehoord. In dezen staan de gemeentebesturen onder druk en wandelaars en fietsers moeten een omweg maken, aangezien in de meeste gevallen geen tunnels noch bruggen worden aangelegd wanneer spoorwegovergangen worden afgeschaft.

De spreekster verwelkomt het idee van een debat over de veiligheidsstrategie van Infrabel.

Mevrouw Buyst vraagt zich af of men er al aan heeft gedacht de spoorwegovergangen te beveiligen, veeleer dan ze af te schaffen. Is die mogelijkheid al bestudeerd? In Groot-Brittannië, Zwitserland en Duitsland wordt geïnvesteerd in volledige slagbomen en in een systeem van detectiecamera's om de veiligheid aan de overgangen te verhogen. In België is dit nog niet aan de orde; de cijfers tonen aan dat veel overwegen met halve slagbomen zijn toegerust. Wat is het standpunt ter zake van Infrabel? Hoe staat de beheerder tegenover het gebruik van camera's aan de spoorwegovergangen?

Volgens de cijfers waarover mevrouw Buyst beschikt, is geen enkele overweg met camera's toegerust, in tegenstelling tot wat de vertegenwoordiger van Infrabel beweert. Ze vraagt om meer duidelijkheid ter zake. Er zou een proefproject met vaste en mobiele camera's worden opgestart. Zijn daarover al resultaten beschikbaar?

Au niveau du dialogue avec les instances communales, Mme Buyst constate que celles-ci ne sont pas très écoutées comme cela a été affirmé lors des présentations des différentes fédérations et associations. Comment INFRABEL réagit à cela et comment compte-t-elle y remédier?

Par ailleurs, elle demande aux différents invités quelle est, selon eux, l'instance la plus pertinente et objective pour décider la suppression d'un passage à niveau. Est-ce l'administration communale, par exemple?

Pour terminer son propos, Mme Buyst revient sur les différences d'interprétation de la compétence de suppression des passages à niveau et de l'interception. Elle estime l'interprétation faite par l'association "Trage wegen" acceptable et logique et elle demande l'opinion d'INFRABEL à cet égard.

M. Pieter De Spiegeleer (VB) rappelle que les chiffres concernant la sécurité sur les passages à niveau en Belgique sont meilleurs que ceux des voisins, même si des améliorations sont encore possibles. Le groupe de l'orateur soutiendra les ambitions d'augmenter la sécurité sur les passages et diminuer au maximum le nombre de victimes. M. De Spiegeleer se dit satisfait de constater que les associations agricoles étaient invitées à intervenir lors de cette audition sur les passages à niveau.

L'orateur souligne qu'il s'agit d'une matière compliquée et que ces auditions étaient nécessaires afin d'avoir un maximum d'informations. Il insiste sur le fait qu'il était important d'écouter toutes les parties prenantes. Néanmoins, il remarque que la communication n'est pas optimale et à sens unique entre INFRABEL et les autres secteurs et fédérations.

Lors de sa présentation, INFRABEL avait souligné ne pas insister sur les chiffres et statistiques quant aux nombre de passages à niveau définitivement fermés. Une augmentation des chiffres n'équivaut certainement pas à une amélioration. L'orateur se demande quel est l'objectif final au niveau des fermetures des passages. Son groupe estime néanmoins que supprimer tous les passages ne serait pas une bonne solution pour plus de sécurité et qu'il faut tenir compte de la spécificité de chaque passage ainsi de la région dans laquelle il se situe. Dans la même lignée, l'orateur affirme que la situation des passages en zone portuaire n'est pas assez analysée. Il estime que des projets pilotes doivent être mis en place pour la fermeture à distance des barrières au passage à niveau comme le stipule l'avis de Belgian Rail Freight Forum. En effet, les trains et notamment les trains de marchandises mettent du temps pour arriver

Aangaande het overleg met de gemeentelijke instanties stelt mevrouw Buyst vast dat die niet echt worden gehoord, zoals tevens is gebleken uit de uiteenzettingen van de diverse federaties en verenigingen. Wat heeft Infrabel daarop te zeggen, en hoe wil de beheerder dat pijnpunt aanpakken?

Voorts vraagt ze aan de diverse gastsprekers welke instantie zij het best geplaatst achten om zo objectief mogelijk te beslissen over de afschaffing van een spooroverweg. Kan het gemeentebestuur die rol vervullen?

Tot besluit komt mevrouw Buyst terug op de interpretatieverschillen inzake de bevoegdheid voor het afschaffen van spooroverwegen en de interceptie. De interpretatie van de vereniging "Trage wegen" lijkt haar aanvaardbaar en logisch; wat denkt Infrabel daarvan?

De heer Pieter De Spiegeleer (VB) wijst erop dat de cijfers inzake de veiligheid van de Belgische overwegen beter zijn dan die in de buurlanden, hoewel er nog ruimte voor verbetering is. De fractie van de spreker zal haar steun verlenen aan het streven om de veiligheid aan de overwegen te verhogen en het aantal slachtoffers zoveel mogelijk te beperken. De heer De Spiegeleer stelt met tevredenheid vast dat de landbouwverenigingen werden uitgenodigd om deel te nemen aan deze hoorzitting over de spooroverwegen.

De spreker beklemtoont dat het om complexe aangelegenheid gaat en dat deze hoorzittingen nodig waren om zoveel mogelijk informatie te vergaren. Hij beklemtoont dat het belangrijk was alle betrokken partijen een forum te bieden. Niettemin merkt hij op dat de communicatie niet optimaal verloopt en dat ter zake veeleer sprake is van eenrichtingsverkeer tussen Infrabel en de andere sectoren en federaties.

Tijdens haar presentatie had Infrabel aangegeven niet nadrukkelijk in te gaan op de cijfers en statistieken omtrent het aantal definitief gesloten spoorwegovergangen. Een hoger cijfer op dat vlak is alvast geen verbetering. De spreker vraagt zich af wat het uiteindelijke doel van de sluiting van overwegen is. Zijn fractie is alvast van mening dat een afschaffing van alle overwegen geen goede oplossing voor meer veiligheid zou zijn en dat rekening moet worden gehouden met de specifieke kenmerken van elke overweg en van het gebied waar hij zich bevindt. In datzelfde verband stelt de spreker dat de situatie van de overwegen in havengebied onvoldoende tegen het licht is gehouden. Hij is van mening dat er proefprojecten moeten komen voor het op afstand sluiten van de slagbomen, zoals *Belgian Rail Freight Forum* in zijn advies aangeeft. Treinen (en zeker goederentreinen) doen er een zekere tijd over om de spoorwegovergang te

jusqu'aux passages à niveau. Par conséquent les voyageurs attendent assez longtemps et finissent parfois par traverser les barrières. Dans ce projet pilote, M. De Spiegeleer recommande donc de prendre en compte la vitesse, le type de train et les arrêts. Parfois, certains passages de trains ne durent que 25 secondes, mais la barrière bloque la route pendant plus de 4 minutes. Ce qui a pour conséquence d'avoir un "faux sentiment" de sécurité chez l'automobiliste ou le cycliste qui attend. Malheureusement, ce phénomène ne peut être changé par des campagnes de sensibilisations coûteuses.

Ensuite, l'intervenant revient sur les différents propos des différentes fédérations des navetteurs et associations agricoles. Il observe que l'attitude d'INFRABEL est plutôt autoritaire et que la société anonyme écoute très peu les administrations locales. Selon M. De Spiegeleer, le gestionnaire fait parfois du chantage avec les communes afin d'arriver à fermer un passage à niveau et il partage les frustrations de certaines associations.

Pour terminer, M. De Spiegeleer souligne que, très souvent, les passages à niveau sont remplacés par des tunnels pour cyclistes ou piétons. Cependant, ce remplacement n'est pas une bonne solution pour les agriculteurs qui sont souvent laissés de côté et ne reçoivent rien en retour de la part d'INFRABEL. L'orateur souligne que l'agrotourisme prend de plus d'importance et il fait observer que les différentes associations et fédérations ont intérêt à s'unir pour œuvrer dans ce sens car ils ont des intérêts communs en zone rurale. Il se demande donc si une collaboration entre ces fédérations et associations est déjà d'actualité.

Pour M. Emmanuel Burton (MR), cette audition a permis de mettre en lumière les désaccords entre INFRABEL et les parties prenantes concernant les passages à niveau. Il affirme que ces informations serviront à nourrir les pistes de réflexions de son groupe. Le monde agricole n'est certainement pas oublié.

Mme Marianne Verhaert (Open Vld) commence son propos en soulignant la mission d'INFRABEL qui est de réduire le nombre d'accidents sur les passages à niveau en le supprimant ou par des campagnes de sensibilisations sur la sécurité.

Le représentant d'INFRABEL a abordé une série d'éléments lors de sa présentation. Il affirme que le gestionnaire ne traite plus les passages à niveau individuellement, mais qu'il entreprend, par contre, un plan d'ensemble avec des objectifs à atteindre. Infrabel privilégie une mobilité multimodale toujours en concertation avec les instances locales. Cependant, Mme Verhaert affirme avoir une autre expérience sur le terrain. INFRABEL

bereiken. Autobestuurders moeten dus vrij lang wachten en beslissen soms uiteindelijk om langs de slagbomen heen te rijden. De heer De Spiegeleer stelt daarom voor dat bij dit proefproject rekening wordt gehouden met de snelheid, het soort trein en de stilstanden. Soms heeft een trein maar 25 seconden nodig om de overweg voorbij te rijden, maar blijft de slagboom meer dan 4 minuten dicht. Bij de wachtende automobilist of fietser creëert dat een "vals gevoel" van veiligheid. Dure bewustmakingscampagnes volstaan jammer genoeg niet om met dat fenomeen komaf te maken.

Vervolgens gaat de spreker in op de diverse uiteenzettingen van de federaties van pendelaars en van landbouwwerengingen. Hij merkt op dat Infrabel zich veeleer autoritair opstelt en dat de spoorwegbeheerder amper luistert naar de lokale besturen. Volgens de heer De Spiegeleer chanteert de beheerder de gemeenten soms om een overweg afgesloten te krijgen; de frustraties van sommige verenigingen begrijpt hij dus maar al te goed.

Tot slot benadrukt de heer De Spiegeleer dat spoorwegovergangen heel vaak worden vervangen door fiets- en voetgangerstunnels. Dat alternatief biedt evenwel geen soelaas voor de landbouwers, die vaak worden genegeerd en van Infrabel geen tegenvoorstel krijgen. De spreker benadrukt dat het plattelandstoerisme almaar belangrijker wordt. Hij merkt op dat de diverse verenigingen en federaties er belang bij hebben de handen in elkaar te slaan, omdat ze in landelijk gebied dezelfde belangen hebben. Hij wil dan ook weten of die federaties en verenigingen nu al samenwerken.

De heer Emmanuel Burton (MR) is van mening dat met deze hoorzitting duidelijk is geworden op welke punten Infrabel en de stakeholders het aangaande de spoorwegovergangen met elkaar oneens zijn. Hij geeft aan dat zijn fractie zich op basis van de aangeleverde informatie voort over dit vraagstuk zal beraden. De landbouwsector wordt allerminst vergeten.

Mevrouw Marianne Verhaert (Open Vld) benadrukt vooreerst dat het de taak van Infrabel is het aantal ongevallen op overwegen te verminderen door overwegen te sluiten of door bewustmakingscampagnes in verband met veiligheid te voeren.

De vertegenwoordiger van Infrabel heeft tijdens zijn presentatie een aantal elementen onder de aandacht gebracht. Hij geeft aan dat de spoorwegbeheerder de overwegen niet langer afzonderlijk bekijkt, maar daarentegen met een alomvattend plan met bijbehorende doelstellingen werkt. Infrabel geeft voorrang aan multimodale mobiliteit, steeds in samenspraak met de lokale instanties. Mevrouw Verhaert heeft vanuit het veld echter

essaye de supprimer en masse les passages à niveau, sans tenir compte de l'impact sur le réseau de voies, autre que chemin de fer. Elle souligne aussi que cette suppression peut engendrer de l'insécurité pour les usagers dit "faibles", car ils doivent passer sur des voies beaucoup plus fréquentées. Dans ce cas-ci, INFRABEL se concentre seulement sur le chemin de fer et non sur la mobilité multimodale. Par la même occasion, elle estime qu'INFRABEL adopte une approche assez limitée.

Concernant les concertations d'INFRABEL avec les administrations locales, Mme Verhaert estime qu'elles ne sont pas optimales car il n'y a pas de vue d'ensemble et parfois INFRABEL rend certains projets impossibles. Concrètement, lors de suppression de passages à niveau, INFRABEL répond aux communes que les travaux d'aménagements d'un tunnel ou d'un pont pour les pistes cyclables peut prendre plusieurs décennies. Cette réponse suscite une certaine incompréhension de la part des communes et des citoyens. Cette approche d'INFRABEL oblige les instances communales à approuver la suppression de ces passages à niveau, même si cela est contraire à une proposition de résolution votée DOC 55 0944/001. Dans la même lignée, Mme Verhaert se demande quels sont les critères utilisés par INFRABEL pour décider une suppression d'un passage à niveau.

Les solutions de remplacement des passages à niveaux sont très peu innovatrices en zone rurale et dans la plupart des cas, une suppression totale du passage est décidée.

Les accidents sont souvent causés par une imprudence de la part des différents conducteurs ou alors cela est dû à un non-respect du Code de la route. N'est-il pas envisageable de mettre en place une meilleure signalisation ou de prévoir une alternative comme un passage à niveau pour cyclistes, comme le suggère le VVSG.

L'oratrice demande la vision d'INFRABEL sur sa proposition de loi et si l'entreprise envisage une possibilité d'adaptation de la réglementation, afin d'éviter d'autres accidents mais aussi pour rendre conscients les citoyens des dangers qu'ils encourent suite à un non-respect de la réglementation.

Tout comme ses prédécesseurs, Mme Verhaert demande plus de clarifications sur cette théorie d'interception. Est-ce qu'INFRABEL tient compte du droit. Le membre suggère que l'entreprise s'engage dans un débat plus honnête avec les autorités locales à cet égard.

L'intervenante se demande aussi pourquoi INFRABEL lie l'aménagement des pistes cyclables à la fermeture des passages à niveau, alors que la Chambre des représentants avait donné un message clair à ce sujet.

heel andere ervaringen. Infrabel tracht overwegen op grote schaal te sluiten, zonder rekening te houden met de impact op de andere wegen dan de spoorwegen. Voorts benadrukt zij dat die afschaffing tot meer onveiligheid kan leiden voor de zogeheten "zwakke" weggebruikers, die voortaan veel drukkeren wegen zullen moeten nemen. In dit geval kijkt Infrabel louter naar de spoorweg en niet naar de multimodale mobiliteit. Tegelijk is zij van mening dat de insteek van Infrabel vrij beperkt is.

Het overleg dat Infrabel met de lokale besturen voert, verloopt volgens mevrouw Verhaert niet optimaal aangezien er geen totaalvisie is en Infrabel projecten soms onmogelijk maakt. Een concreet voorbeeld: aan gemeenten die door de sluiting van een overweg om een fietstunnel of -brug vragen, antwoordt Infrabel dat die werkzaamheden meerdere decennia kunnen duren. Een dergelijk antwoord stoot op een zeker onbegrip bij de gemeenten en de burgers. Die aanpak van Infrabel dwingt de gemeentebesturen ertoe in te stemmen met de afschaffing van die overwegen, ook al druist zulks in tegen een aangenomen voorstel van resolutie (DOC 55 0944/001). In datzelfde verband vraagt mevrouw Verhaert zich af welke criteria Infrabel hanteert bij de beslissing om een overweg te sluiten.

De alternatieven voor de overwegen zijn in landelijk gebied nauwelijks vernieuwend en in de meeste gevallen wordt tot een totale afschaffing van de overweg beslist.

Ongevallen zijn vaak te wijten aan onvoorzichtigheid van de bestuurders of aan het niet in acht nemen van de verkeersregels. Valt het niet te overwegen te voorzien in een betere signalisatie of in een alternatief zoals een overgang voor fietsers, zoals de VVSG voorstelt?

De spreekster peilt naar de visie van Infrabel over haar wetsvoorstel (DOC 55 1880/001) en vraagt of de beheerder een aanpassing van de reglementering overweegt om niet alleen nog meer ongevallen te voorkomen, maar ook om de burgers bewust te maken van de gevaren die zij lopen als zij de reglementering niet in acht nemen.

Evenals vorige sprekers vraagt mevrouw Verhaert meer uitleg over de aangehaalde interceptie. Houdt Infrabel rekening met het recht? Het lid oppert de suggestie dat de beheerder op dat punt een eerlijker debat met de lokale besturen zou aangaan.

Voorts vraagt de spreekster zich af waarom Infrabel de aanleg van fietspaden koppelt aan de sluiting van overwegen, terwijl de Kamer van volksvertegenwoordigers ter zake een duidelijk signaal had gegeven.

En conclusion, Mme Verhaert voudrait aller plus loin, car cela est nécessaire. Elle demande donc comment les textes peuvent être améliorés.

M. Joris Vandenbroucke (sp.a) estime que certaines des suggestions émises lors des différentes présentations sont intéressantes et vont dans le même sens que les propositions 1640/1 et 1711/1. Il remarque néanmoins deux éléments:

— la majorité des accidents sur les passages sont faits par des personnes qui ignorent le Code de la route ou qui ne font pas attention avant de croiser ce type de passage. Il est difficile d'imputer ces accidents à INFRABEL et de rendre l'entreprise responsable, car ces accidents sont causés par les chauffeurs.

— la décision de supprimer un passage à niveau n'est pas tout le temps une décision bien réfléchie. INFRABEL se dit toujours disponible pour mieux collaborer avec les parties prenantes mais la réalité est autre.

Dans la même lignée, M. Vandenbroucke se demande quelle instance est la plus à même de décider la suppression d'un passage à niveau. Quelle compensation est à envisager et qui payera la facture? Il estime qu'il faut trouver un juste milieu, car INFRABEL et les instances communales ne peuvent prendre objectivement une décision par rapport à ce sujet.

Concernant la stratégie d'INFRABEL sur la sécurité, l'orateur se demande quel est l'objectif prioritaire lors d'une suppression d'un passage à niveau: est-ce d'éviter un accident ou d'augmenter la vitesse commerciale des trains?

Par la suite, l'intervenant revient sur les problèmes techniques qui provoquent des attentes inutiles aux passages à niveau. Il s'interroge sur le nombre de ces problèmes techniques.

Au niveau de la prévention, la société des chemins de fer aux Pays-Bas a souligné quelques améliorations par rapport aux points de signalisation sur son réseau ferroviaire. L'orateur insiste sur deux suggestions: un meilleur marquage au sol pour prévenir du passage à niveau et prévoir une issue sur le passage à niveau au cas où le véhicule aurait traversé les barrières.

Pour conclure, M. Vandenbroucke rappelle que bon nombre d'accidents concernent des véhicules motorisés. Il propose de fermer l'accès de certains passages à

Tot besluit geeft mevrouw Verhaert aan dat zij vooruit wil, omdat het echt nodig is. Zij vraagt dan ook op welke punten de teksten kunnen worden verbeterd.

De heer Joris Vandenbroucke (sp.a) is van mening dat sommige suggesties die tijdens de presentaties zijn gedaan, interessant zijn en aansluiten bij de voorstellen 1640/001 en 1711/001. Niettemin heeft hij twee opmerkingen:

— de meeste ongevallen aan overwegen gebeuren doordat burgers de verkeersregels niet in acht nemen of niet goed opletten voordat zij oversteken. Die ongevallen kunnen Infrabel moeilijk worden aangerekend en de beheerder kan daarvoor moeilijk aansprakelijk worden gesteld, aangezien die ongevallen werden veroorzaakt door de betrokken bestuurders;

— de beslissing een overweg te sluiten gebeurt niet altijd weloverwogen. Infrabel zegt steeds open te staan voor een betere samenwerking met de stakeholders, maar de werkelijkheid zegt iets anders.

In dat verband vraagt de heer Vandenbroucke zich af welke de meest aangewezen instantie is om over de afschaffing van een spoorwegovergang te beslissen. Welke compensatie valt te overwegen en wie zal de factuur betalen? Hij is van mening dat het juiste evenwicht moet worden gevonden, aangezien Infrabel en de gemeentebesturen geen objectieve beslissing ter zake kunnen nemen.

Wat de veiligheidsstrategie van Infrabel betreft, vraagt de spreker naar de voornaamste reden om een overweg af te schaffen. Gebeurt dat om ongevallen te voorkomen, dan wel om de commerciële snelheid van de treinen te verhogen?

Vervolgens gaat de spreker in op de technische problemen die onnodige wachttijden aan de overwegen veroorzaken. Hij stelt zich vragen bij het aantal technische problemen ter zake.

Met betrekking tot de preventie heeft de Nederlandse spoorwegmaatschappij gewezen op enkele verbeteringen inzake de signalisatie op haar spoorwegnetwerk. De spreker wijst op twee suggesties, namelijk een betere markering op het wegdek om de spooroverweg aan te geven en de aanleg van een vluchtmogelijkheid op de overweg zelf, voor het geval dat het voertuig de slagbomen zou zijn voorbijgereden.

Tot slot wijst de heer Vandenbroucke erop dat veel ongevallen gebeuren met motorvoertuigen. Hij stelt voor de toegang tot sommige spooroverwegen te verbieden

niveau à ces véhicules, mais de laisser les cyclistes et les piétons y accéder. Est-ce une solution envisageable et réaliste?

M. Jef Van den Bergh (CD&V) souligne que beaucoup de critiques étaient adressées à INFRABEL qui voudrait gérer une structure avec le moins de points conflictuels. Selon l'orateur, le nœud du problème est de savoir qui est compétent pour décider de la suppression d'un passage à niveau.

L'intervenant estime que personne n'est contre le fait de remplacer un passage à niveau par un tunnel ou un pont. Prévoir une alternative lors d'une suppression d'un passage est donc important et l'orateur demande combien de passages existent sous forme de tunnels ou de ponts et combien de passages n'ont pas été remplacé par une alternative.

M. Van den Bergh est d'avis que la collaboration avec les instances locales est cruciale, point de vue aussi partagé par INFRABEL. Or, il constate que, sur le terrain, plusieurs dossiers se font sous condition. Il faut que les partenaires se situent au même niveau.

Au niveau de l'infrastructure, l'orateur souligne aussi plusieurs éléments. Il faut prévoir une place pour les animaux lorsqu'une piste cyclable est aménagée. Il considère qu'un passage à niveau avec des barrières qui bloquent complètement le passage réduit le risque d'accident. Supprimer tous les passages à niveau sur le territoire, en revanche, aurait des impacts économiques important pour les agriculteurs et autres entreprises.

Concernant la compétence de décider d'une suppression, M. Van den Bergh estime qu'il s'agit d'une discussion fondamentale qui doit avoir lieu.

M. Nicolas Parent (Ecolo-Groen) commence son propos en soulignant que la problématique abordée touche l'ensemble du pays. Il constate, tout comme ces prédécesseurs, que la communication avec INFRABEL n'est pas optimale.

Selon l'orateur, INFRABEL utilise fréquemment l'argument de la sécurité pour justifier une suppression. Cependant, il constate que la moyenne des accidents ne diminue pas, malgré la suppression massive depuis 2006. Il se demande si la stratégie est efficace et il reste dubitatif quant aux moyens. La fermeture complète d'un passage à niveau constitue le pire des scénarios à mettre en place. Quelle est donc la place des alternatives pour la sécurisation, quels sont les moyens et les passages

pour die voertuigen, maar ze open te laten voor de fietsers en voetgangers. Is dat mogelijk en realistisch?

De heer Jef Van den Bergh (CD&V) beklemtoont dat Infrabel veel kritiek heeft gekregen omdat de spoorweg-beheerder zou streven naar een structuur met zo weinig mogelijk plaatsen waar verkeersstromen met elkaar in conflict zouden kunnen komen. Volgens de spreker is de kern van het probleem dat men moet weten wie bevoegd is om te beslissen over de afschaffing van een spooroverweg.

De spreker meent dat niemand ertegen is dat een spooroverweg wordt vervangen door een tunnel of een brug. Het is dus belangrijk om te voorzien in een alternatief wanneer een overweg wordt afgeschaft. Het lid vraagt naar het aantal tunnels of bruggen die over de sporen zijn aangelegd en naar het aantal overwegen dat werd vervangen door een alternatief.

De heer Van den Bergh meent dat samenwerking met de lokale besturen van kapitaal belang is en dat Infrabel dat standpunt deelt. Hij stelt echter vast dat veel dossiers in de praktijk aan voorwaarden worden gekoppeld. De partners moeten in dezelfde categorie spelen.

Voorts gaat de spreker in op meerdere aspecten in verband met de infrastructuur. Wanneer een fietspad wordt aangelegd, moet ook worden gedacht aan ruimte voor de dieren. Hij meent dat een spooroverweg met slagbomen die de overweg volledig blokkeren, het risico op een ongeval verminderen. De afschaffing van alle overwegen op het grondgebied zou daarentegen een grote economische weerslag hebben voor de landbouwers en de andere ondernemingen.

Tot slot meent de heer Van den Bergh dat een fundamenteel debat moet plaatsvinden over de bevoegdheid om over de afschaffing te beslissen.

De heer Nicolas Parent (Ecolo-Groen) stelt op te beginnen dat het voorliggende thema heel het land betreft. Zoals de vorige sprekers stelt hij vast dat de communicatie met Infrabel niet optimaal verloopt.

Volgens de spreker roept Infrabel vaak het veiligheidsargument in om een afschaffing te rechtvaardigen. Hij stelt echter vast dat het gemiddelde aantal ongevallen niet daalt, hoewel sinds 2006 massaal overwegen werden afgeschaft. Hij vraagt zich af of die strategie doeltreffend is en blijft twijfels hebben over de middelen. De volledige sluiting van een spooroverweg is het slechtst mogelijke scenario. Hoe zit het met de alternatieve beveiligingsmaatregelen? Welke middelen

concernés, quel est le retour de ces expériences pilotes, est-il envisageable de donner plus d'impulsions à des projets pilotes comme la détection d'obstacles et le système de barrières fermées? Un marquage plus précis et plus explicite est-il plus coûteux?

Concernant les tensions entre INFRABEL et les instances locales, il a été observé que le gestionnaire agit unilatéralement. Les communes se retrouvent donc dépossédées de leurs compétences en matière de mobilité, impactant directement les citoyens. L'orateur souligne aussi une situation d'enlisement où certains dossiers sont bloqués, provoquant des accidents car il n'y a pas eu d'accord entre INFRABEL et les autorités locales. Afin d'améliorer cette coopération, M. Parent suggère d'associer un tiers aux discussions, comme le pouvoir régional. Cela permettrait de soulager les communes en apportant une certaine expertise. Il souligne que les communes sont sous la tutelle des régions et que celles-ci ont une certaine expertise en matière de mobilité. De plus, les projets d'INFRABEL peuvent impacter la mobilité communale mais aussi régionale.

Certains projets de sécurisation peuvent avoir des impacts négatifs. L'orateur prend l'exemple des pistes cyclables. Il se demande pourquoi ne pas associer en amont, lors de l'élaboration du projet, les associations d'usagers, afin d'éviter des protestations ou des retards. Est-il envisageable d'inclure systématiquement les associations dans les discussions de projets. L'orateur se demande aussi s'il n'est pas possible de procéder à des fermetures qui ne concernent pas tous les usagers.

III. — RÉPONSES DES INVITÉS

M. Jochen Bultinck, représentant d'INFRABEL, se dit déçu par les réactions et rappelle que la problématique des passages à niveau est complexe, dès lors qu'elle touche à différents aspects. Il insiste aussi sur le fait qu'INFRABEL respecte toutes les parties prenantes concernées par les passages à niveau, mais qu'il faut toujours mettre en balance l'intérêt général et les intérêts individuels locaux. Certaines alternatives à ces passages sont difficiles à prévoir car il n'y a pas la place nécessaire.

Depuis les années 2012-2013, Infrabel a commencé à travailler sur la base d'un idéal vers lequel tendre en ce qui concerne la suppression ou le remplacement de passages à niveau. Cette approche est meilleure que celle qui consiste à procéder à une évaluation spécifique

worden ingezet? Welke spoorwegovergangen zijn in het geding? Wat kon worden geleerd uit de proefprojecten? Valt het te overwegen meer impulsen te geven aan proefprojecten zoals hindernisdetectie en volledig afsluitende slagbomen? Is nauwkeuriger en opvallender markering duurder?

Wat de spanningen tussen Infrabel en de lokale besturen betreft, werd opgemerkt dat de beheerder in zijn eentje handelt. Aldus wordt de gemeentelijke bevoegdheid inzake mobiliteit uitgehold, hetgeen een rechtstreekse impact heeft op de burgers. Het lid wijst er ook op dat sommige dossiers verzanden en geblokkeerd raken; het gebrek aan een akkoord tussen Infrabel en het lokale bestuur kan in een dergelijke situatie tot ongevallen leiden. De heer Parent oppert die samenwerking te verbeteren door een derde, zoals de gewestelijke overheid, bij het debat te betrekken. Zulks zou de gemeenten ontlasten en een zekere deskundigheid aanbrengen. Het lid benadrukt dat de gemeenten onder de bevoegdheid van de gewesten vallen en dat de gewesten over een zekere deskundigheid inzake mobiliteit beschikken. Bovendien kunnen de Infrabelprojecten een impact hebben op de mobiliteit binnen de gemeente, maar ook binnen het gewest.

Sommige beveiligingsprojecten kunnen negatief uitpakken. De spreker noemt het voorbeeld van de fietspaden. Hij vraagt zich af waarom de gebruikersorganisaties niet vooraf, bij de uitwerking van het project, bij de zaak worden betrokken, teneinde protestacties of vertragingen te voorkomen. Is het haalbaar de verenigingen stelselmatig bij de projectvoorbereidingen te betrekken? De spreker vraagt zich ook af of het niet mogelijk is de overwegen alleen voor bepaalde gebruikers te sluiten.

III. — ANTWOORDEN VAN DE GASTSPREKERS

De heer Jochen Bultinck, vertegenwoordiger van Infrabel, is teleurgesteld door de reacties en wijst erop dat de overwegenproblematiek complex is omdat verschillende aspecten in dat punt samenkomen. Hij beklemtoont voorts dat Infrabel respect opbrengt voor alle betrokken partijen die te maken hebben met de overwegen, maar dat men steeds de afweging moet maken tussen het algemeen belang en de lokale individuele belangen. Sommige alternatieven voor die overwegen zijn moeilijk aan te leggen, omdat er niet genoeg ruimte is.

Sinds 2012-2013 is Infrabel beginnen werken met streefbeelden inzake de afschaffing of vervanging van overwegen. Deze aanpak is beter dan overweg per overweg te bekijken. Het blijft echter steeds zoeken naar een moeilijk en gevoelig compromis. Hij is zich ervan

pour chaque passage à niveau. Il demeure toutefois toujours compliqué et délicat de trouver un compromis. Il est conscient que certains riverains ne sont pas toujours enchantés des conséquences d'une décision prise. Cependant, l'orateur conteste l'idée visant à dire qu'INFRABEL agit unilatéralement, sans concertation avec les instances locales et l'accord des communes. Il affirme que cette stratégie monopolistique ne fonctionne pas et que les chiffres démontrent le contraire.

Par la suite, l'orateur souligne que nous constatons déjà aujourd'hui qu'à l'instar du trafic routier, le trafic ferroviaire est lui aussi de plus en plus dense. S'ajoutent également les ambitions relatives à un transfert modal. Afin d'assurer une bonne voire une meilleure circulation des trains, il préconise de supprimer certains passages à niveau sur les grands axes. Des travaux sont déjà en cours.

L'intervenant souligne que ce débat ne se limite pas seulement à la sécurité des passages à niveau, mais aussi à l'avenir du rail, au transfert modal et, par extension, à tous les déplacements dans le pays. La vision d'INFRABEL est donc de supprimer au maximum ces passages à niveau. L'approche consistant à travailler avec un idéal vers lequel tendre permet déjà d'établir le dialogue à long terme, même si les budgets nécessaires ne sont pas à disposition à l'heure actuelle. Dans le long terme, la place autour de ces passages va manquer car de nouvelles constructions vont surgir et ne permettront pas de construire des alternatives correctes pour ces passages. Il faut donc "réserver des places" afin d'avoir des opportunités pour développer des alternatives et assurer le bon développement de la mobilité multimodale.

Concernant le rôle d'INFRABEL dans le réseau cyclable, M. Bultinck affirme que le gestionnaire du réseau ferroviaire travaille en collaboration étroite avec les provinces et il prend l'exemple de la Flandre orientale où beaucoup de pistes cyclables sont construites. Il rappelle néanmoins que la construction de pistes cyclables amène un autre flux de circulation sur les passages à niveau. Cela demandera soit une meilleure protection et sécurisation du passage, soit une alternative doit être envisagée.

Dans la même lignée, il rappelle qu'il faut tenir compte d'une zone non aedificandi d'au moins 10 mètres le long des voies. Cet espace sert en cas d'incident où il faut pouvoir évacuer et permettre l'accès de la zone aux techniciens. Cette zone non aedificandi importe dans la discussion relative aux pistes cyclables le long des voies, dès lors que les évacuations ou les interventions doivent toujours demeurer possibles.

bewust dat sommige buurtbewoners en aangelanden niet altijd opgezet zijn met de gevolgen van een beslissing. De spreker betwist echter dat Infrabel eenzijdig te werk gaat, zonder overleg met de lokale besturen en zonder toestemming van de gemeenten. Hij bevestigt dat die monopoliestrategie niet werkt en dat de cijfers het tegendeel aantonen.

Vervolgens benadrukt de spreker dat we vandaag reeds merken dat naast het wegverkeer, ook het treinverkeer alsmaar drukker wordt. Daarbovenop komen ook de ambities met betrekking tot een modal shift. Om de treinen vlot(ter) te doen rijden, pleit hij voor de sluiting van sommige overwegen op de grote assen. Daartoe zijn al werkzaamheden aan de gang.

De spreker wijst erop dat dit debat niet alleen de veiligheid van de spooroverwegen betreft, maar ook de toekomst van het spoor, de modal shift en bij uitbreidingen alle verplaatsingen in het land. De visie van Infrabel is dan ook dat zoveel mogelijk van die overwegen moeten worden afgeschaft. Dankzij de aanpak met streefbeelden, gaat men de dialoog reeds aan op lange termijn, ook al heeft men vandaag de nodige budgetten niet ter beschikking. Op lange termijn zal het aan ruimte rond die overwegen ontbreken, want er zullen nieuwe bouwwerken komen die zullen beletten dat in goede alternatieven voor die overwegen kan worden voorzien. Derhalve moet plaats worden voorbehouden om alternatieven te kunnen uitwerken en om de gezonde ontwikkeling van de multimodale mobiliteit te kunnen waarborgen.

Wat de rol van Infrabel bij de ontwikkeling van het fietsnetwerk betreft, stelt de heer Bultinck dat de spoorbeheerder nauw samenwerkt met de provincies, bijvoorbeeld met Oost-Vlaanderen, waar veel fietspaden worden aangelegd. Hij wijst er echter op dat de aanleg van fietspaden een nieuwe verkeersstroom naar de overwegen geleidt. Dit betekent dat ofwel de overweg beter zal moeten worden beschermd en beveiligd, ofwel dat in een alternatief moet worden voorzien.

In datzelfde verband wijst hij erop dat langs het spoor een bouwvrije strook van minstens 10 meter in acht moet worden genomen. Via die ruimte kan er bij incidenten worden geëvacueerd en hebben de technici toegang tot de zone. Die bouwvrije strook is van belang in de gesprekken rond fietspaden langs het spoor omdat evacuatie of interventies steeds mogelijk moeten blijven.

L'orateur souligne qu'une augmentation de budget donnera plus de possibilités à INFRABEL pour réaliser des projets comme la construction de pistes cyclables, d'alternatives et améliorer la sécurité.

M. Bultinck estime acceptable les deux propositions et il adhère aux études de mobilités et recommande de prendre en compte des études de mobilité externes. Il signale qu'INFRABEL finance et établit des études de mobilité sur les communes. Par exemple, des comptages se font au niveau des passages à niveau afin d'évaluer la pertinence et l'efficacité de certaines décisions.

Concernant les passages à niveau près des zones portuaires, le représentant d'INFRABEL affirme que les ports d'Anvers et de Zeebruges se sont souvent concertés. Malheureusement, il n'a pas de solution miracle. Par le passé, les passages à niveau étaient équipés de barrières. Cependant, INFRABEL a investi récemment dans des campagnes de prévention et de sensibilisation près des zones portuaires. L'orateur annonce aussi la préparation d'un plan en collaboration avec le port d'Anvers.

Le nombre de passages à niveau avec une signalisation passive est assez bas en Belgique. Néanmoins, les études et les chiffres démontrent que les accidents sont dus aux comportements des automobilistes. Ceux-ci sont conscients de ne pas respecter les règles du Code la route.

L'orateur revient ensuite sur la stagnation des chiffres concernant le nombre d'accidents et souligne que ces chiffres stagnent malgré l'intensification des trafics routier et ferroviaire. Il indique que ces chiffres seraient plus importants si le gestionnaire du réseau ferroviaire était resté les bras croisés.

M. Bultinck revient sur les passages à niveau ouverts qu'aux piétons. Beaucoup de chiffres sont positifs et des améliorations ont été faites au niveau de l'entretien et de la sécurisation du passage.

Quelques membres ont fait référence à ProRail. L'orateur explique que le gestionnaire néerlandais de l'infrastructure ferroviaire mène une politique assez sévère à l'encontre des passages à niveau depuis la survenance de plusieurs accidents graves. L'organisme supprime très souvent les passages, sans concertation avec les instances locales.

L'orateur souligne que les chiffres montrent que les problèmes techniques sont résolus plus rapidement. Les barrières restent fermées non seulement en cas de problème technique mais également en cas de train en panne, par exemple. Les barrières restent donc

De spreker benadrukt dat een hoger budget Infrabel meer slagkracht zal geven om projecten zoals de aanleg van fietspaden of van alternatieven te verwezenlijken en om de veiligheid te verbeteren.

De heer Bultinck acht de twee voorstellen aanvaardbaar; hij treedt de mobiliteitsstudies bij en adviseert met de externe mobiliteitsstudies rekening te houden. Hij wijst erop dat Infrabel mobiliteitsstudies op gemeentelijk niveau financiert en uitvoert. Zo worden aan de spoorwegovergangen tellingen gedaan om de relevantie en de efficiëntie van bepaalde beslissingen te evalueren.

Inzake de spoorwegovergangen in de buurt van de havengebieden wijst de vertegenwoordiger van Infrabel erop dat de havens van Antwerpen en van Zeebrugge vaak overleg hebben gepleegd. Er bestaat jammer genoeg geen wonderoplossing. Vroeger hadden de spoorwegovergangen slagbomen. Infrabel heeft onlangs echter geïnvesteerd in preventie- en bewustmakingscampagnes in de buurt van de havengebieden. De spreker geeft ook aan dat een plan wordt uitgewerkt in samenwerking met de haven van Antwerpen.

Het aantal spoorwegovergangen met passieve signalisatie is vrij beperkt in België. De studies en cijfers wijzen echter uit dat de ongevallen te wijten zijn aan het gedrag van de automobilisten, die de verkeersregels bewust overtreden.

Vervolgens komt de spreker terug op de stagnerende ongevallencijfers en benadrukt dat die stagneren ondanks de stijging van het trein- en wegverkeer. Hij geeft aan dat die waren hoger geweest als de spoorwegbeheerder niets had ondernomen.

De heer Bultinck komt terug op de alleen voor voetgangers toegankelijke spoorwegovergangen. Veel cijfers zijn positief en qua onderhoud en beveiliging van de overgangen werden verbeteringen doorgevoerd.

Sommige leden hebben verwezen naar ProRail. De spreker verklaart dat de Nederlandse spoorinfrastructuurbeheerder sinds een aantal ernstige ongevallen een vrij streng beleid voert inzake de spoorwegovergangen. De spoorwegbeheerder schrappt zeer vaak spoorwegovergangen zonder daarbij te overleggen met de plaatselijke overheden.

De spreker benadrukt dat de cijfers aantonen dat technische problemen sneller worden verholpen. Slagbomen blijven niet alleen gesloten omdat er een technisch probleem is maar ook bijvoorbeeld in geval van een defecte trein. De slagbomen blijven dus gesloten uit

fermées par sécurité. Il n'est pas évident de changer les barrières et de diminuer le temps d'attente lorsqu'elles sont fermées. Peut-être avec les technologies nouvelles, ce sera possible. Modifier tous les passages à niveau demanderait toutefois un budget colossal car le remplacement de la signalisation technique à chaque passage à niveau coûte aux environs de 250 000 euros.

Au niveau de la communication, INFRABEL organise des foires et des soirées d'information pour expliquer les choix et écouter les parties prenantes afin d'atteindre un compromis. Les réactions exprimées durant ces soirées d'information ne sont pas toujours positives. Par contre, M. Bultinck se dit ouvert à toute amélioration. Il souligne aussi qu'INFRABEL est en contact avec les communes pour répondre à leurs besoins.

L'intervenant approuve l'idée que la meilleure solution pour éviter un accident est de supprimer les passages à niveau. Il compare une ligne de chemin de fer à une autoroute. Si elles sont comparables sur le plan de la capacité et du danger, la ligne de chemin de fer est toutefois plus étroite et donc plus traître. De plus, personne ne songe à traverser une autoroute. On croit à tort qu'il est possible de traverser assez rapidement les voies.

Les mécanismes de sécurisation des barrières pleines provoquaient parfois un sentiment d'être enfermé qui donnait lieu à des réactions de panique. Pour éviter cette situation, des demi-barrières ont été installées en concertation avec le SPF Mobilité. Il rappelle que changer ces barrières a un coût important et peut avoir des effets non désirés.

Beaucoup d'études sont réalisées par des bureaux de recherche qui sont externes à INFRABEL. Le gestionnaire travaille toujours avec les mêmes bureaux spécialisés dans la mobilité et qui sont aussi chargés par les communes. Un nouveau coefficient de risque sera sans doute défini en 2022 en raison de la pandémie de COVID-19, mais cela dépendra de la durée de la crise sanitaire.

M. Steven Verbanck (*Vereniging van Vlaamse Steden en Gemeenten vzw*) souligne que le nœud du débat est de savoir qui est compétent pour décider d'une suppression d'un passage à niveau. Une piste de solution serait que la décision de suppression soit légitimée par le politique. Cette solution semble idéale et cela explique pourquoi la VVSG a opté pour ce décret relatif à la voirie communale. Celui-ci garanti l'implication du public et un organe politique décide. INFRABEL ne déciderait donc plus unilatéralement de la suppression. Les communes ne décident pas seules car il faut aussi un avis de la province dans laquelle le passage se trouve

veiligheidsoverwegingen. Het is niet eenvoudig om de slagbomen te veranderen en te bewerkstelligen dat het verkeer minder lang voor gesloten slagbomen staat. Misschien zal dat met de nieuwe technologieën wel mogelijk worden. Alle overwegen aanpassen zou echter een immens budget vereisen, aangezien de vervanging van de technische signalisatie per overweg ongeveer 250 000 euro kost.

Infrabel organiseert infomarkten en informatieavonden om de keuzes toe te lichten en naar de stakeholders te luisteren, teneinde een compromis uit te werken. De reacties tijdens dergelijke informatieavonden zijn niet altijd positief. De heer Bultinck staat evenwel open voor elke mogelijkheid tot verbetering. Hij benadrukt ook dat Infrabel in verbinding staat met de gemeenten, teneinde aan hun behoeften te voldoen.

De spreker is het ermee eens dat de spoorweg-overgangen schrappen de beste oplossing is om een ongeval te voorkomen. Hij vergelijkt een spoorlijn met een autosnelweg. Vergelijkbaar qua capaciteit en gevaar, maar smaller en dus verraderlijk. Niemand die eraan denkt om een autosnelweg over te steken. Men heeft onterecht het gevoel dat men nog snel de sporen zou kunnen oversteken.

De als beveiligingsmechanisme bedoelde volle slagbomen gaven soms een opgesloten gevoel die paniekreacties teweeg kunnen brengen. Om dat te verhelpen, werden in overleg met de FOD Mobiliteit, halve slagbomen geplaatst. De spreker wijst erop dat die slagbomen vervangen duur is en ongewenste gevolgen kan hebben.

Heel wat studies worden uitgevoerd door externe onderzoeksbureaus. De beheerder werkt altijd met dezelfde in mobiliteit gespecialiseerde bureaus; zij worden ook door de gemeenten aangesteld. Als gevolg van de COVID-19-pandemie zal wellicht in 2022 een nieuwe risicoscore worden bepaald, maar dit hangt af van de duur van de gezondheidscrisis.

De heer Steven Verbanck (*Vereniging van Vlaamse Steden en Gemeenten vzw*) benadrukt de kern van de zaak: wie is bevoegd om over de schrapping van een spoorwegovergang te beslissen? Het zou een stap in de goede richting zijn mochten de politici kunnen bepalen onder welke voorwaarden de beslissing tot schrapping mag worden genomen. Dat lijkt een ideale oplossing; een en ander verklaart waarom de VVSG voor dit gemeentewegendecreet heeft gekozen. Het waarborgt de betrokkenheid van het publiek, en de beslissing wordt genomen door een beleidsorgaan. Infrabel zou dus niet langer eenzijdig over de schrapping beslissen. De

et un avis du département mobilité de la région. Si des discussions persistent, une possibilité d'aller en appel est envisageable.

L'orateur affirme que la Flandre a pris exemple du décret des voiries communales de Wallonie, car ce décret donne la possibilité au ministre de décider sur un recours.

Selon l'intervenant, la commune est capable, avec les avis dont elle dispose, de trancher une question de suppression. La situation actuelle ne peut durer et un changement doit se faire, soit par ce décret sur les voiries, soit par une autre forme qui offre les mêmes garanties.

M. Wies Callens (Fietserbond) souligne qu'INFRABEL propose aussi de bons projets concernant les pistes cyclables.

Dans la même lignée, il affirme aussi qu'il travaille en partenariat avec le GRACS.

L'orateur signale aussi que des partenariats et des collaborations avec d'autres instances sont déjà d'actualité. Beaucoup de discussions ont été réalisées afin de trouver des solutions ensemble.

Il est d'avis que le niveau communal doit pouvoir trancher les questions de suppression d'un passage à niveau.

Pour terminer, l'orateur se dit prêt à collaborer et à participer avec INFRABEL afin de trouver des solutions au niveau de la sécurité. Cependant, M. Callens rappelle qu'il faut avant tout évaluer l'impact sur la mobilité de la commune. Tous les partenaires sont concernés. Par conséquent, il faut prévoir plus de transparence.

L'intervenant recommande aux membres de suivre le décret sur la voiries comme en Wallonie et que les deux propositions de résolutions aient aussi dans ce sens. Une décision, selon M. Callens, doit être soutenue par l'instance régionale et prendre en compte tous les avis des parties concernées.

Pour terminer, M. Callens souligne qu'il faut établir une réelle coopération entre les partenaires et INFRABEL. Il convient d'inclure les partenaires dans la prise de décision, les considérer comme des acteurs de terrain et ne pas les cantonner un rôle de relayeurs d'informations.

gemeenten beslissen niet alleen, want ook de provincie waarin de overweg zich bevindt en het gewestelijk departement mobiliteit moeten een advies uitbrengen. Indien de onenigheid aanhoudt, bestaat de mogelijkheid om in beroep te gaan.

De spreker geeft aan dat Vlaanderen de mosterd heeft gehaald bij het Waalse gemeentewegendecreet, omdat dit decreet de minister de mogelijkheid biedt een beroep te beslechten.

Met de adviezen waarover de gemeente beschikt, is zij volgens de spreker bij machte de knoop door te hakken bij geschillen over een schrapping van een spoorwegovergang. De huidige situatie kan niet blijven duren; er moet iets veranderen, via dit wegendecreet dan wel op een andere manier, die dezelfde waarborgen biedt.

De heer Wies Callens (Fietzersbond) benadrukt dat Infrabel ook goede fietspadenprojecten voorstelt.

In het verlengde daarvan geeft hij tevens aan dat hij samenwerkt met de GRACQ.

Voorts wijst de spreker erop dat er thans al partnerschappen en samenwerkingen met andere instanties bestaan. Er werd al veel overleg gepleegd om samen oplossingen uit te werken.

De spreker is van oordeel dat de gemeenten moeten kunnen beslissen over het al dan niet schrappen van een spoorwegovergang.

Tot slot geeft de spreker aan dat hij bereid is om samen met Infrabel veilige oplossingen te onderzoeken en uit te werken. De heer Callens wijst er echter op dat bovenal de gevolgen voor de mobiliteit van de gemeente moeten worden nagegaan. Aangezien alle partners bij de zaak betrokken zijn, is meer transparantie vereist.

De spreker beveelt de leden aan het wegendecreet te volgen zoals in Wallonië en de twee voorstellen van resolutie in die zin aan te passen. De heer Callens is van oordeel dat een beslissing de steun moet krijgen van de gewestelijke instantie en alle adviezen van de stakeholders in aanmerking moet nemen.

Tot slot benadrukt de heer Callens dat een echte samenwerking tussen de partners en Infrabel tot stand moet worden gebracht. De partners moeten bij de besluitvorming worden betrokken en moeten worden beschouwd als actoren in het veld, niet louter als doorgeefluik van informatie.

M. Steven Clays (*trage wegen*) estime qu'INFRABEL ne devrait pas décider seule d'une suppression d'un passage à niveau. Cette compétence doit revenir au monde politique.

L'orateur prend l'exemple de la Suisse où le trafic ferroviaire est dense avec un nombre d'accidents moindre par rapport à la Belgique. Il est d'accord qu'il faut élargir les capacités, éviter les interférences entre les réseaux et intervenir dans les grands axes comme le suggère INFRABEL.

Par la suite, l'intervenant rappelle que beaucoup de passages à niveau en zone rurale ne sont pas équipés de barrières électrifiées. Il ne s'agit pas, dans ce cas-ci, des problèmes de capacité, mais de prendre en compte d'autres considérations.

Cependant, M. Clays estime que supprimer un passage à niveau pourrait créer un point conflictuel à un autre endroit.

Concernant les dispositions légales au sujet de l'interception, l'orateur affirme qu'il n'est pas simple de s'y retrouver parmi tous les arrêts rendus par la Cour de cassation. Lorsque plusieurs voies se croisent, la question est de savoir qui doit investir. Néanmoins, aucun arrêt ne mentionne la suppression d'un passage à niveau. L'arrêt du 10 octobre 1979 stipule que sur un carrefour entre une voie régionale et une voie communale, cette dernière disparaît après l'approbation du plan. Ceci peut se faire aussi avec les passages à niveau. Le but est donc que les voies communales continuent d'exister.

L'orateur estime donc que le droit concernant les voiries communales flamandes et wallonnes règle cette matière. La commune tranche sur une décision de suppression d'un passage à niveau mais elle répond, néanmoins, à de nombreux critères. Parallèlement, un recours est possible lorsque la décision n'est pas prise correctement. Ce sont des équilibres à prendre pour régler la matière et permettre au public d'interagir de manière adéquate.

L'intervenant salue en grandes lignes les amendements n°s 1 et 2 (DOC 55 1769/002).

L'organisation "Trage wegen" est déjà en concertation avec d'autres instances en zone rurale et notamment le secteur de l'agrotourisme. Néanmoins, l'orateur souligne

De heer Steven Clays (*Trage wegen*) is van oordeel dat Infrabel niet in zijn eentje over een schrapping van een spoorwegovergang zou mogen beslissen. De bevoegdheid ter zake moet bij de politici liggen.

De spreker voert Zwitserland op als voorbeeld: hoewel het treinverkeer er druk is, zijn er minder ongevallen dan in België. Hij is het ermee eens dat de capaciteit moet worden opgetrokken, dat interferentie tussen de netwerken moet worden voorkomen en dat er op de belangrijke assen ingrepen nodig zijn, zoals Infrabel voorstelt.

Vervolgens wijst de spreker erop dat veel spoorwegovergangen in landelijk gebied niet van elektrische slagbomen zijn voorzien. In dit geval gaat het niet om capaciteitsproblemen, maar om andere overwegingen waarmee rekening moet worden gehouden.

De heer Clays is evenwel van oordeel dat het sluiten van een spoorwegovergang voor een conflictsituatie op andere plaatsen zou kunnen zorgen.

Wat de wettelijke bepalingen inzake interceptie betreft, geeft de spreker aan dat het niet eenvoudig is wijs te worden uit alle arresten van het Hof van Cassatie. Wanneer meerdere wegen elkaar kruisen, rijst de vraag wie moet investeren. Toch heeft geen enkel arrest het over het sluiten van een spoorwegovergang. In zijn arrest van 10 oktober 1979 stelt het Hof het volgende: "Wanneer een nieuwe, aan te leggen rijksweg een gemeenteweg kruist, wordt de gemeenteweg, op de plaats waar hij gekruist wordt, reeds ingelijfd in de rijksweg vanaf het ogenblik dat dit gedeelte van de weg zijn nieuwe bestemming krijgt (...)" ; de gemeenteweg verdwijnt dus na goedkeuring van het plan. Dit kan ook gelden bij spoorwegovergangen. Het is dus de bedoeling dat de gemeentewegen blijven bestaan.

De spreker is derhalve van oordeel dat deze aangelegenheid ressorteert onder het recht inzake het Vlaamse en het Waalse gemeentewegennet. De gemeente neemt de beslissing tot het sluiten van een spoorwegovergang, maar hanteert daarbij niettemin heel wat criteria. Tegelijk kan beroep worden ingesteld indien de beslissing niet correct werd genomen. In dezen moeten dergelijke evenwichten worden nagestreefd en moet de bevolking de mogelijkheid worden geboden adequaat haar stem te laten horen.

De spreker kan zich grotendeels vinden in de amendementen nrs. 1 en 2 (DOC 55 1640/002).

De vereniging "Trage wegen" pleegt al overleg met andere instanties in landelijke gebieden, meer bepaald met de sector van het agrotourisme. Niettemin benadrukt

que pour entreprendre des améliorations il faut donner des moyens financiers aux régions.

Il se dit étonné de ne pas trouver une base légale qui stipule le plein pouvoir d'INFRABEL concernant la suppression d'un passage à niveau. Dans la même lignée, l'accord d'administration demande toujours une enquête publique au préalable. L'orateur constate que celle-ci n'est pas toujours prise en compte par INFRABEL.

Pour terminer, M. Clays estime que les petits passages à niveau doivent être équipés d'une signalisation active. Néanmoins, il est d'avis que les passages à niveau doivent être supprimés sur les grands axes, comme le suggère INFRABEL.

M. Tom Destoop (Boerenbond), estime qu'il est sûrement impossible pour INFRABEL d'évaluer tous les aspects. Cela ne témoigne pas d'une mauvaise volonté, mais comprendre le monde agricole n'est pas facile, d'où le besoin d'une bonne concertation avec celui-ci.

L'orateur estime que les "autoroutes cyclables" constituent une bonne voie parallèle en zone rurale, mais le débat est délicat.

Peu de membres ont fait allusion aux règles de sécurité et celles du Code de la route, ce qui est regrettable.

Pour terminer, l'orateur affirme que des avancées ont été faites concernant l'agrotourisme, mais des obstacles subsistent. Beaucoup d'organisations en zone rurale sont un peu frustrées, car elles n'ont pas un accès direct à la route mais un projet est en cours d'élaboration.

IV. — RÉPLIQUES DES MEMBRES

M. Tomas Roggeman (N-VA) soulève deux points.

Il revient tout d'abord sur les concertations entre INFRABEL et les parties prenantes et il insiste qu'il faut tenir compte des sensibilités de chacun. À l'unanimité, des associations et partis politiques soulignent des anomalies au niveau INFRABEL.

Il se dit déçu qu'INFRABEL ne reconnaisse pas ces problèmes et ne laisse pas le choix aux membres de changer la loi.

de spreker dat de gewesten de financiële middelen moeten krijgen om verbeteringen te kunnen doorvoeren.

Hij geeft aan verbaasd te zijn nergens een wettelijke basis te vinden die Infrabel de volle bevoegdheid verleent inzake het sluiten van spoorwegovergangen. Evenzo moet er krachtens de beheersovereenkomst altijd eerst een openbaar onderzoek worden gevoerd. De spreker stelt vast dat Infrabel niet altijd rekening houdt met die vereiste.

Tot slot is de heer Clays van oordeel dat de kleine spoorwegovergangen zouden moeten worden uitgerust met actieve signalisatie. Niettemin is hij het eens met Infrabel dat de spoorwegovergangen op de grote assen moeten worden gesloten.

De heer Tom Destoop (Boerenbond) is van oordeel dat Infrabel onmogelijk alle aspecten kan beoordelen. Dat is geen kwestie van slechte wil. De landbouwwereld is nu eenmaal niet eenvoudig te begrijpen; vandaar dat er nood is aan goed overleg met die sector.

De spreker is van oordeel dat de zogeheten fiets-snelwegen in landelijk gebied een goede parallelle weg vormen, maar het is een kies debat.

Helaas hebben weinig leden verwezen naar de veiligheidsregels en het verkeersreglement.

Tot slot wijst de spreker erop dat er voortgang werd gemaakt op het vlak van het agrotourisme, maar dat nog niet alle obstakels zijn weggewerkt. Veel landelijke organisaties zijn enigszins gefrustreerd omdat ze geen rechtstreekse toegang hebben tot de weg, maar er wordt werk gemaakt van een project.

IV. — REPLIEKEN VAN DE LEDEN

De heer Tomas Roggeman (N-VA) maakt twee opmerkingen.

Met betrekking tot het overleg tussen Infrabel en de stakeholders benadrukt hij dat men rekening moet houden met eenieders gevoeligheden. Alle verenigingen en politieke partijen benadrukken eensgezind dat er sprake is van een aantal anomalieën bij Infrabel.

De spreker is ontgoocheld dat Infrabel die problemen niet erkent en de leden geen andere keuze laat dan de wet te wijzigen.

M. Pieter De Spiegeleer (VB) rejoint les idées de M. Roggeman et estime qu'INFRABEL est dans le déni.

Il souligne que la mobilité multimodale va accentuer la fermeture des barrières sur les passages et il se demande toujours pourquoi on ferme les barrières pendant 4 minutes alors que le passage du train ne dure que 25 secondes.

INFRABEL reste une entreprise publique et des choix doivent être faits. Des problèmes persistent, ce qui aura pour conséquence que le Parlement adoptera des dispositions légales afin d'y remédier.

Mme Marianne Verhaert (Open Vld) rejoint les interventions précédentes et celle de M. Clays qui appelle à investir intelligemment en ne supprimant pas complètement les passages à niveau. Elle affirme écrire une résolution plus solide qui conviendra à tous les usagers.

V. — QUESTIONS SUPPLÉMENTAIRES ET RÉPONSES

Les membres ont pu poser des questions additionnelles aux orateurs par écrit. Les questions et les réponses sont repris sous le présent titre V.

A. Questions

Questions de Mme Maria Vindevoghel

1. Questions à Infrabel

- Est-il exact que le temps d'attente des automobilistes, des cyclistes et des piétons devant une barrière est plus long lorsqu'il s'agit d'un train de marchandises que lorsqu'il s'agit d'un train de voyageurs? Infrabel pourrait-elle mettre en œuvre une solution pour raccourcir ce temps d'attente? Quelle serait cette solution?

- En outre, le transport ferroviaire de marchandises est privatisé en Belgique. Lineas est la plus grande entreprise dans ce domaine. Quelle contribution ces sociétés privées apportent-elles à la sécurité ferroviaire aux passages à niveau en Belgique? Participent-elles, par exemple, aux frais de sécurisation des passages à niveau dans nos ports? Si oui, de quelle manière?

- Pourquoi ferme-t-on déjà des passages à niveau sécurisés alors que tant de passages à niveau ne sont toujours pas sécurisés?

De heer Pieter De Spiegeleer (VB) is het eens met de heer Roggeman en vindt dat Infrabel de problemen ontkent.

Hij benadrukt dat de sluiting van de slagbomen op de overwegen met de opkomst van de multimodale mobiliteit nog een grotere impact zal hebben. Hij vraagt zich af waarom die slagbomen vier minuten lang gesloten moeten blijven, terwijl het voorbijrijden van de trein maar 25 seconden duurt.

Infrabel blijft een overheidsonderneming; er zullen keuzes moeten worden gemaakt. Aangezien bepaalde problemen blijven aanslepen, zal het Parlement wettelijke bepalingen aannemen om die verhelpen.

Mevrouw Marianne Verhaert (Open Vld) sluit zich aan bij de vorige betogen en bij dat van de heer Clays, die oproept intelligent te investeren door de spoorwegovergangen niet volledig te sluiten. Ze kondigt aan werk te zullen maken van een meer gedegen voorstel van resolutie, dat alle gebruikers ten goede zou komen.

V. — BIJKOMENDE VRAGEN EN ANTWOORDEN

De leden hebben de sprekers bijkomende schriftelijke vragen kunnen stellen. De vragen en de antwoorden worden onder deze titel V opgenomen.

A. Vragen

Vragen van Kamerlid Maria Vindevoghel

1. Vragen ter attentie van Infrabel

- Klopt het dat de wachttijd voor de automobilisten, fietsers en voetgangers voor een slagboom hoger oploopt wanneer het om een goederentrein gaat dan wanneer het om een reizigerstrein gaat? Wat is zowat de maximale wachttijd? Zou Infrabel een technische oplossing kunnen implementeren om die wachttijd in te korten? Dewelke?

- Voorts is het goederenvervoer per spoor in België geprivatiseerd. Lineas is in dit verband de grootste maatschappij. Welke bijdrage leveren deze private bedrijven aan de spoorveiligheid met betrekking tot de overwegen in België? Staan zij mee in voor de kosten voor het beveiligen van overwegen, bijvoorbeeld in onze havens? Zo ja, op welke manier?

- Waarom worden er reeds beveiligde overwegen gesloten terwijl we nog zo veel onbeveiligde overgangen hebben?

- Le représentant d'Infrabel pourrait-il fournir des explications supplémentaires sur la manière dont se déroulent le processus décisionnel et la mise en œuvre finale de la fermeture d'un passage à niveau? Quel est le délai entre la décision et la mise en œuvre de la fermeture d'un passage à niveau?

- Quels sont les éléments prioritaires pour décider de fermer un passage à niveau? Est-ce le nombre d'accidents à cet endroit? Est-ce une décision politique de la part d'un cabinet? Est-ce le coût d'un projet? Est-ce une initiative des autorités locales?

- La résolution d'Ecolo-Groen et du sp.a demande de rendre le SPF Mobilité responsable du suivi des chiffres d'accidents, des passages à niveau dangereux et des mesures prises par Infrabel. Il ne nous semble pas judicieux de demander à un service relevant du ministre de la Mobilité, en l'occurrence le SPF Mobilité, de contrôler un autre service relevant du même ministre, en l'occurrence Infrabel. Ce contrôle doit exister, mais nous estimons qu'il doit être effectué par un organe indépendant, par exemple par le SSICF. Qu'en pense Infrabel?

- La résolution demande également au gouvernement fédéral de lancer des projets pilotes en vue de déployer des passages à niveaux équipés de barrières complètes et de détection d'obstacles. Selon la membre, les barrières complètes ont été abandonnées depuis longtemps en Belgique et les passages à niveau ne sont plus équipés que de demi-barrières afin de faire en sorte qu'une personne ne puisse jamais être bloquée sur le passage à niveau pendant la fermeture des barrières et de permettre aux services de secours d'accéder au passage à niveau, même lorsque les barrières sont fermées. Le représentant d'Infrabel pourrait-il à nouveau expliquer pourquoi la Belgique a abandonné les barrières complètes et lui semble-t-il utile de lancer un projet pilote en vue d'équiper les passages à niveau de barrières complètes et de détection d'obstacles?

- Kunt u ons meer uitleg geven over hoe het beslissingsproces en de uiteindelijke uitvoering van een sluiting van een overweg verlopen? Hoeveel tijd gaat er over tussen de beslissing en de uitvoering voor het sluiten van een overweg?

- Welke punten zijn prioritair om over te gaan tot een sluiting van een overweg? Is dat het aantal ongevallen op die plaats? Is dat een politieke beslissing vanuit een kabinet? Is dat de kostprijs van een project? Is dat op initiatief van de lokale besturen?

- De resolutie van Ecolo-Groen en sp.a vraagt dat de FOD Mobiliteit verantwoordelijk moet worden voor het opvolgen van de ongevallencijfers, de gevaarlijke spoorwegovergangen en de genomen maatregelen door Infrabel. Ons lijkt dat geen goed idee om de ene dienst die valt onder de minister van Mobiliteit, hier de FOD Mobiliteit, een andere dienst, Infrabel, te doen controleren. Die controle moet er zijn, maar dat moet volgens ons gebeuren door bijvoorbeeld het DVIS, een onafhankelijk orgaan, om alle vormen van belangenvermenging te voorkomen. Wat denkt Infrabel hierover?

- Nog in de resolutie wil men een proefproject uitschrijven voor de uitrol van overwegen met hele slagbomen en obstakeldetectie. Volgens mij zijn we al lang afgestapt van de hele slagbomen en kennen we in België nu enkel nog halve slagbomen, om te voorkomen dat iemand zou kunnen worden ingesloten tijdens het sluiten van de slagbomen en om de mogelijkheid te laten bestaan dat hulpdiensten, zelfs bij gesloten slagbomen, de overweg over kunnen. Kunt u ons nogmaals duidelijk maken waarom we in België zijn afgestapt van de hele slagboom en lijkt u een proefproject met volle slagbomen met obstakeldetectie nuttig?

- Combien de passages à niveau sont-ils actuellement équipés de caméras ANPR et celles-ci sont-elles utiles? Y a-t-il moins d'accidents aux passages à niveau équipés de caméras ANPR?

- Infrabel collabore avec des applications telles que Waze. Ces applications disposent des coordonnées GPS de tous les passages à niveau publics en Belgique et enverront un signal d'avertissement aux conducteurs circulant à proximité d'un passage à niveau. Les conducteurs recevront un deuxième avertissement lorsqu'ils seront proches du passage à niveau. – Que pense Infrabel de ce projet? Ce dispositif a-t-il un impact sur les accidents dans les ports? Pourrait-on étendre cela à tous les systèmes GPS installés dans les voitures? De nombreux conducteurs reçoivent par exemple un avertissement lorsqu'ils se rapprochent d'un radar; ne serait-il pas utile qu'ils reçoivent également un avertissement lorsqu'ils s'approchent d'un passage à niveau et, éventuellement, un avertissement supplémentaire lorsque les barrières se ferment ou lorsqu'un train approche? Cela serait-il techniquement possible?

- Quel montant Infrabel devrait-elle investir pour sécuriser tous les passages à niveau d'ici 2035 et faire en sorte que nous n'ayons plus à déplorer un seul accident mortel sur l'un de nos passages à niveau? Quel montant Infrabel a-t-elle actuellement prévu de consacrer, au cours des années à venir, à la sécurisation des passages à niveau?

2. Questions à l'attention de la VVSG

- Y a-t-il des villes ou des communes qui prennent elles-mêmes l'initiative de fermer ou de réaménager des passages à niveau dangereux? Les pouvoirs locaux sont-ils demandeurs de la fermeture et/ou de la sécurisation de certains d'entre eux? Qui, selon vous, devrait financer ces réaménagements? Uniquement le fédéral? Les autorités locales? Les régions?

3. Questions à l'attention du Fietsersbond et de l'ASBL Trage Wegen

- Quelle est votre vision de la problématique des passages à niveau? Se résume-t-elle à un conflit entre une voie lente et une voie de chemins de fer?

- Comment une voie lente peut-elle être interrompue de manière sûre par une voie ferrée? Par un pont ou un tunnel, ou y a-t-il d'autres possibilités?

- Hoeveel overwegen zijn er vandaag uitgerust met ANPR-camera's en hebben die nut? Zien we minder ongevallen aan overwegen met een ANPR camera?

- Infrabel werkt samen met applicaties zoals Waze. Deze apps hebben de gps-coördinaten van alle Belgische openbare overwegen en zullen een waarschuwings-signaal versturen naar chauffeurs die in de buurt van een overweg rijden. De chauffeurs krijgen nog eens een tweede waarschuwing als ze vlak bij de overweg zijn. Hoe evalueert Infrabel dit project? Heeft dit project effect op de ongevallen in havens? Kunnen we dit eventueel uitbreiden naar alle gps-systemen in wagens? Veel chauffeurs krijgen bijvoorbeeld een waarschuwing wanneer ze een flitspaal naderen; zou het niet nuttig zijn dat ze ook een waarschuwing krijgen bij het naderen van een overweg en eventueel nog een extra waarschuwing krijgen wanneer de slagbomen sluiten of wanneer een trein nadert? Zou dat technisch kunnen?

- Welk bedrag zou Infrabel moeten investeren om tegen 2035 alle overwegen veilig te maken, zodat we geen enkel dodelijk slachtoffer meer hoeven te betreuren op onze overwegen? Welk bedrag heeft Infrabel vandaag begroot voor de komende jaren met betrekking tot het beveiligen van overwegen?

2. Vragen ter attentie van de VVSG

- Zijn er steden en gemeenten die zelf ook initiatief nemen tot het sluiten of herinrichten van gevaarlijke overwegen? Zijn de lokale overheden vragende partij om overwegen te sluiten en/of te beveiligen? Wie moet volgens jullie deze herinrichtingen financieren? Is dat enkel de federale overheid? De lokale besturen? De gewesten?

3. Vragen ter attentie van de Fietsersbond en vzw Trage Wegen

- Hoe zien jullie de problematiek van de overwegen? Is er volgens jullie überhaupt een probleem met een trage weg die in conflict komt met een spoorweg?

- Op welke manier kan een trage weg veilig worden onderbroken door een spoorweg? Via een brug of tunnel, of zijn er nog mogelijkheden?

4. Questions à l'attention du Boerenbond et de l'Algemeen Boerensyndicaat

• En quoi la fermeture d'un passage à niveau gêne-t-elle le bon fonctionnement d'une exploitation agricole? Y a-t-il des exemples concrets d'agriculteurs qui subissent des dommages en raison de la fermeture d'un passage à niveau? Serait-ce une solution de prévoir une compensation financière pour les agriculteurs en cas de nuisance avérée? Quelles solutions proposez-vous par rapport à cette problématique?

B. Réponses

1. Réponses d'Infrabel

Voir le document d'Infrabel joint en annexe.

2. Réponses de M. Steven Verbanck (VVSG)

Nous n'avons pas connaissance de communes ayant elles-mêmes demandé la suppression d'un passage à niveau, mais dans des cas très exceptionnels, on pourrait l'imaginer. Il peut arriver en revanche qu'une commune demande l'adaptation d'un passage à niveau, par exemple parce qu'il est plus étroit que le reste de la voirie (p. ex. lorsque le passage à niveau est aussi large que la chaussée, mais que la voirie comprend également un trottoir ou une piste cyclable avant et après le passage à niveau).

Dans le contrat de gestion (si nous avons lu la bonne version), il est prévu, à l'article 38, 2^e tiret, qu'Infrabel "prévoit des passages adéquats pour les cyclistes lors de la suppression de passages à niveau si l'enquête publique précédente a montré qu'il existait une demande suffisante".

3. Réponses de M. Tom Destoop (Boerenbond)

En quoi la fermeture d'un passage à niveau empêche-t-elle le bon fonctionnement d'une exploitation agricole?

Pour nous, il s'agit surtout d'une question d'accessibilité des fermes et des parcelles. Dans notre texte, nous proposons, en guise d'illustration, quelques simulations du nombre de fois qu'un agriculteur doit se rendre sur sa parcelle (p. ex., environ 50 fois s'il s'agit de pommes de terre). Un détour peut donc représenter un coût caché très élevé pour une exploitation agricole. Il ne faut vraiment pas le sous-estimer. Il est certain que pour certains agriculteurs, une fermeture pourra avoir

4. Vragen ter attentie van de Boerenbond en het Algemeen Boerensyndicaat

• In welk opzicht belet het sluiten van een overweg de goede werking van een landbouwbedrijf? Zijn er concrete voorbeelden van landbouwers die schade ondervinden na het sluiten van een overweg? Zou het een oplossing kunnen zijn landbouwers financieel te compenseren voor de eventueel bewezen hinder? Welke oplossingen dragen jullie aan met betrekking tot deze problematiek?

B. Antwoorden

1. Antwoorden van Infrabel

Zie bijgevoegd document van Infrabel.

2. Antwoorden van de heer Steven Verbanck (VVSG)

Wij hebben geen weet van gemeenten die zelf vragende partij zijn om een overweg af te schaffen, maar heel uitzonderlijk zou het wel kunnen. Dat een gemeente vraagt een overweg aan te passen, zal wel voorkomen, bijvoorbeeld omdat de overweg smaller is dan de rest van de weg (bijvoorbeeld overweg slechts even breed als de rijbaan, terwijl er voor en na de overweg ook trottoir of fietspad ligt langs de weg).

In het beheerscontract (als we de juiste versie hebben gelezen) staat in artikel 38, 2^e streepje: "Infrabel zorgt voor passende doorgangen voor fietsers bij het afschaffen van overwegen indien uit het voorafgaand openbaar onderzoek gebleken is dat er voldoende vraag naar is."

3. Antwoorden van de heer Tom Destoop (Boerenbond)

In welk opzicht belet het sluiten van een overweg de goede werking van een landbouwbedrijf?

Voor ons is het vooral een kwestie van bereikbaarheid van hoeves en percelen. In onze tekst maken we, ter illustratie, enkele simulaties hoeveel keer een landbouwer naar zijn perceel moet. (bijvoorbeeld voor aardappelen: ongeveer 50 keer). Het omrijden kunnen heel hoge verdoken kosten op een landbouwbedrijf zijn. Dit mag echt niet onderschat worden. Natuurlijk zal dit voor sommige landbouwers zeer ingrijpend zijn: stel dat een landbouwer voor al zijn percelen plots 15 minuten

d'énormes conséquences: imaginez qu'un agriculteur doive subitement faire un détour de 15 minutes pour rejoindre toutes ses parcelles. Pour d'autres, ce serait sans doute moins grave (p. ex. en cas de détour pour une seule parcelle).

Il est très important, pour un agriculteur, de suivre de près ses parcelles et les cultures qui y poussent. C'est pourquoi la proximité est toujours une plus-value. Il suffit de penser à la détection de maladies ou de ravageurs, ou au suivi des besoins en eau.

Y a-t-il des exemples concrets d'agriculteurs qui subissent des dommages en raison de la fermeture d'un passage à niveau?

Absolument. Dans le cas de nombreux passages à niveau déjà fermés, il y a eu un impact sur le secteur agricole. Si vous le souhaitez, nous pouvons constituer un dossier avec quelques exemples.

Serait-ce une solution de prévoir une compensation financière pour les agriculteurs en cas de nuisance avérée?

S'il a le choix, le secteur agricole optera toujours pour le maintien des passages à niveau aussi longtemps que possible. Nous comprenons évidemment aussi que dans de rares cas, c'est la seule solution. Le cas échéant, l'impact financier sur les agriculteurs peut être estimé de manière assez précise. Il serait en fait logique de prévoir une compensation, même si cela ne s'est encore jamais produit. Mais une solution purement financière ne pourra jamais effacer toutes les frustrations. Supposons que le préjudice annuel soit estimé à 3 000 euros: pendant combien d'années l'agriculteur sera-t-il indemnisé? L'impact d'un passage à niveau fermé ne s'estompera jamais...

Quelles solutions proposez-vous par rapport à cette problématique?

Les compensations financières ne constituent donc pas toujours la meilleure solution. La construction de ponts ou de tunnels suffisamment larges est certainement préférable.

Une autre solution possible est le remembrement des terres, qui peut permettre aux agriculteurs de s'échanger des parcelles situées de part et d'autre du passage à niveau, ce qui permet de réduire l'impact net d'une fermeture définitive.

Notre texte évoque aussi la possibilité d'utiliser des voiries parallèles, ce qui permet de réduire sensiblement la durée des détours. Mais cela implique que des

moet omrijden. Voor andere zal dit beter meevallen (bijvoorbeeld voor één perceel omrijden).

Percelen, en de daarop groeiende teelten, van nabij opvolgen is zeer belangrijk, daardoor zijn percelen dichtbij altijd een meerwaarde. Denken we maar aan het inschatten van ziekten en plagen of het opvolgen van waternood.

Zijn er concrete voorbeelden van landbouwers die schade ondervinden na het sluiten van een overweg?

Die zijn er zeker. Bij heel veel overwegen die al gesloten zijn, was er een impact op de landbouwsector. Als u dat wenst kunnen wij zeker een dossier samenstellen met enkele voorbeelden.

Zou het een oplossing kunnen zijn landbouwers financieel te compenseren voor de eventueel bewezen hinder?

De landbouwsector zal altijd kiezen om overwegen zo lang mogelijk open te houden. Natuurlijk begrijpen wij ook dat het in zeldzame gevallen gewoon de enige oplossing blijkt. In dergelijke cases kan de impact voor de landbouwers financieel vrij accuraat ingeschat worden. Dit compenseren zou, niettegenstaande het nog nooit gebeurde, eigenlijk logisch zijn. Al zal een puur geldelijke oplossing altijd nog frustraties nalaten. Stel dat de jaarlijkse impact geschat wordt op 3 000 euro. Voor hoeveel jaar ga je de landbouwer dan compenseren? De impact van een gesloten overweg is immers voor eeuwig...

Welke oplossingen dragen jullie aan met betrekking tot deze problematiek?

Financiële compensaties zijn dus niet altijd de beste. Het creëren van voldoende brede bruggen of tunnels, is zeker te verkiezen.

Een ander mogelijk instrument is de ruilverkaveling, waarbij landbouwers gronden kunnen ruilen aan beide zijden van de overweg zodat er netto minder impact gegenereerd wordt.

Ook de opties voor het gebruiken van parallelwegen komt in onze tekst aan bod. Hiermee wordt de omrijtijd sterk beperkt. Dit impliceert dan weer dat

véhicules agricoles puissent parfois se retrouver, par exemple, sur des “autoroutes cyclables”.

landbouwvoertuigen bijvoorbeeld op fietssnelwegen terecht kunnen komen.

DEUXIÈME PARTIE: PRÉSENTATIONS ET COMMUNICATIONS

TROISIÈME PARTIE: AVIS ÉCRITS

Des avis écrits ont été demandés aux acteurs suivants:

- les régions
- SNCB
- Centrex
- Belgian Rail Freight Forum
- UVCW
- AVCB – Brulocalis
- Havenbedrijf Antwerpen SA de droit public.
- SPF Mobilité et Transports
- le ministre de la Mobilité
- Le Service de Sécurité et d’Interopérabilité des Chemins de Fer (SSICF)
- l’Organisme d’Enquête pour les Accidents et Incidents Ferroviaires (OEAFI)

Les avis reçus sont repris dans le présent rapport.

DEEL II: PRESENTATIES EN MEDEDELINGEN

DEEL III: SCHRIFTELIJKE ADVIEZEN

Schriftelijke adviezen werden gevraagd aan:

- de gewesten
- NMBS
- Centrex
- Belgian Rail Freight Forum
- UVCW
- VSGB – Brulocalis
- Havenbedrijf Antwerpen, nv van publiek recht
- FOD Mobiliteit en Vervoer
- de minister van Mobiliteit
- Dienst Veiligheid en Interoperabiliteit van de Spoorwegen (DVIS)
- Onderzoeksorgaan voor Ongevallen en Incidenten op het Spoor (OOIS)

De ontvangen adviezen werden in dit verslag opgenomen.

ANNEXES



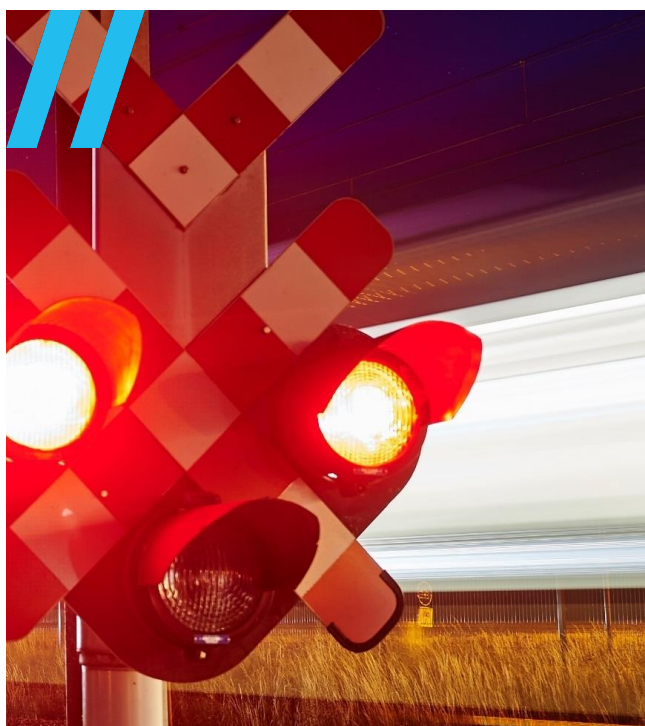
INFRABEL

Sécurité des passages à niveau

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

Jochen Bultinck (Chief Operations Officer)

10/03/2021



INFRABEL

Beveiliging van de overwegen

Commissie voor Mobiliteit, Overheidsbedrijven en Federale Instellingen

Jochen Bultinck (Chief Operations Officer)

10/03/2021





1. **Introduction**
2. **Stratégie Infrabel**
3. **Conclusions**



1. **Inleiding**
2. **Strategie van Infrabel**
3. **Conclusies**



Introduction

- a. Etat des lieux (chiffres et constats)
- b. Problématique

Inleiding

- a. Stand van zaken (cijfers en vaststellingen)
- b. Problematiek



Etat des lieux



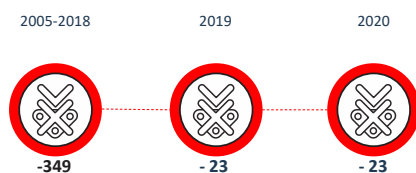
1458
PN publics

1394 signalisation active
64 signalisation passive

204
PN privés

58 signalisation active
146 signalisation passive

Suppression de PN



1662

Au 1^{er} janvier 2021, il reste **1662** passages à niveau (PN) sur le réseau ferroviaire belge.

4



Stand van zaken



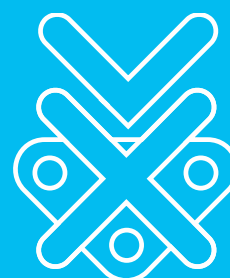
1458
Openbare OW

1394 actieve signalisatie
64 passieve signalisatie

204
Private OW

58 actieve signalisatie
146 passieve signalisatie

Afschaffing van OW



1662

Op 1 januari 2021 telde het Belgische spoorwegnet nog **1662** overwegen (OW).

4





1. Introduction
a. Etat des lieux

Arrêté Royal du 11 juillet 2011

L' Arrêté Royal du 11 juillet 2011* *définit* et catégorise les passages à niveau :

- Passages à niveaux publics = « le croisement total ou partiel de plain-pied d'une voie publique par une ou plusieurs voies ferrées établies en dehors de la chaussée »
- Passages à niveaux privés = « le croisement total ou partiel de plain-pied d'une voie publique ou d'une voie privée par une ou plusieurs voies ferrées établies en dehors de la chaussée, et qui était créé dans l'intérêt de particuliers »
- Passages à niveau à **signalisation active** = « un passage à niveau dont la signalisation avertit les usagers du passage à niveau de l'approche et/ou du passage d'un train »
- Passages à niveau à **signalisation passive** = « un passage à niveau dont la signalisation n'avertit les usagers du passage à niveau ni de l'approche ni du passage d'un train »



* Arrêté Royal relatif aux dispositifs de sécurité des passages à niveau sur les voies ferrées

5



1. Inleiding
a. Stand van zaken

Koninklijk besluit van 11 juli 2011

Het koninklijk besluit van 11 juli 2011* *definieert* en categoriseert de overwegen:

- Onder "openbare overweg" wordt verstaan: *de gelijkgrondse, gehele of gedeeltelijke kruising van een openbare weg door één of meer buiten de rijbaan aangelegde sporen.*
- Private overwegen = *"de gelijkgrondse, gehele of gedeeltelijke kruising van een openbare weg of privé-weg door een of meer buiten de rijbaan aangelegde sporen, en die in het belang van particulieren werd gecreëerd"*
- Overweg met **actieve signalisatie** = *"een overweg waarvan de signalisatie de gebruikers van deze overweg verwittigt van het naderen en/of van de doortocht van een trein"*.
- Overweg met **passieve signalisatie** = *een overweg waarvan de signalisatie de gebruikers van deze overweg niet verwittigt van het naderen noch van de doortocht van een trein.*



* Koninklijk besluit betreffende de veiligheidsinrichtingen aan overwegen op de spoorwegen

5





Problématique(s) PN ?



Problematiek(en) OW?





Impact sur la sécurité, la robustesse, la capacité et la ponctualité du réseau ferroviaire

Historiquement, l'objectif des passages à niveau est de garantir la sécurité du trafic routier lors du croisement entre une ligne ferroviaire et une route situées au même niveau.

Paradoxalement, ils constituent malheureusement **un point noir au niveau de la sécurité ferroviaire et routière**.

De plus, ils impactent négativement la robustesse, la capacité et la ponctualité ferroviaire et peuvent représenter une source de désagréments pour les riverains et les Communes.

			1. Introduction b. Problématique
	Impact sécurité		
	Impact ponctualité		
	Congestion dans la commune		
	Coûts de maintenance (moyenne: 36 000 euros/PN/an)		
	Point de faiblesse du réseau ferroviaire		
	Pollution sonore		
	Porte d'entrée réseau (trespassing, suicides/tentative,...)		

7



Impact op de veiligheid, robuustheid, capaciteit en stiptheid van het spoorwegnet

Historisch gezien zijn overwegen bedoeld om de veiligheid van het wegverkeer te waarborgen wanneer een spoorlijn en een rijweg elkaar gelijkgronds kruisen.

Paradoxaal genoeg zijn zij helaas **een pijnpunt voor de spoor- en verkeersveiligheid**.

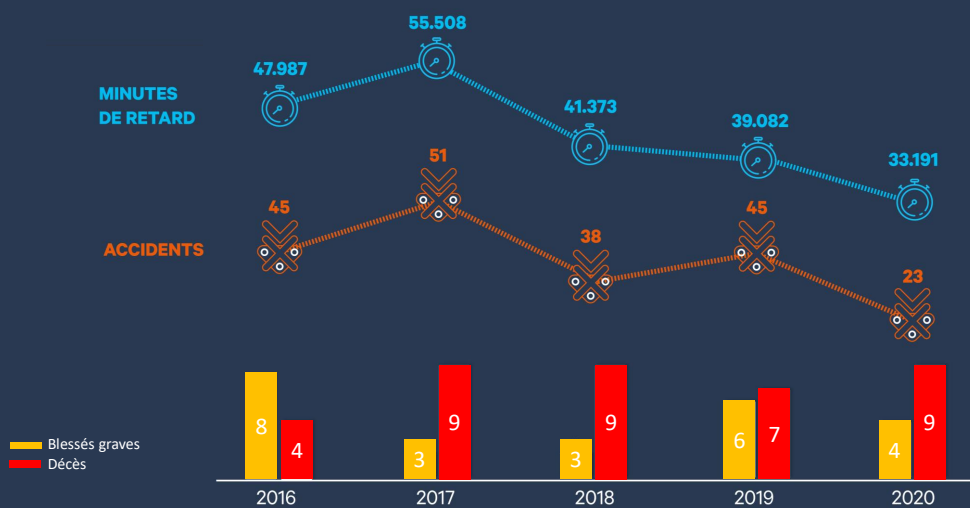
Bovendien hebben zij een negatieve impact op de robuustheid, de capaciteit en de stiptheid van de spoorwegen en kunnen zij een bron van overlast vormen voor de omwonenden en de gemeenten.

			1. Inleiding b. Problematiek
	Impact op de veiligheid		
	Impact op de stiptheid		
	Fileleed in de gemeente		
	Onderhoudskosten (gemiddelde: 36 000 euro/OW/jaar)		
	Zwakke plek van het spoornet		
	Geluidsoverlast		
	Een toegang tot het spoornet (spoorlopen, zelfdodingen / pogingen tot zelfdoding,...)		

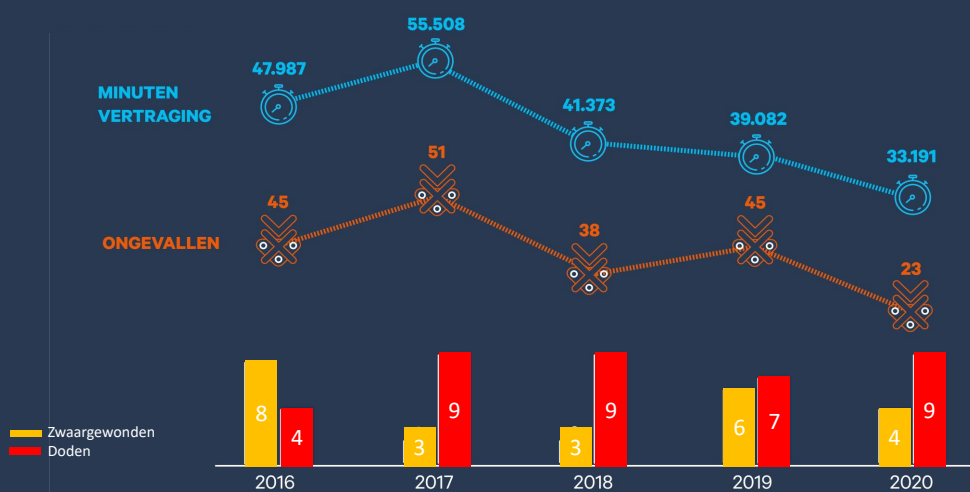
7



Accidents aux passages à niveau - Chiffres 2020



Ongevallen aan overwegen - Cijfers 2020





Sécurité aux PN: Une problématique propre à la Belgique? (1/2)



Selon les derniers rapports de l'E.R.A.* et de l'UIC**, on constate une diminution des accidents *significatifs**** aux passages à niveaux jusqu'en 2016 puis une stagnation.

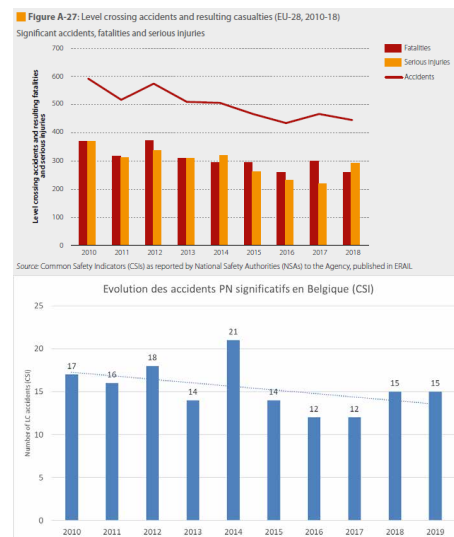
Cette tendance se constate également en Belgique mais de manière moins prononcée, plaçant notre réseau en-dessous de la moyenne européenne.

* Cf Report on Railway Safety and Interoperability in the EU 2020 (E.R.A.)

** Cf UIC SAFETY UNIT UIC Safety Report 2020 Significant Accidents 2019 Confidential Report September 2020

*** Accident significatif = accident dont les conséquences sont au moins un mort ou une personne gravement blessée, ou un minimum de 150 000€ de dégâts

1. Introduction
b. Problématique



9



Veiligheid aan OW: Een probleem eigen aan België? (1/2)



Volgens de laatste E.R.A.-* en UIC**-rapporten neemt het aantal *significante* ongevallen*** op overwegen af tot 2016 en stagneert het sindsdien.

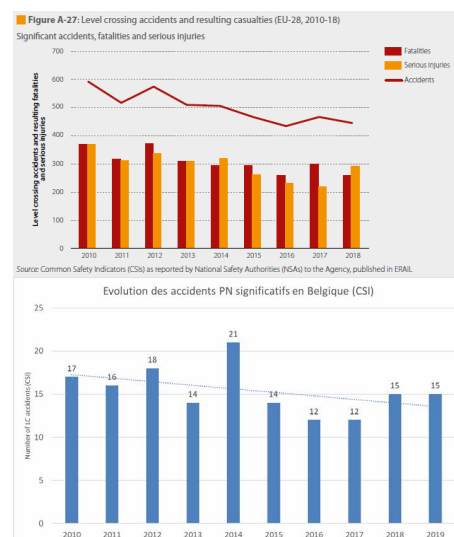
Deze tendens is ook te zien in België, maar minder uitgesproken, waardoor ons spoornet onder het Europese gemiddelde ligt.

* Zie Report on Railway Safety and Interoperability in the EU 2020 (E.R.A.)

** Zie UIC SAFETY UNIT UIC Safety Report 2020 Significant Accidents 2019 Confidential Report September 2020

*** Significant ongeval = ongeval waarvan de gevolgen minstens een overlijden, een zwaargewonde of een minimum van 150 000€ aan schade zijn

1. Inleiding
b. Problematiek



9



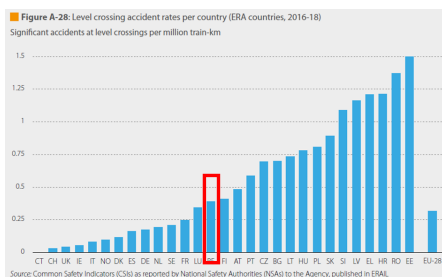


1. Introduction

b. Problématique

Une problématique propre à la Belgique? (2/2)

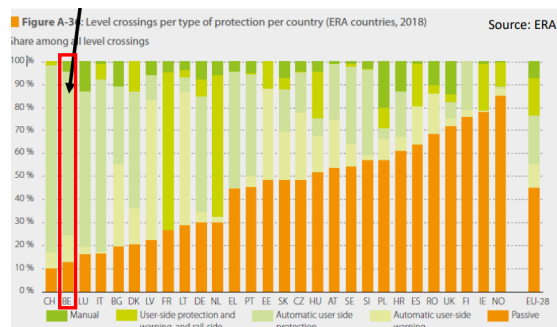
En comparaison avec l'EU, les accidents PN en Belgique représentent la plus grande part de l'ensemble des accidents ferroviaires.



Accidents aux PN en 2019



Pourtant, avec près de 90% de passages à niveau actifs, les passages à niveau belges figurent en 2^{ème} position des passages à niveaux les plus sécurisés d'Europe...*



10

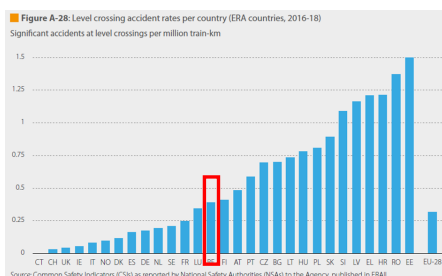


1. Inleiding

b. Problematiek

Een problematiek eigen aan België? (2/2)

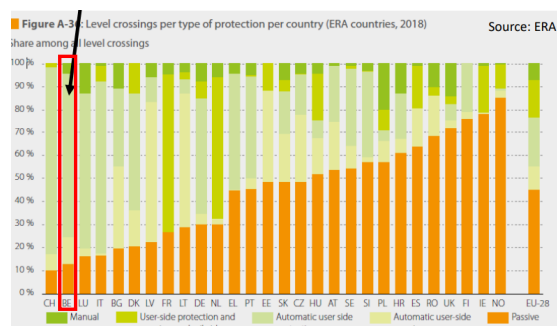
In vergelijking met de EU vormen ongevallen aan OW in België het grootste aandeel van alle spoorongevallen.



Ongevallen aan OW in 2019



Nochtans zijn de Belgische overwegen, met bijna 90% actieve overwegen, de op één na veiligste van Europa...*



* Cf UIC SAFETY UNIT UIC Safety Report 2020 Significant Accidents 2019 Confidential Report September 2020

10





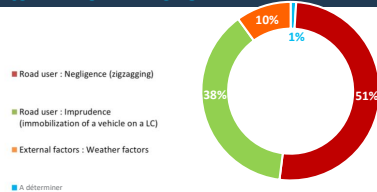
1. Introduction
b. Problématique

Analyse réalisée par Infrabel ^(1/2)

La collaboration avec la Police des Chemins de Fer (SPC) permet à Infrabel d'obtenir des données pour chaque accident survenu aux passages à niveau publics et d'en déterminer la cause principale.

Cette analyse pointe de manière constante le comportement des usagers comme cause principale des accidents survenus.

Accidents PN 2014 - 2019



Dans 89 % des cas, la responsabilité vient du comportement de l'utilisateur de la route :

51%

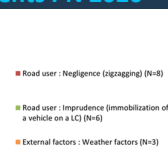
non-respect du code de la route à hauteur du PN (slalom,...)

38%

imprudence/distraction du conducteur (*blocking-back*,...)

* Hors zones portuaires

Accidents PN 2020



Dans 80 % des cas, la responsabilité vient du comportement de l'utilisateur de la route :

47%

non-respect du code de la route à hauteur du PN (slalom,...)

33%

imprudence/distraction du conducteur (*blocking-back*,...)

11



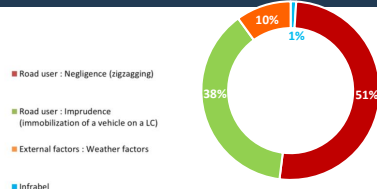
1. Inleiding
b. Problematiek

Analyse uitgevoerd door Infrabel ^(1/2)

Dankzij de nauwe samenwerking met de Spoorweggpolitie (SPC), beschikt Infrabel over nauwkeurige gegevens voor elk ongeval dat op een publieke overweg gebeurt en kan het de hoofdoorzaak ervan nauwkeurig bepalen.

Uit deze analyse komt steeds naar voren dat het gedrag van de weggebruiker de belangrijkste oorzaak is van ongevallen.

Ongevallen OW 2014 - 2019



In 89% van de gevallen ligt de verantwoordelijkheid bij het gedrag van de weggebruiker :

51%

niet-naleving van de verkeersregels ter hoogte van de OW (slalommen,...)

38%

onvoorzichtigheid/afleiding van de bestuurder (*blocking back*,...)

* Buiten havengebieden

Ongevallen OW 2020



In 80% van de gevallen ligt de verantwoordelijkheid bij het gedrag van de weggebruiker :

47%

niet-naleving van de verkeersregels ter hoogte van de OW (slalommen,...)

33%

onvoorzichtigheid/afleiding van de bestuurder (*blocking back*,...)

11





1. Introduction
b. Problématique

Analyse réalisée par Infrabel (2/2)



Fin 2018, Infrabel a commandé à GfK une étude visant à mieux cerner les comportements à risques (intrusion sur les voies et infractions aux passages à niveaux).

Les résultats de cette étude* démontrent non seulement la conscience de réaliser une infraction, mais aussi une forme d'insouciance dans le chef des personnes interrogées.

*Etude réalisée auprès de 1000 personnes interrogées

46% admettent avoir ignoré les règles de circulation aux passages à niveau

77% « ignoreraient les règles de circulation aux passages à niveau si l'occasion se présentait »



Nécessité de davantage responsabiliser les usagers (automobilistes, cyclistes,..) !

12



1. Inleiding
b. Problematiek

Analyse uitgevoerd door Infrabel (2/2)



Eind 2018 heeft Infrabel aan GfK de opdracht gegeven om een studie uit te voeren om het risicogedrag (spoorlopen en overtredingen aan overwegen) beter in kaart te brengen.

De resultaten van deze studie* tonen niet alleen aan dat men er zich van bewust is dat men een strafbaar feit pleegt, maar ook dat de respondenten hier eerder licht over gaan.

*Enquête uitgevoerd bij 1000 respondenten

46% geeft toe de verkeersregels aan overwegen te negeren

77% "zou de verkeersregels aan overwegen negeren als de gelegenheid zich voordeed"



Noodzaak om de weggebruikers (automobilisten, fietsers, enz.) meer op hun verantwoordelijkheden te wijzen !



6 Gemeentewegendecreet

De toepassing van het gemeentewegendecreet komt tegemoet aan onze bezwaren tegen de huidige regeling.

Allereerst is de beslissing **inhoudelijk** omkaderd. Volgens artikel 4 moeten beslissingen over wijzigingen van het gemeentelijk wegennet rekening houden met de volgende principes:

“1° wijzigingen van het gemeentelijk wegennet staan steeds ten dienste van het algemeen belang;

2° een wijziging, verplaatsing of afschaffing van een gemeenteweg is een uitzonderingsmaatregel die afdoende wordt gemotiveerd;

3° de verkeersveiligheid en de ontsluiting van aangrenzende percelen worden steeds in acht genomen;

4° wijzigingen aan het wegennet worden zo nodig beoordeeld in een gemeentegrensoverschrijdend perspectief;

5° bij de afweging voor wijzigingen aan het wegennet wordt rekening gehouden met de actuele functie van de gemeenteweg, zonder daarbij de behoeften van de toekomstige generaties in het gedrang te brengen. Daarbij worden de ruimtelijke behoeften van de verschillende maatschappelijke activiteiten gelijktijdig tegen elkaar afgewogen.”

Ook **procedureel** is de beslissing dan beter gekaderd:

- Het publiek wordt betrokken door het **openbaar onderzoek**.
- De beslissing wordt democratisch gelegitimeerd door de **gemeenteraad**.
- Georganiseerd administratief **beroep** mogelijk bij de (Vlaamse) minister van mobiliteit.

TRAGE WEGEN

HOORZITTING SPOORWEGOVERGANGEN
10 MAART 2021

TRAGE
WEGEN

tous à pied

Itinéraires
Wallonie



Grote Routepaden

TOURME

BOND
BETER
LEEF
VOOR DE
TOEKOMST
MILIEU

BOS+
MEER DAN BOMEN ALLEEN

HISTORIES
Herinneringen - Mémoires - L'histoire d'un lieu

V-Pasar
Vlaanderen voor je eigen tijd

pro | natura
Werken samen met Natuur?

SC
OUTS
&
GID
SEN
VLAANDEREN

TRAGEN LIEFTVELDIG ALLES OP 'N SAAT
VLAANDEREN

♀ enio

MILIEUFONT
OMER WATTEZ

natuurpunt

voetgangers
beweging

Wandelsport
Vlaanderen

westtoer

DE NATUURVRIENDEN
VOOR ACTIEVE EN DUURZAME VRIJE TIJD

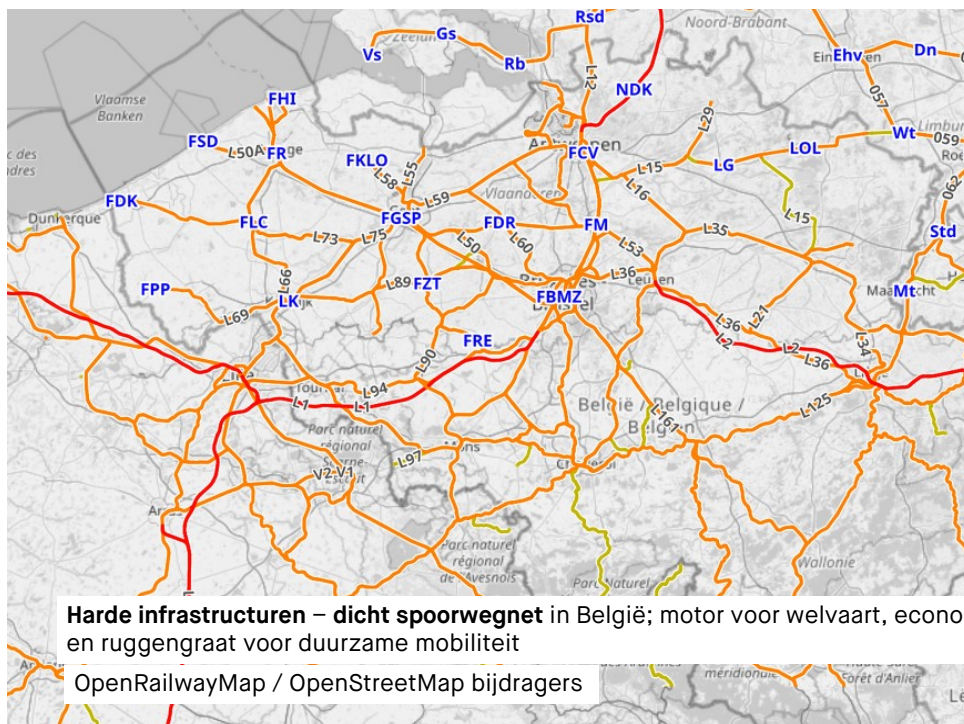
GEZINSSPORT
VLAANDEREN

De Ronssers vzw
BETTER TOGETHER

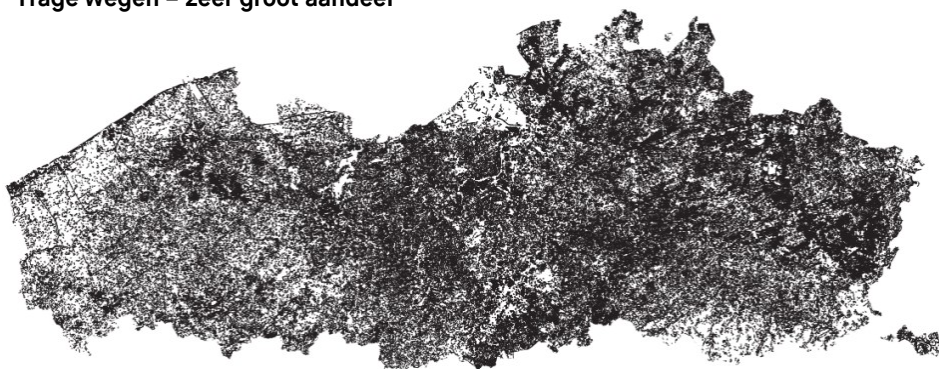
WEST-VLAAMSE
MILIEUFEDERATIE

johanna.be
the way to walk

REGIONALE
LANDSCHAPPEN



Trage wegen = zéér groot aandeel



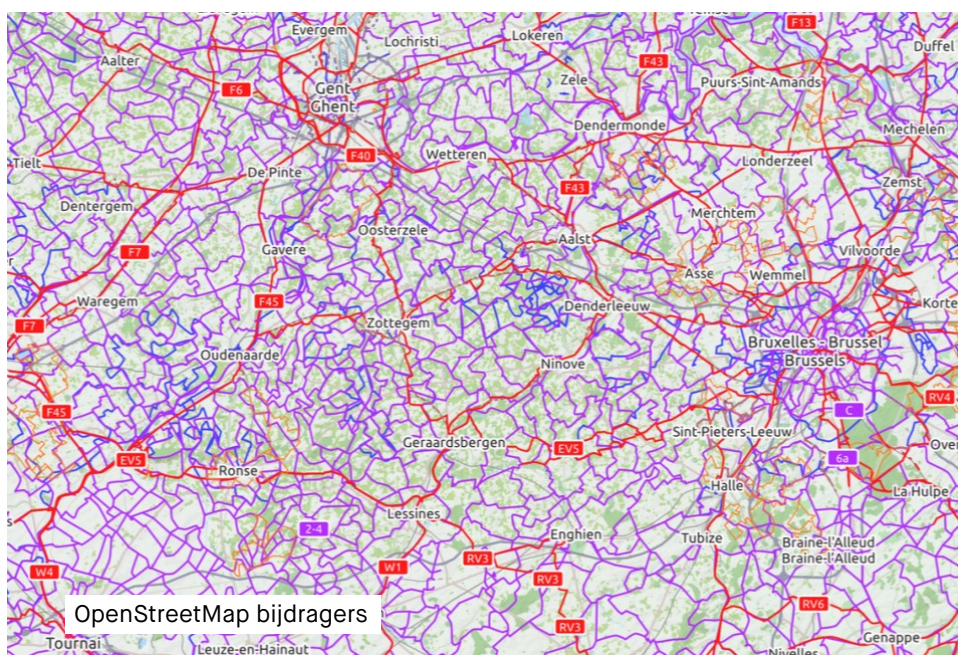
Zachte infrastructuren – fijnmazig netwerk voor voetgangers en fietsers
 waarborg voor verkeersleefbaarheid, verbindt gemeenschappen en mensen,
 drager voor sport, recreatie en ontspanning

Ca. 50.000 km 'trage weg'
Vandaag toegankelijk in Vlaanderen &
Brussel – bron: Wegenregister

Fijnmazig, verkeersveilig, autonoom... trage wegen

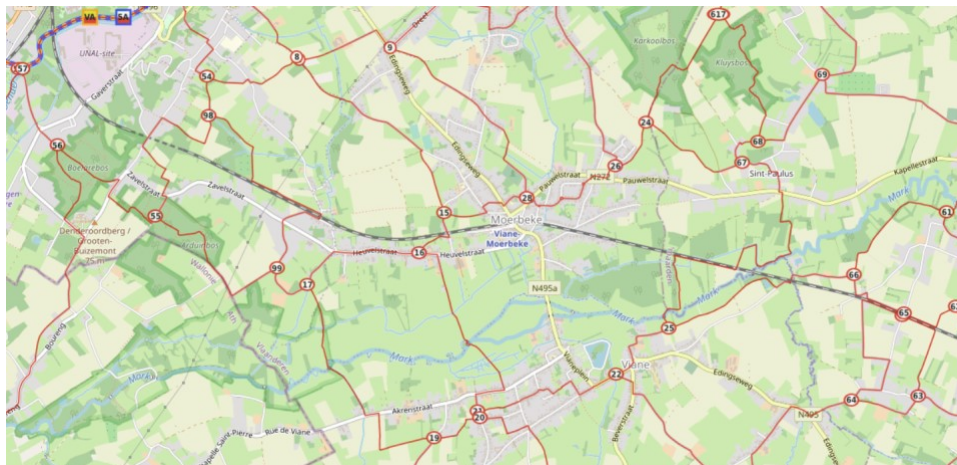


Functioneel en recreatief belang: fietsroutenetwerken



OpenStreetMap bijdragers

Functioneel en recreatief belang: wandelnetwerken



Waymarkedtrails.org / OpenStreetMap bijdragers

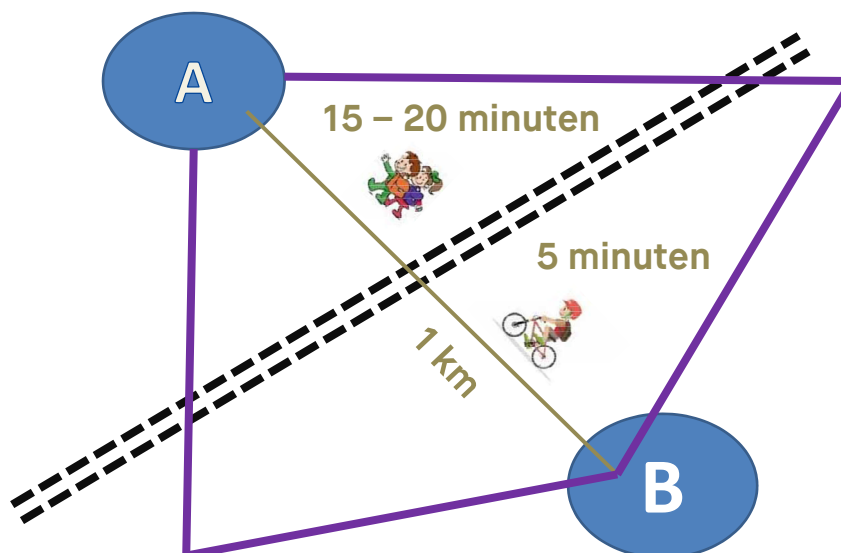
‘Als onze overweg sluit, s
een ijzeren gordijn het d
in tweeën’

De Standaard, 12/1/21



In de Nelekouter in Zottegem was tot een jaar geleden nog een overweg. Nu is het spoor een harde grens. © Fred Diebrock

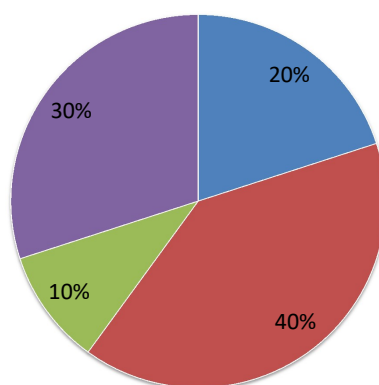
Sluiting overwegen = omgekeerde 'modal shift'



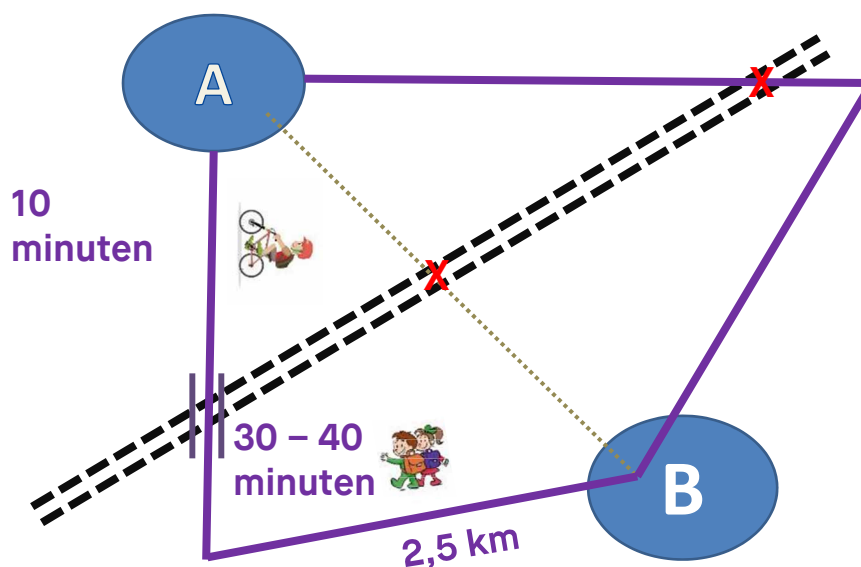
Sluiting overwegen = omgekeerde 'modal shift'

Woon-Schoolverplaatsingen basisschool tussen A en B

■ Stappen ■ Trappen ■ Openbaar vervoer ■ Personenvervoer



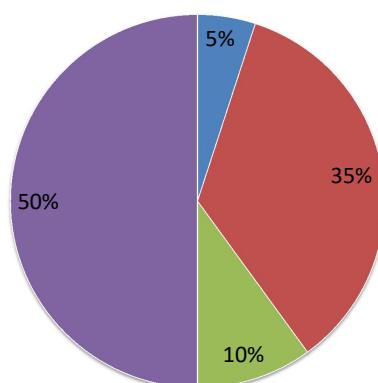
Sluiting overwegen = omgekeerde 'modal shift'



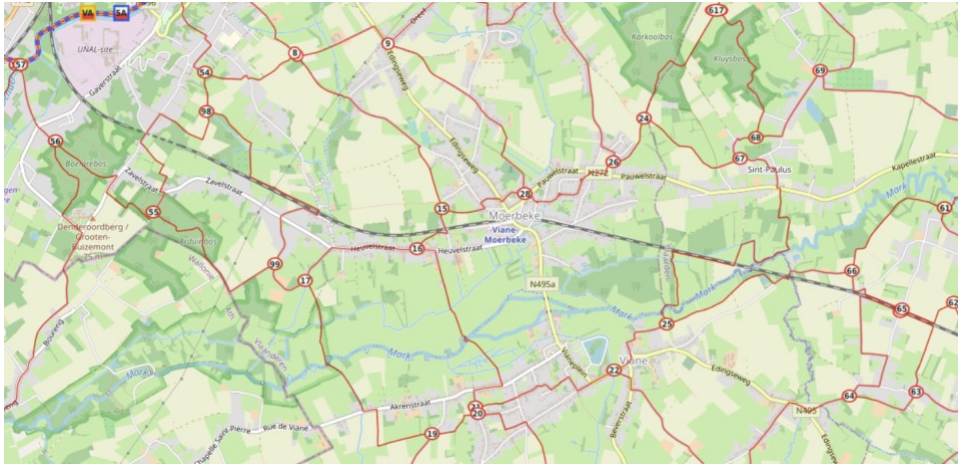
Sluiting overwegen = omgekeerde 'modal shift'

Woon-Schoolverplaatsingen basisschool tussen A en B

■ Stappen ■ Trappen ■ Openbaar vervoer ■ Personenvervoer



Functioneel en recreatief belang: wandelnetwerken



Waymarkedtrails.org / OpenStreetMap bijdragers

Veiligheidsargument: sterk nuanceren!



Ondanks sensibilisering dalen ongevallen aan overwegen niet



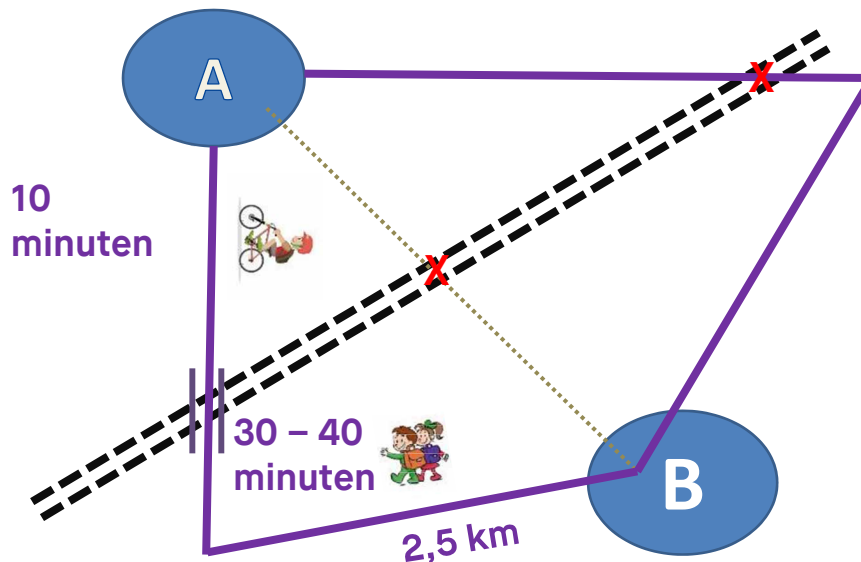
Aantal ongevallen aan overwegen blijft stabiel, veel ongevallen in Antwerpse haven

Share Invoegen Widget

http: **Trend in ongevallencijfers blijft al jaren gelijk, terwijl op 10 jaar tijd meer dan 150 overwegen verdwenen**

bron: [Open data infrabel](https://open.data.infrabel.be/)

Sluiting overwegen = omgekeerde 'modal shift'



> Tekst resolutie

1. te streven naar een halvering van het aantal ongevallen en dodelijke slachtoffers op spoorwegovergangen tegen 2030 en naar nul dodelijke slachtoffers tegen 2035;



2. Infrabel te vragen om de veiligheidsanalyse van alle overwegen te vernieuwen en voor de meest risicovolle overwegen een actieplan op te stellen dat rekening houdt met de lokale realiteit;



3. de FOD Mobiliteit verantwoordelijk te maken voor een jaarlijkse opvolging van de ongevallencijfers, de gevaarlijke spoorwegovergangen en de genomen maatregelen door Infrabel;



4. proefprojecten uit te schrijven voor de uitrol van overwegen met hele slagbomen en obstakeldetectie;



5. een actieplan specifiek gericht op de veiligheid aan overwegen in havengebieden uit te werken;



> Amendement 1

Dit verzoek vervangen als volgt:

"1. voluit en permanent te streven naar nul dodelijke slachtoffers op spoorwegovergangen;"



Sluiting overwegen = omgekeerde 'modal shift'

Resultaat:

Geen STOP, maar POTS...

- Minder verplaatsingen te voet
 - Iets minder verplaatsingen met de fiets
 - Meer verplaatsingen met de wagen
 - Verplaatsingen te voet en met de fiets langs drukkeren wegen
 - Meer verkeer = groter risico op ongevallen
- => Vicious circle

Investeringen toerisme en streekpromotie in de vuilbak



Eenvoudige, ambtelijke regeling waarbij de gemeenteraad een feitelijke weg kan erkennen als gemeenteweg.

Veiligheidsargument: sterk nuanceren!

> Tekst resolutie



Infrabel investeert zo'n 30 miljoen per jaar om het aantal ongevallen aan spoorwegovergangen te beperken. Daarbij kiest het spoorbedrijf vooral om in te zetten op het afsluiten van overwegen. Deze ingrijpende en dure maatregel stoot vaak op protest van buurtbewoners en ontaardt vaak in rechterlijke procedures. Infrabel sluit gemiddeld zo'n 18 overwegen per jaar. Op een totaal van 1 700 overwegen gaat de huidige strategie te traag.

Ongevallenanalyse dringend nodig => beveilig de overwegen met het meeste ongevallen om écht impact te zien.

Eenzijdige focus op veiligheid = kleine, landelijke overwegen zijn de dupe



Aantal ongevallen aan overwegen blijft stabiel, veel ongevallen in Antwerpse haven

Procedurele probleemstelling

2/ Er is **geen** sprake van onderhandelingen tussen 'gelijkwaardige partners' (Infrabel/Gemeente) om tot een principe-akkoord te komen. De lokale overheid onderhandelt met het mes op de keel.

Infrabel sluit 9 overwegen en vervangt die door tunnels, bruggen of ... helemaal niets



Vandaag in *De Standaard*: Buurtbewoners protesteren tegen de afsluiting van een spoorwegovergang in Erpe-Mere. In het artikel geeft Schepen van Openbare Werken Marleen Lambrecht (CD&V) toe dat de volgorde van beslissing en van openbaar onderzoek fout was. "Maar we zijn een beetje in snelheid gepakt door Infrabel. Het sluiten van de overweg was een voorwaarde om het nieuw aangelegde fietspad Bambrugge-Mere open te stellen."

Gemeenschappen worden gescheiden zonder alternatief



De open brief gaat uit van alle Zonderschotse verenigingen. — © Joren De Weerd

Protest tegen afschaffing overweg: “Spoorweg dreigt harde en definitieve scheidingsgrens te vormen”

Bron: [Gazet van Antwerpen, oktober 2020](#)

Procedurele probleemstelling

4/ Burgers en inwoners worden op geen enkele wijze gehoord. Een **openbaar onderzoek** en **administratieve beroepsmogelijkheden ontbreken**.

INFR/ABEL

In uw schrijven dd. 3 december 2020 beweert u dat de procedure zoals voorzien in het decreet van 3 mei 2019 houdende de gemeentewegen niet werd gevolgd. Wij wijzen u echter op het feit dat het decreet van 3 mei 2019 houdende de gemeentewegen niet van toepassing is **wanneer Infrabel beslist om een overweg af te schaffen en/of af te sluiten.**

Protest tegen sluiten overweg ontvangt steun van 220 buurtbewoners

09/01/2021 om 05:00 door Chris Van Rompaey

> Tekst resolutie

> Amendement 3

7. bij Infrabel aan te dringen op een constructieve samenwerking met wegbeheerders, buurtbewoners en wandel- en fietsverenigingen bij het verbeteren van de veiligheid aan spoorwegovergangen;
Dit verzoek aanvullen als volgt:

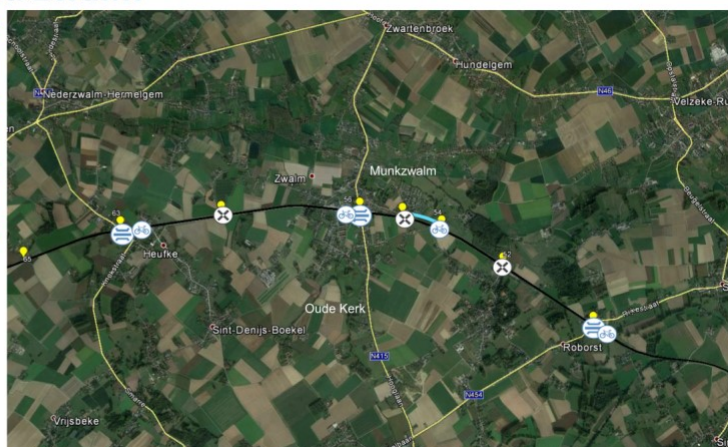
“en lokale overheden, landbouworganisaties en havenbedrijven te betrekken bij constructief overleg;”

Procedurele probleemstelling

1/ **Onaanvaardbaar** dat een overheidsbedrijf eenzijdig kan ingrijpen op het lokale wegennet.

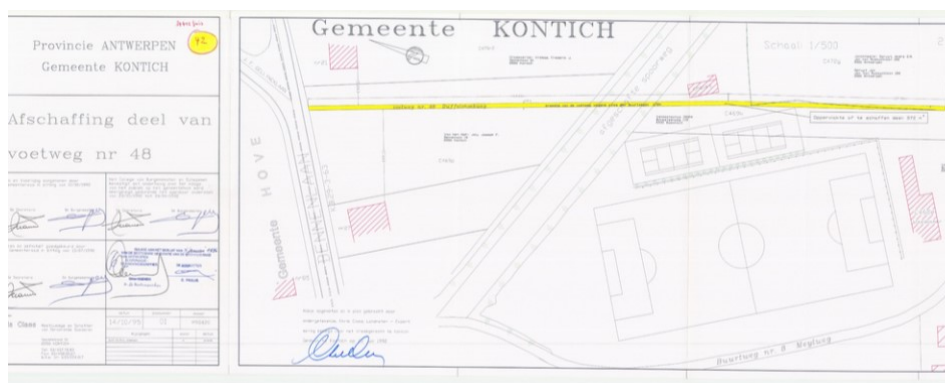
Streefbeeld Zwalm

OW 52 – Borstekouterstraat	✕
OW 54 – Bruggenhoek	44
OW 55 – Rekegemstraat	✕
OW 56 – Zuidlaan	44
OW 60 – Neerkouter	✕
OW 63 – Statiestraat	44



Een beetje geschiedenis...

Maar ook in 1995 volgde de gemeente netjes de buurtwegenprocedure.



Waarom dan vandaag halsstarrig vasthouden aan 'interceptie?'

Procedurale probleemstelling

3/ Opheffen van spoorwegovergangen wordt gebruikt als 'pasmunt' in het aanleggen van fietssnelwegen. De bouwheer van de fietssnelweg (provincie) staat machteloos en legt extra druk op het lokaal bestuur om toe te geven. Ondergraaft bovendien lokaal draagvlak voor fietssnelweg.

Buurtbewoners tegen afsluiten twee overwegen:
"We leven op een eiland terwijl fietssnelweg langs spoorlijn pas binnen enkele jaren wordt aangelegd"

In 2022 moet al belangrijke link tussen Ev Wondelgem klaar zijn

Alle overwegen in Ever moeten dicht: "Nodig o veilige fietssnelweg aa



■ Protesterende buurtbewoners aan de spoorwegovergang in h

Alle spoorwegovergangen sluiten voor fietssnelweg
619 keer protest tegen sluiting spoorwegovergang Hoenderstraat

02/12/2020 om 06:00 door Geert Herman - Print - Corrigeer



"De verdere aanleg van de fietssnelweg langs de spoorlijn L59, een initiatief van de Provincie Oost-Vlaanderen, is een dossier dat hier nauw bij aanleunt en een oplossing voor de burgermeester en een weg van redelijkheid. Stuvia (CD)

Eisen voor een betere regelgeving

Uitgangspunten -> regelgeving moet garanderen dat:

> lokaal bestuur en Infrabel onderhandelen als gelijkwaardige partners

> inwoners echte inspraak krijgen: openbaar onderzoek, beroepsmogelijkheid

> beslissing tot opheffingen moet rekening houden met functionele en toeristische netwerken en ontsluiting van landbouwpercelen garanderen

> Tekst resolutie



8. aan te dringen bij Infrabel om rekening te houden met de gewestelijke gemeentewegendecreten;



9. deze aanbevelingen bindend te verankeren in het beheerscontract en investeringsplannen van Infrabel.

Een verzoek 8/1 invoegen, luidende:

> Amendement 2



"8/1. een procedure te ontwikkelen opdat de eindbeslissing tot het afsluiten van een overweg niet langer berust bij Infrabel, maar bij een derde instantie die de diverse maatschappelijke belangen in acht kan nemen."

Een beetje geschiedenis...

Overwegen werden in de 19^{de} en 20^{ste} eeuw wél opgeheven via wegenprocedures (Buurtwegenwet)



Toepassing in Vlaams Gewest

Artikel 3. (01/09/2019- ...)

Dit decreet heeft tot doel om de structuur, de samenhang en de toegankelijkheid van de gemeentewegen te vrijwaren en te verbeteren, in het bijzonder om aan de huidige en toekomstige behoeften aan zachte mobiliteit te voldoen.

Om de doelstelling, vermeld in het eerste lid, te realiseren voeren de gemeenten een geïntegreerd beleid, dat onder meer gericht is op:

1° de uitbouw van een veilig wegennet op lokaal niveau;

2° de herwaardering en bescherming van een fijnmazig netwerk van trage wegen, zowel op recreatief als op functioneel vlak.

Artikel 4. (01/09/2019- ...)

Bij beslissingen over wijzigingen van het gemeentelijk wegennet wordt minimaal rekening gehouden met de volgende principes:

1° wijzigingen van het gemeentelijk wegennet staan steeds ten dienste van het algemeen belang;

2° een wijziging, verplaatsing of afschaffing van een gemeenteweg is een uitzonderingsmaatregel die afdoende wordt gemotiveerd;

3° de verkeersveiligheid en de ontsluiting van aangrenzende percelen worden steeds in acht genomen;

4° wijzigingen aan het wegennet worden zo nodig beoordeeld in een gemeentegrensoverschrijdend perspectief;

5° bij de afweging voor wijzigingen aan het wegennet wordt rekening gehouden met de actuele functie van de gemeenteweg, zonder daarbij de behoeften van de toekomstige generaties in het gedrang te brengen. Daarbij worden de ruimtelijke behoeften van de verschillende maatschappelijke activiteiten gelijktijdig tegen elkaar afgewogen.

Vaststelling platform Spoorwegovergangen (2014) nog steeds actueel:

- (1) Er is **geen maatschappelijk draagvlak** voor een beleid dat fietsers en voetgangers opsluit
- (2) Alle **infrastructuurbeheerders moeten gebiedsgericht samenwerken**
- (3) De **rol** van de infrastructuurbeheerders moet **breder worden ingevuld**, ook in de praktijk
- (4) Er is nood aan een **faciliterend financieringskader** voor alle infrastructuurbeheerders
- (5) **Leemte aan kennis** en een code voor goede praktijk

Faciliterend financieringskader

Federaal

Opheffen van overwegen zorgt voor besparing op de exploitatiekosten. Die middelen moeten ingezet worden voor het realiseren van bruggen en tunnels, minstens voor voetgangers en fietsers. Het investeringsbudget voor veiligheid zou hiervoor deels kunnen aangewend worden. Bijkomende middelen, eventueel uit het EU-herstelfonds zijn wenselijk. Doelstellingen kunnen worden opgenomen in de nieuwe beheersovereenkomst met Infrabel.

> Tekst resolutie

F. engageert zich voldoende middelen te
voor de noodzakelijke investeringen;



Regionaal

Investeringsfondsen in fietsvoorzieningen zouden moeten kunnen worden ingezet voor kruisingen met spoorwegen. Wij vragen de Belgische mobiliteitsministers hiervoor samen te werken.

Provinciaal

Bijzondere aandacht voor fietstunnels- en bruggen bij het ontwikkelen van fietssnelwegen is nodig.

Lokaal

Zorg voor incentives en stimuli om lokale besturen mee te laten investeren in oversteken voor fiets- en voetgangers, bv. restfinancieringsregeling.

Eisen voor een betere regelgeving

=> vermijden 'Business as Usual'-scenario

Wetgevend initiatief

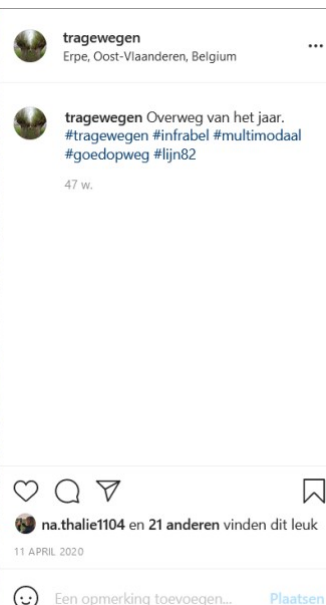
Voeg in de Wet op de Politie van de Spoorwegen één lid toe:

HOOFDSTUK 3. - Maatregelen betreffende de instandhouding van de spoorwegen en de veilige exploitatie ervan.

Art. 19. De spoorwegen zijn ingedeeld in de grote wegenis, met uitzondering van het publiek recht van doorgang voor het wegverkeer op een overweg, dat overeenkomstig het administratiefrechtelijk statuut waarvoor de lokale dan wel regionale overheid bevoegd is, wordt geregeld.

De toegangswegen tot de stations, eigendom van de stationsbeheerder, worden beheerd door de lokale overheid, na inlijving in het administratiefrechtelijk statuut waarvoor de lokale overheid bevoegd is, behalve de door de Koning bepaalde uitzonderingen.

Dank voor uw aandacht | Steven Clays – steven.clays@tragewegen.be
09 331 59 21



Toepassing in Waals Gewest

Objectifs et définitions

Art. 1er.

Le présent décret a pour but de préserver l'intégrité, la viabilité et l'accessibilité des voiries communales, ainsi que d'améliorer leur maillage.

Art. 9.

§1er. La décision d'accord sur la création ou la modification d'une voirie communale contient les informations visées à l'article 11.

Elle tend à assurer ou améliorer le maillage des voiries, à faciliter les cheminements des usagers faibles et à encourager l'utilisation des modes doux de communication.

Toepassing in Brussels Hoofdstedelijk Gewest

=> Buurtwegenwet 1841

Kennis en goede praktijk



Voornemen om innovaties door te voeren inzake slagbomen, obstakeldetectie, ANPR camera's, enz. = kleinere overwegen open houden.



Tegelijk is onze vrees dat met de huidige resolutie de 'grotere overwegen' op 'belangrijke wegen' (gewestwegen, gemeentewegen met veel autoverkeer) zo budget krijgen voor infrastructuur, maar de kleinere overwegen nog altijd gesloten zullen worden zonder alternatief.

TRAGE WEGEN

OVERWEGEN STANDPUNT TRAGE WEGEN HOORZITTING 10/3/2021



1. INLEIDEND

Trage Wegen is een Vlaamse thematische milieuvereniging, die meer dan 50 verenigingen en lokale werkgroepen vertegenwoordigt. In deze hoorzitting vertegenwoordigen wij ook expliciet het standpunt van onze Waalse zusterorganisaties *Tous à Pied* en *Itinéraires Wallonie* en het Brusselse platform *Walk.Brussels*.

2. PROBLEMATIEK

2.1 Inhoudelijk

Harde infrastructuur, zoals ons spoorwegnetwerk, is levensnoodzakelijk voor de welvaart en de economie van ons land. Trage Wegen beschouwt de trein als de ruggengraat van het openbaar vervoer. Een vlotte en efficiënte uitbating van de railinfra is essentieel om wijze waarop we ons verplaatsen duurzamer te maken. Het opheffen van overwegen op het spoorwegnetwerk dient in de eerste plaats om deze uitbating te verbeteren.

"Zachte infrastructuur", het onderliggende fijnmazige netwerk voor voetgangers en fietsers is echter minstens even belangrijk en moet ons welzijn en de verkeersleefbaarheid waarborgen. De zachte infrastructuren vormen de linkers tussen gemeenschappen, tussen mensen, tussen en in de verspreide woonkernen van ons land. Het zijn dragers voor recreatie, sport en ontspanning. Vandaag meer dan ooit.

De interferentie tussen "hard" en "zacht" resulteert echter al te vaak in barrièrevorming, met heel wat ongewenste en gevaarlijke neveneffecten tot gevolg. Heel wat spoorwegen kruisen rustige, autoluwe wegen. Heft men de overwegen op die plaatsen op, dan verdringt men fietsers en voetgangers naar andere wegen. In plaats van een autoluwe weg te kunnen gebruiken, worden fietsers en voetgangers verplicht om een omweg te maken langs drukke – en dus onveiligere – autowegen. De alternatieve wegen voor voetgangers en fietsers zijn langer: de omrijfactor zorgt voor een 'omgekeerde modal shift': meer mensen nemen de auto. Dit ten koste van alle inspanningen die geleverd worden om duurzame mobiliteit, bijvoorbeeld voor woon-werk en woon-schoolverkeer, te stimuleren. Meer wegverkeer betekent een hoger ongevalrisico, in het bijzonder voor actieve weggebruikers: voetgangers en fietsers. Bestaande wandel- en fietsroutes doorknippen, komt al evenmin ten goede aan de recreatie dicht bij huis en het toeristisch karakter van een streek. Toeristische diensten spenderen veel geld en moeite aan het ontwikkelen en promoten van routes die op die manier weer verdwijnen.



www.tragewegen.be
info@tragewegen.be

001/005



2.2 Procedureel

Infrabel beweert omwille van de *interceptieregeling* finaal niet gebonden te zijn aan welke vorm van medebeslissing dan ook wanneer het over het opheffen van spoorwegovergangen gaat. Hoewel we deze stelling juridisch sterk betwisten, is ze in elk geval problematisch:

1. Fundamenteel: het is voor ons onaanvaardbaar dat een (overheids)bedrijf autonoom en eenzijdig kan ingrijpen op het lokale wegennet.
2. Er is geen sprake van onderhandelingen tussen 'gelijkwaardige partners' (Infrabel/Gemeente) om tot een principe-akkoord te komen. De lokale overheid onderhandelt met het mes op de keel.
3. Opheffen van spoorwegovergangen wordt gebruikt als 'pasmunt' in het aanleggen van fietssnelwegen. De bouwheer van de fietssnelweg (provincie) staat machteloos en legt extra druk op het lokaal bestuur om toe te geven.
4. De burger wordt op geen enkele wijze gehoord. Een openbaar onderzoek en administratieve beroepsmogelijkheden ontbreken.

3. HISTORIEK

1. Aanleg van de spoorwegen in de **19^{de} en vroeg-20^{ste} eeuw**: daar waar geen overwegen werden voorzien, werden de lokale wegen afgeschaft volgens de daartoe voorziene procedure in de Buurtwegenwet (thans: Gemeentewegendecreet – 2019 - VL; Decret relatif à la voirie communale – 2014 – WAL)
2. Sluiting van overwegen vormt af en toe juridisch twistpunt, ook met toenmalige NMBS. (zie om. rechtspraak RvSt)
3. 1981: Bijzondere wet op de hervorming van de instellingen, schuift de regeling der bevoegdheden over gewest- en gemeentewegen door naar de Gewesten. De bevoegdheid over de spoorwegen blijft federaal¹.
4. 2005 – Splitsing NMBS / Infrabel;
5. Sluitingsbeleid overwegen wordt met de regelmaat van de klok aan de kaak gesteld via parlementaire vragen, regelmatig vanuit de bescherming van trage wegen.
6. 2012: oprichting Platform Spoorwegovergangen, project *Kink in de Link*(campagne Duurzame Mobiliteit)
7. Tot minstens 2014: FOD Mobiliteit hanteerde een procedure voor het opheffen van overwegen (ikv. verkrijgen van een MB voor het weghalen van de seininrichting), incl. openbaar onderzoek en akkoord van de gemeente (maar zonder mogelijkheid tot beroep)².
8. Heden:
 - Opheffen recht van doorgang gemeenteweg: *interceptie* (stelling Infrabel) dan wel *dubbele bestemming* (stelling Trage Wegen);
 - Opheffen seininrichting: MB dat Infrabel zelf opmaakt – zonder procedure – en wordt goedgekeurd door FOD Mobiliteit iov. Federaal Minister van Mobiliteit

¹ In deze context is het nog maar de vraag hoe vandaag nog interceptie mogelijk is.

² Antwoord van toenmalig minister Inge Vervotte (2008) op een parlementaire vraag van Steven Van Hecke (zie p. 46-48)





4. EIS TRAGE WEGEN

Reeds in 2014 formuleerde het Platform Spoorwegovergangen vanuit het project Kink in de Link volgende aanbevelingen:

- (1) Er is geen maatschappelijk draagvlak voor een beleid dat fietsers en voetgangers opsluit
- (2) Alle infrastructuurbeheerders moeten gebiedsgericht samenwerken
- (3) De rol van de infrastructuurbeheerders moet breder worden ingevuld, ook in de praktijk
- (4) Er is nood aan een faciliterend financieringskader voor alle infrastructuurbeheerders
- (5) Leemte aan kennis en een code voor goede praktijk



Onder meer met voorliggend voorstel van resolutie en amendementen kunnen we deze aanbevelingen concreet vertalen voor wat betreft de rol van Infrabel en de verhouding met de gemeentelijke wegbeheerders, op voorwaarde dat er een wetgevend initiatief wordt genomen.

4.1 Wetgevend initiatief

Voeg in de Wet op de Politie van de Spoorwegen één lid toe:

HOOFDSTUK 3. – Maatregelen betreffende de instandhouding van de spoorwegen en de veilige exploitatie ervan.

Art. 19. De spoorwegen zijn ingedeeld in de grote wegenis, met uitzondering van het publiek recht van doorgang voor het wegverkeer op een overweg, dat overeenkomstig het administratiefrechtelijk statuut waarvoor de lokale dan wel regionale overheid bevoegd is, wordt geregeld.

De toegangswegen tot de stations, eigendom van de stationsbeheerder, worden beheerd door de lokale overheid, na inlijving in het administratiefrechtelijk statuut waarvoor de lokale overheid bevoegd is, behalve de door de Koning bepaalde uitzonderingen.

4.2 Faciliterend financieringskader

4.2.1 Federaal

Opheffen van overwegen zorgt voor besparing op de exploitatiekosten. Die middelen moeten ingezet worden voor het realiseren van bruggen en tunnels, minstens voor voetgangers en fietsers. Het investeringsbudget voor veiligheid zou hiervoor deels kunnen aangewend worden. Bijkomende middelen, eventueel uit het EU-herstelfonds zijn wenselijk. Doelstellingen kunnen worden opgenomen in de nieuwe beheersovereenkomst met Infrabel.

4.2.2 Regionaal

Investeringsfondsen in fietsvoorzieningen zouden moeten kunnen worden ingezet voor kruisingen met spoorwegen. Wij vragen de Belgische mobiliteitsministers hiervoor samen te werken.



003/005



4.2.3 Provinciaal

Bijzondere aandacht voor fietstunnels- en bruggen bij het ontwikkelen van fietssnelwegen is nodig.

4.2.4 Lokaal

Zorg voor incentives en stimuli om lokale besturen mee te laten investeren in oversteken voor fiets- en voetgangers, bv. restfinancieringsregeling.

4.3 Kennis en goede praktijk

Trage Wegen staat achter het voornemen om innovaties door te voeren inzake slagbomen, obstakeldetectie, ANPR camera's, enz. Op die manier kunnen kleinere overwegen open worden gehouden. Tegelijk is onze vrees dat met de huidige resolutie de 'grotere overwegen' op 'belangrijke wegen' (gewestwegen, gemeentewegen met veel autoverkeer) zo budget krijgen voor infrastructuur, maar de kleinere overwegen nog altijd gesloten zullen worden zonder alternatief.



Sluiting spoorwegoverwegen

10 maart 2021

Tom Destoop

verantwoordelijke mechanisatie en verkeer
Boerenbond



BOERENBOND
trouw aan land- en tuinbouw

1

Agrofront

- ABS;
- Boerenbond;
- FWA



BOERENBOND



FWA

AGROFront



BOERENBOND

2

Landbouwverkeer

- Meer dan enkel landbouwers met hun tractoren;



3

Landbouwverkeer

- Ook loonwerkers;



4

Landbouwverkeer

- Ook personenwagens (adviseurs, prospectie van de landbouwer);



5

Landbouwverkeer

- Ook vrachtwagens;



Landbouwpotters ©

6



Landbouwverkeer

- en veel aan- en afvoer op de bedrijven zelf.



7

Sluiten overweg, laatste redmiddel! Financiële impact

- Omrijfactor:
 - Bereikbaarheid hoeve;
 - Bereikbaarheid percelen;
 - Aantal hoeve-veld trajecten:
 - 1 ha Grasland: 39;
 - 1 ha Wintertarwe: 20;
 - 1 ha Aardappelen: 45.



8

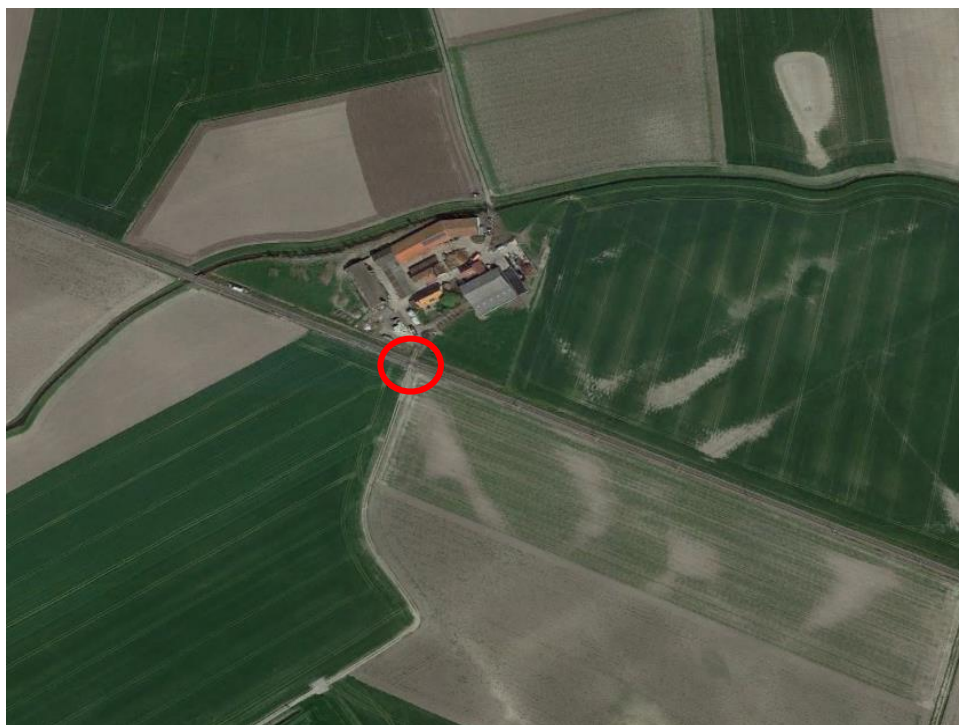
Sluiten overweg, laatste redmiddel! Financiële impact

- Stel dat een landbouwer 15 min moet omrijden aan gemiddeld €50/u:
 - 1 ha Grasland: 39 → €975
 - 1 ha Wintertarwe: 20 → €500
 - 1 ha Aardappelen: 45 → €1125



9





Sluiten overweg, laatste redmiddel!

- Overwegen met een specifiek landbouwkarakter:
 - Signalisatie;
 - Inrichting.



13

Sluiten overweg, laatste redmiddel!

- Verschuiven van de problematiek



14



15

Sluiten overweg, laatste redmiddel!

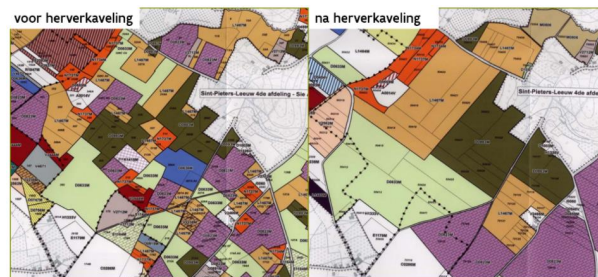
- Aandacht voor landbouwverkeer bij kunstwerken



16

Flankerend beleid bij sluiting

- Financiële impact vergoeden;
- Mogelijkheden van parallelwegen;
- Mogelijkheid van ruilverkaveling overwegen.



Breder kader: platteland

- Impact op het plattelandslleven;
- Spoorweg= belangrijke barrière voor het platteland;
- Sluiting van overwegen:
 - Hardere barrière;
 - Omrijden voor fietsers/wandelaars (auto↑);
 - Woonwijken afsnijden van dorpen.

Huidige gang van zaken

- Éénzijdige aanpak vanuit Infrabel:
 - Al-dan-niet in (goed) overleg met de gemeente;
 - Laagdrempelig om over te gaan tot sluiting.
- Belangen van de landbouwers nauwelijks overwogen;
- Geen gedragenheid → frustraties.



19

Conclusie

- Overwegen als laatste redmiddel;
- Inzetten op verhogen van de veiligheid op bestaande overwegen;
- Specifieke communicatie met de landbouwsector:
 - Landbouwimpact goed inschatten;
 - Passende oplossingen.
- Beslissingsbevoegdheid: gemeentewegendecreet.



20

Vlaamse Regering

Lydia Peeters
Vlaams minister van Mobiliteit en
Openbare Werken
 Koning Albert II-laan 20
 1000 BRUSSEL
 T 02 552 63 00
 kabinet.peeters@vlaanderen.be
www.vlaanderen.be

Kamercommissie voor Mobiliteit, Overheidsbedrijven en
 Federale Instellingen

De heer Jean-Marc Delizée
 Commissievoorzitter

De heer David Modrzewski
 Commissiesecretaris

uw bericht van 12 februari 2020	uw kenmerk Schriftelijke advies (DOC 55K1640 en 1711)	ons kenmerk	bijlagen
vragen naar/e-mail Filip Michiels filip.michiels@vlaanderen.be		telefoonnummer 02/552.63.00	datum

Betreft: Schriftelijk advies van de Vlaamse Regering inzake het wetsvoorstel tot wijziging van het koninklijk besluit van 30 september 2005 tot aanwijzing van de overtredingen per graad van de algemene reglementen genomen ter uitvoering van de wet betreffende de politie over het wegverkeer, wat betreft het oprijden van overwegen wanneer het verkeer belemmerd is en inzake voorstel van resolutie betreffende het verhogen van de veiligheid aan spoorwegovergangen

Mijnheer de Commissievoorzitter,
 Mijnheer de commissiesecretaris,

De Vlaamse Regering wordt bij schrijven d.d. 12 februari 2021 door de commissiesecretaris van de Kamercommissie voor mobiliteit, overheidsbedrijven en Federale instellingen een schriftelijke advies gevraagd over

- het wetsvoorstel tot wijziging van het koninklijk besluit van 30 september 2005 tot aanwijzing van de overtredingen per graad van de algemene reglementen genomen ter uitvoering van de wet betreffende de



Datum
10 maart 2021

Uw kenmerk
U: Uw kenmerk

Ons kenmerk
O: TD

Betreft
Spoorwegovergangen

Geachte

Namens het Agrofront (ABS, Boerenbond en FWA) willen we jullie bedanken om ons een kans te geven om onze aandachtspunten betreffende de voorliggende problematiek te kunnen uiten richting de commissie voor Mobiliteit, Overheidsbedrijven en Federale Instellingen. Dit is dan ook een zeer gevoelige problematiek voor vele van onze leden-landbouwers. Centraal staat natuurlijk de maatschappelijke veiligheid van het overweg gebeuren.

Daarnaast willen wij ook duiden dat we begrip hebben voor de situatie van Infrabel, waarbij zij zo efficiënt mogelijk het spoorwegennet future proof moeten maken.

Wat bedoelen wij met landbouwverkeer?

Om onze punten op te bouwen, willen we eerst verduidelijken wat wij bedoelen met landbouwverkeer. Dit wordt namelijk vaak verengd tot tractoren die pendelen tussen de hoeve en het veld. Uiteraard is dit een zeer belangrijk aspect voor onze bedrijven; we willen er echter op wijzen dat landbouwverkeer veel meer kan zijn dan enkel hoeve-veld trajecten. Hierbij denken we aan bereikbaarheid van percelen voor:

- loonwerkers;
- adviseurs;
- transporteurs (grondstoffen én eindproducten);
- en, uiteraard, de landbouwers zelf.

Het gaat dus over meer dan enkel tractoren of oogstmachines die rechtstreeks te linken zijn aan het veldwerk. Ook vrachtwagens en gewone personenwagens hebben frequent toegang nodig tot de percelen.

Daarnaast stellen we vast dat op een modern landbouwbedrijf, afhankelijk van de deelsector, heel wat vrachtwagens op- en afrijden met grondstoffen of eindproducten, deze transporten zijn niet gelinkt aan de bereikbaarheid van percelen.

Sluiten overweg: laatste redmiddel!

Voor het Agrofront is het duidelijk dat het sluiten van overwegen moet aanzien worden als het laatste redmiddel om de veiligheid te garanderen. Het sluiten van overwegen kan verregaande gevolgen hebben inzake de bereikbaarheid van percelen en hoeves. Dit kan leiden tot ernstige financiële verliezen voor de landbouwers. Om in te schatten over welke grote orde van bedragen het gaat, deden wij een interne oefening op enkele belangrijke teelten in ons landbouwsysteem op jaarbasis:

Grasland (1 ha): 39 hoeve-veld trajecten: maaien(4); schudden (4*2); harken (4); kunstmest strooien (4); dierlijke mest (4); onkruidbestrijding (1); persen (4); wikkelen (4); ophalen gras (4); prospectie (2)

Wintertarwe (1 ha): 20 hoeve-veld trajecten: grondbewerking (4); gewasbescherming (4); kunstmest strooien (3); dierlijke mest (1); oogst (3); inzaai vanggewas (2); prospectie (3)

Aardappelen (1 ha): 45 hoeve-veld trajecten: grondbewerking (4); bemesting (4); poten (3); gewasbescherming (17); rooien(1); afvoer oogst (6); inzaai vanggewas (2); prospectie (8)

1 / 3



Stel dat een landbouwer door een sluiting van een overweg 15 minuten moet omrijden. Dan resulteert dit in een extra tijdsbesteding van 30 min per veldbezoek. Gemiddeld genomen kunnen we een prijs van € 50/u aannemen (eigen prospectie VS dure oogstmachine).

Dit leert ons onderstaande financiële lasten voor de eerder genoemde teelten:

- € 975 voor 1 ha grasland;
- € 500 voor 1 ha wintertarwe;
- € 1125 voor 1 ha aardappelen.

(In de praktijk worden heel wat werken uitgevoerd door loonwerkers die per hectare werken of door loonwerkers die de overweg niet hoeven te gebruiken. Daardoor zal de effectieve meerkost wellicht minder hoog oplopen.)

Daarnaast betekent het sluiten van overwegen per definitie een verschuiving van de veiligheidsproblematiek. In sommige gevallen wordt het landbouwverkeer namelijk verschoven naar andere kritieke punten. Op die manier komen extra tractoren en vrachtwagens, bijvoorbeeld, in dorpskernen terecht. Dit moet zoveel mogelijk vermeden worden. Hierbij denken we niet enkel aan onveilige situaties, maar ook (nog) extra conflicten tussen landbouwverkeer en recreanten. Daarnaast stellen we vast dat sommige veiligheidsinrichtingen op wegen, zoals rotondes en snelheidsremmers, niet aangepast zijn aan het moderne landbouwverkeer. De sluiting van overwegen kan er ook voor zorgen dat we richting deze kritieke punten worden gestuurd. De landbouworganisaties zetten hard in op sensibilisering rond landbouwverkeer om bijvoorbeeld dorpskernen te ontzien.

Specifiek voor de landbouwsector geven wij mee dat er, zeker op het platteland, veel overwegen zijn die bijna enkel door landbouwers gebruikt worden. Ze verbinden bijvoorbeeld de hoeve met de achtergelegen percelen. In dergelijke gevallen moet er vaak enorm omgereden worden om hetzelfde perceel te bereiken. We vragen specifieke aandacht voor het openhouden van deze overwegen. Vooraleer dergelijke overwegen gesloten worden, moet er bijvoorbeeld bekeken worden of het ander verkeer op deze weg kan vermeden worden om de veiligheid te garanderen. Dit kan door middel van signalisatie of inrichting (tractorsluis?).

Volgens onze gegevens gebeuren er heel weinig ongelukken met landbouwverkeer op spoorwegoverwegen. De kans dat tractoren op één of andere manier klem zitten op een overweg, is dan ook eerder klein.

Beter dan de sluiting van een overweg is uiteraard de constructie van een kunstwerk. Hierbij is dan weer voldoende aandacht nodig voor de omvang van landbouwmachines, zeker bij de constructie van tunnels. Wanneer de doorrijbreedte en -hoogte niet voldoende ruim ingericht worden, is het onmogelijk of erg moeilijk om omvangrijke machines door de tunnel te sturen.

Als laatste maken wij de bedenking dat ook de milieu impact in overweging moet genomen worden. Landbouwers, net als andere sectoren, worden geconfronteerd met steeds striktere milieuregeling. In dat kader is het logisch dat er omzichtig omgesprongen wordt met het creëren van extra, vermijdbare, verkeerskilometers.

Flankerend beleid bij sluiting

Als er uit absolute noodzaak gekozen wordt om een overweg toch af te sluiten, staat vast dat dit voor de landbouwers grote (financiële) gevolgen kan hebben. Het zou logisch zijn dat deze impact door een neutrale partij ingeschat en vergoed wordt.

Een hulpmiddel om de negatieve gevolgen te beperken, moet zijn om bij elke sluiting te overwegen of een ruilverkaveling voor landbouwers een oplossing zou bieden. Aangezien dit een vrij complex proces is, moeten daar uiteraard middelen voor vrijgemaakt worden.

Parallelwegen langs de spoorweg zijn een andere mogelijkheid om de impact (deels) te remediëren.

Overwegen in een breder kader: platteland

Naast de concrete impact voor de landbouwsector, willen wij tevens wijzen op de impact op het bredere plattelandleven. Een spoorweg vormt, door zijn beperkt aantal overwegen, steeds een belangrijke barrière, zeker op het platteland. Door het sluiten van overwegen wordt die barrière nog versterkt. Zonder een kunstwerk als alternatief dreigen voetgangers en fietsers zowel voor hun recreatieve als voor hun functionele

2 / 3



verplaatsingen sterk te moeten omrijden. Hierdoor drijven we – of geven we minstens het signaal – de duurzame weggebruikers opnieuw richting auto. En dat kan in tijden waarin de klimaatimpact van het autoverkeer steeds duidelijker wordt, niet de bedoeling zijn. Bovendien dreigen met het sluiten van overwegen gehuchten of woonwijken afgesneden te worden van de dorpskern.

Huidige gang van zaken

Momenteel voelen wij aan dat de discussie rond het sluiten van spoorwegoverwegen in handen ligt van Infrabel. Alhoewel er wellicht nauw overleg is met de betrokken gemeente, lijkt de finale besluitvorming bij Infrabel te liggen. Om de belangen van lokale landbouwers te verdedigen zijn we dus afhankelijk van de gemeente en hun transparantie.

Het is ons aanvoelen dat de besluitvorming topdown wordt aangepakt en wij dus de indruk krijgen dat de beslissing om overwegen te sluiten nogal eenzijdig wordt genomen door Infrabel, al-dan-niet in samenspraak met de lokale gemeente.

Landbouwers zullen nooit vragende partij zijn om overwegen te sluiten. Door de huidige gang van zaken, is er ook heel weinig gedragenheid voor de beslissingen. Ze hebben de indruk dat de impact op de landbouwsector niet, of nauwelijks, in de weegschaal wordt gelegd.

Wij vragen dat beslissingen rond het sluiten van overwegen in goed overleg met de landbouwers of hun belangenorganisaties worden genomen.

Conclusie

Wij vragen om in plaats van het sluiten van overwegen in te zetten op het verhogen van de veiligheid op de bestaande overwegen. Dit kan door te werken aan de inrichting van de overweg (signalisatie, verlengde slagbomen...) of door het toepassen van handhaving (met camera's?). De meeste ongelukken aan overwegen worden volgens ons veroorzaakt door bestuurders die de verkeerswetgeving niet naleven. Door hierop te reageren met het afsluiten van de overweg, bestraf je alle gebruikers van de overweg.

Daarnaast vragen wij om, bij het opstellen van een actieplan rond een overweg, de landbouworganisaties te betrekken. Indien de situatie vooral impact heeft op één of enkele landbouwers, kan ook geopteerd worden om rechtstreeks met de betrokkenen te communiceren. Op die manier kan de (financiële) impact op de landbouwsector meegenomen worden in de besluitvorming. Overwegen die door landbouwers gebruikt worden, verdienen een 'landbouwspecifieke' benadering (financiële impact vergoeden, ruilverkaveling overwegen, specifieke inrichting).

Voor Infrabel is de sluiting van overwegen de meest efficiënte manier van handelen: het komt de veiligheid ten goede, het heeft financieel weinig impact en het verhoogd de capaciteit van het spoornet. Het is dus logisch dat Infrabel vanuit haar kader maximaal wil inzetten op het sluiten van overwegen. Dit is echter een éézijdige benadering van de problematiek. Om te vermijden dat deze visie te zwaar doorweegt, vragen wij om te bekijken of de beslissingsbevoegdheid anders kan georganiseerd worden zodat alle maatschappelijke belangen evenredig worden bekeken. Om dit te realiseren zou een officiële procedure met bezwaarmogelijkheden aangewezen zijn. Het toepassen van het gemeentewegendecreet (is in deze dan ook een voor de hand liggende aanpak).

Met de meeste hoogachting,

Hendrik VANDAMME
Voorzitter ABS

Sonja DE BECKER
Voorzitter Boerenbond

Marianne STREEL
Voorzitter FWA

Vlaamse Regering

Lydia Peeters
Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken
 Koning Albert II-laan 20
 1000 BRUSSEL
 T 02 552 63 00
 kabinet.peeters@vlaanderen.be
www.vlaanderen.be

Kamercommissie voor Mobiliteit, Overheidsbedrijven en Federale Instellingen

De heer Jean-Marc Delizée
 Commissievoorzitter

De heer David Modrzewski
 Commissiesecretaris

uw bericht van
 12 februari 2020

uw kenmerk
 Schriftelijke
 advies (DOC
 55K1640 en 1711)

ons kenmerk

bijlagen

vragen naar/e-mail

telefoonnummer

datum

Betreft: Schriftelijk advies van de Vlaamse Regering inzake het wetsvoorstel tot wijziging van het koninklijk besluit van 30 september 2005 tot aanwijzing van de overtredingen per graad van de algemene reglementen genomen ter uitvoering van de wet betreffende de politie over het wegverkeer, wat betreft het oprijden van overwegen wanneer het verkeer belemmerd is en inzake voorstel van resolutie betreffende het verhogen van de veiligheid aan spoorwegovergangen

Mijnheer de Commissievoorzitter,
 Mijnheer de commissiesecretaris,

De Vlaamse Regering wordt bij schrijven d.d. 12 februari 2021 door de commissiesecretaris van de Kamercommissie voor mobiliteit, overheidsbedrijven en Federale instellingen een schriftelijke advies gevraagd over

- het wetsvoorstel tot wijziging van het koninklijk besluit van 30 september 2005 tot aanwijzing van de overtredingen per graad van de algemene reglementen genomen ter uitvoering van de wet betreffende de

politie over het wegverkeer, wat betreft het oprijden van overwegen wanneer het verkeer belemmerd is.

- het voorstel van resolutie betreffende het verhogen van de veiligheid aan spoorwegovergangen en amendementen

Het wetsvoorstel wil de overtreding op het verbod voor een bestuurder om een overweg op te rijden wanneer het verkeer zodanig belemmerd is dat hij waarschijnlijk op die overweg zou moeten stoppen, categoriseren als een overtreding van de tweede graad.

Het voorstel van resolutie strekt ertoe het aantal ongevallen aan spoorwegovergangen te doen dalen door in te zetten op veiligere infrastructuur; voldoende sensibilisering, overleg en samenwerking; meer controle; analyse, opvolging en evaluatie.

Er worden geen opmerkingen geformuleerd bij beide voorstellen. Er wordt een positief advies van de Vlaamse Regering gegeven. Het uitgewerkt advies kan u in bijlage terugvinden.

Hoogachtend,

Getekend door Lydia Peeters (Signature)
Getekend op: 2021-03-11 08:15:26 +01:0
Reden: ik keur dit document goed



Lydia Peeters
Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken

Betreeft: Schriftelijk advies van de Vlaamse Regering inzake het wetsvoorstel tot wijziging van het koninklijk besluit van 30 september 2005 tot aanwijzing van de overtredingen per graad van de algemene reglementen genomen ter uitvoering van de wet betreffende de politie over het wegverkeer, wat betreft het oprijden van overwegen wanneer het verkeer belemmerd is en inzake twee voorstellen van resolutie betreffende het verhogen van de veiligheid aan spoorwegovergangen

Samenvatting

De Vlaamse Regering wordt bij schrijven d.d. 12 februari 2021 door de commissiesecretaris van de Kamercommissie voor mobiliteit, overheidsbedrijven en Federale instellingen een schriftelijke advies gevraagd over

- het wetsvoorstel tot wijziging van het koninklijk besluit van 30 september 2005 tot aanwijzing van de overtredingen per graad van de algemene reglementen genomen ter uitvoering van de wet betreffende de politie over het wegverkeer, wat betreft het oprijden van overwegen wanneer het verkeer belemmerd is.
- het voorstel van resolutie betreffende het verhogen van de veiligheid aan spoorwegovergangen

Het wetsvoorstel wil de overtreding op het verbod voor een bestuurder om een overweg op te rijden wanneer het verkeer zodanig belemmerd is dat hij waarschijnlijk op die overweg zou moeten stoppen, categoriseren als een overtreding van de tweede graad.

Het voorstel van resolutie strekt ertoe het aantal ongevallen aan spoorwegovergangen te doen dalen door in te zetten op veiligere infrastructuur; voldoende sensibilisering, overleg en samenwerking; meer controle; analyse, opvolging en evaluatie.

Er worden geen opmerkingen geformuleerd bij beide voorstellen. Er wordt een positief advies van de Vlaamse Regering voorgesteld.

1. SITUERING

BELEIDSVELD/ BELEIDSDOELSTELLING

Het voorstel van resolutie heeft binnen het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken betrekking op het beleidsveld “weginfrastructuur en wegenbeleid”.

2. INHOUD

Overeenkomstig artikel 6, §4, 3° van de Bijzondere Wet van 8 augustus 1980 tot hervorming van de instellingen, worden de Gewestregeringen betrokken bij deze voorstellen die besproken worden in de Kamercommissie voor Mobiliteit, Overheidsbedrijven en Federale Instellingen.

[illegible]

Voegt een nieuw punt toe aan artikel 2 van het koninklijk besluit, waarbij een overtreding op art.20.4. van het verkeersreglement een overtreding van de tweede graad wordt.

Art.20.4. van het verkeersreglement:

“De bestuurder mag een overweg niet oprijden wanneer het verkeer zodanig belemmerd is dat hij waarschijnlijk op die overweg zou moeten stoppen.”

Geen opmerkingen.

Artikel 3.

Het laatste artikel bepaalt dat de voorgestelde bepaling kan opheffen, aanvullen, gewijzigd of vervangen worden bij KB.

Geen opmerkingen.

2.2. Het voorstel van resolutie betreffende het verhogen van de veiligheid aan spoorwegovergangen met amendementen

A. ALGEMENE OELICHTING

De resolutie verzoekt de federale regering tot een aantal maatregelen om het aantal ongevallen aan spoorwegovergangen te doen dalen door in te zetten op

- veiligere infrastructuur ;
- voldoende sensibilisering, overleg en samenwerking
- meer controle;
- analyse, opvolging en evaluatie

Het voorstel van resolutie komt onder meer voort uit :

- de beperkte daling van het aantal ongevallen aan spoorwegovergangen in België
- het hoge aantal klachten van buurtbewoners bij het sluiten van overwegen;
- het lage aantal overwegen dat per jaar gesloten wordt of sterker beveiligd wordt;
- het lage aantal politiecontroles op overtredingen aan spoorwegovergangen;

Vanuit bevoegdheidsrechtelijk perspectief zijn er geen opmerkingen

B. ARTIKELSGEWIJZE BESLUITING

Punt 1.

De federale regering wordt gevraagd om te streven naar een daling van het aantal ongevallen en dodelijke slachtoffers op spoorwegovergangen een halvering tegen 2030 en geen dodelijke slachtoffers meer tegen 2035

Het doel van een 'vision zero' in kader van verkeersveiligheid kunnen we onderschrijven.

Punt 2, 7 en 8.

In functie van de daling van het aantal ongevallen wordt de federale regering verzocht om bij

////////////////////////////////////

C. BESPREKING VAN DE AMENDEMENTEN

Amendement 1.

Het eerste amendement bij de resolutie wil dat het streven luidt “voluit en permanent te streven naar nul dodelijke slachtoffers op spoorweginfrastructuur”.

De indieners van het amendement menen dat de huidige tekst van de resolutie impliceert dat een halvering van de dodelijke slachtoffers tegen 2030 volstaat.

De tekst van de resolutie sluit echter geen sterke ambitie (vision zero) uit. Ze bepaalt wel streefcijfers om die doelstelling te halen. De aanpak laat toe om tussentijds te evalueren en zo nodig bij te sturen.

Amendement 2.

De indianen van het tweede amendement menen dat het aangewezen is dat een derde instantie wordt ingeschakeld in de beslissing tot sluiting van een overweg.

Dit in kader van afweging van de verschillende maatschappelijke belangen.

Geen opmerkingen.

Amendement 3.

De indieners van amendement nummer 3 voegen bij punt 7 nog een aantal belanghebbenden toe om de veiligheid ter hoogte van spoorwegovergangen te verbeteren en groter draagvlak te creëren.

Punt 7 van de resolutie betreft de nood aan een constructieve samenwerking tussen enerzijds Infrabel, en anderzijds wegbeheerders, buurtbewoners en wandel- en fietsverenigingen.

De indieners van het amendement willen hier nog de lokale overheden, landbouworganisaties en havenbedrijven bij betrekken.

Welke belanghebbenden al dan niet betrokken zullen moeten worden, zal voornamelijk afhangen van de lokale context.

3. VOORSTEL VAN ADVIES

Voorgesteld wordt

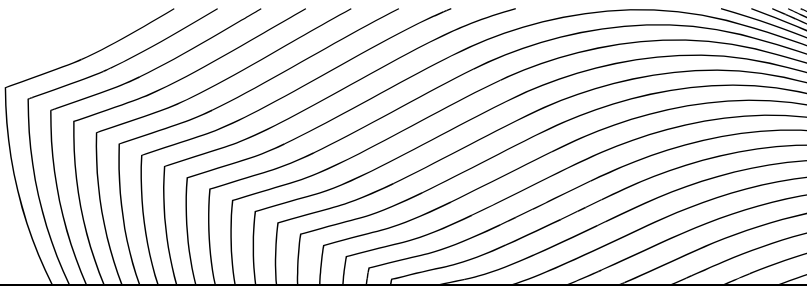
† positief advies te verlenen bij het wetsvoorstel tot wijziging van het koninklijk besluit van 30 september 2005 tot aanwijzing van de overtredingen per graad van de algemene reglementen genomen ter uitvoering van de wet betreffende de politie over het wegverkeer, wat betreft het oprijden van overwegen wanneer het verkeer belemmerd is.

2° positief advies te verlenen bij het voorstel van resolutie betreffende het verhogen van de veiligheid aan spoorwegovergangen.

////////////////////////////////////



Police



POLICE INTEGREE STRUCTUREE A DEUX NIVEAUX
CENTRE DE CONNAISSANCE ET D'EXPERTISE
CENTREX CIRCULATION ROUTIERE

Interne

Destinataire:

David Modrzewski
Chambre des représentants
Secrétaire de Commission

Avenue de la Couronne, 145 A
1050 BRUXELLES
☎ +32 (0)2 554 48 05

Bruxelles, le 1^{er} mars 2021

CENTREX
CIRCULATION ROUTIERE

Nos références 2021 – 1107
Votre lettre du 12-02-2021

Chargés de dossier Eric Troniseck / Ivan Bruggeman
E-mail

Objet : **Proposition de résolution visant à accroître la sécurité aux passages à niveau (DOC 55K1640).**

Proposition de loi modifiant l'arrêté royal du 30 septembre 2005 désignant les infractions par degré aux règlements généraux pris en exécution de la loi relative à la police de la circulation routière en ce qui concerne la traversée des passages à niveau en cas d'encombrement de la circulation (DOC55K1711).

Demande d'avis.

Monsieur,

Nous avons bien reçu votre demande d'avis dans le cadre de la proposition de loi précitée. Veuillez trouver l'avis demandé ci-dessous.

1) Proposition de résolution visant à accroître la sécurité aux passages à niveau (DOC 55K1640)¹

Nous n'avons aucune remarque à formuler sur le texte quant au contenu.

La proposition d'attribuer à un organisme tiers indépendant la responsabilité de décider s'il faut ou non fermer des passages à niveau en concertation avec les différents partenaires concernés nous semble être une piste de réflexion intéressante.

Les autorités administratives locales et la police locale pourront souvent mieux évaluer la situation et ont généralement une meilleure idée de l'impact éventuel sur la mobilité dans la région.

L'amélioration de la sécurité aux passages à niveau demande une approche intégrée et coordonnée. On peut, par exemple, s'efforcer d'augmenter le nombre de contrôles policiers et installer davantage de caméras ANPR mais alors, les autorités judiciaires doivent également être impliquées pour le suivi et les poursuites ultérieures. Pour être efficace, la responsabilité de toute la chaîne doit donc être prise en compte.

¹ Avis formulé par la Direction de la Police des chemins de fer (SPC) de la Police Fédérale

2) Proposition de loi modifiant l'arrêté royal du 30 septembre 2005 désignant les infractions par degré aux règlements généraux pris en exécution de la loi relative à la police de la circulation routière en ce qui concerne la traversée des passages à niveau en cas d'encombrement de la circulation (DOC55K1711)

Il est étonnant que la réglementation actuelle prescrit que le non-respect de l'interdiction de s'engager sur un passage à niveau, lorsque les barrières sont en mouvement ou fermées, lorsque les feux rouges clignotants sont allumés ou, lorsque retentit le signal sonore soient des infractions du quatrième degré, alors que le non-respect de l'interdiction de s'engager sur un passage à niveau, si l'encombrement de la circulation est tel qu'il serait vraisemblablement immobilisé sur ce passage n'est pas repris dans la liste. C'est d'autant plus étonnant, que le non-respect de l'interdiction de s'arrêter et de stationner sur les passages à niveau est néanmoins classé comme infraction du quatrième degré. L'arrêté royal du 22 décembre 2003 désignant les infractions graves par degré aux règlements généraux pris en exécution de la loi relative à la police de la circulation routière modifié par l'arrêté royal du 26 avril 2004, abrogé par l'arrêté royal du 30 septembre 2005 désignant les infractions par degré de la réglementation générale prise en exécution de la loi sur la police de la circulation routière, prévoyait que le fait de s'engager sur un passage à niveau soit considéré comme une « infraction grave du deuxième degré » ce qui, en ce qui concerne le classement des infractions correspond à une infraction actuelle du troisième degré. Le stationnement et l'arrêt sur un passage à niveau étaient considérés comme une « infraction grave du premier degré », ce que l'on peut comparer à une infraction actuelle du deuxième degré. Aujourd'hui ce sont des infractions du quatrième degré à l'exception donc de s'engager sur un passage à niveau en cas d'encombrement de la circulation.

L'article 29, § 1, premier alinéa de la loi sur la circulation routière² décrit les infractions du quatrième degré comme « *infractions qui mettent directement en danger la sécurité des personnes et qui sont de nature à mener presque irrémédiablement à des dommages physiques lors d'un accident et ...* ».

Centrex Circulation routière est donc d'avis que s'engager sur un passage à niveau, lorsque la circulation est encombrée de telle façon que l'on devrait vraisemblablement s'arrêter sur ce passage à niveau devrait également être considéré comme une infraction du quatrième degré. Lorsqu'en raison de l'encombrement de la circulation, le conducteur se voit en effet obligé d'immobiliser son véhicule sur le passage à niveau et que celui-ci se ferme, il se retrouve souvent pris au piège. Il n'y a pas d'autre choix que de laisser le véhicule sur les voies, car il sera certainement accroché par un train. De plus, il convient de ne pas perdre de vue que c'est également la sécurité du conducteur de train et des passagers qui est mise en danger, ceux-ci peuvent aussi être blessés ou plus grave encore : il n'est pas à exclure que le train déraille !

Si vous avez encore des questions, n'hésitez pas à reprendre contact avec nous par mail.

Bien à vous,



Premier Inspecteur Ivan Bruggeman
 Coordinateur Police Locale
 CENTREX Circulation routière

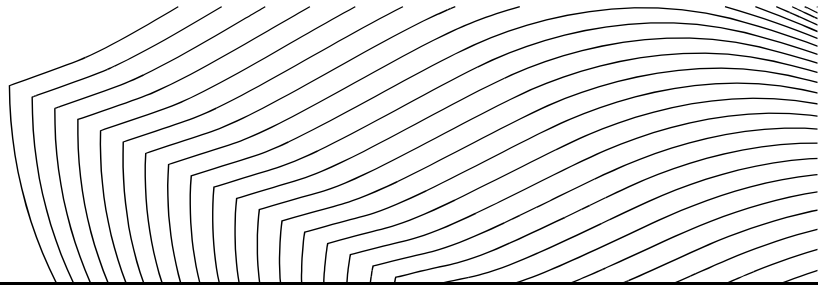


Commissaire Eric Troniseck
 Coordinateur Police Fédérale
 CENTREX Circulation routière

² Loi du 16 mars 1968 relative à la police de la circulation routière.



Politie



GEïNTEGREERDE POLITIE GESTRUCTUREERD OP TWEE NIVEAUS

KENNIS- EN EXPERTISECENTRUM
CENTREX WEGVERKEER

Kroonlaan, 145 A
1050 BRUSSEL
☎ +32(0)2 554 48 05

INTERN

Bestemming:

David Modrzewski

Kamer van volksvertegenwoordigers

Commissiesecretaris

Brussel, 1 maart 2021



Onze referentie	2021 – 1107	Dossierbeheerders	Eric Troniseck / Ivan Bruggeman
Uw schrijven van	12-02-2021	E-mail	

Onderwerp: Voorstel van resolutie betreffende het verhogen van de veiligheid aan spoorwegovergangen (DOC 55K1640).

Wetsvoorstel tot wijziging van tot wijziging van het koninklijk besluit van 30 september 2005 tot aanwijzing van de overtredingen per graad van de algemene reglementen genomen ter uitvoering van de wet betreffende de politie over het wegverkeer, wat betreft het oprijden van overwegen wanneer het verkeer belemmerd is (DOC55K1711).

Vraag om advies.

Geachte heer,

Wij hebben uw verzoek om advies in het kader van de behandeling van voornoemd voorstel van resolutie en wetsvoorstel goed ontvangen. Gelieve hieronder het gevraagde advies te willen vinden.

1) Voorstel van resolutie betreffende het verhogen van de veiligheid aan spoorwegovergangen (DOC 55K1640)¹.

We hebben geen inhoudelijke opmerkingen bij de teksten.

Het voorstel om een onafhankelijke derde instantie de verantwoordelijkheid te geven om te beslissen over het al dan niet sluiten van overwegen in overleg met de verschillende betrokken partners lijkt ons een interessante denkpiste.

Lokale administratieve overheden en de lokale politie zullen de lokale context vaak beter kunnen inschatten en hebben doorgaans ook een beter zicht op een eventuele impact op de mobiliteit binnen de regio.

Het verhogen van de veiligheid aan de spoorwegovergangen vraagt een geïntegreerde en ketengerichte aanpak. Men kan bijvoorbeeld ijveren voor een verhoogd aantal politiecontroles en de installatie van meer ANPR-camera's maar dan moeten de gerechtelijke overheden eveneens betrokken worden voor de verdere opvolging en vervolging. Om doeltreffend te zijn, dient dus de

¹ Advies geformuleerd door de Directie van de Spoorwegpolitie (SPC) van de federale politie

verantwoordelijkheid van de volledige keten in acht genomen te worden.

2) Wetsvoorstel tot wijziging van tot wijziging van het koninklijk besluit van 30 september 2005 tot aanwijzing van de overtredingen per graad van de algemene reglementen genomen ter uitvoering van de wet betreffende de politie over het wegverkeer, wat betreft het oprijden van overwegen wanneer het verkeer belemmerd is (DOC55K1711)

Het is opmerkelijk dat de huidige regelgeving bepaalt dat het negeren van het verbod om zich op een overweg te begeven wanneer de slagbomen in beweging of gesloten zijn, wanneer de rode knipperlichten branden of wanneer het geluidssignaal werkt overtredingen van de vierde graad zijn, terwijl het negeren van het verbod om zich op een overweg te begeven wanneer het verkeer zodanig belemmerd is dat men waarschijnlijk op die overweg zou moeten stoppen niet is opgenomen in die lijst. Dit is des te opmerkelijker omdat het niet naleven van het stilstaan- en parkeerverbod op de overwegen dan weer wel als overtredingen van de vierde graad worden gerangschikt. Het koninklijk besluit van 22 december 2003 tot aanwijzing van de zware overtredingen per graad van de algemene reglementen genomen in uitvoering van de wet betreffende de politie over het wegverkeer, gewijzigd bij het koninklijk besluit van 26 april 2004 en opgeheven door het koninklijk besluit van 30 september 2005 tot aanwijzing van de overtredingen per graad van de algemene reglementen genomen ter uitvoering van de wet betreffende de politie over het wegverkeer, voorzag dat het zich begeven op een overweg, terwijl dit verboden is, beschouwd werd als een "zware overtreding van de tweede graad", hetgeen, qua indeling van de overtredingen, overeenstemt met een huidige overtreding van de derde graad. Het parkeren en stilstaan op een overweg werd beschouwd als een "zware overtreding van de eerste graad", wat men kan vergelijken met een huidige overtreding van de tweede graad werd. Vandaag zijn het overtredingen van de vierde graad met uitzondering dus van het zich begeven op een overweg bij belemmering van het verkeer..

Artikel 29, § 1, eerste lid van de wegverkeerswet² omschrijft de overtredingen van de vierde graad als *"overtredingen die de veiligheid van personen rechtstreeks in gevaar brengen en die van aard zijn dat ze bij een ongeval bijna onvermijdbaar leiden tot fysieke schade en..."*

Centrex Wegverkeer is dan ook van oordeel dat ook het zich begeven op een overweg wanneer het verkeer zodanig belemmerd is dat men waarschijnlijk op die overweg zou moeten stoppen eveneens als een overtreding van de vierde graad moet beschouwd worden. Wanneer een bestuurder immers, omwille van de verkeersbelemmering zich verplicht ziet om zijn voertuig te immobiliseren op de overweg, en deze gaat dicht, dan kan hij vaak geen kant meer op. Er zit dan niets anders op dan het voertuig achter te laten op de sporen, waar het gegarandeerd wordt aangereden door een trein. Hierbij mag niet uit het oog verloren worden dat ook de veiligheid van de treinbestuurder en de passagiers in gevaar wordt gebracht. Ook zij kunnen gewond worden, of erger nog: het valt immers niet uit te sluiten dat de trein ontspoord !

Heeft u nog vragen, stuur ons gerust een mailtje.

Met de meeste hoogachting,



Eerste Inspecteur Ivan Bruggeman
Coördinator Lokale Politie
CENTREX Wegverkeer



Commissaris Eric Troniseck
Coördinator Federale Politie
CENTREX Wegverkeer

² Wet van 16 maart 1968 betreffende de politie over het wegverkeer.

Belgian Rail Freight Forum – 08/03/2021

Beste,

Verwijzend naar onderstaande mail en de vraag naar een advies, vindt u hierbij een gebundelde reactie vanuit het Belgian Rail Freight Forum:

“Het BRFF steunt de actiepunten in bijgevoegd voorstel, maar input van / overleg met de spoorwegondernemingen ontbreekt nog in de tekst. Dat zien we graag meegenomen in het ontwerp, zodat het een sectorbreed project wordt waarin Infrabel het voortouw neemt, maar ook waarin input wordt gegeven vanuit de spoorwegmaatschappijen.

Wij zijn van mening dat er pilootprojecten moeten worden georganiseerd die betrekking hebben op het treinverkeer zelf. Waar we tegenwoordig bijvoorbeeld zien dat slagbomen vanaf een afstandspunt worden geactiveerd - waarbij geen rekening wordt gehouden met de snelheid van de trein - is het zo dat het langer duurt voordat een goederentrein (met een lagere snelheid) de overweg bereikt dan voor passagierstreinen. Ook zou hier een actie / pilootproject kunnen worden gestart. Zo hebben mensen niet de indruk dat ze doelloos moeten wachten, noch het gevoel dat ze snel voor de trein de overweg kunnen passeren.

Verder wensen we nog mee te geven dat veiligheid steeds een prioriteit moet zijn maar dat dit zeker geen aanleiding mag zijn om (her)aanleg van overwegen uit te sluiten. Alternatieven als bruggen en tunnels zijn mogelijkheden maar, in vergelijking met overwegen, vragen dergelijke oplossingen grotere budgettaire inspanningen (vanwege Infrabel), hetgeen andere noodzakelijke infrastructuursinvesteringen kan hypothekeren.

Ter informatie: momenteel loopt er met Infrabel een actiegroep met alle stakeholders om de veiligheid aan overwegen in het havengebied te verbeteren. Het is een werkgroep die reeds enkele jaren actief is.”

Indien er nog vragen of opmerkingen zijn, kan u mij steeds contacteren.

Mvg,



Over het Belgian Rail Freight Forum

Het Belgian Rail Freight Forum brengt alle spoorgoederenvervoerders samen die actief zijn in België.

Het forum heeft de ambitie om de volumes van goederenvervoer over spoor in België en Europa te verdubbelen.

Met een huidig transportmodel bestaande uit 75% transport via de truck en de voorspelde groei van de transportsector van 30% tegen 2030,

is een modal shift naar goederenvervoer via het spoor sociaal-economisch een betere oplossing om de negatieve impact op klimaat, mobiliteit en gezondheid tegen te gaan.



**CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
COMMISSION MOBILITÉ, ENTREPRISES PUBLIQUES ET
INSTITUTIONS FÉDÉRALES
Monsieur Jean-Marc DELIZÉE**

**Chaussée de Louvain 21
1000 Bruxelles**

COF/REN/ERC/JOA

Contact : Erik CAELEN : erik.caelen@brulocalis.brussels

Bruxelles, le 11 mars 2021

Monsieur Le Président,

Concerne : demande d'avis écrit (DOC 55K1640 et 1711)

Au fil des ans, de nombreux passages à niveau ont déjà été supprimés en Région de Bruxelles-Capitale. Il reste au total une dizaine de passages à niveau, principalement sur le territoire des communes de Berchem-Sainte-Agathe, Jette et Ganshoren. Il y a également des passages à niveau sur des sites industriels et des zones portuaires comme sur la chaussée de Vilvorde sur le territoire de la ville de Bruxelles. Mais il y a également encore trois passages à niveau avec des trams sur le territoire de la commune de Woluwe-Saint-Pierre. Ces passages à niveau ne sont pas gérés par Infrabel, mais par la STIB.

Les communes sont demandeuses d'être associées à la concertation préalable à la décision de supprimer un passage à niveau. En effet, la décision de supprimer un passage à niveau peut avoir un impact considérable sur la politique de mobilité d'une commune (réseaux cyclables et piétons). Une commune a également signalé que les procédures de délivrance d'un permis de bâtir pour la suppression d'un passage à niveau sont parfois trop longues, si bien que l'on déplore malheureusement toujours des accidents mortels.

Les communes et zones de police bruxelloises se rangent sans réserve derrière la proposition visant à classer l'article 20.4 du code de la route, qui stipule que le conducteur ne peut s'engager sur un passage à niveau si l'encombrement de la circulation est tel qu'il serait vraisemblablement immobilisé sur ce passage, parmi les infractions du 2^e degré. Les communes et zones de police suggèrent même d'en faire une infraction du 3^e degré (infractions qui mettent directement en danger la sécurité des personnes) ou même du 4^e degré (infractions qui mettent directement en danger la sécurité des personnes et entraînent, presque irrémédiablement, des dommages physiques en cas d'accident), par analogie avec l'article 20.3 et 24 al 1.3^e du code de la route.

BRULOCALIS - Rue d'Arlon 53/4 Aarlenstraat - Bruxelles 1040 Brussel - T. 02 238 51 40 - F. 02 280 60 90 - www.brulocalis.brussels
welcome@brulocalis.brussels - RPM Bruxelles RPR Brussel - TVA BE 0451 516 390 BTW - IBAN BE60 0910 1159 5670 - BIC GKCCBEBB



Mais la majoration des peines et amendes n'a généralement guère d'impact si aucune répression n'y est liée. Ainsi, il faudra réfléchir à la possibilité de détecter automatiquement les infractions via des technologies existantes ou à développer (reconnaissance de la plaque d'immatriculation, détection automatique des piétons, etc.). Et bien entendu, la prévention joue un rôle important (par exemple, utiliser des technologies afin de rendre l'infraction impossible), de même que le développement d'informations et de campagnes de sensibilisation.

Veuillez agréer, Monsieur le Président, l'assurance de ma considération distinguée.

Corinne François

Directrice

Olivier Deleuze

Président



**KAMER VAN VOLKSVERTEGENWOORDIGERS
COMMISSIE VOOR MOBILITEIT, OVERHEIDSBEDRIJVEN EN
FEDERALE INSTELLINGEN
de heer Jean-Marc DELIZÉE**

**Leuvensesteenweg 21
1000 Brussel**

COF/REN/ ERC/JOA

Contact : Erik CAELEN : erik.caelen@brulocalis.brussels

Brussel, 11 maart 2021

Mijnheer de Voorzitter,

Betreft: verzoek om schriftelijk advies (DOC 55K1640 en 1711)

In de loop der jaren werden in het Brusselse Hoofdstedelijke gewest reeds veel overwegen afgeschaft. Er zijn in totaal nog een tiental overwegen, voornamelijk op het grondgebied van de gemeenten Sint-Agatha-Berchem, Jette en Ganshoren. Er zijn ook overwegen op bedrijventerreinen en havengebieden zoals op de Vilvoordsesteenweg op het grondgebied van de Stad Brussel. Maar er zijn ook nog een drietal overwegen met trams op het grondgebied van de gemeente Sint-Pieters-Woluwe. Deze overwegen worden niet door infrabel beheert, maar wel door de MIVB.

De gemeenten zijn vragende partij om ook betrokken te worden in het overleg voorafgaand aan de beslissing om een overweg af te schaffen. De beslissing om een overweg af te schaffen kan immers een grote impact hebben op het mobiliteitsbeleid van een gemeente (fiets- en voetgangersnetwerken). Een gemeente heeft ook gemeld dat de procedures om een bouwvergunning af te leveren voor het afschaffen van een overweg soms te lang zijn, waardoor er jammer genoeg nog steeds dodelijke slachtoffers te betreuren vallen.

De Brusselse gemeenten en politiezones scharen zich volmondig achter het voorstel om artikel 20.4 van de wegcode, dat bepaalt dat de bestuurder een overweg niet mag oprijden wanneer het verkeer zodanig belemmerd is dat hij waarschijnlijk op die overweg zou moeten stoppen, in te delen bij de overtredingen van de 2de graad. De gemeenten en politiezones suggereren zelfs om er een overtreding van de 3de graad (overtredingen die de veiligheid van personen rechtstreeks in gevaar brengen) of zelfs 4de graad (overtredingen die de veiligheid van personen rechtstreeks in gevaar brengen en die van die aard zijn dat ze bij een ongeval bijna onvermijdbaar leiden tot fysieke schade) van te maken, naar analogie van artikel 20.3 en 24 al 1.3° van de wegcode.

BRULOCALIS - Rue d'Arlon 53/4 Aarlenstraat - Bruxelles 1040 Brussel - T. 02 238 51 40 - F. 02 280 60 90 - www.brulocalis.brussels
welcome@brulocalis.brussels - RPM Bruxelles RPR Brussel - TVA BE 0451 516 390 BTW - IBAN BE60 0910 1159 5670 - BIC GKCCBEBB



Maar het verhogen van de straffen en boetes hebben meestal weinig impact indien er geen handhaving aan gekoppeld wordt. Zo zal er moeten worden nagedacht om de overtredingen automatisch te kunnen opsporen via bestaande of te ontwikkelen technologieën (nummerplaatherkenning, automatische voetgangersdetectie enz.). En uiteraard speelt preventie een grote rol (bijvoorbeeld technologieën gebruiken om de overtreding onmogelijk te maken), alsook het ontwikkelen van informatie en sensibiliseringscampagnes.

Met de meeste hoogachting

Corinne François
Directeur

Olivier Deleuze
Voorzitter



Directoraat-generaal Duurzame Mobiliteit en Spoorbeleid
Directie Veiligheid, Beveiliging en Milieu
 City Atrium
 Vooruitgangstraat 56
 1210 Brussel
 Tel. 02 277 31 11
 Ondernemingsnr. 0 308 357 852

Mr. Jean-Marc Delizée
 Voorzitter
 Commissie Mobiliteit, Overheidsbedrijven en
 Federale Instellingen
 Kamer van Volksvertegenwoordigers
 Wetstraat
 1000 Brussel

Uw kenmerk
 DOC 55K1640 en 1711

Ons kenmerk
 11399/PG/CMOFI/1

Datum

Contactpersoon

Contactnummer

Bijlagen
 1

Onderwerp: schriftelijke advies DOC 55K1604

Geachte Voorzitter,

Hierbij heb ik de eer u het advies over te maken van de FOD Mobiliteit & Vervoer met betrekking tot de kamerdocumenten DOC 55K1604 voor wat betreft onze bevoegdheden.

Met de meeste hoogachting,

Emmanuelle
 Vandamme
 (Signature)
 Emmanuelle Vandamme
 Voorzitster van het Directiecomité

Signature numérique de
 Emmanuelle Vandamme
 (Signature)
 Date : 2021.03.10 20:54:02
 +01'00'

Bijlage: Advies

https://mobilitfgov.sharepoint.com/sites/P000155/GenDossiers/Schriftelijk_advies_resolutie_overwegen/11399_advies_Pres.docm
 mobiliteit.belgium.be



 FOD MOBILITEIT EN VERVOER SPF MOBILITÉ ET TRANSPORTS	
Advies	Avis
Betreft: Verzoek om schriftelijk advies (DOC 55K1640 en 1711) van 12/2/2021 van de COMMISSIE VOOR MOBILITEIT, OVERHEIDSBEDRIJVEN EN FEDERALE INSTELLINGEN	Sujet : Demande d'avis écrit (DOC 551640 et 1711) du 12/2/2021 de la COMMISSION DE LA MOBILITÉ, DES ENTREPRISES PUBLIQUES ET DES INSTITUTIONS FÉDÉRALES
De FOD MV is zeker voorstander van het bepalen van doelstellingen met betrekking tot ongevallen aan overwegen. Het bepalen van dergelijke objectieven en de modaliteiten voor hun invoering zijn echter beslissingen die toebehoren aan het politieke niveau. Hierbij wensen wij er echter aan te bevelen dat deze doelstellingen coherent moeten zijn over alle mobiliteitsdomeinen en dat nul slachtoffers een nobel maar onhaalbaar doel is zolang de interactie tussen weg en spoor blijft bestaan. Wat betreft de opvolging van de jaarlijkse ongevallencijfers, gevaarlijke overwegen en de genomen maatregelen door Infrabel wijzen we op de bevoegdheidsverdeling die voorzien is in de Europese en Belgische wetgeving. Het onderzoeken van ongevallen en incidenten op spoordomein behoort toe aan het Onderzoeksorgaan voor Ongevallen en Incidenten op het Spoor. De jaarlijkse opvolging van de ongevallencijfers aan overwegen behoren tot de verantwoordelijkheid van de Nationale Veiligheidsinstantie (Dienst Veiligheid en Interoperabiliteit der Spoorwegen). Wat betreft de proefprojecten, er zijn momenteel al overwegen met volledige slagbomen en obstakeldetectie op het Belgische netwerk. Deze zijn ook niet enige manier om de veiligheid aan de overwegen te verhogen. De FOD MV is van mening dat een herziening van de reglementering die het eenvoudiger maakt om innovatieve oplossingen te implementeren aan overwegen nuttig zou kunnen zijn.	Le SPF MT est certainement favorable à la fixation d'objectifs en matière d'accidents aux passages niveau. Néanmoins, la fixation de tels objectifs et les modalités pour leur mise en œuvre sont des choix qui appartiennent au niveau politique. Nous nous permettons toutefois de préconiser que ces objectifs soient cohérents pour tous les domaines de la mobilité et nous estimons que l'objectif « zéro victime », aussi noble qu'il soit, est un objectif non-réalizable tant que l'interface entre la route et le chemin de fer existe. En ce qui concerne le suivi des chiffres annuels relatifs aux accidents, des passages à niveau dangereux et des mesures prises par Infrabel, nous renvoyons vers la législation européenne et belge. Les enquêtes relatives aux accidents et incidents sur le domaine ferroviaire relèvent de la compétence de l'Organisme d'Enquête sur les Accidents et Incidents Ferroviaires. Le suivi annuel des statistiques relatives aux accidents tombe sous les compétences de l'Autorité Nationale de Sécurité (le Service de Sécurité et d'Interopérabilité des Chemins de Fer). En ce qui concerne les projets pilotes, des passages à niveau équipés de barrières complètes et munis de systèmes de détection d'obstacles existent déjà sur le réseau belge. Ces dispositifs ne sont toutefois pas les seules possibilités pour augmenter la sécurité aux passages à niveau. Le SPF MT est d'avis qu'une révision de la réglementation visant à simplifier la mise en œuvre de solutions innovantes aux passages à niveau pourrait être utile.

Emmanuelle Vandamme
(Signature)

Signature numérique de
Emmanuelle
Vandamme (Signature)
Date: 2021.03.10
20:55:08 +01'00'

Emmanuelle Vandamme

Voorzitster van het Directiecomité

Présidente du Comité de direction



Gouvernement fédéral belge
Belgische federale regering
Belgische Föderalregierung

CABINET DU MINISTRE GEORGES GILKINET
VICE-PREMIER MINISTRE
MINISTRE DE LA MOBILITE

Chambre des Représentants
Commission de la Mobilité, des
Entreprises publiques et des
Institutions fédérales
Monsieur Jean-Marc DELIZEE, Président
Monsieur David MODRZEWSKI, Secrétaire

Nos réf. : GG/TAB/JEW/NSK/MEG/CHE-3038/2021
Vos réf. : demande d'avis écrit (DOC 55K 1640)
Annexes :
Contact : Mathilde GUILLAUME

Bruxelles, le 9 mars 2021

Concerne : Avis sur la proposition de résolution 55K1640 du 12/02/2021 visant à accroître la sécurité aux passages à niveau

Monsieur le Président,
Monsieur le Secrétaire,

La proposition de résolution dont objet a retenu toute mon attention.

J'ai demandé et reçu en janvier dernier une note d'Infrabel sur la problématique des passages à niveau et leur sécurisation.

Je suis en phase avec les constats et les objectifs de cette proposition de résolution. Il est en effet important d'accroître la sécurité aux passages à niveau et ce, afin de réduire le nombre d'accidents et de morts.

La problématique de la sécurité aux passages à niveau est un problème global de mobilité qui impacte tout autant la sécurité ferroviaire que la sécurité routière.

Quelques adaptations paraissent néanmoins utiles pour assurer une mise en œuvre efficace des mesures avancées dans cette proposition de résolution. Voici mes commentaires pour chacun des points de la résolution :

1. Je suis favorable à la fixation d'objectifs ambitieux concernant les accidents aux passages à niveau. Toutefois, j'ai la volonté que ces objectifs soient cohérents pour tous les domaines de la mobilité. L'objectif de zéro décès aux passages à niveau est un objectif vers lequel nous devons tendre de la manière la plus efficace possible. Le risque zéro n'existe cependant pas, surtout quand des comportements humains sont directement concernés. Parmi les accidents aux passages à niveau, plus de la moitié sont le fait de comportements imprudents de la part d'automobilistes.
2. La problématique de la sécurisation des passages à niveau et la mise à jour des analyses de sécurité fait partie des points qui seront intégrés dans le nouveau Contrat de Performance d'Infrabel.

.../...



.../...

3. Le suivi annuel des chiffres d'accidents aux passages à niveau n'est pas de la responsabilité du SPF Mobilité mais bien de l'autorité nationale de sécurité (SSICF - Service de Sécurité et d'Interopérabilité des Chemins de Fer). Les enquêtes sur les accidents ferroviaires relèvent par contre de la responsabilité de l'Organisme d'Enquête. Ces deux services sont sous la tutelle de ma collègue, la Ministre Petra De Sutter. Nous collaborons activement sur ces problématiques.
4. Ma volonté est d'élargir le scope de ce point afin de permettre d'accroître efficacement la sécurité des passages à niveau. Avec l'appui du SPF, je compte effectuer une révision de la réglementation en vigueur afin de permettre une mise en œuvre plus aisée de solutions innovantes permettant d'augmenter la sécurité.
5. Il est en effet nécessaire d'élaborer des plans d'actions spécifiques dans les installations sans voyageurs telles que les zones portuaires. Il conviendra de déterminer au cas par cas quels sont les niveaux de pouvoir qui sont compétents pour ces aspects.
6. Etant donné que plus de la moitié des accidents sont dus à un non-respect du code de la route (négligence de la signalisation ou autres), je ne peux qu'être favorable à cette proposition qui viendra soutenir et renforcer les autres mesures de prévention mises en place.
7. Nous sommes en discussion avec Infrabel pour identifier comment renforcer ce point et améliorer cette concertation.
8. Les différentes législations en vigueur doivent évidemment être appliquées.
9. Comme précisé au point 2, la problématique générale des passages à niveau et de leur sécurisation sera intégrée dans le nouveau Contrat de Performance d'Infrabel et dans les plans d'investissement. Par ailleurs, le SPF Mobilité a la mission de suivre le respect de ce contrat. J'attire cependant l'attention des membres que les missions qui seront confiées à Infrabel dans le cadre de ce contrat ne pourront couvrir que les passages à niveaux qui sont localisés sur le domaine d'Infrabel. Or, il existe de nombreux passages à niveau en dehors du domaine d'Infrabel. Il paraît important d'envisager l'établissement d'un cadre spécifique pour la gestion de ces passages à niveau.

Concernant les amendements à la proposition de résolution, seul l'amendement 2 « demande 8/1 », nécessite un complément. Le SPF me confirme qu'Infrabel, en tant que responsable de la sécurité du réseau ferroviaire et de celle des passages à niveau sur son domaine, peut et doit prendre les décisions nécessaires concernant leur sécurisation. Comme précisé au point 7, nous travaillons avec Infrabel pour assurer que les différents aspects, tant ferroviaires que routiers, soient correctement pris en compte dans les solutions mises en œuvre afin de garantir la sécurité des passages à niveau.

Je suis donc favorable aux objectifs de cette proposition de résolution et j'invite les parlementaires à prendre en considération mes commentaires pour améliorer la portée de leur proposition de résolution.

Veuillez agréer, Monsieur le Président, Monsieur le Secrétaire, l'expression de ma haute considération.

Georges GILKINET,
Vice-Premier Ministre
Ministre de la Mobilité

Tour des Finances - 5^e étage - Boulevard du Jardin Botanique, 50 - 1000 Bruxelles - Belgique
mail : info@gilkinet.fed.be | Tél. +32 (0)2 220 20 11



Gouvernement fédéral belge
Belgische federale regering
Belgische Föderalregierung

KABINET VAN MINISTER GEORGES GILKINET
VICE-EERSTEMINISTER
MINISTER VAN MOBILITEIT

Kamer van Volksvertegenwoordigers
Commissie voor Mobiliteit, Overheidsbedrijven
en Federale instellingen
T.a.v.
Jean-Marc DELIZEE, voorzitter
David MODRZEWSKI, secretaris

Onze ref. : GG/TAB/JEW/NSK/MEG/CHE-3038/2021

Uw ref. : schriftelijk advies (DOC 55K 1640)

Bijlagen :

Contactpersoon : Mathilde GUILLAUME

Brussel, 9 maart 2021

Betreft : Advies over het voorstel van resolutie 55K1640 betreffende het verhogen van de veiligheid aan spoorwegovergangen, gevraagd op 12 februari 2021

Mijnheer de voorzitter,

Mijnheer de secretaris,

Ik heb met aandacht kennis genomen van het bovenvermelde voorstel van resolutie.

In januari van dit jaar heb ik een nota gevraagd aan Infrabel over de problematiek van de overwegen en hun beveiliging. Ik heb deze in goede orde ontvangen.

Ik sluit mij aan bij de vaststellingen en doelstellingen van voorliggend voorstel van resolutie. Het is inderdaad belangrijk om de veiligheid aan overwegen te verhogen teneinde het aantal ongevallen en doden te beperken.

De problematiek van de veiligheid aan overwegen is een globaal mobiliteitsprobleem dat zowel de spoorveiligheid als de verkeersveiligheid treft.

Enkele aanpassingen lijken evenwel nuttig met het oog op een efficiënte implementatie van de maatregelen die in het voorstel van resolutie worden voorgesteld. Hieronder gaat mijn commentaar bij elk punt van de resolutie:

1. Ik ben voorstander van het bepalen van ambitieuze doelstellingen met betrekking tot ongevallen aan overwegen. Hierbij wil ik echter dat deze doelstellingen coherent zijn over alle mobiliteitsdomeinen. We moeten zo effectief mogelijk streven naar de doelstelling van nul doden aan overwegen. Het nulrisico bestaat evenwel niet, vooral wanneer menselijk gedrag rechtstreeks betrokken is. Meer dan de helft van de ongevallen aan overwegen zijn te wijten aan onvoorzichtig gedrag vanwege autobestuurders.
2. De beveiliging van de overwegen en de vernieuwing van de veiligheidsanalyses behoren tot de punten die in het nieuw Performantiecontract van Infrabel opgenomen zullen worden.
3. De jaarlijkse opvolging van de ongevallencijfers aan overgangen behoort niet tot de bevoegdheid van de FOD Mobiliteit, maar van de nationale veiligheidsinstantie (DVIS – Dienst Veiligheid en Interoperabiliteit der Spoorwegen). Het onderzoeken van spoorongevallen behoort tot de verantwoordelijkheid van het Onderzoeksorgaan. De voogdij over beide instanties valt onder mijn collegaminister Petra De Sutter. Over deze thema's wordt er actief tussen ons samengewerkt.

.../...



.../...

4. Ik zou de scope van dit punt graag uitbreiden om een effectieve verhoging van de veiligheid van overwegen mogelijk te maken. Met de steun van de FOD ben ik van plan om een herziening van de geldende reglementering door te voeren met het oog op een gemakkelijkere implementatie van innovatieve oplossingen die voor een verhoging van de veiligheid zorgen.
5. Het is inderdaad nodig om specifieke actieplannen uit te werken voor installaties zonder reizigers, zoals de havengebieden. Er zal geval per geval moeten worden bepaald welke overheidsniveaus bevoegd zijn voor die zaken.
6. Vermits meer dan de helft van de ongevallen te wijten zijn aan het niet-eerbiedigen van de Wegcode (miskenning van signalisatie of andere nalatigheden) kan ik alleen maar voorstander zijn van dit voorstel, dat de overige genomen preventiemaatregelen zal ondersteunen en versterken.
7. Wij voeren dialoog met Infrabel om uit te maken hoe dit punt kan worden aangescherpt en hoe het overleg kan worden verbeterd.
8. De verschillende vigerende wetgevingen moeten uiteraard worden toegepast.
9. Zoals aangegeven onder punt 2 zal de algemene problematiek van de overwegen en de beveiliging ervan worden opgenomen in het nieuwe Performantiecontact van Infrabel en in de investeringsplannen. Voorts behoort het tot de opdracht van de FOD Mobiliteit om de naleving van dat contract op te volgen. De aandacht van de Kamerleden wordt er evenwel op gevestigd dat de opdrachten die in het kader van dat contract zullen worden toevertrouwd aan Infrabel enkel betrekking kunnen hebben op de overwegen die op het domein van Infrabel gelegen zijn. Er zijn echter ook veel overwegen buiten het domein van Infrabel. Vandaar het belang om de uitwerking van een specifiek kader voor het beheer van die overwegen in overweging te nemen.

Wat betreft de amendementen bij het voorstel van resolutie, behoeft enkel amendement nr. 2 ("verzoek 8/1") een aanvulling. De FOD Mobiliteit bevestigt mij dat Infrabel, in het kader van haar verantwoordelijkheid voor de veiligheid van het spoorwagennet en van de overwegen die op haar domein gelegen zijn, de nodige beslissingen mag en moet nemen inzake de beveiliging ervan. Zoals aangegeven onder punt 7 wordt er met Infrabel samengewerkt om ervoor te zorgen dat de verschillende spoor- en wegaspecten op een correcte wijze in rekening worden gebracht in de oplossingen die geïmplementeerd worden om de veiligheid van de overwegen te garanderen.

Ik sta dus achter de doelstellingen uit het betrokken voorstel van resolutie en vraag de Kamerleden mijn commentaar hierboven in aanmerking te nemen om de draagwijdte van hun voorstel van resolutie te verbeteren.

Hoogachtend,

Georges GILKINET,
Vice-eersteminister
Minister van Mobiliteit

Tour des Finances - 5^e étage - Boulevard du Jardin Botanique, 50/50 - 1000 Bruxelles - Belgique
mail : info@gilkinet.fed.be | Tél. +32 (0)2 238 28 00



Gouvernement fédéral belge
Belgische federale regering
Belgische Föderalregierung

CABINET DU MINISTRE GEORGES GILKINET
VICE-PREMIER MINISTRE
MINISTRE DE LA MOBILITE

Chambre des Représentants
Commission de la Mobilité, des
Entreprises publiques et des
Institutions fédérales
Monsieur Jean-Marc DELIZEE, Président
Monsieur David MODRZEWSKI, Secrétaire

Nos réf. : GG/TAB/JEW/NSK/MEG/CHE-3039/2021

Vos réf. : demande d'avis écrit (DOC 55K 1711)

Contact : Mathilde GUILLAUME

Bruxelles, le 9 mars 2021

Concerne : Avis sur la proposition de loi modifiant l'arrêté royal du 30 septembre 2005 désignant les infractions par degré aux règlements généraux pris en exécution de la loi relative à la police de la circulation routière en ce qui concerne la traversée des passages à niveau en cas d'encombrement de la circulation

Monsieur le Président, Monsieur le Secrétaire,

La proposition de loi dont objet a retenu toute mon attention. J'ai en effet demandé et reçu en janvier dernier une note d'Infrabel sur la problématique des passages à niveau.

Dans celle-ci, Infrabel relève que, l'analyse des causes des accidents survenus de 2014 à 2019 sur les passages à niveau publics, hors zones portuaires, montre que, dans plus de la moitié des cas, le comportement de l'utilisateur de la route est la première cause de ceux-ci, à savoir le non-respect du code de la route (négligence de la signalisation routière à hauteur du passage à niveau, slalom entre les barrières fermées).

La deuxième cause de ces accidents est le résultat de l'imprudence des usagers de la route qui immobilisent leur véhicule sur le passage à niveau et ce, avant sa fermeture.

A côté de l'ensemble des mesures de suppression et de sécurisation des passages à niveau qu'Infrabel va continuer à prendre dans les prochains mois, des actions de répression, en collaboration avec la Police des Chemins de fer, les zones de police et/ou Sécurail, seront également menées de façon ponctuelle afin d'arriver à une diminution drastique des accidents lors des tentatives de franchissement irresponsables des passages à niveau.

La proposition de loi ici soumise à avis vise à faire passer cette infraction, déjà existante, dans la catégorie des infractions du deuxième degré, à savoir les infractions qui peuvent indirectement mettre la sécurité de personnes en danger ce qui, d'une part, la placerait dans la catégorie idoine et, d'autre part, contribuerait à ce que les services répressifs accordent naturellement une plus grande priorité à celle-ci. Dès lors, je suis favorable à cette proposition de loi.

Veillez agréer, Monsieur le Président, Monsieur le Secrétaire, l'expression de ma haute considération.

Georges GILKINET,
Vice-Premier Ministre
Ministre de la Mobilité



Gouvernement fédéral belge
Belgische federale regering
Belgische Föderalregierung

KABINET VAN MINISTER GEORGES GILKINET
VICE-EERSTEMINISTER
MINISTER VAN MOBILITEIT

Kamer van Volksvertegenwoordigers
Commissie voor Mobiliteit, Overheidsbedrijven
en Federale instellingen
T.a.v.
Jean-Marc DELIZEE, voorzitter
David MODRZEWSKI, secretaris

Onze ref. : GG/TAB/JEW/NSK/MEG/CHE-3039/2021

Uw ref. : schriftelijk advies (DOC 55K 1711)

Contactpersoon : Mathilde GUILLAUME

Brussel, 9 maart 2021

Betreft : Advies over het wetsvoorstel tot wijziging van het koninklijk besluit van 30 september 2005 tot aanwijzing van de overtredingen per graad van de algemene reglementen genomen ter uitvoering van de wet betreffende de politie over het wegverkeer, wat betreft het oprijden van overwegen wanneer het verkeer belemmerd is

Mijnheer de voorzitter,

Mijnheer de secretaris,

Ik heb met aandacht kennis genomen van het hierboven vermelde wetsvoorstel.

Ik heb inderdaad in januari van dit jaar een nota gevraagd aan Infrabel over de problematiek van de overwegen, en deze ook in goede orde ontvangen.

In deze nota blijkt uit de analyse van de oorzaken van de ongevallen die zich tussen 2014 en 2019 hebben voorgedaan aan openbare overwegen - exclusief de havengebieden - in meer dan de helft van de gevallen de voornaamste oorzaak te maken heeft met het gedrag van de weggebruiker. Het gaat hierbij met name om het niet naleven van de wegcode (miskenning van de wegsignalisatie ter hoogte van de spoorwegovergang, alsook het slommen tussen de gesloten slagbomen).

De tweede voornaamste oorzaak is het resultaat van de onvoorzichtigheid van de weggebruikers, die hun voertuig tot stilstand brengen op de overweg vooraleer die gesloten wordt.

Naast het geheel van de maatregelen ter afschaffing en ter beveiliging van de spoorwegen, die Infrabel in de komende maanden zal blijven nemen, zullen ook op punctuele basis repressieve acties worden uitgevoerd in samenwerking met de Spoorwegpolitie, de politiezones en/of Securail teneinde de ongevallen n.a.v. onverantwoorde pogingen om overwegen op te rijden, drastisch te verminderen.

Het ter advies voorgelegde wetsvoorstel strekt ertoe de reeds bestaande inbreuk voortaan te categoriseren als een overtreding van de tweede graad, zijnde overtredingen die de veiligheid van personen onrechtstreeks in gevaar kunnen brengen. Hierdoor zou de inbreuk enerzijds in de geschikte categorie worden ondergebracht, en zouden de ordediensten anderzijds vanzelfsprekend een grotere prioriteit zouden gaan besteden aan deze inbreuk.

Ik sta dus achter dit wetsvoorstel.

Hoogachtend,

Georges GILKINET,
Vice-eersteminister
Minister van Mobiliteit

**DVIS**

**City Atrium
Vooruitgangstraat 56
1210 Brussel**

info@nsarail.fgov.be

Advies DVIS

Betreft: Verzoek om schriftelijk advies (DOC 55K1640 en 1711) van 12/2/2021 van de COMMISSIE VOOR MOBILITEIT, OVERHEIDSBEDRIJVEN EN FEDERALE INSTELLINGEN

DVIS (Dienst Veiligheid en Interoperabiliteit van de Spoorwegen) is de Nationale Veiligheidsinstantie voor België. Wij waken over de spoorveiligheid en voeren daarbij taken uit betreffende certificering van en toezicht op spoorwegondernemingen en de infrastructuurbeheerder en betreffende toelatingen voor voertuigen en infrastructuur.

Betreffende spoorwegoverwegen verzamelen wij de veiligheidscijfers voor de Europese gemeenschappelijk veiligheidsindicatoren (GVI) en bezorgen deze aan het Europees Spoorwegbureau. Deze cijfers bevatten enkel de significante ongevallen en dus niet de ongevallen met minder zware gevolgen (zie Bijlage 1). Wij vermelden de gegevens ook in het "Jaarverslag spoorveiligheid" dat we jaarlijks publiceren. Deze opdrachten zijn voorzien in de Spoorcodex op basis van Europese Richtlijnen.

In bijlagen 2 en 3 vindt u gegevens betreffende 2019, het laatste jaar waarvoor gegevens gepubliceerd zijn. De cijfers betreffende ongevallen en slachtoffers bij overwegen

**SSICF**

**City Atrium
Rue du progrès 56
1210 Bruxelles**

info@nsarail.fgov.be

Avis du SSICF

Sujet : Demande d'avis écrit (DOC 551640 et 1711) du 12/2/2021 de la COMMISSION DE LA MOBILITÉ, DES ENTREPRISES PUBLIQUES ET DES INSTITUTIONS FÉDÉRALES

Le SSICF (Service de sécurité et d'Interoperabilité des Chemins de Fer) est l'Autorité Nationale de Sécurité pour la Belgique. Nous veillons à la sécurité ferroviaire et, dans ce cadre, nous accomplissons des tâches relatives à la certification et à la surveillance des entreprises ferroviaires et du gestionnaire de l'infrastructure ainsi qu'à l'autorisation des véhicules et de l'infrastructure.

En ce qui concerne les passages à niveau, nous collectons les chiffres de sécurité pour les indicateurs de sécurité communs européens (ISC) et les soumettons à l'Agence ferroviaire européenne. Ces chiffres ne concernent que les accidents significatifs et non les accidents aux conséquences mineures (voir Annexe 1). Nous incluons également les données dans le « Rapport annuel sur la sécurité ferroviaire » que nous publions chaque année. Ces tâches sont prévues dans le Code ferroviaire sur base des Directives européennes.

En annexes 2 et 3, vous trouverez des données concernant 2019, la dernière année pour laquelle des données ont été publiées. Les

2/7

vertonen weinig schommelingen de laatste jaren. Europees gezien behoort België bij de middenmoot. dit soort ongevallen vormen samen met het aanrijden van personen in het spoor 9 op de 10 ongevallen. Het spoor is een veilige modus, maar de interface met de omgeving, in het bijzonder het wegverkeer, blijft een risicofactor.

Deze ongevallen waarbij derden betrokken zijn, zijn erg moeilijk te voorzien en te voorkomen. De investeringen in technische systemen zoals ETCS hebben hierop immers geen invloed. De modernisering van seinhuizen heeft evenwel wel een positieve invloed met name voor veiligheidsprocedures bij werken aan de infrastructuur en bij incidenten.

Hoewel het aantal overwegen gedaald is van meer dan 2000 in 2006 tot 1700 in 2019, verloopt de daling langzamer de laatste jaren. Dat is een algemene vaststelling in Europa. Anderzijds zijn 87% van onze overwegen beveiligd. Daarmee behoren we tot de top in Europa, waar het gemiddelde 55% bedraagt.

DVIS is niet betrokken bij het beleid omtrent overwegen en verwijst voor deze aspecten van de vraag graag naar de actoren die hier een rol in spelen.

chiffres sur les accidents et les victimes aux passages à niveau ont peu fluctué ces dernières années. D'un point de vue européen, la Belgique se situe au milieu du peloton. Le ferroviaire est un mode sûr, mais l'interface avec l'environnement, en particulier le réseau routier, reste un facteur de risque.

Ces accidents impliquant des tiers sont très difficiles à prévoir et à prévenir. Les investissements dans les systèmes techniques comme l'ETCS n'ont, en effet, aucune influence. La modernisation des blocs de signalisation augmente la sécurisation des PN, notamment au niveau des procédures de sécurité pendant des travaux sur l'infrastructure ferroviaires des lors des incidents.

Bien que le nombre de passages à niveau soit passé de plus de 2000 en 2006 à 1700 en 2019, la réduction a été plus lente ces dernières années. C'est un constat général en Europe. D'autre part, 87% de nos passages à niveau sont sécurisés. Cela nous place parmi les meilleurs en Europe, où la moyenne est de 55 %.

Le SSICF n'est pas impliqué dans la politique dans le domaine des passages à niveau, et pour ces aspects de la question, il ne peut que référer qu'aux acteurs concernés.

Martine
Serbruyns
(Signature)

 Digitaal ondertekend
door Martine Serbruyns
(Signature)
Datum: 2021.03.05
11:17:01 +01'00'

Martine Serbruyns

Directeur

DVIS-SSICF

3/7

Bijlage 1: definitie significante ongevallen

Bron: Spoorcodex, bijlage 4

1. Indicatoren met betrekking tot ongevallen

1.1. "Significant ongeval": ongeval met ten minste één bewegend spoorvoertuig waarbij ten minste één persoon om het leven is gekomen of zwaargewond is geraakt of dat schade van betekenis aan het materieel, de rails, andere installaties of het milieu dan wel een ernstige ontregeling van het verkeer heeft veroorzaakt met uitzondering van ongevallen in werkplaatsen, magazijnen en opslagruimtes.

1.2. "Schade van betekenis aan het materieel, de rails, andere installaties of het milieu": schade voor een bedrag van 150 000 EUR of meer.

1.3. "Ernstige ontregeling van het verkeer": de treindiensten op een hoofdspoorlijn worden gedurende zes uur of langer onderbroken.

Bijlage 2: Analyse 2019

Bron: "Jaarverslag spoorveiligheid" 2019

Overwegen en spoorlopen blijven een belangrijke bron van zorg. Ondanks de inspanningen van Infrabel op het vlak van sensibilisering en technische maatregelen zijn ze een overheersende bron van ongevallen en slachtoffers. Dat stellen wij ieder jaar vast in ons jaarrapport.

Zoals dit al het geval was voor de vorige jaren, doet in 2019 een overgroot deel van de ongevallen (89 %) zich voor op het raakvlak tussen het spoorwegdomein en de externe omgeving: in 2019 deed meer dan één ongeval op twee (56 %) zich voor op een overweg en in één ongeval op drie (33 %) waren derden betrokken.

Deze ongevallen waarbij derden betrokken zijn, zijn erg moeilijk te voorzien en te voorkomen. De

Annexe 1 : définition accidents significatifs

Source : Code ferroviaire, annexe 4

1. Indicateurs relatifs aux accidents

1.1. « Accident significatif » : tout accident impliquant au moins un véhicule ferroviaire en mouvement et provoquant la mort ou des blessures graves pour au moins une personne ou des dommages significatifs au matériel, aux voies, à d'autres installations ou à l'environnement, ou des interruptions importantes de la circulation, à l'exception des accidents dans les ateliers, les entrepôts et les dépôts.

1.2. « Dommages significatifs au matériel, aux voies, à d'autres installations ou à l'environnement » : tout dommage équivalent ou supérieur à 150 000 EUR.

1.3. « Interruptions importantes de la circulation » : la suspension des services ferroviaires sur une ligne de chemin de fer principale pendant six heures ou plus.

Annexe 2 : Analyse 2019

Source: « Rapport annuel sur la sécurité ferroviaire » 2019

Les passages à niveau et les intrusions restent une source importante de préoccupation. Malgré les efforts d'Infrabel dans le domaine de la sensibilisation et des mesures techniques, ils sont les sources dominantes d'accidents et de victimes.

Comme ce fut déjà le cas pour les années précédentes, une très grande majorité des accidents (89 %) surviennent au niveau de l'interface entre le domaine ferroviaire et l'environnement extérieur : en 2019, plus d'un accident sur deux (56 %) survient à un passage à niveau et un accident sur trois (33 %) implique des tiers.

Ces accidents impliquant des tiers sont très difficiles à prévoir et à prévenir. Les

DVIS-SSICF

4/7

investeringen in technische systemen zoals ETCS hebben hierop immers geen invloed.

De infrastructuurbeheerder zet al jarenlang aanzienlijke middelen in om ongevallen op het raakvlak van het spoorwegdomein en de externe omgeving te proberen verminderen. Deze middelen betreffen onder meer de invoering van twee actieplannen 'Veiligheid aan overwegen' en 'Preventie van trespassing'. Deze plannen omvatten niet enkel technische oplossingen, zoals de vermindering van het aantal overwegen of de beveiliging ervan, de installatie van afsluitingen, struikelmatten of intrusiedetectiecamera's, maar ook grootschalige sensibiliseringscampagnes voor het publiek om het bewust te maken van de risico's die bepaald onwettig en gevaarlijk gedrag voor hun eigen veiligheid kan inhouden.

Deze actieplannen zijn niet recent. Al jarenlang probeert de infrastructuurbeheerder via deze middelen immers het tij te keren. Zo investeerde de infrastructuurbeheerder in 2019 bijvoorbeeld 15,6 miljoen euro voor de afschaffing van 13 overwegen, installeerde hij 'Blocking Back'-verkeersborden en identificatiestickers, voerde hij 2 sensibilisatiecampagnes: de campagne Jeroom Slagboom en de inscenering van een ongeval op een overweg in de populaire reeks 'Thuis' die de openbare omroep op de zender Eén uitzendt.

investissements dans les systèmes techniques comme l'ETCS n'ont, en effet, aucune influence.

Le gestionnaire d'infrastructure met en œuvre des moyens considérables pour essayer de diminuer les accidents à l'interface entre le domaine ferroviaire et l'environnement extérieur. Ces moyens concernent, entre autres, la mise en œuvre de deux plans d'actions « Sécurité aux passages à niveau » et « Prévention du trespassing » qui comportent non seulement des solutions techniques, telles que la diminution du nombre de passages à niveaux ou leur sécurisation, l'installation de clôtures, de tapis anti-intrusion ou encore de caméras de détection d'intrusion, mais également des campagnes de sensibilisation de grande ampleur à destination du public, afin de les sensibiliser aux risques que certains comportements illégaux et dangereux peuvent induire sur leur propre sécurité.

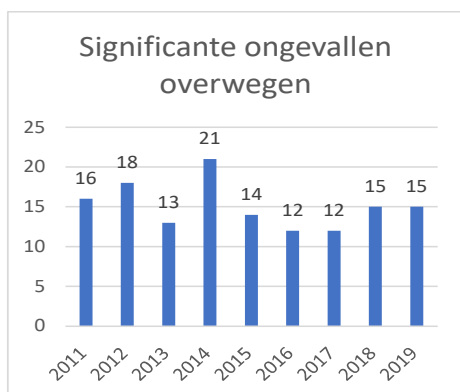
Ces plans d'actions ne sont pas neufs. Cela fait plusieurs années en effet que le gestionnaire d'infrastructure tente par ces moyens d'inverser la tendance. C'est ainsi que, en 2019, le gestionnaire d'infrastructures a investi 15,6 millions d'euros pour la suppression de 13 passages à niveau, a installé des panneaux « Blocking Back » et des stickers d'identification et a réalisé 2 campagnes de sensibilisation : la campagne Jean Barrière et la scénarisation d'un accident ferroviaire au niveau d'un passage à niveau dans la série populaire « Thuis », diffusée sur la chaîne de télévision publique flamande Eén.

DVIS-SSICF

5/7

Bijlage 3: Evolutie ongevallen, slachtoffers, overwegen

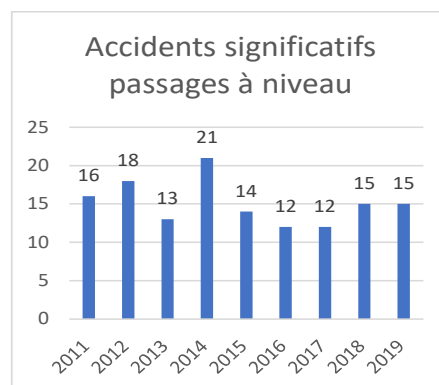
Bron: "Jaarverslag spoorveiligheid" 2019



Jaar	Significante ongevallen bij overwegen	Significante ongevallen totaal	%
2011	16	51	31%
2012	18	36	50%
2013	13	32	41%
2014	21	47	45%
2015	14	21	67%
2016	12	22	55%
2017	12	33	36%
2018	15	31	48%
2019	15	27	56%

Annexe 3 : Evolution accidents, victimes, passages à niveau

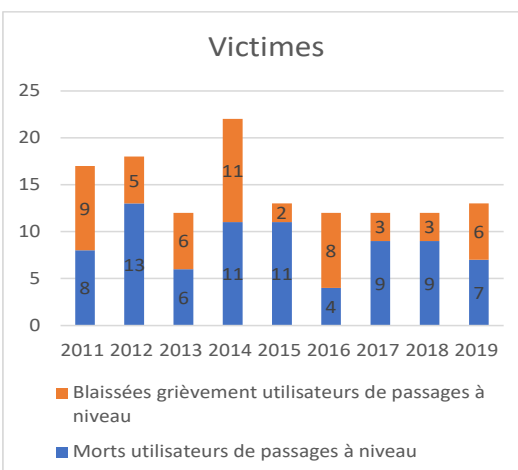
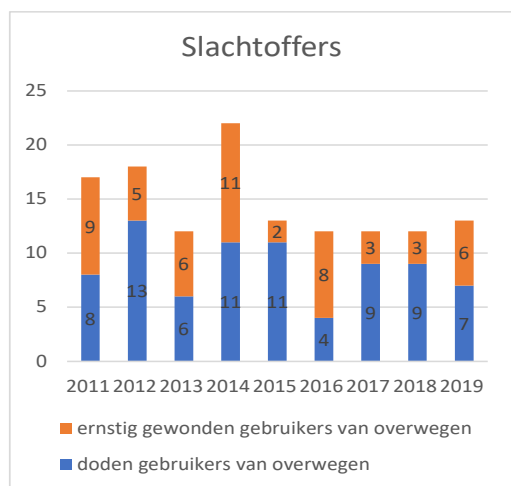
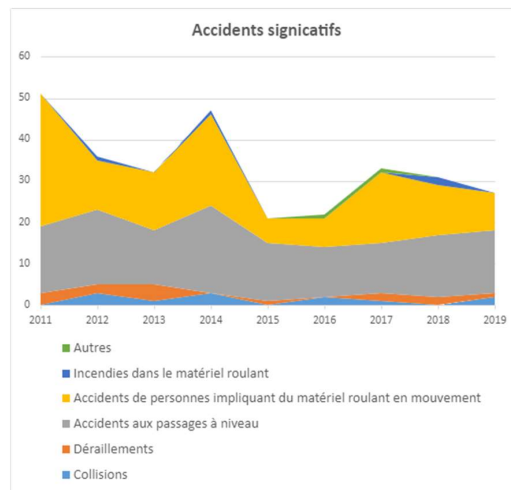
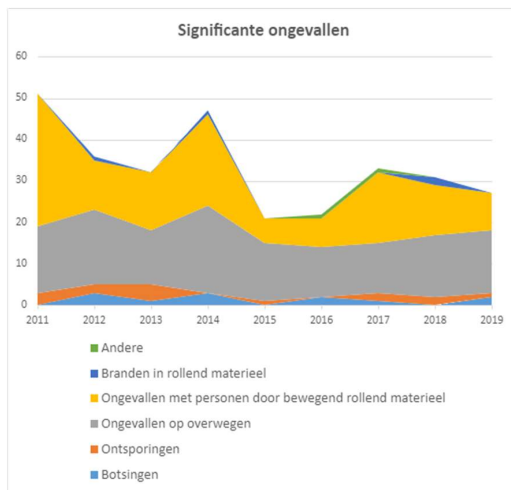
Source: « Rapport annuel sur la sécurité ferroviaire » 2019



Année	Accidents significatifs passages à niveau	Accidents significatifs Total	%
2011	16	51	31%
2012	18	36	50%
2013	13	32	41%
2014	21	47	45%
2015	14	21	67%
2016	12	22	55%
2017	12	33	36%
2018	15	31	48%
2019	15	27	56%

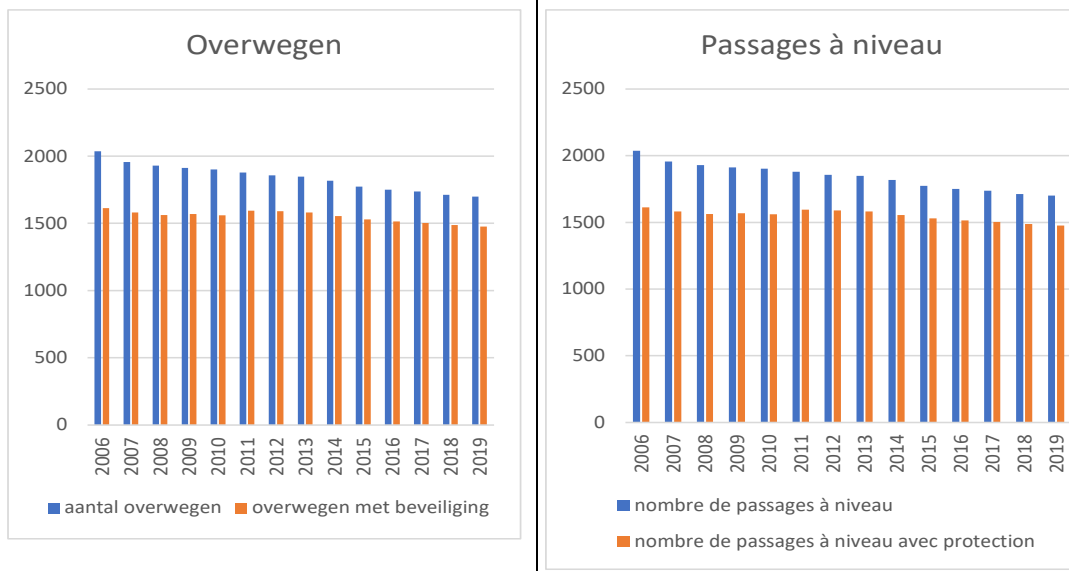
DVIS-SSICF

6/7



DVIS-SSICF

7/7



DVIS-SSICF



OEAIF
City Atrium
Vooruitgangstraat 56
1210 Brussel

<https://www.rail-investigation.be/>

Avis de l'OE

Sujet : Demande d'avis écrit du 12/2/2021 de la COMMISSION DE LA MOBILITÉ, DES ENTREPRISES PUBLIQUES ET DES INSTITUTIONS FÉDÉRALES

DOC 55K 1640/001
DOC 55K 1640/002
DOC 55K 1711/001

L'OE a étudié avec attention les recommandations et les projets formulés dans les documents susmentionnés.

L'OE se contentera à ce stade de transmettre les informations qu'il juge utiles pour informer les députés du rôle et des actions de l'OE depuis quelques années pour améliorer la sécurité aux passages à niveau.

La mission principale de l'organisme d'enquête (OE) est d'effectuer des enquêtes sur les accidents d'exploitation dits graves, survenant sur le réseau ferroviaire belge.

En plus des accidents dits graves, l'OE est habilité à enquêter sur d'autres accidents et incidents ayant des conséquences sur la sécurité ferroviaire. Les enquêtes de sécurité visent à déterminer les circonstances et les causes d'un événement, et non les responsabilités.



OOIS
City Atrium
Rue du progrès 56
1210 Bruxelles

<https://www.rail-investigation.be/>

Advies OO

Betreft: Verzoek om schriftelijk advies van 12/2/2021 van de COMMISSIE VOOR MOBILITEIT, OVERHEIDSBEDRIJVEN EN FEDERALE INSTELLINGEN (DOC 55K1640 en 1711)

DOC 55K 1640/001
DOC 55K 1640/002
DOC 55K 1711/001

Het OO heeft aandachtig de in bovenvermelde documenten geformuleerde aanbevelingen en projecten bestudeerd.

In dit stadium zal het OO gewoon de informatie doorgeven die zij nuttig acht om de volksvertegenwoordigers te informeren over de rol en de acties van het OO sedert enkele jaren om de veiligheid op overwegen te verbeteren.

De hoofdpdracht van het onderzoeksorgaan (OO) is het voeren van onderzoeken naar ernstige exploitatieongevallen op het belgische spoorweganet. Naast ernstige ongevallen, is het OO ook bevoegd om onderzoek te voeren naar andere ongevallen en incidenten die gevolgen hebben voor de spoorwegveiligheid. Het doel van de veiligheidsonderzoeken bestaat erin de omstandigheden en de oorzaken, en niet de verantwoordelijkheden, van het voorval vast te stellen.

Les résultats des investigations sont analysés, évalués et résumés dans le rapport d'enquête. Le rapport d'enquête ne constitue pas une décision formelle. L'OE peut formuler des recommandations pour améliorer la sécurité ferroviaire.

Une recommandation, par définition, n'est pas obligatoire, ne comporte aucune obligation juridique et ne peut avoir de caractère contraignant.

La formulation des recommandations est *goal oriented*. Il est de la responsabilité des acteurs concernés de décider de mettre en place ou non des mesures correctrices, et d'évaluer dans le cadre de leur système de maîtrise des risques l'impact d'une mesure corrective afin de ne pas engendrer un nouveau risque.

Les accidents et incidents sont communiqués à l'OE, dont ceux se déroulant aux passages à niveau (PN): les heurts de barrière, dysfonctionnements des barrières de sécurité, heurts de personne, heurts de voiture, heurts de piéton, ...

Le gestionnaire d'infrastructure vérifie le fonctionnement du PN après chaque événement et informe l'OE des résultats. Une enquête est ouverte si lors d'un accident, il s'avère que le PN n'a pas fonctionné ou n'a pas fonctionné tel qu'attendu.

En Belgique comme en Europe, il est constaté que de nombreux accidents sont dus aux comportements inappropriés des usagers de la route. Dans ce cas, l'accident ne fait pas obligatoirement l'objet d'une enquête de sécurité. Un accident est un événement indésirable ou non intentionnel et imprévu.¹ Veuillez trouver ci-après diverses initiatives de l'OE.

L'OE a mené diverses enquêtes sur des accidents aux Passages à Niveau dont

- **Morlanwelz (PN) novembre 2017:**
La voiture est restée immobilisée suite à un phénomène dit de remontée de file. L'enquête s'est concentrée sur l'analyse des facteurs humains pour la

De resultaten van het onderzoek worden geanalyseerd, beoordeeld en samengevat in het onderzoeksverslag. Het onderzoeksverslag vormt geen formele beslissing.

Het OO kan aanbevelingen formuleren om de spoorwegveiligheid te verbeteren.

Per definitie is een aanbeveling niet verplicht, brengt geen wettelijke verplichting met zich mee en kan geen bindend karakter hebben.

De formulering van de aanbevelingen is *goal oriented*. Het is de verantwoordelijkheid van de betrokken actoren om te beslissen om al dan niet corrigerende maatregelen te implementeren, en om in het kader van hun veiligheidsbeheersysteem de impact van een corrigerende maatregel te evalueren teneinde geen nieuw risico te creëren.

De ongevallen en incidenten worden gemeld aan het OO, waaronder deze die gebeuren aan overwegen (OW): aanrijdingen van slagbomen, storingen in de werking van slagbomen, persoonsongevallen, aanrijdingen van een voertuig, aanrijdingen van een voetganger,...

De infrastructuurbeheerder controleert de werking van de OW na elk voorval en brengt het OO op de hoogte van de resultaten.

Indien zou blijken dat bij een ongeval de OW niet werkte of niet werkte zoals verwacht, wordt er een onderzoek geopend.

Net zoals in Europa, wordt in België opgemerkt dat talrijke ongevallen te wijten zijn aan het ongepast gedrag van de weggebruikers. In dit geval is het ongeval niet verplicht het voorwerp van een veiligheidsonderzoek. Een ongeval is een ongewenste of onbedoelde plotselinge gebeurtenis.²

Hierna vindt u verschillende initiatieven van het OO.

Het OO heeft verschillende onderzoeken gevoerd naar ongevallen op overwegen, waaronder:

- **Morlanwelz (OW) november 2017:** De auto stopte ingevolge een fenomeen dat "blocking-back" (filevorming) wordt genoemd. Het onderzoek spitste zich toe op de analyse van de menselijke factoren

¹ Loi du 30.08.2013 portant le Code ferroviaire article 3

² Wet van 30.08.2013 houdende de Spoorcodex artikel 3

traversée d'un passage à niveau par un usager de la route, ainsi que sur les situations d'immobilisation de véhicules sur les passages à niveau menant à un nombre important de véhicules heurtés.
https://www.rail-investigation.be/fiche-enquete/?enquete_id=1121

- **Pittem novembre 2015 :** La collision d'un bus par un train de voyageur à Pittem en novembre 2015.
https://www.rail-investigation.be/fiche-enquete/?enquete_id=895

L'OE organise et participe à des séminaires de sensibilisation :

- Lesson Learned Pittem en 2016
<https://www.rail-investigation.be/pittem-lessons-learned/>
 L'objectif du séminaire était dans un premier temps de conscientiser les sociétés de bus et les sociétés de formation de chauffeurs de bus des risques et dangers aux Passages à niveau.
- Workshop sur la sécurité aux passages à niveau à l'UIC le 14 février 2018 :
<https://uic.org/com/uic-e-news/585/>
 Ce workshop a eu lieu avec environ 50 participants dont des Directeurs de Sécurité de nos entreprises ferroviaires membres et des speakers/participants de différents secteurs³

voor het oversteken van een overweg door een weggebruiker, alsook op de situaties van stilstand van voertuigen op overwegen die leiden tot een groot aantal voertuigaanrijdingen.

https://www.rail-investigation.be/nl/onderzoek-fiche/?enquete_id=1121

- **Pittem november 2015 :** De aanrijding van een bus door een reizigerstrein te Pittem in november 2015.
https://www.rail-investigation.be/nl/onderzoek-fiche/?enquete_id=895

Het OO organiseert en neemt deel aan bewustmakingsseminaries:

- Lessons Learned Pittem in 2016
<https://www.rail-investigation.be/nl/lessons-learned-ongeval-op-de-ow-te-pittem/>
 De aanvankelijke bedoeling van dit seminarie was om de busmaatschappijen en de firma's die voor de opleiding van de buschauffeurs instaan, te wijzen op de risico's en gevaren aan overwegen.
- Workshop aangaande veiligheid aan overwegen bij het UIC op 14 februari 2018:
<https://uic.org/com/uic-e-news/585/>
 De workshop telde ongeveer 50 deelnemers waaronder Safety Directors van onze aangesloten spoorwegmaatschappijen plus sprekers/deelnemers uit verschillende sectoren⁴

L.Mathues
 Enquêteur Principal

³ entreprises ferroviaires, gestionnaires d'infrastructure ferroviaire, l'autorité de sécurité ferroviaire nationale française (EPSF), l'organisme nationale d'enquête (OEAF), RDW (l'autorité véhicules/mobilité des Pays-Bas), Ecole de Conduite Française (ECF), Association Prévention Routière, Fédération Nationale des Transports Routiers, Universitaires (Faculté des Sciences de Transport et la Circulation de Zagreb, IFSTTAR – le centre de recherche français sur les transports, CDV – le centre de recherche tchèque sur les transports, IK – le centre de recherche ferroviaire polonais).

⁴ spoorwegondernemingen, spoorweginfrastructuurbeheerders, de Franse nationale spoorwegveiligheidsinstantie (EPSF), het Belgische nationale onderzoekorgaan (OOIS), RDW (de Nederlandse instantie voor voertuigen/mobiliteit), Ecole de Conduite Française (ECF – Franse rijsschool), Association Prévention Routière (Vereniging voor Verkeersveiligheid), Fédération Nationale des Transports Routiers (Nationale Federatie van Wegtransport), Académici (Faculteit Transport en Verkeerswetenschappen van Zagreb, IFSTTAR – het Franse onderzoekscentrum voor transport, CDV – het Tsjechische onderzoekscentrum voor transport, IK – het Poolse onderzoekscentrum voor spoorwegen).