

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

17 oktober 2025

WETSONTWERP

houdende de oprichting
van een Raadgevend comité
voor het goederenvervoer per spoor

Verslag

namens de commissie
voor Mobiliteit, Overheidsbedrijven en
Federale Instellingen
uitgebracht door
de heer **Staf Aerts**

Inhoud	Blz.
I. Inleidende uiteenzetting van de minister.....	3
II. Bespreking.....	6
A. Vragen en opmerkingen van de leden.....	6
B. Antwoorden van de minister	10
C. Replieken van de leden	12
III. Stemmingen	12

Zie:

Doc 56 0982/ (2024/2025):
001: Wetsontwerp.

Zie ook:
003: Tekst aangenomen door de commissie.

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

17 octobre 2025

PROJET DE LOI

portant création
du Comité consultatif
du fret ferroviaire

Rapport

fait au nom de la commission
de la Mobilité, des Entreprises publiques et
des Institutions fédérales
par
M. **Staf Aerts**

Sommaire	Pages
I. Exposé introductif du ministre.....	3
II. Discussion	6
A. Questions et observations des membres.....	3
B. Réponses du ministre	10
C. Répliques des membres	12
III. Votes.....	12

Voir:

Doc 56 0982/ (2024/2025):
001: Projet de loi.

Voir aussi:
003: Texte adopté par la commission.

**Samenstelling van de commissie op de datum van indiening van het verslag/
Composition de la commission à la date de dépôt du rapport**

Voorzitter/Président: Frank Troosters

A. — Vaste leden / Titulaires:

N-VA	Dorien Cuylaerts, Wouter Raskin, Lieve Truyma
VB	Britt Huybrechts, Frank Troosters
MR	Gilles Foret, Vincent Scourneau
PS	Hugues Bayet, Dimitri Legasse
PVDA-PTB	Farah Jacquet, Annik Van den Bosch
Les Engagés	Serge Hilgsmann, Julien Matagne
Vooruit	Oskar Seuntjens
cd&v	Tine Gielis
Ecolo-Groen	Staf Aerts
Open Vld	Irina De Knop

B. — Plaatsvervangers / Suppléants:

Eva Demesmaeker, Frieda Gijbels, Steven Vandeput, Bert Wollants
Kurt Ravyts, Alexander Van Hoecke, Kristien Verbelen
Charlotte Deborsu, Youssef Handichi, Julie Taton
Philippe Courard, Sophie Thémont, Éric Thiébaud
Kemal Bilmez, Sofie Merckx, Robin Tonniau
Marc Lejeune, Anne Pirson, Carmen Ramlot
Nele Daenen, Fatima Lamarti
Franky Demon, Koen Van den Heuvel
Sarah Schlitz, Matti Vandemaele
Steven Coenegrachts, Kjell Vander Elst

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

Afkorting bij de nummering van de publicaties:		Abréviations dans la numérotation des publications:	
DOC 56 0000/000	Parlementair document van de 56 ^e zittingsperiode + basisnummer en volgnummer	DOC 56 0000/000	Document de la 56 ^e législature, suivi du numéro de base et numéro de suivi
QRVA	Schriftelijke Vragen en Antwoorden	QRVA	Questions et Réponses écrites
CRIV	Voorlopige versie van het Integraal Verslag	CRIV	Version provisoire du Compte Rendu Intégral
CRABV	Beknopt Verslag	CRABV	Compte Rendu Analytique
CRIV	Integraal Verslag, met links het definitieve integraal verslag en rechts het vertaalde beknopt verslag van de toezpraken (met de bijlagen)	CRIV	Compte Rendu Intégral, avec, à gauche, le compte rendu intégral et, à droite, le compte rendu analytique traduit des interventions (avec les annexes)
PLEN	Plenum	PLEN	Séance plénière
COM	Commissievergadering	COM	Réunion de commission
MOT	Moties tot besluit van interpellaties (beigekleurig papier)	MOT	Motions déposées en conclusion d'interpellations (papier beige)

DAMES EN HEREN,

Uw commissie heeft dit wetsontwerp besproken tijdens haar vergadering van 7 oktober 2025.

I. — INLEIDENDE UITEENZETTING VAN DE MINISTER

De heer Jean-Luc Crucke, minister van Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie, belast met Duurzame Ontwikkeling, brengt in herinnering dat het Raadgevend Comité van de Treinreizigers werd ingevoerd bij de wet van 21 maart 1991 betreffende de hervorming van sommige economische overheidsbedrijven. Dat comité heeft als opdracht advies uit te brengen over aangelegenheden die verband houden met het personenvervoer.

Wat thans echter voorligt is een wetsontwerp dat tot doel heeft een nieuw orgaan op te richten dat zich hoofdzakelijk zal bezighouden met het goederenvervoer per spoor: het Raadgevend Comité voor het Goederenvervoer per Spoor.

Het vervoer van goederen per spoor vormt een echte uitdaging voor de mobiliteit, maar ook voor de veiligheid, zowel op het gebied van het wegverkeer als op het gebied van gezondheid. Verkeersopstoppen zijn een ware plaag voor de economie en het welzijn. De modal shift van goederenvervoer van de weg naar het spoor is veel milieuvriendelijker en draagt bij tot het behalen van de doelstellingen op het gebied van CO₂-reductie.

Hoewel in theorie iedereen het erover eens is dat goederenvervoer per spoor de voorkeur moet genieten, gaat het er in de praktijk uiteraard heel anders aan toe. De industrieel die een beslissing moet nemen over hoe hij zijn goederen zal laten vervoeren, doet dat vandaag niet louter op basis van ecologische overwegingen. Hij wil een flexibele, betrouwbare en rendabele oplossing. Er is met andere woorden nog veel werk aan de winkel alvorens het spoor definitief zal zijn uitgedroefd tot het meest competitieve vervoermiddel.

De minister wil het vervolgens hebben over hoe het beleid en de industrie elkaar in dezen trachten te vinden. In 2021 stelde de sector een “*Rail Roadmap 2030*” op, die in 2023 is uitgemond in het goederenplan dat de regering tot een van zijn speerpunten heeft willen maken. Dat plan moet tegemoetkomen aan een heel uitgesproken verwachting van de sector om een comité

MESDAMES, MESSIEURS,

Votre commission a examiné ce projet de loi au cours de sa réunion du 7 octobre 2025.

I. — EXPOSÉ INTRODUCTIF DU MINISTRE

M. Jean-Luc Crucke, ministre de la Mobilité, du Climat et de la Transition environnementale, chargé du Développement durable, rappelle que le comité consultatif pour les voyageurs ferroviaires a été instauré par la loi du 21 mars 1991 portant réforme de certaines entreprises publiques économiques. Ce comité est chargé d'émettre des avis sur les matières liées au transport des voyageurs.

Le projet de loi à l'examen vise quant à lui à créer un nouvel organe principalement chargé du transport de marchandises par le rail: le Comité consultatif du fret ferroviaire.

Le transport de marchandises par le rail constitue un véritable défi en matière de mobilité, mais aussi de sécurité, tant en ce qui concerne la circulation routière que pour la santé. Les embouteillages sont un véritable fléau pour l'économie et le bien-être. Le transfert modal du fret de la route vers le rail est beaucoup plus écologique et contribue à atteindre les objectifs de réduction des émissions de CO₂.

Si, théoriquement, tout le monde est d'accord pour dire qu'il faut privilégier le choix du transport par rail, la pratique est évidemment bien différente. L'industriel qui doit décider de son mode de transport ne prend pas aujourd'hui une décision qui ne se baserait que sur le volet environnemental. Il cherche une solution flexible, fiable et rentable... Autant dire qu'il y a encore beaucoup de pain sur la planche avant que le rail soit définitivement le plus compétitif.

Le ministre en vient à l'alignement qui existe aujourd'hui entre le monde politique et l'industrie... En 2021, le secteur rédigeait une “*Rail Roadmap 2030*” qui a donné lieu en 2023 au plan marchandises que ce gouvernement a souhaité faire sien. Ce plan traduisait une attente très claire du secteur de constituer un comité rassemblant les acteurs de la chaîne logistique qui pourraient ensemble

op te richten waarin alle actoren van de logistieke keten samen de uitdagingen identificeren om het spoor aantrekkelijker te maken, alsook samen de evolutie van het goederenplan monitoren.

In dat comité zijn tal van actoren vertegenwoordigd die samen streven naar oplossingen om het spoor performanter te maken en bij uitbreiding te ontwikkelen tot de logische keuze inzake mobiliteit.

Het wetsontwerp strekt ertoe dat comité een officieel bestaan en een echte adviesfunctie te geven voor het huidige en toekomstige beleid. Alle wetgevende stappen zijn genomen vóór de vorming van de huidige regering.

De minister heeft de keuze gemaakt nadat hij met de leden van dit comité en met de huidige voorzitters had gesproken, om zich een eigen mening te vormen over het nut van een dergelijk comité. Deze ontmoetingen hebben getoond hoe nuttig een dergelijke plaats voor uitwisseling is en hoe dringend het is om het comité een juridisch bestaan te geven.

De tekst die voorligt is diegene die 24 juni 2024 aan de Raad van State werd voorgelegd, om geen tijd meer te verliezen en te voorkomen dat de betrokkenen, die zich sinds 2023 inzetten, hun motivatie zouden verliezen. Het is een erkenning die niet langer mag worden uitgesteld.

Sinds de invoering ervan in 2023 hebben er meer dan 19 werksessies plaatsgevonden. Bedoeling is te zorgen voor een zo groot mogelijke vertegenwoordiging van de leden die vanaf het begin hun tijd in dit comité hebben gestoken.

Om aan deze bezorgdheid tegemoet te kunnen komen, moet er in zetels voorzien worden voor:

- vertegenwoordigers van vervoerders;
- vertegenwoordigers van de Belgische economie;
- vertegenwoordigers van multimodale platformen;
- vertegenwoordigers van havens, waaronder minstens één zee- en één rivierhaven;
- minstens een vertegenwoordiger van de Belgian Rail Freight Association – de nieuwe federatie van spoorwegmaatschappijen;
- minstens een vertegenwoordiger van de vervoersbedrijven – zetel momenteel voor Febetra;

identifier les défis à relever pour rendre le rail plus attractif, et également suivre l'évolution du plan marchandises.

Beaucoup d'acteurs y sont représentés et ensemble, ils recherchent des solutions pour que le rail devienne plus performant et devienne par extension le choix logique en matière de mobilité.

Le projet de loi vise à officialiser ce comité et à lui conférer une véritable fonction consultative dans le cadre de la politique actuelle et future. Toutes les mesures législatives ont été prises à cet effet avant la formation de l'actuel gouvernement.

Le ministre a fait le choix, après s'être entretenu avec les membres de ce comité et les présidents actuellement en fonction, de se forger sa propre opinion sur l'utilité d'un tel comité. Ces rencontres ont montré combien il est utile de donner une place à l'échange et urgent de doter ce comité d'une existence juridique.

Le texte à l'examen est celui qui a été soumis au Conseil d'État le 24 juin 2024 afin de ne plus perdre de temps et d'éviter que les personnes concernées, qui s'engagent depuis 2023, ne perdent leur motivation. Il s'agit d'une reconnaissance qui ne peut plus être différée.

Depuis que ce comité a été mis sur pied en 2023, plus de 19 réunions de travail ont eu lieu. L'objectif est de garantir la plus large représentation possible des membres qui ont consacré du temps à ce comité depuis ses débuts.

Il convient, pour cela, de prévoir des sièges pour:

- des représentants des transporteurs;
- des représentants de l'économie belge;
- des représentants des plateformes multimodales;
- des représentants des ports, dont au moins un port maritime et un port fluvial;
- au moins un représentant de la Belgian Rail Freight Association – qui est la nouvelle fédération des entreprises ferroviaires;
- au moins un représentant des entreprises de transport – siège actuellement destiné à Febetra;

— vertegenwoordigers van ngo's die een belang hebben in het vervoer van goederen;

— minstens een vertegenwoordiger van de infrastructuurbeheerder;

— minstens een vertegenwoordiger van het Agentschap voor de Regulering van Transport;

— minstens een vertegenwoordiger van NSA Rail;

— leden die worden uitgenodigd als vertegenwoordigers van de regionale administraties en van de kabinetten mobiliteit;

— een vertegenwoordiger van het kabinet van de minister;

— de FOD Mobiliteit en Vervoer;

— ...

Alle aangehaalde categorieën zorgen reeds voor de goede werking van dit comité. Het is niet de bedoeling om er een beleidsorgaan van te maken, maar wel een bijeenkomst van specialisten van de logistiek die, dankzij hun gedeelde expertise enerzijds kunnen bijdragen aan de verbetering van hun eigen dagelijkse werkzaamheden en anderzijds de politiek kunnen voorzien van deskundig advies op het vlak van goederenvervoer.

Om te anticiperen op vragen over het eventuele geografische evenwicht, een evenwichtige vertegenwoordiging van de sector of een publiek-private pariteit werd rekening gehouden met de actoren die zich sinds 2023 op dat comité toeleggen. Er zou worden gewerkt op basis van kandidaturen. Het is de bedoeling zo nauw mogelijk samen te werken met de federaties, teneinde te voorkomen dat persoonlijke belangen de bovenhand halen op het collectieve belang.

Bij de voorbereiding van het koninklijk besluit zal rekening worden gehouden met de opmerkingen van de leden. Tevens moet worden voorkomen dat gemotiveerde kandidaten om geografische of taalkundige redenen worden uitgesloten. Het spoor is een federale bevoegdheid en de operationele regels die moeten worden vereenvoudigd zijn voor het hele grondgebied dezelfde.

De minister streeft ernaar dat het comité tegen 1 januari 2026 een feit is.

Het budget van 12.500 euro is gebaseerd op dat van het Raadgevend Comité van de Treinreizigers. Het is echter belangrijk op te merken dat het comité sinds 2023 doorgaans vergadert in de lokalen van de

— des représentants des ONG ayant un intérêt dans le transport de marchandises;

— au moins un représentant du gestionnaire de l'infrastructure;

— au moins un représentant de l'Agence fédérale de Régulation du transport;

— au moins un représentant de NSA Rail Belgium;

— des membres invités en tant que représentants des administrations régionales et des cabinets de la mobilité;

— un représentant du cabinet du ministre;

— le SPF Mobilité et Transports;

— ...

Toutes les catégories de personnes précitées collaborent déjà au bon fonctionnement de ce comité. Le but n'est pas d'en faire un organe stratégique, mais plutôt un lieu de rencontre pour les spécialistes de la logistique qui, grâce à leur expertise partagée, peuvent contribuer à améliorer leurs propres activités quotidiennes, mais aussi fournir aux responsables politiques des conseils d'experts en matière de fret.

Pour anticiper des questions sur l'éventuel équilibre géographique et une représentation équilibrée du secteur ou encore une parité public-privé, il a été tenu compte des acteurs, qui depuis 2023, consacrent du temps à ce comité. Le système fonctionnera sur la base de candidatures. L'objectif est de travailler au maximum avec des fédérations afin d'éviter que l'intérêt personnel passe au-dessus de l'intérêt collectif.

Les observations des membres seront prises en considération lors de la préparation de l'arrêté royal, mais il faut aussi éviter d'exclure des candidats motivés par des raisons géographiques ou linguistiques. Le rail est une compétence fédérale et les règles opérationnelles à simplifier sont les mêmes sur l'ensemble du territoire.

L'objectif du ministre est de parvenir à la réalisation du comité pour le 1^{er} janvier 2026.

Le budget de 12.500 euros est calqué sur celui du comité consultatif des voyageurs ferroviaires. Il est important, par contre, de préciser qu'en règle générale, depuis 2023, le comité se réunit dans les locaux

FOD Mobiliteit en Vervoer of in de lokalen van de leden indien zij dat wensen.

De minister betuigt zijn dank aan de leden van de privésector en aan het comité voor de tijd die ze hierin hebben geïnvesteerd en voor de ongeveer twintig vergaderingen die ze sinds de oprichting van dat comité hebben gehouden.

II. — BESPREKING

A. Vragen en opmerkingen van de leden

Mevrouw Dorien Cuylaerts (N-VA) steunt de *modal shift*. België neemt in Europa logistiek een centrale plaats in en de welvaartsstaat hangt af van een gezonde economie. Door het dichtslibben van autowegen zijn alternatieve vervoersmodi een must. Vervoer over het spoor is duurzaam, goed voor mens en milieu.

Het betrekken van verschillende actoren in het Raadgevend Comité is zeker positief. Toch vraagt het lid bijkomende informatie omtrent de samenstelling ervan. Inzake werking van het comité en inwerkingtreding van de wet voorziet het wetsontwerp in een delegatie van bevoegdheden aan de Koning. Wat is de stand van zaken?

Kan het comité indien nodig ook zonder Infrabel vergaderen?

De heer Frank Troosters (VB) vindt het een gunstige ontwikkeling om zoveel mogelijk partijen te betrekken bij het overleg, dat overigens reeds plaatsvindt. De vraag is dan of het oprichten van een nieuw federaal orgaan het geschikte middel is. Er bestaan grote noden. De vorige minister koesterde een ambitieus goederenplan voor het spoor, maar het volume van het goederenvervoer is gedaald.

De haven van Antwerpen en de luchthaven van Zaventem zijn gelegen in het Vlaams Gewest en fungeren als draaischijven van de economie. Toch is er maar één grensovergang, met Nederland, terwijl het Duitse Ruhrgebied zo belangrijk is. Het Waals Gewest daarentegen beschikt over zeven grensovergangen. De vorige ministers van Mobiliteit waren allen Franstalig, zodat er weinig vooruitgang werd geboekt voor Vlaanderen. Het Vlaams Gewest dient volledig bevoegd te worden inzake spoor.

du SPF Mobilité et Transports ou dans les locaux des membres lorsqu'ils le souhaitent.

Le ministre remercie les membres du secteur privé et remercie le comité d'avoir investi un certain temps et organisé, depuis son installation, une vingtaine de réunions.

II. — DISCUSSION

A. Questions et observations des membres

Mme Dorien Cuylaerts (N-VA) soutient le transfert modal. La Belgique occupe une position centrale en Europe sur le plan logistique, et l'État-providence nécessite une économie saine. L'engorgement des autoroutes rend les modes de transport alternatifs indispensables. Le transport ferroviaire est durable et bénéfique pour l'être humain comme pour l'environnement.

La participation de différents acteurs au Comité consultatif est assurément positive. Toutefois, la membre demande des informations complémentaires concernant sa composition. En ce qui concerne le fonctionnement du comité et l'entrée en vigueur de la loi, le projet de loi prévoit une délégation de compétences au Roi. Où cela en est-il?

Le comité peut-il, si nécessaire, se réunir sans Infrabel?

M. Frank Troosters (VB) estime qu'il est opportun d'associer autant de parties que possible à la concertation, laquelle a d'ailleurs déjà été entamée. La question est alors de savoir si la création d'un nouvel organe fédéral constitue le moyen adéquat. Les besoins sont importants. Le précédent ministre nourrissait un plan ambitieux pour le fret ferroviaire, mais le volume de transport a diminué.

Le port d'Anvers et l'aéroport de Zaventem sont situés en Région flamande et jouent un rôle de plaques tournantes de l'économie. Pourtant, il n'existe qu'un seul point de passage frontalier, via les Pays-Bas, alors que la bassin de la Ruhr en Allemagne est d'une importance fondamentale. La Région wallonne, en revanche, dispose de sept points de passage frontaliers. Les précédents ministres de la Mobilité étaient tous francophones, de sorte que peu de progrès ont été enregistrés en Flandre. La Région flamande se doit de disposer de la compétence pleine et entière en matière ferroviaire.

Het Raadgevend Comité gaat zijn adviezen publiceren. Het zou echter ook nuttig zijn om het orgaan eenmaal per jaar in de bevoegde Kamercommissie uit te nodigen.

Tot slot informeert het lid naar de adviezen die in het kader van de wetgevingsprocedure tot stand kwamen. Welke zijn beschikbaar en waar kunnen ze worden geraadpleegd? Hoe zit het met de participatie van de gewestoverheden, in het bijzonder van de Vlaamse regering?

De heer Gilles Foret (MR) dankt de minister en de diensten van de FOD Mobiliteit en Vervoer voor hun inspanningen om de dialoog in de sector van het goederenvervoer per spoor te structureren. Het wetsontwerp past binnen een langetermijnvisie van een efficiënter, competitiever en duurzamer spoor. De MR-fractie staat volledig achter deze ambitie, aangezien de ontwikkeling van het goederenvervoer per spoor een essentiële voorwaarde is voor de ecologische transitie en het concurrentievermogen van de economie. Dit wetsontwerp beantwoordt aan een concrete behoefte, namelijk het coördineren van de actoren van een gefragmenteerde logistieke keten, het transparanter maken van overheidsbeslissingen en het faciliteren van een permanente dialoog tussen de praktijk en de autoriteiten.

De spreker herinnert zich een rondetafelgesprek over dit thema in 2017. Daar werd onder meer vastgesteld – en vooral aanbevolen – dat de verzadigde gebieden in België dienden te worden ontsloten door middel van een betere coördinatie tussen de Belgische actoren op het grondgebied. Dit orgaan biedt, specifiek voor België, op landelijke schaal een oplossing om het land te verbinden en het Belgische logistieke platform efficiënter te maken.

Het comité is een intelligent bestuursinstrument. Het is niet de bedoeling een zoveelste bureaucratische structuur te creëren, maar veeleer om het overleg efficiënt en bestendig te maken. Er dient echter te worden toegezien op de reële doeltreffendheid van het instrument. Een adviescomité heeft alleen nut indien er naar de adviezen wordt geluisterd en er gevolg aan wordt gegeven. De MR-fractie zal nauwgezet blijven toezien op de manier waarop de regering gevolg zal geven aan die adviezen bij het vastleggen van de beheersovereenkomsten en het meerjareninvesteringsplan.

De heer Foret heeft een aantal concrete opmerkingen.

De eerste betreft de institutionele samenhang. Het zou wenselijk zijn ervoor te zorgen dat het Raadgevend Comité voor het Goederenvervoer per Spoor en het Raadgevend

Le Comité consultatif va publier ses avis. Il serait toutefois utile d'inviter cet organe une fois par an pour rendre des comptes à la commission compétente de la Chambre.

Enfin, le membre demande des précisions sur les avis élaborés dans le cadre de la procédure législative. Lesquels sont disponibles et où peuvent-ils être consultés? Qu'en est-il de la participation des autorités régionales, en particulier du gouvernement flamand?

M. Gilles Foret (MR) remercie le ministre ainsi que les services du SPF Mobilité et Transports pour le travail de structuration du dialogue dans le secteur du fret ferroviaire. Le projet de loi s'inscrit dans une vision à long terme, celle d'un rail plus performant, plus compétitif et plus durable. Le groupe MR soutient pleinement cette ambition, car le développement du fret ferroviaire est une condition essentielle de la transition écologique et de la compétitivité de l'économie. Ce projet de loi répond à un besoin concret, celui de coordonner les acteurs d'une chaîne logistique fragmentée, de rendre les décisions publiques plus transparentes et de permettre un dialogue permanent entre le terrain et les autorités.

L'intervenant se rappelle une table ronde sur cette thématique, organisée en 2017, où l'une des constatations – et surtout des recommandations – qui avaient été formulées pour désenclaver les zones saturées du pays, était une meilleure coordination entre les acteurs belges du territoire. Cet organe répond, à l'échelon nationale, à une solution propre à la Belgique, qui permet de connecter le pays et de faire en sorte que la plateforme logistique belge soit plus performante.

Ce comité est un outil de gouvernance intelligent. Il ne s'agit pas de créer une structure bureaucratique de plus, mais bien de rendre la concertation efficace et pérenne. Il faut cependant veiller à l'efficacité réelle du dispositif. Un comité consultatif n'aura d'utilité que si ses avis sont écoutés et suivis d'effets. Le groupe MR restera attentif à la manière dont le gouvernement intégrera ces avis dans la définition des contrats de gestion et du plan pluriannuel d'investissement.

M. Foret formule plusieurs remarques concrètes.

Tout d'abord, sur la cohérence institutionnelle. Il serait souhaitable de garantir un parallélisme de fonctionnement entre le comité consultatif de fret ferroviaire et celui des

Comité van de Treinreizigers parallel functioneren om de symmetrie tussen goederen- en reizigersvervoer te behouden.

De termijnen voor raadpleging en advies inzake de krachtlijnen van de beheersovereenkomst en het meerjareninvesteringsplan moeten realistisch zijn en overeenstemmen met de bestaande procedures voor reizigersvervoer.

Tot slot lijkt het jaarlijkse budget van 12.500 euro erg laag voor een orgaan dat analyses moet maken, belanghebbenden moet raadplegen en diepgaande adviezen moet formuleren. Er zal met verschillende actoren moeten worden samengewerkt om input te leveren voor die studies.

Ter afronding stelt de spreker enkele specifieke vragen.

Hoe denkt de minister ervoor te zorgen dat de twee comités onderling samenhangend te werk zullen gaan?

Zullen de krachtlijnen van de beheersovereenkomst daadwerkelijk zes maanden voor de afloop van de overeenkomst klaar zijn, zoals gepland?

Is de regering bereid om het budget te herzien, opdat het Comité zijn taken naar behoren kan vervullen?

Hoe zullen Infrabel en de FOD Mobiliteit en Vervoer concreet rekening houden met de adviezen van het Comité?

Is de minister van plan de werking na twee jaar te evalueren om de regeling eventueel aan te passen?

De heer Dimitri Legasse (PS) staat achter de ontwikkeling van het Raadgevend Comité. Jammer dat het wetsontwerp niet in een formele relatie met het Parlement voorziet. Voorts zou een vorm van samenwerking tussen reizigers- en goederenorganen welkom zijn. Kan de minister uiteenzetten op welke wijze zijn strategie zich verhoudt tot die van zijn voorganger en kan hij cijfergegevens verstrekken?

De heer Oskar Seuntjens (Vooruit) verheugt zich over elke maatregel die van de weg naar het spoor leidt. Het spoor is klimaatvriendelijk, bestrijdt de files, draagt bij tot de leefbaarheid en is een factor voor de haven van Antwerpen. Hopelijk komen er resultaten uit het wetsontwerp voort.

Ook *mevrouw Tine Gielis (cd&v)* steunt met haar fractie dit voorstel. Het is een eerste vorm van dialoog

voyageurs ferroviaires, afin de maintenir une symétrie entre le fret et le transport de passagers.

Au niveau du calendrier des avis, les délais de consultation prévus pour les lignes directrices du contrat de gestion et le PPI gagneraient à être réalistes et harmonisés avec les procédures existantes pour les voyageurs.

Enfin, la dotation de 12.500 euros par an paraît très faible pour un organe appelé à réaliser des analyses, à consulter des parties prenantes et à formuler des avis de fond. Il faudra collaborer avec différents acteurs pour pouvoir nourrir ces études.

Le membre termine son intervention par quelques questions précises.

Comment le ministre envisage-t-il d'assurer une cohérence de fonctionnement entre les deux comités?

Les lignes directrices du contrat de gestion seront-elles effectivement prêtes six mois avant son expiration, comme prévu?

Le gouvernement est-il prêt à réévaluer le budget de fonctionnement afin de lui permettre de remplir pleinement ses missions?

Quelle sera la prise en compte concrète des avis du Comité par Infrabel et par le SPF Mobilité et Transports?

Le ministre prévoit-il un bilan après deux ans de fonctionnement pour ajuster le dispositif?

M. Dimitri Legasse (PS) soutient la création du Comité consultatif. Il déplore toutefois que le projet de loi ne prévoie pas de relation formelle avec le Parlement. En outre, il estime qu'une forme de coopération entre les organes consacrés aux voyageurs et ceux qui s'occupent des marchandises serait bienvenue. Le ministre pourrait-il expliquer comment sa stratégie s'articule avec celle de son prédécesseur? Pourrait-il fournir des chiffres?

M. Oskar Seuntjens (Vooruit) accueille positivement toute mesure qui favorise la transition de la route au rail. Les chemins de fer sont écologiques, réduisent les embouteillages, améliorent la qualité de vie et constituent un élément important pour le port d'Anvers. Le membre espère que le projet de loi portera ses fruits.

Mme Tine Gielis (cd&v) indique que son groupe soutient aussi le projet de loi. Il s'agit d'une première

waar de minister in zijn beleidsnota ook al heel sterk op inzette. Ze moedigt deze modal shift zeker aan en ziet deze eerste aanzet als een stap in de goede richting.

De spreekster stelt vervolgens een aantal vragen met betrekking tot het wetsontwerp.

Rond de modaliteiten verwees de minister heel vaak naar het orgaan dat ook voor de treinreizigers in het leven is geroepen. Kunnen de nadere regels die daarin zijn opgenomen ook worden meegenomen in de bestendiging van dit orgaan? Mevrouw Gielis verwijst onder meer naar het meerjarenplan. Het organiseren van tijdige, voorafgaande raadplegingen en adviezen hierover zijn belangrijk met het oog op beleidsvoering of om op te nemen in het beheerscontract.

Wie zal er binnen het Comité initiatief mogen nemen rond het opzetten van een agenda en dergelijke? Hoe wordt een consensus of meerderheid bepaald? Is er al nagedacht wie daar welke rol mag opnemen?

Wat zal er concreet op de agenda staan van het Comité? Is er een opvolging van de beschikbaarheid van het nodige materiaal en personeel om een goede performantie te kunnen garanderen? Zal de evolutie van de kosten worden gemonitord? Komt er een opvolging van de beschikbaarheid van infrastructuur en actieplannen om die modal shift dan toch concreet vorm te kunnen geven?

De heer Staf Aerts (Ecolo-Groen) bevestigt dat zijn fractie het wetsontwerp volmondig steunt, aangezien meer goederenvervoer per spoor een duidelijke prioriteit is. Toch formuleert hij enkele bedenkingen en vragen. De spreker verwijst naar zijn recente VOKA-stage bij Combinant NV, een moderne spoorterminal waar vrachtwagens digitaal worden behandeld en hun lading efficiënt op treinen wordt overgeladen. Deze terminal toont aan dat duurzame logistiek en economische efficiëntie hand in hand kunnen gaan.

Hoewel de sector klaarstaat om te investeren, botsen bedrijven zoals Combinant NV nog op structurele beperkingen. De werking van het spoor zelf vormt vaak de grootste hinderpaal. Zo wijst hij op de gedeeltelijke elektrificatie van de spoorwegbundel rond Oorderen, waar slechts vier van de zeventien sporen geëlektrificeerd zijn. Dit leidt tot tijdrovende wissels tussen diesel- en elektrische locomotieven. Een volledige elektrificatie zou de efficiëntie aanzienlijk verhogen.

forme de dialogue, un élément sur lequel le ministre a fortement insisté dans sa note de politique générale. Elle encourage vivement ce transfert modal et considère qu'il constitue un premier pas dans la bonne direction.

L'intervenante pose ensuite une série de questions concernant le projet de loi.

Pour ce qui est des modalités, le ministre a très souvent fait référence à l'organe qui a été créé pour les voyageurs ferroviaires. Les modalités définies dans ce cadre peuvent-elles être reprises en vue de la consolidation du nouvel organe? Mme Gielis renvoie notamment au plan pluriannuel. Il est important d'organiser des consultations en temps voulu à ce sujet et de demander des avis préalables, qui pourront être pris en compte dans la politique à mener ou dans le contrat de gestion.

Qui pourra, au sein du Comité, prendre l'initiative d'établir un agenda, entre autres choses? Comment définira-t-on un consensus ou une majorité? A-t-on déjà réfléchi à l'attribution des rôles?

Quelles seront les missions concrètes du Comité? Sera-t-il chargé d'assurer un suivi de la disponibilité des besoins en matériel et en personnel pour garantir de bonnes performances? Le Comité surveillera-t-il l'évolution des dépenses? Envisage-t-on un suivi de la disponibilité des infrastructures et des plans d'action visant à mettre en œuvre ce transfert modal?

M. Staf Aerts (Ecolo-Groen) confirme que son groupe soutient pleinement le projet de loi, dès lors que l'intensification du transport de marchandises par le rail constitue clairement une priorité. L'intervenant formule toutefois une série de réserves et de questions. Il évoque le stage qu'il a effectué récemment, dans le cadre du VOKA, auprès de la société Combinant NV. Cette société propose un terminal ferroviaire moderne qui permet la gestion numérique des camions ainsi qu'un transfert optimal de leur chargement vers les trains. Ce terminal montre que la logistique durable peut aller de pair avec l'efficacité économique.

Bien que le secteur soit prêt à investir, des entreprises comme Combinant NV se heurtent encore à des limitations structurelles. C'est souvent le fonctionnement même des chemins de fer qui représente le principal obstacle. Le membre cite l'électrification partielle du faisceau ferroviaire autour d'Oorderen, où seules quatre des dix-sept voies ont été électrifiées, ce qui entraîne des changements entre locomotives diesel et électriques qui prennent beaucoup de temps. Une électrification complète améliorerait grandement l'efficacité.

Daarnaast vraagt de sector meer transparantie en afstemming over geplande werken, zowel binnen België als met buurlanden. Veranderingen in de planning hebben immers directe gevolgen voor terminals en vervoerders. Een andere expliciete vraag uit de sector betreft de nood aan een havenspecifiek spoorbeleid.

Dit alles onderstreept het belang van structureel overleg tussen de sector, Infrabel en de overheid. Het voorgestelde Raadgevend Comité kan hierin een sleutelrol spelen. De heer Aerts benadrukt dat het Comité niet enkel adviezen moet formuleren, maar dat deze ook effectief moeten worden opgevolgd door de regering en Infrabel. Anders dreigt het initiatief een schijnparticipatie te worden.

Vervolgens stelt de spreker enkele concrete vragen aan de minister. Zo verwijst hij naar de twintig vergaderingen van het bestaande Gebruikerscomité, maar vraagt hij verduidelijking over de evaluatie die aan de oprichting van het nieuwe comité voorafging. Welke lessen zijn getrokken uit de werking van het Reizigerscomité? Wordt het model gekopieerd of aangepast?

De heer Aerts merkt op dat niet alle leden van het huidige Gebruikerscomité op de hoogte waren van het wetsontwerp. Dat roept vragen op over de communicatie en betrokkenheid bij de evaluatie.

Verder vraagt de spreker naar de rol van ngo's in het nieuwe comité: gaat het om milieu- en transportorganisaties? Ook het ontbreken van vakbonden in de samenstelling valt hem op. Is dat een bewuste keuze?

Tot slot pleit de heer Aerts voor een structurele wisselwerking tussen het nieuwe comité voor goederenvervoer en het bestaande Reizigerscomité. Beide sectoren gebruiken immers dezelfde infrastructuur, en beslissingen in het ene domein hebben onvermijdelijk impact op het andere. Hij stelt voor om minstens de voorzitters van beide comités elkaars vergaderingen te laten bijwonen. Hij vraagt of dit werd overwogen en of het alsnog kan worden opgenomen in de verdere uitwerking van het Comité.

B. Antwoorden van de minister

Inwerkingtreding

De wet zal in werking treden op 1 januari 2026. De tekst van het koninklijk besluit is al klaar.

Par ailleurs, le secteur demande davantage de transparence et de coordination concernant les travaux planifiés, aussi bien en Belgique qu'avec les pays voisins. En effet, les changements apportés au niveau de la planification ont des répercussions directes sur les terminaux et les transporteurs. Le secteur demande aussi explicitement l'élaboration d'une politique ferroviaire spécifique à l'environnement portuaire.

Tous ces éléments illustrent l'importance d'une concertation structurelle entre le secteur, Infrabel et les pouvoirs publics. Le Comité consultatif proposé pourrait jouer un rôle clé à cet égard. M. Aerts souligne qu'il faut non seulement que le Comité formule des avis, mais aussi que ceux-ci soient effectivement suivis par le gouvernement et Infrabel. Dans le cas contraire, l'initiative pourrait s'assimiler à un simulacre de participation.

L'intervenant pose ensuite quelques questions concrètes au ministre. Le ministre a mentionné les vingt réunions qui se sont tenues au sein du Comité des utilisateurs existant, mais le membre demande des précisions sur l'évaluation qui a précédé la création du nouveau comité. Quels enseignements ont été tirés du fonctionnement du Comité des voyageurs? Le modèle est-il copié ou modifié?

M. Aerts signale que les membres de l'actuel Comité des utilisateurs n'étaient pas tous au courant de l'élaboration du projet de loi, ce qui soulève des questions sur la communication et la participation à l'évaluation.

L'intervenant s'enquiert aussi du rôle des ONG dans le nouveau comité: s'agit-il d'organisations environnementales et de transports? Il est également frappé par l'absence des syndicats dans la composition du comité. Est-ce un choix délibéré?

Enfin, M. Aerts plaide en faveur d'une interaction structurelle entre le nouveau Comité du fret ferroviaire et le Comité des voyageurs existant. Les deux secteurs utilisent la même infrastructure, et les décisions prises dans un domaine ont inévitablement des répercussions sur l'autre. Le membre demande d'autoriser au moins les présidents de chacun des deux comités à assister aux réunions de l'autre comité. Il voudrait savoir si cette possibilité a été envisagée et si elle pourrait encore être intégrée dans le développement ultérieur du Comité.

B. Réponses du ministre

Entrée en vigueur

La date d'entrée en vigueur de la loi est fixée au 1^{er} janvier 2026. Le texte de l'arrêté royal est déjà prêt.

Infrabel

Indien vereist, is vergaderen zonder Infrabel zeker mogelijk.

Vlaams Gewest

De minister bevoegd voor Mobiliteit is federaal minister. Maar de vragende partijen komen vooral uit Vlaanderen en de minister onderhoudt nauwe contacten met zijn Duitse en Nederlandse ambtgenoten.

Samenwerking

De gewesten werden geraadpleegd, maar hebben geen commentaar ten aanzien van de tekst van de minister.

Openbaarheid

De verslagen van het Raadgevend Comité zijn openbaar, maar evengoed kunnen ze naar de Kamer worden gezonden.

Comités

Er bestaat een gelijkenis tussen het Raadgevend Comité van de Treinreizigers en het Raadgevend Comité voor het Goederenvervoer per Spoor. Dit kan de contacten vereenvoudigen en ontmoetingen tussen de voorzitters van beide organen zijn opportuun.

Begroting

Het Raadgevend Comité voor het Goederenvervoer per Spoor ontvangt 12.500 euro per jaar om haar opdracht uit te voeren. Dit is geen groot bedrag, en is voor wijziging vatbaar.

Balans

Er zal een verslag worden opgesteld. Het staat de Kamer vrij om het Comité uit te nodigen.

Doelstellingen

De vorige regering had bepaalde doelstellingen vooropgesteld, die werden door de huidige overgenomen. Het spoor heeft enkele moeilijke momenten doorstaan als gevolg van het nieuwe tariefbeleid van de Verenigde Staten, maar de ontwikkelingen zijn weer in stijgende lijn.

Informatie

Dat sommige belanghebbenden niet op de hoogte waren van het wetsontwerp was niet de bedoeling.

Infrabel

Si nécessaire, il est tout à fait possible de se réunir sans Infrabel.

Région flamande

Le ministre de la Mobilité est un ministre fédéral. Toutefois, la demande provient principalement de Flandre, et le ministre entretient des contacts étroits avec ses homologues allemand et néerlandais.

Coopération

Les Régions ont été consultées, mais n'ont formulé aucun commentaire sur le texte du ministre.

Publicité

Les rapports du Comité consultatif sont publics, mais ils peuvent également être transmis à la Chambre.

Comités

Il existe entre le Comité consultatif pour les voyageurs ferroviaires et le Comité consultatif pour le fret ferroviaire une similitude qui pourrait faciliter les contacts. Il serait d'ailleurs opportun d'organiser des rencontres entre les présidents des deux organes.

Budget

Le Comité consultatif pour le fret ferroviaire reçoit 12.500 euros par an pour l'exécution de sa mission. Ce montant n'est pas très élevé et est susceptible d'être modifié.

Bilan

Un rapport sera rédigé. La Chambre est libre d'inviter le Comité.

Objectifs

Le gouvernement précédent avait fixé certains objectifs, qui ont été repris par l'actuel. Le secteur ferroviaire a traversé plusieurs périodes difficiles en raison de la nouvelle politique tarifaire adoptée par les États-Unis d'Amérique, mais la situation semble à nouveau s'améliorer.

Informations

Le fait que certains acteurs concernés n'aient pas été informés du projet de loi n'était pas intentionnel.

Combinant

Combinant is een modern bedrijf en zit in het Raadgevend Comité.

Vakbonden

Werknemersorganisaties moeten aan het overleg kunnen deelnemen.

Ngo's

Inzake de rol van ngo's in het nieuwe Comité wordt Canopéas aangehaald, een ngo die actief is op het snijvlak van mobiliteit, milieu en sociaal werk.

C. Replieken van de leden

De heer Frank Troosters (VB) geeft de minister het voordeel van de twijfel. Hij is sceptisch voor Vlaanderen en ziet uit naar concrete resultaten. Dat het Vlaams Gewest geen opmerkingen had, valt moeilijk te begrijpen.

Wat de adviezen betreft, hoeven ze niet per se aan de Kamer te worden gezonden als ze openbaar zijn. Hoorzittingen in de Kamercommissie bevoegd voor Mobiliteit zijn een mogelijkheid.

De heer Dimitri Legasse (PS) verlangt cijfers. Wenselijk is dat de minister eenmaal per jaar voor een balans naar de commissie komt.

De heer Staf Aerts (Ecolo-Groen) acht het contact tussen de voorzitters van beide comités van belang. Zou het geen aanbeveling verdienen dat elke voorzitter lid zou zijn van het andere Comité?

III. — STEMMINGEN**HOOFDSTUK 1**

**Algemene bepalingen, oprichting en rol
van het Raadgevend Comité
voor het Goederenvervoer per Spoor**

Artikel 1

Dit artikel bevat de grondwettelijke bevoegdheidsgrondslag.

Over dit artikel worden geen opmerkingen gemaakt.

Artikel 1 wordt eenparig aangenomen.

Combinant

Combinant est une entreprise moderne qui siège au Comité consultatif.

Syndicats

Les organisations de travailleurs doivent pouvoir participer aux consultations.

ONG

S'agissant du rôle des ONG dans le nouveau Comité, on parle de Canopéa, une organisation active dans la mobilité, l'environnement et le social.

C. Répliques des membres

M. Frank Troosters (VB) accorde au ministre le bénéfice du doute. Il reste néanmoins sceptique à l'égard de la Flandre et attend des résultats concrets. Il a du mal à comprendre pourquoi la Région flamande n'a formulé aucune observation.

Les avis ne doivent pas nécessairement être transmis à la Chambre lorsqu'ils sont publics. Des auditions pourraient toutefois être organisées au sein de la commission de la Mobilité de la Chambre.

M. Dimitri Legasse (PS) demande des chiffres. Il serait souhaitable que le ministre présente chaque année un bilan devant la commission.

M. Staf Aerts (Ecolo-Groen) estime important que les présidents des deux comités puissent être en contact. Ne serait-il pas judicieux que chaque président soit membre de l'autre Comité?

III. — VOTES**CHAPITRE 1^{ER}**

**Dispositions générales, création et rôle
du Comité Consultatif
pour le Fret Ferroviaire**

Article 1^{er}

Cet article fixe le fondement constitutionnel de la compétence.

Cet article ne donne lieu à aucune observation.

L'article 1^{er} est adopté à l'unanimité.

Art. 2 en 3

Artikel 2 voorziet in de oprichting van een Raadgevend Comité voor het Goederenvervoer per Spoor.

Artikel 3 bepaalt onder meer de rol, de samenstelling en de werking van dit comité.

Deze artikelen roepen geen commentaar op.

Ze worden achtereenvolgens aangenomen met 11 stemmen en 2 onthoudingen.

HOOFDSTUK 2

**Wijzigingen van de wet van 21 maart 1991
betreffende de hervorming van sommige
economische overheidsbedrijven**

Art. 4

Artikel 4 beoogt artikel 200, § 3, van de wet van 21 maart 1991, gewijzigd bij het koninklijk besluit van 11 december 2013, betreffende de hervorming van sommige economische overheidsbedrijven aan te vullen, teneinde het comité rechtens de mogelijkheid te bieden om advies uit te brengen ten aanzien van de beheers-overeenkomst tussen de Federale Staat en Infrabel.

Over dit artikel worden geen opmerkingen gemaakt.

Artikel 4 wordt aangenomen met 11 stemmen en 2 onthoudingen.

HOOFDSTUK 3

Slotbepaling

Art. 5

Artikel 5 bepaalt dat de wet in werking treedt op de door de Koning bepaalde datum.

Over dit artikel worden geen opmerkingen gemaakt.

Artikel 5 wordt aangenomen met 11 stemmen en 2 onthoudingen.

*
* *

Het gehele, taalkundig en wetgevingstechnisch verbeterde wetsontwerp wordt bij hoofdelijke stemming aangenomen met 11 stemmen en 2 onthoudingen.

Art. 2 et 3

L'article 2 prévoit la création d'un Comité consultatif pour le Fret Ferroviaire.

L'article 3 détermine notamment le rôle, la composition, et le fonctionnement de ce comité.

Ces articles n'appellent aucun commentaire.

Ils sont successivement adoptés par 11 voix et 2 abstentions.

CHAPITRE 2

**Modifications de la loi du 21 mars 1991
portant réforme de certaines entreprises
publiques économiques**

Art. 4

L'article 4 vise à compléter l'article 200, § 3, de la loi du 21 mars 1991, modifié par l'arrêté royal du 11 décembre 2013, portant réforme de certaines entreprises publiques économiques afin de reconnaître expressément au comité le droit de rendre un avis relatif au contrat de gestion conclu entre l'État fédéral et Infrabel.

L'article 4 ne donne lieu à aucune observation.

Cet article est adopté par 11 voix et 2 abstentions.

CHAPITRE 3

Disposition finale

Art. 5

L'article 5 prévoit que la loi entre en vigueur à la date fixée par le Roi.

L'article 5 ne donne lieu à aucune observation.

Cet article est adopté par 11 voix et 2 abstentions.

*
* *

L'ensemble du projet de loi, tel qu'amélioré sur les plans linguistique et légistique, est adopté, par vote nominatif, par 11 voix et 2 abstentions.

De naamstemming is als volgt:

Hebben voorgestemd:

N-VA: Dorien Cuylaerts, Wouter Raskin, Lieve Truymen;

MR: Gilles Foret, Vincent Scourneau;

PS: Dimitri Legasse;

Les Engagés: Julien Matagne, Serge Hiligsmann;

Vooruit: Oskar Seuntjens;

cd&v: Tine Gielis;

Ecolo-Groen: Staf Aerts.

Hebben zich onthouden:

VB: Frank Troosters, Alexander Van Hoecke.

De rapporteur,

Staf Aerts

De voorzitter,

Frank Troosters

Bepalingen die een uitvoeringsmaatregel vergen
(art. 78.2, van het Reglement van de Kamer):

— met toepassing van artikel 105 van de Grondwet:

Art. 3, § 3.

Art. 3, § 5.

Art. 5.

— met toepassing van artikel 108 van de Grondwet:

Nihil.

Résultat du vote nominatif:

Ont voté pour:

N-VA: Dorien Cuylaerts, Wouter Raskin, Lieve Truymen;

MR: Gilles Foret, Vincent Scourneau;

PS: Dimitri Legasse;

Les Engagés: Julien Matagne, Serge Hiligsmann;

Vooruit: Oskar Seuntjens;

cd&v: Tine Gielis;

Ecolo-Groen: Staf Aerts.

Se sont abstenus:

VB: Frank Troosters, Alexander Van Hoecke.

Le rapporteur,

Staf Aerts

Le président,

Frank Troosters

Dispositions nécessitant une mesure d'exécution
(art. 78.2 du Règlement de la Chambre):

— en vertu de l'article 105 de la Constitution:

Art. 3, § 3.

Art. 3, § 5.

Art. 5.

— en vertu de l'article 108 de la Constitution:

Nihil.