DOC 56 **1898/001**

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

16 november 2026

WETSVOORSTEL

tot wijziging van het Strafwetboek wat betreft de invoering van een federaal station- en treinverbod als bijkomende straf

(ingediend door heer Frank Troosters c.s.)

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

16 novembre 2026

PROPOSITION DE LOI

modifiant le Code pénal en vue d'instaurer, à l'échelon fédéral, une interdiction de gare et de train au titre de peine accessoire

(déposée par M. Frank Troosters et consorts)

SAMENVATTING

De veiligheid in en rond spoorwegstations en op treinen is een blijvende bekommernis voor overheid, reizigers en spoorwegpersoneel. Spoorwegknooppunten zijn bijzonder kwetsbaar voor geweld, overlast, diefstal en drugshandel.

De bestaande strafrechtelijke en bestuurlijke instrumenten blijken in de praktijk onvoldoende, zeker tegenover recidiverende daders, aangezien de problematiek zich afspeelt op een spoorwegnet dat gemeente- en gewestgrenzen overschrijdt en dus een uniform federaal kader vereist.

Het wetsvoorstel voegt een federaal station- en treinverbod in als bijkomende straf, opgelegd door de strafrechter, gericht op personen die ernstige of herhaalde strafbare feiten plegen in stations, op het spoorwegdomein of op treinen.

RÉSUMÉ

La sécurité à l'intérieur et aux abords des gares, ainsi que dans les trains, est une préoccupation permanente pour les pouvoirs publics, les voyageurs et les cheminots. Les nœuds ferroviaires sont particulièrement exposés aux actes de violence, aux nuisances, aux vols et au trafic de drogue.

Or, les instruments pénaux et administratifs actuels s'avèrent insuffisants en pratique, en particulier lorsqu'il s'agit de lutter contre les récidivistes. Étant donné que cette problématique affecte tout le réseau ferroviaire et qu'elle dépasse les frontières des communes et des Régions, elle requiert une solution fédérale uniforme.

Cette proposition de loi vise dès lors à instaurer, à l'échelon fédéral, une interdiction de gare et de train, au titre de peine accessoire, qui sera prononcée par le juge pénal à l'encontre d'auteurs d'infractions graves ou répétées commises dans une gare, sur le domaine ferroviaire ou à bord d'un train.

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*
Anders.	:	*Anders.*
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 56e zittingsperiode + basisnummer en volgnummer*	*DOC 56 0000/000*	*Document de la 56e 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 toespraken (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)*

TOELICHTING

DAMES EN HEREN,

De veiligheid in en rond spoorwegstations en op treinen vormt een blijvende bekommernis voor de overheid, de reizigers en het spoorwegpersoneel. Spoorwegknooppunten zijn bij uitstek plaatsen met een hoge concentratie van personen, waardoor zij bijzonder kwetsbaar zijn voor geweldplegingen, overlast, diefstallen, drugshandel en andere verstoringen van de openbare orde.

Uit objectieve gegevens blijkt dat deze problematiek zich ook effectief manifesteert binnen de nationale spoorwegcontext. Volgens de Veiligheidsmonitor 2024 geeft 65,45 % van de bevraagden aan meer politieaanwezigheid in stations te wensen, wat wijst op een duidelijke veiligheidsbezorgdheid bij een aanzienlijk deel van de reizigers.[1]

Daarnaast wordt het spoorwegpersoneel in toenemende mate geconfronteerd met agressie. In 2025 registreerde de NMBS 2602 gevallen van fysieke en verbale agressie tegen haar personeelsleden, of gemiddeld zeven per dag.[2] Dit is een significante stijging ten opzichte van 2024, waar er sprake was van 2102 gevallen van fysieke en verbale agressie, die in 321 gevallen leidden tot arbeidsongeschiktheid.[3] Deze cijfers vormden reeds in november 2025 de aanleiding voor de gezamenlijke anti-agressiecampagne die de NMBS samen met andere vervoersmaatschappijen in dat jaar organiseerde.[4]

Zo werd bijvoorbeeld begin december 2025 een treinbegeleider tussen Sint-Niklaas en Lokeren slachtoffer van een ernstig geval van fysieke agressie, waarbij een zwartrijder de treinbegeleider letsels toebracht aan hoofd en keel, met hersenschudding en werkonbekwaamheid tot gevolg. Naar aanleiding van dit incident klaagde de woordvoerder van de NMBS aan dat er gemiddeld zes keer per dag een treinbegeleider fysiek of verbaal belaagd wordt, waarbij men opriep tot een "strenge aanpak door justitie".[5] Dit wetsvoorstel wenst op deze oproep in te gaan door personen die ernstige of herhaalde

1 Resultaten Veiligheidsmonitor 2024, uitgegeven door de Federale politie.

2 *https://press.nmbs.be/ticket-kopen-in-de-trein-niet-langer-mogelijk-vanaf-1-juli.*

3 *https://www.bruzz.be/actua/justitie/spoorpersoneel-was-vorig-jaar-ruim-2000-keer-slachtoffer-van-agressie-2025-04-16.*

4 *https://press.nmbs.be/nmbs-de-lijn-mivb-en-letec-samen-tegen-agressie-tegen-hun-personeel.*

5 *https://www.hln.be/lokeren/conducteur-hersenschudding-geslagen-op-trein-tussen-sint-niklaas-en-lokeren-dader-zonder-ticket-opgepakt~af3afe66/.*

DÉVELOPPEMENTS

MESDAMES, MESSIEURS,

La sécurité à l'intérieur et aux abords des gares et dans les trains constitue une préoccupation permanente pour les pouvoirs publics, les voyageurs et les cheminots. Les nœuds ferroviaires sont, par excellence, des lieux très fréquentés, et leur fréquentation les expose tout particulièrement aux actes de violence, aux nuisances, aux vols, au trafic de drogue et à d'autres troubles à l'ordre public.

Il ressort de données objectives que cette problématique concerne également les chemins de fer belges. Selon le Moniteur de sécurité 2024, 65,45 % des personnes interrogées ont déclaré souhaiter une présence policière accrue dans les gares, ce qui révèle une préoccupation claire d'un grand nombre de voyageurs en matière de sécurité.[1]

Les cheminots sont en outre de plus en plus confrontés à des agressions. En 2025, la SNCB a enregistré 2602 cas d'agression physique et verbale à l'encontre de ses collaborateurs, ce qui représente en moyenne sept incidents par jour.[2] Il s'agit d'une hausse significative par rapport à l'année 2024, au cours de laquelle 2102 cas d'agression physique et verbale avaient été recensés, dont 321 avaient entraîné une incapacité de travail.[3] Dès novembre 2025, ces chiffres ont été à l'origine de la campagne commune de lutte contre les agressions qui fut alors organisée par la SNCB avec d'autres sociétés de transport.[4]

Par exemple, début décembre 2025, un accompagnateur de train a été victime, entre Saint-Nicolas et Lokeren, d'une grave agression physique au cours de laquelle un fraudeur lui a porté des coups à la tête et à la gorge qui ont entraîné une commotion cérébrale et une incapacité de travail. À la suite de cet incident, le porte-parole de la SNCB a dénoncé le fait qu'en moyenne, six accompagnateurs de train sont agressés physiquement ou verbalement chaque jour, et appelé la justice à faire preuve de sévérité.[5] La présente proposition de loi vise à donner suite à cet appel en permettant d'exclure

1 Résultats du Moniteur de sécurité 2024, publiés par la Police fédérale.

2 *https://press.sncb.be/fin-de-la-vente-de-tickets-a-bord-du-train-a-partir-du-1er-juillet.*

3 *https://ww.bruzz.be/actua/justitie/spoorpersoneel-was-vorig-jaar-ruim-2000-keer-slachtoffer-van-agressie-2025-04-16.*

4 *https://press.sncb.be/la-sncb-letec-de-lijn-et-la-stib-ensemble-contre-les-agressions-envers-leur-personnel.*

5 *https://www.hln.be/lokeren/conducteur-hersenschudding-geslagen-op-trein-tussen-sint-niklaas-en-lokeren-dader-zonder-ticket-opgepakt~af3afe66/.*

strafbare feiten plegen tijdelijk van het spoorwegdomein te kunnen uitsluiten.

Ook vandalisme vormt een groot probleem binnen de huidige spoorwegcontext. In 2024 diende de NMBS 1921 herstellingen van vandalisme uit te voeren aan haar treinstellen en 8483 keer graffiti op haar rollend materiaal te verwijderen. In datzelfde jaar kreeg de NMBS bovendien 2269 meldingen binnen over vandalisme en graffiti in haar spoorwegstations, waarvan 786 processen-verbaal effectief werden opgesteld betreffende beschadigingen, bevuilingen en vernielingen en 51 over graffiti.[6] De kosten die deze verschillende vormen van vandalisme veroorzaken zijn dan ook significant. In 2024 bedroegen de kosten voor enkel het verwijderen van graffiti op de treinstellen al 8,8 miljoen euro.[7] De totale kost in arbeid en financiële middelen als gevolg van het vandalisme ligt voor de NMBS weliswaar nog vele malen hoger. Deze bijkomende lasten wegen op de werking, de veiligheid, het comfort en de betrouwbaarheid van het spoorvervoer. Door dit wetsvoorstel kunnen personen die zich schuldig maken aan ernstige of herhaalde vandalismefeiten voortaan, mits rechterlijke uitspraak, voor een bepaalde tijd uitgesloten worden van het gebruik van NMBS-treinen en stations.

De veiligheidsproblematiek gaat bovendien vaak gepaard met druggerelateerde feiten. Volgens cijfers van de Federale politie werden in 2024 meer dan 1500 feiten van drugsbezit vastgesteld in stations, op perrons of op treinen, waarvan het merendeel zich in spoorwegstations voordeed.[8]

De problematiek is bij uitstek een gekend gegeven binnen grote steden zoals Brussel en Antwerpen, waar de verschillende treinstations en hun nabije omgeving vaak het slachtoffer van worden. In en rond het station van Brussel-Zuid doen zich ernstige en structurele veiligheidsproblemen voor. Openlijke drugshandel, waaronder de verkoop van crack, vindt plaats in het volle zicht van treinreizigers. Daarnaast worden gebruikers en omwonenden geconfronteerd met druggebruik, diefstallen, agressie, overlast en zelfs schietincidenten. In 2024 moest Securail maar liefst 7310 keer, of gemiddeld 20 keer per dag ingrijpen bij incidenten in het Zuidstation. Dit is meer

6 Schriftelijke vraag nr. 138 van de heer Frank Troosters van 23 december 2024 aan de vice-eersteminister en minister van Mobiliteit, *Vragen en antwoorden* Kamer, 2024-2025, QRVA 56.007, blz. 69.

7 *https://www.hln.be/binnenland/verwijderen-van-graffiti-kost-nmbs-9-miljoen-euro-per-jaar-graffiti-brengt-de-veiligheid-de-leesbaarheid-en-het-comfort-van-onze-treinen-in-het-gedrang~af531bd1/.*

8 Schriftelijke vraag nr. 805 van de heer Frank Troosters van 12 december 2025 aan de minister van Veiligheid en Binnenlandse Zaken, belast met Beliris, *Vragen en antwoorden* Kamer, 2025-2026, QRVA 56.039, blz. 353.

temporairement du domaine ferroviaire les personnes qui commettent des infractions graves ou répétées.

Le vandalisme constitue également un problème majeur dans le contexte ferroviaire actuel. En 2024, la SNCB a dû effectuer 1921 réparations à la suite d'actes de vandalisme sur ses rames, et effacer 8483 graffitis sur son matériel roulant. Au cours de la même année, la SNCB a en outre reçu 2269 signalements de vandalisme et de graffitis dans ses gares, pour lesquels 786 procès-verbaux ont effectivement été dressés pour cause de dégradations, de salissures et de destructions, tandis que 51 autres concernaient des graffitis.[6] Les coûts engendrés par ces différentes formes de vandalisme sont donc considérables. En 2024, les coûts liés au seul nettoyage des graffitis sur les rames atteignaient déjà 8,8 millions d'euros[7], mais le coût total du vandalisme en termes de main-d'œuvre et de moyens financiers est encore beaucoup plus élevé pour la SNCB, et ces charges supplémentaires pèsent sur le fonctionnement, la sécurité, le confort et la fiabilité du transport ferroviaire. La présente proposition de loi prévoit que les auteurs d'actes de vandalisme graves ou répétés pourront dorénavant, moyennant une décision judiciaire, être exclus, pendant un certain temps, du bénéfice de l'utilisation des trains et des gares de la SNCB.

Les problèmes de sécurité sont en outre souvent associés à des faits de drogue. Selon les chiffres de la Police fédérale, plus de 1500 faits de détention de stupéfiants ont été constatés en 2024 dans les gares, sur les quais ou à bord des trains, majoritairement dans les gares ferroviaires.[8]

Cette problématique est bien connue dans les grandes villes telles que Bruxelles et Anvers, où les différentes gares ferroviaires et leurs abords y sont souvent exposés. Des problèmes de sécurité graves et structurels se posent à l'intérieur de la gare de Bruxelles-Midi et à proximité de celle-ci. Le trafic de drogue a lieu au grand jour, notamment la vente de crack, et se déroule sous les yeux des voyageurs. De plus, les usagers et les riverains sont confrontés à la consommation de drogue, à des vols, à des agressions, à des nuisances, voire à des fusillades. En 2024, Securail a dû intervenir pas moins de 7310 fois, soit 20 fois par jour en moyenne,

6 Question écrite n° 138 de M. Frank Troosters du 23 décembre 2024 au vice-premier ministre et ministre de la Mobilité, *Questions et réponses*, Chambre, 2024-2025, QRVA 56.007, page 69.

7 *https://www.hln.be/binnenland/verwijderen-van-graffiti-kost-nmbs-9-miljoen-euro-per-jaar-graffiti-brengt-de-veiligheid-de-leesbaarheid-en-het-comfort-van-onze-treinen-in-het-gedrang~af531bd1/.*

8 Question écrite n° 805 de M. Frank Troosters du 12 décembre 2025 au ministre de la Sécurité et de l'Intérieur, chargé de Beliris, *Questions et réponses*, Chambre, 2025-2026, QRVA 56.039, page 353.

dan dubbel zo veel als in 2020 en 2021.[9] Deze situatie staat in schril contrast met de rol van Brussel-Zuid als belangrijkste hub voor het internationale treinverkeer en als toegangspoort tot het grondgebied.

De ernst van de situatie in de hoofdstad leidde recent tot de beslissing om tijdelijk bijkomende spoorwegagenten in Brussel in te zetten. Die maatregel biedt evenwel geen structurele oplossing zonder bijkomende permanente politionele middelen en een doeltreffend gerechtelijk instrumentarium.

Deze feiten illustreren de noodzaak van bijkomende federale veiligheidsmaatregelen, waaronder de invoering van een tijdelijk station- en treinverbod, gericht op personen die door herhaald en ernstig normoverschrijdend gedrag de veiligheid en het ordentelijk gebruik van stations en treinen in het gedrang brengen.

Hoewel bestaande strafrechtelijke en bestuurlijke instrumenten reeds toelaten om daders te sanctioneren, blijkt in de praktijk dat deze maatregelen onvoldoende zijn om weerstand te bieden aan recidiverende daders die systematisch feiten plegen in stations of op treinen. Gemeentelijke plaatsverboden en andere lokale bestuurlijke maatregelen bieden slechts een gedeeltelijk antwoord op een problematiek die zich voordoet op een spoorwegnet dat per definitie gemeente- en gewestgrenzen overschrijdt en daarom een uniform federaal kader vereist.

Ook binnen het spoorrecht bestaan reeds bepaalde vormen van stationverboden. Uit het antwoord van de minister bevoegd voor Mobiliteit op een schriftelijke vraag blijkt dat in 2024 en 2025 respectievelijk 19 en 8 stationverboden werden uitgesproken, telkens op basis van artikel 33 van de wet van 27 april 2018 op de politie van de spoorwegen en telkens in het kader van multirecidive inzake inbreuken op het vervoerbewijs.[10] Dit bestaande instrumentarium heeft evenwel een beperkt toepassingsgebied. Het biedt geen algemeen strafrechtelijk kader voor personen die ernstige of herhaalde misdrijven plegen in stations, op treinen of op het spoorwegdomein.

Hetzelfde antwoord bevestigt bovendien dat de opvolging van stationverboden in de praktijk niet eenvoudig is, in

[9] *https://www.nieuwsblad.be/binnenland/crackdeals-dieven-van-zestien-en-geweld-onze-reporter-ziet-met-eigen-ogen-hoe-het-van-kwaad-naar-erger-gaat-in-brussel-zuid/99.829.821.html.*

[10] Schriftelijke vraag nr. 1004 van de heer Frank Troosters van 17 maart 2026 aan de minister van Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie, *Vragen en antwoorden* Kamer, 2025-2026, QRVA 5655, blz. 602.

lors d'incidents survenus à la gare du Midi. Ce chiffre est plus de deux fois supérieur à ceux de 2020 et 2021.[9] Cette situation contraste nettement avec le rôle de Bruxelles-Midi en tant que plaque tournante du trafic ferroviaire international et porte d'entrée du territoire.

Face à la gravité de la situation à Bruxelles, il a récemment été décidé de renforcer temporairement les effectifs de la sécurité ferroviaire dans la capitale. Cette mesure ne permettra toutefois pas d'apporter une solution structurelle si elle n'est pas assortie d'une augmentation des moyens policiers permanents et d'un arsenal judiciaire efficace.

Ces faits illustrent la nécessité de prendre des mesures de sécurité supplémentaires à l'échelon fédéral, notamment la nécessité de prévoir une interdiction temporaire de gare et de train qui s'appliquera aux personnes dont les comportements répétés et gravement répréhensibles compromettent la sécurité et l'usage correct des gares et des trains.

S'il est vrai que les instruments pénaux et administratifs existants permettent déjà de sanctionner les auteurs, ces instruments s'avèrent insuffisants, en pratique, pour lutter contre les récidivistes qui commettent systématiquement des infractions dans les gares ou à bord des trains. Les interdictions de lieu du niveau communal et les autres mesures des pouvoirs locaux ne répondent que partiellement à une problématique qui affecte tout le réseau ferroviaire, qui dépasse, par définition, les frontières des communes et des Régions, et qui requiert dès lors une solution fédérale uniforme.

Le droit ferroviaire prévoit déjà, lui aussi, plusieurs mesures d'interdiction de gare. En réponse à une question écrite, le ministre de la Mobilité a indiqué que 19 interdictions de gare ont été imposées en 2024, contre 8 en 2025, chaque fois en vertu de l'article 33 de la loi du 27 avril 2018 sur la police des chemins de fer, et chaque fois à des multirécidivistes qui avaient commis des infractions au titre de transport.[10] Le champ d'application du dispositif existant est toutefois limité. Il ne délimite pas un cadre pénal général applicable aux auteurs d'infractions graves ou répétées commises dans une gare, à bord d'un train ou sur le domaine ferroviaire.

Cette réponse du ministre confirme en outre que le suivi des interdictions de gare n'est pas simple en

[9] *https://www.nieuwsblad.be/binnenland/crackdeals-dieven-van-zestien-en-geweld-onze-reporter-ziet-met-eigen-ogen-hoe-het-van-kwaad-naar-erger-gaat-in-brussel-zuid/99.829.821.html.*

[10] Question écrite n° 1004 de M. Frank Troosters du 17 mars 2026 au ministre de la Mobilité, du Climat et de la Transition environnementale, Questions et réponses, Chambre, 2025-2026, QRVA 56.055, p. 602.

het bijzonder wanneer zij betrekking hebben op het volledige spoorwegdomein en wanneer rekening moet worden gehouden met de regels inzake gegevensbescherming.

Dit wetsvoorstel beoogt daarom de invoering van een federaal station- en treinverbod als bijkomende straf, opgelegd door de strafrechter, met een uniform wettelijk kader en een nationaal toepassingsgebied. De maatregel is tijdelijk van aard, aanvullend op de klassieke straffen en gericht op het voorkomen van herhaling, de bescherming van reizigers en personeel en het herstel van de openbare orde. Het station- en treinverbod past binnen het bestaande strafrechtelijke instrumentarium van verbodsstraffen en wordt steeds opgelegd na een individuele rechterlijke beoordeling, met eerbiediging van het proportionaliteitsbeginsel.

Een vergelijkbaar instrument bestaat reeds in Nederland. Artikel 98 van de Nederlandse Wet personenvervoer 2000 voorziet in de mogelijkheid om een reiziger die in strijd handelt met de bepalingen inzake vervoerbewijs, orde, rust, veiligheid of goede bedrijfsgang het gebruik van het openbaar vervoer te ontzeggen. Daarnaast werd in Nederland ook uitdrukkelijk voorzien in een verblijfsverbod voor stations, halteplaatsen en andere bij het openbaar vervoer behorende voorzieningen. Op deze manier kan worden opgetreden tegen personen die zich in of in de onmiddellijke nabijheid van het openbaar vervoer bevinden en daar de orde, rust, veiligheid of goede bedrijfsgang verstoren.

De Nederlandse ervaring bevestigt dat dergelijke uitsluitingsmaatregelen een nuttig sluitstuk kunnen vormen in de aanpak van ernstige of structurele overlast.[11] Dit op voorwaarde dat zij proportioneel worden afgebakend in tijd, plaats en omvang en dat de handhaving steunt op duidelijke afspraken tussen vervoerders, politie en openbaar ministerie.

Dit wetsvoorstel sluit aan bij die buitenlandse ervaring, maar kiest bewust voor een sterker rechterlijk model. Het station- en treinverbod wordt niet als louter operationele maatregel door de vervoerder opgelegd, maar door de strafrechter, na een individuele beoordeling en met uitdrukkelijke motivering van de noodzakelijkheid, subsidiariteit en evenredigheid.

Dit voorstel beoogt de invoering van een federaal station- en treinverbod dat door de strafrechter kan

[11] Manja Abraham, Paul van Soomeren en Linda van Dongen, *Verboden in te stappen. Evaluatie reisverbod openbaar vervoer*, DSP-groep, 2017.

pratique, en particulier lorsqu'elles portent sur l'ensemble du domaine ferroviaire et parce qu'il convient de tenir compte des règles applicables en matière de protection des données.

La présente proposition de loi vise dès lors à instaurer, à l'échelon fédéral, une interdiction de gare et de train, au titre de peine accessoire, qui sera prononcée par le juge pénal, qui s'inscrira dans un cadre légal uniforme et qui s'appliquera sur tout le territoire national. Cette mesure sera de nature temporaire, complétera les peines classiques et visera à prévenir la récidive, à protéger les voyageurs et le personnel ainsi qu'à rétablir l'ordre public. L'interdiction de gare et de train s'inscrira dans le dispositif pénal existant des peines d'interdiction et sera toujours prononcée après une appréciation judiciaire individuelle respectueuse du principe de proportionnalité.

Un dispositif similaire existe déjà aux Pays-Bas, où l'article 98 de la loi de 2000 sur le transport de personnes prévoit la possibilité d'interdire l'accès aux transports publics à tout voyageur qui enfreint les dispositions relatives au titre de transport, à l'ordre, à la tranquillité, à la sécurité ou au bon fonctionnement du service. En outre, les Pays-Bas ont également prévu explicitement une interdiction de fréquenter les gares, les arrêts et les autres infrastructures appartenant aux transports publics. Ces dispositions permettent d'agir à l'encontre de personnes qui se trouvent à l'intérieur ou à proximité immédiate des transports publics et qui troublent l'ordre public, la tranquillité, la sécurité ou le bon fonctionnement du service.

L'expérience néerlandaise confirme que les mesures d'exclusion de cette nature peuvent avoir leur utilité dans le cadre de la lutte contre les nuisances graves ou structurelles.[11] Ces mesures doivent toutefois être encadrées de manière proportionnée quant à leur durée, aux lieux visés et à leur portée, et le contrôle de leur application doit reposer sur des accords clairs entre les sociétés de transport, la police et le ministère public.

La présente proposition de loi s'inscrit dans le prolongement de cette expérience étrangère, mais opte délibérément pour un modèle judiciaire plus solide. L'interdiction de gare et de train ne sera pas imposée par la société de transport au titre de simple mesure opérationnelle, mais par le juge pénal, après une évaluation individuelle explicitement motivée de la nécessité, de la subsidiarité et de la proportionnalité de la mesure visée.

La présente proposition vise à instaurer, au niveau fédéral, une interdiction de gare et de train que le juge

[11] Manja Abraham, Paul van Soomeren et Linda van Dongen, *Verboden in te stappen. Evaluatie reisverbod openbaar vervoer*, DSP-groep, 2017.

worden opgelegd aan personen die in de context van het spoor (stations, spoorwegdomein of treinen) feiten plegen die de veiligheid van reizigers en personeel in het gedrang brengen of ernstige overlast veroorzaken.

Het nationale karakter van de maatregel betekent niet dat elk station- en treinverbod automatisch een verbod voor het volledige Belgische spoorwegnet inhoudt. Het waarborgt in de eerste plaats een uniforme wettelijke grondslag, een coherente registratie en een gelijke handhaving over de gemeente- en gewestgrenzen heen. De concrete omvang van het verbod blijft evenwel het voorwerp van een individuele rechterlijke beoordeling. In beginsel zal het verbod worden toegespitst op het station, de stationsomgeving, de lijn of het traject waar de feiten zich voordeden of waar een reëel risico op herhaling bestaat. Een ruimer verbod blijft mogelijk, maar vergt een afzonderlijke en versterkte motivering.

Het voorstel verankert de maatregel in het nieuwe Strafwetboek als een bijzondere invulling van het verblijfs-, plaats- of contactverbod (Boek I), zodat:

— de maatregel aansluit bij het bestaande sanctie-instrumentarium;

— de opzettelijke niet-naleving ervan uitdrukkelijk wordt gekoppeld aan artikel 686 van Boek II van het Strafwetboek, dat de niet-naleving van een verbodsstraf bestraft.

TOELICHTING BIJ DE ARTIKELEN

Artikel 2

Dit artikel voegt in artikel 37 van Boek 1 van het nieuwe Strafwetboek, dat een opsomming geeft van alle bijkomende straffen, een bepaling onder 12° toe, waardoor het station- en treinverbod in het nieuwe Strafwetboek wordt opgenomen.

Art. 3

Dit artikel voegt een nieuw artikel 50/1 in Boek I van het Strafwetboek in, dat het station- en treinverbod omschrijft als een bijzondere modaliteit van het plaatsverbod.

Het toepassingsgebied van het station- en treinverbod is niet beperkt tot klassieke reizigers. Ook personen die zich in stations of op het spoorwegdomein bevinden

pénal pourra imposer à toute personne ayant commis, dans le périmètre des chemins de fer (gares, domaine ferroviaire ou trains), des faits qui ont menacé la sécurité des voyageurs et du personnel ou causé de graves nuisances.

Le caractère national de cette mesure ne signifie pas que toutes les interdictions de gare et de train s'appliqueront automatiquement à l'ensemble du réseau ferroviaire belge. Il vise d'abord à garantir une base légale uniforme, un enregistrement cohérent et une application identique au-delà des frontières communales et régionales. La portée concrète de cette interdiction restera toutefois soumise à l'appréciation individuelle du juge. En principe, l'interdiction portera spécifiquement sur la gare, les abords de la gare, la ligne ou le trajet où les faits ont eu lieu, ou où il existe un risque réel de récidive. Une interdiction plus large restera possible, mais nécessitera une motivation distincte et plus détaillée.

La présente proposition prévoit d'inscrire cette mesure dans le nouveau Code pénal en tant que forme particulière de l'interdiction de résidence, de lieu ou de contact (Livre I^{er}), afin que:

— cette mesure s'intègre dans l'arsenal de sanctions existant;

— le non-respect intentionnel de cette mesure soit expressément visé à l'article 686 du Livre II du Code pénal, qui punit le non-respect d'une peine d'interdiction.

COMMENTAIRE DES ARTICLES

Article 2

Cet article vise à inscrire l'interdiction de gare et de train dans le nouveau Code pénal en insérant un 12° dans l'article 37 du Livre I^{er} du nouveau Code pénal, où sont énumérées toutes les peines accessoires.

Art. 3

Cet article vise à insérer, dans le Livre I^{er} du Code pénal, un nouvel article 50/1 définissant l'interdiction de gare et de train comme une forme particulière de l'interdiction de lieu.

Le champ d'application de l'interdiction de gare et de train n'est pas limité aux voyageurs classiques. En effet, les personnes qui se trouvent dans les gares ou sur le

zonder daadwerkelijke reisintentie kunnen door hun gedrag de veiligheid van reizigers, personeelsleden en het ordentelijk gebruik van de spoorweginfrastructuur ernstig verstoren. Dat is in het bijzonder relevant voor feiten van drugshandel, diefstal, geweldpleging, vernieling of andere vormen van georganiseerde of herhaalde overlast in stationsomgevingen. De maatregel sluit aan bij de hedendaagse functie van grote stations als semipublieke knooppunten, handelsplaatsen en ontmoetingsplaatsen.

Het station- en treinverbod is niet bedoeld als reactie op louter lichte hinder, geïsoleerde ongemakken of gedragingen zonder concrete weerslag op de veiligheid, de openbare orde of de fysieke integriteit van personen of goederen. Evenmin mag de maatregel worden aangewend als oneigenlijke beperking van de rechtmatige uitoefening van fundamentele vrijheden, zoals de vrijheid van meningsuiting, vereniging of vergadering. De maatregel veronderstelt steeds een strafrechtelijke veroordeling en een concrete band tussen de gepleegde feiten, het spoorwegdomein en het risico op herhaling of ernstige verstoring. Hierdoor wordt vermeden dat het instrument wordt ingezet voor gedragingen waarvoor een minder verregaande bestuurlijke, politionele of burgerrechtelijke reactie volstaat.

Art. 4

De bepaling in Boek II van het nieuw Strafwetboek, dat de niet-naleving van een bestaand verbod sanctioneert, zoals bepaald in artikel 686 is tevens van toepassing op het station- en treinverbod.

Art. 5

Dit artikel laat als evaluatiebepaling toe om de toepassing van de nieuwe maatregel op te volgen, zowel op het vlak van veiligheid als op het vlak van proportionaliteit, uitvoerbaarheid en gegevensbescherming. Zij waarborgt dat de wetgever na een eerste toepassingsperiode kan nagaan of het station- en treinverbod daadwerkelijk wordt gebruikt tegen de beoogde doelgroep van ernstige en recidiverende daders en of de handhaving in de praktijk coherent verloopt.

Frank Troosters (VB)
Britt Huybrechts (VB)
Kristien Verbelen (VB)
Alexander Van Hoecke (VB)
Kurt Ravyts (VB)

domaine ferroviaire sans intention réelle d'emprunter un moyen de transport peuvent aussi, par leur comportement, gravement perturber la sécurité des voyageurs et des membres du personnel, ainsi que l'utilisation correcte de l'infrastructure ferroviaire. Cela vaut, en particulier, pour le trafic de drogue et les faits de vol, de violence, de dégradation ou d'autres formes de nuisances organisées ou répétées aux abords des gares. Cette mesure tient compte de la fonction que jouent aujourd'hui les grandes gares en tant que pôles semi-publics, centres commerciaux et lieux de rencontre.

L'interdiction de gare et de train ne vise pas à répondre à de simples nuisances mineures, à des désagréments isolés ou à des comportements dénués d'incidence concrète sur la sécurité, l'ordre public ou l'intégrité physique des personnes ou des biens. Elle ne pourra pas non plus être appliquée pour limiter abusivement l'exercice légitime des libertés fondamentales, telles que les libertés d'expression, d'association ou de réunion. L'application de la mesure supposera toujours une condamnation pénale et l'existence d'un lien concret entre les faits commis, le domaine ferroviaire et le risque de récidive ou de perturbation grave. Cela permettra d'éviter que cet instrument soit utilisé pour sanctionner des comportements pour lesquels une mesure administrative, policière ou civile moins sévère suffirait.

Art. 4

La disposition prévue à l'article 686 du Livre II du nouveau Code pénal, qui punit le non-respect d'une interdiction en vigueur, s'appliquera également à l'interdiction de gare et de train.

Art. 5

Le régime d'évaluation prévu par cet article vise à assurer le suivi de l'application de la nouvelle mesure, tant sur le plan de la sécurité qu'en matière de proportionnalité, d'applicabilité et de protection des données. Il garantit que le législateur pourra vérifier, après une première période d'application, si l'interdiction de gare et de train est effectivement appliquée à l'encontre du groupe cible visé des auteurs récidivistes d'infractions graves, et si son application est cohérente en pratique.

WETSVOORSTEL

Artikel 1

Deze wet regelt een aangelegenheid als bedoeld in artikel 74 van de Grondwet.

Art. 2

Artikel 37 van het Strafwetboek, wordt aangevuld met een bepaling onder 12°, luidende:

“12° het station- en treinverbod”.

Art. 3

In het Strafwetboek wordt een artikel 50/1 ingevoegd, luidende:

“Art. 50/1. Station- en treinverbod

§ 1. Het station- en treinverbod is een verblijfs- of plaatsverbod in de zin van artikel 50.

De rechter kan het, als bijkomende straf en onverminderd de overige straffen, opleggen aan een persoon die wordt veroordeeld wegens:

1° een opzettelijk misdrijf, gepleegd in een spoorwegstation, in een spoorwegvoertuig bestemd voor openbaar reizigersvervoer per spoor, of op het spoorwegdomein dat rechtstreeks dienstig is aan dit reizigersvervoer, dat, gelet op de aard, de omstandigheden of de herhaling ervan, de veiligheid van reizigers of personeelsleden, de fysieke integriteit van personen, de exploitatie van het openbaar reizigersvervoer per spoor of de openbare orde ernstig in het gedrang brengt;

2° een misdrijf bedoeld in de wet van 24 februari 1921 betreffende het verhandelen van giftstoffen, slaapmiddelen en verdovende middelen, psychotrope stoffen, ontsmettingsstoffen en antiseptica en van de stoffen die kunnen gebruikt worden voor de illegale vervaardiging van verdovende middelen en psychotrope stoffen, gepleegd in de in 1° bedoelde plaatsen of vervoersmiddelen;

3° een misdrijf als bedoeld in 1° of 2°, wanneer de veroordeelde binnen de vijf jaar voorafgaand aan de feiten reeds werd veroordeeld voor een opzettelijk misdrijf gepleegd in de in 1° bedoelde plaatsen of vervoersmiddelen.

Voor de toepassing van dit artikel is niet vereist dat de veroordeelde op het ogenblik van de feiten gebruik

PROPOSITION DE LOI

Article 1er

La présente loi règle une matière visée à l’article 74 de la Constitution.

Art. 2

L’article 37 du Code pénal est complété par un 12° rédigé comme suit:

“12° l’interdiction de gare et de train”.

Art. 3

Dans le Code pénal, il est inséré un article 50/1 rédigé comme suit:

“Art. 50/1. L’interdiction de gare et de train

§ 1er. L’interdiction de gare et de train est une interdiction de résidence ou de lieu au sens de l’article 50.

Le juge peut imposer cette interdiction à titre de peine accessoire, sans préjudice des autres peines, à toute personne condamnée pour:

1° une infraction intentionnelle commise dans une gare ferroviaire, dans un véhicule ferroviaire destiné au transport public de voyageurs, ou sur le domaine ferroviaire directement affecté au transport de voyageurs, et qui, compte tenu de sa nature, des circonstances de sa commission ou de sa répétition, menace gravement la sécurité des voyageurs ou des membres du personnel, l’intégrité physique des personnes, l’exploitation du transport public de voyageurs ou l’ordre public;

2° une infraction visée dans la loi du 24 février 1921 concernant le trafic des substances vénéneuses, soporifiques, stupéfiantes, psychotropes, désinfectantes ou antiseptiques et des substances pouvant servir à la fabrication illicite de substances stupéfiantes et psychotropes, commise dans les lieux ou dans les véhicules de transport visés au 1°;

3° une infraction visée au 1° ou au 2°, lorsque la personne a déjà été condamnée, dans les cinq ans précédant les faits, pour une infraction intentionnelle commise dans les lieux ou dans les véhicules de transport visés au 1°.

Pour l’application du présent article, il n’est pas obligatoire qu’au moment des faits, le condamné ait emprunté

maakte van het openbaar reizigersvervoer per spoor, houder was van een vervoerbewijs of het oogmerk had om van het spoorvervoer gebruik te maken.

De rechter motiveert uitdrukkelijk waarom het station- en treinverbod noodzakelijk, subsidiair en evenredig is met het oog op de bescherming van de veiligheid en de openbare orde op en rond het openbaar reizigersvervoer per spoor, en waarom minder verregaande maatregelen in het concrete geval niet volstaan.

§ 2. Het station- en treinverbod kan, alleen of in combinatie, omvatten:

1° het verbod zich te bevinden in één of meer met name aangeduide spoorwegstations, of in door de rechter omschreven zones die geheel of gedeeltelijk een of meer spoorwegstations omvatten, met inbegrip van perrons, toegangen, onderdoorgangen en publiek toegankelijke dienstvoorzieningen;

2° het verbod zich te bevinden in spoorvoertuigen bestemd voor openbaar reizigersvervoer per spoor, of gebruik te maken van door de rechter aangeduide lijnen, trajecten, categorieën of diensten;

3° het verbod zich te bevinden op roerende of onroerende goederen, terreinen of infrastructuur die behoren tot of beheerd worden door NMBS, Infrabel of andere spoorwegondernemingen of infrastructuurbeheerders die in België actief zijn in het openbaar reizigersvervoer per spoor, voor zover deze publiek toegankelijk zijn of rechtstreeks dienstig zijn aan dit reizigersvervoer.

De rechter bepaalt de reikwijdte van het verbod zodanig dat deze niet ruimer is dan noodzakelijk om het nagestreefde doel te bereiken.

Het verbod wordt geografisch, functioneel en, indien nuttig, temporeel beperkt tot de stations, zones, lijnen, trajecten of tijdstippen waarvoor uit de concrete feiten of uit het risico op herhaling een noodzaak blijkt. Wanneer het verbod betrekking heeft op het geheel van het openbaar reizigersvervoer per spoor of op alle spoorwegstations van een spoorwegonderneming of infrastructuurbeheerder, motiveert de rechter afzonderlijk waarom een beperktere afbakening niet volstaat.

Hij kan, indien nodig, uitzonderingen en nadere regels vastleggen voor verplaatsingen die strikt noodzakelijk zijn omwille van werk, opleiding, medische redenen, gezinsverplichtingen of gerechtelijke verplichtingen.

les transports publics de voyageurs par rail, ait été en possession d'un titre de transport, ou ait eu l'intention d'emprunter les transports ferroviaires.

Le juge motive explicitement les raisons pour lesquelles l'interdiction de gare et de train est jugée nécessaire, subsidiaire et proportionnée pour protéger la sécurité et l'ordre public à l'intérieur et aux abords des installations de transport public de voyageurs par rail, ainsi que les raisons pour lesquelles des mesures moins sévères ne suffiraient pas en l'espèce.

§ 2. L'interdiction de gare et de train peut prévoir l'une ou plusieurs des mesures suivantes:

1° l'interdiction de se trouver dans une gare ou dans plusieurs gares ferroviaires expressément désignées, ou dans des zones délimitées par le juge qui englobent, en tout ou en partie, une gare ou plusieurs gares ferroviaires, y compris les quais, les accès, les passages souterrains et les installations de service accessibles au public;

2° l'interdiction de se trouver dans des véhicules ferroviaires destinés au transport public de voyageurs par rail, ou d'emprunter les lignes, les trajets, les catégories ou les services désignés par le juge;

3° l'interdiction de se trouver dans des installations mobilières ou immobilières, sur des terrains ou dans des infrastructures appartenant à la SNCB ou gérés par la SNCB, Infrabel ou d'autres entreprises ferroviaires ou gestionnaires de l'infrastructure actifs en Belgique dans le domaine du transport public de voyageurs par rail, pour autant que ces installations soient accessibles au public ou directement affectées au transport de voyageurs.

Le juge délimite la portée de l'interdiction afin qu'elle n'excède pas ce qui est nécessaire pour atteindre l'objectif poursuivi.

L'interdiction est limitée sur les plans géographique, fonctionnel et, si nécessaire, chronologique, aux gares, zones, lignes, trajets ou périodes pour lesquels elle apparaît nécessaire à la lumière des faits concrets et du risque de récidive. Lorsque l'interdiction porte sur l'ensemble des transports publics de voyageurs par rail ou des gares ferroviaires d'une entreprise ferroviaire ou d'un gestionnaire de l'infrastructure, le juge motive séparément les raisons pour lesquelles des mesures moins sévères ne suffiraient pas.

Le juge peut, au besoin, prévoir des exceptions et des modalités pour les déplacements strictement nécessaires pour des raisons professionnelles, éducatives, médicales, familiales ou judiciaires.

§ 3. In afwijking van artikel 50 wordt het station- en treinverbod opgelegd voor een duur van zes maanden tot vijf jaar. In geval van herhaling als bedoeld in § 1, 3°, kan het worden opgelegd voor een duur van ten hoogste tien jaar.

Bij de vaststelling van de duur houdt de rechter rekening met:

1° de ernst van de feiten;

2° het risico op herhaling;

3° de mate van overlast of gevaar veroorzaakt op of rond het betrokken vervoersknooppunt;

4° de persoonlijke situatie van de veroordeelde.

§ 4. De bepalingen van artikel 50 inzake de aanvang, de verlenging, de wijziging, de schorsing en de beëindiging van het verblijfs-, plaats- of contactverbod zijn van overeenkomstige toepassing op het station- en treinverbod, voor zover daarvan bij dit artikel niet wordt afgeweken.

Art. 4

Artikel 686, eerste lid, van hetzelfde wetboek, gewijzigd bij de wet van 16 maart 2026, wordt aangevuld met een bepaling onder 6°, luidende:

“6° het station- en treinverbod zoals bedoeld in artikel 50/1”.

Art. 5

Uiterlijk drie jaar na de inwerkingtreding van deze wet, en vervolgens om de drie jaar, bezorgt de minister bevoegd voor Justitie, in overleg met de minister bevoegd voor Mobiliteit, aan de Kamer van volksvertegenwoordigers een evaluatieverslag over de toepassing van deze wet.

Het evaluatieverslag bevat minstens:

1° het aantal opgelegde station- en treinverboden;

2° de gemiddelde en maximale duur ervan;

3° de aard van de feiten waarvoor de maatregel werd opgelegd;

§ 3. Par dérogation à l’article 50, l’interdiction de gare et de train est imposée pour une durée de six mois à cinq ans. En cas de récidive au sens du § 1er, 3°, elle peut être imposée pour une durée maximale de dix ans.

Le juge fixe la durée de l’interdiction en tenant compte:

1° de la gravité des faits;

2° du risque de récidive;

3° du degré de nuisance ou de danger causé au niveau ou aux abords du nœud de transport concerné;

4° de la situation personnelle du condamné.

§ 4. Les dispositions de l’article 50 concernant l’entrée en vigueur, la prolongation, la modification, la suspension et la levée de l’interdiction de résidence, de lieu ou de contact s’appliquent par analogie à l’interdiction de gare et de train, pour autant qu’il n’y soit pas dérogé par le présent article.

Art. 4

L’article 686, alinéa 1er, du même Code, modifié par la loi du 16 mars 2026, est complété par un 6° rédigé comme suit:

“6° l’interdiction de gare et de train visée à l’article 50/1”.

Art. 5

Le ministre ayant la Justice dans ses attributions transmet à la Chambre des représentants, en concertation avec le ministre ayant la Mobilité dans ses attributions, dans les trois ans de l’entrée en vigueur de la présente loi, puis tous les trois ans, un rapport d’évaluation de l’application de la présente loi.

Ce rapport d’évaluation mentionne au moins:

1° le nombre d’interdictions de gare et de train imposées;

2° les durées moyenne et maximale de ces interdictions;

3° la nature des faits pour lesquels la mesure a été imposée;

4° de geografische en functionele reikwijdte van de opgelegde verboden;

5° het aantal vastgestelde overtredingen;

6° de mate waarin recidive werd vastgesteld;

7° de operationele ervaringen van de gerechtelijke overheden, politiediensten, spoorwegondernemingen en infrastructuurbeheerders;

8° de impact op de handhaving, de veiligheid van reizigers en personeelsleden en de openbare orde in stations en op treinen;

9° de naleving van de regels inzake gegevensbescherming;

10° eventuele aanbevelingen tot wetswijziging.

Voor de opmaak van het evaluatieverslag mogen uitsluitend geanonimiseerde of geaggregeerde gegevens worden gebruikt.

19 oktober 2026

Frank Troosters (VB)
Britt Huybrechts (VB)
Kristien Verbelen (VB)
Alexander Van Hoecke (VB)
Kurt Ravyts (VB)

4° la portée géographique et fonctionnelle des interdictions imposées;

5° le nombre de violations de l'interdiction constatées;

6° le taux de récidive constaté;

7° les expériences opérationnelles des autorités judiciaires, des services de police, des entreprises ferroviaires et des gestionnaires de l'infrastructure;

8° l'incidence de la loi sur le maintien de l'ordre, sur la sécurité des voyageurs et des membres du personnel, ainsi que sur l'ordre public dans les gares et dans les trains;

9° le degré de respect des règles en matière de protection des données;

10° d'éventuelles recommandations de modification de la loi.

Seules des données anonymisées ou agrégées peuvent être utilisées pour l'élaboration du rapport d'évaluation.

19 octobre 2026

Centrale drukkerij - Imprimerie centrale